

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

**LATVIJAS JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2011**

19. grāmata

RĪGA 2012

Redkolēģija

Antons Vjaters, Anita Freiberga, Ilze Bernsone

Redaktore

Anita Freiberga

Datorgrafika

Kaspars Vēveris

Ilustrācijām izmantoti:

Ā. Freiberga, H. Apoga, S. Kočānes, A. Oša, V. Novikova, Ģ. Aniņas, O. Griķis, A. Buka, I. Vikmaņa, A. Ozola, I. Stelpas, D. Andrejevas, N. Starovoitova, A. Vjatera personīgā arhīva foto, kā arī foto no Ministru kabineta, Valsts prezidenta kancelejas Preses dienesta, Saeimas kancelejas, Satiksmes ministrijas, LOTLP Reklāmas komisijas, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, LJA, Rīgas brīvostas pārvaldes, Ventspils brīvostas pārvaldes, LSEZ ostas pārvaldes, Salacgrīvas ostas pārvaldes, Mērsraga ostas pārvaldes, Skultes ostas pārvaldes, Ainažu muzeja, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras spēku, JS Krasta apsardzes dienesta, LDz preses dienesta, laikraksta „Tēvijas Sargs”, LU Preses centra, EPA, ES, SM, LKKA, LJA, LJK, NATO OTAN, „Army technology” un izdevuma „Jūras Vēstis” arhīva.

Rakstos izmantota ES, EK, IMO, Satiksmes ministrijas, aģentūras LETA, BNS, laikrakstu „Diena”, „Dienas Bizness”, „Neatkarīgā Rīta Avīze”, „Kurzemes Vārds” „Latvijas Avīze”, Latvijas Jūras administrācijas žurnāla „Jūrnieks”, „Vides Vēstis”, „Tēvijas sargs”, portālu „Delfi”, „Apollo”, „Viss liepājniekiem”, „Ventspils aktuāli”, lv.lv, informācija. Rakstus publicēšanai sagatavojusi Anita Freiberga.

© „Latvijas Jūrnieceības gadagrāmata 2011” sagatavota SIA „Jūras informācija”

© Latvijas Jūrnieceības savienība

Mazā cilvēka lielais sapnis

Cilvēks sapņoja. Sapnī viņš redzēja kuģi un tālas zemes.

Cilvēks vēl bija mazs, bet viņa sapnis jau bija liels, arī kuģis bija liels un balts, bet tālās jūras un zemes neiedomājami skaistas.

Mazais cilvēks nezināja, kur radies viņa sapnis, no kurienes tas nāk un kurp tas viņu aizvedīs. Varbūt tas nāk no senām un teiksmainām grāmatām, varbūt no nelielā diķa – tur, aiz kļēts ielejā? Visticamāk tomēr sapnis bija meklējams mazā cilvēka dvēselē un viņa ilgās pēc kaut kā tāla, nezināma un šķietami nesasniedzama.

Cilvēks auga, un līdz ar viņu auga arī sapnis. Tas vērtās arvien lielāks un lielāks, līdz vienā jaukā dienā sapnis bija kļuvis par mērķi. Tad cilvēks devās īstenot mērķi un piepildīt savas dzīves sapni.

Tā iesākas gandrīz visi jūrnieku stāsti, kad viņiem jautā, kāpēc izvēlējušies jūru un tik sūro jūrnieka profesiju. Isto atbildi nevar pateikt neviens – ne tas, kurš vēl tikai mācās par jūrnieku, ne tas, kurš sekmīgi kāpj pa karjeras kāpnēm, nedz arī sirmais jūras vilks. Tā ir kāda dziņa, kas ir specifāka par cilvēka prātu.

Šī gadagrāmata ir par cilvēku sapņiem, ilgām un cerībām. Par neatlaidību, darbu un pūlēm, kas ieliktas, lai sasniegtu mērķi un piepildītu sapni. Bet grāmata ir arī par daudzām izpostītām dzīvēm, sabradātiem sapņiem un izkropļotiem likteniem. Par varu, kas nereti bijusi specifāka par cilvēka spējām, prasmēm un vēlmēm.

Katram ir savs liktenis un savs dzīves gājums. Vieni ir laimīgi, ka varējuši darīt to, kas sirdij vistuvākais, citu sirdis joprojām ir nepiepildītu sapņu gruzis, bet simtiem jūrnieku sapņi kopā ar viņiem gul jūras dzelmē.

Sirms kapteinis sapnī redzēja lielu baltu kuģi, tālas jūras un neiedomājami skaistas zemes. Un vēl viņš redzēja enkuru, bet jūrniekam sapnī redzēt enkuru ir sevišķi laba zīme: tas nozīmē, kuģis, pasargāj jūrnieku, tāpēc simbolizē drošību, stabilitāti, cerību un pestīšanu.

Sapņi mēdz būt dažādi, galvenais, lai piepildās jūsu dzīves sapņi!

Anita Freiberga, Latvijas jūrniecības gadagrāmatas redaktore

KUĢI, PIEDERĪBA, CILVĒKI

PIRMĀ DAĻA. KUĢI

„Tagad atkal Latvijas kuģu mastos var plīvot Latvijas karogs.” Tā savu pētījumu par Latvijas floti pabeidz Juris Siks, kura materiālu „Kuģi un laiks” varat lasīt šajā gadagrāmatā. Autors mums uzbūvē ainu par Latvijas kuģiem no vienkoces laikiem līdz laikam, kad mūsu kuģu mastos atkal drīkst uzvilkt sarkanbaltsarkano karogu. Diemžēl drīkst nenozīmē, ka var. Tagad gan vairāk nevar, nekā var, jo pēc Latvijas Kuģu reģistra datiem Latvijas karogs pašlaik ir tikai deviņpadsmit tirdzniecības kuģiem, kas piedalās starptautiskajos jūras kravu pārvadājumos. Protams, Latvijas karoga kuģu ir daudz vairāk, bet tie ir pierakstīti zvejas flotei, ostu palīgflotei, tie ir upju kuģi, saukti par balto floti, kā arī jahtas un atpūtas kuteri, kuru parametri prasa to reģistrēšanu Latvijas Kuģu reģistrā.

Pagājuši divdesmit gadi kopš laika, kad Latvijas Kuģu reģistrs vispār vēl nebija atjaunots un neviena kuģa mastā nedziņojās mūsu svētums – Latvijas karogs. 1991. gada jūnijā Latvijas Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Gunārs Šteinerts atzina, ka Latvijai pagaidām nav savas flotes, jo kuģi vēl oficiāli pieder „Latvijas jūras kuģniecībai” un peld zem PSRS sarkanā karoga. Tolaik visaktuālākās bija trīs lietas: uzrakstīt nolikumu par Latvijas ostām, ostu kapteiņu dienestu un kuģu reģistru. Bet kā alternatīvu „Latvijas jūras kuģniecībai” tolaik Latvijas Jūrniecības savienība aizsāka darbu pie neatkarīgu kuģniecības kompāniju izveides. Kā pirmā tika izveidota LJS firma „Hanza”, kas palīdzēja iekārtot Latvijas jūrniekus darbā uz ārvalstu kuģiem, kā arī izveidoja starptautisku kravu līniju no Rīgas uz Angliju, Beļģiju un Holandi, kuru patriotiski nosauca par „Māras līniju”. Tolaik vēlējuma izteiksmē tika izteikta cerība, ka veiksmē pavadīs vēl daudz citu kuģu līniju organizēšanā, pašiem savu pasažieru motorkuģu pirkšanā, kas varētu pasaules jūrās un okeānos nest Krišjāņa Valdemāra vārdu.

Latvijas Republikas Ministru Padome ar 1991. gada 13. septembra lēmumu Nr. 238 apstiprināja „Nolikumu par Latvijas Kuģu reģistru”, kurā kā struktūrvienības ir iekļautas Latvijas Jahtu reģistrs un Mazo kuģu inspekcija.

Lielākā bagātība, protams, bija „Latvijas jūras kuģniecība” (LJK). Tomēr arī tai pagājušā gadsimta astoņdesmito un deviņdesmito gadu mijā neko viegli neklājās. 1990. gadā Latvijas Jūrniecības departaments veica LJK ražošanas pamatlīdzekļu attīstības tendences, kā arī uzņēmuma peļņas un centralizēto maksājumu attiecības analīzi. Statistikas dati parādīja, ka maksājumi PSRS budžetā vairākkārt pārsniedz pamatfondu vērtības pieaugumu. PSRS Jūras

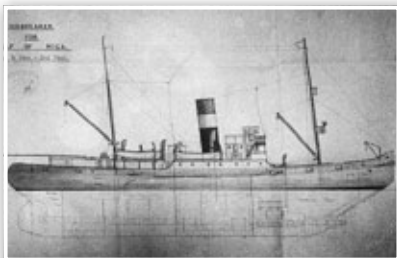


20. gadsimta sešdesmitie gadi. Atlantija. Zvejas kuģis nodod zivis bāzes kuģim.

flotes ministrija iedalīja arvien mazāk un mazāk līdzekļu, kas veicināja flotes novecošanos un pamatlīdzekļu nolietošanos. Izsūkt pēdējo asins lāsi republikas budžetam – lūk, tāda bija PSRS centrālās varas politika, kas arī tika lieliski realizēta. Par to, kā notika varas maiņa un kā kuģi no PSRS Jūras flotes ministrija pakļautības nonāca Latvijas īpašumā, jau daudz runāts un rakstīts, bet, kad „Latvijas jūras kuģniecība” tika likvidēta un tās vietā radās „Latvijas kuģniecība”, atjaunotā Latvijas valsts ieguva milzīgu vērtību – tirdzniecības floti, kas deviņdesmito gadu sākumā valsts budžetam deva vairāk nekā 90% no valūtas resursiem. Tāpēc nav jābrīnās, ka vēlāko gadu notikumi un krāšņais šovs ap LK privatizāciju, kas turpinās līdz pat šai dienai, kad LK jau ir privāta kompānija, piesaistīja ne tikai lielos un labsirdīgos vaļus, bet arī rijīgās haizivis.

1994. gadā LK vēl ir valsts uzņēmums, kurā zem Latvijas karoga brauc 74 kuģi, no tiem 35 ir ledus klases tankkuģi, un tieši tankkuģu flote tolaik deva 60% no LK peļņas. Lai gan, kā teica LK direktora vietnieks I. Vikmanis, LK bija atzīta visās pasaules jūrniecības aprindās, bet radionavigācijas ziņā tās kuģi atradās pasaules kuģošanas kompāniju pirmajā trīsdesmitā, uzņēmuma galvenā problēma bija jaunu kuģu iegādes nepieciešamība, jo ik gadus naglās bija jānoraksta ne mazāk par trim kuģiem. Toreiz I. Vikmanis rakstīja: „Esmu stingri pārliecināts, ka „Latvijas kuģniecība” tādā vai citādā īpašuma un pārvaldes formā pastāvēs un dos Latvijas valstij lielus ienākumus un cilvēkiem darbu vēl ļoti, ļoti ilgi.” Kad 1996. gadā LK jau bija kļuvusi par privatizējamo valsts akciju sabiedrību, tās toreizējais direktors Pēteris Avotiņš mums kādā intervijā teica, ka savulaik „Latvijas jūras kuģniecība” bija viena no vadošajām PSRS kuģniecībām, tāpēc šo bāzi naudas pelnīšanai vēlējās pakļaut dažādas

ekonomiskās struktūras. 1991. gadā šīm struktūrām tas neizdevās, bet tā vien šķiet, ka mokošajā privatizācijas procesā šīs struktūras neatradās visai tālu no iekārotās siles. P. Avotiņš: „To, ka esam valsts uzņēmums (līdz pat privatizācijas sākumam), izjutām ik dienas. Dažādām valdībām ir bijusi dažāda attieksme. Pirmās valdības politiskā prizma lika darboties ekonomiski īpatnēji – ņemt, neko nedodot pretī. Ar skumjām atceros „Latvenergo” un „Bankas Baltija” lietas. Naudu, ko paņēma no kuģniecības kontiem, taču varēja ieguldīt flotes atjaunošanā. Tomēr valsts uzņēmumam bija jāpakļaujas valdību prasībām.



Ledlauzis „Krišjānis Valdemārs”.

LK vadība centās uzņēmumu virzīt atbilstoši valsts interesēm, pierādīt, ka te tiek kopts un saglabāts valsts īpašums. Uz privatizācijas procesu es raugos optimistiski, lai gan jūtu, ka tas būs pietiekami ilgstošs un grūts.”

P. Avotiņam izrādījās taisnība. LK privatizācijas process ilga gandrīz desmit gadus un bija vairāk nekā mokošs. Uz jautājumu, ko no LK privatizācijas ieguva Latvijas valsts un kas tagad, 2011. gadā, notiek šajā koncernā, atbildi visdrīzāk varēs rast ne ātrāk kā pēc gadiem divdesmit, bet varbūt arī nekad. Ko tad vairs, privāts ir un paliek privāts! Privatizācijas procesa spēles dalībnieki klusē kā ūdeni mutē ieņēmuši, savukārt tādai Latvijas jūrniecības sabiedrībai vairs nav par ko interesēties. Pilnīgi pietiek ar to, ka no 1991. līdz pat 2004. gadam, kad LK kļuva par privātu uzņēmumu, ik reizes Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcēs un citos tamlīdzīgos saietos jūras ļaudīm bija ļauts izteikt savu viedokli, diskutēt, strīdēties, celt gaismā faktus, norādīt uz nepilnībām, piesaukt kliecdošu netaisnību

un vēl daudz ko tamlīdzīgu. Pēc lielās izrunāšanās ap sirdi it kā kļuva vieglāk un piedevām nekāds jaunums arī nevienam netika nodarīts. Bet rezultātā nu gluži kā austrumnieku sakāmajā: „Sauc cik gribi: „Halva! Halva!”, salds no tā mutē neklūs...”



Latvijā atnākuši jauni laiki, bet vecie kopā ar iekārojamajiem valsts uzņēmumiem un kuģiem ir prom. Šodien vairs neder vecie uzstādījumi un vecās dogmas. Nebūtu taisnība, ja teiktu, ka 2011. gadā jūrnieceības ļaudīm ir vienaldzīgs Latvijas karogs. Lai piedod man cienījama vecuma vīri, kuri savu dzīvi veltījuši Latvijas jūrnieceības lietām, bet tagad jaunajiem pienācis laiks rīkoties. Vai ir jaunie, kam rūp Latvijas jūrnieceība, Latvijas jūrnieceki un Latvijas karogs? Ir! Un kā vēl! Bet par viņiem nedaudz vēlāk, kad no kuģiem būsīm tikuši līdz cilvēkiem.

Pirmo sarkanbaltsarkano karogu 1918. gadā uzvilka tvaikoņa „Maiga” mastā. 1940. gada 25. janvārī, Vācijas zemūdenes torpedēts, nogrima tvaikonis „Everene” – pirmais Otrā pasaules karā iznīcinātais Latvijas kuģis. Sākoties Vācijas – PSRS karadarbībai, pirmajos mēnešos pirmais šī militārā konflikta upuris uz jūras bija tvaikonis „Gaisma”, kas nogrima 1941. gada 22. jūnija rītausmā. Pēc Otrā pasaules kara neliela daļa bijušās Latvijas flotes kuģu turpināja darbu, bet to mastos plīvoja citu valstu karogi. 1948. gada 8. decembrī nogrima pēdējais pirmās brīvvalsts tvaikonis „Ķegums” ar sarkanbaltsarkano karogu mastā, kas uz ilgāku laiku palika kā neatkarīgās valsts simbols. Tad 1991. gadā atjaunotās Latvijas kara apliecība Nr.1 izsniegta „Rīgas kuģniecības” kuģim „Rēzekne”. Savukārt 2011. gada oktobrī un novembrī mūs sasniedza visai satraucoša ziņa: jūras dzelmē atrasti divi Latvijai tik nozīmīgi kuģi: ledlauzis „Krišjānis Valdemārs” un karakuģis „Virsaitis”. 1992. gada Jūrnieceības gadagrāmatā Vladimirs Kopelmanis no Igaunijas un mūsu Gints Šīmanis bija apkopējuši un sīki aprakstījuši ledlauža „Krišjānis Valdemārs” pēdējo reisu, ko šeit nepārstāstīšu, tikai citēšu raksta beigās izteikto domu: „Ticēsim, ka nepaies ilgs laiks, un kopīga igauņu un

latviešu ekspedīcija ieinteresēti dosies uz Somu līci, lai nolaistos dzelmē un pēc gariem gadiem atkal palūktos uz ledlauzi „Krišjānis Valdemārs”. Būtu jāatrod arī tvaikonis „Varonis” un krievu glābēju kuģis „Saturns”, jo tie visciešāk saistīti ar Latvijas ledlauzi un tā pasažieru glābšanu 1941. gada 28. augustā (pēc tam, kad ledlauzis bija uzdūries minai). Ir liecības, ka tieši šajos kuģos atrodas seifi ar Rīgas banku dokumentiem, kas 27. augustā no Tallinas bija jānogādā drošībā. 50. gados padomju karaspēka komandsastāvs daudz pūlējās šo seifu meklēšanā, tomēr neveiksmīgi. Ledlauža „Krišjānis Valdemārs” pēdējais reiss mums uzdos vēl ne vienu vien mīklu.”

„KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS” ATGRIEŽAS

2011. gada novembra sākumā ekspedīcijā zemūdens filmēšanas laikā Somu līcī 100 metru dziļumā izdevies identificēt nogrimušā ledlauža „Krišjānis Valdemārs” vraku, ko spēcīgas jūras zemūdens straumes līdz pusei ieskalājušas grūti.

UZZIŅAI

Lielbritānijas firmas „William Beardmore” un „Vickers” Glāzgovā ledlauža būvi veica no 1924. līdz 1925. gadam. Tā tilpība bija 1932 bruto reģistra tonnas, garums – 60 metri, platums – 17 metri, iegrimē – 6,7 metri, jauda – 5200 ZS. Kuģa lielākais ātrums brīvā ūdenī bija 14,4 mezgli, cietā, gludā ledū – 3 mezgli. Ledlauzim, kuru ierakstīja Latvijas flotes reģistros, deva izcilā latviešu jūrniecības atbilstības veicinātāja un pētnieka Krišjāņa Valdemāra (1825–1891) vārdu. 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. Pirmais kapteinis Kārlis Cērps (1875–1931) kuģi vadīja līdz savai nāvei, no 1931. līdz 1940. gadam ledlauža kapteiņi bija Frīdrihs Veidners (1883–1942) un Pēteris Maurītis (1887–?). Ledlauzis bija domāts kuģu ceļu atbrīvošanai no ledus aizsalstošajā Rīgas ostā, bet kā Latvijas lepnums tika izmantots eskortam Valsts prezidenta un valdības locekļu 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 minai, nogrima.

Rīgas brīvostas pārvaldes sabiedrisko attiecību departamenta direktore Anita Leiškalne: „Pateicoties Latvijas privātā biznesa iniciatīvai, izpētes darbi aizsākās pirms trim gadiem. 2011. gadā ar Rīgas brīvostas finansiālu atbalstu igauņu zemūdens arheologs Vello Mass organizēja kārtējo zemūdens arheoloģijas ekspedīciju Somu jūras līcī, kuras laikā ar zemūdens filmēšanas palīdzību izdevās identificēt nogrimušo ledlauzi „Krišjānis Valdemārs”, par ko liecināja vairākas zīmīgas šā kuģa detaļas.”

„VIRSAITIS” IR DAĻA NO LATVIJAS

2011. gada oktobrī tika atrasts kuģa „Virsaitis” vraks. Somu nirēji bija pirmie, kuri kopš liktenīgās 1941. gada 2. decembra nakts atkal ieraudzīja „Virsaiti”. Somi veido dokumentālu filmu par Hanko pussalas evakuāciju, kur Otrā pasaules kara laikā

ielenkumā bija nonākuši gandrīz 30 000 padomju karavīru. „Virsaitim” un vēl citiem padomju armijas kuģiem bija uzdevums glābt karavīrus, nogādājot tos Krievijas pilsētā Kronštātē. Tagad, kad kuģis ir atrasts, par to interesējas arī Latvijas armija un Aizsardzības ministrija.

Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālmajors Raimonds Graube: „„Virsaitis” ir daļa no Latvijas, kuru esam zaudējuši kopā ar mūsu karavīriem. Mums jāatdod gods mūsu kritušajiem uz vietas un, protams, jāizpēta pats kuģis, kas ar to ir noticis. Šis kuģis mums ir simbolisks, tas ir kā neatkarīgās Latvijas sastāvdaļa.”

1917. gada 29. oktobrī Vācijas karakuģis M-68 uzskrēja uz mīnas Daugavas grīvā. 1918. gadā noņemts no sēkļa. No 1919. gada Padomju Latvijas kara flotes štāba kuģis „Sarkanā Latvija”. 1919. gada maijā kuģi ieguva Vācijas armija, bet no 1919. gada jūlija tas tika iekļauts Latvijas kara flotē un pārdēvēts par „Virsaiti”. Pēc remonta un pārbūves Rīgas biržas komitejas darbnīcās kļuva par Latvijas kara flotes flagkuģi. Latvijas kara muzejā ir fotogrāfija, kurā redzams, kā jau brīvvalsts laikā kuģi remontē. Ir arī filmēti arhīva kadri, kā reiz jau grimušo un atjaunoto vācu impērijas kuģi M-68 Latvijas kara flote pārņem un iesvēta jaunā vārdā – „Virsaitis”.

Divdesmitajos un trīsdesmitajos gados „Virsaitis” veicis valsts reprezentācijas braucienus, kopā ar Igaunijas un Somijas kara flotēm piedalījies kara flotes manevros.

„Virsaitis” Latvijas vajadzībām kalpoja līdz pat 1940. gada vidum, kad 19. augustā iekļauts PSRS Baltijas kara flotes sastāvā ar padomju armijas karogu un nosaukumu T-297. 1941. gada 25. jūlijā pārdēvēts atpakaļ par „Virsaiti”. Otrā pasaules kara laikā PSRS kara flotes sastāvā aizstāvējis Ļeņingradu. 1941. gada 2. decembrī, evakuējot sarkanās armijas daļas no Hanko pussalas karabāzes Somu jūras līcī, „Virsaitis” uzbrauca uz mīnas un nogrima.

UZZIŅAI

„Virsaitis” (pirms tam Vācijā M-68, Latvijas padomju periodā – „Sarkanā Latvija”, PSRS – T-297, „Virsaitis”) – mīnu licējs, flagkuģis. Būvēts 1917. gadā Rostokā, Vācijā.



UZZIŅAI

Ūdensizspazds 539 t, garums 56 m, platums 7,6 m, iegrime 2,2 m, ātrums 16 mezgli, darbības rādiuss 2000 jūras jūdžu. Bruņojums līdz 1939. gadam: divi 75 mm lielgabali, divi 57 mm lielgabali, 75 mm zenitlielgabals. Bruņojums līdz 1941. gadam: divi 86 mm universālie lielgabali, divi 57 mm lielgabali, četri ložmetēji. Bruņojums no 1941. gada: divi 100 mm lielgabali, 37 mm zenitlielgabals, divi lielkalibra ložmetēji.

Kara muzeja speciāliste Baiba Ekmane: „Tas notika 1941. gada 2. decembrī. Ir pilnmēness nakts, minus 30 grādi, vētra. Laika apstākļi ir šausminoši. Un vēl minas. Somu līcis tajā laikā bijis pilns ar jūras minām. Dažādu apstākļu ietekmē evakuācijas kuģiem, tai skaitā „Virsaitim”, bijis jāmaina kurss, un tas izrādījās liktenīgi. „Virsaitim” grimstot, noslika 250 cilvēku, tai skaitā 27 cilvēki no kuģa apkalpes, arī latviešu karavīri.”

Kuģa „Virsaitis” pieraksta osta Liepāja, komandieri J. E. Briedis, R. Fitingofs-Šēls, E. Kadašs, T. Spāde, R. Bļodnieks, A. Brūders, A. Mežroze (Rozenvalds), F. Lipstons, komandā 66 – 70 jūrniki (atkarībā no laika un bruņojuma – dažādos aprakstos tehniskie dati atšķirīgi).

ŪDENSLĪDĒJI GATAVI IZCELT KUĢA DETAĻAS

Jūras spēku ūdenslīdēju mācību daļas priekšnieks Jurijs Timofejevs (tagad pirmais Latvijas pārstāvis Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā ATALANTA cīņai ar Somālijas pirātiem) pauda cerību, ka ūdens dziļums nepārsniegs 60 metru. Tādā dziļumā nirēji var droši doties dzelmē, bet, ņemot vērā aprikojumu un ūdens temperatūru, vienā piegājienā pie vraka būs iespējams pavadīt ne ilgāk par 15 minūtēm. Ja vien būs iespējams, Jūras spēku nirēji centīsies izcelt no dzelmes dažādas nogrimušā kuģa detaļas. Tas varētu būt kuģa zvans un arī enkurs.

„Sīkas lietas ir jāatrod, tas nozīmē, ka jāiet iekšā, jāskatās un kaut kur jāveic nelieli arheoloģiskie izrakumi, jo kuģis būs pilns ar smiltīm, dūņām un tamlīdzīgām lietām. Tas viss prasīs laiku,” skaidroja Timofejevs.

Latvijas Kara flotes kuģi „Virsaitis” pagaidām nav plānots izcelt no jūras dzelmes, jo šis projekts valstij varētu izmaksāt pārāk dārgi, atzina aizsardzības ministrs Artis Pabriks. Kad apstākļi ļaus, jūras dzelmē dosies Latvijas ūdenslīdēji, lai iegūtu atbildes uz daudziem līdz šim neskaidriem jautājumiem. Artis Pabriks izteica pateicību Somijas ūdenslīdējiem par paveikto darbu. Viņš plāno ar Somijas kolēģiem diskutēt par to, kā varētu izpētīt kuģa vraku. „Virsaiša” atrašanai esot ļoti liela vēsturiska nozīme, taču patlaban līdzekļi ir nepieciešami citiem mērķiem, ne vraka izcelšanai. Turklāt, ja kādreiz šis jautājums varētu tikt aktualizēts, pēc Arta Pabrika domām, būtu nepieciešamas arī konsultācijas ar sabiedrību.

Mēs nezinām, vai abi kuģu vraki vispār kādreiz tiks izcelti no dzelmes, bet, lai vai kā, tie tomēr ir atgriezušies. Iespējams, ka tā ir kāda īpaša zīme, ko vajadzētu uzskatīt par Latvijas flotes augšāmcelšanos vai vismaz par Latvijas karoga atdzimšanu. Un darīt visu, lai iespējami daudzu kuģu mastos tiešām varētu plīvot Latvijas karogs.

OTRĀ DAĻA. PIEDERĪBA

Komandkapteinis Hugo Legzdiņš ir viens no Latvijas simboliem, viņa vārds ierakstīts Latvijas pirmās un otrās brīvvalsts goda sarakstā, jūrniecības izglītības sistēma, kara flote un Latvijas Jūrniecības savienība var lepoties, ka viņš tām atstājis savu garīgo mantojumu. Viens no H. Legzdiņa lielajiem pieturas punktiem bija jūrnieku forma un stāja.

„Bija Kara flotes gada svētki, ceremonija notika lekrīgā Biržas namā. Uz skatuves stāv Zeibots un Jūras spēku virsnieki, kuri saņem apbalvojumus. Tas viss ir pareizi, tā tam jānotiek, bet es skatos: viens virsnieks salicis rokas uz muguras, otrs virsnieks šķībi stāv, tā greizi salicis kājas. Kur ir virsnieku stāja? Nav, nav virsnieku stājas! Stāv pats komandieris, tam bikses tik lielas un garas, ka met krunku. Kā tā var būt! Ir taču nerakstīti likumi. Dienēju uz „Roņa”, mācījos kara skolā, Francijas Kara akadēmijā, un no visa kopā veidojās manas manieres. Arī mūsu Teodors Spāde ļoti stingri prasīja ievērot etiķeti, viss tika ņemts stingri, un pamazām radās skola. Tāpēc uzskatu, ka arī Latvijas Jūras akadēmijai vajadzētu



Zemūdenes „Ronis” komanda
1940. gada 25. jūlijā.



Komandkapteinis Hugo Legzdiņš
kopā ar studentiem 1994. gadā
Latviešu biedrības namā Latvijas Jūras
akadēmijas pirmajā izlaidumā.



Admirālis Teodors Spāde.



Admirālis Gaidis Zeibots un LJA asociētais profesors Ilmārs Lešinskis.

būt pusmilitārai mācību iestādei, lai topošajiem jūrnikiem, nav svarīgi, ka viņi nebūs kara jūrnieki, iemācītu stāju.” Tās ir komandkapteiņa atziņas, kurās viņš dalījās savas simtās jubilejas priekšvakarā. Tieši H. Legzdīņš bija tas, kurš kopš Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanas vienmēr cīnījās, lai arī ikdienā tiktu ieviestas formas, kas disciplinētu topošos

jūrniekus, dotu lielāku pašapziņu un stāju. Viņš nekādi nevarēja samierināties, ka Jūras akadēmijas studenti līdzinās topošajiem mākslinikiem: gari mati, sakumpuši pleci, šļūcoša gaita – viņu īstā mācību iestāde varētu būtu Mākslas akadēmija. Jūrnikiem ir vajadzīga stāja. Ir jābūt formas un satura vienotībai.

Ar Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) Senāta lēmumu Nr. 104 apstiprināja LJA studentu ikdienas formas tērpu un parādes uzvalku modeļus un atšķirības zīmes un noteica ikdienas formas tērpu obligātu nēsāšanu, sākot no 2004. gada rudens. Latvijas Jūras akadēmijā jaunais mācību gads 1. septembrī ik reizi sākas svinīgi: tiek ienests akadēmijas karogs, rektors un pasniedzēji sirsnīgi sveic pirmā kursa studentus un dod viņiem praktiskus padomus veiksmīgai studiju procesa uzsākšanai, lekciju saraksta lietošanai un formas tērpa nēsāšanai. Formas tērpa jautājums ne Latvijas Jūras akadēmijā un jūrskolā, nedz arī Liepājas Jūrniecības koledžā netiek apspriests. Atliek vien katram topošajam jūrniekam, kurš uzvilcis šo atšķirības zīmi – jūrniecības mācību iestādes kade-ta formu –, neaizmirst, ka tā uzliek pienākumus gan pašiem pret sevi, gan savu mācību iestādi, gan valsti kopumā.

Jūrnieru formas nēsā kara, tirdzniecības un zvejas flotes jūrnieru, ostu kapteiņi un kapteiņdienesta darbinieki, loči, inspektori, jūrniecības organizāciju un jūrniecības mācību iestāžu amatpersonas. It kā ir noteikts reglaments, kam un kādas uzšuves uz formas tērpiem pienākas, tomēr jūrnieru formu jautājums Latvijā joprojām nav sakārtots.

ATKĀPE PAR DEVIŅDESMITAJIEM

1995. gadā notika Latvijas Jūrniecības savienības valdes sēde, kurā no pieciem darba kārtības jautājumiem pirmais bija jūrnieru formas tērpu konkursa



RO kapteinis Eduards Delvers nelabprāt uzvelk kapteiņa formas tērpu. Šī ir bijusi viena no nedaudzajām reizēm, kad kapteinis to ir uzvilcis.



Savukārt kapteinis Harijs Līdaks bija jūrnieku formas valkāšanas piekritējs.

izvērtēšana un uzvarētāja noteikšana. Pie jūrnieku formu skicēm strādāja divi autori – māksliniece Elita Viljama un tālbraucējs kapteinis, Liepājas ostas kapteinis Eduards Raits. Toreiz, aizstāvot savu piedāvāto formu, E. Raits teica: „Formastērpa uzšuves ir ņemtas pēc 1926. gada parauga, kad saskaņā ar likumu uzšuves ar cilpu bija diplomātiem jūrniekiem, bet bez cilpas – nediplomātiem krasta darbiniekiem. Arī cepurēm pamatā ir 1926. gada modelis ar ozollapas rotājumu. Goda svārki vasarā un ikdienas ziemā ņemti pēc angļu koloniālā stila parauga, kas bija atzīts arī padomju flotē. Uzpleči ir piepogājami, lai uzvalku būtu vieglāk tīrīt. Nedomāju, ka bīksēm un goda svārkciem jābūt melnā krāsā, jo šo krāsu flotē pieņēma tad, kad kuģus sāka kurināt ar oglēm. Mode var mainīties, bet formas tērpiem nemainīgam jāpaliek vismaz piecus gadus.”

Ar lielu balsu vairākumu par konkursa uzvarētāju atzina E. Raitu, kurš ierosināja: „Autortiesības iesaku atstāt Latvijas Jūras administrācijai.”

Jautāts, kāpēc tolaik pievērsies jūrnieku formu jautājumam, Raits atbild: „Tā sanāca. Formas tērpi jau bija ugunsdzēsējiem, robežsargiem un muitniekiem, bet jūrniekiem nebija. Mākslinieki, kas strādāja pie formas tērpu skicēm, pieprasīja vienpadsmit tūkstošus dolāru (deviņdesmito gadu vidū tā bija visai iespaidīga summa), lai dotos uz Ameriku smelties pieredzi, piedevām vēl ekskluzīvas tiesības formas tērpu izgatavošanā un uzraudzībā. Es neizturēju un vaicāju, vai līguma slēdzēji nesaprot, ka savelk cilpu sev ap kaklu? Vai es varot izdomāt kaut ko labāku? Atbildēju, ka Liepājas kapteiņdienesta darbinieki divu mēnešu laikā izstrādās formas tērpu paraugus. Strādājot pie šā uzdevuma, paturējām prātā patiesību, ka formas tērps nav modes prece, tam jābūt funkcionālam, tomēr ar dizaina elementiem. Šķiet, ka darbs izdevās diezgan labi. Stāsts par formas



Jaunie Latvijas Jūras flotes virsnieki LJA izlaidumā.

tērpu varētu būt ļoti plašs, tā varētu būt atsevišķa saruna, jo, kā zināms, formas-tērps cilvēku ne tikai mobilizē, bet spēj pat aizsargāt. Mani uzaicināja Latvijas Jūras akadēmijā nolasīt lekciju kursu par formastērpu izcelsmi un tā lomu cilvēka estētiskajā audzināšanā, ko studenti noklausījās ar lielu interesi.”

Ar Latvijas Jūras administrācijas 1996. gada 22. aprīļa pavēli Nr. 58 „Par jūrnieru formas tērpu ieviešanu Latvijas Republikā” tika ieviesta un reglamentēta Latvijas Republikas jūrnieru formas tērpu lietošana uz LR kuģiem, jūrnierības mācību iestādēs un ar jūrnierību saistītās krasta organizācijās. Ar šo pavēli tika apstiprinātas Latvijas Jūras administrācijas jūrnieru dienesta formas un atšķirības zīmes, kā arī kapteiņu, mehāniķu, ostas kapteiņu, ostas kontroles dienesta inspektoru, loču un citu struktūrvienību atšķirības zīmes.

Jau vairākus gadus jūrnierības sabiedrībā jūtama tāda kā neapmierinātība par esošo situāciju jūrnieru formu lietās. 2011. gadā Latvijas Jūrnierības savienība saņēma jūrnierības formas tērpu autora tālbraucēja kapteiņa Eduarda Raita vēstuli: „Saskaņā ar Autortiesību likumu uzskatu sevi par Latvijas jūrnieru formas tērpu un atšķirības zīmju autoru. Manas tiesības netiek apstrīdētas. Bet, ņemot vērā apstākli, ka Latvijas Jūrnierības savienība bija iniciators šādai formas tērpu un atšķirības zīmju izstrādāšanas idejai, noorganizējot 1995. gada 25. maijā konkursu, kurā uzvarēja manis izstrādātie modeļi, gribētu nodot autortiesību turpmāko izmantošanu LJS, piešķirot tai arī tiesības uz licencēšanas līgumu slēgšanu ar labuma guvējiem no minēto darbu izmantošanas. To varētu saukt par intelektuālā kapitāla pārvaldīšanu.”

VAI LATVIJAS JŪRNIKU FORMU JAUTĀJUMS PRASA ARĪ JURIDISKUS RISINĀJUMUS?

Kapteinis Antons Ikaunieks: „E. Raitis savulaik izstrādāja jūrnieku formas, bet patiesībā tās nav radītas no nulles, tām par pamatu izmantotas pirmās brīvvalsts formas un uzšuves, kas bija līdz 1940. gadam, tāpēc nevajadzētu runāt par patentiem un kādām īpašām autortiesībām.

Tagad pienācis laiks koriģēt arī pašu nolikumu par jūrnieku formu nēsāšanu, īpaši tas attiecas uz krasta dienestu amatpersonām, jo tagad nekas vairs nav tā, kā bija deviņdesmitajos. Pēc Kuģu kapteiņu asociācijas aicinājuma esmu izstrādājis universālu jūrnieku formas tērpu, kas derētu visiem dzīves gadījumiem un ko varētu nēsāt visi, uz kuriem attiecas jūrnieku formu valkāšanas un atšķirības zīmju lietošanas prasība, piemēram, ostu pārvalžu, kuģu aģentēšanas kompāniju darbinieki, kā arī visi citi, ja vien viņi vēlas formu nēsāt. Veidojot dažādu amatu atšķirības zīmes, par pamatu var ņemt kuģa kapteiņa uzšuves. Kāpēc ne? Vienīgais, ko nedrīkst aizmirst, ka Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija kategoriski iebilst pret to, ka četras kapteiņa uzšuves nēsātu vēl kāds, kam ar kapteiņa amatu nav nekāda sakara, it sevišķi tas attiecas uz krasta darbiniekiem. Kapteiņi uzskata, ka viņu atšķirības zīme ir svēta un to neviens nedrīkst nepamatoti lietot. Šīs četras zeltītās kapteiņa strīpas nevienam nedod tikai prieku pēc, tās ir nopelnītas smagā un atbildīgā jūras darbā, vadot kuģus un cilvēkus, vienpersoniski atbildot par kuģi, cilvēkiem un kravu.

Izveidojusies visai interesanta situācija ar Latvijas jūrniecības mācību iestāžu audzēkņu formas tērpu uzšuvēm. Sēžu Latvijas Jūras akadēmijas prorektora kabinetā, ienāk cilvēks formā, kurai ir viena vidējā un trīs šaurās uzšuves. Es tūlīt ieņemu miera stāju, jo, spriežot pēc uzšuvēm, ir ienācis admirālis. Nolikumā ir teikts, ka jūrskolas 4. kursa audzēkņi nēsā vienu vidējo uzšuvi. Kad viņi tālāk mācās akadēmijā, vidējā uzšuve paliek un klāt par katru gadu nāk viena šaurā uzšuve. Rodas absurda situācija, kad valsts eksāmenos ienāk cilvēks, kura formu rotā viena platā un piecas šaurās uzšuves. Saprotams, ja cilvēks ir beidzis jūrskolu, strādājis un kļuvis, teiksim, par kapteiņa trešo palīgu, un tad turpina mācīties akadēmijā, lūdzu, lai nēsā savas stūrmaņa



LJA rektors J. Bērziņš Ainažos kopā ar studentiem.



VO kapteinis Arvids Buks kapteiņa formu ir nēsājis visos laikos, arī tad, kad strādāja Atlantijā.



Kapteinis Antons Ikaunieks (pirmais pa labi) jau vairākus gadus cenšas sakārtot jūrnieku formas tēpu jautājumu.



LJK audzēkņi.

uzšuves, viņš tās ir nopelnījis. Savādāk iznāk, ka, beidzot akadēmiju, absolventam pilns uzplecis ar uzšuvēm, bet par kārtīgu jūrnieku viņam vēl tikai jāklūst.

LKKA uzskata, ka jūrniecības mācību iestāžu audzēkņiem virs uzšuvēm nevajadzētu lietot rombiņus, jo tie nosaka piederību aktīvajai flotei. Jūrskolu, koledžas un akadēmijas audzēkņiem vajadzētu nēsāt kursam atbilstošu uzšuvju skaitu un attiecīgās mācību iestādes nosaukumu.

Līdzīgu pārpratumu rada arī akadēmijas rektora forma. Patiešām visdziļāko cieņu izjūtu pret Latvijas Jūras akadēmijas rektoru Jāni Bērziņu, kurš nav jūrnieks, bet savulaik, kļūstot par Jūras akadēmijas rektoru, radikāli mainījis savas iepriekšējās darbības profilu, tāpēc nav nekādu iebildumu, ka viņš valkā formu ar uzšuvēm, kādas paredz esošais nolikums. Bet tagad, spriežot pēc uzšuvēm, akadēmijā ir vairāki rektori. Bērziņš nēsā rektora regālijas, un arī bijušais rektors Jānis Brūnavs nēsā tādas pašas uzšuves. Piedalījos komisijā, kad akadēmijā tika aizstāvēti maģistra darbi. Man saka, ka rektora nebūs, jo viņš ir slims, bet veras durvis un ienāk Brūnavs ar rektora uzšuvēm. Saku, kā nebūs rektors – redz, kur nāk! Es, protams, zinu, kurš ir īstais rektors, bet nezinātājam šāda situācija var būt maldinoša.

Bet vispār, skatoties uz Jūras akadēmiju, pārņem patiens prieks, ir patīkami tur atrasties, jo visi valkā formas, kas jūrniecības mācību iestādei piedod vajadzīgo rozīnīti. Vienīgi, ejot garām studentu bariņam, var atsaukt atmiņā vai iemācīties vēl nezināmus lamu vārdus, kuri tur birst kā no pilnības raga, un šāds saturs jau nu gan neatbilst formai.”

Tā tad formas valkā to-
pošie jūrniece. „Jūrniece for-
mastērpos! To nevaram tev
izstāstīt vai pierādīt, bet to
tu varēsi tikai izjust pats uz
savas ādas, kad pirmoreiz
uzvilksi jūrniece formu!”
Tā jau esošie studenti saka
jauniņajiem.

Liepājas Jūrnieceības ko-
ledžas direktora vietniece
audzināšanas darbā Dzin-
tra Putniņa: „Liepājas Jūr-
nieceības koledža mēs visi
esam formās. Es pirmo ga-



LO kapteinis Pēteris Gudkovs un ostas kapteiņa vietnieks
kapteinis Kārlis Ludāns LJK 135 gadu jubilejā.

du, bet audzēkņi jau trešo. Puiši ļoti lepojas ar savu formu un raugās, lai visi
ar godu un cieņu to prastu valkā. Es domāju, ka viņi apzinās, kas ir forma, un
prot šo formu nest, saprot, ka ir piederīgi vienai no vecākajām jūrnieceības mā-
cību iestādēm Latvijā. Kad viņi dodas jūras praksē, vienmēr atgādinu, lai puiši
neaizmirst, no kurienes viņi ir un kādu vārdu nes pasaulē. Tā ir Latvija, tas ir
Krišjānis Valdemārs un tā ir Liepājas Jūrnieceības koledža.”

JŪRNICU FORMAS VALKĀ KRASTA DIENESTU AMATPERSONAS

Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs: „Vēl padomju gados, lai atšķirtu
krasta priekšniekus no padotajiem, piemēram, kuģnieceības direktoru no vi-
ņam padotā kuģu kapteiņa, tika pieņemts lēmums izveidot atšķirības zīmes.
Patiesībā tā tas ir visā pasaulē, un arī pie mums ir pieņemts, ka ostas kapteinis
ir augstākā rangā, lai viņam būtu teikšana pār tiem kapteiņiem, kuri ar saviem
kuģiem ienāk ostā.

Liepājas ostas kaptein dienestā visi valkā formas, un par to paldies jāsaka
Liepājas SEZ pārvaldei, ka piešķir naudu tērpu iegādei. Forma cilvēku dis-
ciplinē, un arī attieksme no pārējiem pret amatpersonu formā ir pilnīgi cita.
Respekts – tā to varētu raksturot.”

Ventspils brīvostas kapteinis Arvīds Buks: „Pēc reglamenta ostas kapteinim
darbā jābūt formā. Savulaik, kad gāju jūrā, ikdienā jau formu nevilku, visās
citās reizēs gan. Tas piedeva stāju un apliecināja piederību jūrnieceībai, ar ko
vienmēr esmu īpaši lepojis. Arī sieva saka, ka formā es izskatos pēc cilvēka,
bet bez tās, eh, tāds lauku vecis.”

Rīgas brīvostas kapteinis Eduards Delvers: „Nē, man nepatīk forma. Nezinu
un nevaru izskaidrot, kāpēc tā. Ostas kapteiņa amatā nevalkāju formu un



Kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs
LKKA rīkotajā kapteiņu ballē.

esmu pateicīgs ostas pārvaldniekam, ka viņš man neliek to darīt. Arī tad, kad biju kapteinis uz kuģa, cik vien bija iespējams izvairījos uzvilkt formu, bet tas jau nenozīmē, ka es mazāk lepojos ar savu kapteiņa vārdu un piederību jūrniecībai."

VISPAŠAPZINĪGĀK FORMAS VALKĀ KAPTEIŅI

Kapteinis Artūrs Brokovskis: „Galīgā uzņemšana kapteiņa kārtā jeb alokāde var notikt tikai tad, ja sertificētais kapteinis ir komandējis kuģi, tas ir, tiešām sekmīgi strādājis kuģa kapteiņa amatā. Kuģu kapteiņi diezgan greizsirdīgi sargā kapteiņa titulu no personām, kas nav izpildījušas šos noteikumus, un ar neizpratni un nosodījumu raugās uz personām, kas nēsā kapteiņa uzšuves vai citādi vēlas sevi demonstrēt par piederīgu kapteiņa titulam. Mēs nevēlamies un arī nepieļausim, ka kuģa kapteiņa tituls tiktu netieši devalvēts vai pazemināts. Šodienas

realitāte ir tāda, ka Latvijai praktiski nav sava karoga kuģu, tāpēc mūsu kapteiņi ir spiesti nesāt tās valsts formas un regālijas, zem kuras karoga viņi strādā. Tomēr četras zelta uzšuves ir visiem kapteiņiem, atšķiras vien *vendzelītis* virs tām, tāpēc varu teikt, ka kapteiņi savas četras zeltītās uzšuves godam prātīs aizstāvēt."

Kapteinis Aleksandrs Nedežņikovs: „Mana attieksme pret formu ir kā pret zīmolu, jo esmu pārliecināts, ka darbs jūrā nav tikai parasts darbs, tā ir arī tāda kā misija. Forma disciplinē un arī identificē. Pats simtiem reižu esmu pārliecinājies, ka forma palīdz kapteinim veikt savus pienākumus. Pat valstīs, kur zeļ korupcija, pret cilvēku formā izturas ar cieņu. Protams, nedrīkst pieļaut un ir kauns, ja formu valkā cilvēki, kuri nav to pelnījuši. Katrai formai ir savs rangs, un jāraugās, lai tiktu lietotas atbilstoša ranga uzšuves. Arī cilvēkiem, kuri strādā krastā, piemēram, jūrniecības mācību iestāžu vadītājiem, forma palīdz celt autoritāti. Tā apliecina piederību jūrniecībai. Bet tikai ar vienu noteikumu – formā jābūt arī saturam."

TREŠĀ DAĻA. LIKTEŅI

„Atbraukuši uz kuģa, redzējām, ka vējš labojies, un braucām tālāk līdz Kul-lenai, kur tiek „nezelēti” jaunie jūrnieki. Tā ir sena jūrnieku tradīcija. Uz kuģa iznāk vecs vīrs ar garu bārdi un gariem svārkjiem, darvas bočka vienā rokā, otrā liels koka nazis, ar kuru jaunajiem jūrniekiem paredzēts nodzīt bārdi, kaut arī viņiem tās nemaz nebūtu. Tādā veidā tiek izspiesta dzeramnauda. Kurš sola vairāk maksāt, tas tiek viegli cauri, kurš mazāk, tam iet grūti, bet kas nemaksā, to iesien striķi un velk pa ūdeni zem kuģa ķīļa. Pēcāk no kuģa kapteiņa šis jaunais jūrnieks izņem uz savas algas rēķina šnabi un iedod bārdas dzinējam, kurš ar to uzcieņā pārējos kuģa ļaudis. Tādā veidā šis jūrnieks ir iesvētīts un kļūst par īsteni jūrnieku.” Tā jauno jūrnieku iesvētīšana aprakstīta Ivetas Erdmanes grāmatā „Koka kuģi, dzelzs vīri”.

Domājot par šodienas Latvijas jūrniekiem, viņu problēmām, dzīvesveidu, karjeras iespējām, piederību jūrniecības nozarei un Latvijas valstij, nekādā gadījumā nevaram iztikt bez ieskata tālākā, tuvākā, pavisam nesenā pagātnē un arī tagadnē. Beidzot vajadzētu pārliecināties, vai jau visai nodrāztais apgalvojums, ka Latvijas ir jūras valsts, tiešām atbilst patiesībai. Vai pietiek tikai ar gandrīz 500 kilometru garo jūras robežu, lai mēs tā pa istam varētu sevi dēvēt par jūras lielvalsti? Varbūt ir vajadzīgi vēl arī citi, ļoti būtiski nosacījumi? Latvija nevar lepoties ar saviem kuģiem, šajā ziņā esam visai trūcīgi. Bet jūrnieki? Jau no senlaikiem Latvija sevi var uzskatīt par jūrnieku lielvalsti!

BRIESMU PILNS LAIKS

Arvis Pope kādā no saviem apcerējumiem raksta: „Kurzemi no trim pusēm apskalo jūra, tāpēc likumsakarīgi, ka kurzemnieku gaitas un nodarbošanās dažādos laikos bijušas saistītas ar jūru – zvejniecība, jūrniecība, kuģu būve, arī jaunu zemju atklāšana un jūras laupīšana, kas pirms 1000 gadiem skaitījusies itin cienījama nodarbe. Vēstures avoti saglabājuši ziņas par seno kuršu un lībiešu jūras braucieniem, un tie stāsta, ka Kurzemes piekrastes iedzīvotāji bijuši respektējami vikingu pretinieki Baltijas jūrā, brīžiem arī sabiedrotie.

Arī sešsimt gadu ilga dzimtbūšanas laiks nebija gluži bez panākumiem jūrniecības laukā. Diezgan tālos jūras braucienos ar pašbūvētām lielām laivām vai maziem buriniekiem kurzemnieki devās vēl dzimtcilvēki būdami savu kungu sūtīti, dažkārt arī uz savu roku, un tas bija pietiekoši ienesīgs, bet ne mazāk bīstams papildienākumu avots. Kopš 18. gs. otrās puses zināma preču pārvadāšana jūras laivās, t.s. dižlaivās no Ziemeļkurzemes ciemiem gan uz tuvējām ostām – Rīgu, Ventspili, Sāmsalu, gan tālākām – Helsinkiem,

Pērnavu, Pēterburgu un citām. Kurzemnieku laivas veda uz turieni malku, zemkopju preces – kartupeļus, labību un citus izstrādājumus. Savukārt atpakaļceļā veda preces, kas bija nepieciešamas zvejniekiem un netālo zemkopju sētu iedzīvotājiem.

Šodienas grūtības iepretī tām, ko pārvarēja latvieši un lībieši 19. gadsimta beigās un 20. gadsimta sākumā, ir maznozīmīgas, ja vien ir darba degsme un vēlme sekot idejai.”

Vēstures dokumentos atrodamas ziņas, ka no 1890. līdz 1910. gadam Atlantijas okeānā ik gadu kuģoja aptuveni 50 latviešu burinieku, bet Rietumeiropā ik gadu kravas pārvadāja aptuveni 170 burinieku.

Tolaik bija visai pierasti, ka jūrniki vairākus gadus neredzēja dzimto krastu, jo īpaši, ja kursēja starp Amerikas kontinenta ostām. Tolaik jūrnīku darbs bija ļoti smags un bīstams. Viņus vajāja jūras stihija, kuģu avārijas un slimības, bet, lai gan jūrnīka dzīvība karājās gluži vai mata galā, jūras vilinājums allaž bijis neizskaidrojami maģisks, tas arvien jaunus un jaunus puisus aicināja doties zilajās tālēs.

Burinieku mūžs bija visai atšķirīgs un lielā mērā atkarīgs no kapteiņa prasmes un komandas pieredzes. Visbiežāk tieši cilvēka faktors bija tas, kas izšķīra kuģa likteni – dažs braucis tikai pāris mēnešu, cits piecdesmit un vairāk gadu. Kāpēc vieniem veicās vairāk un citiem mazāk, to droši vien nezina arī paši jūrnīki. Bijuši tādi kapteiņi un kuģu būvētāji, kurus neizskaidrojamā kārtā vajājušas neskaitāmas neveiksmes. Dokumentos varam lasīt, ka, piemēram, kapteiņu un kuģu būvētāju Grīvanu dzimtas kuģi cits pēc cita gāja bojā. Viens no tiem, „Antares”, 1905. gadā rudenī netālu no Šildas sadūrās ar zviedru tvaikoni, sadursmes rezultātā abi nogrima, bet no astoņiem „Antares” vīriem izglābās tikai divi – kapteinis un galdnieks. Palapojot „Latvijas jūrnīcības vēstures enciklopēdiju 1850 – 1950”, varam lasīt: miris ar dzelteno drudzi, gājis bojā kopā ar kuģi, miris no pārsalšanas pēc kuģa bojāejas, miris reisa laikā, miris ekspedīcijas laikā uz Ziemeļpolu no cingas. Neskaitāmu jūrnīku kaps ir jūras dzelme.

NEŽĒLĪGAIS LAIKS

Nežēlīgi ar Latvijas jūrnīku likteņiem izrīkojās Otrais pasaules karš. Lūk, tikai daži sausi vēstures fakti, kas nevienu nevar atstāt vienaldzīgu.

Admirālis Teodors Spāde. Apcietināts 1941. gada 14. jūnijā, atradies vairākās ieslodzījuma vietās, atbrīvots 1954. gadā, piespiedu kārtā dzīvojis Kazahijā, Temirtau pilsētā un strādājis slimnīcā par grāmatvedi.

Jūras kapteinis Oskars Roriņš. Miris 1955. gada 29. septembrī soda nometnē Ziemeļkazahijā.

Komandkapteinis, kara kuģa „Virsaitis” komandieris Antons Brūders. 1941. gada 5. jūnijā apcietināts un izvests uz Staļingradas cietumu, 1941. gada 27. novembrī izpildīts nāves sods.

Kapteinis Eduards Verners Puķītis. 1945. gadā apcietināts un notiesāts uz astoņiem gadiem par dzimtenes nodevību, izcietis ieslodzījumu Čeljabinskas apgabalā.

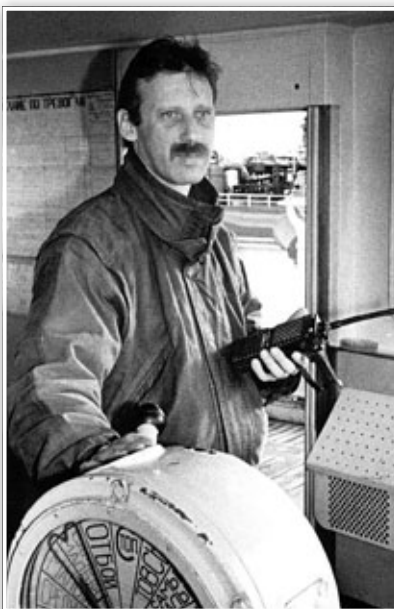
Tālbraucējs kapteinis Vilis Ābelnieks. 1941. gadā piespiedu kārtā aizvests uz PSRS.

Kapteinis Jānis Asaris. 1941. gada 14. jūnijā spaidu kārtā aizvests uz PSRS, miris gadu vēlāk Solikamskā.

Tālbraucējs kapteinis Teodors Dambergs. 1941. gada 14. jūnijā spaidu kārtā aizvests uz PSRS.

Vairāk palaimējās tiem jūras vilkiem, par kuriem vēstures liecībās rakstīts: no 1941. vai 1944. gada emigrācijā, devās trimdā uz ASV, Kanādu, Vāciju, Zviedriju. Šiem laimīgajiem bija iespēja cienīgi pabeigt savu jūras karjeru kādā no ārvalstu kuģošanas kompānijām. Un tikai ļoti nedaudzi no pirmās brīvvalsts kuģu kapteiņiem varēja turpināt jūras gaitas Padomju savienībā, lielākā daļa strādāja kādā necilā krasta amatā.

Bet bija arī tādi, par kuriem enciklopēdijā rakstīts: Skulte Artūrs Fridrihs – tālbraucējs kapteinis. Beidzis K. Valdemāra jūrskolu, tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1934. gadā, bet jūrā sācis iet 1916. gadā, bijis otrais stūrmanis, pirmais stūrmanis, līdz kļuvis par kapteini. 1940. gadā, kad Latvijā mainījās vara, kļuva par LPSR jūras un upju kuģniecības uzņēmumu nacionalizācijas komitejas locekli, pēc tam LPSR valdība viņu norīkoja par kuģniecības sabiedrību „Brāļi Zēbergi”, „P. Dannebergs”, „Rauna” un „Turaida” koprēderejas, „Krimulda” un „Sigulda” koprēderejas pilnvarnieku. Vēlāk viņš kļuva par Latvijas valsts jūras kuģniecības kadru daļas priekšnieku, kas noteica latviešu jūrnieru uzticamību un turpmāko nodarbināšanu, līdz 1945. gadā ģimenes strīdā viņu nogalināja paša nepilngadīgais dēls.



Deviņdesmito gadu pirmā puse.
LK kuģa „Konstantīns Ciolkovskis”
vecākais palīgs Mihails Lazars.



Ledlauža „Krišjānis Valdemārs” apkalpe.



Tankkuģa „Konstantīns Ciolkovskis” vecākais mehāniķis Nikolajs Abrickis (no kreisās) un vecākais motorists Nikolajs Marišonkovs.

PADOMJU LAIKS

Latvijā bija mainījušies laiki, auga jauna jūrnieku paaudze, kas bija piedzimuši pirmskara gados, kara laikā sasniegusi jaunekļa vecumu un četrdesmito gadu beigās sajuta jūras vilinājumu. Tie bija gan piejūras ciematu puīši, gan arī no jūras tālās Latgales zēni. Viņi alka iegūt zināšanas un vēlējās izrauties no pēckara gadu nabadzības. Diemžēl daudziem no viņiem bija nepareizi raduraksti, tāpēc stingrie jauno kadru vērtētāji jūrskolu uzņemšanas komisijās, kuģniecību kadru daļās, cekās un čekās nepalaida garām pat vismazāko izdevību neļaut šādiem svešas ideoloģijas aptraipītiem elementiem nonākt padomju jūrskolās un flotēs. Tiem, kuriem tomēr laimējās iegūt kādu no jūrniecības specialitātēm, ne vienmēr laimējās nokļūt uz kuģa, jo neatvēra vīzu. Varu iedomāties, kā tagad neizpratnē plecus rausta Latvijas Jūras akadēmijas vai Liepājas Jūrniecības koledžas studenti, kuri nesaprot, par ko ir šis stāsts! Bet stāsts ir par tādiem pašiem jauniem puīšiem, kuru vienīgā kļūda bija tā, ka viņi piedzimuši nepareizā laikā. Laikā, kas nežēlīgi grieza un mala cilvēku dzīves un likteņus.

„Visu mūžu esmu sapņojis par jūru, lieliem un skaistiem kuģiem. Tālos reisos gribēju apskatīt pasauli, kaut ko redzēt un pētīt. Bet viss izvērtās pilnīgi citādāk. Lai gan 1963. gadā pabeidzu Ļeņingradas Makarova Augstāko jūrskolu kuģu vadītāju specialitātē, tomēr jūrā mani nelaida. Avīzēs par to nerakstīja, bet acīs gan pateica, ka tu, latvietis būdams, jūras augstskolā meklēji, vai tad

nezināji, ka vīzu tik un tā tev neatvērs? Nokļuvu tehniskajā flotē un strādāju uz tā dēvētajām *šalandām*, kas izved jūrā padziļināšanas darbos izsūkņēto grunti. Dubļi šķīda uz visām pusēm, bet mēs paši bijām melni kā mori. Reisa garums – līdz izgāztuvei un atpakaļ. Toreiz, ja tā var teikt, bija tāda kā dzimt-būšana uz jūras. Viszemākie bija tehniskā flote, tad nāca zvejnieki, bet pašā augšā bija tirdzniecības kuģi, kur strādāja tā sauktās *baltās apkaklītes*.” Tā par sapņiem un realitāti stāstīja bijušais Liepājas ostas kapteinis tālbraucējs kapteinis Eduards Raits, kuram tomēr izdevās izrauties no tehniskās flotes un iekļūt zvejniekos.

Esmu daudz runājusi ar dažāda vecuma kapteiņiem, un viņi visi kā viens ir teikuši, ka sapnis par jūru bijis saistīts ar lieliem baltiem kuģiem un tālām zemēm. Piemēram, kapteinim Imantam Vikmanim sapnis un realitāte ir visai tuvi. Par kapteiņa Vikmaņa nokļūšanu līdz kapteiņa tiltiņam varat izlasīt šīs gadagrāmatas lappusēs, bet varu tikai pateikt, ka arī viņam šis ceļš nav bijis rozēm kaisīts. Tieši tāpat kā kapteinim Eduardam Delveram, kurš stāstīja: „Trīspadsmit gadus nostrādāju Atlantijā un ne mirkli neatmetu cerību tikt uz tirdzniecības kuģiem. Lai gan regulāri gāju uz Latvijas jūras kuģniecību, lai pieteiktos darbā, atbilde vienmēr bija vienāda: ziemā teica, lai atnāku pavasarī, savukārt vasarā, lai pienāku rudenī. Godīgi sakot, man palīdzēja zvejnieku kolhoza „Banga” priekšsēdētājs Lisments, kuram bija „savi gali” partijas komitejā.”

Latvijas Jūras administrācijas Liepājas reģiona kuģu kontroles inspektors Jānis Šuba: „Pabeidzu Liepājas jūrskolu un Kaļiņingradas Zivrrūpniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu, bet tā kā ārzemēs bija ļoti daudz radu, vairāk kā uz darbu uz zvejas kuģiem nebija ko cerēt. Sapņi par tālām zemēm tepat Liepājā vien bija jāizsapņo. Laikam jau aiz pārpratuma pēc jūrskolas beigšanas vīzu tomēr iedeva, kas kādu laiciņu ļāva pastrādāt Atlantijā. Tad vīzu vairs nedeva un no Padomju Savienības izbraukt arī neļāva. Jūrnieka gaitām tika pielikts punkts. Cik reižu ar asarām acīs esmu stāvējis partijas komitejā un lūdzies, lai mani palaiž jūrā, viss velti. Tāpēc tagad ar milzīgu prieku skatos uz topošajiem jūrniekiem, jo viņiem tiešām visi ceļi ir vaļā, un tikai no pašu gribēšanas un varēšanas atkarīga tālākā karjera.

„Manas mātes brālis bija Zviedrijā, un, lai gan šis fakts netika slēpts, neko labu tas man nedeva. Stājos *Makarovkā*, bet radurakstu dēļ tur netiku uzņemts. Iesniedzu dokumentus Rīgā, un atkal nekā! Priekšā tas pats drošības komitejas darbinieks, ierauga mani un saka: „O! Mēs ar jums taču jau runājām!”” stāsta Aivars Karlsons, kurš, neskatoties uz dažādām peripetijām un kolhoza partijas sekretāra teikto: „Karlson, tev kapteiņa tiltiņu neredzēt kā savas ausis!”, tomēr kā bezpartejisks elements to ieņēma. Un stāstītais neattiecas uz pēckara gadiem, tas nenotika piecdesmitajos vai sešdesmitajos, bet gan septiņdesmitajos un astoņdesmitajos gados. Bija jāspēr tikai solis līdz Atmodai, bet, ai, cik bieži latvietis pats lika kāju priekšā otram latvietim.

Nacionālie kadri un viņu iespējas ir pēckara Latvijas jūrnieceības medaļas viena puse. Ir vēl arī otra. Atšķiru „Latvijas jūrnieceības enciklopēdiju 1950 – 2000”, šķiru lapas un lasu: kuģu vadītājs Anatolijs Anufrijevs, dzimis Ukrainā, kuģu vadītājs Jevgeņijs Astašovs, dzimis Rostovas apgabalā, kuģu vadītājs Valentīns Babkovs, dzimis Rostovas apgabalā, kuģu vadītājs Jurijs Jermilovs, dzimis Sverdlovskas apgabalā. Tā varētu turpināt vēl un vēl. Jūrnieki no visas plašās padomju zemes tika aicināti, norīkoti un iekārtoti darbā Latvijas jūras kuģniecībā, transporta un traleru flotē, lielajās okeānu bāzēs un arī uz zvejnieku kolhozu kuģiem un peldošajām bāzēm. Atceros, ko man stāstīja kāda zvejnieku kolhoza priekšsēdētājs: viņi, kolhoza vadība, piekrāmējuši portfelus ar labiem konjakiem un kolhozā ražotām šprotēm, braukuši uz Ukrainu pārpirkt labākos kadrus. Solījuši dzīvokļus un mašīnas bez rindas, labas algas un visādus citus labumus.

Savukārt ne viens vien Rīgas jūrskolas absolvents pēc skolas beigšanas tika nosūtīts darbā, piemēram, uz Ziemeļu jūras kuģniecību Arhangeļskā.

Padomju savienībā dzīvoja padomju tauta, kurai bija jārunā krievu valodā. Punkts. Un runāja kā mīļie.

Ja tagad nu jau bijušajiem vai vēl strādājošajiem „Latvijas kuģniecības” kapteiņiem vai cita ranga jūrniekiem saka, ka viņi ir okupanti, šie cilvēki jūtas aizskarti, jo nevar atbildēt par politiku, ko īstenoja padomju režīms. Gan viņi, gan latviešu jūrnieki ir šā režīma upuri.

JAUNS LAIKS

Ir aizvadīts 2011. gads, un šķiet, ka atkal laiki ir mainījušies. Sevi arvien pārliecinošāk piesaka paaudze, kura deviņdesmitajos absolvēja Latvijas Jūras akadēmiju. Nu jau salīdzinoši daudzi, kas izvirzīja mērķi kļūt par kapteiņiem, to ir sasnieguši. Viņi ir profesionāli un pašapzinīgi. Citādi nemaz nevar būt, jo jaunie jūras virsnieki taču pieder elitārajai kapteiņu gildei. Ainārs Vimba bija pirmā Latvijas Jūras akadēmijas izlaiduma absolvents, kurš diplomu saņēma 1994. gadā un par tālbraucēju kapteini kļuva pēc sešiem gadiem, kad viņam bija 34. Latvijas Jūras akadēmijas absolvents Artis Ozols kļuva par kapteini 29 gadu vecumā un ir pirmais cittautietis kapteinis zem Zviedrijas karoga.

Kapteinis Andris Benefelds, kapteinis Ivo Logins, kapteinis Kaspars Burkits, kapteinis Zigmunds Koržeņevskis, kapteinis Andrejs Kuzmins – tie ir tikai nedaudzi Latvijas Jūras akadēmijas absolventi, kuri stāv uz dažādu valstu kuģniecību kuģu kapteiņu tiltiņiem. Bet, lai līdz tam nonāktu, ir vajadzīgi aptuveni desmit gadu. Ir jāiziet pakāpes un jāiegūst cenzs, jāpierāda sevi darbā, kā arī jāapliecina savas cilvēciskās īpašības. Pirms dažiem gadiem Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas izpilddirektors Artūrs Brokovskis teica: „Kuģa kapteinis ir persona, kuras pienākums ir komandēt kuģi, dot rīkojumus apkalpei un kura ir absolūti vienpersoniski atbildīga, arī no juridiskā viedokļa, par kuģa

komandēšanas rezultātu. Demokrātija beidzas uz muliņa pie kuģa trapa. Lai dzīvo diktatūra!”

Citi noteikumi bija piecdesmitajos un vēl sešdesmitajos gados, kad karš un ideoloģija bija nojaukuši normālu kapteiņu paaudžu maiņas sistēmu. Bija vajadzīgi kuģu vadītāji, un vēl pavisam nepieredzējuši jaunekļi uzdrošinājās kļūt par kapteiņiem. Lūk, tikai daži veco kapteiņu atmiņu fragmenti. Kapteinis Igors Vītols: „Man bija 27 gadi, pilnīgi nekādas pieredzes, es neko nezināju par siļķu zveju, bet apņēmos vadīt zvejas kuģi un cilvēkus. Tagad varu teikt godīgi, ka mani pārņēma diezgan liels izmisums, jo tālāk par Baltijas jūru nebiju gājis, kāda vēl Ziemeļjūra, kāds vēl Atlantijas okeāns, un kur nu vēl Farēru salas! Man tā bija tikai ģeogrāfija.”

Kapteinis Vladimirs Einiņš:

„Izturēju, paliku un lēnām kāpu pa karjeras trepēm uz augšu. No trešā par vecāko stūrmani, tad 1962. gadā mani ielika par kapteini. Nav tāda stūrmaņa, kurš negribētu kļūt par kapteini, visi par to domā un uz to cer, bet, kad tevi noliek fakta priekšā, tad zeme ar debesīm saiet kopā. Pirmajā mirklī domāju, ka pārdegšu aiz bailēm. Kā tas būs, kā man veiksies, kā tikšu ar visu galā? Savā pirmajā kapteiņa reisā es biju jaunākais komandā, tolaik man bija divdesmit divi gadi, citiem apkalpes locekļiem četrdesmit un piecdesmit.”



Sešdesmitie gadi. Kuģa radists.

Bet kapteinis Arvīds Buks laikam ir pārspējis visus rekordus, viņš par kapteini kļuva 20 gadu vecumā.

2011. gadā šādi brīnumi nav iespējami, bet ir citi, par kuriem vēl pavisam nesenā pagātnē visi tikai šausminājās. Sieviete uz kuģa. Tā taču ir nelaime! Tagad ja ne visi, tad vairākums jūras vilku ir samierinājušies, ka uz kuģa ir arī jūras vilcenes. Te nu vairāk par sievietēm vīrišķīgajā profesijā neko neteikšu, jo gadagrāmatā par šo tematu lasāms atsevišķs materiāls.

Notiek reāla paaudžu maiņa, un par to ir patiešs prieks, jo tikai tā turpināsies Latvijas jūrniecības tradīcijas. Ja pavisam nesen man šķita, ka jaunie jūrnieki sevi vairāk uzskata par pasaules pilsoņiem, tad sarunā ar kapteini Arti Ozolu pārlicinājās, ka esmu maldījies, jo jaunajiem nav vienaldzīga Latvijas jūrniecība un tās nākotne. Laikā, kad rakstiju šo materiālu, man piezvanīja kapteinis Staņislavs Šmulāns. Iepriekšējā dienā bijusi Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) kopsapulce. Atbilstoši LKKA statūtiem ievēlēta jauna

padome, kurā tagad ir kapteiņi Jāzeps Spridzāns, Artūrs Brokovskis-Vaivods, Aleksandrs Tregubovs, Artis Ozols, Ēvalds Grāmatnieks, Andris Benefelds, Ivo Logins, Vadims Likovskis un Kaspars Burkits. LKKA prezidenta amatam tika virzītas divas kandidatūras – kapteiņi Artis Ozols un Jāzeps Spridzāns. Atklāti balsojot, par LKKA prezidentu vienbalsīgi ievēlēts kapteinis Jāzeps Spridzāns.

Kapteiņi A. Ozols un J. Spridzāns ir kolēģi, bet savulaik Artis bijis praktikants uz kapteiņa Spridzāna kuģa. Viņiem abiem ir bijusi ātra karjera – Spridzāns par kapteini kļuvis trīsdesmit, bet Ozols divdesmit deviņu gadu vecumā. Arī LKKA padomē kopā ar pieredzējušiem kapteiņiem ir ienākuši jaunie, un viņiem visiem rūp Latvijas jūrniecības un Latvijas jūrnieku nākotne. Simboliski un loģiski: kopā ir dzīves pieredze un mūsdienīgs skatījums uz problēmām un to risināšanu. Viss notiek!

CAURI LAIKIEM

„Mierīgais laiks drīz pārvērtās par lāstu. Viegļajā vējā kuģiem nebija ātruma, un sākās problēmas ar pārtiku. Vīrs dzeramā ūdens peldēja riebīgas putas, bet pārtikas krājumos ložņāja tārpī. Jūrnieku vidū plosījās slimības, vairāk nekā trešdaļa apkalpes locekļu bija tik slimi, ka nespēja pāiet. Nāve plāva savus upurus starp slimajiem zem klāja.” Diezgan skaudra, bet reāla jūrnieku dzīves aina no burinieku laikiem. Tomēr, neskatoties uz grūtībām, kas kuģotājam uzglūnēja ik uz soļa, ar jūru sasirgušais nevarēja palikt krastā.

Saulē iededzis brūns, svītrains kreklis, platas bikses, lakatiņš ap kaklu, cepure un pīpe. Aptuveni tāds varētu būt jūrnieka portrets. Protams, jūrnieks bez tetovējuma nav iedomājams, un tieši jūrnieki bija pirmie, kas Eiropā ieviesa tetovējumus. No 17. gadsimta sākuma līdz pat Otrajam pasaules karam jūrnieki mēdza tetovēt vistas attēlu uz vienas kājas un cūkas attēlu uz otras – tas, lai pasargātu sevi no noslikšanas. Pēteris I ierosināja, lai visiem karavīriem, tikko sāk dienēt, tiktu ietetovēts koda numurs — identifikācija. Un tad vēl enkuri, nāras, caurdurtas sirdis, mīļoto sieviešu vārdi rotā jūrnieku ķermeņus.

Vēl jūrniekiem raksturīgi ticējumi, kas visos laikos ir vajadzīgi, lai pasargātu sevi no neveiksmēm, kuģi no nogrimšanas. Ievērot ticējumus ir svēta lieta, jo tikai tā var izlūgties varenā jūras dieva labvēlību.

Nav ieteicams jūrā iziet piektdienā, kur nu vēl 13. datumā. Vēja laikā uz klāja svilpot nedrīkst – tā var piesaukt vētru. Sieviete uz kuģa nes nelaimi (šis mīts, gadiem ejot, ir sabrucis). Kaila sieviete uz klāja nomierina jūru. Notiks nelaime, ja uz kuģa uzkāps ar kreiso kāju. Nedrīkst skandināt pa glāzes malu, tad kuģis var avarēt. Pārlikt pār bortu spaini vai slotu ir slikta zīme. Izejot no ostas, nekad neatskaties, tas nesīs nelaimi. Zelta auskara nēsāšana ausī uzlabo redzi. Melni kaķi ir veiksmes simbols un nodrošinās jūrnieka atgriešanos no jūras, savukārt melnas ceļojuma somas nes nelaimi. Seni ticējumi saka, ka nedrīkst kuģi pārdēvēt citā vārdā, bet nerakstīti likumi liek pamāt ar roku jebkuram

jūrā sastaptam peldlīdzeklim neatkarīgi no tā izmēra. Iespējams, šī tradīcija saglabājusies no laikiem, kad kuģošana jūrā nebija tik intensīva kā tagad un jebkurš sastapts kuģis bija notikums. Ja vien tā mastā neplīvoja pirātu karogs. Saglabājušās liecības, ka 18. gadsimta sākumā jūrnieki, ieraugot tālumā karogu ar galvaskausu un sakrustotajiem kauliem, esot pamiruši no šausmām.

Kapteiniem uz kuģa ir neierobežota vara – viņš var salaulāt, ieslodzīt noziedzniekus vai mirējam atlaist grēkus. Lēmumus pieņem kapteinis, un, ja nepieciešams, viņam piedodama arī balss pacelšana. Kurzemes hercogistes kapteiņi bija padoti hercoga tiesai, bet, izejot atklātā jūrā, kuģu vadītāji uzskatīja, ka Dievs ir pārāk augstu, bet hercogs pārāk tālu...

Visi uz kuģa esošie cilvēki bija padoti kapteinim. Viņš varēja sodīt nepaklausīgos. Par vieglākiem pārkāpumiem samazināja pārtikas devu, smagāks sods bija piesiešana pie masta, sitieni ar tauvas galu (līdz 100 sitieniem) vai līdz 30 sitieniem ar kuģa kaķi (pletne no vairākām ādas sloksnēm ar iestiprinātiem metāla dzelkšņiem), pēc tā parasti vainīgais stundām bija bez samāņas un vēlāk ilgstoši gulēja tikai uz vēdera. Visbargākais sods bija pakāršana vai tā sauktā ķīlēšana – vainīgo sasēja ar garu virvi, pie kājām piesēja lielgaballodi un tad uzvilka mastā. No masta viņu iemeta jūrā un vilka pa ūdeni zem ķīļa. Šādu procedūru atkārtoja vairākas reizes, un parasti tā beidzās ar nāvi. Neželīgi, bet, visticamāk, savādāk nevarēja.

Kādreiz obligāts jūrnieku kontrakta nosacījums bija ikdienas ruma porcija. 1740. gadā admirālis Vernons ekonomijas nolūkā izdeva rīkojumu izsniegt jūrniekiem ar ūdeni atšķaidītu un uzkarsētu rumu. Jaunā dzēriena nosaukums radās no iesaukas Grogrens, ko jūrnieki bija devuši admirālim viņa neiztrūkstošā ūdens necaurlaidīgā zilā apmetņa dēļ. Arī mūsu jūrnieki zina, ko nozīmē obligātā viņa deva tropu klimatā. Kapteinis Arvīds Buks atceras, ka reiz, kad bijis zvejas kuģa kapteinis, bet vecākais palīgs bijis kāds no pašreizējiem ločiem, devušies tālā reisā uz Āfrikas krastiem. Lai komandai būtu vieglāk pārciest



LK kuģa „Pablo Neruda” apkāpes locekļi.



tropu klimatu, līdz bijusi sarkanā vīna rezerve, rēķinot 300 gramu uz cilvēku dienā. Vīnu vajadzēja jaukt ar ūdeni un lietot regulāri. Negaidot reisa vidū kuģi pārcēla uz Amerikas krastiem, kur vairs nebija tropu klimata, tādēļ vīns nepienācās. Agri no rīta pie tralera pienākusi peldošā bāze pēc zivīm. Bāzei vajadzēja iespējami precīzāk un tuvāk pienākt pie zvejas kuģa, un manevra laikā skaļrunī atskanējis jautājums: „Skolko dlina?” Vecākajam palīgam izklaušijies, ka jautā „Skolko vīna?”, un viņš tūlīt atbildējis: „Divdesmit kastes.”

Tomēr jāatzīst, ka jūrnieku aizraušanās ar alkoholu un meitenēm ārzemju ostās drīzāk ir patiesība, nekā mīts. Mīts nav arī tas, ka aptaujās par seksīgākajiem profesiju pārstāvjiem, kurās aptaujātas sievietes vecumā no 25 līdz 55 gadiem, jūrnieki atrodas trešajā vietā aiz policistiem un armijniekiem, bet ārsti savukārt atgādina, ka nekāds retums nav tā sauktā jūrnieku impotence, kad, atgriezušies no daudzu mēnešu prombūtnes, jūrnieki nevar dzīvē realizēt to, par ko sapņojuši mēnešiem ilgi.

Daudzi uzskata, ka arī saules zaļais stars ir tikai mīts, bet patiesībā tas tiešām eksistē. Tiklīdz saule pilnībā pazūd aiz horizonta, pēdējā atblāzma izskatās spilgti zaļa. Efekts ir pamanāms tikai tad, ja horizonts ir tāls un to nekas neaizsedz. Šis brīnums ilgst tikai dažas sekundes, un šo mirkli ir grūti noķert. Leģenda vēsta, ka tas, kuram izdosies ieraudzīt saulrieta zaļo staru, kļūs laimīgs un sirdsskaidrs, tad cilvēks pārvarēs jebkurus maldus un bez grūtībām spēs izprast savu un citu sirdis.

Pazīstu kapteiņus, kuri šo mirkli ir piedzīvojuši, un ceru, ka to piedzīvos visi tie Latvijas jūrnieki, kas kuģo pasaules jūrās un okeānos.■

Anita Freiberga

KUĢI UN LAIKS

Gatavoju materiālu gadagrāmatas kārtējam laidienam. Ir janvāris, un prātā nāk mēneša nosaukuma izcelsme – tā pamatā ir viena no vecākiem seno itāļu dieviem Jāna (Jānusa) vārds. Šī dieva vārds un kulta dažādi tulkots un izskaidrots, tas ir daudzfunkcionāls dievs, arī jūrniecības aizbildnis. Pamazām kā galvenā Jānusa funkcija izvirzās laika un katra iesākuma dievs, to attēlo ar divām sejām – viena vērsta pagātnē, otra nākotnē. Senie zināja – lai radītu ko jaunu, labi jāzina vecais. Vai tas neattiecas arī uz jūrniecību un kuģiem? Esam taču nokļuvuši no primitīva plosa un laivas līdz atomkuģim (ledlauži, zemūdenes), bet, kas būs nākotnē, varam tikai minēt. Jau tagad notiek eksperimenti ar saules enerģijas izmantošanu. Pārskatāmā nākotnē ūdenstransporta kā relatīvi lētākā, daudzfunkcionāla transporta (preču, pasažieru, speciālais, t.sk. militārais) nozīmības kritums netiek prognozēts. Mans mērķis gan nav analizēt globālās problēmas, bet turēties tuvāk dzimtajiem ūdeņiem.

Izsenis mūsu zemes iedzīvotāji cirta vienkoces un būvēja zvejas laivas, vēlāk jūrasspējīgas airu-buru laivas. Vēsturiski un ekonomiski determinēto attīstību uz vairākiem gadsimtiem aizkavē vācu feodālu agresija 13. gadsimtā. Vēsturnieki uzskata, ka, sākot ar 17. gadsimtu, atdzimst vietējā jūrasspējīgu



Vienkoce, primitīvākais laivas tips – no vienlaidu balķa iztēsta siles veida laiva ar stabilizatoriem („spārniem”) sānos.



Gafelšoneris „Widwud”. Nolaists ūdenī 1903. gadā Duntē. Ceļā no Lielbritānijas uz Īslandi 1917. gada 11. jūnijā nogremdēja Vācijas zemūdene.



Gafelšoneris (ar motoru) „Eurasia” – tipisks Latvijas piekrastē izmantotais takelējums, kura apkalpošanai nevajag lielu komandu. Pēdējais Latvijā būvētais lielais koka zēģelnieks. Nolaists ūdenī 1925. gadā Plienčiemā, 513 BRT, pēdējais un izcilākais ievērojamā latviešu kuģu būvmeistara M. Morgenšterna devums latviešu „zemnieku flotei”.

burulaivu būve un piekrastes kuģniecība. Tāljūras braucienu burinieku būve un izmantošana izvēršas, sākot ar 19. gadsimta vidu, laiku, kad pasaules jūrās un okeānos uzvaru gūst tvaikoņi. Līdz Pirmajam pasaules karam, kura laikā iet bojā praktiski visa Latvijas ostām piekrastītā burinieku flote, ūdenī nolaiž ap 550 burinieku (tīlpība – virs 100 NRT), kuru darbība tāljūras un pat transkontinentālos reisos izdevīga, pateicoties relatīvi zemām kuģu būves izmaksām, kā arī take-lāžas īpatnību noteiktai skaitliski nelielai apkalpei. Arī darbaspēka izmaksas, salīdzinot ar tvaikoņiem, ievērojami zemākas. Pēc kara gan ir mēģinājumi reanimēt savulaik izslavēto latviešu tā saukto „zemnieku koka burinieku” floti, tiek uzbūvēti ap 30 tāljūras burinieku, taču

to laiks ir pagājis uz neatgriešanos. Reisu neregularitāte (atkarība no vēja) un relatīvi nelielā kravnesība lieltirgotājus vairs neapmierina.

Protams, Baltijas jūra nav pasaules nomale, un jau 1830. gadā Rīgā ienāk pirmais štīmeris – zviedru ritenītvaikonis „Oskar”. Sākotnēji Latvijas ostas apmeklē tikai ārzemēs būvēti, ārzemju ostām pierakstīti, ārzemniekiem piederoši štīmeri ar ārzemju jūrniekiem. Ar laiku tvaikoņus sāk iegādāties, parasti kopīpašumā, zēģelnieku īpašnieki un kapteiņi, tirgotāji u.c., tos vada un apkalpo pašu jūrnieki. Aug arī Latvijas ostām pierakstīto kuģu skaits, sastādot



Tvaikonis „Maiga”. Būvēts Dānijā 1913. gadā. No 1914. gada īpašnieki K. Pūliņš un biedri Rīgā. Pirmais tvaikonis, uz kura 1918. gada decembrī pacēla neatkarīgās valsts karogu. Nelielais štīmeris (182 BRT) izmantots kabotāžā.

1914. gadā gandrīz pusi no Krievijai piederošās Baltijas jūras tirdzniecības flotes kuģu tilpības, no kā deviņas desmitdaļas paņēma pasaules karš.

1918. gadā proklamētās Latvijas Republikas viens no aktuāliem saimnieciskiem uzdevumiem – radīt savu tirdzniecības floti. Jaunā valsts daudz nozīmīgo uzdevumu vidū tomēr atrod iespēju stimulēt jūrniecības attīstību ar hipotekāriem aizdevumiem. Ārzemēs iegādātie lietotie, pārsvarā nelielas tilpības (vidēji 2189 BRT) un gados veci (1940. gadā – vidēji 36 gadi) kuģi veido flotes kodolu, vairums privāto rēdereju vai sīko un vidējo kuģīpašnieku rokās (valsts īpašumā 10% tirdzniecības flotes kuģu; kopumā ap 400 privāto kuģīpašnieku). Par vismazāko no kravas transportkuģiem



Jūras ledlauzis „Krišjānis Valdemārs”. Būvēts

1925. gadā Glāzgovā, Lielbritānijā, pēc Latvijas valsts pasūtījuma. Tilpība 332 BRT, divas trīscilindru tvaika mašīnas ar jaudu 5200 ZS. Strādāja Rīgas ostā un līcī, izmantots valsts prezidentu eskortam ārzemju vizītēs (J. Čakste uz Helsinkiem, G. Zemgals uz Stokholmu). Pēc nacionalizācijas 1940. gada 18. novembrī pārlūkts zem PSRS karoga. Gāja bojā pēc sadursmes ar minu Somu līcī 1941. gada 28. augustā. Izglābās tikai 14 no 90 uz kuģa esošajiem cilvēkiem.



Motorkuģis „Hercogs Jēkabs”, Latvijas Republikas flotē modernākais un viens no jaunākajiem kuģiem. Būvēts 1926. gadā Malmē, Zviedrijā, tilpība 4117 BRT. Īpašnieks „Apvienotā kuģniecības akciju sabiedrība” Rīgā. Pakļaujoties rīkojumam doties uz Vladivostoku no Kaljao (Peru), tur nonāk 1941. gada 3. novembrī. Pārdēvēts par „Sovetskaya Latvia”. Līdz 1968. gadam zem PSRS karoga nodarbināts kravu pārvadājumos. Turpmāk izmantots par noliktavu. Norakstīts 1973. gadā.



Divmastu gafelšoneris, burumotorkuģis, skolas kuģis „Jūrnieks”. Būvēts 1904. gadā Bergenā, Norvēģijā. Divi no pieciem Latvijas jūras tirdzniecības flotes kuģu sarakstā iekļautajiem šā tipa kuģiem starpkaru periodā būvēti Latvijā. Pēc kara Flensburgas ostā, Vācijā, izmantots par peldošo darbnīcu un noliktavu.



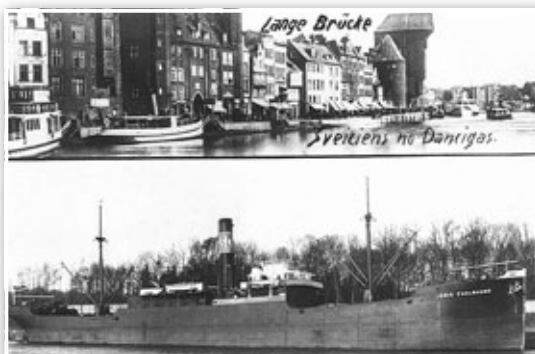
Tvaikonis „Neptuns”, viens no mazākajiem Latvijas jūras tirdzniecības kuģu sarakstā iekļautajiem (91 BRT), īpašnieks a/s „Kurzemes kuģniecība” Jelgavā.



Trīsmastu gafelšonera „Grīva” nolaišana ūdenī 1929. gadā Upesgrīvā. Pēc okupācijas 1941. gadā vācieši buriniekus nekonfiscē un tāpat kā piekrastes braucienu tvaikoniem un burumotorkuģiem atļauj lietot Latvijas brīvvalsts karogu.

1940. gadā izrādās „Neptuns” (91 BRT), vislielākais – „Ķegums” (5525 BRT), visvecākajam tvaikonim „Dzintarkrasts” – 70 gadu (pārbūvēts 1929. gadā Rīgā), visjaunākais – 1925. gadā uzbūvētais ledlauzis „Krišjānis Valdemārs”. Jau 1936. gadā izstrādā un valdība pieņem jūras tirdzniecības flotes modernizācijas programmu, kura paredz atjaunināt floti ar lielākiem un modernākiem kuģiem. Šajā nolūkā privātās kuģniecības sabiedrības izveido „Apvienoto kuģniecības akciju

Gads	Tvaikoņi: skaits, tonnāža (bruto, neto)	Motorkuģi, buru motorkuģi: skaits, tonnāža (bruto, neto)	Burinieki: skaits, tonnāža (bruto, neto)	Kopā: skaits, tonnāža (bruto, neto)	Neto tonnāža % pret 1914. gadu
1914	59 77626/45194	4 296/237	270 48796/42528	333 126718/87959	100
1920	5 2472/1469	1 230/195	39 8444/7252	45 11146/8915	10,1
1930	104 172487/101789	8 910/499	34 3535/3048	146 176932/105336	119,8
1940	89 194903/116860	7 5239/3000	7 921/816	103 201063/120676	137,2
1945	5 14931/8790	1 5239/3000	—	6 15503/9112	pret 1940. gadu 0,08



Tvaikonis „Jānis Faulbaums”. Būvēts 1913. gadā Sanderlendā, Lielbritānijā. Īpašnieks M. Faulbaums 1939. gadā izbrauc uz Vāciju un savus sešus kuģus pārliek zem Vācijas karoga, nedaudz izmainot nosaukumus. „Johann Faulbaum” 1944. gada 14. maijā pie Kirkenesas Norvēģijā nogrimst pēc PSRS aviācijas uzbrukuma.



Tvaikonis „Ramava”. Būvēts 1900. gadā Triestā, Itālijā. 1940. gadā paliek Lielbritānijā, kur 1941. gada jūlijā valdība to rekvizē, pārliekot zem sava karoga un iesaistot konvojbraucienos starp Lielbritāniju, Īslandi un Kanādu. Kā nederīgu kravu pārvadājumiem 1957. gadā nodod kuģa īpašnieka mantiniekiem ASV un Kanādā. Sagriezts lūžņos 1958. gadā Fērtfortā, Lielbritānijā.

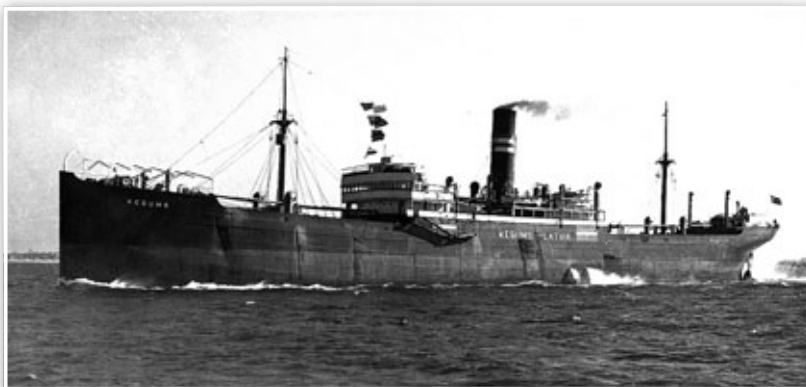
sabiedrību”, kuras uzma-nības lokā paredz ietvert kā menedžmentu, tā lo-ģistiku. Viens no pirma-jiem lielajiem soļiem – motorkuģa „Hercogs Jē-kabs” iegāde 1939. gadā. Tālāko akciju sabiedrības attīstību, tās darbības izvērsumu pārtrauca Ot-rais pasaules karš.

Par 20 BRT lielāku Latvijas jūras tirdzniecī-bas flotes kuģu saraks-tā 1940. gada 1. janvārī iekļauti 89 tvaikoņi, t.sk. trīs preču pasažieru (piekrastes) un pa vie-nam dažādu uzdevumu kuģim (hidrogrāfiskais, jūras ledlauzis, jūras velkonis, ostas ledlau-zis, velkonis, tūristu). Sarakstā iekļauti arī divi motorkuģi, pieci buru-motorkuģi, t.sk. skolas kuģis „Jūrnieks”, un septiņi burinieki.

Pēc tā saucamās so-ciālistiskās revolūcijas uzvaras 1940. gadā iz-veidotā Tautas valdība uzdod ārpus Baltijas jū-ras esošo kuģu kaptei-ņiem atgriezties „plaša-

jā dzimtenē”, rīkojuma neizpildi saistot ar bargu sodu piedraudējumu. Vēlāk seko precizējums – kuģiem no Atlantijas okeāna doties uz Murmansku, no Klusā okeāna – uz Vladivostoku. Šo rīkojumu pilda tikai motorkuģa „Hercogs Jēkabs” kapteinis H. Mihelsons, kaut pret to uzstājās daudzi jūrnieki.

Tā pienāk Latvijas PSR „brīvprātīgā iestāšanās brālīgo tautu saimē”, un, kur vien iespējams, arī uz kuģiem sāk plīvot sarkanie karogi. Steidzami sāk



Tvaikonis „Kegums“. Būvēts 1911. gadā Dambārtonā, Lielbritānijā. Lielākais Latvijas tirdzniecības flotes tvaikonis – tilpība 5525 BRT. 1940. gadā paliek ASV, kur, 1941. gada vasarā ASV kara resoram to pārņemot, saglabā tiesības lietot Latvijas Republikas karogu. Ceļā no ASV uz Franciju 1948. gada 8. decembrī strandē Biskajas līcī, atzīts par bojāgājušu. Līdz ar „Kegumu” no pasaules ūdeņiem aiziet brīvās Latvijas karogs, lai atgrieztos tikai pēc pusgadsimta.

gatavot jūras un upju transporta nacionalizāciju, kurai netiek pakļauti mazie ūdens transportlīdzekļi bez mehāniskā dzinēja (kravnesība līdz 50 t) un ar dzinēja jaudu līdz 15 ZS. PSRS jūras flotes komisariāts 1940. gada 29. oktobrī izdod pavēli par Latvijas Valsts jūras kuģniecības dibināšanu, kurai jāpārņem nacionalizētie peldlīdzekļi.

No 89 kuģiem, kas bija 1940. gada 1. janvāra sarakstā, nacionalizē 59. Pārējie ir gājuši bojā, atrodas remontā vai arestēti ārzemju ostās, pārvesti zem citu valstu karogiem, nav pildījuši pavēli atgriezties PSRS ostās u.c. ASV palikušie kuģi arī pēc pārejas militāro resoru rīcībā visus kara gadus iet jūrā ar Latvijas karogu, saglabā nosaukumu, tos vada latviešu kapteiņi un uz tiem brauc latviešu jūrnieki, kaut nacionālais sastāvs laika gaitā, protams, mainās. Analogi tas notiek uz kuģiem, kuri paliek Lielbritānijā, tikai šeit, pārejot militārā resora pakļautībā, maina karogu. No šiem 13 kuģiem Latvijā neatgriezās neviens.

PSRS – Vācijas kara laikā vācu rīcībā ilgāku vai īsāku laiku atrodas 36 bijušās Latvijas Republikas jūras transportkuģi, kā arī Latvijas ostās palikušie burumotorkuģi un burinieki. Pēdējos izmanto braucienos Rīgas līcī, tie tāpat kā nelielie preču pasažieru kuģi iet jūrā latviešu kapteiņu vadībā zem Latvijas karoga. Vēstures paradokss – tāpat kā frontē latviešu vīri cīnās viens pret otru, arī kuģi sadalīti pretinieku nometnēs, tikai Latvijas karogs plīvo mastā kā Amerikas ūdeņos, tā vācu okupētajā Rīgas līcī.

Karu pārdzīvo 35 kuģi, vēl astoņus izceļ. Tie ir sliktā tehniskā stāvoklī, un sešus sagriež lūžņos, neuzsākot ekspluatāciju. 1945. gadā Rīgā no Ļeņingradas atgriežas pieci kuģi, vēlāk tiem pievienojas vēl astoņi (no Ļeņingradas,



Latvijas Republikas karoga svinīgā pacelšana uz Latvijas kuģniecības motorkuģa „Kuldīga” 1991. gadā.

Dānijas, Zviedrijas, Norvēģijas, Austrumvācijas). Ar sarkano karogu kuģo arī „Hercogs Jēkabs” Tālajos Austrumos un „Klints” (visu kara laiku Lisabonā gaidījis remontu) Melnajā jūrā – šie abi kuģi kara briesmas neizbaudīja. Friča Grauda mantinieki trīs kuģus atgūst tūlīt pēc kara beigām, vēlāk vēl vienu. Deviņus kuģus savā īpašumā pārņem Lielbritānija un nereti jau neekspluatējamā stāvoklī atdod īpašniekiem (mantiniekiem), kuri tos nodod sagriešanai lūžņos.

Vēstures griežos iet bojā ne viena vien valsts, to skaitā arī Latvijas Republika, nav pa-

sargāti ne cilvēki, ne materiāli tehniskās vērtības. Ja par jūras tirdzniecības flotes bojāejas sākumu faktiski jāuzskata brīvās Latvijas bojāeja, tad pēdējie latviešu zemnieku kuģubūves pieminekļi – staltie burinieki burtiski sadeg kara ugunīs. Tie bija slaveni laiki un tie bija dzelzs vīri, kas savulaik koka kuģos šķērsoja jūras un okeānus.

Padomju Latvijā jūras kuģniecība pamazām atjaunojas, flote papildinās arī ar lietotiem kuģiem, saņemtiem no citām republikām, bet no 1958. gada ar jauniem tvaikoņiem un motorkuģiem, kamēr pieņem hipertrofētus apmērus (tāpat kā rūpniecība). Mērķis zināms – ieplūdināt svešu darbaspēku, nomākt tautas nacionālo pašapziņu, ieviešot aprītē svešu valodu, īstenojot ierobežojumus dalībai jūras kuģniecībā, izdeldējot atmiņas par kādreizējo, tādai mazai valstij tomēr ievērojami lielo jūras tirdzniecības floti, par tautas saimniecības sasniegumiem un par neatkarīgo valsti kā tādu starpkaru laikā. Tas nelīdzēja – bez visa pārējā tagad atkal Latvijas kuģu mastos var plīvot Latvijas karogs.■

Juris Siks

Latviešu tautas jūrniecība

„Ieslēdzieties koka mūros!” Tādu padomu it vecos laikos deva Atēnu grieķiem viņu izslavētie pravieši, kas runāja caur Delfinijas orākulu. Tad nu latviešu tautas liktenis pats aicina ieslēgties koka mūros. Pirmos soļus tauta šinī lietā jau spērusi. No tā laika, kad pie mums pastāv labs skaits jūrskolu, latvieši ir jau sev iegādājuši kādus simts kuģus priekš tālbraukšanām, neskaitot vairāk kā simts piekrastes kuģus, kas tikai pa mūsu jūrmalām brauc.

Visi tagad latviešiem piederīgie 100 kuģi varbūt būs vienu miljonu vērti un visi krasta kuģi kopā varbūt ceturto daļu no miliona rubliem. Tā ir liela nauda, kad salīdzinām ar to, kas bij 20 gadus atpakaļ, bet ļoti maz, kad zinām, ka Anglijā viens pats liels tvaikonis no 6-8000 tonnu lieluma maksā tikpat vai arī vairāk kā visi šie pieminētie latviešu 200 kuģi! Kur nu lai nabaga latviešu tauta ņem tik milzum lielo kapitālu, kas viņai kuģniecības lietās vajadzīgs, lai tauta reiz var ieņemt to lepno stāvokli, ko liktens tai ir nospriedis. Svešas tautas tai jau neko nedos un nelienes, ja mūsu tauta nespēs iepelnīt lielo slavu kā īpaši naudas lietās uzticama un jūrniecībā veikla un saprātīga tauta.

Mums tikai jārūpējas, ka varam patiesi iegādāt kuģus, bez kuriem ne jūrskolas var zelt, ne jūrnieki var dabūt pelnīties. Tāpēc latviešu jūrniekiem pašiem jāgriežas pie visas latviešu tautas, tiem jāiemanto tautas uzticība. Citādi mēs nevarām sasniegt to augsto stāvokli, ko liktens latviešu tautai ir ierādījis.

Krišjānis Valdemārs

Fragments no raksta „Latviešu tautas jūrniecība”
izdevumā „Austrums” 1885. gadā

PASTĀVĒS, KAS PĀRMAINĪSIES

Aizritējis kārtējais darba gads. Latvijas jūrniecībai tas nav atnesis lielus satricinājumus un pārmaiņas. Reizēm ar zināmu nostaļģiju jāatceras, cik dinamiski viss mainījās deviņdesmito gadu sākumā, kad jaunāko laiku vēsture tika rakstīta gluži vai uz baltas lapas un padomju laika pieredze vairs neiederējās jauno laiku attiecībās. Tas bija laiks, kad Latvijas Jūrniecības savienība bija tā profesionālā sabiedriskā organizācija, kas ap Latvijas jūrniecības atjaunotnes ideju apvienoja labākos jūrniecības nozares profesionāļus, kuri tad arī strādāja pie jūrniecības likumdošanas un jūrniecības nozares pārvaldes mehānisma izveides.

Kad esam nonākuši līdz 2011. gadam, vairs nedrīkst pat atļauties domāt tā, kā domājām Atmodas laikā. Lai arī cik skaists bija šis laiks, tā jau ir pagātne, un mums jāspēj pret pagātņi izturēties ar cieņu un pieņemt, ka atjaunotnes procesam pieder arī kļūdas.

Tomēr daudzi ir vīlušies valstī, sistēmā un cilvēkos, tātad nākas atzīt: kaut nedaudz, bet esam vīlušies arī katrs pats sevi, jo valsts – tie esam mēs, ejot uz Saeimas un pašvaldību vēlēšanām, piedaloties referendumos. Sistēmu veidojām tikai mēs paši. Cilvēki, par laimi, mēdz būt godīgi, bet diemžēl arī negodīgi, svarīgi ir tikai tas, pie kuriem pieder katrs no mums. Iespējams, esam pārāk maz sapratuši, tāpēc jāvēlā sevi maldināt, palāvāmies uz skaistiem, bet tukšiem solījumiem un reizēm visai nepamatoti ticējām cilvēku godaprātām. Tomē ne velti saka, lai pirmais met akmeni tas, kurš ir bez vainas.

Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters: „Tagad daudzi Latvijas Jūrniecības savienības biedri uzskata, ka mūsu sabiedriskās organizācijas laiks ir pagājis, jo tā sevi izsmēlusi, tai vairs nav ietekmes un varas. Jūrniecības savienība esot kļuvusi par jūrniecības veterānu pulcēšanās vietu. Es šādam viedoklim nepiekrītu, jo uzskatu, ka tikai mūsu pašu rokās ir veidot Latvijas Jūrniecības savienības tālāko darbību. Ja palūkojamies uz 2011. gadu, ar pilnu atbildību varu teikt, ka tas ir bijis gana piesātināts un spraiga darbs pilns, katra diena bijusi noslogota. Viss, kas saistīts ar LJS darbību, tiešām paņēms tik daudz laika, ka sabiedriskajām aktivitātēm atliek arvien mazāk. Vispirms jau LJS Sertificēšanas centram ievērojami pieaudzis darba apjoms, jo Latvijas ostās notiek intensīvs infrastruktūras uzlabošanas un pārveides darbs, kurā piedalās ne tikai Latvijas, bet arī ārzemju firmas, tāpēc arvien biežāk nākas sniegt atzinumu par šo firmu profesionālo darbību. Tā, piemēram, Rīgas brīvostas pārvalde ir pieprasījusi mūsu Sertificēšanas centra atzinumu un objektīvu vērtējumu par tās izsludinātajā konkursā piedāvātajiem pilnsabied-



A. Vjaters Ainažos uzrunā jūrniececības darbiniekus.

rības „BMGS S” un vācu kompānijas „Josef Möbius Bau – Aktiengesellschaft” projektiem būvdarbu veikšanai Krievu salas tālākai attīstībai, kas ietver pieejas kanāla padziļināšanu un grunts novietošanu, piestātņu izbūvi, jaunu pievedceļu izbūvi Krievu salā, kā arī citus darbus.

LJS piedalās visu to jautājumu risināšanā, kas saistīti ar izmaiņām jūrniececības likumdošanā vai jaunu likumdošanas normu veidošanu, protams, tikai mūsu kompetences ietvaros, jo nevajadzētu aizmirst, ka ir izaugusi jauna kompetentu speciālistu paaudze, kas profesionāli strādā ar jūrniececību saistītās valsts institūcijās un privātās kompānijās.

Protams, LJS kā sabiedrisku, bet jūrniececības jautājumos kompetentu organizāciju nekādā ziņā nevar apmierināt, piemēram, Satiksmes ministrijas Jūrniececības departamenta darbība. Patiesībā jāatzīst, ka Jūrniececības departaments pilnvērtīgi ir strādājis tikai laikā, kad to vadīja tagadējais Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis. Tad tiešām varēja just, ka nozari vada speciālists, kurš vēlas iespējami augstu pacelt jūrniececības latiņu un padarīt jūrniececību par vienu no svarīgākajām Latvijas

UZZIŅAI

LJS Sertificēšanas centrs (SC) veic profesionālo zināšanu pārbaudi un izsniedz būvprakses sertifikātus hidrotehniskās būvniecības speciālistiem. SC ir LJS nodaļa, kas saskaņā ar Latvijas Republikas Ministru kabineta 31.08.1998. rīkojuma Nr. 428 1.4. punktu „Par pilnvarām izsniegt būvprakses sertifikātus reglamentētajā sfērā” izveidota fizisku personu sertificēšanai būvpraksi jūras un kuģu ceļu hidrotehniskajā būvniecībā un darbojas saskaņā ar Latvijas Republikas likumdošanu un nolikumu, kuru apstiprina LJS valdes sēdē un paraksta LJS valdes priekšsēdētājs.



LJS gada kopsapulcē: (no kreisās) satiksmes ministrs Uldis Augulis, JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, RO kapteiņa vietnieks Artūrs Brokovskis.



LJA studentes.

tautsaimniecības nozarēm. Diemžēl tagad šķiet, ka departaments ir tikai formāla struktūra Satiksmes ministrijā, jo jūrniecības nozari pārzina Latvijas Jūras administrācija un Transīta departaments, kas darbojas Satiksmes ministrijas pakļautībā. Tās ir institūcijas, kas tiešām profesionāli strādā nozares darba uzlabošanā un tālākā attīstībā.

Kad pēc ārkārtas vēlēšanām tika ievēlēta jauna Saeima un izveidota jauna valdība, par satiksmes ministru kļuva Aivis Ronis, kurš patikami pārsteidza Satiksmes ministrijas pārraugāmās sfēras sabiedrisko organizāciju pārstāvjus, kurus tūlīt pēc stāšanās amatā sapulcināja, lai iepazītos un apspriestu svarīgākos jautājumus. Tā kā valdības deklarācijā par jūrniecības nozari nebi-

ja bilsts neviens vārds, varētu domāt, ka tādas nozares Latvijā nemaz nav vai arī tā strādā tik nevainojami, ka vairs nav nevienas aktuālas un risināmas problēmas. Diemžēl jūrniecībai problēmu netrūkst, tikai līdz šim valsts līmenī tās nevienu nav interesējušas, bet, tā kā jaunais ministrs ir atvērts diskusijām, rodas pamatotas cerības, ka viņš pievērsīs lielāku vērību arī šai nozarei, it īpaši mūsu, ja tā varētu teikt, eksporta precei – jūrniekiem.

Aizvadīto gadu laikā jūrniecības izglītība ir nostiprinājusies un kļuvusi par stabili Latvijas izglītības sistēmas virzienu. Mūsu jūrniecības izglītības iestāžu absolventi savas mācību iestādes atstāj kā zinoši speciālisti, kuri veido labu

profesionālo karjeru. Jau studiju gados viņi ir pieraduši valkāt jūrnieku formu, kas veidojusi istu jūrnieka stāju, tātad viņi godam var nest Latvijas jūrnieka vārdu pasaulē, jo apvieno profesionālās zināšanas ar augstiem jūrniecības principiem un stāju.

Lai pievērstu Latvijas jauniešu uzmanību jūrnieka profesijai, jau sešus gadus tiek organizēts skolu jaunatnes konkurss „Enkurs”, kas 2011. gadā kļuva par starptautisku pasākumu, kad Latvijas uzvarētāja komanda sacentās ar Lietuvas jauniešiem. Konkursa organizētāji ir pārliecināti, ka šo pasākumu var padarīt vēl plašāku. Piemēram, Norvēģijā ir fonds, kas atbalsta jūrniecības popularizēšanu, tāpēc „Enkura” organizētāji paredzējuši sazināties ar fonda turētājiem, lai piedāvātu sadarbību un paplašinātu konkursa robežas, tā piedodot mūsu konkursam „Enkurs” patiesi starptautisku skanējumu.

PADZENAM KRĀPNIEKUS!

Ar nožēlu jāatzīst, ka daudzus gadus mūsu Jūrniecības savienībā ir bijis cilvēks, kurš pēc būtības ir apkaunojis jūrnieka un kapteiņa vārdu, jo piesavinājis tos pilnīgi bez jebkāda pamata. Tas ir Antons Zīle, kurš kāpis Jūrniecības savienības tribīnē, lai piesauktu augstas morālās vērtības, bet pats izrādījis viltvārdis un šarlatāns.

No kapteiņa Antona Ikaunieka vēstules Latvijas Jūrniecības savienībai: „Latvijas Jūrniecības savienības biedrs Antons Zīle jau no 2004. gada Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulcēs mērķtiecīgi un nepamatoti ir publiski nomelnojis „Rīgas kuģniecības” valdes priekšsēdētāju Antonu Ikaunieku, Rīgas ostas kapteini tālbraucēju kapteini Eduardu Delveru, kā arī Jūrnieku reģistra vadītāju tālbraucēju kapteini Jāzepu Spridzānu, lai panāktu labvēlīgu lēmumu un bez attiecīgas jūrniecības izglītības iegūtu jūrnieka profesionālās kvalifikācijas sertifikātus.

Antona Zīles mēģinājumiem apšaubāmi iegūt jūrniecības profesionālos sertifikātus punktu pielika: LR Augstākās tiesas 2008. gada 26. augusta lēmums, kas atteica Antonam Zīlem lietā pret „Rīgas kuģniecību”, konkrēti pret Antonu Ikaunieku, un LR Augstākās tiesas 2011. gada 12. oktobra spriedums, kas noraidīja visas Antona Zīles sūdzības lietā pret Latvijas Jūras administrāciju. Šajā spriedumā konstatēti arī dokumentu viltojumi, ko bija veicis Antons Zīle, lai saņemtu profesionālās kvalifikācijas dokumentus.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, ierosinu ar LJS kopsapulces lēmumu izslēgt Antonu Zīli no Latvijas Jūrniecības savienības biedru saraksta, publicējot šo faktu arī presē.”

Diemžēl dzīvē nākas saskarties ne tikai ar skaisto un patieso, bet arī piedzīvot vilšanos un sarūgtinājumu. Profesionāliem kapteiņiem ir bezgala pazemojoši daudzu gadu garumā tiesās pierādīt, ka viņu izvirzītās prasības pret cilvēku, kurš pretendē ieņemt kapteiņa amatu un vadīt kuģus pasaules jūrās, ir bijušas



LJA pasniedzēji un studenti pie atjaunotās Ainažu viļņlauža bākas.



Foto izstāde Ainažu jūrskolas muzejā.

vairāk nekā pamatotas, jo grūti iedomāties, kas varētu notikt, ja kuģus vadītu slikti profesionāļi, kur nu vēl pilnīgi diletanti, tāpēc ir patiesš gandarījums, ka Latvijas tiesu sistēma ir spējusi iedziļināties un izvērtēt gan cilvēka blēdīšanos, gan starptautisko jūrniecības likumdošanas normu ievērošanu.

Bet aizvadītajā gadā ir bijuši arī priecīgi notikumi. Pateicoties Rīgas, Ventspils un Liepājas ostām, lieli un vajadzīgi darbi tika veikti Ainažos: atjaunota Ainažu viļņlauža bāka. Atbalstu tam sniedza akciju sabiedrība „Latvijas kuģniecība”, un jo īpaši pateicības pienākas Imantam Sarmulim. Bākas postamentu apņēma granīta plāksnes, uz kurām ir Latvijas flotes kapteiņu vārdi, sākot jau no pagājušā gadsimta sākuma. Jūrnieku pulcēšanās Ainažos jau kļuvusi par tradīciju. Muzeja vadītāja Iveta Erdmane atzīst, ka Ainažos kopā sanāk jūrskolas absolventu radnieki, vecie un topošie jūrnieki, Jūras akadēmijas kursanti, draugi un sponsori. I. Erdmane: „Šo pasākumu rīkoju kopš 1983. gada, kad sāku strādāt muzejā. Tas dod pozitīvas emocijas,

ir iespēja pateikt cilvēkiem paldies. Katrā salidojumā ir arī kāds notikums, šajā pat divi – svinīgi atklājam rekonstruēto Ainažu viļņlauža bāku, iekārtota arī jūrskolnieku „ligzdu” fotogrāfiju izstāde, ko ieguvām pērn ekspedīcijā.”

Jūrniecības organizācijas sniegušas Ainažu muzejam arī vēl citu, tīri saimniecisku palīdzību, tā atbalstot mūsu vēstures un kultūras saglabāšanu.

Par vienu no nozīmīgiem gada notikumiem jūrniecībā uzskatāma arī „Latvijas jūrniecības gadagrāmata”, kuras prezentācija parasti notiek gadskārtējās LJS kopasapulces laikā. Mani pārsteidz, ka zvana un par mūsu gadagrāmatu interesējas cilvēki, kas nav saistīti ar jūrniecību: autotirgotāji, medicīnas darbinieki, piejūras ciematu iedzīvotāji. Tas pierāda, ka mūsu gadagrāmata ir ne tikai dzīvotspējīga, bet arī interesanta un nepieciešama, to lasa ne tikai jūrnieki un jūrniecības uzņēmumu darbinieki, tātad tā ieguvusi daudz plašāku lasītāju loku. Savukārt kapteinis Ēvalds Grāmatnieks kopā ar savu kundzi ir uzņēmies tādu kā misiju popularizēt šo izdevumu skolās un tādējādi popularizēt arī visu jūrniecības nozari.”



„Latvijas jūrniecības gadagrāmatas” redaktore Anita Freiberga: „Esmu gandarīta, ka kopš 1994. gada piedalos gadagrāmatas veidošanā un jau daudzus gadus esmu tās redaktore. Tas ir ļoti atbildīgs un satraucošs darbs, jo apzinot, ka vienā grāmatā jāaptver gandrīz neaptveramais – iespējami plaši jāparāda jūrniecības nozare, atspoguļojot gan tās sasniegumus, gan arī problēmas un nepaveikto, un tai pašā laikā allaž jāpatur prātā, ka grāmatu lasīs jūrniecības speciālisti, kas katru uzrakstīto rindiņu vērtēs no profesionāla skatpunkta. Ar īpašu prieku uzklāšu cilvēku stāstīto, viņu domas un pārdzīvojumus, ļauju izteikties nozares speciālistiem, kuri pauž savu viedokli par procesiem Latvijas jūrniecībā, tāpēc nereti par vienu vai otru jautājumu izskan arī kritiskas piezīmes. Zinu, ka uzklāsit kritiku nav nemaz tik viegli, bet vajag. Arī es esmu saņēmusi kritiskas piezīmes par gadagrāmatas saturu. Man jautā, kāpēc tik liela vērība tiek veltīta ostām, dzelzceļam, vēl dažiem citiem šķietami jūrniecībai nepiederīgiem tematiem, un vai tad īstajai jūrniecībai tiekot uzgriezta mugura? Ko varu atbildēt? Tikai to, ka laiki mainās, tagad jūrniecības lietas jātver daudz plašāk nekā tikai jūrnieks un kuģis (vēl pavisam nesen tika runāts par latviešu jūrnieku uz Latvijas kuģa zem Latvijas karoga). Un vēl arī to, ka grāmatas lielākie sponsori ir ostas, arī dzelzceļš, pateicoties kuriem šī grāmata vispār var iznākt un tās lappusēs varam lasīt kultūras un vēstures materiālus, jūrnieku stāstījumus.

Šī gadagrāmata man nāca kā atklājums, jo sapratu, ka laiki mainījušies un jūrniecības nozarē ir ienākusi jauna paaudze, tieši tāpat kā savulaik tas notika piecdesmito, tad septiņdesmito gadu beigās, kad vecos jūras bukus diezgan strauji un pretenciozi nomainīja jaunie speciālisti. Paaudžu maiņa vienmēr



Jūrniecības gadagrāmatas atvēršana.



LJS kopsapulces laikā tika prezentēta Andra Cekula grāmata par Latvijas bākām. Grāmatas autoru sveic Ilze Bernsone.

ir satraucoša, jo kā tolaik, tā arī tagad vecie jūrnieki domā, ka jauno idejas, iespējams, ir pārlietu trakas, ka viņiem pietrūkst dzīves skolas un tamlīdzīgi. Bet beidzot tomēr satraukums noplok, un jaunie pierāda, ka godam spēj nomainīt savus pieredzējušos kolēģus.

Un vēl satraucošs mirklis ir tad, kad Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē iestājas pilnīgs klusums, atskan kāda cienījama jūrniecības veterāna vārds un viņam tiek izteikta pateicība par ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā. 2011. gadā šāds paldies tiek teikts kapteinim Iman-tam Vikmanim un dak-terei Martai Aizsilniecei.

Un arī mūžībā aizgājušajam kapteinim Bruno Zeiliņam. Tā ir tradīcija, ko aizsākām 2007. gadā un kas apliecinājusi savu dzīvotspēju, jo daudzi jūrniecības darbinieki ir pelnījuši piedzīvot šo godpilno brīdi."

PĀRTRAUKT VAI TURPINĀT?

A. Vjaters: „Likvidēt LJS vai turpināt tās darbību? Lūk, jautājums, ko arvien biežāk izsaka paši LJS biedri. Esmu pārliecināts, ka nav pienācis laiks izbeigt mūsu organizācijas darbu, kaut vai tāpēc, ka LJS ir pārstāvēta un piedalās Latvijas Ostu un tranzīta padomes darbā, kuru vada Ministru prezidents un kur kopā sanāk satiksmes, finanšu, ekonomikas un vides ministri, Latvijas Jūras administrācijas vadītājs, Rīgas, Ventspils un Liepājas pilsētu galvas, ostu pārvaldnieki un citu valsts institūciju vadītāji. Mums pie šī galda ir viena balss, un tas ir daudz. Un vēl, pamatojoties uz Ministru kabineta noteikumiem, LJS pakļautībā darbojas Sertificēšanas centrs. Tātad likvidēt LJS vai pārtraukt tās



Pateicība par ieguldījumu Latvijas jūrniciības attīstībā kapteinim Vladimiram Einiņam (no labās) un kapteinim Eduardam Raitam. Satiksmes ministrijas Atzinības rakstus pasniedz Uldis Augulis.

darbību būtu visai sarežģīti, jo šīs divas valsts līmeņa funkcijas prasa atbildīgu darbību un nosaka juridiskas saistības.

Tomēr taisnība ir visiem tiem, kuri uzskata, ka LJS pienācis brīdis mainīties, jo, kā teicis dižais Rainis, izdzīvos, kas pārmainīsies. Jau visa gada garumā ir notikušas neformālas LJS biedru tikšanās un dažādas diskusijas par to, ko darīt un kā strādāt tālāk. Nenoliedzami, LJS ir nepieciešamas jaunas asinis, kas palīdzēs atjaunot tās asinsriti. Manuprāt, jāizveido tiešām strādājoša valde, nevis goda valde, kāda pēc būtības tā ir bijusi līdz šim. Es labprāt vēlētos, lai līdzšinējā valde kļūtu par goda valdi, kurai nebūtu jānodarbojas ar ikdienas sīkumiem, bet kura neliegtu savu padomu un paustu viedokli nozīmīgu jautājumu izlemšanā. Tagad būtībā mēs nevaram noturēt nevienu valdes sēdi, jo visu jautājumu apspriešana notiek elektroniski. Nevienam taču nav tik daudz laika, lai reizi mēnesī sabrauktu valdes locekļi no Ventspils, Liepājas, Mērsraga, Salacgrīvas vai pat Rīgas un apspriestu dažus jautājumus. Tā varēja notikt pirms divdesmit gadiem, kad tiešām bija apspriežami valstiski svarīgi jautājumi. Tagad būtu vajadzīga valde piecu cilvēku sastāvā, kas operatīvi risinātu ikdienas jautājumus, tāpēc LJS statūtos jāveic juridiski korektas izmaiņas. Tomēr viss būs velti, ja pietrūks darboties gribošu visu vecumu jūrniciības speciālistu. Viss atkarīgs no cilvēkiem! Lai vairāk ir to, kuri darbojas un varbūt arī kļūdās, nevis to, kuri ir neapmierināti un vilušie.”■

Sagatavoja Anita Freiberga

„ENKURS” JAU KĻUVIS PAR TRADĪCIJU

Konkurss „Enkurs” tiek organizēts, lai iepazīstinātu vidusskolēnus ar jūras virsnieka specialitāti un mudinātu to apgūt, kā arī rast izpratni par drošību uz ūdens un pirmās neatliekamās palīdzības sniegšanu. Ļoti svarīgi, protams, ir celt profesijas prestižu sabiedrībā. 2011. gada 30. aprīlī finālā sacentās Alūksnes, Aizputes, Madonas, Ulbrokas, Bauskas, Jelgavas, Rojas, Līvānu un Rīgas skolas. Finālā alūksnieši sīvā cīņā apsteidza baušļeniekus tikai par puspunktu, līvānieši palika trešie. Konkursa pirmo trīs vietu ieguvēji katru gadu balvā saņem ceļojumu ar kādu no Latvijas karoga kuģiem, 2011. gadā akciju sabiedrības „Tallink Latvija” prāmis „Romantika” uzvarētājus aizveda uz Stokholmu.

Kvalificētu jūras virsnieku trūkst ne tikai Latvijā, bet arī pasaulē. Saskaņā ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas datiem, pasaulē ir aptuveni 40 tūkstoši brīvu jūras virsnieku darba vietu, piedevām ik gadus tiek būvēti jauni, arvien lielāki kuģi, kas prasa un nākotnē prasīs arvien jaunus un augsti profesionālus jūras virsniekus. Daži pētījumi liecina, ka tuvākajos gados brīvo darba vietu skaits varētu divkāršoties. Tas bija pamats un stimulē tam, lai pirms pieciem gadiem Latvijas jūrniecības iestādes, organizācijas un privātais bizness



Konkursa „Enkurs” fināls Latvijas Jūras akadēmijā.

kopīgi iedibinātu konkursu skolu jauniešiem „Enkurs”.

Nu jau var teikt, ka konkurss tradicionāli tiek rīkots pavasarī un organizēts trīs atlases kārtās. Pirmajā atlases kārtā vidusskolēni pārbaudīja zināšanas un prasmes, peldot hidrotērpos pāri baseinam, lai nokļūtu glābšanas plostā, orientējās dūmu labirintā, meklējot un glābjot cietušo, kā arī pārliecinājās par savām spējām darbā ar navigācijas simulatoru un piedalījās virves vilkšanas sacensībās jūrnieku treniņu centrā „Novikontas”. Savukārt otrā atlases kārtā notika starptautiskajā jūrnieku aģentūrā un mācību centrā SIA „Lapa”, kur skolēnus gaidīja pārbaudījums baseinā, ugunsdzēsības un glābšanas stafete, sviedlīnes mešana un virves vilkšana. Sacensību laikā dalībnieki veica improvizētas glābšanas operācijas, pildot praktiskus uzdevumus, ko sagatavojuši NBS Jūras spēku flotiles, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta, Latvijas Jūras administrācijas un jūrnieku treniņu centra „Novikontas” speciālisti. Savukārt trešajā, fināla pārbaudījumā vidusskolniekiem galvenokārt tiek nostiprinātas teorētiskās zināšanas, piemēram, par signālkarogiem, padziļinot izpratni par to lietošanas nozīmi, Morzes ābeci, jūrnieku mezglu siešanu, sviedlīnes mešanu un virves vilkšanu.

Konkursu jau tradicionāli rīko Latvijas Jūras administrācija kopā ar Latvijas Jūrniecības savienību, Latvijas Jūras akadēmiju, jūrnieku treniņu centriem „Lapa” un „Novikontas”, Rīgas, Liepājas un Ventspils ostām, „Latvijas kuģniecību”, Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību, Jūras spēku Krasta apsardzes



Pārbaudījumi Rīgas ostā sadarbībā ar mācību centru „Novikontas”.



Konkursa dalībniekus pārbauda Krasta apsardzes dienests.



Pārbaudījumi SIA „Lapa” mācību centrā.

dienestu, „Anglo Eastern Limited” un citām jūrniecības iestādēm un organizācijām, kā arī Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu.

SACENSĪBAS LIETUVĀ

Pirms trim gadiem Lietuvas Jūras akadēmijas pārstāvji iepazinās ar Latvijas pieredzi un izveidoja līdzīgu konkursu Lietuvas skolu jauniešiem „Ceļš uz jūru”.

2011. gada maijā Klaipēdā pirmo reizi notika abu valstu labāko skolas komandu sacensības. Latviju pārstāvēja Ernsta Gлика Alūksnes valsts ģimnāzijas vidusskolēni, kuri 18 komandu konkurencē jau bija uzvarējuši konkursā „Enkurs 2011”, savukārt Lietuvu – Kauņas Babtu ģimnāzijas jaunieši, kuri ir konkursa „Jūru keliais 2011” (Ceļš uz jūru) uzvarētāji.



Latvijas konkursa „Enkurs” uzvarētāji Klaipēdā.

Abu komandu sacensības notika Lietuvas Jūras akadēmijas jūrnieku treniņu centrā, kur jaunieši sacentās vairākās disciplīnās. Kuģa vadīšanā, izmantojot navigācijas treniņus, lietuvieši apsteidza Alūksnes puišus tikai par piecām sekundēm – Latvijas komanda *izbrauca* maršrutu 9 minūtēs un 51 sekundē, lietuvieši – 9

minūtēs un 46 sekundēs. Savukārt latvieši bija pārāki, veicot uzdevumu peldbaseinā, kur četriem komandas dalībniekiem maksimāli īsā laikā vajadzēja pareizi uzvilkt hidrotērpu, pārpeldēt baseinu un iekļūt glābšanas plostā. Latvijas komandai veiksmīgs bija arī uzdevums dūmu labirintā, kuru vajadzēja iziet, tērptiem pilnā ugunsdzēsēju ekipājumā, turklāt atrast un iznest *cietušo*. Treniņu centra speciālisti atzina, ka abos šajos uzdevumos apsteigti visi akadēmijas studentiem un arī profesionāliem jūrniekiem noteiktie laika limiti.

Ar nelielu punktu pārsvaru Kauņas skolnieki uzvarēja sviedrlīnes mešanā, savukārt alūksnieši bez manāmas piepūles pārspēja lietuviešus virves vilkšanā. Teorijas uzdevumos abas komandas ieguva vienādu punktu skaitu, un, saskaitot iegūtos punktus visos sacensību posmos, izrādījās, ka arī kopvērtējumā abas komandas izcīnījušas vienādu punktu skaitu. Līdz ar to pirmais starptautu jūrniecības nozares konkurss vidusskolniekiem beidzās neizšķirti.■

AINAŽU OSTAS VIŅĻLAUŽA BĀKAS OTRĀ ELPĀ

Tā jau dzīvē bieži mēdz notikt: vispirms mēs ar mierīgu sirdi ļauijam kaut kam sabrukt, tad atjēdzamies, ka tas bijis kaut kas vēsturisks, un domājam par atjaunošanu. Teikto varam attiecināt arī uz Ainažu ostas viņļlauža bāku.

Pagājušajā gadā Latvijas jūrnieku salidojumā tika atklāta bāka pēc otrās restaurācijas. To veica SIA „Kopturis”. Tagad bāka kalpos ne tikai kā ceļrādis uz jūrskolas muzeju, tā kļuvusi arī par piemiņas vietu mūžībā aizgājušajiem Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kapteiņiem. Nu bāka nes Latvijas jūrniecības lepnuma – kapteiņu vārdus, kas iegravēti tai piestiprinātās granīta plāksnēs. Ideja par šādas piemiņas vietas izveidošanu pieder Imantam Samulim, toreizējam LK prezidentam. Arī finansiālo atbalstu sniedza „Latvijas kuģniecība”.

Tieši pirms 25 gadiem viņļlauža bāka iegāzās jūrā, bet pēc toreizējā zvejnieku kolhoza „Brīvais vilnis” atbalstītās veiksmīgās ekspedīcijas tika nogādāta krastā un restaurēta.



Atjaunotā Ainažu ostas viņļlauža bāka.



Atjaunotās bākas atklāšana. No kreisās: LJA studente, Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis, Ainažu muzeja direktore Iveta Erdmane un Latvijas Jūrnieceības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.

aizsalšana. 1907. gadā pabeidza viļņlauzi apmēram 850 metru attālumā no krasta, bet 1908. gadā viļņlauža dienvidu galā uzcēla bākas torni ar balto uguni, kas apgaismoja ostas ieejas kanālu.

Sākoties Pirmajam pasaules karam, koka konstrukcijas tornis tika nojaukts, lai celtu jaunu no dzelzs. Karam ieilgstot, darbi tika atlikti. Apgaismošanas lukturi 1916. gadā evakuēja uz Rēveli (Tallinu). 1921. gadā bākas torņa vietā viļņlauža dienvidu galā uzcēla stabu ap 5,7 metriem virs ūdens līmeņa. Staba



Kolhoza „Brīvais vilnis” aktivisti.

Bet tagad mazliet atskatīsimies senākos laikos.

Dzīvā kabotāžas satiksme starp Rīgu un Pērnavu radīja nepieciešamību pēc patvēruma ostas Vidzemes piekrastē. 1900. gadā pēc Krievijas Satiksmes ministrijas izdarītajiem pētījumiem Ainažu un Salacgrīvas jūrmalā ostu ieteica būvēt Ainažos, jo šeit bija no vējiem labāk aizsargāta vieta, labāka enkurgrunts un vēlāka

aizsalšana. 1907. gadā pabeidza viļņlauzi apmēram 850 metru attālumā no krasta, bet 1908. gadā viļņlauža dienvidu galā uzcēla bākas torni ar balto uguni, kas apgaismoja ostas ieejas kanālu. Sākoties Pirmajam pasaules karam, koka konstrukcijas tornis tika nojaukts, lai celtu jaunu no dzelzs. Karam ieilgstot, darbi tika atlikti. Apgaismošanas lukturi 1916. gadā evakuēja uz Rēveli (Tallinu). 1921. gadā bākas torņa vietā viļņlauža dienvidu galā uzcēla stabu ap 5,7 metriem virs ūdens līmeņa. Staba galā Jūrnieceības departamenta hidrogrāfijas nodaļa piestiprināja acetilēna gāzes lukturi Ainažu ostas iebraucamā ceļa apgaismošanai. Gāze tika pievadīta no 50 litru tilpuma pudeles, viena gāzes pudele kalpoja sešus mēnešus. Uguni laternā izdzēsa tikai ziemā, aizdedza pavasarī, sākoties navigācijas periodam.

1925. gadā Jūrnieceības departamenta hidrogrāfijas nodaļas



inženiera Cakovska vadībā tika izstrādāts viļņlauža bākas projekts.



Acetilēna gāzes laternu, kas darbojās no 1921. gada, uzstādīja uz uzceltā pagaidu staba. 1926. gada maijā viļņlauža dienvidu galā uzstādīja un iemūrēja apmēram tonnu smagu dzelzsbetona konstrukcijas bāciņu, ko uz Ainažiem nogādāja Jūrniecības departamenta kuģis „Hidrogrāfs”.

Jūnijā pabeidza bākas grīdas un griestu betonēšanu, ielika ar cinkotu skārdu apsistas durvis, dēli gāzes pudeles piekāršanai. Bākas torņa apakšējās daļas dzelzs konstrukcijas iebetonēja viļņlauzī 1,50 metru dziļumā.

Virs viļņlauža ir 2,5 metrus augsts bākas torņa betona pamats, virs tā ažūra metāla konstrukcija, kuras galā 1926. gada jūlijā uzmontēja apgaismošanas ierīci – laternu, ko dedzināja ar acetilēna gāzi. 1928. gada pavasarī bākas betona pamatu nokrāsoja baltu, lai kuģiem būtu vieglāk atšķirt viļņlauža dienvidu galu. Bākas baltā uguns apzīmēja ostas ieejas kanālu, sarkanā – sēkļus.

1933. gadā bāka tika modernizēta. Ažūro metāla konstrukciju papildināja ar laukumu un astoņu sektoru laternas mājiņu. Bākas augstums virs jūras līmeņa bija 6,4 metri, laternas augstums virs jūras līmeņa – 8,1 metrs. Uguns – balta, sarkana, zaļa. Uzliesmojums 0,5 sekundes, tumšs 3,5 sekundes.

Otrā pasaules kara laikā neredzēja cieta bākas apakšējā daļa. Pēc kara Ainažu ostas viļņlauža bākas uzraudzību pārņēma Baltijas kara apgabala hidrogrāfijas daļa. Viļņlauža bāka kalpoja kā krasta orientieris.

Jau 1970. gadā bāka bija avārijas stāvoklī. 1975. gadā Baltijas kara apgabala hidrogrāfijas daļa pavēlēja noņemt viļņlauža bākas optisko ierīci. Tā Ainažu



osta ar jau cietušajām celtnēm tika atstāta viņu ārdošajai darbībai.

Pakāpeniski zem ūdens pazuda viņnlauzis. 1986. gada 2. decembrī stiprā vētrā jūrā iegāzās viņnlauža bāka.

Jūra paņēma kultūras un vēstures pieminekli, kas izsenis bija kalpojis kuģu ļaudīm par ceļrādi un kļuvis par pilsētas neatņemamu sastāvdaļu. Skumji bija visiem – gan pilsētniekiem, gan jauniem un

veciem jūrā braucējiem. Īpaši jau tiem vecajiem, kurus ar Ainažu bāku ikdienas gaita saradojusi. Laikam jau tādēļ 1987. gadā jūrnieku salidojumā tika izsacīta Ainažu jūrskolas muzejā dzimusi doma izcelt bāku no jūras.

Palīdzēt apsoliņa toreizējais zvejnieku kolhoza „Brīvais vilnis” priekšsēdētājs A. Šlisers un Rīgas zvejas ostas kapteinis H. Līdaks.

Bija vajadzīgi darītāji, idejas uzturētāji, sava novada vēstures godā turētāji. Tā mūs, muzejniekus, toreiz atrada Salacgrīvas zvejas punkta priekšnieks M. Elsbergs un zvejnieku kolhoza „Brīvais vilnis” autoceltņa vadītājs R. Spuriņš.

R. Spuriņš, saukts par Bubi, izstrādāja nogrimušās bākas izpēti un pacelšanas plānu, kura īpatnība bija tāda, ka tam nebija ne parakstu, ne termiņa, un to izstrādājot netika aprakstīti papīra lokšņu kalni. Sekoja Kuivīžu zvejas ostas punkta priekšnieka E. Murda un zvejnieku kolhoza „Brīvais vilnis” flotes instruktora J. Ābeles vadībā veiktās trīs ekspedīcijas uz Ainažu ostu, kurās piedalījās zvejnieku kolhoza „Brīvais vilnis” dežūrukuģa kapteinis V. Šrenks, mācību kuģa kapteinis J. Tomsons un, protams, abu kuģu komandu vīri.

Jau pirmajā izpēti ekspedīcijā (4. jūlijā) tika atklāts, ka bākas pamatne samanāma nepilnu pusmetru zem ūdens līmeņa, bet augšgals nav redzams. Tikai pēc ūdenslīdēju nostāstiem varējām iztēloties ainu pilnībā. Kritienā bāka nebija lūzusi, un tās augšgals atradās vairāk nekā 4 metru dziļumā.

18. jūlijā tika veikta trešā ekspedīcija uz Ainažu ostas akvatoriju, kurā bez iepriekš minētajiem vīriem un kuģiem vēl piedalījās zvejnieku kolhoza „Brīvais vilnis” peldošais celtnis „Titāns” (kapteinis O. Rozmijaņecs), kuģis „Sardīne” peldošā celtņa buksēšanai un ūdenslīdēju grupa – R. Spuriņš, J. Židāljūns

un I. Cielavs, uz kuru pleciem gulās darba grūtākā daļa.

Ne jau visas entuziastu iecere īstenojās, ne jau visi darbi veicās viegli, bet bākas vainaga daļa tomēr tika izcelta. Tālāk to savā ziņā pārņēma zvejnieku kolhoza „Brīvais vilnis” kuģu remonta ceha priekšnieks G. Nartišs.

Jūrā gan vēl palika bākas jumts, arī smago un drupano pamatni izcelt neizdevās, bet pēc



muzeja rīcībā esošajām fotogrāfijām, zīmējumiem un uzmērījumiem to visu atjaunot apņēmas zvejnieku kolhoza „Brīvais vilnis” kuģu remonta ceha ļaudis.

Vīri savu solījumu cieši turēja. Tika berzta rūsa, metināts un montēts, kamēr bāciņas vainaga daļa bija gatava.

Ne jau katram pieminētajam lemtas šādas vecumdienas. Tādēļ varam lepoties ar savu novadnieku entuziasmu, darba prieku un dzimtās puses mīlestību.

Šodienas ainažnieki priecājas, ka pēc bākas otrās restaurācijas pilsētiņā kļuvis par vienu sakārtotu vietu vairāk.

Mums, muzejniekiem, prieks, ka plāksnēs iegravētie LR tirdzniecības flotes kapteiņu vārdi vienmēr visiem atgādinās, ka Latvija bija, ir un būs jūras valsts.■

Iveta Erdmane

TĀLBRAUCĒJA KAPTEIŅA ZĪMOLS

Nu gluži kā mūslaiku dziesmā – „Cauri miglai mazs autobusiņš laižas...” – tādas ir manas atmiņas par kādu pavasarīgu braucienu no Kuivīžu „Mazvilņiem” uz toreizējo Rīgas kuģu remonta rūpnīcu Vecmīlgrāvī, kur kārtējā remontā bija ienācis kāds no tālbraucēja kapteiņa IMANTA VIKMAŅA vadītajiem tankkuģiem. Tiesa, kapteinis toreiz bija pie vieglā auto stūres, bet aizmugures sēdekli – mans vectēvs, Kuivīžu piekrastes zvejnieks Hugo Krūmiņš, un es, padsmītgadīgs puika, kam jūra, lieli kuģi un tālas zemes bija kā brīnišķs nākotnes sapnis.

Kapteinis Vikmanis šādus braucienus uz saviem kuģiem rīkoja šad un tad. Toreiz, septiņdesmito gadu pirmajā pusē, latvietim būt tālbraucējam kapteinim bija ļoti prestiži. Tā bija reta parādība. No Latvijas jūras kuģniecībā strādājošajiem 160 kapteiņiem tikai kādi desmit vienpadsmit bija latvieši. Par to daudz rakstīts Atmodas laikā, analizēti cēloņi, bet pats izplatītākais iemesls vīzu neatvēršanai bija tie „nepareizie raduraksti”.

Zinot savu krusttēva dzīves gājumu, vienmēr esmu labestīgi apskaudis viņa enerģiju, gribasspēku un mērķtiecību. Daudzi palika pusceļā, un pavisam nedaudzi var teikt: „49 gadus esmu nostrādājis Latvijas kuģniecībā.” Uzticība Latvijas tirdzniecības flotei ir atzinības vērts.

Imants Vikmanis tālbraucēja kapteiņa diplomu saņēma 1965. gadā. Aiz muguras ir Rīgas un Tallinas jūrskolas, un viņa paša pirmais vadītais kuģis ir tank-

kuģis „Kokanda”. Tikai pēc tam nāk „Latvijas jūrnīcības enciklopēdijā” minētie „Balvi”, „Baldone”, „Balaklava” un citi. Kapteinis atceras, ka viņu atsaukušī no tankkuģa „Adlera”, lai 1970. gadā saņemtu jaunbūvēto „Pēteri Stučku”. Uz Imanta Vikmaņa jautājumu atbildēts, ka šādā vārdā nosaukta tankkuģa kapteinim jābūt latvietim. Un tā laika kinožurnāls „Padomju



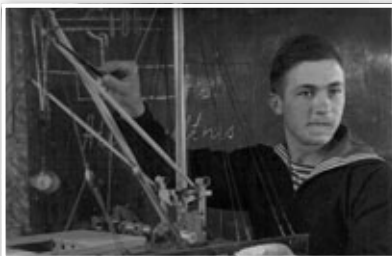
1969. gada 15. februāris. Uz tvaikoņa „Adlera” pārgājienā no PSRS uz Ganu.

Latvija" ar patosu skandina: „Nu Latvijai ir pašai savs „Pēteris Stučka”!”

Bet atgriezīsimies uz miglainā ceļa, kas no Vidzemes šosejas ved cauri Sužiem, garām Ķīšezeram uz Vecmīlgrāvi. Imants Vikmanis mašīnu vada droši, un kā gan ne, ja ikdienā viņa komandām klausā simtiem metru gari kuģi. Kamēr tankkuģis ir rūpnīcā, remonta lietām klāt nākuši neskaitāmi krasta sūkumi, kuriem bieži vien neredz ne gala, ne malas. Pa šo laiciņu ir jāpaspēj daudz – arī kvalifikācijas celšanas kursi, dažādas pārbaudes, kas jūrniekus „izseko” ik pa laikam „pēc reglamenta”. Regulārās fiziskās nodarbības kapteini allaž uztur labā sportiskā formā. Nekādu smēķu, nekāda alkohola! Un tā nav izrādīšanās. Tā ir pārliecība, ka veselība noderēs arī turpmākajos gados.

Uz tankkuģa mūs sagaida ne tikai kapteiņa kolēģi, bet arī milzīgs suns, īsts *jūras lauva*, kas klāt laižot tikai pavāru. Ar kapteini viņam esot subordināras attiecības, bet svešiem te nav ko meklēt! Kad esam izstaigājuši mašīntelpu, pametu skatu lejup – milzīgajos kuģa tankos, kur pildot ne jau tikai zemes eļļu (naftu). Pēc īpašas tīrīšanas šādi kuģi pārvadā arī pārtikas eļļas, dažādu šķidro kravu – viss atkarīgs no pasūtītāja vēlmēm. Tirgus attiecības jūrā ienāca daudz ātrāk nekā krasta dzīvē.

Tradicionāla ir kafija kapteiņa kajītē. Mēs „Mazvilņos” toreiz galdā likām Tukuma fermentu rūpnīcas ražojumus, te krusttēvs cienāja ar īstu Rietumeiropas grauzdējumu. Vectēvs kā parasti taujāja par reisos redzēto, tomēr, šķiet, kapteinim allaž



Imants Vikmanis Rīgas zvejniecības jūrskolā 1953. gadā.



Pastkartīte no „Kuldīgas” iepriekšējās dzīves – pirms tam motorkuģis „Geestrtar”.



Latvijas jūras kuģniecības banānvedējs „Kuldīga”.



„Mazvilņu” saimnieki – Elza un Hugo Krūmiņa.



Kopā ar tālbraucēju kapteini Hariju Līdaku (vidū) un vecāko mehāniķi Valdi Krūmiņu. Kuivižnieku tikšanās Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

daudz tuvākas bija bērnības un jaunības atmiņas, kur daudz skaistu brīžu saistīts tieši ar mūsu dzimtajiem „Mazvilņiem” Kuivižos. Vidzemes jūrmala ir īpašs Imanta Vikmaņa dzīves posms – te dota ceļamaize mācībām jūrskolā, te pavadītas raženas vasaras, baudīti jaunības prieki, sportojot un ballējot draugu lokā Ainžos un Salacgrīvā.

1938. gadā mūžībā aiziet Imanta tētis. Mātei vienai audzināt četrus bērnus bija grūti, un mātes māsiņa Elza Krūmiņa, mana vecmāmiņa, aicināja jauno puiši uz Kuivižiem. „Mazvilņos” Imants nodzīvoja vairākus gadus, gāja Salacgrīvā pamatskolā, līdz 50. gadu sākumā devās uz jūrskolu Rīgā. Jūras prakse jau bija, jo daudzkārt kopā ar manu vectēvu viņi bija devušies selgā, piekrastes zveja pēckara gados bija iztikas pamats. Hugo Krūmiņš bija viens no zvejnieku arteļa „Enkurs” piekrastes zvejniekiem. Pirms kara viņš vietējā zvejnieku kooperatīvā pildīja arī grāmatveža pienākumus, par to jauki rakstījis Vilis Veldre savā aprakstu grāmatā „Dzīve pie jūras”. Tajā dokumentēta „Mazvilņu” sēta – arī leduspagrabs zem klēts un trīs ūdenspumpji – dzīvojamās mājas virtuvē, kūti un dārzā. Pirmais nevainojami kalpo vēl šobaltdien. Kapteinim, ciemojoties „Mazvilņos”, vienmēr ir ko atcerēties, raugoties uz šo darbarūķi. Man savukārt prātā agrās bērnības ainas, kā uz klona pie pumpja tika grieztas zivis. Ja nāca laši, tos tīrīja uz lielā saimes galda. Tad vecmāmiņa noņēma *vastūka* galdautu, lika jūras karali uz galda un grieza. Vēl tagad starp galda dēļiem spraugas glabā to gadu lašu zvīņas.

Vasarās topošais kapteinis ņēmās pa randu. Šīs piejūras palieņu pļavas bija mūsu maizes klēts – „Mazvilņos” vienmēr bijušas govīs, senāk arī zirgs. Zāle

randā auga lekna, katram pļavas nogabalam bija savs siena šķūnis. Ar vētras spēku kā milzu slotu tos noslaucīja 1969. gada rudenī, kad Baltijai pāri nesās pēdējā pusgadsimta lielākais orkāns. Tā bija pļavu strēle priekškāpā, ko no istās sauszemes šķīra dūksnājs ar turpat divus metrus garām niedrēm. Caur tām veda zirgu ceļš, un, kad siena vezumi ceļoja uz mājām, likās, ka tie peld pa niedru jūru. Starp citu, vietējie šo niedru dūksnāju sauc par *čorku*, un tikai sausās vasarās caur to var iziet bez gumijas zābakiem. Tieši tāpat caur *čorku* veda no jūras izskaloto malku, ko te tradicionāli vāca ik pavasari.

No vectēva varēja mācīties ļoti daudz. Vienmēr atceros stāstu, kā celti „Mazviļņi”. 20. gadu pirmajā pusē gar tagadējo Tallinas šoseju dalīja zemes strēles jaunsaimniecībām – no ceļa līdz jūrai. Vectēvs bija teicis, ka vispirms ir jāiestāda dārzs, jo koki aug visilgāk. Tad viņš cēla māju un saimniecības ēkas, līdz brauca uz Valmieru sievas lūkoties. Elza Vēvere strādāja pilsētā Gaujas krastos par frizieri. Ziemās Kuivižu zvejnieki ar ragavām devās augšup pa Valmieras ceļu no Ainažiem – veda zivis iekšzemniekiem. Tā nu friziere kļuva par zvejnieka sievu, un harmoniskāku un mīlošāku ģimeni nekad vairs savā dzīvē neesmu sastapis. To vienmēr akcentē arī Imants Vikmanis, kura dzīvē „Mazviļņos” ir īpaša un skaista lappuse.

Jūrnieki nav īpaši runātīgi. Vai sauszemes mīdītājiem maz ir saprotama raupjā jūras dzīve? Ko tas dos, ja krastā palicēji uzzinās par jūrā pārdzīvoto, tur pazaudētajām nervu šūnām?! Kapteinis ir atbildīgs par visu. Tieši ar šādu attieksmi tika veikti arī krastā uzticētie darbi. Pirmoreiz, kad vēl padomju laikos bija jāuzņemas kuģniecības priekšnieka vietnieka pienākumi flotes un ostu ekspluatācijas jautājumos. Atmosfērā gados Imantu Vikmani daudzi vēlējās redzēt par mūsu pirmo jūras lietu ministru. Tomēr tālbraucējs kapteinis vienmēr palicis uzticīgs savai Latvijas kuģniecībai. Tandēms ar Pēteri Avotiņu bijis visnotaļ interesants laiks. Raksturu dažādība netraucēja Latvijas kuģniecību veidot par vienu no vadošajām Eiropas rēderejām tankkuģu flotes segmentā. Nodibinoties akciju sabiedrībai, Imantu Vikmani akcionāri izvēlēja par „Latvijas kuģniecības” prezidentu. Tomēr šis laiks bija jau cita lappuse tālbraucēja kapteiņa dzīvē. Atmiņās arvien uzplauksnīga ilgie gadi uz iemīļotā banānvedēja „Kuldīga”. Jūrā tomēr bija daudz drošāk nekā uz sauszemes. Jūra nepievīla, ja kādreiz tai bija zvērēta uzticība. Tieši tādēļ kapteinim nav saprotama to jauniešu nostāja, kuri, jau stājoties Latvijas Jūras akadēmijā, saka, ka jūrā neies. Vai vērts izniekot laiku, savu jaunību? Ir taču ostu specialitātes, dažādi krasta dienesti. Vadot akadēmijas valsts eksaminācijas komisijas, Imants Vikmanis allaž uzsvēris – jūrai neder gadījuma cilvēki. Jūra nepiedod paviršības. Ar jūru ir jāsaaug. Jābūt uz „tu”. Tomēr nekad nedrīkstam piemirst, ka jūra ir kā māte – tā apmīļo, ieaijā un... sabar. Jo tā ir jūras māte.■

MIRKLIS, KAD REDZAMS HORIZONTS

Ar kapteini IMANTU VIKMANI satiekamies dzestrā februāra dienā Rīgā, Tallinas un Tērbatas ielas stūrī. Es kapteini uzaicināju uz sarunu, viņš savukārt mani aicināja uz mazu kafejnīciņu, lai pie pusdienām izstāstītu savu dzīves gājumu. „Šajā namā esmu dzīvojis,” Vikmanis norāda uz pelēku piecstāvu namu turpat Tērbatas ielā. „Kad mācījos jūrskolā, dzīvoju pie sava tēva brāļa Elmāra Vikmaņa.” Kapteinis ir galants, atver durvis, pasūta pusdienas, bet tas nekādā gadījumā nav uzspēlēts manierīgums, šāda izturēšanās ir viņa būtība. Profesionāls, nosvērts, elegants, izturēts – varu turpināt līdzīgu apzīmējumu uzskaitīšanu, kas piederētos manam sarunas biedram, bet esmu pārliecināta, ka kapteinis Vikmanis, mazliet piešķiebis galvu, nedaudz pievēris acis ar atturīgu smaidu man teiktu: „Nu, jau pietiks!” Sarunas sākumā viņš brīdina, ka nav no runātājiem, es atsaku, ka esmu gatava klausīties arī viņa klusēšanā.



Privatizētās „Latvijas kuģniecības” prezidents Imants Vikmanis
2005. gadā Ainažu vecajos kapos.

Tieši tā notiek, kad uzdodu jautājumus par LK pēc uzņēmuma privatizācijas. Šķiet, šo laiku kapteinis Imants Vikmanis nevēlas atcerēties un par to runāt, tāpēc ieskatījos jau savulaik publicētās intervijās.

PAR KO NEGRIBAS RUNĀT

1998. gadā kādā intervijā laikrakstam „Jūras Vēstis” I. Vikmanis, jautāts par Kuģniecības privatizāciju, atbildēja: „Uz šo procesu raugos ar lielām bažām, jo tas skar visu LK tālāko likteni. Kā zināms, LK ir nozīmīgākā Latvijas jūrnīcības sastāvdaļa, bez tās Latvija kā jūras valsts pārstātu eksistēt. LK privatizācijas pamatnostādnes paredz, ka pēc privatizācijas valsts rokās paliks niecīga daļa no milzīgā LK pamatkapitāla. Līdz ar to Latvijas

valdība izlaidis no savām rokām LK vadības grožus. Daži procenti akciju nedos valstij iespēju vadīt Kuģniecības darbību un gūt vēlā ņemamu peļņu. Arniecīgu akciju paketes turētāju neviens nerēķināsies. Pēc šādas privatizācijas Latvijas valdība varēs vienīgi ieskatīties bilancē vai kādā citā dokumentā, bet nopietni ietekmēt ražošanu – vairs ne. Tomēr atpakaļceļa vairs nav. Lai gan principā esmu par privatizāciju, tomēr uzskatu, ka valsts stratēģiskos uzņēmumus, tajā skaitā LK, „Latvenergo” kādu laiku varēja likt mierā.” Bet uz jautājumu, vai LK privatizācija nebūs milzīgas peļņas iespējas dažiem savtīgiem biznesmeņiem, kapteinis toreiz teica: „Neesmu svešā kabatā naudu skaitījis. Taču skaidrāks par skaidru: privatizēt tādu milzeni kā LK tomēr nav tas pats, kas privatizēt aptieku vai frizētavu. LK privatizāciju tomēr vajadzētu vēl un vēl pārdomāt, meklējot izdevīgākos variantus.”

Jo vairāk šāds atgādinājums bija vietā, ja atceramies, ka deviņdesmito gadu sākumā LK bija tas uzņēmums, kas valsts kasē ienesa aptuveni deviņdesmit procentus no visiem ārvalstu valūtas ieņēmumiem, un uz kopējā fona tas bija ļoti bagāts un iekārojams uzņēmums. Deviņdesmito gadu beigās kapteinis Vikmanis mēģināja ieskicēt nākotnes vīzijas un pievērst uzmanību faktam, ka būs personas, kuras no šādas privatizācijas paņems ātru naudu, patiesībā izputinot mūsu valsts vienu no lielākajām bagātībām.

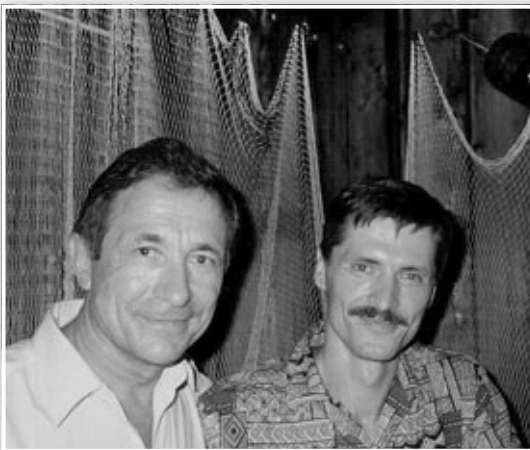
Tagad I. Vikmanis saka: „Es varēju būt miljonārs, bet nauda mani nekad nav interesējusi. Varbūt ne gluži tik kategoriski, bet naudai manā skatījumā ir tik daudz vērtības, lai cilvēks varētu būt brīvs savās darbībās. 1991. gadā, kad viss mūsu valstī mainījās, kļuva par LK direktora Pētera Avotiņa pirmo vietnieku, jo atteicos kļūt par direktoru, kā tolaik bija nolemts. Visus nozīmīgākos jautājumus apspriedām kopā un kopīgi pieņēmām uzņēmumam svarīgus lēmumus. Bija vairāki gadījumi, kad Pēteris savā jaunības maksimālismā bija gatavs noslēgt, manuprāt, šaubīgus darījumus, no kuriem es savā pieredzējušā cilvēka apdomīgumā viņu atturēju. Daudzi vainoja Avotiņu, ka viņš izsaimnieko kuģniecību, bet tā nav taisnība, ja viņš to būtu izdarījis, tad tagad sēdētu cietumā. Mūsu jūrniecības darbinieki, neizprazdami starptautisko jūrniecības jurisdikciju, ļoti aktīvi kritizēja LK kuģu reģistrēšanu zem tā sauktajiem lētajiem karogiem, kas patiesībā ir vispārpieņemta starptautiska prakse. Cilvēki, kuri mūs nosodīja tajos pašos Jūrniecības savienības saietos, nezināja daudzas lietas un likumsakarības, tāpēc to, ka mani lamāja, uztvēru ļoti mierīgi, jo katram cilvēkam visu izskaidrot nevarēju un arī nesaskatīju vajadzību.”

Protams, lētie karogi nebija lielākā nelaime, kas varēja notikt un arī notika ar „Latvijas kuģniecību”.

Pēc ilgu gadu *asiņainām kaujām* 2002. gadā LK beidzot tika privatizēta. Par tās prezidentu pret paša gribu kļuva I. Vikmanis, kurš pēc pāris šajā amatā nostrādātiem gadiem teica: „Vēl arvien daudziem neviļus izsprūk – mūsu „Latvijas kuģniecība”, tāpēc vēlos atgādināt, ka no 2002. gada 6. jūlija tā ir



LK prezidenta Pētera Avotiņa četrdesmitās dzimšanas dienas svinībās 1994. gadā.



Kopā ar Pēteri Avotiņu Salacgrīvas pusē 1992. gada augustā.

privāta kompānija, publiska akciju sabiedrība ar diezgan daudziem īpašniekiem, no kuriem lielāka ir „Ventspils nafta”, nemaz nerunājot par vienas personas akcionāriem, kuru skaits sniežas sešos tūkstošos.”

2003. gadā tika pieņemta LK attīstības koncepcija, kas paredzēja flotes atjaunināšanu ar moderniem kuģiem, bet 2005. gadā akciju sabiedrībā „Latvijas kuģniecība” sākās tāds kā karš tēva pagalmā ar visai vētrainiem apvērsuma mēģinājumiem, kad par likumīgām sevi uzskatīja divas LK valdes. Pēc dažādām peripetijām LK prezidenta un valdes priekšsēdētāja krēslā palika Imants Vikmanis, kurš toreiz paziņoja, ka bijušie valdes locekļi ir atcelti un atstādināti arī no vadītāju pienākumu veikšanas, jo viņi prezidenta slimības laikā pieņēmu-

ši pretlikumīgus lēmumus. Imants Vikmanis uzsvēra: „Koncerna pozitīvie finanšu rezultāti vēlreiz apliecina, ka, konsekventi realizējot LK stratēģijā izvirzītos mērķus, kopā ar saliedētu un profesionālu komandu mēs varam gūt panākumus. Tuvāko gadu laikā saņemsim četrpadsmit jaunus tankkuģus – tas ir garants uzņēmuma ilgtermiņa nākotnes attīstībai un konkurētspējas saglabāšanai, ko novērtē arī mūsu sadarbības partneri.”

Tā arī notika: laikā no 2002. līdz 2007. gadam LK uzbūvēja 14 jaunus tankkuģus, bet 2007. gada 1. novembrī „Latvijas kuģniecības” valdes priekšsēdētāju

Imantu Vikmani atbrīvoja no amata, un viņš kļuva par jaunievēlētā priekšnieka Imanta Sarmuļa padomnieku. Toreizējais LK padomes priekšsēdētājs Uldis Pumpurs izteica pateicību Imantam Vikmanim par uzņēmuma vadībā nostrādātajiem gadiem: „Laikā, kad mēs uzņēmumu pārveidojām par modernu un mūsdienu prasībām atbilstošu kuģošanas kompāniju, atjaunojot floti un pilnveidojot darba procedūras, patiešām milzīgs bija Imanta Vikmaņa personīgais ieguldījums. Ņemot vērā I. Vikmaņa profesionālās zināšanas un ilggadējo darbu kuģošanas sfērā, viņa padomdevēja pieredze noderēs jaunajam uzņēmuma vadītājam.”

Kas tagad notiek LK, neviens īsti nevar tikt gudrs. Nepārtrauktas cīņas un varas maiņas plosa vēl it kā dzīvo LK miesu. „Latvijas kuģniecībā”, kas līdz 1991. gadam bija „Latvijas jūras kuģniecība”, kapteinis Vikmanis visdažādākajos amatos nostrādājis 49 gadus un jautāts, ko tagad domā par LK, tikai nosaka: „Nožēlojami. Pat pēc privatizācijas, kad flotes atjaunošana paņēma lielu naudu, mūsu vidējā peļņa bija četrdesmit, piecdesmit un pat sešdesmit miljoni gadā. Tagad LK nonākusi četrdesmit miljonu lielos zaudējumos! To vajag mācēt!”

PAR SAPŅIEM UN CILVĒKIEM

Ja tik sāpīgas atziņas, vai kapteinis Vikmanis ar gandarījumu var domāt par savu darba mūžu šajā uzņēmumā?

I. Vikmanis: „Jā! Jā! Man ir gandarījums galvenokārt par to, ka esmu darījis, ko mīlēju.”

Mūsu dzīvi veido izvirzītie mērķi, tas, ko darām, lai šos mērķus sasniegtu, un, protams, cilvēki, kas ir blakus, palīdz un ietekmē mūsu dzīvi. Tā ir noticis arī ar Imantu Vikmani, kurš jau agrā jaunībā bija nospraudis savas dzīves uzdevumus: „Man nebija šaubu, ka kļūšu par kapteini. Es savā dzīvē biju nolīcis trīs uzdevumus: kļūt par liela kuģa kapteini, iemācīties angļu valodu un izaudzināt dēlu.”

Stāsta Imants Vikmanis: „Lielu paldies esmu parādā saviem diviem onkuliem – mātes māsiņas vīram Hugo Krūmiņam, pie kura dzīvoju Kuivižos, kad mācījos Salacgrīvas pamatskolā, un tēva brālim Elmāram Vikmanim, kurš mani pie sevis uzņēma jūrskolas mācību laikā. Nezinu, vai savā dzīvē vairs esmu sastapis tik taisnīgus, godīgus un nesavtīgus cilvēkus kā šie vīri, kuri pat nepieļāva, ka varētu kādu apmānīt, piekrāpt vai neturēt doto vārdu. Šo vīru paraugs man mācīja kļūt par cilvēku. Jau vēlāk, savās darba gaitās kapteiņa amatā, skaidri zināju, ka tu vari runāt, cik vēlies, bet, ja pats ar savu stāju un uzvedību nerādīsi piemēru pārējiem apkalpes locekļiem, nekad neizdosies sasniegt vēlamo rezultātu. Ja tavi darbi atšķiras no taviem vārdiem, tas ir krahs!”

Kuivižos jūra šalca turpat aiz randu plāvām, vienu otru reizi Imants Vikmanis gāja jūrā līdzī savam onkulim Hugo Krūmiņam, bet pēc pamatskolas



I. Vikmanis pēc Latvijas valsts karoga pacelšanas uz m/k „Kuldīga” 1991. gada 12. oktobrī.

pabeigšanas abi ar klasesbiedru Hariju Līdaku bija nolēmuši kļūt par kapteiņiem, tāpēc devās iekarot Rīgas jūrskolu. „Es iestājos, bet Līdaku Haris netika,” atceras Vikmanis. „Bija 1950. gads. Pirmajā vakarā jūrskolā Kronvalda bulvārī par godu jauniešiem kursantiem notika koncerts. Visi smejas un priecājas, bet es nesaprotu tikpat kā nevienu vārdu, jo viss notiek krievu valodā, tajā gadā latviešu grupas jau bija nolikvidētas. Pēc kāda mēneša satieku Hari un stāstu, cik man švaki klājas, viņš tik atmet ar roku, lai nāku uz Zvejniecības jūrskolu Vecmīlgrāvī. Pabeidzu šo skolu ar tuvbraucēja

kapteiņa diplomu, praksi izejot uz maziem zvejas kuģiem tepat Baltijas jūrā. Bet tas itin nemaz nelīdzinājās maniem sapņiem par jūru, ko biju iztēlojis, lasīdams Viļa Lāča romānus, jo īpaši „Veco jūrnieku ligzdu”. Laikam jau biju sapņotājs, jo ilgojos pēc lieliem baltiem kuģiem.

Tad mani iesauca armijā un aizsūtīja dienēt uz Tālajiem Austrumiem, kur netālu no Vladivostokas ir tāda pilsētiņa Nahodka, no kuras vēl divu simtu kilometru attālumā ir *buhta Sudžeker*. No Rīgas līdz turieni veselu mēnesi braucām lopu vagonos. Man laimējās, jo tīri nejauši vagonā nokļuvi uz vidējās lāvas. Kad vagonā kurējās krāsniņa, uz augšējās lāvas bija karsti, uz apakšējās – auksti, bet man pa vidu nebija nekādas vainas. Biju iedalīts kājniekos un nodienējis tikai kādu mēnesi, kad no armijas daļai piederošā *buksiera*, bija vēl arī baržas, atvaļinājās virsdienesta komandieris. Tā kā biju beidzis jūrskolu, mani ielika par *buksiera* kapteini. Pēc pusotra gada demobilizēja kā nelikumīgi iesaukto, jo savai mātei skaitījos apgādnieks. Pa armijas laiku biju iemācījies krievu valodu un brīvi lasīju krievu rakstnieku

un dzejnieku darbus. Patiesībā krievu valoda līdz pat Atmodai bija mana darba valoda.”

PAR IESPĒJĀM UN CILVĒKIEM

Izrādās, arī Imantu Vikmani ir piemeklējis daudzu latviešu liktenis. Kara laikā viņa vecāko brāli no Valmieras ģimnāzijas sola paņēma vācu gaisa spēku izpalīgos, tāpēc jaunākajam brālim Imantam neatvēra vīzu, lai viņš varētu doties Atlantijas zvejā. Tā vietā Vikmanis nokļuva uz jūrskolas mācību kuģa, kur sāka strādāt par kurinātāja palīgu, kurinātāju, tad matrozi, vecāko matrozi, bocmani un trešo stūrmani. „Esmu sācis no pašas apakšas,” saka kapteinis. „Mācību kuģa kapteinis bija no armijas atvaļināts pirmā ranga kapteinis, un, kad aizgājām ar kuģi remontā uz Tallinu, viņš man saka: ko tu pie zvejniekiem darīsi, tev jāmācās Tallinas tirdzniecības flotes jūrskolā, lai vari tikt uz tirdzniecības kuģiem! Un, uzvilcis savu pirmā ranga kapteiņa formu, kopā ar mani devās uz Tallinas jūrskolu. Man līdzī bija mācību programmas, pēc kurām biju mācījies un saņēmis izglītības dokumentu. Nav problēmu, mani uzņēma uzreiz trešajā kursā, un pēc diviem gadiem pabeidzu Tallinas jūrskolu ar atzinību un sarkano diplomu. Tallinā man atvēra arī vīzu. Visiem, kam atvēra vīzu, bija jāiet uz Centrālo komiteju, bet tur sēž instruktors un man saka: „Mēs jau nevaram atbildēt par saviem vecākiem, brāļiem un māsām. Jums vīza ir atvērta, varat doties strādāt uz Latvijas jūras kuģniecību.” Tas nozīmēja, ka arī Tallinā lieliski zināja manus radu rakstus, tomēr ceļu neaizšķērsoja. Pateicoties krievam, pirmā ranga kapteinim, un Tallinas *cekas* amatpersonai, es tiku jūrā.”

Bija pienācis 1959. gads, kad Imants Vikmanis sāka strādāt par trešo stūrmani uz sava pirmā Latvijas jūras kuģniecības kuģa „Kokanda”. Patiesību sakot, pirms doties savā pirmajā reisā, viņš paguva iejusties arī aktiera profesijā. Rīgā bija ieradusies čehu filmēšanas grupa, lai uzņemtu filmu „Rīga – Prāga – sadraudzības pilsētas”, un čehu draugiem bija vajadzīgs arī jauns jūrniece, noteikti latvietis. Imants Vikmanis atceras, ka filmēts tika visur: veikalos, restorānos, ostā, uz ielas, piedevām vienas epizodes filmēšana atkārtojusies neskaitāmas reizes. Jaunajam jūrniekam tā bija pieriebies būt par aktieri, ka vienā jaukā dienā viņš uz filmēšanu vienkārši neieradās, par ko saņēma kadru daļas brāzienu un arī solījumu, ka pēc filmas pabeigšanas tūlīt varēs doties jūrā. Kad filmas režisors Jirži Novāks zvanījis Imantam Vikmanim, lai aicinātu uz filmas pirmizrādi, viņš jau bijis ceļā uz savu „Kokandu” un līdz šai baltai dienai savu aktiera veikumu toreiz uzņemtajā filmā tā arī nav redzējis.

KARJERA – ŠĶĒRSĻI UN IESPĒJAS

I. Vikmanis: „Savā darba mūžā uz deviņpadsmit kuģiem jūrā esmu nostrādājis divdesmit deviņus gadus, bet ar refrīžatoru „Mihails Lomonosovs” kapteiņa amatā gada laikā divas reizes esmu apgājis apkārt pasaulei. Diezgan



Sveicot Hugo Legzdiņu simtgadē Igates pili 2003. gada decembrī.

ātri sapratu, ka bez augstākās izglītības no stūrmaņa amata netikšu laukā un nevarēšu piepildīt savu sapni par kapteiņa tiltiņu. Pārvarot LK priekšniecības nevēlēšanos palaist mani mācīties – tolaik kuģniecībai bija vajadzīgi labi stūrmaņi, un es viņu skatījumā biju viens no labākajiem, tomēr panācu savu un pabeidzu Admirāļa Makarova vārdā nosaukto jūras augstskolu Ļeņingradā. Tomēr uz kapteiņa amatu gāju astoņus gadus – tikai 1967. gadā kļuvi par kapteini. Varētu jautāt, kāpēc tik ilgi? Atbilde ir pavisam vienkārša – es nestājos partijā. Viens vecs kapteinis man saka: Imant, klausies, stāties tajā partijā, pats saproti, ka citādi uz augšu netiksi. Iestājos partijas kandidātos un jau pēc divām nedēļām kļuvi par kapteini. Strādājot par kapteini, savas komandas cilvēkos vienmēr visaugstāk esmu vērtējis godprātīgi un profesionāli padarītu darbu. Reiz pie manis uz kuģa atsūtīja kādu partijas komitejas instruktoru, lai viņš noskaidrotu, vai kapteinis Vikmanis nav nacionālists. Vēlāk viņš savā ziņojumā rakstīja, ka kapteinim Vikmanim neeksistē tautība vai valoda, viņam ir svarīgs padarītais darbs. Esmu strādājis ar dažādu tautību cilvēkiem un, piemēram, uz stūrmani, kurš bija krievs, paļāvos kā uz sevi pašu, jo zināju, ja vajadzēs, viņš novilks pēdējo kreklu, lai atdotu to tev.

Jaunu lappusi nācās atšķirt, kad 1977. gadā nomira LK direktors J. Avots un par jauno kuģniecības direktoru iecēla pirmo vietnieku V. Dirčenko. Mēs stāvējām Antverpenē, kad saņēmām radiogrammu ar jaunā direktora pavēli ierasties Rīgā. Biju neizpratnē, ko esmu nodarījis un par ko mani atsauc no kuģa? Rīgā paziņo, ka jautājums ir izlemts – man jāklūst par direktora pirmo vietnieku! Mana atbilde bija skaidrs nē, bet pretī neizpratne: kā tas var būt, ka



Gadskārtējā „Latvijas kuģniecības” biznesa partneru tikšanās.

nevēlos kļūt par direktora pirmo vietnieku? Kad četru mēnešu atvaļinājums gāja uz beigām, kura laikā vairākas reizes biju noraidījis piedāvājumu, mani aizsūtīja uz CK pie biedra Auškāpa, kurš tolaik augstajā mājā bija atbildīgs par kadriem. Arī viņš bija izbrīnīts un teica: „Daudzi varētu tikai sapņot par šādu iespēju, bet jūs nevēlaties būt direktora pirmais vietnieks! Tad mums jāskatās, vai tāds cilvēks var būt par kapteini.” Saprotams, ka Vikmanim tūlīt iepatikās kļūt par vietnieku, jo sapratu, ja aiztaisīs vīzu, es nekad vairs netikšu jūrā. Šajā amatā nostrādāju trīs gadus un, lai gan arī pēc tam mani negribēja laist jūrā, tomēr panācu, ka atkal varu strādāt par kapteini. Tieši tad man palika piecdesmit un es saņēmu Ļeņina ordeni, kas tolaik bija augstākais apbalvojums, ko man piešķīra nevis pa partijas līniju, bet gan par darbu. Tā nu iznāk, ka 1991. gadā jau otro reizi kļuvi par kuģniecības direktora pirmo vietnieku.”

KAPTEIŅA PIEDERĪBA

Kapteinis Imants Vikmanis ir pārliecināts, ka gandarījumu par paveikto var gūt tikai tad, ja patiesi mīl savu darbu, ja tā nav, cilvēks pēc būtības sevi ir ielīcis cietumā. Un vēl nekad nedrīkst apstāties mācīties, izzināt un pētīt.

I. Vikmanis: „Esmu dzirdējis atziņu, ka jūrnieki esot diezgan aprobežota tauta. Ļoti iespējams, ka šajā atzinumā ir zināma daļa patiesības, jo no savas pieredzes varu teikt, ka ir cilvēki, kurus gandrīz nekas neinteresē, varbūt tikai kino skatīšanās. Viss ir atkarīgs no cilvēka paša. Par sevi varu teikt, ka man vienmēr ir interesējis kādu sastaptu jautājumu pamatīgi izstudēt. Īpaši daudz laika bija garajos pārgājienos, kad no Austrālijas līdz Eiropai kuģojām veselu



2005. gadā Ainažos I. Vikmanis un Marita Tumanovska-Ozoliņa.

mēnesi. Okeānā jau kapteinim nav daudz ko darīt, praktiski tikai pārbaudīt stūrmaņa darbu. Šajā laikā es daudz lasīju ārzemju lielveikalos nopirktās nocenotās grāmatas. Reiz man rokās nonāca zviedru valodas mācību grāmata, un es nodevos zviedru valodas studijām, vēlāk nokārtoju arī zviedru valodas eksāmenu. Savulaik kapteiņiem un stūrmaņiem par katru svešvalodu maksāja piecu procentu piemaksu pie algas, manas svešvalodas bija angļu un zviedru.”

Jautāju, kas vēl apliecina piederību kapteiņa amatam. Mirkli padomājis, kapteinis Vikmanis saka, ka tā ir kapteiņa forma, kas disciplinē un piedod stāju, nenoliedzami, profesionālās zināšanas un arī ilgas.

I. Vikmanis: „Nereti, esot krastā, es domās kavējos jūrā, it īpaši, kad bija pagājuši divi mēneši, trešajā jau izjutu ilgas pēc sava kuģa, jūras un iemīļotā darba. Vienmēr biju laimīgs, kad tiku jūrā, protams, bija arī prieks atgriezties mājās. Sieva zināja, ka neesmu tramvaja vadītājs, un viņai ar to vajadzēja rēķināties. Man allaž ļoti nozīmīga ir bijusi piederība Latvijai, skaidri apzinājos, ka nekur citur mani neviens negaida. Savulaik, pabeidzis darbu Latvijas un Anglijas kopfirmā, kuras sēdeklis atradās Londonā, posos mājup, bet angļu kolēģi to nevarēja saprast, jo bija pārliecināti, ka no labas dzīves neviens labprātīgi prom nebrauc. Bet es ilgojos pēc Latvijas un mājām.

Vienmēr bija liels azarts pierādīt profesionālo varēšanu. Okeāns, lai arī mainīgs, pēc būtības kuģošanai nav interesants. Interesanti kļūst, kad jāiet cauri

jūras šaurumiem – vai tas būtu Bosfors, Lielais Belts vai Dardaneļi, tas uzsit asinis. Interesanti bija apmānīt vētru. Ja rūpīgi seko laika kartēm un prognozēm, tad var izskaitļot, kad un kur pāri ies lielā vētra, un no tās aizmukt, jo nokļūt vērtas centrā ir neprāts. Reizēm bija pat jāmaina kurss, jābrauc uz otru pusi, lai neieskrietu vētrai tieši rokās. Vēl man tāds kā hobijs bija pēc saules, mēness, zvaigznēm un planētām noteikt kuģa atrašanās vietu. Šos smalkumus jūrskolā mums iemācīja leģendārais komandkapteinis un skolotājs Hugo Legzdīņš. Viņš patiešām bija ļoti, ļoti stingrs, ar augstām prasībām un pat pedantisks, bet viņa stingrība uz mani neatstāja graužošu iespaidu, jo es šīs prasības uztvēru kā pašu par sevi saprotamu lietu. Un viņa mācītais palicis atmiņā uz mūžu, tai skaitā arī kuģa kursa noteikšana." Brīdi klusējis, kapteinis piebilst: „Tas ir tikai viens īss saullēkta vai saulrieta mirklis, kad redzams horizonts.”

Kapteinis Imants Vikmanis nesmēķē, nelieto alkoholu un atzīstas, ka laikam bijis par bailīgu, lai ārzemju ostās iepazītos ar meitenēm. Nevīlus rodas jautājums, vai kapteinim vispār ir kāds netikums? Viņš atbild, ka netikumu esot tik daudz, ka visus pat uzskaitīt nevar. Kad lūdzu nosaukt kaut vienu, brīdi padomājis, atbild: „Domāju, ka man vajadzētu būt iecietīgākam. Nedrīkstētu uzskatīt, ka visiem jādomā tā, kā domāju es, un visus mērīt pēc savas mērauklas. Gluži visas lietas neesmu novedis līdz galam, un par to nevaru sevi uzslavēt.”

Nemanot bija pagājušas divas stundas. Iizrādās, kapteinis Imants Vikmanis ir itin interesants sarunas biedrs un stāstītājs. Atvadoties piedāvāju aizvest kapteini līdz mājām Grīziņkalnā, bet viņš pieklājīgi atsakās. „Paldies, es iešu kājām, jāsporto. Tagad, kad vairs nevaru skriet, daudz staigāju. Visu mūžu esmu centies sevi uzturēt sportiskā formā.”

Kapteinis Imants Vikmanis aiziet raitā solī, bet es domāju, cik gandarīts var būt cilvēks, kurš paveicis sev uzdoto – kļuvis par kapteini, iemācījies angļu valodu un izaudzīnājis dēlu. Un domāju arī par to, ko viņš novēlējis topošajiem jūrnikiem: „Ja neesat nopietni domājis par darbu jūrā, neaizņemiet otra vietu! Savukārt tie, kas brauc jūrā, lai ir tai uzticīgi!”

Tik uzticīgi jūrai, cik uzticīgs tai bijis kapteinis Imants Vikmanis.■

Anita Freiberga

PALDIES, DAKTERĪT!

Tā saka viņas neskaitāmie pacienti, tā saka ne viens vien Latvijas jūrniece, tā saka viņas tuvākie draugi un arī visa Latvijas jūrniece sabiedrība.

„Jūrnikiem un mediķiem ir ļoti daudz kopēja – mēs nevaram būt individuālisti, jo no mūsu darba ir atkarīgi citi cilvēki. Ja mediķu komandā kāds kļūdās, citam šī kļūda ir jālabo un jāglābj situācija. Tieši tāpat ir jūrā – ja kāds kļūdās, briesmās var nonākt visa kuģa komanda. Dzīvē man bieži vien ir traucējusi lieta, ko iemācījos jūrā. Tas ir reglaments. Jūrniki to neapspriež, jūrniki to vienkārši pilda un apzinās, ja būs savādāk, sekas var būt ļoti bēdīgas. Jūrā katrs zināja savu vietu, savu pienākumu un savu atbildību, un neviens negaidīja, ka viņa darbu darīs cits. Krastā ir savādāk. Te bieži vien tiek uzdots jautājums: „Kāpēc viņš to nedara?” Bet es vēlējos, lai arī krastā cilvēki dzīvo tik skaidri, kā to prot jūrniki,” tā pirms vairākiem gadiem intervijā „Latvijas jūrniece” teica daktere Marta Aizsilniece.

„Mans vekaistēvs un brālis bija jūrniki, man vīrs bija jūrniece, ļoti daudzi draugi bija jūrniki, arī es pati esmu bijusi jūrniece un jūrniece sieva, tāpēc ar pilnu atbildību varu teikt, ka jūrniki ir pilnīgi citādi cilvēki, šīs profesijas ļaudis nav salīdzināmi ne ar vienas citas profesijas pārstāvjiem. Jūrniki ir ļoti patiesi. Es neesmu satikusi patiesākus un gaišākus cilvēkus par viņiem. Bet ir jāprot viņus saprast un jāvēlas to darīt.

Kad uz kuģiem strādāju par ārstu, arī man nācās pavadīt daudzus mēnešus prom no krasta. Toreiz vīri nāca tieši pie manis kā daktera kratīt sirdi, es biju tāds kā psihologs uz kuģa, kas ne tikai ārstē kuģa kaites un sirds problēmas, bet arī mēģina dziedēt jūrniece dvēseli un risināt viņa ikdienas problēmas. Jūrniki ir atrauti no savām ģimenēm, mīļajiem, bērniem, sievietēm un spiesti būt kopā ar pavisam svešiem īpatņiem (šo terminu lietoja mans vīrs, runājot par kolēģiem, un man šis apzīmējums ļoti patika). Parasti, kad man uznāka kāda *dusma*, mēģinu iedomāties, kā es justos ierobežotā telpā, sešus mēnešus pakļautības attiecībās ar divdesmit vai pat vairāk man līdzīgām sievietēm. Un nav iespēju aizbēgt. Tas psiholoģiski iedragā cilvēku, tāpēc uzskatu, ka jūrniki pelnījuši īpašu cieņu un uzmanību. Nemaz jau viņiem nav tik salda tā dzīvīte, kā no malas izskatās.

UZZIŅAI

Veselības aprūpes galvenā ārste Latvijas Jūras medicīnas centra Vecmilgrāvja slimnīcu vada no 1981. gada. AS valdes priekšsēdētāja no 2005. līdz 2009. gadam. No 1993. līdz 2010. gadam SIA „Jūras medicīna” valdes priekšsēdētāja. Strādājusi par galveno ārstu vietnieci sanatorijā „Liepāja”, par galveno ārstu Liepājas rajona centrālajā slimnīcā un par galveno ārstu Rīgas pilsētas Ostas slimnīcā.

1966. gadā absolvējusi Rīgas medicīnas institūtu. Ārsts neirologs.

Ļoti īpašs bija Liepājas laiks. Liepājnieki vispār ir tādi īpaši, un šī piederība viņus satuvina jebkurā pasaules malā. Lai gan neesmu dzimusi liepājniece, Liepājas pusē pavadīti visskaistākie gadi un joprojām Liepāju saucu par savējo, jo tur vēl arvien dzīvo mani vecie labie draugi, kuriem varu atļauties atklāti pateikt savas domas. Ar viņiem kopā nav jāizliekas vai jāliekuļo. Savulaik tajā jūrnieku vidē mums gāja visai jautri! Bijām progresīvi domājošu cilvēku kompānija, kas nebaidījās pateikt, ka karalis ir kails, nevis izkļūties, ka tā nav. Lielākoties tie visi bija ar jūru saistīti cilvēki, mani un mana vīra Jāņa kolēģi ar ģimenēm – Vistiņi, Einiņi, Dzērvē, Bojas, Jaunsleiņi, Gulbji, Ludāni, Mertenī, Baloži, Juškeviči, Laivinieki, kā arī Latvijā pazīstami kultūras cilvēki, piemēram, Juris Podnieks un Armīns Lejiņš.



Marta Aizsilniece.

Liepāja – tā ir jaunība, mīlestība, bērna dzimšana, draugi, bet jāteic, ka tagad, aizbraucot pie viņiem, jūtams tāds kā stīvums, kā nomāktība. Kādreiz mēs pratām priecāties, dziedāt un dejot, tagad vairāk katrs ierāvēs sevi, lai gan viņu materiālā labklājība ir augusi. Liepājā ir tāds teiciens: „Kas ir! Kas tevi plēš?!” Uzpurinot savus vecos draugus, to arī vienmēr saku. Ja kādu laiku neesmu ar viņiem satikusies, Aivars Boja man saka: „Tu sen neesi bijusi mūs nobārt!”

Es patiešām jutos novērtēta – man ir piešķirts Triju Zvaigžņu ordenis, un ordeni man ir pasniegti arī citos laikos. Es par to nekaunos. Vienīgi padomju laikā augstāko apbalvojumu Ļeņina ordeni nedabāju (*smejas*). Ja godīgi, tad mani neviena izjuta īpaši neskar. Jā, tajā brīdī tu esi uzmanības centrā, un tas neapšaubāmi ir liels gods. Bet nevarētu teikt, ka, saņemot ordeni, es kaut kā īpaši būtu jutusies, ka būtu gatava aiz prieka gaisā lēkt. Ir cita lieta, kas mani patiešām aizkustināja, un tā ir kolēģu atzinība. Paldies visiem, kas mani šim apbalvojumam izvirzīja. Tie bija jūrnieki un mani kolēģi mediķi, bet galvenais iniciators bija Jānis Birks. Apbalvojumi – tā ir ārišķība, svarīgākais, lai cilvēks ir godīgs. Un godīgi dara savu darbu. Vienalga, uz zemes, jūrā vai gaisā. Man pietiek ar apziņu, ka esmu varējusi cilvēkiem palīdzēt, un lielākais atalgojums ir bijusi pacientu uzticība un teiktais paldies. Es varu teikt, ka pacienti mani ir milējuši tāpat kā es viņus.”

UZZIŅAI

VĀRDA MARTA SKAIDROJUMS
Viņas asā uztvere un tiešums nevienu vien sanikno. Viņā apvienojas skarbums un maigums. Vēlēšanās krāt un tikpat viegli iztērēt. Neatkarību prot savienot ar cieņu. Ir laba stila izjūta. Vēlas, lai viņas darbs tiktu atzīts. Prot radīt sev patikamu dzīves filozofiju.

PAR DAKTERI UN JŪRNICI MARTU AIZSILNIECI

Kolēģis, Latvijas Jūras medicīnas centra valdes priekšsēdētājs Jānis Birks: „Man tiešām ir laimējies, ka blakus ir tāds kolēģis kā Marta Aizsilniece. Varu novēlēt ikvienam savā dzīvē sastapt tādu cilvēku, kāda ir Marta, un strādāt kopā ar tādu profesionāli, kāda ir daktere Aizsilniece: tik uzticams, tik erudīts, tik zinošs un tik cilvēcisks. Kopā ar viņu strādāt – tā ir bauda! Visiem novēlu satikt tik izcilu cilvēku un zinošu speciālistu kā daktere Marta Aizsilniece.”

Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters: „Kad sakām – Marta Aizsilniece, domājam – Jūras medicīnas centrs, kad sakām – Jūras medicīnas centrs, domājam – Marta Aizsilniece. Milzīga pateicība par iejūtību un sapratni, ar kādu viņa prot uzklausi cilvēku, slimnieku, pacientu. Domāju, ka vairāk nekā deviņdesmit procenti jūrnieku ir saskārušies ja ne ar dakteri Martu Aizsilnieci personīgi, tad, izejot veselības pārbaudi vai ārstējot kādu kaiti, ar viņas vadīto Jūras medicīnas centru gan. Dziļi cilvēciska un profesionāla, kas katra sirdij atradīs pareizo atslēdziņu – tāda manā skatījumā ir mūsu Marta Aizsilniece, arī Latvijas Jūrniecības savienības pamatlicēja. Un vēl milzīga pateicība par to, kā viņa prata rūpēties un uzturēt garu nedziedināmi slimajiem Miķelim Elsbergam un Gunāram Rosam, arī citiem, kuriem ir bijis nepieciešams dakteres Martas Aizsilnieces uzmundrinājums. Visi un vienmēr to ir saņēmuši. Paldies!”

Kapteinis Antons Ikaunieks: „Cepuri nost dakteres Martas Aizsilnieces priekšā! Viņa pati ir izgājusi jūru, tāpēc jūrnieku vajadzības un ilgas pazīst nevis no krasta, bet pēc būtības. Es viņu sauktu par jūrnieku psiholoģi, jo ne tikai tabletes ārstē, pareizi un laikā pateikts vārds reizēm ir labākās zāles!”

Kapteinis un Liepājas SEZ ostas pārvaldnieks Aivars Boja: „Labs cilvēks. To var teikt par daudziem. Kārtīgs cilvēks. Arī tādus vēl var atrast. Ja es par Martu teiktu šos vārdus, tad es par viņu neko nebūtu pateicis, jo Marta ir kaut kas vairāk. Marta ir savējais, komandas cilvēks. Marta ir draugs.”

Tie ir tikai daži īsi teikumi. Tikai dažu cilvēku domas, kas ar lielu mīlestību izteiktas par dakteri Martu Aizsilnieci. Dakterīt, ziniet, ka tā varētu turpināt vēl un vēl! Es tikai piebildīšu, ka Martas kundze tiešām atrod pareizos vārdus īstajā brīdī un spēj novērtēt otra cilvēka darbu. Nav bijusi vēl tāda reize, kad pēc jaunas „Latvijas jūrniecības gadagrāmatas” iznākšanas viņa man nebūtu teikusi: „Apsveicu jūs ar jauno grāmatu. Tas ir milzīgs darbs, ko esat paveikuši!”, un tādā brīdī es jūtos novērtēta.■

Ar cieņu, Anita Freiberga

AR LATVIJAS KAROGU SIRDĪ

„Visiem gribu novēlēt godīgu darbu, lai žurniecības lietas sakarīgi iet uz priekšu! Lai veicas visiem, kas tagad strādā šajā nozarē!”

Šos vārdus tālbraucējs kapteinis Bruno Zeiliņš teica 2004. gadā, atskatoties uz Latvijas Jūras administrācijas desmit gadiem. Toreiz vēl nezināju, ka tā būs mana pēdējā intervija ar pirmo Jūras administrācijas direktoru, pēc tam gan esam vairākkārt tikušies un pārmijuši dažus vārdus Latvijas Jurniecības savienības gada kopsapulcēs, uz kurām Bruno Zeiliņš brauca no savām „Līdumu” mājām Iršu pagastā. Sākot darbu pie jaunākās „Latvijas žurniecības gadagrāmatas”, bija jāatrisina viens ļoti svarīgs jautājums: kuram žurniecības darbiniekam šogad pateikt paldies par ieguldījumu Latvijas žurniecības attīstībā? Latvijas Jurniecības savienības valdes priekšsēdētājam Antonam Vjateram, pārējiem valdes locekļiem un gadagrāmatas veidotājiem nebija šaubu – tam jābūt Brunim, kā kapteini Zeiliņu sauca visi, kas viņu labi pazina, kas ar viņu kopā bija vagojuši Atlantiju, savās sirdīs pacēluši sarkanbaltsarkano karogu un veidojuši nacionālās žurniecības pārvaldes sistēmu. Biju apņēmības pilns vēl decembra beigās doties uz Iršu pagastu, lai tiktos ar kapteini, bet diemžēl nepaguvu. Intervijas vietā nācās rakstīt nekroloģu un teikt atvadu vārdus, jo 2011. gada 13. decembrī tālbraucējs kapteinis Bruno Zeiliņš bija devies



1994. gads. Bruno Zeiliņš Latvijas Jurniecības savienības valdes sēdē.



Latvijas Ostu padomē Jūrniecības departamenta direktors Jānis Butnors un Latvijas Jūras administrācijas direktors B. Zeiliņš.

mūžības jūrā. Jūrniecības sabiedrība bija izsista no līdzsvara: kā tas var būt?! Miris Bruno Zeiliņš! Šķiet, tas bija vēl vakar, kad mēs viņu satikām un ar viņu runājām. Tiesa gan, tikai spēcīga personība spēj radīt tādu klātbūtnes efektu un atstāt tik daudz gaišuma.

Savu pēdējo interviju Bruno Zeiliņš sniedza 2011. gada 11. novembrī laikrakstam „Kokneses Novada Vēstis” (KNV). Tuvojās Latvijas dzimšanas diena. Jautāts, vai Latvijas valsts svētki viņa ģimenē ir gaidīti, atbildēja: „Svētku svinēšana var būt divējāda – ar lielu skaļumu un patosu vai klusi un rimti. Es Latvijas svētkus svinu savā sirdī un domās.”

Šie pāris teikumi lieliski raksturo Zeiliņu, jo viņš nekad nav vēlējies un pratis būt ārišķīgs. Viņš vienmēr bija patiess.

NO INTERVIJAS LAIKRAKSTAM „KOKNESES NOVADA VĒSTIS”

„Esmu dzimis Rīgā 1939. gadā un līdz pirmajam dzīves gadam ar vecākiem dzīvojam Daugavgrīvas ielā. Tas bija laiks, kad pēc Ribentropa – Molotova pakta noslēgšanas Iršos dzīvojošie vācu kolonisti atstāja Latviju, un mans tēvs Iršos nopirka zemi, no pilsētnieka kļūstot par zemnieku. Pēc Pērses septiņgadīgās skolas beigšanas devos uz Rīgu, lai mācītos Rīgas 9. arodskolā. Kļuva par jaunāko stūrmani zvejas flotē un 1959. gadā sāku strādāt kolhozā „Enkurs” uz zvejas kuģa, tad iestājos Liepājas jūrskolā, kuru pabeidzu 1969. gadā. Es zināju, ko vēlos sasniegt, un mērķtiecīgi uz to gāju. Mūs, jaunos zēnus, jūras un



1995. gadā preses konference Satiksmes ministrijā. No kreisās: B. Zeiliņš, V. Legzdiņš, satiksmes ministrs Andris Gūtmanis un Reģīna Svirska kopā ar žurnālistiem.

kuģniecības zinībās apmācīja pieredzējuši skolotāji, kuri paši bija izbaudījuši jūras skarbos vējus. Man bija tā laime mācīties jūras astronomiju pie leģendārā virsnieka un Latvijas zemūdenes „Ronis” komadkapteiņa Hugo Legzdiņa, skolotāja ar lielo burtu. Viņš bija ļoti prasīgs, bet nekad nepazemoja. Atceros, ka uzdotos kontroldarbus nesām viņam uz mājām, pirmajam viņš ielika vienu balli augstāk nekā pēdējiem. Ar kapteiņa Hugo Legzdiņa iedotajām zināšanām studijas Kaļiņingradas augstākajā inženiertehniskajā jūrskolā nesagādāja nekādas grūtības.

1959. gadā sāku strādāt zvejnieku kolhozā „Banga”. Esmu braucis uz dažādiem ekspedīcijas zvejas kuģiem, iesākumā biju stūrmanis un vēlāk kļuva par tālbraucēju kapteini. Pirmajos gados zvejojām ar tikliem, pēc tam ar traljiem un riņķvadiem. Šajā darbā pavadīju divdesmit trīs gadus, tāpēc varu apgalvot, ka Atlantijas okeāna grunti pazīstu labāk nekā sauszemi. Viens reiss ilga simt piecdesmit piecas dienas, tik ilgi esot prom no mājām un ģimenes, bija vajadzīga izturība, stipra nervu sistēma un gara spēks. Uz kuģa vislabāk var iepazīt katra raksturu. Cilvēki, ar kuriem biju kopā dienu no dienas, kļuva par manu otro ģimeni. Vismagākie bija februāra pārgājieni uz Ņūfaundlendas sēkli, kur vētras ilga pat divdesmit piecas diennaktis. Pēdējais zvejas kuģis, ko vadīju, bija vidējais zvejas traleris „Pērle”. Garajos gados biju izpētījis un atklājis labākās zvejas vietas Atlantijas okeānā. Ļoti bieži par labāko zvejas vietu cīnījās pat trīssimt kuģu. Esmu pabijis daudzās pasaules valstīs – Zviedrijā, Dānijā, Anglijā, Šetlandes salās, Kanādā, Argentīnā, Angolā, Marokā, Senegālā, daudzkārt



1994. gadā jaunā loču kuterā „Daina” pirmais brauciens.

strādājām Džordža sēklī netālu no Amerikas krastiem. Nekad nekur nedrīkstējām iet vieni, vajadzēja iet vismaz trijatā, bija gadījumi, kad, izejot krastā, kāds no vīriem uz kuģa vairs neatgriezās. Vīru drosmīgo rīcību labi sapratu, bet pats par tādu soli neizšķīros, jo nekad nespētu dzīvot svešā zemē.

1978. gadā kļuva par Latvijas zvejnieku kolhozu savienības galveno kapteini, mūsu pārraudzībā bija visi zvejnieku kolhozi. Esmu strādājis dažādos amatos Zivsaimniecības ministrijā, pēc tam arī Jūras lietu ministrijā.”

Sākās Atmoda. Vajadzēja mainīt ne tikai valsts uzbūvi, bet arī cilvēku domāšanu. Un tas nebija viegli. Nevienam.

ATMODAS KAROGNESĒJS

(Saruna ar Bruno Zeiliņu žurnāla „Jūras Vēstis” pielikumā „Lagūna” 2004. gadā)

Kā atcerējās kapteinis Bruno Zeiliņš, kurš bija Latvijas Jūras administrācijas direktors no tās dibināšanas līdz pat 2000. gadam, kad tika palaists pelnītā atpūtā, pirmais Latvijas karogs jūrniecībā, vispirms jau apziņas līmenī, tika pacelts tieši Zivsaimniecības ministrijā.

Šeit arī veidojās nacionālā jūrniecības pārvaldes sistēma ar zvejas ostu kapteiņdienestiem pirmajās rindās. Tirdzniecības ostā tolaik valdīja pavisam cits noskaņojums. Kad izveidoja Jūras lietu ministriju, tā, apvienojot kapteiņdienestus, izveidoja Ostu galvenā kapteiņa dienestu, un visi Tirdzniecības ostas kapteiņi krēslus zaudēja, bet daudzi citi šā dienesta darbinieki tomēr savas darba vietas saglabāja. Pēc Jūras lietu ministrijas likvidēšanas viens no

galvenajiem uzdevumiem bija radīt Latvijas Jūras administrācijas sistēmu, un, kā apgalvoja Zeiliņš, tās izveidošanā nesavtīgu palīdzību sniedza Zviedrija, un šis valsts administrācijas sistēma arī tika ņemta par pamatu.

Taču B. Zeiliņš bija viens no tiem, kurš negribēja, nevarēja un līdz savas dzīves beigām nesamierinājās ar lēmumu, kas pārvilka svītru jūras lietām Latvijā. Viņa skatījumā Jūrniecības departaments Satiksmes ministrijā bija un palika tikai formāls pārvaldes mehānisms, tikai kāda sīka un nenozīmīga skrūvīte, nevis svarīgas tautsaimniecības nozares pārvaldes sistēma, kā tam pēc loģikas vajadzētu būt.

Kā liecina arhīva materiāli, jūrniecības speciālisti, nevēlēdamies padoties Jūras lietu ministrijas likvidēšanai, nolēma palīdzību meklēt pie Valsts prezidenta, tolaik Gunta Ulmaņa. Tie paši arhīva materiāli arī vēsta, ka prezidents B. Zeiliņu kā Jūrniecības savienības priekšsēdētāja vietnieku (priekšsēdētāja G. Šteinerta veselības stāvoklis vēl neļāva viņam aktīvi darboties) pieņēma, bet pēc audiences Zeiliņš paziņoja, ka viņš no tālākās cīņas par Jūras lietu ministrijas saglabāšanu izstājas. Kad jautāju B. Zeiliņam, ko tādu toreiz prezidents pateica, kas bija tas spēcīgais arguments, lai cīnītājs noliktu ieroci, Zeiliņš atzistas, ka tas īsti vairs nav palicis atmiņā. Vienīgais, ko viņš skaidri atceras, ir attieksme, kas pret Jūras lietu ministrijas pastāvēšanu bija noliedzoša. Taču bijis vēl kāds



B. Zeiliņš kopā ar kuteru „Pilots 2” kapteini Konstantīnu Gailišu.



B. Zeiliņš (no kreisās) un A. Ikaunieks LJS valdes sēdē.



1995. gads. Latvijas Ostu padome.

cits moments, kad varēja radīt jūras lietu ministra amatu Satiksmes ministrijā. Zeiliņam piezvanījis kāds no Ministru kabineta un teicis, lai steigšam iet pie Ministru prezidenta, kas tolaik bija Birkavs, jo viens ministra portfelis vēl esot brīvs. Nav bijis divu domu, ka tas jādara. Kad beigusies kabineta sēde, jūrniececības pārstāvji metušies Birkavam klāt, taču ar jautājumu „Uz kuriem jūs?” ceļu aizšķērsojis Edvīns Inkēns. Un lūdzis brīdi pagaidīt. Pēc krietnas pusstundas viņiem paziņots, ka jūrniececības pārstāvjiem tikšanās ar premjerministru nebūs. Tā tas arī beidzies.

Skatoties uz visiem procesiem, jau toreiz un ar laika distanci vēl jo vairāk nostiprinājusies pārliecība, ka pastāvējusi kāda direktīva, rīkojums vai lēmums, vienalga, kā to nosaukt, kas izkārtojis procesus jūrniececībā un ievirzījis tos kādam vajadzīgā gultnē.

B. Zeiliņš: „Citādi tas nevarēja būt. Arī vēlākā attieksme pret jūrniececību tikai apliecināja, ka netiek pieņemti valstij izdevīgi lēmumi, bet kaut kas kādam par labu tiek izkārtots. Iespējams, bija arī kāds spiediens no ārpuses. Ja tā padomājam, tad, saglabājot Latvijas milzīgo kuģu floti, Latvija kļūtu dižvalsts jūrniececības ziņā. Valsts līmenī sakārtojot „Latvijas kuģniecības” darbu un vispirms jau nodokļu sistēmu, Latvijai šajā biznesā īsti konkurentu nebūtu. Tāpēc floti vajadzēja iznīcināt, cik vien var, un aizbildniecība jūras lietu ministra izskatā bija neērtā, nevajadzīga un nepieļaujama. Nu kas gan var izskaidrot,



1999. gadā neformālā atmosfērā uz kuģīša notiek kārtējā Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās.

kāpēc tik ļoti, varētu pat teikt – noziedzīgi tika kavēta jaunās Jūrniecības politikas pieņemšana? Tā vietā, lai radītu labvēlīgus apstākļus kuģošanai, viss notika pavisam citādi. Joprojām nav atbildes, kāpēc Latvijas kuģus savulaik vajadzēja padzīt no mājām? Tā taču bija mūsu bagātība, kas varēja dot bagātu ražu valstij!”

Bet arī godīgu cilvēku nekad nav trūcis. Pirmais Jūras administrācijas vadītājs ar gandarījumu atcerējās tos laikus, kad darba bijis vairāk nekā saprašanas, kad visu vajadzēja sākt no nulles. Cilvēki centās, jo tolaik tiešām cilvēkos dega ne tikai patriotisma liesma, bet pat milzīgs patriotisma ugunsurs.

B. Zeiliņš: „Lielu darbu paveicām vēl pirms Jūras administrācijas izveidošanas. Domāju, ka, veidojot tādu struktūru kā Jūras administrācija, nevajadzēja un arī tagad nevajag neko izdomāt no jauna. Ir civilizētu valstu pieredze, no tās var paņemt labāko. Bet tas, ka Jūras administrācijā viena reorganizācija sekoja otrai, arī liecina par valsts attieksmi pret jūras lietām. Jūras administrācija jau nav ražošanas uzņēmums, bet struktūra ar lielām starptautiskām tiesībām, kuras darbs pamatu pamatos balstās tieši uz starptautiskām konvencijām un ir internacionāls.

Atceros, ka diezgan problemātiski Jūras administrācijas struktūrā iekļāvās Hidrogrāfijas un Glābšanas un meklēšanas dienests. Notika visai spēcīga berzēšanās, jo viņi cīnījās par savu autonomiju. Salīdzinājumā ar reālo darba apjomu



Satiksmes ministrs A. Gūtmanis un B. Zeiliņš.

Hidrogrāfijas dienestā strādāja neaptverami daudz darbinieku, tāpēc viens no pirmajiem uzdevumiem bija štatu samazināšana. Tas, protams, nevienam nepatika un neviens to neuzņēma ar sajūsmu. Ko darīt, man vajadzēja pieņemt nepopulārus lēmumus. Vēlāk gan viss norimās un iegāja normālās sliedēs. Visi samierinājās, jo saprata, ka atpakaļceļa nav. Ar Kuģu un Jūrnieku reģistru problēmu nebija, šie dienesti rāmi ieplūda lielajā upē un turpināja tecējumu.”

Ja nu ir kāda problēma, kas neļauj atvēzēties normālam darbam, tad kā pirmais allaž tiek minēts naudas trūkums. Izrādās, Jūras administrāciju naudas bads īpaši nav mocījis.

B. Zeiliņš: „Kad braucu uz šo sarunu, tieši atcerējos, kā tad mums bija ar naudiņu. Varu teikt, ka finansējuma mehānisms, kad mūsu rīcībā palika bāku un loču nodevas, bija ļoti veiksmīgs, pateicoties tam mēs paguvām daudz ko izdarīt. Rīga iztika ar saviem līdzekļiem un saimniekojot *izgāja pa nullēm*, mazās ostas un Liepāja varēja justies apmierinātas, jo tās saņēma finansējumu, par ko savukārt neapmierināta varēja būt un arī bija Ventspils, jo tieši šīs ostas nodevas pamatos veidoja tām finansējumu. Un summa nebija nekāda mazā. Ja atmiņa nevil, tad pārdaļīti tika kādi deviņsimti tūkstoši latu, ko tērēja algām, ostu padziļināšanai, bākām. Manā skatījumā šī naudiņa deva labu impulsu mazajām ostām.”

Uz patriotisma un nacionālā pacēluma viļņa esot, tolaik Jūras administrācijas naudiņas pietika vēl daudz kam citam – izglītībai, kultūrai un presei.



Satiksmes ministrs Vilis Krištopans un ES pārstāvis Ginters Veiss jaunā Rīgas kuģu satiksmes centra projekta prezentācijas reizē. Namatēva lomā B. Zeiliņš.

Savulaik Latvijas Jūras akadēmijas prorektore, tagad JA eksperte vides aizsardzības jautājumos Ģertrūde Aniņa atceras: „Brunis bija ļoti mierīgs un izturēts, arī nopietnās situācijās, kad nevarēja saprast – nu kur viņam tāds miers rodas? Viņš nekad nezaudēja savaldību. Viņam ir milzīgs nopelns Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanā. Protams, nebija jau viņš viens, bija komanda, kur katrs cilvēks bija ļoti nozīmīgs, un Brunis bija viens no tiem. Būdam praktiķis, jūrnieks un tolaik jau arī funkcionārs, viņš saprata izglītības būtību un nozīmi. Un ticēja, ka Latvijas Jūras akadēmija attīstīsies un kļūs par modernu pasaules līmeņa profesionālās jūrniecības izglītības augstskolu. Brunim bija autoritāte jūrnieku vidū, ja viņš teica savu „jā”, tad visi zināja, ka tā jābūt un tā būs! Kad sākās Jūrniecības savienības periods, viņš atbalstīja studentu iesaistīšanu savienībā un tās valdē – jaunajiem jānāk un jādara!”

NESAPRASTAIS UN NENOVĒRTĒTAIS

Intensīvā darbā aizskrēja vairāki gadi. Deviņdesmito beigās sāka pūst jaunas vēsmas.

Kā liecina LJA un Satiksmes ministrijas dokumenti, 1997. gada decembra beigās satiksmes ministrs Vilis Krištopans ierosinājis izveidot darba grupu valsts akciju sabiedrības „Latvijas Jūras administrācija” restrukturizācijai, un šāds lēmums bija pieņemts pēc Ventspils brīvdostas valdes 14. novembra sēdes, kurā kā viens no ostas valdes locekļiem piedalījās arī satiksmes ministrs.



1995. gads. Latvijas Ostu padome.

Administrācijas pārveidi un gandrīz visu administrācijas funkciju nodošanu ostām ierosinājis Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs, Ventspils mērs Aivars Lembergs. Bija paredzēts likvidēt arī Ostu attīstības fondu, no kura naudu saņēma galvenokārt mazās ostas. Administrācijas direktors Bruno Zeiliņš toreiz uzskatīja, ka no V. Krištopana kā valdības pārstāvja puses tā ir valsts interesēm nelojāla rīcība. „Nevar vienas brīvostas valde apsēsties pie galda, izlemt par valsts uzraudzības un kontroles institūcijas restrukturizāciju, pagriezt visu par simt astoņdesmit grādiem, kārtējo reizi nojaukt to, kas ir iestrādāts, neņemot vērā pašas Jūras administrācijas viedokli. Tā jau nav vērtēšanās tikai pret vienu konkrētu iestādi, kas realizē valsts intereses. Šie plāni vērsti uz valsts kontroles un uzraudzības samazināšanu ostās. Restrukturizējot jeb decentralizējot šo sistēmu, kontroles un uzraudzības funkcijas sadalot pa ostām, skaidrs, ka katra osta agrāk vai vēlāk nostāsies uz sava ceļa un šos jautājumus risinās dažādi,” intervijā laikrakstam „Diena” toreiz teica B. Zeiliņš.

B. Zeiliņš: „Ventspils tik ilgi bija neapmierināta, kamēr savu panāca. Administrācijā notika kārtējā reorganizācija, kopā ar naudu ostās atgriezās kaptein dienests un loči. Patiesībā situācija ir muļķīga, jo kapteiņa dienests pēc būtības ir virskontrole kuģošanas drošības un navigācijas jautājumos. Pirmajā vietā ir drošība, un tikai tad var runāt par biznesu. Bet kurš tad šīs dienas situācijā pieļaus, ka ostas kapteinis nostājas kuģošanas drošības pozīcijās, ja svarīgs ir bizness? Neievest kuģi taču nozīmē ciest zaudējumus. Un vai tad tas ir pareizi, ka ostu pārvaldnieki sēž Jūras administrācijas padomē un lemj



1997. gada 18. jūnijā Igaunijas Jūrlietu padomes vadītājs Kalle Pedags, JA direktors B. Zeiliņš un Lietuvas JA direktors Jozs Darulis noslēdz līgumu par Baltijas valstu sadarbību jūrniecībā.

nopietnas lietas, protams, vispirms prātā paturot savu ostu intereses? Nav jau teikts, ka nebūtu pieņemti un arī tagad netiek pieņemti saprātīgi lēmumi, bet var taču gadīties, ka kāds ietiepjas.”

Bija lietas, kuras kapteinis Zeiliņš atcerēties negribēja un par kurām arī runāt nevēlējās, taču varēja just, ka tās viņam sagādājušas rūgtus brīžus un likušas ciest. Par to liecināja tāds dīvains spīdums acīs. Viņš tikai noteica: „Lai paliek. Tagad nav vērts vicināt dūres par to, ko neizdevās izdarīt. Bet objektivitātes tomēr pietrūka, dominēja politika.”

Taču par paveikto bija gandarījums un jākaunas nebija. Īpašs prieks viņam bija par mazajām ostām, kam tika iedota sēklas nauda, un saprātīgākie saimniekotāji to ir pratuši novērtēt un izmantot.

Zeiliņš savulaik strādājis pie sešiem ministriem – Zaksa, Jankovska, Dandzberga, Gūtmaņa, Krištopana un Gorbunova. No viņiem jūrlietām visatvērtākais, protams, bija Dandzbergs, bet visgrūtāk gājis ar Gūtmani. „Mums abiem nekādi nesapāsēja,” teica Zeiliņš. Esot bijusi nesaprotama un nevajadzīga rīvēšanās. Bet kā lielāko murgu bijušais JA direktors atcerējās Ostu attīstības fondu, kas personiski viņam sagādājis visvairāk nepatīkšanu. „Fondam kā tādām jau nebija nekādas vainas, bet tā administrēšana sagādāja galvassāpes,” teica Bruno Zeiliņš. „Mums viss bija uzkrāts un par visu bija jāatbild. Atceros, ka reiz grāmatvede neuzmanības dēļ Finanšu ministrijā bija iesniegusi nepareizus ciparus, par kuriem pēc tam vēl ilgi nespējām izskaidroties. Tie bija lieki *krenči* administrācijai, vislielākās nepatīkšanas sagādāja nemītīgās aizdomas par naudas nepareizu izmantošanu. Uz ostām brauca komisijas, mērija un pārmērija. Es gan domāju, ka apzināti mēs naudu lieki netērējām.”

ZEMNIEKS AR JŪRNIKĀ SIRDĪ

Kopš 2000. gada kapteinis un jūrniece Bruno Zeiliņš pilnībā izkāpa krastā un kļuva par zemnieku – ar zemnieka priekiem, bēdām un rūpēm. Valāspriekiem, kā pats atzina, pietrūkstot laika.

No intervijas „KNV” 2011. gada 11. novembrī: „Mans tēvs pēdējos dzīves gadus pavadīja manā mājā Rīgā. Pārceļoties no Iršiem, viņš pārdeva zemi



un „Līdumus”, tas viņam nenācās viegli, jo te, Iršos, tēvam palika viss, ko viņš bija izlolojis un savām darba rokām izveidojis. Esmu turējis viņam doto solījumu atgriezties Iršos un turpināt viņa iesākto. 1993. gadā Iršos iegādājos zemi un izveidoju zemnieku saimniecību, ko nosaucu tāpat kā savu vecāku mājas – „Līdumi”, un mana zeme tagad ir netālu no vecajām mājām. Pamazām uzcēlām kokzāģētavu un liellopu kūti. Mājas gan vēl man nav, mitinos treilerī, bet neatmetu domu par mājas celtniecību. Pirmajos gados kokzāģētavā notika liela rosība, un vietējiem cilvēkiem bija darbs. Pašreiz nodarbojos tikai ar lopkopību, pienu nododu Rīgas piena kombinātā. Manā saimniecībā strādā pieci vietējie iršenieši, un es esmu ļoti apmierināts ar viņu veikumu. Lai arī sākumā ar strādāt gribētājiem gāja raibi, tagad varu teikt, ka man ir paveicies ar krietniem darba darītājiem.”

2000. gads. JA kolektīvs tiek iepazīstināts ar jauno vadītāju Ansi Zeltiņu, kuram stūres ratu nodod bijušais priekšnieks B. Zeiliņš.



B. Zeiliņš kopā ar kolēģiem, pensijā aizejot. Par lielo ieguldījumu JA izveidē viņš saņem SM pateicības rakstu.

„Esmu zvejnieks un ar to lepojos, bet vienmēr esmu izjutis, ka ir pastāvējis un arī tagad pastāv uzskats, ka tirdzniecības flotes jūrnieceki ir inteliģentāki

un zinošāki. Lieliski zinādamas zvejnieku dzīvi, es tam negribētu piekrist, jo zvejnieki ir pratuši atrast savu vietu starptautiskajā darba tirgū, arī uz ārvalstu kuģiem. Īpaši augstas klases speciālisti ir izrādījušies zvejas flotes mehāniķi, kuri spējuši veikt tādus remonta darbus, par kuriem pat rūpnīcā groza galvu un brīnās. Tāpēc ļoti gribētos, lai netiek noniecināts neviena cilvēka godīgi padarīts darbs," savulaik teica kapteinis Zeiliņš.

Iršu saimniecība atrodas tālu no jūras un jūrniecības procesiem, bet tas gan neliedza atcerēties aizgājušo un pārdzīvoto, tas jau nekur nepazuda. Lai arī pats apgalvoja, ka jūras lietas noliktas malā, jūra tomēr joprojām bija sirdī. „Arī vecie kolēģi nekur nepazūd, ar viņiem vienmēr prieks satikties un ir ko pārrunāt. Uzskatu, ka tie draugi, kas iemantoti jaunībā, plecu pie pleca ejot jūrā, paliek draugi uz mūžu, un nav svarīgi, cik gadu pagājis, kad satiekamies, viss ir kā senāk, dzirksti joki un raisās atmiņas. Vēl pavisam nesen (2011. gada Miķeļos – red.), mēs, kas reiz strādājuši zvejnieku kolhozā „Banga”, satikāmies Rojā, kur apbedīts „Bangas” dibinātājs, priekšsēdētājs un kapteinis Miķelis Lisments.”

Bruno Zeiliņš līdz pēdējai dzīves dienai bija Jūrniecības savienības biedrs un, lai gan uzskatīja, ka nav tiesīgs spriest par lietām, ko īsti vairs nepārzina, jo aktīvi nav jūrniecības procesos iekšā, par vienu joprojām bija dzelžaini pārliecināts – Jūras lietu ministrija un flote bija jāsaglabā!

SAVĒJO ATMIŅĀS

Brunis bija šarmants vīrietis, stalts, viņam piestāvēja forma, un nav noslēpums, ka viņš ļoti patika sievietēm. Taču galvenais jau nebija viņa ārējais tēls, bet gan viņa iekšējais spēks, savaldība, pārliecība par sevi un spēja pārliecināt citus. Visi, kas pazina Bruno Zeiliņu, viņu raksturo īsi un kodolīgi – goda vīrs. Bijušie kolēģi atzīst, ka Zeiliņš bija stingrs priekšnieks, bet arī labsirdīgs un saprotošs. Taču reizēm pārlietu uzticējās cilvēkiem, par ko pašam arī nācās ciest.

No JA izdevuma „Jūrnieks”

Kapteinis Ludis Kārlis Kalvišķis: „Bruni pazinu jau tad, kad viņš bija Zvejnieku kolhozu savienības flotes kapteinis un es biju kolhoza kapteinis. Viņš bija ļoti stingrs un prasīgs, taču es nekad neesmu dzirdējis, ka Brunis būtu pacēlis balsi. Viņš bija īsts jūrnieks un goda vīrs, cepuri nost. Vienmēr ļoti mierīgs, vienmēr visus uzklausa. Ļoti principiāls – ja kaut kas bija jāizdara, lai būtu kuģošanas drošība, viņš nekad nepiekāpās, līdz panāca savu. Viņš nekad neliecās un nekad nepadevās. Un nekad ne par ko nesūdzējās, gāja un darīja līdz pēdējam.”

Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vajters: „Domāju, ka tiem, kuri pazina Brunu, ir stipri līdzīgs viedoklis: viņš bija kārtīgs vecis,



1997. gads. Baltijas valstu jūrniecības speciālisti Rīgā.

vīrs kā ozols un īsts darbarūķis. Es Bruni pazinu jau no septiņdesmito gadu vidus, kad viņš vēl gāja jūrā. Mēs dzīvojām kaimiņos, kopā strādājām un kopā dzērām šņabi!

Brunis bija ļoti patriotiski un nacionāli noskaņots vīrs, kuram nepiemita kompromisu māksla. Kad vēl tikai gaisā virmoja Jūras administrācijas reorganizācijas ideja, visiem bija skaidrs, kas šajā procesā ir ieinteresēti, tāpēc aizvedu uz Jūras administrāciju dažus sev ļoti labi pazīstamus cilvēkus, kuri varēja ietekmēt tālākos procesus. Lai viņi iepazīstas ar administrāciju un cenšas izprast tās būtību, lai apzinās un saprot, ka nevajag visu sagraut. Toreiz Brunis bija tiešs un teica visu, ko domāja. Viņš bija pārāk godīgs cilvēks, kurš tā arī neapguva politiskos un diplomātiskos smalkumus. Bet tādi nelokāmi cilvēki reizēm tiek uzskatīti par traucējošiem."

Kapteinis Alberts Evertovskis atceras: „Brunis bija goda vīrs, ar stingru stāju, viņš nelocījās kā niedre vējā. Kad viņam bija jāaiziet no Jūras administrācijas un bija citi darba piedāvājumi, viņš bija par lepnu, lai tos pieņemtu, tāpēc nepazemojās un labāk aizgāja uz savu lauku saimniecību. Atceros, viņam bija kārtīga spēkavīra rokas! Spartakiādēs roku laušanās cīņās viņš vienmēr visus nolauza! Lai arī Brunis bija kļuvis par zemnieku, sirdī kā bijis, tā palika īsts jūrnieks!”

Kapteinis Artūrs Brokovskis: „Mēs satikāmies 1996. gadā, kad Jūras pasažieru stacijā tika svinēti Jūras svētki. Tolaik jūrnieku un zvejnieku svētki jau bija apvienoti un tika atzīmēti vienā dienā. Zeiliņu interesēja profesionāli ar

starptautiskās kuģošanas pieredzi un svešvalodu zināšanām. Todien mans kuģis „Akadēmiķis Hohlovs” stāvēja turpat tuvumā – remonta bāzes piestātnē. Es viņu ielūdzu pacieņoties uz kuģa, lai parunātu par jūrniecības lietām, un mūsu sarunas rezultāts bija tāds, ka Zeiliņš mani, tā teikt, noņēma no kuģa komandtiltiņa. Jūras administrācijā piekritu pastrādāt neilgu laiku, kas izvērtās vairāk nekā desmit gadu garumā. Jūrniecības jautājumos B. Zeiliņam nebija vienas dienas skatījuma, viņš prata raudzīties nākotnē. Tieši Zeiliņa laikā Engurē, Mērsragā un Pāvilostā uzbūvēja ostu kapteiņdienestu ēkas, pilnīgi no jauna tika izveidota un ieviesta Kuģu satiksmes vadības sistēma (VTS) Rīgas un Liepājas ostās, modernizēta Ventspils VTS, uzsākts darbs pie Globālās jūras avāriju sakaru sistēmas (GMDSS) izveidošanas. Kad kļuva aktuāls jautājums par Latvijas jūrnieku kompetences atbilstību IMO noteiktajiem standartiem, Zeiliņš darīja visu, lai sakārtotu ar jūrnieku sertificēšanas sistēmas ieviešanu saistītos jautājumus. Ar Bruno Zeiliņu bija viegli runāt par profesionālajām jūrniecības nozares lietām, jo viņš pats bija jūrniecības nozares profesionālis un patriots. Tagad var tikai patiesi nožēlot, ka viņa ieguldījums netika pienācīgi novērtēts. Bruno Zeiliņam bija tālejoši plāni, kuriem diemžēl nebija lemts īstenoties, tomēr jāatzīst, ka daudz no viņa iecerētā vēlākajos gados Jūras administrācija tomēr paveica.”

PALDIES!

„KNV” Bruno Zeiliņš ir teicis: „Es ļoti vēlētos, lai bērni turpinātu manu darbu, jo viss, ko es daru, ir domāts viņiem. Man ir pieci bērni, pirmajā laulībā piedzima dēls un meita, otrajā – divi dēli un meita, esmu sagaidījis divus mazbērņus. Jaukākie brīži ir tad, kad visi atbrauc uz Iršiem – brāļi, māsas un bērni ar ģimenēm. Visbiežāk satiekamies kapusvētkos, jo Iršu kapsētā atdusas mani vecāki.”

Nu Iršu kapsētā saviem vecākiem blakus ir arī viņu dēls – kapteinis, jūrnieks, zvejnieks un zemnieks Bruno Zeiliņš, kuram Latvijas jūrniecības sabiedrība ir palikusi parādā „Paldies!”.

Par darbu, par cilvēciskumu, par stipro raksturu, par stingro rokas spiedienu un patiesajiem vārdiem. Par gaišumu, ko Bruno Zeiliņš ir atstājis ikvienam, kurš kaut reizi viņu ir saticis.

Paldies tev, kapteini Zeiliņ, par ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā!■

Anita Freiberga

SŪRĀ DARBĀ PAVADĪTS MŪŽS

ATCEROTIES MIHAILU MIHEJEVU

Dabas likums nosaka, ka mēs neesam mūžīgi uz šīs pasaules. 2012. gadā kuģu mehāniķim Mihailam Mihejevam paliktu 70 gadu. Viņa diemžēl vairs nav. 2010. gada maijā viņš aizgāja...

Jūrnieka, kuģu mehāniķa Mihaila Mihejeva darba gaitas īsumā aprakstītas Rīgā izdotajā enciklopēdiskajā izdevumā „Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000”, bet gribas pastāstīt vairāk par *foršu veci*, kā mēs, nodaļas cilvēki, par viņu teicām. Katram ir savas atmiņas, ļoti personiska pieredze saistībā ar Mihailu jeb Miķeli, kā viņu sauca tuvākie kolēģi un mēs, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieki.

Par ievērojamiem Latvijas jūrniekiem liecības tiek vāktas, pētītas un apkopotas jau sen. „Latvijas jūrniecības gadagrāmātā” un dažādos ar jūrniecību saistītos izdevumos muzeja darbinieki stāsta par cilvēkiem, kas kuģniecības nodaļai ir interesanti, un par vērtīgiem materiāliem, kuri nākuši

klāt kā dāvinājumi no kādreizējiem kapteiņiem, stūrmaņiem un mehāniķiem. Katra latviešu kuģinieku dāvināta lieta, kas nodota muzejam, ir uzskatāma par vērtīgu vēstures liecību un dod ieskatu jūrnieku likteņos, Latvijas kuģniecības vēsturē. Muzejā izveidoti vairāku cilvēku fondi. Pēdējais dāvināto kolekciju vidū ir 2011. gada dāvinājums, kas saistīts ar kuģu mehāniķi Mihailu Mihejevu.

Ir cilvēki, ar kuriem tiekoties ik reizi uzvirmo prieks. Tāds vienmēr ir bijis laulātais pāris Māra un Mihails Mihejevi. Jūrniecības nodaļas darbinieki ar Mihailu ir tikušies lielākos un mazākos svētkos un notikumos Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, Latvijas Jūrniecības



Mihails Mihejevs, 1966. gads.



Mihaila Mihejeva 1. klases mehāniķa diploms.

savienības rīkotajās kopsapulcēs un vēl citos ar darbu saistītos pasākumos. Muzeja darbiniekiem tās ir atmiņas par sirsniņu cilvēku, kas nekad nepaies garām, vienmēr aprunāsies un uzsmaidīs.

Pagājušā gada augustā ciemojāties Vecākos Mihaila un Māras nesen uzceltajā mājā. Māras kundze mūs sagaidīja autobusa pieturā, un kopīgi devāmies uz viņas māju. Māra cienāja mūs ar kafiju un saldējumu. Pēc tam pastaigājāmies un baudījām skaisto laiku jūras malā, sarunājoties par dzīvi un daudz ko citu. Pēc pastaigas ieturējām pusdienas – gaiļņu žuljēnu. Nu jau vairāk nekā gadu Māras kundze ir viena. Mihailam tuvajiem cilvēkiem zaudējuma sāpe vēl ir asa un dzeloša. Jūrniecības sabiedrībā Māru pazīst ikviens, jo viņa ilgušus gadus strādājusi par ekonomisti Mangaļu kuģu remonta rūpnīcā un Latvijas Zvejnieku kolhozu savienības Starpkolhozu ražošanas un apgādes uzņēmumā. Pēc Latvijas neatkarības atgūšanas viņa sāka strādāt Latvijas Jūrniecības savienībā un joprojām tur strādā par galveno grāmatvedi. Kopā ar mīloto cilvēku aizvadīts brīnišķīgs mūžs, taču dzīves ritums nav bijis gluds. Gaidot mūs, viņa ir sameklējusi daudz materiālu par savu dzīvesbiedru.

Māras un Mihaila dzīves ceļi krustojās jau skolas gados Vecmīlgrāvī – viņi abi mācījās Rīgas 31. vidusskolā. Kad skolā apvienoja divas paralēlās 10. klases, viņi kļuva par klasesbiedriem. Abi salaulājās 1963. gada 22. jūnijā Ļeņingradā, kur Mihails studēja Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā. Sekoja skaisti studiju gadi Latvijas Valsts universitātes



Mihails Mihejevs, 70. gadu beigās.



Mihails Mihejevs (pa kreisi) Latvijas Jūras akadēmijas izlaidumā uz kuģa „Misisipi”, 2001. gads.

Ekonomikas fakultātes studentei Mārai un topošajam jūrniekam Mihailam.

Arī laiks, kad Mihails gājis jūrā, nav bijis mazs. Katra aizbraukšana bija kā šķiršanās, bet atkalredzēšanās bija liels prieks abiem. Viņi kopā ir vadījuši daudzus gadus, taču zelta kāzas nepiedzīvoja. Lai cik grūti kādreiz ir bijis, cilvēku attiecības ir līdzīgas kā Latvijas daba – te uzspīd saulīte, tad sabiezē mākoņi, kādreiz pat uznāk negaiss. Bet tad mākoņi izkļīst un atkal spīd saule. Laulībā izaudzinajuši divus dēlus, sagaidījuši divus mazdēlus, kuri nu jau ir studenti.

Daudzus tā jūra paņem, jo tur ir burvība un spēks. Arī Mihails Mihejevs vairāk nekā

30 sava mūža gadus veltīja darbam jūrniecībā. Braukts ir jūrā un strādāts arī krastā. Materiālu klāsts, kuru mums sagatavojusi Mihaila dzīvesbiedre, ir ļoti plašs. Tās ir fotogrāfijas, personīgās lietas, profesionālo darbību un izglītību apliecinoši dokumenti vēsturiski dažādos laikos, kvalifikācijas un kompetences sertifikāti. Fotogrāfijas, kurās redzams jaunais kuģu mehāniķis pēc augstākās jūrskolas beigšanas, uz Rīgas traleru un refrižeratoru flotes bāzes kuģiem un sadzīves brīžos, papildina Māras komentārs. Interesanta liecība jūrnieka gaitām pasaules jūrās ir padomju jūrnieka pase, jūrnieka grāmatīņas, izdotas gan Padomju Latvijā, gan Libērijā, gan Panamā. Lasot un šķirstot dokumentus, raugoties fotogrāfijās un sarunājoties ar Māru Birutu Mihejevu, ir jādodomā par spēcīgu personību, par gaišu, uzņēmīgu, prasīgu, stingru un gudru cilvēku, savas dzimtenes un profesijas patriotu. No apjomīgā



Mihails Mihejevs (pa kreisi) un Gaidis Andrejs Zeibots enciklopēdijas „Latvijas jūrniecebas vēsture 1950–2000” atvēršanas svētkos Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, 2003. gads.



Konstantīns Gailišs, Mihails Mihejevs (vidū) un Māris Toms Vilips enciklopēdijas „Latvijas jūrniecebas vēsture 1950–2000” atvēršanas svētkos Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, 2003. gads.

fotogrāfiju un dokumenta klāsta pēc Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbinieku lūguma vairāki nonāks muzeja īpašumā un paliks jūrniecebas vēsturei.

Pagājušā gadsimta 90. gados Latvijas jūrniecekiem un jūrnieceības iestāžu darbiniecekiem tika veidoti jauni formas tērpi. Kuģinieku apģērbu kolekcija pēdējos gados ir ievērojami papildinājusies. Šajā reizē jaunieguvums ir jūrnieceka svētku un ikdienas



Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Antons Vjaters, Māra Biruta un Mihails Mihejevi sveic Ilzi Bernsoni jubilejā, 2006. gads.

formas tērps un cepure, ko Mihails Mihejevs valkāja, strādājot Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijā par kuģu kontroles inspektoru. Vērtīgs ieguvums ir Admirāļa S. Makarova Augstākās inženieru jūrskolas audzēkņa krūšu nozīme, kuru par piemiņu skaistajiem studiju gadiem viņš nēsāja pie Latvijas Jūras administrācijas formas tērpa. Krievijas augstskolā kuģu vadītāju un kuģu mehāniķu diplomus ir ieguvuši daudzi Latvijā zināmi un cienjami jūrniecības darbinieki, bet Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas faleristikas (nozīmīšu) kolekcijā šī nozīme pagaidām ir vienīgā tāda starp vairāk nekā 60 citām par jūrniecības tēmu. Kolekciju papildinās arī Latvijas valsts I šķiras mehāniķa krūšu nozīme. Tā atjaunota 90. gados, izdarot nelielas izmaiņas PSRS dibinātajā 1. šķiras mehāniķa krūšu nozīmē.

Mihaila Mihejeva dzimta no tēva puses ir nākusi no Novgorodas apgabala Krievijā – vietas, kur rietumos tas robežojas ar Pleskavas apgabalu. Sādzā Ugļi 1879. gadā piedzima vecāmāte Efemija Grigorjeva Grigorija meita. Ģimene no 1899. gada dzīvoja Rīgā. Sākoties Pirmajam pasaules karam, tā devās uz Krievzemi, kur laulībā ar Foku Mihejevu, Mihaila vectētiņu, piedzima dēli Vasiljs, Mihails un meita Jekaterina. Pēc kara Mihaila vecvecāki ar bērniem atgriezās Latvijā, kuru uzskatīja par savu dzimteni. Mihejevu ģimēni ir skāruši abi pasaules kari, kas mainīja dzīvi ļoti daudziem cilvēkiem, arī

Mihaila vecākiem. Viņi bija dažādu tautību cilvēki – tēvs krievs, dzimis 1920. gadā Barnaulā, māte latviete Silva Anna Vaščenko, ticīga katoliete, dzimusi 1918. gadā Krāslavas rajonā. 1941. gadā, sākoties karam, Mihaila tēvu (arī Mihailu) vācieši apcietināja un mātei paziņoja, ka viņš atrodas izsūtījumā Krievijā, tāpēc jaunā sieva devās ceļā pie vīra, un 1942. gada 8. janvārī Čelabinskā piedzima Mihails. Tikai 1945. gadā pēc atgriešanās Latvijā māte uzzināja, ka viņas vīru 1944. gada 5. janvārī Centrālcietumā nošāvuši vācieši. Viņam bija tikai 24 gadi.

Skolas gadi Mihailam pagāja Vecmīlgrāvī. Kad bija pabeigta vidusskola, vajadzēja domāt par tālāku izglītību vai mācīties amatu. Priekšstatu par profesiju bija devis matroža darbs Rīgas zvejas ostā, kur viņš sāka strādāt 1958. gadā. Nekādu citu aicinājumu kā iet jūrā jauneklis nejuta, tāpēc iestājās Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā (tagad Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmija Sanktpēterburgā) Kuģu mehānikas fakultātē. Profesijas izvēli noteica arī materiālais stāvoklis: ģimenei neklājās viegli, jo māte dēlu audzināja viena pati, bet jūrniecības mācību iestādēs bija bezmaksas mācības, kopmītne, apģērbs un uzturs.

Beidzis augstskolu, Mihails pēc valsts sadales atgriezās Latvijā un sāka strādāt Rīgas traleru flotes bāzē. Sākās garais ceļš uz jūru. No 1967. līdz 1969. gadam viņš bija mašīnists un mehāniķis uz motorkuģiem, vēlāk bāzes tehniskās daļas vecākais inženieris, no 1971. līdz 1974. gadam strādāja par kuģu mehāniķi Rīgas refrīžeratorflotes bāzē, pēc tam līdz 1981. gadam bija



Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas kuģu kontroles inspektora Mihaila Mihejeva ziemas darba žakete un cepure, 20. gs. beigas un 21. gs. sākums.



Latvijas Jūras administrācijas darbinieka Mihaila Mihejeva formas tērps, 21. gs. sākums.

Latvijas Zvejnieku kolhozu savienības flotes tehniskās ekspluatācijas nodaļas priekšnieka vietnieks, flagmaņmehāniķis. 1981. gadā viņš ieguva 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu. Vairākus gadus Mihejevs bija grupas inženieris Rīgas traleru flotes bāzē, brauca par 2. mehāniķi uz Rīgas refrīžeratorflotes bāzes kuģiem. Sākumā bija braucieni uz Ziemeļjūru, tad Norvēģu jūru, Džordža sēkli, Lielo Ņūfaundlendas sēkli, Labradoru. Tie bija labākie zvejas rajoni, kur zvejoja mencas, siļķes, skumbrijas un citas zivis. Vēlākos gados Latvijas zvejas kuģi devās mēnešiem ilgās ekspedīcijās uz Ziemeļamerikas krastiem un pāri ekvatoram uz Āfrikas piekrasti. Astoņdesmitajos gados Mihails kādu laiku strādāja Somālijā, tad Angolā. Reorganizējot Rīgas traleru flotes un Rīgas refrīžeratorflotes bāzes, 1987. gadā nodibināja jaunu zvejniecības organizāciju, vēlāk akciju sabiedrību „Rīgas transporta flote”, kurā Mihails Mihejevs strādāja par 2. un vecāko mehāniķi uz refrīžeratorkuģiem „Dimants” un „Roņu sala”.

Pirmajos gados pēc Latvijas valsts neatkarības atjaunošanas M. Mihejevs bija Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktora vietnieks, bet vēlāk kā daudzi Latvijas jūrnieki nolīga darbā uz ārzemju kuģošanas sabiedrību kuģiem.

No 1998. gada līdz pat sava darba mūža pēdējai dienai Mihails Mihejevs strādāja Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijā par vecāko kuģu kontroles inspektoru, pārbaudīja kuģu korpusu izturību, ritošās daļas un kuģu tehnisko stāvokli.

Notikumi paši ienāk cilvēka dzīvē. Mehāniķis Mihejevs bija sava aroda pratējs – profesionālis, tāpēc viņu uzaicināja strādāt Latvijas Jūras

akadēmijā par lektoru un Kuģu mehāniķu nodaļas docentu. No 1998. gada viņš lasīja lekciju kursu „Kuģu remonta tehnoloģija”. Daudzu studentu atmiņā pasniedzējs paliks kā pieredzes bagāts jūrniece, dzīves gudrs vīrs, kurš topošos jūrniekus ne tikai ievadīja jūrniece zinībās, dalījās zināšanās un bagātīgajā pieredzē, bet arī palīdzēja topošiem kuģu mehāniķiem izprast profesijas nopietnību, jo jūra necieš gadījuma cilvēkus.

Jūrniecekam Mihejevam bija nopietna attieksme pret darbu, viņš bija jūrniece sabiedrībā ļoti pazīstams un cienīts cilvēks ar aktīvu dzīves pozīciju, stipras gribas cilvēks, liels optimists, ļoti korekts, taisnīgs un godīgs visos amatos. Pēc Latvijas neatkarības atgūšanas viņš allaž bija starp tiem, kuri reāli darbojās, lai jūrniece nozarei Latvijā būtu nākotne. Mihails Mihejevs bija viens no Latvijas Jūrniece savienības dibinātājiem, valdes loceklis.

Pieredzes bagātajam jūras vīram bija ne tikai nopietna attieksme pret darbu, bet arī savas attieksmes ar Dievu. Dzīvē Mihails nav bijis liels baznīcā gājējs, interese par mūžības jautājumiem un Dievu, cilvēka eksistences jautājumiem viņam nāca pēdējos dzīves gados. Iespējams, ka tā ir dvēseles apskaidrība, pēc kā mūža vakarā mēs visi tiecamies. Baznīca kuģu mehāniķim bija svētdienas rituāls, īpaša vieta, kur viņš smēlās spēkus. Mihails Mihejevs bija Sarkandaugavas Rīgas Kristus Karaļa baznīcas draudzes loceklis. Viņš ziedoja līdzekļus baznīcas atjaunošanai. Šeit notika arī atvadišanās no jūrnieka. Ardievas teikt nāca daudzi – kolēģi, Latvijas Jūras akadēmijas studenti, tuvie un mīļie. Pie baznīcas atrodas Sv. Jāzepa kapi. Tur dus māte un tur tagad mieru radis arī viņš, viens no stiprajiem vīriem, kuru mīlēja jūra. Paturēsim viņu gaišā piemiņā!

Pateicos Mārai Birutai Mihejevai par dāvinājumu muzejam un par atļauju publicēt šo atceres rakstu.■

Inta Kārklīja

BRĀĻI IERINDĀ

Tie ir viņi – brāļi Vladislavs un Jānis Buklovski, labi zināmi un cienīti Latvijas jūrniece, it sevišķi zvejas vīru, aprindās. Būdami pelnītā atpūtā, gan viens, gan otrs atraduši savu nodarbes lauciņu, jo mierīga sēdēšana mājās viņiem ir sveša lieta. 2011. gadā brāļiem kopā palika 165 gadi, vecākais – Vladislavs svinēja savu 85. gadskārtu, jaunākais – Jānis Buklovskis kļuva 80 gadu vecs. Vladislavs savā mūža aprakstā min, ka ar jūrniece lietām bijis saistīts 61 gadu un vēl liekoties, ka tas nemaz nav daudz. Brāļi uzskata, ka aktīva dzīves pozīcija vai vienkārši darbotiesprieks ir tas dzinulis, kas ļauj viņiem nepagurt. Savā dzīvē viņi pieredzējuši daudz priecīgu un arī ne tik laimīgu mirkli. Tagad laiks izvērtēt, kas un kāpēc tieši tā noticis, lai par Latvijas zvejniecības vēsturiskajiem liklokiem zinātu arī nākamās Latvijas jūrnieku paaudzes.

Vladislavs Buklovskis. Vecākais brālis jau tālajā 1947. gada martā kļuva par 1945. gadā dibinātās Latvijas PSR Zivju rūpniecības ministrijas Jūrniece jungu skolas, tautā sauktas par Vecmīlgrāvja jungu skolu, darbinieku – viņš bija audzinātājs, atbildēja par kultūras un militārās apmācības darba organi-

zāciju. Šī jūrniece mācību iestāde bija daudzu vēlāk slavenu Latvijas zvejas kuģu kapteiņu un mehāniķu pirmā skola, kur tika apgūtas zvejas kuģu speciālistu amata prasmes. Skolas darbības laikā to absolvēja aptuveni 200 jauno jūrnieku. Bet 1951. gada oktobrī darba gaitas Vladislavu aizveda uz jaunizveidoto Vecmīlgrāvja un Mangaļsalas zvejnieku kopsaimniecību jeb kolhozu „9. maijs”. 20. gadsimta 40. gadu beigās un 50. gadu sākums bija laiks, kad Latvijā dibināja zvejnieku kolhozus, un šajā saimniecībā viņš sākumā kļuva par kulturgu un ne daudz vēlāk – par valdes priekšsēdētāja vietnieku apmēram 1800 cilvēku lielam darba kolektīvam. Tad jau Vladislavam Buklovskim bija in-



Brāļi (no kreisās) Jānis un Vladislavs Buklovski Mežotnes pilī.



Latvijas zvejniecības veterāni J. Buklovskā grāmatas „Jūras noburtie” atklāšanas svētkos Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. 2007. gada 28. augusts.

terese par zvejniecības nozares attīstību sākumā Pierīgas, vēlāk Rīgas pilsētas Ziemeļu rajonā. Tika dokumentēti notikumi, vākti lietiskie, mutiskie materiāli par Vecmīlgrāvja zvejnieku dzimtām, to pārstāvjiem. Tā Vladislava Buklovskā vadībā 1985. gada oktobrī tapa zvejnieku kopsaimniecības „9. maijs” sabiedriskais muzejs jeb Vecdaugavas novadpētniecības un zvejniecības muzejs. Divos gadu desmitos muzeja krājumā tika savākti ap 2500 materiālu – dokumentu, fotogrāfiju, zvejnieku darba un sadzīves priekšmetu. Šī vieta kļuva arī par savdabīgu klubu, kur jebkurā laikā vecie *jungi* varēja satikties. Katru gadu augusta otrajā sestdienā tika un joprojām tiek rīkots Vecmīlgrāvja jungu skolas absolventu salidojums, tiesa gan, tagad jau citā vietā. Bez šiem veterānu saietiem ikdienas darbā Vladislavs vadīja ekskursijas – divdesmit gadu laikā, pēc viņa pierakstiem, ar pašizveidoto zvejniecības muzeja ekspozīciju iepazīšies 16, 5 tūkstoši apmeklētāju, tostarp 5,6 tūkstoši skolēnu un 800 ārzemnieku no 32 valstīm. 2004. gadā te izveidoja arī Vides aizsardzības informācijas centru, kuram tika dots muzeja māju vārds „Skanstnieki”. Šeit ritēja aktīva sabiedriskā dzīve, notika sapulces un semināri par dabas aizsardzības jautājumiem.

2005. gads bija muzejam liktenīgs. Jau 2001. gadā dažādu saimniecisku kolīziju rezultātā zvejnieku kopsaimniecība „9. maijs” tika „sekmīgi” novesta līdz bankrotam. „Kad vadoši nozares cilvēki sāk domāt par savu kabatu, tad tādiem muzejiem viņu redzeslokā vairs nav vietas,” atzīst V. Buklovskis. Labi,

ka bija Rīgas domes, arī Latvijas Jūrnieceības savienības, citu sponsoru materiālais un garīgais atbalsts. Vladislavs sabiedriskā kārtā bija muzeja vadītājs līdz pat 2005. gada augustam, kad nācās pamest ierastās telpas un muzeja ekspozīcija, sapakota kastēs, jaunu mājvietu atrada Rīgas 31. vidusskolas apsildāmajā pagrabstāvā, kur tās lielākā daļa atrodas vēl šobaltdien. Diemžēl Vladislava Buklovskas palīdzē muzeja ekspozīcijas saglabāšanā un transportēšanā uz jauno mājvietu – Rīgas 31. vidusskolas vēstures skolotāja Asja Līdaka – pāragri aizgāja aizsaulē.

Kas notika tālāk? Kā jau minēju, liela daļa Vecdaugavas muzeja ekspozīcijas materiālu joprojām atrodas Rīgas 31. vidusskolas telpās. Daži ekspozīcijas lielaie priekšmeti atrada jaunas vietas – Daugavas muzejā Doles salā un 1997. gadā izveidotā Ķekavas novadpētniecības muzeja telpās, kā arī Tautas frontes muzejā. Tomēr jautājums par ekspozīcijas pieejamību sabiedrībai joprojām paliek atklāts. Jau 2006. gadā par muzeja nākotni runāts ar Rīgas domes amatpersonām, bet risinājums nav rasts. Joprojām nav atbildes arī uz vēstuli, ko Vladislavs Buklovskis šīm amatpersonām nosūtīja 2011. gada janvārī, norādot, ka ideāla vieta Vecdaugavas novadpētniecības un zvejniecības muzeja ekspozīcijai būtu divas Ziemeļblāzmas kultūras nama apakšējā stāva telpas. It sevišķi, zinot, ka no 2011. gada šeit notiek plaši nama ārējās un iekšējās apdares remonta darbi. Tos vēlas pabeigt 2013. gada martā, lai atjaunoto namu atklātu tā simtgades jubilejā. Te paredzētas vietas ne tikai rajona 16 mākslinieciskajiem amatieru kolektīviem, bet arī dažādiem interešu klubiem. Kur gan vēl būtu labāka vieta muzeja ekspozīcijas iekārtošanai un darbības atjaunošanai? Vecmīlgrāvis, Mangaļsala izsenis zināma kā Rīgas zvejnieku dzīves un darba vieta, un Ziemeļblāzmas kultūras namā kā šā rajona sabiedriskās dzīves centrā nākotnē varētu rast mājvietu Vecdaugavas muzeja ekspozīcija.

Pašlaik Vladislavs Buklovskis dzīvo Pierīgā, Ķekavas ciemā. Arī šī vieta saistīta ar zvejnieku kolhozu „9. maijs”. Iesākumā te, Daugavas attekā pie Doles salas, atradās neliela zvejnieku kopsaimniecība „Sarkanais daugavietis”. Vēlāk to pievienoja „9. maijam”, un te atradās šā kolhoza atsevišķā zvejas brigāde un dārzniecībā audzēja rozes. Atnākot dzīvot šajā vietā, satikti seni paziņas no kolhoza laikiem. Bet dzīve turpinās – Vladislavs Buklovskis un mēs visi pārējie ceram, ka zvejniecība Latvijā un vēsturiskās liecības par to saglabāsies un neiznīks.

Jānis Buklovskis. Jaunākais brālis, kura biogrāfija ir kā grāmata, kurā vienu laiku varam lasīt ne tikai par viņa dzīves gaitām, bet arī par Latvijas zvejniecības norisēm vairāku gadu desmitu garumā. Ar jūrnieceību Jānis Buklovskis pirmo reizi saskārās jungu skolā Vecmīlgrāvī, kuras audzēknis viņš bija, darbs turpinājās Valsts zvejas pārvaldē jeb „Gosmorlovā”, vēlāk Rīgas traleru flotes bāzē un noslēdzās zvejnieku kolhozā „9. maijs”. Tā arī bija viņa pēdējā darba vieta, un, kā pats saka. 21. gadsimta pirmā diena bija arī viņa pirmā pensijas

diena. Neviens enciklopēdijas biogrāfijas raksts neatspoguļo visu Jāņa Buklovskā pieredzēto un pārdzīvoto garajā darba mūžā, kurā bija gan prieks un gandarījums par padarīto, gan vilšanās un sarūgtinājums. Tāpēc Jānis pievērsās savas dzīves atmiņu apkopojumam, un 2007. gadā iznāca viņa darba dzīves atmiņu grāmata „Jūras noburtie”. Tas ir Latvijā pirmais šāda veida darbs, kuru uzrakstījis tāljūras zvejas kuģu kapteinis. Par to var lasīt arī „Jūrnieceības gadagrāmatas” 2007. gada laidienā. Kāpēc tā noticis, viņš izskaidro savas grāmatas pēcvārdā, kurā pats sev un citiem uzdod jautājumu: kāda piemiņa paliks par cilvēka mūžu un tajā piedzīvoto? Tā kā visa viņa dzīve nesaraujami saistīta ar jūru un zvejniecību, tad tepat arī lasām atbildi: nevar pieļaut, ka no vēstures izzūd liecības gan par Vecmīlgrāvja jūrnieceības jungu skolu un tās audzēkņiem, gan par padomju laika un atmodas procesiem zvejniecībā – ir jāraksta grāmata. Tā veltīta nākamajām Latvijas jūrnieku paaudzēm, lai tās lasa, pārdomā, atceras un izvērtē savu priekšgājēju dzīvi. Grāmatas pielikumā ir ļoti vērtīgs un izzinošs Jungu skolas kuģu vadītāju un mehāniķu grupu triju kursu kursantu un absolventu saraksts, kurš tapis, iegūstot darba gaitā bijušās skolas mājas grāmatu un izsekojot pierakstus par katru audzēkni. Tomēr, kā atzīst Jānis Buklovskis, viņam par pirmo grāmatu palicis arī sarūgtinājums – viņaprāt, redaktore attieksme pret darbu bijusi pavirša, tādēļ pieļautas kļūdas. Piemēram, paša autora dzimšanas dati ir nepareizi. Nākamā Jāņa Buklovskā grāmata iznāca krievu valodā. Tās nosaukums „Захарованные морем”. Vairākums valsts zvejas organizāciju darbinieku bija cittautieši, un šī grāmata veltīta arī viņiem. Atmiņu stāstījums te daudz neatšķiras no pirmās Jāņa grāmatas,



Jānis Buklovskis muzicē savas grāmatas „Jūras noburtie” atklāšanas svētku laikā..



Jānis Buklovskis sniedz autogrāfu tālbraucējam kapteinim Visvaldim Feldmanim savas grāmatas „Jūras noburtie” atklāšanas svētkos Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. 2007. gada 28. augusts.



Brāļi atpūtas brīdī. 2010. gads.

bet pielikumā pie jau iepriekšminētā Vecmilgrāvja jungu skolas audzēkņu saraksta katram pievienots pavisam īss turpmākās dzīves gājums viena vai divu teikumu garumā. Pie daudziem uzvārdiem klāt īss uzraksts – ziņu nav. Jānis Buklovskis būtu ļoti pateicīgs ikvienam, kurš sniegtu informāciju par tiem, kuru liktenis izzudis gadu miglā. Tāpat lasītājs grāmatā var

atrast Latvijas zvejas kuģu sarakstu, to tipus, kā arī kapteiņu un mehāniķu uzskaitījumu, kuri vadījuši šos kuģus tālajās jūrās.

Pašlaik noris darbs pie Jāņa Buklovskā trešās grāmatas, tās darba nosaukums – „Latvji brauca jūriņā”. Darba gaitā pie abām grāmatām radušās jaunas domas un secinājumi. Tagad pabūts un strādāts arī arhīvos, lai dokumentos atrastu jaunus interesantus faktus par padomju laika zvejniecības organizāciju vēsturi. Iecere ir arī plašāk atspoguļot atmodas procesus zvejniecībā, tās gaišās un arī ēnas puses. Tomēr vairāk uzzināsi, ja pajautāsi pašam autoram, kāda būs šī grāmata. To varēsi izdarīt Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulcēs un citos jūrnieku saietos, kuros abi brāļi neiztrūkstoshi piedalās. Jebkura informācija no bijušo laikabiedru un kolēģu puses arī būtu vērtīgs palīgs jaunās grāmatas tapšanā.

Dzīve turpinās, un abi brāļi Vladislavs un Jānis Buklovski aktīvi tajā darbojas. Vienā rakstā, protams, nevar sīki aprakstīt viņu dzīves gājumu. Taču liecības par to brāļi Buklovski sniedz paši ar savu iepriekšaprakstīto darbu. Gribu vēlreiz pateikt paldies par tām tikšanās reizēm, kuras ar brāļiem Buklovskiem bijušas pēdējo gadu laikā. Tās bieži vien ir vērtīgākas par dažu labu stundu arhīvu vai bibliotēku lasītavās, jo sniedz dzīvu un nepastarpinātu stāstījumu par Latvijas zvejniekiem, viņu dzīvi un darbu vairāku gadu desmitu garumā.■

Andris Cekulis

Nevajadzētu kautrēties izmantot lobismu

Ir vairāki iemesli, kādēļ mums tik slikti klājas. Pirmkārt, ņemot vērā ES donorvalstu problēmas ar pašmāju budžetu, kā arī nepieciešamību glābt grieķus un citus eirozonas pastarišus, šīm valstīm ir iekšpolitiski svarīgi parādīt, ka naudu ES kopējam katlam tās sāk dot mazāk, bet saņemt vairāk. Piemēram, Kohēzijas fondam kopumā ir paredzēts par 8% lielāks finansējums, bet Baltijas valstis un Ungārija saņems ievērojami mazāk, jo daļa naudas tiks pārdalīta par labu t.s. veco dalībvalstu pārejas reģioniem. Otrkārt, taupīt uz mazāko rēķina ir politiski vieglāk, jo to politiskais svars nedz Eiropas Padomē, nedz Parlamentā nav tik liels, lai varētu izraisīt milzīgas problēmas. Treškārt, latviešiem un Baltijas pārstāvjiem kopumā ir raksturīga visai samiernieciska pieeja strīdus situācijās, kas nerada lielu stresu ES lielvalstīm un Eiropas Komisijai.

Ko mums darīt?

Nevajadzētu kautrēties lietot agresīvākas cīņas metodes, valdībai nevajadzētu kautrēties izmantot lobismu un politiskās tirgošanās iespēju ar valstīm, kurām svarīgs mūsu atbalsts kādā citā jautājumā, Eiropas Parlamenta deputātiem vajadzētu uzrunāt daudzos federālās Eiropas piekritējus ar skaidriem pierādījumiem par solidaritātes krasu mazināšanos ES un kopējā tirgus idejas izvazāšanu atšķirīgu lielvalstu interešu īstenošanai.

Ivars Godmanis,
Eiroparlamenta deputāts

ES STRATĒGIJA BALTIJAS JŪRAS REĢIONAM

2005. gada 15. novembrī septiņi Eiropas Parlamenta (EP) „Baltic Europe” Intergroup deputāti (Tomass Hendriks Ilvess (Igaunija), Kristofers Bizlijs (Apvienotā Karaliste), Mihaels Gālers (Vācija), Ģirts Valdis Kristovskis (Latvija), Satu Hassi, Henriks Laks un Aleksandrs Stabs (Somija)) nāca klajā ar ziņojumu „Stratēģija Baltijas jūras reģionam”, pievēršot Eiropas Komisijas un ES Padomes uzmanību jaunajiem izaicinājumiem vides, ekonomikas, izglītības un drošības jomās, ar kuriem Ziemeļaustrumeiropa sastopas pēc ES paplašināšanās.

Balstoties uz EP 2006. gada 16. novembra rezolūciju, 2007. gada 14. decembrī Eiropadome aicināja Eiropas Komisiju izstrādāt Stratēģiju Baltijas jūras reģionam. 2009. gada 10. jūnijā Eiropas Komisija pieņēma paziņojumu par ES Stratēģiju Baltijas jūras reģionam ar Rīcības plānu tās īstenošanai. Stratēģija tika pieņemta 2009. gada oktobra Eiropadomē.

Stratēģija ir pirmā ES iekšējā stratēģija Eiropas makroreģionam, kuras pamatā ir inovatīva un integrēta ilgtermiņa pieeja ES politiku īstenošanai Baltijas jūras reģionā. Lai veicinātu Baltijas jūras reģiona ilgtspējīgu attīstību un konkurētspēju, stratēģija izvirza uzdevumus veicināt vides ilgtspēju reģionā, sekmēt Baltijas jūras reģiona pieejamību un pievilcību, vairojot Baltijas jūras reģiona drošību, atbilstoši kuriem Stratēģijas Rīcības plānā ir iekļautas 15 prioritātes un kuru ietvaros plānots īstenot aptuveni 80 sadarbības projektu.

Saskaņā ar ES Padomes aicinājumu 2011. gada 22. jūnijā EK prezentēja ziņojumu par Stratēģijas īstenošanu. Otrās Stratēģijas forums notika 2011. gada oktobrī Gdaņskā Polijas ES prezidentūras laikā.

LATVIJAS IESAISTE STRATĒGIJAS ĪSTENOŠANĀ

■ NACIONĀLĀ POZĪCIJA

ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam ir viena no tām Eiropas Savienības iniciatīvām, kuru izstrādāšanā Latvija ir iesaistījusies kopš idejas rašanās brīža. Notika konsultācijas ar Latvijas ieinteresētajām pusēm, dialogs ar reģiona valstīm un Eiropas Komisiju.

Jau 2009. gada augustā Ministru kabinets apstiprināja nacionālo pozīciju attiecībā uz Stratēģiju, kurā, apkopojot un izvērtējot nozaru ministriju un ieinteresēto pušu izteiktos viedokļus konsultāciju procesā, tika noteiktas Latvijas prioritātes: enerģētika, konkurētspēja, izglītība, pētniecība, kultūra, vide, sabiedrības drošība. Starp Latvijai nozīmīgiem reģionālās sadarbības virzieniem

ir Baltijas enerģijas tirgus starpsavienojumu plāns un tā īstenošana, Transeiropas transporta tīkla un tā savienojumu ar ES kaimiņvalstīm koordinēta attīstība, loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana un ES ārējās robežas caurlaides spējas nodrošināšana, kopīga Baltijas jūras reģiona izglītības un pētniecības lauka attīstība, pārrobežu sadarbība vides piesārņojuma novērtēšanā un novēršanā.



Eiropas Parlaments.

■ PASĀKUMI UN PĒTĪJUMI

2011. gada 21. septembrī notika starptautisks darba seminārs „Eiropas Savienības stratēģija Baltijas jūras reģionam – stimuls inovatīvai uzņēmējdarbībai”. Lai aktivizētu Latvijas uzņēmējus izmantot Stratēģiju kā platformu reģionālās sadarbības projektu īstenošanai, semināra laikā notika diskusija starp uzņēmējiem, zinātniekiem un valsts amatpersonām.

Semināra dalībnieki tika iepazīstināti ar Latvijas nozīmīgāko institūciju redzējumu inovatīvās uzņēmējdarbības jomā un Eiropas Komisijas rekomendācijām Eiropas Savienības struktūrfondu sadalē. Dalībniekiem bija iespēja gūt informāciju par reģionālās sadarbības pozitīvajiem piemēriem „zināšanu deficīta” novēršanā, kā arī iepazīt kaimiņvalstu sasniegumus un jaunākās tendences inovāciju jomā.

Semināru organizēja Latvijas Ārlietu ministrija sadarbībā ar Latvijas Darba devēju konfederāciju, Eiropas Komisijas pārstāvniecību Latvijā, „INTERACT Point Turku” un Ziemeļvalstu Ministru padomes biroju Latvijā. Tehnisko atbalstu nodrošināja SIA „Lattelekom”.

STRATĒĢIJAS PROJEKTU FINANSĒJUMA AVOTI

Stratēģija var kalpot par efektīvu ES politiku īstenošanas instrumentu Baltijas jūras reģionā, lai veicinātu koordinētu ES un citu reģionā pieejamo finanšu resursu izmantošanu tās ietvaros noteikto prioritāšu īstenošanā. Stratēģijai nav paredzēts papildu finansējums, bet 2007. – 2013. gadā Baltijas jūras reģions dažādu ES programmu un finansējuma instrumentu ietvaros saņem nozīmīgu atbalstu. Stratēģija paver iespēju labāk koordinēt un izmantot Baltijas jūras reģionā pieejamo ES, kā arī reģionālo, nacionālo un starptautisko finanšu institūciju atbalstu kopīgu sadarbības projektu īstenošanai.

Projektu pieteicējiem no Latvijas ir pieejams atbalsts ne tikai ES struktūrfondu 1. mērķa „Konverģence” un Kohēzijas fonda ietvaros, bet arī vairākās



Ministru prezidenta Valda Dombrovskis un Eiropas Parlamenta priekšsēdētāja Jēzūza Buzeka svinīgā sasveicināšanās ceremonijā Ministru kabinetā.

ES struktūrfondu 3. mērķa „Eiropas teritoriālā sadarbība” programmās, kā arī citu Eiropas Kopienas iniciatīvu un programmu finansējums. Interesi iesaistīties Stratēģijas īstenošanā ir apliecinājušas arī starptautiskās finanšu institūcijas – Eiropas Investīciju banka, Ziemeļu Investīciju banka.

LATVIJAI JĀBŪT EIROPAS KODOLĀ

Eiropas Parlamenta deputāte Sandra Kalniete uzskata, ka Eiropas Savienības līderu vienošanās eirozonas krīzes pārvarēšanai ir svarīgs solis pareizā virzienā, tomēr nepietiekams, lai novērstu krīzes atkārtošanos vai paplašināšanos nākotnē. „Bez tālākas politiskās integrācijas, patiesi vienota tirgus un patiesi saskaņotas ekonomiskās pārvaldības Eiropas attīstība joprojām būs apdraudēta,” uzsver deputāte. Kalniete uzskata, ka Latvijas uzdevums ir būt starp Eiropas kodola valstīm, kas nosaka 21. gadsimta darba kārtību. Tas nozīmē gan pievienošanos eirozonai, gan atbalstu ciešākai Eiropas integrācijai, gan modernas nacionālas valsts attīstību. „Lai nākotnē Eiropas valstīm nebūtu jāslēdz kādas vienošanās pēdējā brīdī pirms katastrofas, ir svarīgi ekonomiskās politikas saskaņošanu eirozonā veikt savlaicīgi. Mēs varam būt lepni, ka līdz ar aizdevuma programmas pabeigšanu 2011. gadā Latvijas valdība būs pilnībā atguvusi kontroli pār saviem ekonomiskās politikas lēmumiem,” uzskata S. Kalniete.■



Baltijas jūras valstu līderi, uzsākot Baltijas jūras valstu valdību vadītāju tikšanos Viļņā 2011. gada 1. jūnijā.



Baltijas valstu premjerministri:
(no kreisās) Igaunijas Republikas
premierministrs Andrus Ansips,
Latvijas Republikas Ministru
prezidents Valdis Dombrovskis
un Lietuvas Republikas
premierministrs Andrius Kubilius.

IMO IEVĒLĒTS JAUNS ĢENERĀLSEKRETĀRS

Par Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) jauno ģenerālsēkretāru ievēlēts 58 gadus vecais Koji Sekimizu no Japānas, kurš nomainīja ilggadējo ģenerālsēkretāru E. Mitropoulos. Koji Sekimizu ir apguvis kuģu būves inženierzinātnes un 1977. gadā sācis strādāt Japānas Transportu ministrijā, vispirms par kuģu inspektoru, vēlāk ieņēmis vadošus amatus, kas saistīti ar kuģošanas un jūras vides aizsardzības un drošības jautājumiem. 1989. gadā viņš pievienojās IMO sekretariātam, strādājot par padomdevēju tehniskajos jautājumos, no 2004. gada bija IMO Kuģošanas drošības nodaļas direktors, bet pirms tam vadījis Tehnisko nodaļu un Jūras vides aizsardzības nodaļu.



Koji Sekimizu.

Sveicot Koji Sekimizu jaunajā amatā, līdzšinējais IMO ģenerālsēkretārs E. Mitropoulos viņam novēlēja prasmīgi *stūrēt* IMO, risinot daudzos sarežģītus organizācijai izvirzītos jautājumus.

Uz IMO ģenerālsēkretāra amatu kandidēja arī Lī Sikčai (Koreja), Andreas Krisostomous (Kipra), Nils Franks Ferers (Filipīnas), Džefrijs Lancs (ASV) un Estebans Pača Vicente (Spānija). ■

NOST AR BĪSTAMAJĀM VIELĀM BALTIJAS JŪRĀ!

COHIBA (*Control of hazardous substances in the Baltic Sea region* – Bīstamo vielu ieplūšanas ierobežošana Baltijas jūras reģionā) bija viens no nozīmīgākajiem projektiem Eiropas Savienības stratēģijas īstenošanai Baltijas jūras reģionā, ko finansē Baltijas jūras reģiona programma 2007.–2013.

2011. gada 11. un 12. oktobrī Helsinkos notika projekta COHIBA ietvaros rīkota konference, kurā diskutēja par bīstamo vielu ieplūšanas ierobežošanu Baltijas jūrā.

Bīstamo vielu piesārņojums joprojām rada draudus Baltijas jūras ekosistēmai un apkārtējai videi. Dažu bīstamo vielu ietekme reģionā pēdējo divdesmit trīsdesmit gadu laikā ir ievērojami samazinājusies, toties citu koncentrācija, gluži pretēji, palielinājusies.

Konference bija projekta COHIBA noslēguma pasākums, bet paša projekta mērķis bija noskaidrot tos avotus un iemeslus, kas rada iespējamu 11 bīstamu vielu nonākšanu Baltijas jūrā, kā arī izstrādāt pasākumus, kas reāli samazinātu iespēju piesārņot Baltijas jūru ar bīstamajām vielām.

Baltijas jūras reģiona valstis ir apņēmušās panākt no bīstamajiem atkritumiem tīru vidi, tā pildot HELCOM izvirzītās prasības.■

20. MAIJS – EIROPAS JŪRAS DIENA



2011. gadā Eiropas Komisija jau trešo reizi organizē Eiropas Jūras dienu, lai pievērstu uzmanību jūras un okeānu nozīmei Eiropas iedzīvotāju dzīvē. Aizvadītajā gadā biedrība „Baltijas Vides forums” aizsāka Eiropas Jūras dienas atzīmēšanu arī Latvijā un, lai vairotu sabiedrības zināšanas un izpratni par Baltijas jūras vides stāvokli, aicināja visas tās organizācijas un speciālistus, kas nodarbojas ar jūras resursu izpēti un apsaimniekošanu, pulcēties kopā, lai risinātu Baltijas jūras atveseļošanas jautājumus.

Eiropas Jūras dienas ietvaros 20. maijā Vides un reģionālās attīstības ministrijā notika konference „Veselīga Baltijas jūra mūsu labklājībai”, kurā sprieda par jūras vides piesārņojuma samazināšanu, kā arī piesārņojuma novēršanu no kuģiem. Kāds būs ekoloģiskais stāvoklis Rīgas jūras līcī tuvākajā laikā un tālākā nākotnē, tas lielā mērā ir atkarīgs no sabiedrības informētības un līdzdalības jūras piesārņojuma mazināšanā, kā arī no finansējuma jūras vides izpētei un pārvaldībai.■



Paraksta vienošanos par Eiropas Jūras dienas atzīmēšanu.

LATVIJA – 43. VIETĀ

Pēc ANO Attīstības programmas jaunākā tautas attīstības indeksa Latvija 187 pasaules valstu un teritoriju vidū 2011. gadā no 48. vietas pakāpusies uz 43. vietu dzīvošanai labāko valstu reitingā.

Lgaunija saglabājusi 34. pozīciju, bet Lietuva pakāpusies par četrām vietām un atzīta par 40. labāko. Latvijā un Lgaunijā pieaugušo lasīt un rakstīt prasme sasniedz 99,8%, bet Lietuvā šis rādītājs ir 99,7%. Latvijas iedzīvotāji izglītojas pavada vidēji 11,5 savas dzīves gadus, bet nacionālais ienākums uz vienu iedzīvotāju gadā ir 14 293 ASV dolāri jeb 7175 lati. Paredzamais dzīves ilgums Latvijā ir 73,3 gadi, Lietuvā un Lgaunijā attiecīgi 72,2 un 74,8 gadi.■

KĀ NOVĒRST CILVĒKU TIRDZNIECĪBU?

Aizvadītajā gadā Vidusjūrā nogrimuši daudzi kuģi ar imigrantiem un simtiem cilvēku ir gājuši bojā vai pazuduši bez vēsts. Tie pārsvarā ir bijuši nelegālie migranti un patvēruma meklētāji, kas bēguši no konfliktu zonām vai vajāšanas un kļuvuši par iedzīvošanās objektiem un cilvēku tirdzniecības upuriem. Diemžēl Eiropas Savienība uz šīm tragēdijām nav pietiekami efektīvi reaģējusi, tāpēc ir pamatotas bažas, ka šādi notikumi varētu kļūt gandrīz ikdienišķi.

Sakarā ar to Eiropas Padomei pienācis laiks atbildēt uz dažiem jautājumiem:

1. Kā plānots pastiprināt kuģošanas uzraudzību pie Ziemeļāfrikas krastiem, lai efektīvāk cīnītos pret cilvēku tirdzniecību, un kādu atbildību FRONTEX paredz prasīt no atsevišķām dalībvalstīm?

UZZIŅAI

Eiropols ir Eiropas Savienības tiesībsargāšanas iestāde, kuras mērķis ir veidot daudz drošāku Eiropu, sniedzot atbalstu Eiropas Savienības dalībvalstu tiesībsargāšanas iestādēm smagu starptautisko noziegumu un terorisma apkarošanā.

UZZIŅAI

Eiropas aģentūru operatīvās sadarbības vadīšanai pie Eiropas Savienības dalībvalstu ārējām robežām (FRONTEX) izveidoja ar EP Regulu (EK) 2007/2004/ (26.10.2004., OV L 349/25.11.2004.). FRONTEX koordinē operatīvo sadarbību dalībvalstu ārējo robežu pārvaldības jomā, palīdz dalībvalstīm īstenot valsts robežsargu apmācību, ieviešot kopīgus apmācības standartus, veic riska analīzi, seko pētījumiem, kas nozīmīgi ārējo robežu kontrolei un uzraudzībai, sniedz dalībvalstīm atbalstu gadījumos, kad ārējo robežu aizsardzībai nepieciešama pastiprināta tehniskā un operatīvā palīdzība, kā arī nodrošina nepieciešamo atbalstu dalībvalstu kopīgu operāciju organizēšanā.

2. Vai EP kopā ar Eiropolu un dalībvalstīm plāno noteikt stingrākus operatīvos pasākumus cilvēku tirdzniecības tīkla atklāšanai Vidusjūras reģiona valstīs, vienlaikus analizējot cilvēku tirdzniecības tendences Eiropā?

3. Kā EP domā pilnveidot sadarbības nolīgumus ar Ziemeļāfrikas valstīm, lai īstenotu efektīvus nelegālās imigrācijas novēršanas pasākumus?

4. Vai nākamās ES finanšu plānošanas laikā tiks paredzētas finanses Ziemeļāfrikas valstu sociāli ekonomiskajai attīstībai un vai šo resursu sadalē noteiks stingrus kritērijus?

5. Vai, pamatojoties uz G8 valstu lēmumu par jaunu dotāciju piešķiršanu Ziemeļāfrikas valstu sociāli ekonomiskajai attīstībai, tiks nostiprināti bēgļiem un pārvietotām personām domātie palīdzības centri?■

SPRĀDZIENS IZRAISA KATASTROFU

2010. gada 20. aprīlī notika sprādziens uz naftas ieguves platformas Meksikas līcī, kura rezultātā gāja bojā 11 strādnieki, bet pati naftas ieguves platforma nogrima Meksikas līcī, radot apjomīgu naftas noplūdi, kas izvērtās par lielāko vides katastrofu ASV vēsturē.

Pēc vairākām neveiksmēm naftas noplūdi no avarējušā urbuma tomēr izdevās apturēt 15. jūlijā, taču 87 dienu laikā kopš avārijas brīža Meksikas līča ūdeņos nonāca 4,9 miljoni barelu naftas.

2011. gada septembrī Okeāna resursu izmantošanas, regulācijas un kontroles biroja (BOEMRE) izmeklētāji, kas sadarbojās ar ASV Krasta apsardzes dienestu, par vainīgu 2010. gadā notikušajā naftas ieguves platformas avāri-



jā Meksikas līcī pie ASV krastiem atzina kompāniju „British Petroleum” (BP) un tās partnerus.

Ziņojuma autori norāda, ka atbildība jāuzņemas BP, kurai „bija jābūt par kopējo drošību naftas atradnes ekspluatācijā”. Daļa vainas jāuzņemas kompānijai „Transocean”, kas atbildēja par drošību tai piederošajā ieguves platformā „Deepwater Horizon” un kompānijai „Halliburton”, kas nenodrošināja pienācīgu darbu kvalitāti avarējušās platformas izolācijā.■



VAIROT BALTIJAS JŪRAS REĢIONA DROŠĪBU

Baltijas jūra kalpo par dabisku naftas pārvadājumu ceļu, it sevišķi no Krievijas. No 1995. līdz 2005. gadam Somu līcī naftas pārvadājumi palielinājās četrkārtīgi. Pieaug sašķidrinātās dabas gāzes pārvadājumi. Intensīvie kravas pārvadājumi, jo īpaši grūtajos ziemas apstākļos, apdraud vidi. 2007. gadā Baltijas jūrā notika 120 kuģu negadījumi.

Baltijas jūras reģionā noziedzību ietekmē ekonomisko un sociālo apstākļu atšķirības, ar akcīzes nodokli apliekamo preču cenu atšķirības, reģiona atvērtība un viegla pieejamība. ES dalībvalstīm, kurām ir ES ārējā robeža, tas uzliek īpašu atbildību, jo sevišķi pēc pievienošanās Šengenas telpai.

Minētā uzdevuma īstenošanai Rīcības plānā ir izvirzītas šādas prioritātes:

- kļūt par vadošo reģionu jūras drošības jomā (koordinē Somija un Dānija);

- stiprināt drošību ārkārtas situācijās uz jūras un sauszemes (koordinē Dānija);

- samazināt pārrobežu noziedzību (koordinē Somija un Lietuva).■

IZGLĀBS SADARBĪBA

Baltijas jūras reģions globālās krīzes pirmo vilni ir pārvarējis veiksmīgāk nekā lielākā daļa citu pasaules reģionu, un tā konkurētspēja pašreizējos satricinājumu laikos saglabājas augstā līmenī, secināts jaunā pētījumā, kas

UZZIŅAI

Baltijas jūras reģionā pētnieki ierindo Latviju, Lietuvu, Igauniju, Polijas ziemeļdaļu, Krievijas Sanktpēterburgas piekrastes reģionu un Kaļiņingradas apgabalu. Šajās teritorijās ir 30 miljoni iedzīvotāju. Tāpat reģionā iekļautas bagātās rūpnieciski attīstītās ekonomikas Somija, Vācijas ziemeļdaļa, Dānija, Īslande, Norvēģija un Zviedrija, kurās arī ir aptuveni 30 miljoni iedzīvotāju.

veikts pēc Baltijas Attīstības foruma, Ziemeļu Ministru padomes un Eiropas Investīciju bankas pasūtījuma.

„Globālās tirdzniecības sabrukums 2008.–2009. gada krīzes laikā īpaši smagi skāra Baltijas jūras reģiona mazās ekonomikas. Taču to spēcīgie finanšu tirgi un makroekonomiskā politika arī palīdzēja tām panākt iespaidīgu atveseļošanos,” norāda viens no pētījuma autoriem Hārvarda Biznesa skolas galvenais līdzstrādnieks Kristians Ketelss. „Baltijas jūras reģions joprojām ir *Eiropas galvgalī*. Īsā un vidējā termiņā galvenos izaicinājumus Baltijas jūras reģionam radīs neskaidrību atjaunošanās par globālās ekonomikas izredzēm,

un tas nespēs pilnībā izvairīties no krīzes otrā viļņa, kas pašlaik centrējas uz valstu parādu krīzēm.”

Pētījuma autori ir pārliecināti, ka Baltijas jūras reģiona konkurētspējas vairošanā izšķirīga nozīme ir reģionālajai sadarbībai, īpaši, pēc viņu uzskata, tas attiecas uz tirgu un inovāciju sistēmu integrāciju.

Tāpat pētnieki vērš uzmanību uz to, ka vidēja un ilga termiņa perspektīvā Baltijas jūras reģionam būs jāsaskaras ar strukturālām izmaiņām globālajā ekonomikā, jo internacionalizācija vairāk sāk balstīties uz investīcijām un mazāk uz tirdzniecību. Tas savukārt rada izaicinājumus Baltijas jūras reģionam, kas tradicionāli orientēts uz eksportu.■

UGUNSGRĒKS KOLKAS BĀKĀ

2011. gada 4. jūlija naktī no svētdienas uz pirmdienu Kolkas bākas kompleksā izcēlās ugunsgrēks. Tā kā uz Kolkas bākas salas ikdienā cilvēki neatrodas, informācija par ugunsgrēku ap četriem no rīta tika saņemta no kāda garām braucoša zvejnieka.

Ugunsgrēku dzēst devās NBS Gaisa spēku helikopters un Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta kuģis „Astra”. Kad tika sākti dzēšanas darbi, viena no ēkām jau bija nodegusi, bet otru izdevās apdzēst.

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš izteica pateicību Gaisa spēku un Jūras spēku speciālistiem par ugunsgrēka dzēšanā ieguldīto darbu un augsto profesionalitāti, it īpaši ņemot vērā, ka ugunsgrēku dzēšana nav NBS tiešais pienākums.

Ugunsgrēkā pati Kolkas bāka nav cietusi un tās darbs nav traucēts. Nodegusi ir kāda no bijušajām kompleksa dzīvojamām vai saimniecības ēkām. Cilvēki ugunsgrēkā nav cietuši.

Kolkas bāka ir Latvijas Jūras administrācijas īpašums, kas nodots Rīgas brīvdostas apsaimniekošanā. Īpašums ir apdrošināts, un par ugunsgrēka cēloņiem tiek veikta izmeklēšana.■



ZVEJAS KUĢIS „KATE” UZ SĒKĻA



2011. gada 23. augusta naktī uz sēkļa uzskrēja zvejas kuģis „Kate”. Jūras spēku jaunais patruļkuģis „Skrunda” no tā evakuēja piecu cilvēku apkalpi. Negadījums notika nepilnu kilometru no krasta, un, kā liecina Krasta apsardzes sniegtā informācija, ļoti iespējams, ka negadījumā vainojams cilvēka faktors. Tā kā bija iespējama dīzeļdegvielas noplūde, Jūras spēku Krasta apsardzes dienestā tika sasaukta ārkārtas situāciju komiteja, kurā piedalījās Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra, Jūras administrācijas, Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta pārstāvji. Lai varētu izvērtēt piemērotākos risinājumus kuģa atbrīvošanai no degvielas

un ieklūdušā ūdens un izlemt par tālāko darbību, iespējami samazinot vides piesārņojuma risku, Jūras administrācijas un Satiksmes ministrijas speciālisti sniedza nepieciešamo informāciju par kuģa uzbūvi un tehnisko stāvokli.

No kuģa veiksmīgi tika izsūkņēta dīzeļdegviela. Notikuma vietā strādāja Jūras spēku flotiles kuģi KA-09 „Klints”, KA-14 „Astra” un A-90 „Varonis”, kā arī Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests. Tāpat darbos piedalījās arī Zviedrijas karakuģis „Sparo” ar ūdenslidēju komandu, apsekojot kuģi un novērtējot tā tehnisko stāvokli. Zviedrijas karakuģis un tā ūdenslidēju komanda Latvijā atradās, lai piedalītos starptautiskajās militārajās mācībās „Open Spirit 2011”.

Avarējušo zvejas kuģi „Kate” veiksmīgi nogādāja Rojas ostā, un uzņēmuma SIA „Unda” valdes priekšsēdētājs Edgars Mols, kuram kuģis pieder, atzina, ka visas ar kuģa nocelšanu no sēkļa saistītās izmaksas segs uzņēmums, tad tas ķersies pie kuģa remontdarbiem un rūpīgi analizēs notikušā iemeslus.■

UZZIŅAI

1992. gadā būvētais zvejas kuģis „Kate” ir „Baltica” tipa kuģis. Jūnijā tas atradās dokā, un pēc tam Jūras administrācijas inspektori veica visas paredzētās pārbaudes. Pārbaudīti arī kuģa apkalpes kvalifikāciju apstiprināšie dokumenti.

PIEVIENOJAS STARPTAUTISKAJAI KONVENCIJAI PAR DARBU JŪRNICĪBĀ

2011. gada 1. februārī valdība atbalstīja Latvijas pievienošanos 2006. gada Konvencijai par darbu jūrniecībā, kas palīdzēs uzlabot jūrnieku sociālo aizsardzību, kā arī darba apstākļus uz kuģiem un krastā.

No konvencijas ratificēšanas ieguvēji būs ne tikai jūrnieki, bet arī kuģu īpašnieki, jo vienotas prasības sociālajā sfērā, kurās iekļauti visi jaunākie standarti, ko piemēro darbam starptautiskajā jūrniecībā, veicinās vienlīdzīgas konkurences nodrošināšanu.

Konvencija ietver minimālās prasības personām, kas vēlas strādāt uz kuģa, piemēram, noteiktu vecumu, medicīniskos standartus, kā arī prasības saistībā ar darbā iekārtošanu. Starptautiskajā dokumentā noteikti arī nodarbinātības nosacījumi, piemēram, minimālā darba alga, darba un atpūtas laiks, tiesības uz atvaļinājumu, kā arī prasības attiecībā uz dzīvojamām telpām, pārtiku un ēdināšanu. Tiesību aktā definēti noteikumi attiecībā uz veselības aizsardzību, medicīnisko aprūpi, labklājības un sociālās drošības aizsardzību.

Likumprojekts paredz, ka konvencijas saistību izpildi Latvijā nodrošinās Satiksmes, Labklājības, Veselības, Ārlietu, Aizsardzības un Izglītības un zinātnes ministrijas.

Konvencija par darbu jūrniecībā stāsies spēkā pēc gada, skaitot no tās dienas, kad to būs ratificējušas vismaz 30 dalībvalstis, kuru kuģu bruto tilpības kopīgā daļa ir 33 procenti.

Latvijā pašreiz ir ap 13 tūkstošiem sertificētu starptautiskajā kuģošanā iesaistītu jūrnieku.■

LOBĒ SAVAS INTERESES

2011. gada 24. un 25. janvārī satiksmes ministrs Uldis Augulis Briselē tikās ar Eiropas Savienības transporta un konkurences komisāriem, lai diskutētu par Latvijai nozīmīgām aktualitātēm transporta nozarē.

Tiekoties ar ES konkurences komisāru Hoakinu Almunju, satiksmes ministrs U. Augulis kā vienu no galvenajiem jautājumiem uzsvēra Latvijas vēlmi arī pēc 2017. gada saglabāt brīvostu un speciālo ekonomisko zonu statusu un esošo nodokļu režīmu.

Savukārt H. Almunja informēja, ka ir sāks darbs pie jaunu pamatnostādņu izstrādes reģionālā atbalsta



Satiksmes ministrs Uldis Augulis Briselē.

sniegšanai, kā arī aicināja Latviju aktīvi iesaistīties, sniedzot ierosinājumus. Ministrs ar komisāru apsprieda atsevišķu Latvijai svarīgu transporta projektu lēno virzību Eiropas Komisijas iekšienē. Tika panākta vienošanās, ka komisārs tuvākajā laikā pārbaudīs projektu gaitu un pieņems lēmumus, jo visi jautājumi, kas līdz šim tika uzdoti Latvijas pusei, ir atbildēti. Tāpat puses pārrunāja ideju par ātrvilcienu Rīga – Maskava, kas tika apspriesta transporta ministru sarunās Latvijas Valsts prezidenta V. Zatlera vizītes laikā Maskavā. U. Augulis:

UZZIŅAI

MARPOL konvencija – 1973. gada 2. novembra Starptautiskā konvencija par piesārņojuma novēršanu no kuģiem, kas grozīta ar 1978. gada Protokolu.

„Ātrvilciens loģiski papildinātu kopējo transporta savienojumu tīklu Baltijas reģionā. Ziemeļu virzienā ir ātrvilcieni uz Sanktpēterburgu un tālāk uz Helsinkiem, Centrāleiropas virzienā tradicionāli tiek attīstīts Berlīnes virziens, Baltijas valstis plāno attīstīt „Rail Baltica” projektu. Ātrvilciena maršruts Rīga – Maskava būtu tam visam loģisks papildinājums un dotu iespēju arī „Rail Baltica” virzienam piesaistīt pasažieru plūsmu no Krievijas.” U. Augulis informēja, ka notiek darbs pie projekta izpētes un tā ekonomiskais izvērtējums noteiks tālāko virzību.

Komisārs kopumā piekrita šai idejai un atzina to par loģisku, taču reizē norādīja, ka nepieciešams ņemt vērā ātrvilciena projekta izmaksas, jo drošības prasības ātrvilcienam ir ļoti augstas. Puses vienojās arī turpmāk apmainīties ar informāciju par projekta izpētes gaitu un rezultātiem.

Tika apspriesta arī situācija, kas radīsies 2015. gadā, kad stāsies spēkā MARPOL konvencijas prasība – Baltijas jūrā kuģojošajiem kuģiem būs jālieto degviela, kurai sēra saturs nepārsniedz 0,1%. Komisārs skaidroja, ka no EK puses tiks meklētas iespējas dažādu kompensācijas pasākumu veikšanai, lai veicinātu jaunu tehnoloģiju ieviešanu.■

NEFORMĀLI PAR TEN-T TRANSPORTA POLITIKU

Satiksmes ministrs Uldis Augulis 7. un 8. februārī Budapeštā piedalījās Eiropas Savienības Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas ministru padomes neformālajā sēdē, kurā dalībvalstu ministri, EK un EP pārstāvji neformāli pārrunāja jautājumus par TEN-T transporta tīkla attīstību, TEN-T transporta politikas pārskatīšanu, uzsvāru liekot uz finansējuma un metodoloģijas jautājumiem. Ņemot vērā, ka atsevišķām dalībvalstīm un EK ir atšķirīgas intereses, būtiski ir paust Latvijas viedokli visaugstākajā – ministra – līmenī, pretējā gadījumā Latvijas viedoklis var netikt ņemts vērā. Šī bija pēdējā iespēja to izdarīt.

TEN-T transporta tīkla izstrādes procesā EK būtu vairāk jāņem vērā dalībvalstu intereses, tostarp Baltijas un Ziemeļvalstu transporta ministru parakstī-

tais memorands par TEN-T pamattīkla izveidi Baltijas jūras reģionā.

Savukārt, lai noteiktu pamattīklu, kur galvenais ir efektīva infrastruktūras izmantošana, multimodalitāte un loģistika, nepieciešams ne tikai definēt šo tīklu, bet arī vienoties par tā īstenošanas secību, lai sabalansētu prioritātes ar finansiālajām iespējām.

Samazinātais naudas apjoms prasa labāku koordināciju starp TEN-T un ES fondiem. Dalībvalstis, kurām ir tiesības izmantot Kohēzijas fonda līdzekļus, daļu finansējuma izmanto arī TEN-T transporta tīkla un prioritāro projektu īstenošanai. Tāpat ES budžeta finanšu instrumenti transporta infrastruktūras atbalstam jānovirza ne tikai TEN-T transporta pamattīkla veidošanai, bet arī investīcijām visaptverošā tīkla attīstībā. Tādējādi tiks sekmēta veco un jauno dalībvalstu transporta sistēmu veiksmīga integrācija.

Ja Eiropas līmenī tiks panākta vienošanās arī pēc 2013. gada novirzīt Kohēzijas fonda līdzekļus transporta attīstībai, tad dalībvalstīm jāļauj šo līdzfinansējumu investēt pamata infrastruktūrās atbilstoši attiecīgā reģiona kohēzijas politikas prioritātēm un nacionālās attīstības stratēģijai. Tāpat mazāk attīstītajiem reģioniem būtu jāuzliek par pienākumu Kohēzijas fonda atbalstu transporta jomā novirzīt tikai TEN-T transporta tīkla veidošanai, līdz reģions būs sasniedzis augstāku attīstības pakāpi, kur mainās investīciju prioritātes.

Latvijas delegāciju neformālajā Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas ministru padomes sēdē vadīja satiksmes ministrs Uldis Augulis, tajā piedalījās arī Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietniece Aivita Ļubļina-Goldmane un Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups.■

UZZIŅAI

TEN-T transporta tīkls tiek veidots, balstoties uz reģionālajiem, kohēzijas un struktūrfondu politikas kritērijiem, kas jāņem vērā, pārskatot TEN-T politiku. Jaunajā TEN-T transporta politikas tiesību akta priekšlikumā, ko pašlaik izstrādā EK, tiks izvirzīta inovatīva ideja – divlīmeņu struktūra, kas iekļaus visaptverošo tīklu un pamattīklu, kas būs balstīts uz prioritārajiem projektiem, tādējādi nezaudējot līdz šim ieguldītās investīcijas.

ROSINA TEN-T TĪKLA PAPILDINĀŠANU

2011. gada 2. maijā satiksmes ministrs Uldis Augulis devās darba vizītē uz Briseli, lai diskutētu par Eiropas transporta tīkla (TEN-T) pārskatīšanas procesa gaitu, rosinātu tīklā iekļaut Latvijai būtiskus transporta savienojumus, kā arī pārrunātu reģionālo lidostu attīstīšanas iespējas Latvijā. Latvija aktīvi piedalās TEN-T politikas pārskatīšanā un uzskata šo procesu par ļoti nozīmīgu nākotnes transporta attīstībai ES kopumā, kā arī katras dalībvalsts konkurētspējas celšanai. „Minētais process ir būtisks arī Latvijai, tāpēc ir svarīgi maksimāli aktīvi paust savu nostāju,” uzskata Augulis. Latvija atbalsta EK piedāvāto divlīmeņu struktūru TEN-T attīstīšanā: visaptverošā tīkla un pamattīkla izvei-

UZZIŅAI

Visaptverošais tīkls tiek veidots, balstoties uz līdzšinējo TEN-T tīklu, tajā veicot minimālas izmaiņas. Latvija piekrīt visu līdzšinējā TEN-T tīklā iekļauto elementu saglabāšanai, kā arī piedāvā tajā iekļaut šādus papildinājumus: autoceļa E77 posms Inčukalns – Veclaicene (Pleskavas virzienā), autoceļa savienojums Liepāja – Rucava (Lietuvas virzienā), dzelzceļa savienojums Daugavpils – Kurcums, Ventspils un Liepājas reģionālās lidostas, kā arī ātrvilcienu projekti „Rail Baltica” un ātrgaitas vilciens Rīga – Maskava.

di, tādējādi nodrošinot iespēju vieglāk integrēt dažādus transporta politikas un transporta infrastruktūras aspektus.

„Mūsu piedāvātie transporta koridori noteikti ir pelnījuši būt vienotajā Eiropas transporta tīklā, jo tie nodrošina būtisku saikni ar Latvijas un visas ES kaimiņvalstīm,” Latvijas nostāju skaidro Augulis.

Latvija ir piedāvājusi TEN-T tīklā iekļaut Liepājas, Rīgas, Ventspils ostas un to autoceļu un dzelzceļu savienojumus ar Krieviju un Baltkrieviju, Rīgas lidostu, autoceļu „VIA Baltica”, ātrvilciena projektus „Rail Baltica” un Rīga – Maskava. Tomēr TEN-T pamattīklā, visticamāk, varētu neiekļaut Liepājas ostu kopā ar tās autoceļu un dzelzceļa savienojumiem, jo EK pamattīkla ostām ir izvirzījusi kritēriju – sasniegt 1% no kopējā Eiropas Savienības pamattīkla ostu apgrozījuma gadā, kas būtu nedaudz vairāk par 24 miljoniem tonnu gadā.

Vizītes laikā Briselē U. Augulis tikās ar ES konkurences komisāru Hoakinu Almunju un pārrunāja reģionālo lidostu attīstīšanas iespējas. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam paredzēts, ka Latvijas reģionālās attīstības veicināšanai nepieciešams izmantot Liepājas, Ventspils un Daugavpils lidostu potenciālu, tās attīstot par Baltijas jūras reģiona mēroga gaisa satiksmes mezgliem. EK izskatīšanai 2010. gada 1. decembrī tika iesniegts Valsts atbalsta paziņojums par publisko atbalstu mazo reģionālo lidostu attīstībai Latvijā, un tikšanās laikā tika pārrunāts iespējama valsts atbalsta sniegšanas veids.

Eiropas Komisijas Transporta un mobilitātes ģenerāldirektorāta ģenerāldirektors Matias Ruete atzinīgi vērtē Latvijas priekšlikumus Eiropas transporta tīkla (TEN-T) papildināšanai.

Latvija savu pozīciju balsta uz 2010. gada 22. septembrī parakstīto Ziemeļvalstu un Baltijas valstu memorandu par TEN-T pamattīkla izveidi Baltijas jūras reģionā. Šis

UZZIŅAI

Lai pretendētu uz ES Kohēzijas fonda finansējumu 2,39 miljonu latu apmērā, 29. aprīlī projekta pieteikumu Satiksmes ministrijā iesniedza Liepājas lidosta. Pieteikumu, pretendējot uz 1,9 miljonu latu lielu KF finansējumu, iesniedza arī Ventspils lidosta. Lai realizētu minētās investīcijas, EK izskatīšanai 2010. gada 1. decembrī tika iesniegts Valsts atbalsta paziņojums par publisko atbalstu mazo reģionālo lidostu attīstībai Latvijā. Tajā pa posmiem ir sadalīti pasākumi Liepājas un Ventspils lidostas infrastruktūras turpmākās attīstības nodrošināšanai laika periodā līdz 2020. gadam. Iecerēts, ka abas reģionālās lidostas regulārus iekšzemes lidojumus varēs sākt no 2013. gada, bet starptautiskos lidojumus – no 2015. gada.

dokuments ir iesniegts EK. Parakstītais memorands ar tam pievienoto TEN-T pamattīkla karti pauž reģiona valstu kopējo pozīciju un būtu izmantojams turpmākajā darbā, ne tikai strādājot pie TEN-T pamattīkla izveides, bet arī veidojot jauno ES transporta politiku, plānojot aktivitātes ES stratēģijā Baltijas jūras reģionam, kā arī Ziemeļu dimensijas transporta un loģistikas partnerības ietvaros.■

ATTĪSTĪS TRANZĪTA KORIDORUS

Lai vienotos par tranzīta koridoru attīstīšanas iespējām un definētu turpmākos soļus šajā jomā, satiksmes ministrs Uldis Augulis Starptautiskā transporta foruma samita laikā, kas no 25. līdz 27. maijam notika Leipcigā (Vācija), tikās ar Ukrainas, Turcijas un Ķīnas transporta ministriju vadību.

Ar Ukrainas infrastruktūras ministra pirmo vietnieku Volodimiru Korņijenko tika panākta vienošanās par to, ka Latvijas, Igaunijas un Baltkrievijas dzelzceļa un loģistikas uzņēmumu eksperti tiksies Ukrainā un apspriedīs konteinerkravu formēšanas jautājumus Odesas vai Iljičovskas ostā. Jau oktobrī Stambulā tika rīkota konteinervilciena „Zubr” prezentācija, kurā piedalījās visas iesaistītās puses. Uz šo pasākumu Turcijas transporta un komunikācijas ministrs Mehmeds Habiba Soluka bija uzaicinājis plašu ieinteresēto Turcijas uzņēmumu loku, kā arī Ziemeļvalstu pārstāvjus, lai iepazīstinātu ar konteinervilciena izmantošanas iespējām. Viņš arī uzsvēra, ka turki ir ļoti ieinteresēti atbalstīt Latvijas centienus tālāk attīstīt „Zubr” projektu.

Savukārt Ķīnas transporta ministra vietnieku Gao Hongfengu U. Augulis iepazīstināja ar Latvijas priekšrocībām kravu tranzīta nodrošināšanā starp Ķīnu un Eiropu. Ministrs apliecināja Latvijas uzņēmēju interesi piedalīties Ķīnas preču transportēšanā gan pa sauszemi, gan jūru. Augulis aicināja jau drīzumā uzsākt kravu regulāru transportēšanu no Ķīnas uz Eiropas Savienību pa autoceļiem un dzelzceļu. Tāpat viņš uzsvēra Latvijas ostu iespējas piedalīties tranzīta plūsmas organizēšanā uz Krieviju un NVS valstīm.

Līdz šim starp Latviju un Centrālāzijas valstīm kursē ES vienīgais regulārais konteinervilciens „Baltika-Tranzīts”, kas savieno Baltijas valstu ostas ar Kazahstānu, Kirgizstānu, Tadžikistānu un Uzbekistānu. „Lai nodrošinātu, ka „Baltika-Tranzīts” ar kravām regulāri kursē abos virzienos, ir nopietni jāizvērtē iespējas maršrutu pagarināt līdz Ķīnas rietumu provincei Urumči,” uzsvēra Augulis. Ķīnas pārstāvis informēja satiksmes ministru par infrastruktūras attīstību Ķīnas teritorijā, tai skaitā ātrgaitas maģistrāli no austrumiem uz rietumiem, un apliecināja vēlmi meklēt iespējami efektīvākos tranzīta ceļus preču nogādāšanai Eiropā. „Mūsu uzdevums ir austrumu kolēģiem parādīt Latvijas ģeogrāfiskās priekšrocības tranzīta nodrošināšanai multimodālajos transporta koridoros,” akcentēja satiksmes ministrs.

UZZIŅAI

STF samīts tiek rīkots reizi gadā, un šogad tā temats ir „Transports sabiedrībai”. Pasākums pulcē ministrus, biznesa līderus, pētniekus un nevalstisko organizāciju pārstāvjus no 52 valstīm.

Augulis arī tika uzaicināts uz Ķīnu, lai tiktos ar Ķīnas transporta ministru un turpinātu iesāktās sarunas par transporta koridora attīstīšanu.

Satiksmes ministrs ar Ukrainas, Turcijas un Ķīnas ministriju pārstāvjiem un diplomātiem ir ticis jau iepriekš. Satiksmes ministrijā viesojās Turcijas transporta un komunikācijas ministrijas valsts sekretāra vietnieks Suats Hairi Aka, kas atzina, ka turkiem ir liela interese sūtīt savas eksporta preces Skandināvijas virzienā. Ja konteinervilciens „Zubr” bez pārkraušanas, izmantojot dzelzceļa prāmi Melnajā jūrā, pārvadātu kravas no Baltijas vai Skandināvijas valstīm līdz Turcijai un perspektīvā pat Indijai, turkiem tas varētu būt ļoti pievilcīgs piedāvājums. Tāpat viņiem varētu būt saistoša arī iespēja konteinervilcienam pievienot specializētas dzelzceļa platformas kravas autotransporta pārvadājumiem.■

LATVIJA NEATDOD LĪDERPOZĪCIJAS

„Latvijai ir lielākā pieredze Baltijas reģionā, organizējot konteineru pārvadājumus pa dzelzceļu. Pašlaik kursē jau trīs šādi specializētie vilcieni, kuru maršrutu ģeogrāfija ir iespaidīga,” atklājot XIV starptautisko konferenci „TransBaltica 2011”, kas Rīgā norisinājās 8. jūnijā, uzsvēra satiksmes ministrs Uldis Augulis.

UZZIŅAI

Starptautiskajā konferencē „TransBaltica 2011” piedalījās pārstāvji no Latvijas, Krievijas, Baltkrievijas, Moldovas, Gruzijas un citām valstīm. Šī ir vērienīgākā transporta un loģistikas konference, kas ik gadu notiek Latvijā.

Konteinervilciens „Baltika-Tranzīts” nodrošina pārvadājumus maršrutā Baltijas valstis – Centrālā Āzija, „Rīgas ekspresis” kursē starp Rīgu un Maskavu, bet konteinervilciens „Zubr” strādā maršrutā Latvija – Baltkrievija – Ukraina.

U. Augulis: „Augsts vērtējums Latvijas tranzīta jomas uzņēmēju profesionalitātei ir arī ASV lēmums izmantot mūsu transporta infrastruktūru nemilitāru kravu nosūtīšanai uz Afganistānu. Kopš 2009. gada izveidojusies pastāvīga kravu plūsma. Latvijas izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis ļauj nodrošināt efektīvāko preču izplatīšanu visā Baltijā. Esam izvirzījuši prioritāti kļūt par loģistikas centru reģionā un piedāvājam kravu izplatīšanas 24 un 48 stundu konceptu. Lai piesaistītu investorus loģistikas centru veidošanai un arī jaunas kravu plūsmas, esam pilnīgojuši

UZZIŅAI

Investīcijas infrastruktūras sakārtošanā ir ieguldījums tautsaimniecības, tai skaitā transporta un loģistikas nozares, attīstībā. Šogad autoceļu sakārtošanā plānots ieguldīt ap 270 miljoniem latu, no kuriem lauvas tiesa ir Eiropas Savienības fondu finansējums.

nodokļu jomu tā, ka Eiropas Savienības preču importētāji preces var ievest Latvijā, atmuitot, nemaksājot PVN, un uzglabāt jau atmuitotas preces distribūcijas centrā, līdz tiek saņemts pieprasījums no konkrēta veikala. Šādu loģistikas centru attīstībai esam ierādījuši prioritārās vietas – ostas un lielākos dzelzceļa mezglus.■

MINISTRI PĀRRUNĀ AFGANISTĀNAS KRAVU JAUTĀJUMU

2011. gada 15. februārī satiksmes ministrs Uldis Augulis tikās ar aizsardzības ministru Arti Pabriku un ārlietu ministru Ģirtu Valdi Kristovski, lai pārrunātu jautājumu par kravu pārvadājumiem uz Afganistānu.

Ministri tikšanās laikā vienojās, ka arī turpmāk Latvijai jāatbalsta Afganistānas kravu pārvadājumi, kas dod piensumu Latvijas tautsaimniecībai un veicina Latvijas tranzīta infrastruktūras atpazīstamību pasaulē.

Amatpersonas pārrunāja iepriekšējā gadā paveikto, kā arī vienojās par turpmākajiem pasākumiem, kas veicami, lai nākotnē nodrošinātu kravu pārvadājumus ASV un citu valstu bruņoto spēku atbalstam un radītu iespējas kravas caur Latviju vest arī pretējā virzienā – no Afganistānas.

Tika nolemts sākt darbu arī pie jaunām iniciatīvām, kas veicinātu gan minēto kravu pārvadājumus, gan nākotnē palielinātu kravu plūsmu starp Latviju un Vidusāziju.■

IESPĒJA PĀRVADĀT KRAVAS UZ AFGANISTĀNU

Kvalificētiem loģistikas uzņēmumiem tiek piedāvāta iespēja veikt kravu pārvadājumus caur Latviju starptautisko drošības atbalsta spēku operācijās vajadzībām Afganistānā.

Aizsardzības ministrija izsludināja konkursu, kurā aicināja uzņēmumus iesniegt savus piedāvājumus kravu pārvadājumiem uz un no Afganistānas. Īpaši tika vērtētas uzņēmumu tehniskās un finansiālās iespējas veikt visa veida kravu multimodālos pārvadājumus, pieredze kravu sūtīšanā uz Afganistānu, kā arī piedāvātā pakalpojuma cena un provizorisksais pārvadājumu ātrums.■

UZZIŅAI

Jau 2010. gadā Aizsardzības ministrijai, Ārlietu ministrijai un Satiksmes ministrijai kopīgi izdevās panākt vēl citu NATO dalībvalstu un partnervalstu iesaistišanu nemilitāro kravu pārvadājumos. Kravas caur Latviju uz Afganistānu jau nosūtījušas Lielbritānija, Beļģija, Spānija, Zviedrija un Norvēģija. Saskaņā ar Satiksmes ministrijas iepriekš veiktajiem aprēķiniem no vienas TEU pārvadāšanas Latvijas ekonomika iegūst līdz pat 500 eiro.

TIKŠANĀS AR KRIEVIJAS TRANSPORTA MINISTRU I. ĻEVITINU

2011. gada 7. aprīlī satiksmes ministrs Uldis Augulis tikās ar Krievijas transporta ministru Igoru Ļevitinu. Tikšanās laikā tika pārrunāta ātrgaitas dzelzceļa satiksmes izveidošana starp Rīgu un Maskavu, kā arī Latvijas un Krievijas sadarbība transporta infrastruktūras uzlabošanā uz transporta ass Rīga – Maskava.



Starp Latviju un Krieviju ir izveidojies saturīgs dialogs ne vien ministru, bet arī Starpvaldību komisijas ekspertu līmenī, kas veicina abu valstu sadarbību transporta jomā.■

SATIKSMES MINISTRA AMATĀ STĀJIES AIVIS RONIS

2011. gada 25. oktobrī par satiksmes ministru kļuva Aivis Ronis. A. Ronim ir plaša diplomātiskā pieredze, un viņš ieņēmis amatus arī starptautiskās organizācijās.

No 2010. gada novembra jaunieceltais satiksmes ministrs bijis Latvijas Privātbanku asociācijas (līdz 2011. g. 26. maijam nosaukums Latvijas – Amerikas finanšu forums) prezidents, bet pirms tam – Latvijas Republikas ārlietu ministrs.

A. Ronis strādājis par Latvijas ārkārtējo un pilnvaroto vēstnieku NATO, kā arī bijis vēstnieks Meksikas Savienotajās Valstīs, Amerikas Savienotajās Valstīs un Turcijas Republikā. Iepriekš ieņēmis arī dažādus amatus Latvijas Ārlietu ministrijā, bet karjeru sācis kā Latvijas Televīzijas informatīvo raidījumu redakcijas žurnālists.

Pēc stāšanās amatā A. Ronis aktīvi sāka iepazīties ar Satiksmes ministrijai pakļauto uzņēmumu darbību un tikās ar to vadītājiem.■

SADARBĪBA AR NOZARES ASOCIĀCIJĀM

2011. gada 2. novembrī satiksmes ministrs Aivis Ronis tikās ar sakaru, tranzīta, ostu, loģistikas, kā arī autopārvadājumu un ceļu nozaru asociāciju pārstāvjiem, lai kopīgi pārrunātu būtiskākos izaicinājumus un risinājumus.

A. Ronis uzsvēra: „Mūsu mērķis ir saskaņoti un plānveidīgi savienot un attīstīt četras [Satiksmes ministrijas pārraudzībā esošās] dimensijas – gaisu, zemi, ūdeni un sakarus, lai līdz ar pakāpenisku izeju no krīzes dotu privātajam sektoram „otro elpu” un attīstības iespējas, kā arī nodrošināt valsts aktīvu efektīvu pārvaldību. Tādējādi līdzšinējā labā sadarbība starp valsts struktūrām un nozaru asociācijām ir jāturpina, un to noteikti var pilnveidot un uzlabot.”

Tādēļ ministrs aicināja nozaru asociācijas līdz 11. novembrim Satiksmes ministrijai nosūtīt savus priekšlikumus valdības rīcības plāna papildināšanai, lai tas būtu maksimāli atbilstošs nozares pārstāvju prioritātēm un nodrošinātu veiksmīgu tās attīstību.

No savas puses kā SM darbības prioritātes papildus iepriekš minētajai stratēģiskajai vīzijai ministrs uzsvēra autoceļu būves kvalitātes stiprināšanu, efektīvāku dzelzceļa un autotransporta mijiedarbību pasažieru pārvadājumu nodrošināšanā, lai šo transporta veidu maršruti un kursēšanas laiki nepārkāptos un līdzekļi tiktu izlietoti efektīvāk. Savukārt attiecībā uz dzelzceļa nozari aktuāla ir „Rail Baltica” koridora attīstība, un Baltijas valstīm Latvijai, Lietuvai un Igaunijai jāvienojas par iespējām papildus piesaistīt ārējo finansējumu Eiropas platuma sliežu (1435 mm) ceļa izbūvei. Ministrs norādīja, ka šis ir ģeopolitisks projekts, jo, lai ciešāk integrētos Eiropā, Latvijai nepieciešams pilnībā iekļauties Eiropas transporta un enerģētikas infrastruktūrā.

Tāpat būtiska uzmanība tiks pievērsta robežšķērsošanas jautājumu sakārtošanai, strādājot ne vien savā robežas pusē, bet arī aktīvā sadarbībā ar kaimiņvalstīm.

Svarīgi rūpēties arī par starptautiskās lidostas „Rīga” attīstību un atbalstīt jauna termināļa būvniecību, kas dotu iespēju nākotnē apkalpot daudz lielāku aviopasažieru skaitu.

Tikšanās laikā nozaru asociācijas atzinīgi vērtēja vairāku gadu laikā attīstīto sadarbību ar SM speciālistiem. Tāpat tās norādīja uz, viņuprāt, būtiskākajiem nozarē risināmajiem jautājumiem.

Ostu asociācijas pārstāvji atzina, ka līdzšinējā sadarbība, kad nozares jautājumus diskutē Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē, ir bijusi sekmīga un noteikti jāturpina. Tranzīta nozari un ostas pārstāvošās asociācijas uzsvēra nepieciešamību pagarināt speciālo ekonomisko zonu darbības termiņu, kas vienlaikus ir arī kravu pārvadātāju interesēs. Tāpat svarīgi ir strādāt pie Eiropas Savienības fondu līdzekļu piesaistes, kā arī atbilstoša regulējuma jautājumos

UZZIŅAI

Uz tikšanos ar ministru bija ieradusies pārstāvji no Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas, biedrības „Autopārvadātāju asociācija „Latvijas auto””, Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācijas, Latvijas Loģistikas asociācijas, Baltijas asociācijas – Transports un loģistika, Latvijas Ceļinieku asociācijas, biedrības „Latvijas ceļu būvētājs”, LIKTA, Latvijas Interneta asociācijas, Latvijas Telekomunikāciju asociācijas, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras, Privātās un publiskās partnerības asociācijas u.c.

par kuģu satiksmi un izmantošanu. A. Ronis uzsvēra ostu darbības caurskatāmības nodrošināšanu, aicinot nozares pārstāvjus Ostu padomē ministra klātbūtnē regulāri tikties ar nozares asociāciju pārstāvjiem.

SM valsts sekretārs Anrijs Matīss norādīja, ka jautājums par SEZ darbības termiņa pagarinājumu tiks virzīts valdībā, un aicināja nozares asociācijas aktīvi sadarboties, gatavojot argumentāciju, lai to kā Latvijas interesēm atbilstošu varētu aizstāvēt arī Eiropas Komisijā.

2011. gada 16. novembrī satiksmes ministrs Aivis Ronis un viņu pavadošā ekspertu delegācija apmeklēja Rīgas brīvostas pārvaldi. Vizītes laikā satiksmes ministrs tikās ar Rīgas brīvostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu, lai

pārrunātu vairākus ar ostas attīstību saistītus jautājumus.

Pēc tikšanās Leonīds Loginovs ar gandarījumu norādīja: „Beidzot mums ir satiksmes ministrs!”■

PRIEKŠROCĪBAS TRANZĪTA NODROŠINĀŠANĀ

2011. gada 10. novembrī satiksmes ministrs Aivis Ronis devās darba vizītē uz Kazahstānu, kuras ietvaros piedalījās Kazahstānas transporta dienu pasākumos, kuros piedalījās arī vairāku citu valstu transporta ministri, reģiona tranzīta, transporta un loģistikas uzņēmumu pārstāvji.

Kazahstānas transporta dienu ietvaros notika 8. starptautiskā konference „TransEurasia 2011”, kurā uzstājās Latvijas satiksmes ministrs A. Ronis. Ministrs savā uzrunā uzsvēra Latvijas tranzīta koridora priekšrocības, īpaši savienojumus ar Ziemeļeiropu, kā arī akcentēja Latvijas līdzšinējo lielo pieredzi Eirāzijas konteinerilcienu organizēšanā. Tika uzsvēra Ķīnas kravu piesaistes nozīmība, kas ir arī viens no konferences galvenajiem tematiem.

Satiksmes ministrs A. Ronis kopā ar citu valstu transporta ministriem apmeklēja izstādi „Transit-TransKazakhstan 2011”, kur apskatīja citu valstu stendus. Izstādē piedalījās vairāk nekā trīsdesmit Latvijas tranzīta, transporta un ostu pārstāvju, ar kuriem savus ārvalstu kolēģus iepazīstināja A. Ronis.

Satiksmes ministram bija divpusējas tikšanās ar Kazahstānas transporta ministru Beriku Kamalijevu un Baltkrievijas transporta un komunikāciju ministru Ivanu Ščerbo.■



Latvijas satiksmes ministrs Aivis Ronis (centrā) iepazīstina Kazahstānas transporta ministru Beriku Kamalijevu ar Latvijas ekspozīciju izstādē „Transit Kazakhstan-2011”. 2011. gada 10. novembris.

SATIKSMES MINISTRS: „IR SVARĪGA SADARBĪBA TRANSPORTA NOZARES JAUTĀJUMOS AR KRIEVIJU”

Satiksmes ministrs Aivis Ronis 23. un 24. novembrī uzturējās vizītē Maskavā, kur piedalījās Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerības augsta līmeņa sanāksmē, Krievijas transporta nedēļas pasākumos un tikās ar Krievijas transporta ministru Igoru Ļevitinu un Krievijas dzelzceļa prezidentu Vladimiru Jakušinu.

Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerības augsta līmeņa sanāksmē delegāciju vadītāji apmainījās ar viedokļiem par paveikto partnerības izveidē. Tika uzsvērts, ka darbu sācis partnerības sekretariāts un visas dalībvalstis parakstījušas attiecīgos līgumus par sekretariāta finansēšanu. Sanāksmes dalībnieki atbalstīja jauna partnerības atbalsta fonda izveidi, lai ar tā palīdzību vēl aktīvāk attīstītu transporta sistēmas reģionā. Partnerības vadība tiek uzticēta valstīm rotācijas kārtībā, un tagad vadības komitejas līmenī vadību no Norvēģijas pārņem Vācija, bet augsta līmeņa vadību no Krievijas pārņem Norvēģija.

Tiekoties ar Krievijas transporta ministru Igoru Ļevitinu, tika pārrunātas dzelzceļa koridora Rīga – Maskava attīstības perspektīvas, kā arī robežšķērsošanas procedūru uzlabošanas iespējas dzelzceļa pārvadājumos. Abu valstu transporta ministri pārrunāja arī iespējas nodrošināt optimālu caurlaides spēju uz robežas auto pārvadājumiem, īpaši intensīvajā periodā gada nogalē. Satiksmes ministrs A. Ronis pateicās Krievijas kolēģim par labu līdzšinējo sadarbību autopārvadājuma atļauju jomā. Aviācijas jomā puses pārrunāja nacionālās lidsabiedrības „airBaltic” iespēju veikt Rīgas hokeja komandas „Dinamo” čarterpārvadājumus visā Krievijas teritorijā.

Tikšanās gaitā ar uzņēmuma „Krievijas dzelzceļi” prezidentu Vladimiru Jakuņinu abas puses uzsvēra valstu tradicionāli labo sadarbību dzelzceļa jomā. Puses atzina, ka dzelzceļa sadarbības kontekstā ļoti būtisks ir dzelzceļa elektrifikācijas process. Latvija ir pieņēmusi principiālu lēmumu elektrificēt nozīmīgākos Rietumu – Austrumu dzelzceļa koridora posmus un sagaida arī Krievijas aktīvu iesaisti Latvijas virziena trases elektrifikācijā. Puses pārrunāja iespējas uzlabot procedūras, lai saīsinātu brauciena laiku maršrutā Rīga – Maskava. Satiksmes ministrs A. Ronis atzīmēja Krievijas nozīmīgo lomu, radot Latvijai pieeju Ķīnas un Kazahstānas tranzīta koridoriem. Tikšanās laikā puses pārrunāja Dzelzceļa sadarbības organizācijas (OSŽD) un ES attiecību aktuālo tematiku, kā arī iespējas rast kompromisu likumdošanas atšķirībās starp ES un valstīm, kurās izmanto 1520 mm sliežu standartu. Noslēgumā puses pārrunāja „Rail Baltica 2” projektu. Ministrs A. Ronis uzsvēra, ka Rietumu – Austrumu koridors būs Latvijas prioritāte Eiropas tālākas integrācijas nolūkā, kā arī ar nosacījumu, ka projektam „Rail Baltica 2” tiek piesaistīts ārējs finansējums.■

NETAISNĪBA – PIRMIE KRĪT TIE LABĀKIE

JĀNIS JURKĀNS: „Latvija – valsts, kuru okupējusi valsts vara”

Jānis Jurkāns 2011. gadā ventspilnieku cīņīņu dēļ pameta biedrības „Baltijas asociācija – Transports un loģistika” (BATL) prezidenta amatu, kuru pildīja no 2006. gada. Savā paziņojumā Jānis Jurkāns norādīja:

„Šodien daudzos vadošos Ventspils tranzīta uzņēmumos vadošos amatos tiek iecelti cilvēki, par kuru profesionalitāti un cilvēcisko godaprātu man ir lielas šaubas. Es nevēlos, lai mans vārds tiktu saistīts ar šiem marodieriem, kas pašlaik nesodīti laupa ventspilnieku cīņīņu laukos. Uzskatu par panākumu, ka biedrības „Baltijas asociācija – Transports un loģistika” darbības laikā dialogs starp valdību, valdības struktūrām un tranzīta nozari sasniedza daudz augstākas savstarpējās sapratnes līmeni. Caurskatāmāki kļuva tranzīta tirgus dalībnieku uzstādījumi un ceļi šo uzstādījumu īstenošanā, tāpēc Latvijas tranzīta biznesa vide vērtās pievilcīga ārvalstu kravu nosūtītājiem un investoriem. Pēdējā laikā situācija nozarē radikāli mainījusies. Kontrole pār ostas tranzīta uzņēmumiem nonākusi šaubīgu personu rokās, tāpēc nevēlos, lai manu vārdu saistītu ar šiem cilvēkiem, jo to darbošanās mērķi man nav saprotami un ir sveši. Runa ir par advokātu, kuru Aivars Lembergs kādreiz nosauca par „Šveices Ostapu Benderu” (domāts A. Meroni – red.). Tieši viņš, piesaistot sev lojālus cilvēkus un izmantojot dažādas, strīdīgi vērtējamās spraugas mūsu likumdošanā, kā arī plašu ofšorkompāniju tīklu, piesavinājies tiesības runāt to Ventspils tranzīta uzņēmumu akcionāru un patiesā labuma guvēju vārdā, kas ir biedrības „Baltijas asociācija – Transports un loģistika” biedri. Būtībā šis cilvēks nostāda sevi par daudzu vadošu Ventspils tranzīta uzņēmumu īpašnieku, lai gan, cik man zināms, tādu tiesību viņam nav.”



Jānis Jurkāns.

VAI SPĒSIM PALŪKOTIES NĀKOTNĒ?

Pirmais atjaunotās Latvijas ārlietu ministrs Jānis Jurkāns: „Latvietis nekad nespēs pieņemt pareizu lēmumu, ja viņš nesapratis pasauli, ja nesapratis

rītidienu. Mēs te plānojam kaut kādus nodokļu procentus, bet, ja Eiropā pēkšņi notiks krahs, visi plāni sabruks vienā mirklī. Vai mums ir kādi zinātnieki, analītiķi, kuri mēģina uzminēt rītidienu? Tādu nav. Lai uzminētu rītidienu, vajag vairāk smadzeņu nekā tam, lai runātu par vakardienu un vēsturi. Pirms sabiedrība nevienosies par rītidienu, nekas te nenotiks.

VAI PIETIKS SPĒKA?

Es līdzšinējo situāciju vērtētu šādi: 10% sadzīves līmenī un 90% – politikā. Tagad gan, protams, šī attiecība mainīsies un nebūt ne uz saskaņas pusi starp latviešiem un krieviem. Tomēr tā nebūs katastrofāla. Pirmkārt, iedzīvotāju vairākumam drīzāk rūp, kā savilkt galus un izdzīvot, otrkārt, Latvijā ne latviešiem, ne krieviem nav spēku, kas uzņemtos atbildību un spētu noorganizēt vērā ņemamas ilgtermiņa masveida politiskās akcijas.

VAI PIETIKS PAŠLEPNUMA?

Par kādu pašlepnumu mēs runājam?! Es nedomāju, ka šodien latviešiem vai krieviem piemīt pašlepnums. Visi lepnie sen aizbrauca. Palika pazemotie, kuri diezgan vai kaut ko zina par lepnību. Es nevainoju ikvienu, es runāju par masu. Šī masa ir aizmirsusi, ko nozīmē būt lepnam par savu valsti, par savu nacionalitāti vai par savu skolu. Es neredzu lepnumu cilvēkos, jo valsts viņus ir pazemojusi un turpina pazemot un aizskart. Kā tas izpaužas? Kaut vai dzīves līmenī. Pret cilvēkiem izturas kā pret kaut kādu okupētu cilti. Mums viss ir otrās šķiras, ieskaitot medicīnu un izglītību. Paskatieties kaut vai uz Zatleru, kurš uzvedas kā klauns! No kurienes tad šeit var rasties lepnums? Ja tāds būtu, mēs vērotu nemierus un protestus. Kur ir nevalstisko sabiedrisko organizāciju rīkotās akcijas? Kur arodbiedrības, kurām jābūt? Nekā nav. Tādēļ vara gāž tautai uz galvas visu, ko grib un cik grib.

VAI SPĒSIM DZĪVOT GARĀM?

Es varētu atkārtot, ka bez manas piekrišanas neviens nevarēs mani pazemot. Tomēr, grozi kā gribi, valsts izturas pret tautu pazemojoši. Tā aizskar visus. Varbūt kāds arī ir iemācījies dzīvot *garām* valstij. Neizslēdzu, ka šādi lietpratēji pat nepamana to. Nauda viņiem ir *zeķē*, un tiem uzspļaut uz „krājbanku” ķībelēm. Saproties, es pats centos dzīvot *garām* valstij. Domāju: aiziešu no politikas un dzīvošu *garām*. Nesanāk. Valstij ir tik daudz instrumentu, lai tevi aizskartu! Kad pensija pārvēršas nabadzības pabalstā – vai tad valsts vara tādējādi neaizskar? Vēl kā aizskar! Tā ir okupējusi mūs gluži kā cilti. Un mūsu tagadējā diezgan nosacītā opozīcija ir varas līdzdalībiece, kaut kas līdzīgs lauku žandarmijai. Nopietna opozīcija neļautu nodarīt valstij to, kas ir izdarīts.”■

Kapteinis vienmēr domā par apkalpi

Mani visvairāk tracina tas, ka ir lietas, kuras uz kuģa es nokārtotu un atrisinātu bez ilgas domāšanas un vilcināšanās, bet te, krastā, tu redzi, kas ir jādara, taču nevari to izdarīt, jo birokrātijas dzirnas maļ savu. No jūras atnācu vesels cilvēks, bet tagad nervi čupā! Ja tā padomā, kas gan te varētu būt par stresiem, kuģis negrimst, nekādu citu ekstrēmu situāciju nav, bet te tevi beidz nost mūžīgi neatrisināmas problēmas.

Tagad es milu jūru no krasta. Jūra skaista mēdz būt ļoti reti. Skaisti ir tad, kad ir vētra, 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 tavš liktenis tik un tā būs atkarīgs no kaut kā augstāka. Nevaru teikt, ka esmu ateists vai ļoti ticīgs cilvēks, bet vienmēr palīdzību esmu lūdzis no augstākiem spēkiem. Kad zināju, ka jūrā vairs neiešu, tad, beidzot reisu Jokohamas ostā, pārmetu krustu un pateicos Dievam par to, ka visus šos gadus viņš ir stāvējis klāt un neviens no maniem apkalpes cilvēkiem nav aizgājis bojā vai guvis traumas, kaut dažādu bīstamu situāciju bijis ne mazums. Tā tiešām ir Dieva laime.

Parasti jūra nav ne klusa, ne traka, parasti tā nepārtraukti tevi šūpo un isti neļauj dzīvot, taču ūdeni tu isti par ūdeni neuztver, gluži tāpat kā, staigājot pa zemi, cilvēks nedomā par zemi. Vienīgi to, ka esi kapteinis, tu neizmirsti nekad, tāpēc vienmēr domā par apkalpi. Arī krastā.

Kapteinis Jāzezs Spridzāns,
Latvijas Jūrnieku reģistra vadītājs

LATVIJA UZRĀDA LABUS REZULTĀTUS

2012. gada aprīļa beigās notiks Starptautiskās hidrogrāfijas organizācijas (IHO) konference, kuras vadītājs būs Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs, joprojām profesionāls hidrogrāfs Jānis Krastiņš. IHO aprindās šāds piedāvājums tiek uzskatīts par ekskluzīvu, jo kopš 1921. gada, kad notika pirmā organizācijas sēde, šī būs astoņpadsmitā kārtējā konference, vēl bijušas četras ārkārtas konferences, un tas nozīmē, ka Jānis Krastiņš IHO vēsturē būs divdesmit otrais konferences vadītājs. „Man piedāvāja kļūt par konferences vadītāju, un es piekritu. Varētu teikt, ka man personiski ir izrādīta liela atzinība un novērtēts iepriekšējo gadu darbs, bet līdz ar to uzticība izteikta arī valstij, kuru pārstāvu. Tikai pārstāvēt valsts intereses, es veidoju personiskus kontaktus un darbojos savas kompetences un aktivitātes ietvaros. Tā kā IHO darbojas astoņdesmit pasaules valstis, manu ievēlēšanu par konferences prezidentu varētu uzskatīt par Latvijai un man personīgi nozīmīgu sasniegumu,” atzīst JĀNIS KRASTIŅŠ.

– Iesākumā darbs IHO gan nebija nekāds vieglais.

– Protams, nebija viegli ieņemt vietu pieredzējušu profesionāļu vidū, bet gandrīz nemanot ir pagājuši desmit gadi, un esmu spāpējis ne tikai iejusties šajā vidē, bet arī apliecināt savu profesionālo varēšanu un izrādīt aktivitātes, strādājot dažādās darba grupās un komitejās.

Šī konference uz nākamajiem pieciem gadiem ievēlēs jaunu direktoru, un noteikumi paredz, ka tie kolēģi, kuri pretendē uz direktora posteni, nedrīkst vadīt konferences darbu. Jaunais direktors, protams, ienesīs kādas pārmaiņas, bet jāatzīst, ka aizvadīto desmit gadu laikā pašā organizācijā jau notikušas būtiskas pārmaiņas. To, ka divdesmit piecu gadu vecumā sāku darbību IHO, var uzskatīt par ļoti strauju lēcienu karjerā. Citu valstu speciālistiem, lai nonāktu līdz darbībai starptautiskā organizācijā, jāiziet noteikta hierarhija, nereti karjeras izaugsmi ietekmē dažādi politiskie strāvojumi, savukārt militārpersonām ir jāsasniedz noteikta dienesta pakāpe. Pa šiem desmit gadiem ir notikusi būtiska kadru maiņa, un man jau sāk likties, ka esmu kļuvis par tādu kā veterānu, bet arī par jaunpieņācējiem nevar teikt, ka viņi ir gados jauni.

– Lai gan vairs neesi Hidrogrāfijas dienesta vadītājs, joprojām saglabā savu vietu IHO?



– Vispirms jau mani pašu interesē gan darbs IHO, gan arī pati hidrogrāfijas nozare. Otrkārt, esmu ieguldījis tik daudz darba, lai profesionāli pilnveidotos un varētu aktīvi piedalīties organizācijas darbā, ka tagad nemaz nebūtu tik viegli kādu citu ielikt manā vietā. Protams, neviens nav neaizstājams un ar laiku cilvēks iestrādātos, tomēr paliek vēl kāds ļoti svarīgs nosacījums – daudzas lietas ir atkarīgas no personiskajiem kontaktiem. Mums ar IHO kolēģiem ir izveidojušās tiešām lieliskas attiecības, reizēm pat jokojam, ka atvaļinājuma laikā vajadzētu mainīties ar mājām, lai katru gadu kopā ar ģimeni varētu pavadīt atvaļinājumu kādā citā pasaules malā. Lai gan tas izteikts vairāk joka līmenī, arī reāli nebūtu nekas neiespējams. Nesenā pagātnē šādas attiecības varbūt sauca par *blatu*, bet patiesībā tie ir normāli personiskie kontakti. Protams, profesionālā vide nevienu nepieņems, ja pamatā nebūs profesionālais darbs un zināšanas.

– Informācija vēsta, ka Jūras administrācijā ir viesojušās augstas Korejas un Japānas amatpersonas. Kādas viņiem šeit varētu būt intereses?

– Korejieši Jūras administrācijā ir bijuši vizītē divas reizes, japāņi – vienu, un šoreiz interese vairāk tiek saistīta un izrādīta sakarā ar manu prezidentūru IHO konferencē. Par japāņu un korejiešu problēmu kļuvusi Japāņu jūra. Kaut gan starptautiski šo jūru dēvē par Japānas jūru vai Japāņu jūru, Koreja iebilst pret šo nosaukumu un ierosina to oficiāli pārdēvēt par Austrumu jūru, savukārt Japāna ir pārliecināta, ka līdzšinējam nosaukumam nav ne vainas. Katrai pusei ir sava taisnība. Korejieši atsaukas uz to laiku vēsturē, kad 1910. gadā Japāna



Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs
Jānis Krastiņš tiekas ar Korejas vēstnieku Latvijā
Omu Sokčongu. 2011. gada 19. oktobris.

okupēja Koreju un tika mainīti pilnīgi visi nosaukumi, kas bija saistīti ar Korejas vēsturi un nacionālajām vērtībām. Arī mēs esam piedzīvojuši okupāciju, un kaut kas ļoti līdzīgs ir noticis arī šeit, tāpēc mēs lieliski spējam izprast korejiešu lielo sāpi. Šis jautājums tika aktualizēts jau 2011. gadā, bet to neizdevās atrisināt, jo starp Koreju un Japānu nebija panākta savstarpēja vienošanās. IHO vienmēr ir uzsvērusi, ka nodarbojas ar tehnisku jautājumu risināšanu, bet šis ir ieguvis politisku nokrāsu, tāpēc, kamēr nav atrisināti politiskie strīdi, jautājums joprojām paliek atklāts. Neviens nevēlas nostāties vienas vai otras valsts pusē, jo ar abām valstīm organizācijai ir labas attiecības un nav intereses tās sabojāt.

Tomēr ikvienam uz laiku at-

liktam jautājumam reiz pienāk risināšanas brīdis, un šoreiz izskatās, ka Japāņu jūrai šis laiks ir pienācis. Ir tāds izdevums „Standarts S23”, kur tiek publicēta oficiālā informācija par pasaules jūru un okeānu nosaukumiem, ko izmanto visās navigācijas kartēs. Pēdējo vairāk nekā četrdesmit gadu laikā informācija nav atjaunota, tāpēc tikai loģiski, ka daudzas lietas jau ir novecojušas. Tāds ir gan strīdīgais Japānas jūras nosaukumus, gan strīdi par to, ir vai nav Dienvidu okeāns, kuram, visticamāk, formāli vajadzētu parādīties. Daudzas lietas ir nopietni jāizvērtē, jo papīra kartēs šīs lietas ir ļoti svarīgas atšķirībā no elektroniskajām kartēm, kur tās zaudē nozīmīgumu.

– Vai ziņa, ka Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs ieguvis tādu starptautisku atzinību, pie mums, Latvijā, vispār kādu interesē?

– Ministriju par to esmu informējis, bet vai kādam tas šķiet gana nopietni, nevaru atbildēt. Ir pieejama apkopota informācija par to, kādu valstu pārstāvji IHO vada komisijas vai apakškomitejas, kas parāda, ka no astoņdesmit IHO

dalībvalstīm tikai piecas sešas reāli darbojas, pamatā tie ir franči, angļi un amerikāņi, vēl pāris cilvēku no lielajām valstīm, kurām ir zināma politiskā ietekme, un pa vidu iemaldījies arī viens latvietis.

– Tad jau iznāk, ka esam hidrogrāfijas lielvalsts.

– Tā nu ir iznācis. Esmu pārliecināts, ka nav jēgas braukt uz IHO, lai tikai piedalītos tās darbā, svarīgi ir reāli darboties, lai sasniegtu mērķi.

– Tas droši vien attiecas arī uz administrācijas darbu?

– Ir nepieciešams laiks, lai iedzīvinātos visos plašās jūrniecības nozares jautājumos, un šādu informāciju nevar iegūt un aptvert vienas dienas laikā. Tieši tāpēc nepieļauju domu, ka esmu eksperts visos administrācijas struktūrvienību jautājumos, bet es varu palauties uz administrācijas struktūrvienību vadītājiem, kuri ir kompetenti katrs savā jomā. Jūras administrācijā ir lieliska komanda, un esmu pārliecinājies, ka šai komandai var uzticēties. Ja sistēma strādā, tad jāļauj darbam ritēt savu gaitu, laiku pa laikam ieviešot uzlabojumus.

– Un kā ar mērķi, vai šeit strādājot tāds ir izvirzīts?

– Pat vairāki. Vispirms jāievieš IT projekts, kas savulaik vairāk vai mazāk objektīvu iemeslu dēļ palika nerealizēts. Tagad jāpieliek lielas pūles, lai to iedzīvinātu un novestu līdz loģiskai uzvarai. Tā kā projektā jau ieguldīti prāvi līdzekļi, ir saprātīgi to turpināt, nevis uzsākt pilnīgi jaunu. Ar projekta realizāciju nodarbosies Ansis Zeltniņš, un pēc jaunās IT sistēmas ieviešanas tiks apvienotas visas līdz šim atsevišķi darbojošās datu bāzes.

Viens no svarīgākajiem uzdevumiem, varētu pat teikt – mūsu stratēģiskais plāns, ir ieinteresēt kuģu īpašniekus reģistrēt savus kuģus Latvijas Kuģu reģistrā. Protams, tas ir laikietilpīgs darbs, un mēs sāksim ar vienkāršāko – sakārtosim savu mājas lapu, lai visi interesenti iegūtu maksimāli koncentrētu informāciju, nevis kā līdz šim tikai likumdošanas pārstāstu un izvilkmus no normatīvajiem aktiem. Priekšā ir MRC konvencijas ieviešana, hidrogrāfijā ienāk jauni standarti, un šo ikdienas darbu uzskaitījumu varētu vēl turpināt. Liels izaicinājums bija Kuģošanas drošības inspekcijai, kas nostrādājusi pirmo gadu jaunā inspekcijas režīma apstākļos un tagad ir ieguvusi reālu priekšstatu par sistēmu, pēc kuras darbojas jaunais inspekcijas režīms.

UZZIŅAI

No Vikipēdijas. Dienvidu okeāns (arī Dienvidu polārais okeāns un Antarktīdas okeāns) ir okeāns, kas apņem Antarktīdu. Ceturtais lielākais okeāns pasaulē. Starptautiskā hidrogrāfijas organizācija 2000. gadā rīkoja dalībvalstu aptauju par jauna okeāna oficiālu nosaukšanu. No 68 dalībvalstīm aptaujā piedalījās 28, un visas, izņemot Argentīnu, piekrita jaunā okeāna atsevišķai izdalīšanai. Antarktīdas līgums paredz, ka dienvidos no 60°D platuma grāda valstis nevar pretendēt uz sauszemes teritorijām, tāpēc Dienvidu okeāns ir starptautiski ūdeņi. Tika piedāvāti divi okeāna nosaukuma varianti: Dienvidu okeāns un Antarktīdas okeāns, un ar 18 balsīm uzvarēja Dienvidu okeāns. Ne visas nozarē iesaistītās organizācijas atzīst Dienvidu okeāna definēšanu. ASV Nacionālā ģeogrāfijas biedrība joprojām uzskata, ka Atlantijas okeāns, Indijas okeāns un Klusais okeāns sasniedz Antarktīdu.

– Vai tad ar saprašanu bija kādas problēmas?

– Ar pašu saprašanu jau ne, galvenā problēma bija savākt inspekcijas režīmā noteikto obligāti pārbaudāmo kuģu skaitu. Tā nu ir iznācis, ka kuģošanas biznesa dienviņu puslodē ir aktīvāks nekā ziemeļu puslodē, tāpēc tikai loģiski, ka mūsu ostās ienāk mazāk kuģu, tātad ir arī mazāk pārbaudāmo kuģu, kamēr dienviņu ostās inspektori ir pārslogoti. Pati jaunā kuģu kontroles sistēma vēsta uz to, ka labi kuģi tiek pārbaudīti retāk, lielāku uzmanību veltot tiem, kuru reputācija ir iedragāta. Šī sistēma, protams, palīdzēs palielināt kuģošanas drošību, jo ļaus stingrāk uzraudzīt kuģus, kuri neievēro noteiktos kuģošanas drošības standartus. Kritēriji, kad un kā kuģi jāpārbauda, ir skaidri definēti, tur nav problēmu, neatbildēts paliek jautājums, kā izpildīt noteiktos skaitliskos standartus. Parīzes memorands bija noteicis, ka Latvijai gada laikā jāveic pieci simti septiņpadsmit inspekcijas, no kurām mūsu inspektori veica nedaudz vairāk par pusi, jo mūsu inspektoriem nav jāpārbauda kuģi, kuru pārbaudes veiktas citās ostās. Daudzus gadus Latvija ir tiekusies uz balto sarakstu, nu varam priecāties, ka beidzot uz gadu tajā esam iekļuvuši, jo mūsu karoga kuģi nav aizturēti un tiem par pārkāpumiem nav izteikti aizrādījumi.

– Vai tas tāpēc, ka Latvijā kļuvis mazāk kuģu?

– Arī tas, protams, bet liela loma tomēr bija Jūras administrācijas sniegtajam atbalstam un palīdzībai menedžmenta kompānijām. Esam veikuši preventīvus pasākumus, lai Latvijas karoga kuģi netiktu aizturēti. Arī par patiesības atjaunošanu esam cīnījušies, pat tiesā pierādot savu taisnību. Tajās reizēs, kad tikai nojautām, ka kādas ārzemju ostas valsts kontrole tendenciozi varētu veikt mūsu kuģu pārbaudi, jau laikus, lai sagatavotu kuģi gaidāmajai pārbaudei, uz to sūtījām savu inspektoru, kurš palīdzēja apkalpei tikt skaidrībā ar dažiem jautājumiem, kas varētu kļūt par pamatu negatīvam vērtējumam. Esam strādājuši ar kuģu īpašniekiem, lai tie novērstu visas nepilnības, kas varētu ietekmēt gan kuģošanas drošību, gan arī ostas inspektoru vērtējumu, jo pati kuģa apkalpe ne vienmēr var pārzināt visas tās nianšes, ko vēlas izziņāt ostas valsts kontrole. Ja inspektors norāda uz kādu viņam šķietamu pārkāpumu, kuģa apkalpe bieži vien paraksta inspektora vērtējumu, pat zinot, ka patiesībā standarti ir ievēroti. Domāju, ka Jūras administrācija no savas puses ir darījusi gana daudz, lai Latvijas karoga kuģi iekļūtu baltajā sarakstā.

– Vai šīs pūles novērtē arī kuģu īpašnieki?

– Kādā sanāksmē viens no kuģu īpašniekiem teica, ka viņam ir vienalga, kāda lupata aizmugurē karājas, un viņam arī ir vienalga, vai viņa kuģis ir baltajā, pelēkā vai melnajā sarakstā. Jūras administrācija kā valsts institūcija ir izdarījusi daudz, lai palīdzētu savas valsts kuģu īpašniekiem un iedabūtu Latvijas karogu baltajā sarakstā, bet man ir grūti teikt, vai to novērtē arī paši kuģu īpašnieki.



IHO sanāksmes laikā.

– Vai tas nozīmē, ka Jūras administrācijai balto sarakstu vajag vairāk nekā pašiem kuģu īpašniekiem?

– Katrai rungai ir divi gali. Viens rungas gals attiecas uz Jūras administrāciju kā valsts kontroles institūciju, kurai Eiropas Savienība uzdevusi darīt visu, lai tās karogs atrastos baltajā sarakstā, kas nozīmē, ka attiecīgās valsts kuģi atbilst visaugstākajiem kuģošanas drošības standartiem. Mēs kā valsts institūcija pildām Eiropas Savienības priekšrakstus. Savukārt otrs rungas gals ķer kuģu īpašniekus, kuri arī paši varētu būt ieinteresēti, lai viņu kuģi atrastos baltajā sarakstā, jo tad šos kuģus mazāk tramdītu un pārbaudītu. Tomēr, lai kuģi uzturētu tādā līmenī, ka neviens inspektors neatrastu ne vismazāko pārkāpumu, ir jāiegulda salīdzinoši liels finansējums, bet pēdējo gadu krīze ir ietekmējusi arī kuģu īpašniekus, tāpēc katrs taupa, kā prot. Kopumā kuģu tehniskais stāvoklis pasliktinās, un inspekciju rezultāti rāda, ka pārkāpumu spektrs ir visai plašs, bet kuģu īpašnieki aizbaidinās, ka trūkst naudas, lai visu savestu kārtībā, kaut kad jau tas tikšot izdarīts, bet patiesībā nekas traks taču nevarot notikt. Lai kam jau nevajag būt naiviem un cerēt, ka kāds kuģu īpašnieks atnāks mums pateikt paldies par balto sarakstu.

Esam izpildījuši ES uzstādījumu iekļūt baltā karoga sarakstā, bet ar to nevaram uzskatīt, ka visas mūsu problēmas ir atrisinātas. Vēl daudz svarīgāk ir panākt, lai pieaugtu tendence reģistrēt kuģus mūsu Kuģu reģistrā, bet pagaidām šī statistika nav iepriecinoša. Arī citu Eiropas valstu nacionālajos reģistros samazinās reģistrēto kuģu skaits, un ir jau valstis, kas aizvērušas savus reģistrus. Latvijai tas pagaidām nedraud, jo Latvijas reģistrā ir deviņpadsmit

tirdzniecības flotes kuģi, kas nonāk Parīzes memoranda pārbaudē lokā, zvejas kuģi, ostas flote un jahtas. Visticamāk, ja Latvijas karoga kuģu skaits būtu lielāks, mēs nemaz nespētu katram no tiem veltīt uzmanību, bet tagad informējam savus kuģu īpašniekus un menedžmenta kompānijas, ka esam gatavi sadarboties, lai palīdzētu sagatavot kuģi pārbaudēm.

– Nav noliedzams, ka kuģa tehniskajam stāvoklim jāpievērš liela uzmanība, bet pats svarīgākais tomēr ir cilvēks, speciālists, profesionālis.

– Jūrnieku sagatavošana ir tas jautājums, kas ne mirkli netiek noņemts no starptautisko un nacionālo jūrniecības organizāciju darba kārtības. Jūrnieku darba tirgū pietrūkst, bet šīs profesijas popularitāte Eiropā pēdējo gadu laikā nav pieaugusi. Toties aug un ar katru gadu arvien stingrākas kļūst prasības profesionālās sagatavotības jomā. Diemžēl stingrie uzstādījumi un prasības nemazina negadījumu skaitu, jo tos parasti izraisa cilvēka faktors. IMO 2012. gadu ir pasludinājis par „Titānika” bojāejas piemiņas gadu, bet jau 2012. gada sākums ir atnesis visai nepatīkamus incidentus, lai pieminam kaut vai pasažieru prāmja „Costa Concordia” avāriju, kas kārtējo reizi liek atcerēties veco un skaudro patiesību: lai cik attīstītas ir tehnoloģijas un moderna aparātūra, vienmēr paliek cilvēka pieņemtie lēmumi, jo ar moderno tehniku strādā cilvēks. Diemžēl cilvēki joprojām iet bojā.

– Cilvēka faktors ir svarīgs arī jūrniecības sabiedriskajās aktivitātēs.

– Viens no pasākumiem, kas guvis lielu atsaucību, ir nu jau tradicionāli organizētais skolu jaunatnes konkurss „Enkurs”. Latvijas Jūras akadēmijas 2012. gada ziemas izlaidumā kuģu vadītāja diplomu saņēma pirmais „Enkura” audzēknis. Ja pēc pirmā „Enkura” konkursa kruinga kompāniju cilvēki jautāja, kur tad ir redzami konkursa rezultāti, tad tagad varam teikt, ka pagājuši pieci gadi un gaidītais rezultāts beidzot ir. Jūras akadēmijas studentu rindas papildinājuši gan tie, kuri piedalījās konkursā, gan arī tie, kuri no „Enkura” aktivitātēm uzzināja par jūrnieku profesiju. Tagad pieaug konkursa atbalstītāju skaits, varam šim pasākumam piesaistīt papildu finansējumu un piedot tam starptautisku skanējumu. Sponsori ar darba rezultātu ir apmierināti, vēl jo vairāk tāpēc, ka tāds pasākums palīdz veidot arī katras organizācijas publisko tēlu. Kā gan valsts varētu veidot jūrniecības tēlu, ja mēs, šīs nozares darbinieki, to neveidosim? Tikai mums pašiem jāpanāk, lai jūrniecības nozares attīstības stratēģijā tiktu iekļauti konkrēti uzdevumi, kuriem iespējams konkrēts risinājums. Jautājums par jauniešu ieinteresēšanu apgūt jūrnieka profesiju un jauno jūrniecības speciālistu apmācību atbilstoši visaugstākajiem profesionālās izglītības standartiem ir patiesi stratēģisks un arī reāli risināms jautājums, ar ko Jūras administrācija nodarbojas savā ikdienas darbā. Mēs vēlētos panākt, lai virsnieku un ierindas jūrnieku attiecība, kas pašlaik ir sešdesmit pret četrdesmit procentiem par labu ierindniekiem, tuvākajos gados mainītos par labu virsniekiem.■

PRECIZĒTA BĪSTAMO UN PIESĀRŅOJOŠO KRAVU APRITES KĀRTĪBA

2011. gada 1. martā Ministru kabinets pieņēma noteikumus Nr.160 „Grozījumi Ministru kabineta 2009. gada 15. septembra noteikumos Nr. 1060 „Noteikumi par bīstamo un piesārņojošo kravu apriti un kontroli ostās””. Grozījumi precizē kārtību, kādā tiek veikta bīstamo un piesārņojošo kravu aprites uzraudzība un kontrole ostās.

Lai visām ieinteresētajām valsts institūcijām būtu pieejama informācija par Latvijas ostās pārkrautajām bīstamajām un piesārņojošajām kravām, ieviesta jauna prasība ostas komersantiem, kuri veic bīstamo un piesārņojošo kravu pārkraušanas operācijas uz vai no kuģiem: reizi ceturksnī valsts akciju sabiedrībā „Latvijas Jūras administrācija” iesniegt pārskatu, norādot pārkrauto kravu apjomu atbilstoši vielu kategorijām. Grozījumi stājas spēkā 2011. gada 5. martā. Iesniedzamās informācijas paraugs un grozījumi pieejami www.likumi.lv. ■

LATVIJAS PĀRSTĀVIS VADĪS STARPTAUTISKĀS HIDROGRĀFIJAS ORGANIZĀCIJAS KONFERENCI

Starptautiskā hidrogrāfijas organizācija (IHO) nominējusi un apstiprinājusi par IHO 18. konferences vadītāju Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāju Jāni Krastiņu.

IHO konferences tiek rīkotas reizi piecos gados (neskaitot ārkārtas konferences), un parasti par to vadītājiem tiek izraudzīti ietekmīgu jūras valstu (Anglija, Vācija, Norvēģija) pārstāvji. Latvijas pārstāvja izvirzīšana šim amatam liecina par Latvijas kā IHO dalībvalsts līdzšinējās darbības augsto novērtējumu pasaules mērogā.



Baltijas valstu JA tikšanās.



Baltijas valstu JA vadītāji un speciālisti.

Jānis Krastiņš no 2001. gada vadīja Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienestu, 2010. gada 30. decembrī iecelts par JA valdes priekšsēdētāju. No 2009. gada maija līdz 2011. gada maijam J. Krastiņš vadīja IHO Kapacitātes paaugstināšanas apakškomiteju.

IHO konferences tradicionāli notiek Monako, kur atrodas IHO mītne. Konferences parasti atklāj Monako princis. IHO 18. konference notiks no 2012. gada 23. līdz 27. aprīlim.

Hidrogrāfijas dienestu galvenais uzdevums ir hidrogrāfisko mērījumu un pētījumu veikšana, jūras karšu un plānu, lociju sagatavošana, izdošana un izplatīšanas organizēšana, kā arī bāku, boju un citu navigācijas līdzekļu darbības uzraudzība.■

JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS UN VALSTS POLICIJAS KOPĪGS REIDS

16. jūlijā tika rīkots Latvijas Jūras administrācijas un Valsts policijas (VP) Rīgas reģiona pārvaldes kopīgs reids, lai pārbaudītu upju pasažieru kuģu drošību. Gan JA, gan VP inspektori regulāri kontrolē pasažieru kuģus, kas pārvadā cilvēkus pa Daugavu un Rīgas kanālu, katra struktūra pārbauda savā kompetencē esošos drošības jautājumus, bet kopīgs reids tika veikts tādēļ, lai vienlaicīgi izvērtētu visus ar pasažieru drošību saistītos aspektus.

Pasažieru kuģim piebraucot pie pietātnes, reida gaitā tika pārbaudīts, vai nav pārsniegts pieļaujamais pasažieru skaits uz kuģa, vai kāds no apkalpes

nav lietojis alkoholu, vai visiem apkalpes locekļiem ir nepieciešamie kompetences sertifikāti, kursu apliecības un medicīniskās grāmatiņas. Tāpat tika kontrolēts glābšanas aprīkojums, tā marķējums un pieejamība pasažieriem, arī ugunsdzēsības aprīkojums uz kuģa. Šoreiz mazāka uzmanība tika pievērsta kuģa tehniskajam stāvoklim, jo tas pēdējās nedēļas laikā jau izvērtēts ārpuskārtas pārbaudes gaitā.

JA kuģošanas drošības inspektori iepriekšējā pārbaudē bija konstatējuši, ka kuģim „Jelgava” neiedegas glābšanas riņķa gaismas boja, tagad šis trūkums bija novērsts. Kopējā reida laikā netika konstatēti nekādi citi trūkumi vai pārkāpumi.

Upju pasažieru kuģu kārtējās pārbaudes JA Kuģošanas drošības inspekcija veic reizi gadā, parasti pavasarī pirms navigācijas sezonas sākšanas. Ja kuģa tehniskais stāvoklis, aprīkojums vai apkalpes sastāvs neatbilst noteiktajiem standartiem, kuģis darbu sākt nevar. Bez tam sezonas laikā tiek veiktas arī ārpuskārtas pārbaudes.

JA un VP plāno arī turpmāk rīkot kopīgus reidus.■

IMO JURIDISKAJĀ KOMITEJĀ LEMJ PAR PIRĀTISMA NOVĒRŠANU

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Juridiskās komitejas 98. sesijā, kas aprīļa sākumā notika Londonā, Latvijas Jūras administrāciju pārstāvēja vecākā juriskonsulte Vija Putāne un juriskonsulte Anete Logina. Viens no pirmajiem sesijā izskatītajiem jautājumiem bija par pirātismu, tai skaitā tiesiskā regulējuma izstrādi pirātisma novēršanai.

Tika izskatīti arī jautājumi par finansiālo nodrošinājumu jūrniekiem to atstāšanas bez palīdzības, savainojuma vai nāves gadījumā; par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījuma situācijā; par Nairobi 2007. gada Starptautiskās konvencijas par vraku aizvākšanu (Vraku konvencija) ieviešanu u.c.

Sesiju vadīja Juridiskās komitejas priekšsēdētājs Kofi Mbiahs (Ganas Republika), tajā piedalījās IMO 81 dalībvalsts pārstāvji, Apvienoto Nāciju Organizācijas un tās specializēto aģentūru pārstāvji, kā arī novērotāji no starpvaldību un nevalstiskajām organizācijām.■

EMSA AUDITORU PĀRBAUDES VIZĪTE LATVIJĀ

No 24. līdz 27. maijam Latvijā norisinājās Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) auditoru vizīte, kuras gaitā pārbaudīja, kā tiek īstenota Eiropas Komisijas Direktīva 2002/59/EK par Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmas izveidi.



ESMA audits Latvijas Jūras administrācijā.

Auditoru vizīte notika vairākās Latvijas institūcijās, kuru pārraudzībā ir šīs direktīvas īstenošana: Latvijas Jūras administrācijā (Satiksmes ministrija), Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrā (Aizsardzības ministrija) un ostu pārvaldēs.

Auditoru oficiālais ziņojums būs pieejams rudenī, bet vizītes noslēguma sanāsmē auditori pateicās Latvijai par iespēju īstenot pārbaudi, kuras gaitā tika fiksēti tikai daži nebūtiski novērojumi: nepilnības HAZMAT ziņojumos, kā arī nepilnības informācijas aprītē starp kompetentām iestādēm.

Šī vizīte bija kārtējais apliecinājums tam, ka Latvija kā jūras valsts tiek veiksmīgi galā ar tai uzliktajiem pienākumiem un funkcijām, nacionālajā likumdošanā ieviešot un īstenojot ES tiesību aktus.■

IZVEIDOTA ZINĀTNISKĀ PADOME

Ar Latvijas Jūras administrācijas 2011. gada 1. marta valdes sēdes lēmumu izveidota JA zinātniskā padome. Padomi veido Rīgas tehnikās universitātes mācībspēki un zinātnieki Dr. Kārlis Agris Gross, Dr. Kaspars Kalniņš, Dr. Gints Jēkabsons, Dr. Dagnija Loča, Dr. Artis Teilāns.

Viens no galvenajiem zinātniskās padomes uzdevumiem būs nodrošināt JA līdzdalību Eiropas Savienības finansētajos projektos. Jūras administrācija jau no 2008. gada kā partneris piedalās ES 7. ietvarprogrammas zinātniskās pētniecības projektos SKEMA, no 2010. gadā projektos e-Freight un SUPPORT.

Tiekoties ar zinātniekiem pirmajā oficiālajā padomes sanāsmē, JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš uzsvēra, ka administrācijas darbinieki savā ikdienas darbā nereti izvirza idejas, ko varētu izvērtēt no zinātniskā viedokļa, lai tālāk attīstītu līdz reālam pielietojumam.

J. Krastiņš: „Pagaidām idejas visbiežāk paliek tikai ideju līmenī, bet turpmāk būs lieliska iespēja izmantot RTU speciālistu intelektuālo potenciālu, lai piedalītos starptautiskajos pasākumos un saņemtu ar jūrniecības nozari saistītu jaunāko informāciju, it īpaši par videi aktuāliem jautājumiem.

Daudzus no tiem var risināt sadarbībā ar zinātniekiem. Piemēram, mēs varam noteikt Baltijas jūrā esošo vraku atrašanās vietas, bet nevaram konstatēt, cik nopietni ir piesārņojuma draudi un kāda varētu būt to izplatība. Vai arī jautājums par mūsu jūrnieku konkurētspēju, kas ir tieši saistīta ar izglītības lietām. Domāju, ka šīs un vēl daudzas citas problēmas mēs varētu kopīgi risināt. Pavisam konkrēts jautājums ir lrbes jūras šauruma tālākā attīstība. Jaunizveidotā padome ir vienojusies tikties ar JA speciālistiem vismaz reizi mēnesī.”■

PASTIPRINĀTI KONTROLĒ KUĢU KRAVU UZKRAUŠANU

No 2011. gada 1. septembra līdz 30. novembrim visās Parīzes memoranda (PM) dalībvalstīs, arī Latvijā, notika koncentrēta ostas valsts kontroles inspekciju kampaņa, kuras gaitā galvenā uzmanība tika pievērsta kuģu kravu uzkrāšanai atbilstoši Kravas zīmes konvencijas prasībām.

Kampaņas laikā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (JA KDI) inspektori pārbaudīja, kā uzkrauti Latvijas ostās ienākošie ārvalstu kuģi: vai krava neapdraud kuģa stabilitāti, vai kuģis nav pārkrauts, vai nodrošināts lūku, durvju un logu hermētiskums. Pārbaudīja arī kuģa stiprību, konstrukciju stāvokli, krāšanas kārtību, kas varētu radīt korpusa konstrukcijas pārlieku lielu spriegumu.

„Jautājumu sarakstā pavisam ir 14 pozīcijas, kas kampaņas laikā bija pastiprināti jāpārbauda, un jāatzīst, ka daļa jautājumu ir diezgan diskutabli, kas, protams, sarežģī inspektoru darbu. Taču pēdējo astoņu gadu laikā Parīzes memoranda valstīs piecpadsmit procenti no visiem inspekciju gaitā izteiktajiem aizrādījumiem ir bijuši tieši par Kravas zīmes konvencijas prasību pārkāpumiem. Šādi pārkāpumi būtiski samazina kuģu stabilitāti, tādēļ arī tika pieņemts lēmums 2011. gadā veikt koncentrētu kampaņu tieši par šiem jautājumiem,” uzsver JA KDI vadītājs Artūrs Ošs.

Protams, pastiprināti pārbaudīti tiek arī Latvijas karoga kuģi citu valstu ostās. Lai sagatavotos kampaņai, katru gadu tiek veikts nopietns darbs ar mūsu valsts kuģu īpašniekiem.

Parīzes memoranda valstīs katru gadu tiek veiktas līdzīgas kampaņas par kādām tā brīža aktuālākajām kuģošanas drošības tēmām. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek pēc vienādiem standartiem un vienādos, iepriekš saskaņotos jautājumos. 2008. gadā koncentrētā kampaņa notika par kuģu navigācijas

aprikojumu, sistēmām un kartēm, kā arī stūrmaņu darbu, 2009. gadā kampaņas laikā galvenā uzmanība tika pievērsta kuģu glābšanas laivu nolaišanas iekārtām, 2010. par aktuālāko tika atzīts jautājums par tankkuģu avārijas noturības kontroli.

Vienlaikus līdzīga koncentrētā kampaņa notiek arī Tokijas memoranda valstīs. Noslēdzoties kampaņai kā Parīzes, tā Tokijas memoranda valstīs, tiks apkopota statistika par biežākajiem pārkāpumiem.■

KUĢOŠANA BEZ PIENĀCĪGAS APDROŠINĀŠANAS DRAUDĒS AR IZRAIDĪŠANU

No 2012. gada kuģus, uz kuriem nebūs dokumenta, kas apliecina kuģa īpašnieka apdrošināšanu atbilstoši Konvencijai par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām (LLMC konvencija), varēs izraidīt no Latvijas ostām vai enkurvietām.

„Ja uz kuģa nav dokumenta, kas apliecina kuģa īpašnieka apdrošināšanu pret jūras prasībām atbilstoši LLMC konvencijai, Kuģošanas drošības inspekcija, izvērtējot faktiskos apstākļus (piemēram, draudus kuģošanas drošībai, videi), var pieņemt lēmumu par kuģa izraidīšanu no Latvijas ostas vai enkurvietas. Lēmums par kuģa izraidīšanu ietver kuģa turpmāku ienākšanas aizliegumu,” paredz grozījumi Ministru kabineta noteikumos „Ostas valsts kontroles kārtība”.

Lai gan līdzšinējā likumdošana to pieļāva citu iemeslu dēļ, neviens kuģa izraidīšanas gadījums saistībā ar iepriekšminētajiem normatīvajiem aktiem praksē nav bijis, norāda Latvijas Jūras administrācijā. Saskaņā ar MK Noteikumiem par kuģu un kuģošanas kompāniju, ostu un ostas iekārtu aizsardzības funkciju izpildi un uzraudzību lēmumu par kuģa izraidīšanu no ostas inspektors var pieņemt tikai tādā gadījumā, ja ir pamatoti iemesli uzskatīt, ka kuģis tiešā veidā apdraud personu, kuģu vai cita īpašuma drošību, un ja nav citu piemērotu līdzekļu, kā novērst šīs briesmas.

Ir pārņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/20/EK par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām, līdz ar to šī prasība būs vienota visā Eiropas Savienībā, skaidro Satiksmes ministrija. Turklāt arī Starptautiskā Jūrniecības organizācija ir aicinājusi valstis mudināt kuģu īpašniekus pienācīgi apdrošināties. Savukārt prasības, uz kurām attiecas atbildības ierobežošana un līdz ar to arī prasība veikt apdrošināšanu, ir, piemēram, prasības, kas saistītas ar cilvēka dzīvības zaudēšanu vai viņa veselībai nodarīto kaitējumu, vai īpašuma iznīcināšanu, vai bojājumu nodarīšanu īpašumam (ieskaitot ostu būvju un iekārtu, ūdenstilpju, ūdensceļu un navigācijas līdzekļu bojājumus), ja tas noticis uz kuģa vai ir tieši saistīts

ar kuģa ekspluatāciju vai glābšanas operācijām un no tām izrietošajiem zaudējumiem.

Dokuments, kas apliecina kuģa īpašnieka apdrošināšanu pret jūras prasībām atbilstoši LLMC konvencijai, tiks pārbaudīts sistēmiski vienlaikus ar citiem dokumentiem, veicot ārvalsts kuģim ostas valsts kontroli. To saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem par ostas valsts kontroli veic ostas valsts kontroles inspektori.

Tiek pārbaudīti visi kuģi, kas ienāk Parīzes memoranda telpā, bet tas, kad un kur katrs kuģis tiek pārbaudīts, tiek noteikts ar īpašu metodiku, izmantojot speciālu datu bāzi, skaidro LJA. Brīdī, kad kuģis tuvojas kādas valsts (tai skaitā Latvijas) ostai, Kuģošanas drošības inspekcijā ir redzams, vai tas ir jāpārbauda, vai ne. Tātad Latvijas inspektori nepārbauda visus Latvijas ostās ienākošos kuģus, taču visi Parīzes memoranda telpā ienākošie kuģi tiek pārbaudīti simtprocentīgi.■

JAUNI KARŠU IZDEVUMI

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests laidis klajā jaunus karšu izdevumus, kurus var arī iegādāties.

Kartes Nr. Chart No.	Kartes nosaukums Chart Title	Mērogs Scale	Izdevuma Nr. Edition No
2257 (INT 1163)	Baltijas jūra. Pieejas Ventspils ostai Baltic Sea. Approaches to Port of Ventspils	1 : 250 000	3. izdevums Edition No 3
1251	Baltijas jūra. Rīgas jūras līcis Baltic Sea. Gulf of Riga	1 : 250 000	5. izdevums Edition No 5
1253 (INT 1217)	Baltijas jūra. No Pāvilostas līdz Klaipēdai. Baltic Sea. Pāvilosta to Klaipēda.	1 : 250 000	2. izdevums Edition No 2

No 28.11.2011 atcelti šādi izdevumi:

■ 2257 (INT 1163) 2. izdevums, izdots 2006.28.06;

■ 1251 4. izdevums, izdots 2009.20.02;

■ 28.12.2011. tiks atcelts kartes 1253 (INT 1217) pirmizdevums, izdots 21.12.2000.■

SIMPOZIJS PAR DROŠU KUĢOŠANU BALTIJAS JŪRĀ

2011. gadā jau ceturto reizi tika rīkots simpozijs par drošu kuģošanu Baltijas jūrā (Safe Shipping on the Baltic Sea), ko organizē Polijas Kuģu reģistrs sadarbībā ar vairākām valstiskām un nevalstiskām organizācijām. Šogad simpozijs notika Gdaņskā, Latviju tajā pārstāvēja Jūras administrācijas direktors Jānis Krastiņš un Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks.

Kuģošana Baltijas jūrā ir specifiska, ņemot vērā gan laika apstākļus, gan to, ka Baltijas jūra ir gandrīz noslēgts ūdens baseins ar diezgan lielu kuģu satiksmes intensitāti. Šādos apstākļos kuģošana var būt bīstama vairākiem kuģu tipiem. Šā gada simpozijs ir iepriekšējo gadu diskusiju foruma turpinājums, lai uzlabotu vispārējo kuģošanas drošību Baltijas jūrā.

Šogad uzmanība tika pievērsta šādiem jautājumiem:

- Normatīvo aktu regulējums Baltijas jūrai un to pielietojums kontekstā ar Eiropas Savienības jūrniecības stratēģiju;
- Baltijas jūras izmantošana, analizējot tehniskos risinājumus (zemūdens cauruļvadu sistēmas, naftas transports);
- Kuģošanas drošības uzlabošana, izmantojot un analizējot pieejamos datus un nodrošinot to apmaiņu (hidrogrāfiskie mērījumi, satiksmes intensitāte u.c.).



Tā kā jūrniecība pēc savas būtības ir starptautiski regulēta nozare, tās attīstībai svarīgi ir gan starptautiskie normatīvo aktu regulējumi, gan reģionālie. Eiropas Komisija šogad akceptējusi dalībvalstu izstrādāto „Balto grāmatu” (Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu), tai ir būtiska loma jūras transporta izmantošanā Baltijas jūrā, lai jūras transports kļūtu ekoloģiski tīrāks un tehniski modernāks, kas ļautu kopumā uzlabot jūras transporta sistēmu.

Liels kuģu satiksmes intensitātes pieaugums Baltijas jūrā bija no 2006. līdz 2008. gadam, bet šobrīd vērojams intensitātes kritums (pēc HELCOM datiem). Tai pašā laikā negadījumu skaits, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, ir palielinājies. 2010. gadā notika 124 negadījumi, pārsvarā kuģi bija iesaistīti sadursmēs un uzskrējuši uz sēkļiem. Šādiem negadījumiem joprojām ir divi galvenie iemesli – cilvēka un tehniskais faktors. Lai šo jautājumu atrisinātu, aktīvi tiek diskutēts par apkalpes minimālo sastāvu un meklēts kompromiss ar kuģu īpašniekiem. Karogvalstij ir tiesības pieprasīt lielāku minimālo apkalpi, bet tas var būt risks zaudēt kuģa īpašnieku, jo kuģim ir sevi jāatpelnā. Tāpat tiek plaši runāts par ātrāku ECDIS prasību ieviešanu, kas varētu samazināt negadījumus, kuri saistīti ar kuģu uzskriešanu uz sēkļa.

Eiropas kuģu īpašniekus satrauc „Nord Stream” cauruļvada būvniecība, kas gareniski šķērso visu Baltijas jūru. Pirms dažiem gadiem vairākas valstis, kuru ekonomisko zonu šķērso „Nord Stream”, skāļi protestēja pret šo projektu, runājot par nopietnu ietekmi uz jūras vidi, bet pašlaik protesti ir mazinājušies. Sanāksmē tika apskatīti vairāki riski, kā cauruļvads jūras gultnē var apdraudēt jūras vidi un kuģošanas drošību. Viens no būtiskākajiem riskiem joprojām ir ārējais faktors – kuģu noenkurošanās (enkura uzmešana uz cauruļvada), kuģu nogrimšana, pazaudēti konteineri un daudz citi faktori, kā rezultātā var tikt bojāts cauruļvads.

Lai uzlabotu kuģošanas drošību Baltijas jūrā, nepietiek tikai ar risku identifikēšanu un apzināšanu, taču to apzināšana veicina izpratni un zināšanas par vajadzīgajiem pasākumiem nākotnē, lai Baltijas jūra kļūtu par vienu no drošākajām jūrām pasaulē.■

JA Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks

PĀRKĀPUMI MAKSĀ PĀRLIEKU DĀRGI

2010. gadā Latvijas karoga kuģiem ārvalstu ostās inspekcijas veiktas 39 reizes. Ne reizi nav konstatēti pārkāpumi, par kuriem būtu jāpiemēro kuģa aizturēšana. Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks un Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs izsaka pateicību kuģu īpašniekiem, kapteiņiem un apkalpēm par godprātīgu un atbildīgu attieksmi pret savu darbu.

No 2011. gada 1. janvāra Parīzes Saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (Parīzes SM) telpā stājās spēkā jauns inspekciju režīms. Šā režīma ietvaros Parīzes SM baltā saraksta karogu kuģu īpašniekiem, izpildot vēl virkni papildu prasību, būs iespējams iegūt zema riska kuģa statusu. Šīs kategorijas kuģi tiks pārbaudīti ievērojami retāk nekā pārējie.

Lai dotu iespēju arī Latvijas kuģu īpašniekiem pacīnīties par zemā riska kuģa privilēģijām, Latvijas Jūras administrācija jau vairākus gadus cenšas panākt, lai Latvijas kuģu ostas valsts kontroles inspekciju rezultāti atbilstu Parīzes SM baltā saraksta prasībām. Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā ir noteiktas smagas soda sankcijas pret kuģošanas sabiedrībām, kuru kuģi inspekciju rezultātā tiek aizturēti ārvalstu ostās.

2009. gadā divi Latvijas karoga kuģi – „Oostzee” un „Irbe Venta” tika aizturēti Parīzes SM dalībvalstu ostās. Neliels ieskaits abu kuģu aizturēšanas iemeslos, lai rosinātu kuģu īpašniekus, kuģošanas sabiedrības un apkalpes mācīties no kolēģu pieļautajām kļūdām un uzlabot drošības kultūru uz savā pārvaldībā esošajiem kuģiem.

2009. gada 11. septembrī Pēterburgas ostā Krievijā tika aizturēts sauskravas kuģis „Oostzee”. Kā galvenie aizturēšanas iemesli tika norādīti šādi trūkumi: uz kuģa nav ostas un ostas pieejas kartes; vairākas kartes, kas vajadzīgas plānotajam pārgājienam, ir novecojušas; plānotajam pārgājienam vajadzīgā locija nav koriģēta; uz kuģa nav „Paisumu – bēgumu tabulas 2009” un „Astro-nomiskās gadagrāmatas 2009”.

Kuģa apkalpe ne tikai nebija savlaicīgi nodrošinājusi kuģi ar minētajiem navigācijas līdzekļiem, bet, atrodoties Pēterburgas ostā, arī nebija tos pasūtījusi. Tikai pēc kuģa aizturēšanas tika veikti vajadzīgie pasūtījumi. Tādējādi vēlme ietaupīt relatīvi nelielu naudu noveda pie kuģa aizturēšanas, kuģa ekspluatācijas aizkavēšanas, kuģa individuālo statistikas rādītāju būtiskas pasliktināšanas. Šī aizturēšana padarīja kuģi par mērķi turpmākām pa-

stiprinātām ostas valsts kontroles inspekcijām.

Tā bija jau otrā „Oostzee” aizturēšana 18 mēnešu laikā, tāpēc kuģis tika izslēgts no Latvijas Kuģu reģistra.

2009. gada 23. novembrī Kasteljonas ostā Spānijā tika aizturēts sauskravas kuģis „Irbe Venta”. Kā galvenie aizturēšanas iemesli tika norādīti daudzi trūkumi. Piemēram, mašīntelpas sateču ūdens sistēmā izmantotas lokanās šļūtenes, lai gan starptautiskās prasības nosaka, ka atsūkņēšanas sistēmām ir jābūt izgatavotām no tērauda vai cita ekvivalenta materiāla. Lokano šļūteņu izmantošana var apgrūtināt nodaļuma atsūkņēšanu ugunsgrēka gadījumā vai izraisīt šā nodaļuma piepildīšanos ar ūdeni.

Lokanās šļūtenes demontētas pirms kuģa atiešanas. Šādu pārkāpumu nav jēgas apstrīdēt, bet to, ka apkalpe nepārzina naftas filtrācijas iekārtu, aktā, iespējams, norādīja tikai nesaprašanās dēļ starp apkalpi un ostas valsts kontroles inspektoru, jo inspektori no kuģa kapteiņa nesaņēma izsmelšu atbildi par esošo trūkuma patieso cēloni.

Ir ļoti svarīgi inspekcijas laikā prast komunicēt ar ostas valsts kontroles inspektoriem, lai vēlāk nerastos neskaidras situācijas. Vēl ostas valsts kontroles inspektors inspekcijas laikā kuģim konstatēja lielu daudzumu naftu saturošo ūdeņu mašīntelpas satecēs, kas ir ļoti būtisks pārkāpums no kuģa kapteiņa puses. Pirms kuģa ieiešanas ostā kuģa kapteinim ir jāiesniedz atkritumu deklarācija, kurā bez dažāda veida atkritumiem un ūdeņiem tiek norādīts arī naftu saturošo ūdeņu daudzums. Šajā gadījumā kapteinis norādīja, ka uz kuģa neatrodas naftu saturoši ūdeņi, lai gan vēlāk pēc ostas valsts kontroles inspektora pieprasījuma nodot naftu saturošos ūdeņus krastā, tika nodoti ap 30 m³.



Ostas valsts kontroles inspektori veic kuģu pārbaudes atbilstoši Parīzes Saprašanās memoranda prasībām.

Tālāk – daži apkalpes locekļi nepārvalda noteikto darba valodu uz kuģa. Kuģa plānveida apkalpošanas sistēma pienācīgi nedarbojas. Šāds trūkums tika norādīts ostas valsts kontroles aktā, jo inspekcijas laikā inspektori konstatēja virkni tehnisku trūkumu, kuri var radīt vides piesārņojuma draudus, draudus cilvēku veselībai un kuģošanas drošībai. Drošības vadības sistēmas plānveida apkalpošanas procedūrām ir jānodrošina tāda kuģa apkalpošana, kā rezultātā kuģis atbilst visām starptautiskajām un nacionālajām prasībām. Kuģa aizturēšana ir pierādījums tam, ka kuģis pārkāpj šīs prasības.

Galvenā dzinēja eļļas miglas detektors nav darba kārtībā. Kā liecināja izmeklēšanas dati, galvenā dzinēja eļļas miglas detektors nav darbojies ilgu laiku, apkalpe ir regulāri ziņojusi kompānijas atbildīgajiem speciālistiem par nestrādājošo iekārtu, taču kuģošanas sabiedrība neko nedarīja, lai labotu situāciju. Tas liecina, ka kuģošanas sabiedrības atbildīgo personu atbildības līmenis ir nepietiekams.

Pēc trūkumu izvērtēšanas un novēršanas kuģis tika inspicēts atkārtoti un atbrīvots no aizturēšanas, bet par starptautisko prasību pārkāpumiem, kas noveda pie kuģa aizturēšanas, kuģa „Irbe Venta” kuģošanas sabiedrība tika administratīvi sodīta.

Izpētot aizturēšanas iemeslus, var secināt, ka ļoti svarīgi ir prast sadarboties ar ostas valsts kontroles inspektoriem, mācēt viņiem izskaidrot situāciju, jo ļoti iespējams, ka ne visi pārkāpumi bija neapstrīdami. Bet jebkurā gadījumā kuģa apkalpei būtu jādara viss iespējamais, lai ostas valsts kontroles inspektors savā aktā nenorādītu nepamatotas vai apstrīdamas piezīmes.

No otras puses, kuģošanas sabiedrībām, kapteiņiem un apkalpēm ir jādara viss, lai nodrošinātu atbilstību normatīvajiem aktiem un nepieļautu rupjus pārkāpumus. Vienmēr jāatceras, ka ikkatra nepareiza darbība var izraisīt avāriju, vides piesārņojumu vai draudus cilvēku veselībai, un tas ir dārgi, nesalīdzināmi dārgāk, nekā uzturēt kārtībā kuģi.

Naudas trūkums nevar būt attaisnojums tam, ka kuģis netiek uzturēts tehniskā kārtībā un kuģa ekspluatācijas laikā netiek ievērotas visas starptautiskās un nacionālās prasības.

PANĀKTA APELĀCIJA

Parīzes memoranda apelācijas komisijā (*Review Panel*) tika izskatīts Latvijas Jūras administrācijas sagatavotais iesniegums par Latvijas karoga kuģa „EST” aizturēšanu. Kad tiek saņemts apelācijas iesniegums, tā izskatīšanai izveido komisiju piecu cilvēku sastāvā, kurā iekļauj četru dalībvalstu un Parīzes memoranda pārstāvjus. Valstij, kura iesniegusi apelāciju, nav zināms, kādu valstu pārstāvji izskatīs iesniegumu. Katrs komisijas loceklis izvērtē situāciju un sniedz savu atzinumu par to, vai kuģis aizturēts pamatoti vai nepamatoti. Rezultātā tiek paziņots, cik komisijas locekļi uzskata aizturēšanu par pamatotu,

cik par nepamatotu. „EST” aizturēšanas gadījumā četri komisijas locekļi atzina, ka aizturēšana ir nepamatota, bet viens – ka pamatota. Tātad, rezultāts bija 4:1 Latvijas labā.

Kuģi „EST” aizturēja 2011. gada 4. aprīlī Anglijas ostā Bromboro. Ostas valsts kontroles inspekcija tika veikta tādēļ, ka no loča bija saņemta sūdzība. Te arī ieteikums jūrniekiem: nestrīdēties ar ločiem ārvalstu ostās, jo šādi konflikti var radīt liekas nepatikšanas tad, ja locis pasūdzēsies ostas valsts kontroles inspekcijai, kā tas bija „EST” gadījumā!

Inspekcijas laikā tika konstatēti vairāki trūkumi, bet neviens no tiem nebija tik nopietns, lai kuģi aizturētu. Izteikto piezīmju skaits bija visai iespaidīgs, tomēr kā aizturēšanas galvenais iemesls tika minēts tas, ka uz kuģa reāli nedarbojas ISM sistēma.

Uzreiz pēc aizturēšanas Bromboro ostā ieradās Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) inspektori, kuri veica auditu. Tā kā lielu daļu izteikto piezīmju administrācijas inspektori atzina par nepamatotām, tika sagatavots apelācijas iesniegums Parīzes memorandam. Ņemot vērā apelācijas komisijas lēmumu, Anglijas puse kuģa „EST” aizturēšanu ir izņēmusi no datu bāzes.

„Jāsaka gan, ka Parīzes memoranda apelācijas komisijas lēmumam ir tikai rekomendējošs raksturs, un valstij, kas nepamatoti aizturējusi kuģi, tiek nosūtīts tikai ieteikums anulēt aizturēšanu, kas nav obligāti jāpilda, tomēr parasti ieteikums tiek ņemts vērā,” skaidro JA KDI vadītājs Artūrs Ošs.

JA speciālisti un Latvijas karoga kuģu īpašnieki jau vairākus gadus cīnās par to, lai Latvijas karogs tiktu iekļauts Parīzes memoranda baltajā sarakstā, tāpēc ļoti svarīgi panākt, lai Latvijas kuģus neaiztur ārvalstu ostās. 2011. gadā tas beidzot ir izdevies, un Latvijas karogs uz vienu gadu ir iekļauts baltajā sarakstā.



No kreisās: Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks, JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs un Kuģu reģistra vadītājs Raimonds Vingris.



No kreisās: kuģu īpašnieku pārstāvji Dzintars Vainovskis, Aigars Beķeris un Artūrs Ēvele.

KUĢU ĪPAŠNIEKI NEIZRĀDA SAJŪSMU

Latvijas Jūras administrācija regulāri rīko tikšanos ar Latvijas karoga kuģu īpašniekiem. 2011. gada 30. novembrī pirmo reizi uz sarunu bija aicināti tie Latvijas kuģu īpašnieki, kuru kuģi peld zem citu, visbiežāk tā saukto *lēto karogu* valstu karogiem. Tikšanās galvenais mērķis bija uzzināt, kādas ir kuģu īpašnieku vēlmes un kas būtu jādara, lai viņu kuģi atgrieztos Latvijas Kuģu reģistrā. Sarunas laikā izskanēja kuģu īpašnieku viedoklis, ka Latvija dara nepareizi, par katru cenu mēģinot iekļūt Parīzes memoranda *baltajā sarakstā*. Kuģu īpašnieki uzskata, ka pat *pelēkais saraksts* jau ir pārāk liela cenšanās, jo gluži labi esot arī *melnajā sarakstā*, kurā šobrīd atrodas vairākas no valstīm, kurās reģistrēti Latvijas firmām piederoši kuģi. Kāds no uzaicinātajiem kuģu īpašniekiem par pilnīgi normālu uzskata kuģu aizturēšanu ārvalstu ostās dažādu pārkāpumu dēļ, apgalvodams, ka „kuģi var aizturēt vairākas reizes pat vienas nedēļas laikā, un tas nav nekas īpašs”. Savukārt uz jautājumu, vai aizturēšanas gadījumā *lētā karoga* valstis sniedz iespējamo palīdzību saviem kuģiem, kā to dara Latvija, kuģu īpašnieks atbildēja, ka nekādu palīdzību negaida. Krietni nopietnāks bija kāda cita īpašnieka apgalvojums, ka pašlaik viens no galvenajiem iemesliem, kādēļ gan Latvijas, gan citu valstu kompānijas vairās reģistrēt savus kuģus zem mūsu valsts karoga, ir valstī vadošā nestabilitāte – nepārtrauktās budžeta konsolidācijas un ar tām saistītās neprognozējamās izmaiņas nodokļu sistēmā.

Bet kāds kuģu īpašnieks pat esot atļāvis nicīgi noteikt, ka viņam esot pilnīgi vienaldzīgs, kāda lupata (te domāts kuģa karogs) tam kuģim aizmugurē kratās.■

PAR KRAVU PĀRVADĀŠANU, NEAPDRAUDOT DZĪVĪBU UN KUĢU DROŠĪBU

No 2011. gada 18. līdz 23. septembrim Londonā norisinājās Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Bīstamo kravu, beramkravu un konteineru pārvadājumu apakškomitejas (DSC) 16. sesija. Sesijas darba kārtībā bija iekļauti 14 jautājumi, augstāko prioritāti nosakot tiem, kas skar bīstamas situācijas cilvēka dzīvei un kuģošanas drošībai.

Apakškomitejas darba sesijas uzdevums bija izstrādāt IMSBC (Starptautiskais jūras beramkravu kodekss) un IMDG (Starptautiskais jūras bīstamo kravu kodekss) kārtējos grozījumus, pilnveidot TDC 11 (Drošas prakses kodekss kuģiem, kas pārvadā kokmateriālu klāja kravas) tekstu, sagatavot grozījumu projektu SOLAS konvencijai, lai pastiprinātu jūrnieku zināšanas par glābšanas operācijām un riskiem, veicot cietušo evakuāciju un pirmās palīdzības sniegšanu slēgtās kuģa telpās. Pastiprināta uzmanība tika pievērsta jautājumam par beramajām kravām, kas pārvadājuma laikā var sašķidrināties, radot draudus kuģa stabilitātei. Tika izskatīti konteineru drošas pārvadāšanas aspekti, ņemot vērā to, ka pēdējos gados saglabājas stabila tendence neatbilstoši noformēt kravu un tās pavaddokumentus, kā arī norādīt neatbilstošu konteineru svaru.

Jau vairākus gadus sadarbībā ar pārējām IMO apakškomitejām tiek meklēts risinājums, kā novērst situācijas, kad darbs slēgtās kuģa telpās beidzas letāli. Apakškomiteja vienojās virzīt projektu SOLAS konvencijas III nodaļas 19. noteikuma papildināšanai ar prasību par kuģa apkalpes apmācību un praktisko treniņu rīkošanu ieejā slēgtās telpās. Plānots, ka šāda apmācība būtu jānodrošina divos mēnešos reizi.

Pēc vairāku gadu izpētes un rūpīga darba sagatavots TDC 11 (*Code Of Safe Practice For Ships Carrying Timber Deck Cargoes*) pārstrādātās versijas gala projekts, ko paredzēts pieņemt šā gada novembrī IMO Asamblejas sesijā. Līdzīgi kā TDC 1991 kodekss, arī TDC 11 ir rekomendējošs, tomēr IMO aicina to izmantot kā galveno instrumentu, lai garantētu drošības standartus, veicot kokmateriālu klāja kravu kraušanu, stiprināšanu un pārvadāšanu. Rekomendācijās apkopotas drošākās metodes jaunāko tehnoloģiju izmantošanā, veicot kravu stiprināšanu un kontroli pārvadājuma laikā, kā arī praktiski padomi „Kravas stiprināšanas rokasgrāmatas” sagatavošanai. Rekomendācijas būs saistošas kuģiem, kuru garums pārsniedz 24 metrus.



IMO sesijas laikā.

Attiecībā uz konteineru drošību tika izskatīti vairāki jautājumi, tai skaitā jautājums par CSC 72 (Starptautiskā konvencija par drošiem konteineriem) grozījumiem, kas stāties spēkā no 2012. gada 1. janvāra. Pēc grozījumu izstrādāšanas un izsludināšanas atklājies, ka projekts ir nepilnīgs, bet teksts jau ir izsludināts, līdz ar to nolemts uz 2013. gadu sagatavot jaunus grozījumus.

IMO dalībvalstu starpā ļoti aktuāls ir jautājums par konteineru nozaudēšanu brauciena laikā. Kopējā tendence turpina saglabāties, un vidēji gadā tiek nozaudēti ap 600 konteineru. Veikto pētījumu rezultātā atklājies, ka visbiežāk konteineru nozaudēšanas iemesls ir nepareizi uzrādītais konteineru svars, kā arī nesertificētu stiprinājumu lietošana, kas apdraud kravas nostiprināšanas drošību pārgājiena laikā.

Pēc IMO aicinājuma dalībvalstis īsteno īpašu kravas transporta vienību (KTV) pārbaudes programmu ostās, lai apzinātu, kādas prasības attiecībā uz KTV drošu transportēšanu netiek ievērotas. Dalībvalstu iesniegtie dati liecina, ka aptuveni 12% KTV tiek pārvadātas neatbilstoši drošības standartiem. Visvairāk (50% gadījumu) atklājies, ka netiek ievērotas marķēšanas prasības un 17% gadījumu atklāti pārkāpumi kravas dokumentu noformēšanā. Šāda veida pārbaudes tiek īstenotas arī Latvijas ostās, un rezultāti uzrāda līdzīgu tendenci – visvairāk netiek ievērotas marķēšanas un dokumentu noformēšanas prasības.

Pagājušajā gadā bojā gāja 44 cilvēki, nogrimstot vairākiem kuģiem ar be-
ramām kravām, kas pārvadājuma laikā sašķidrinājās, tā izraisot brīvās virsmas

efektu, kas negatīvi ietekmēja kuģa stabilitāti. IMO dalībvalstis vienojās, ka iespējami ātrāk jāizstrādā metodes, lai šādi negadījumi neatkārtotos. Pašlaik informācija par pārvadāšanas nosacījumiem un rekomendācijas pieejamas gan IMSBC kodeksā, gan arī speciāli izdotajā IMO cirkulārā DSC.1/Circ.63. Apakškomitejai uzdots līdz nākamai sesijai izvērtēt, kādas izmaiņas būtu nepieciešams veikt, lai šāda veida beramo kravu pārvadāšana turpmāk neradītu draudus kuģiem un to apkalpēm.

DSC apakškomiteja turpina darbu pie grozījumu sagatavošanas IMO/ ILO un ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (UNECE) vadlīnijām KTV iepakojšanai (*IMO/ ILO/ UNECE Guidelines for Packing of Cargo Transport Units – CTUs*). Grozījumus paredzēts izstrādāt līdz 2013. gadam.

Sadarbībā ar Starptautisko atomenerģijas aģentūru (IAEA) tiek gatavoti standarti un vadlīnijas aprīkojumam, ko plānots uzstādīt ostās, lai būtu iespējams noteikt radiācijas līmeni. Vadlīnijas plānots izstrādāt līdz 2013. gadam.

Sesijas laikā tika izskatīti aptuveni 200 darba dokumentu, lai iespējami labāk apzinātu bīstamo kravu, beramkravu un konteineru pārvadājumu jomas, kurās būtu veicami uzlabojumi, lai nodrošinātu, ka kravu pārvadājumi tiek veikti, neapdraudot cilvēku dzīvību un kuģu drošību.■

Latvijas Jūras administrācijas eksperte vides aizsardzības jautājumos Zane Paulovska

KRIŠJĀNA VALDEMĀRA AICINĀJUMS IR DZĪVS

„Jūrnieku reģistrs nodrošina pilnu valsts pārvaldes funkciju īstenošanu atbilstoši starptautiskajām saistībām jūrniecības cilvēkresursu jomā. Gadu gaitā ir izveidota profesionāla, darbaspējīga komanda, kura atbildīgi īsteno uzliktos pienākumus.

Nemot vērā valstī izveidojušos jūrniecības struktūru, viena no galvenajām jūrniecības vērtībām Latvijā ir jūrnieki. Latvija jūrnieku skaita ziņā atrodas piektajā vietā Eiropas Savienībā (13 300 sertificētu jūrnieku). Tas uzliek valstij pienākumu gādāt par visu infrastruktūru, kas nodrošina šo cilvēkresursu pienācīgu profesionālo sagatavošanu, sertifikāciju un nodrošināšanu ar darbiekārtošanas iespējām atbilstoši starptautiskajam regulējumam. Vēl jo vairāk tāpēc, ka Latvijas jūrnieki gadā ārpus valsts nopelna un valstī ievie aptuveni 350 miljonus ASV dolāru, kas faktiski ir ievērojamas investīcijas valsts ekonomikā,” uzsver JR vadītājs kapteinis JĀZEPS SPRIDZĀNS.

Latvijas Jūras administrācijas politika jūrniecības cilvēkresursu jomā pēdējo gadu laikā ir devusi ievērojamus rezultātus, Latvijas jūrnieki ir augsti pieprasīti un atzīti, kapteiņu un virsnieku algas ir praktiski izlīdzinājušās ar Rietumeiropas valstu virsnieku algām.

PILDOT VALSTS DELEĢĒTĀS FUNKCIJAS, JR SAVĀ DARBĪBĀ IR JĀNODROŠINA:

■ Jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas uzraudzība

- pildot koordinatora un informācijas institūcijas funkcijas jūrniecības jomā atbilstoši likumam „Par reglamentētajām profesijām un profesionālās kvalifikācijas atzīšanu”;
- veicot jūrniecības profesionālās izglītības programmu saskaņošanu un īstenošanas uzraudzību izglītības iestādēs;
- veicot jūrniecības profesionālo kursu programmu saskaņošanu un īstenošanas uzraudzību jūrniecības mācību centros.

■ Jūrnieku kompetences novērtēšana

- nodrošinot jūrnieku un zvejnieku kompetences novērtēšanu profesionālo kvalifikāciju piešķiršanai, atjaunošanai vai atzīšanai;
- saskaņojot valsts eksāmenu komisijas izglītības iestādēs;
- veicot kompetenču analīzi, izstrādājot rekomendācijas.

■ Jūrnieku sertificēšana

- izsniedzot starptautiski atzītus kompetences sertifikātus, uzturot sertificēšanas datu bāzes;
- izskatot ziņojumus par kompetences neatbilstību, apturot kompetences sertifikātu darbību, aizturot un anulējot kompetences sertifikātus;
- pārbaudot dokumentu un datu autentiskumu;
- nodrošinot viltojumu izskaušanas procedūru;
- gatavojot ziņojumus IMO ģenerālsekretāram un Eiropas Komisijai.

■ **Jūrnieka grāmatīņu izsniegšana, aizturēšana, anulēšana un atzīšana par nederīgām. Datu bāzes uzturēšana, pretendentu sodāmības pārbaude, nederīgo dokumentu reģistra uzturēšana.**

■ **Jūrnieku darbā iekārtošanas kompāniju licencēšana un to darbības uzraudzība.**

■ **Kompetences vērtētāju un profesionālo kursu instruktoru datu bāzes uzturēšana, semināru un instruktāžu gatavošana un realizācija.**

■ **Jūrnieku ārstu atzīšanas sertifikātu izgatavošana, darbības koordinācija un uzraudzība.**

■ **Dalība starptautiskajās aktivitātēs kā ekspertiem savā atbildības laukā.**

■ **Normatīvo aktu, to grozījumu izstrāde un virzīšana.**

J. Spridzāns: „Jūrnieku reģistra darbs ir specifisks, jo ir jārēķinās ar lielu apkalpojamo klientu skaitu: 13 300 jūrnieku, četras izglītības iestādes un deviņi jūrniecības mācību centri, 58 kruinga kompānijas. Lai iespējami kvalitatīvāk veiktu savu darbu, Jūrnieku reģistram ir cieša sadarbība ar Izglītības un zinātnes ministriju un tās aģentūrām. Esam iesaistīti funkciju optimizācijas darba grupās, kā arī sekojam līdzi IZM kompetencē esošo ārējo normatīvo aktu izmaiņām, tai skaitā visam, kas skar jūrniecības profesionālo izglītību. Izveidojusies produktīva sadarbība ar jūrnieku arodbiedrībām, un tas ir tikai loģiski, jo jūrniekus interesējošu jautājumu vai sūdzību izskatīšanā ir iesaistīta gan arodbiedrība, gan Jūrnieku reģistrs. Jūrnieku reģistrā bieži vēršas dažādu ārvalstu kuģu īpašnieki un to pārstāvji, lai precizētu visus tos jautājumus, kas skar jūrnieku starptautisko nodarbināšanu un profesionālās kvalitātes līmeni.”

Nonākot JR, jūrnieki vispirms tiekas ar Sertificēšanas daļas inspektoriem, kuri pieņem jūrnieku dokumentus. Šeit jūrniekiem nākas atgriezties atkal un atkal – gan studentiem, kuri uzsāk darbu jūrniecības nozarē, gan profesionāļiem – lai paaugstinātu kvalifikāciju vai saglabātu līdzšinējo.

Vecākā inspektore Ilga Zeiliņa: „Mēs veicam dokumentu salīdzināšanu ar datu bāzi, nepieciešamības gadījumā arī dokumentu pārbaudes to izsniedzēju organizācijās. Dienā pieņemam dokumentus no četrdesmit līdz piecdesmit

cilvēkiem, ja pagūstam apkalpot sešdesmit, tad tas jau ir daudz. Pie mums ierodas dažāda rakstura un inteligences pakāpes cilvēki. Ar to jārēķinās! Tāpat kā jāsaprot, ka neviens jau pie mums nenāk ar lielu prieku, jo eksāmenus negribas kārtot ne divdesmitgadīgam, ne piecdesmit gadus vecam. Vecie jūrnieki saka: visu mūžu esmu jūrā braucis, nu kādi vēl eksāmeni!”

Viens no svarīgākajiem dokumentiem jūrniekam ir jūrnieka grāmatiņa. „Tas ir dokuments, kas atvieglo ceļošanu, vīzu noformēšanas un biļešu iegādes jautājumus jūrniekiem. Jūrnieka grāmatiņa ir dokuments personas identifikēšanai, tā atspoguļo jūrnieka darba gaitas, ar to viņš pierāda, cik ilgi un uz kādiem kuģiem strādājis. Pēc paša vēlēšanās vai darba devēja pieprasījuma grāmatiņā var tikt norādīti arī dati par kvalifikācijas paaugstināšanu,” skaidro vecākā inspektore Eva Gotfrīda. „Sagatavojot jūrnieku grāmatiņas, inspektori datu bāzē aktualizē informāciju par konkrēto jūrnieku. Jūrnieka grāmatiņa tiek izsniegta uz noteiktu laiku – gadu vai mācību laiku studentiem, pieciem vai, maksimums, desmit gadiem uz jūras strādājošiem jūrniekiem.”

Ja jūrniekam rodas kādi jautājumi, visbiežāk jau saistīti tieši ar sertifikāciju, viņš tos var (un arī vajag) noskaidrot vēl pirms ierašanās JR, zvanot pa informācijas tālruni 67099419.



Jāzeps Spridzāns.

„Visbiežāk zvana tie jūrnieki, kuru iesniegtie dokumenti tiek pārbaudīti, jo, lai varētu nākt un kārtot eksāmenus, viņiem ir svarīgi zināt pārbaudes rezultātus. Sarunas parasti notiek krievu valodā. Protams, gadās arī visādi kuriozi. Piemēram, zvana puisis no Ventspils, es viņam izstāstu, kādi dokumenti jāiesniedz, tai skaitā

fotogrāfijas, bet viņš man jautā: vai jūs nezināt, kur man te būtu tuvākais fotoateljē? Vēl kādam citam es saku, ka vajag divas fotogrāfijas, trīsdesmit pieci reiz četrdesmit pieci milimetri, bet viņš pārjautā – divas fotogrāfijas, vienu trīsdesmit pieci un otru četrdesmit pieci? Taču vistrakāk ir tad, kad vīru vietā zvana sievas, jo viņas jau pašas vispār nesaprot, par ko ir runa,” atzīst vecākā inspektore Daiga Ašmane. Viņa atbild arī uz jautājumiem, kas tiek sūtīti pa e-pastu.

Jūrniekam pats atbildīgākais (un droši vien arī nepatīkamākais) piedzīvojums Jūrnieku reģistrā ir eksāmenu kārtošana – vai nu tikai pārrunas ar

eksaminācijas komisijas locekļiem, vai arī datorizēts tests, tas atkarīgs no tā, vai runa ir par virsnieku vai ierindas jūrnieku, par jūrā strādājošu vai tādu, kurš vēlas atsākt darbu un atjaunot kvalifikāciju, vai arī par jūrnieku, kurš paaugstina kvalifikāciju.



Roberts Gailītis.

Eksāmenu klases vecākā instruktore Linda

Zaharāne: „Ja jūrnieks vēlas paaugstināt kvalifikāciju, tad pārrunas notiek ar diviem vai četriem eksaminācijas komisijas locekļiem, lai saglabātu esošo – parasti viens pret vienu, tikai strīdus gadījumā iesaistās vairāki komisijas locekļi. Parasti komisijā vienlaicīgi strādā četri cilvēki. Ir komisijas locekļu saraksts, no kura tad tiek izveidota komisija katrai eksāmenu dienai. Tie visi ir ļoti pieredzējuši un kompetenti nozarē, gan jūrā, gan krastā strādājoši speciālisti – kapteiņi, mehāniķi, elektromehāniķi. Viņi visi ir beiguši noteiktus kursus un sertificēti.”

Eksāmenu nevar pārlīkt vairāk nekā trīs reizes, neveiksminiekiem vēl viena iespēja tiek dota tikai pēc gada. Kad nu jūrnieks veiksmīgi ir ticis galā ar eksāmeniem, pienāk patīkamākais brīdis – sertifikāta saņemšana. Speciālisti sertifikātus atpazīst pēc krāsas – stūrmaņiem tie ir melni, mehāniķiem ķiršsarkani, ierindas jūrniekiem sarkani, zvejniekiem zili un tā tālāk.

Savukārt visa informācija par pašiem jūrniekiem, apstrādāta atbilstoši starptautiskās likumdošanas prasībām, tiek noglabāta JR arhīva skapjos, kā arī elektroniskajā datu bāzē.

Liels darbs tiek veikts konvencionālās uzraudzības jomā.

Konvencionālās uzraudzības daļas vadītājs K. Innuss: „Pēdējo gadu laikā ir ievērojami uzlabota jūrnieku profesionālā sagatavošana un jūrnieku darbā iekārtošanas serviss. Arvien retāk tiek fiksēti smagi pārkāpumi vai kvalifikācijas dokumentu viltojumi. Pateicoties produktīvai sadarbībai ar LJA nodaļu vadītājiem G. Šteinertu un J. Cimanski, ir veikti nozīmīgi uzlabojumi akadēmijas studiju un eksaminācijas procesos, strauji attīstās „Novikontas” mācību centrs, tiek izstrādāts projekts perspektīvo ierindas jūrnieku pārkvalifikācijai par jūras virsniekiem.”

Krišjāņa Valdemāra aicinājums „Latvji, brauciet jūriņā!” aktualitāti nav zaudējis arī šodien.■

BŪT ĪSTĀ LAIKĀ ĪSTĀ VIETĀ

2009. gadā pēc deviņiem Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja amatā nostrādātiem gadiem ANSIS ZELTIŅŠ atstāja darbu Jūras administrācijā. Toreiz viņš teica, ka jau pirms valdes priekšsēdētāja vēlēšanām 2006. gadā bija nolēmis to darīt. Divi termiņi bija nostrādāti. Pietiek! Tolaik administrāciju gaidīja dažādas pārmaiņas, arī iesāktie darbi vēl nebija pabeigti, tāpēc nekur netika aizgājis. A. Zeltiņš: „Nākamais valdes priekšsēdētāja termiņš beidzās 2009. gada maijā, un es atkal nolēmu, ka tagad nu gan iešu prom. Piedevām valsts uzņēmumos sākās visas jau zināmās strukturālās pārmaiņas, kas tā vai citādi skāra arī administrāciju, un visā šajā lielajā putras katlā es vairs negribēju vārtīties, tieši tāpat kā sadzīvot ar nenormālu stresu.

Tieši tolaik mani uzrunāja „Latvijas kuģniecība”, un es pieņēmu priekšlikumu kļūt par SIA „LSC Shipmanagement” direktoru. Kāpēc ne? Nolēmu pamēģināt.”

Un pamēģināja.

Akciju sabiedrības LK 2009. gada 19. augusta paziņojumā bija teikts: „Jaunā SIA „LSC Shipmanagement” valdes priekšsēdētāja Anša Zeltiņa līdzšinējā profesionālā darbība ir bijusi cieši saistīta ar jūrniecības jomu – pēdējos deviņus gadus viņš ir vadījis Latvijas Jūras administrāciju, aktīvi piedaloties tādu nozarei vitāli svarīgu projektu izstrādē kā Eiropas Savienības un starptautiskās jūrniecības likumdošanas ieviešana Latvijā, kā arī citu, ne mazāk būtisku programmu izveidē. Līdztekus tiešajiem darba uzdevumiem Ansis Zeltiņš daudzu gadu garumā aktīvi pārstāvējis Latvijas intereses starptautiski pazīstamās un respektablās jūrniecības organizācijās un pilda valdes locekļa pienākumus Eiropas Jūras drošības aģentūrā.” Savukārt LK 2011. gada 3. marta paziņojums bija pavisam lakonisks: „SIA „LSC Shipmanagement” valdes locekļa amatu atstājis Ansis Zeltiņš.”

– Kas notika? Kompānija mainīja stratēģiju?

– Atrodoties kompānijas iekšienē, tu labāk saproti, kas un kāpēc notiek, kāpēc notiek tieši tagad un tieši tā, ne citādi. Pati kompānija un darbs tajā man patika, bet tā kā strādāju vadošā amatā, man vajadzēja būt gatavam, ka katrs vadītājs ir pakļauts akcionāru vēlmēm, uzskatiem un vīzijai par attīstības stratēģiju. Laikam jau mana vīzija nesakrita ar Londonas redzējumu. Neskatoties uz to, ka mūsu viedokļi izrādījās atšķirīgi, varu godīgi teikt, ka angļu kompānijai ir svaigs skatījums uz kuģošanas biznesu, viņi prot skatīties plašāk, nekā to prot pie mums Latvijā. Mūsu cilvēkiem raksturīgi domāt, ka viņi ir paši gudrākie, vislabāk zina, kā vajadzētu rīkoties un vadīt dažādus procesus. Un

tad negaidot tev kāds atver acis, un tu saproti, ka esi maldījies un lietas var kārtot pavisam savādāk.

– Kāda tad ir mūsdienu kuģošanas biznesa būtība?

– Būtība ir ļoti vienkārša – lai būtu kravas, ko vest, un kuģi nelūstu.

– Interesanti, vai LK joprojām skaitās Latvijas rēdereja?

– It kā Latvijas. Gada laikā, ko nostrādāju LK meitas kompānijā SIA „LSC Shipmanagement”, man stipri vien mainījās priekšstats par svarīgo un mazāk svarīgo. Veco jūras buku vecais uzskats, ka iespējama Latvijas jūrnieku strādāšana uz Latvijas kuģiem zem Latvijas karoga, vairs neiet cauri. Un vēl tās sentimentālās atmiņas par Pirmās brīvvalsts rēderējām. Tad tik mēs braucām, tad tik bija kuģi un tad tik bija jūrnieki! Tie tik bija laiki! Jā, protams, tie bija labi laiki, bet tādi tagad vairs nav iespējami un nekad vairs nebūs! Tieši tāpat kā savulaik leģendārā eksporta prece sviests arī nekad vairs neklūs par leģendu vai eksporta preci. Bija tāds laiks, kas deva šādu iespēju.

Ja paskatāmies uz kuģošanu pēdējos desmit divdesmit gados, jāatzīst, ka kuģošanas lauciņš līdz nepazīšanai ir mainījies. Mēs daudz runājam par kuģošanas politiku valsts līmenī. Protams, valstij ļoti būtisks ir nacionālais karogs un flote zem šī karoga. Tas, protams, gadījumā, ja vēlamies ietekmi un kompetenci šajā segmentā. Taču valsts var pastāvēt arī bez flotes, jo ostas jau tāpat strādās, tikai tādā gadījumā valstij pazudīs tik ļoti stratēģiskais un iekārojamais kuģošanas bizness, ietekme un viss, kas ar to saistīts. Personīgi es domāju, ka šim biznesam no Latvijas nevajadzētu pazust, tieši tāpat kā *ieciplēties* par to Latvijas jūrnieku uz Latvijas kuģa zem Latvijas karoga, jo ar tādu pieeju kuģošanas biznesam nav iespējams šo nozari attīstīt.

Nav svarīgi, kur kuģis pierakstīts un zem kāda karoga kuģo. Jau tagad Latvijā strādā vairākas kuģošanas kompānijas, kas nekad nav reģistrējušas savus kuģus Latvijas Kuģu reģistrā un nekuģo zem Latvijas karoga, šo kompāniju kuģi pat nekad nav ienākuši Latvijas ostās, bet savu biznesu tās vada tieši no Latvijas. Šī, manuprāt, ir pati svarīgākā ziņa, jo kuģis un kuģa karogs jau paši par sevi nerada pievienoto vērtību, svarīgas ir biznesa aktivitātes.

Runājot par LK, esam pieraduši un arī vēsturiski tā izveidojies, ka šī ir bijusi Latvijai piederoša kompānija. Pēc privatizācijas un akcionāru jandāliņiem, kas līdz pat šim laikam vēl nav norimuši, neņemos spriest, vai tā vairs ir Latvijas kompānija, šis jautājums kļuvis diezgan divdomīgs.



Ansis Zeltiņš.

– Kas tad piesaista šo kompāniju Latvijai?

– Domāju, ka nekas. Formāli skatoties uz LK biznesa interesēm, ir skaidrs, ka viņi mierīgi te visu varētu aiztaisīt ciet un atlaist visus darbiniekus. Pilnīgi pietiktu ar vienu komercmenedžeri, kurš atdod kuģus komercdarbībai, un tehnisko menedžeri, kurš atbild par tehnisko apkalpošanu, savukārt pats kuģu īpašnieks priecīgs saņemtu savu peļņas daļu. Un viss! Lai kuģi komerciāli vadītu, birojam nav jāatrodas Latvijā. Tādā gadījumā atkrīt arī visas lokālās problēmas un noņemšanās ar vietējo likumdošanu.

Taču LK joprojām atrodas Latvijā un turpina strādāt, tāpēc pagaidām varētu teikt, ka viss ir kārtībā, un tā ir laba ziņa. Bet „Vitol” grupa, kurai pieder LK akcijas, nav kuģošanas biznesa kompānija, tā ka grūti prognozēt tās nākotnes plānus, tāpēc arī neviens nezina atbildi uz jautājumu, kas nākotnē notiks ar LK.

– Vai Latvijā kādu uztrauc fakts, ka tādas kuģošanas kompānijas kā LK vispār varētu nebūt vai arī tā savu centrālo sēdekli varētu pārcelt ārpus Latvijas?

– Problēma valstiskā līmenī ir tāda, ka uz jūrniecību te nav globāla skatījuma. Kamēr mūsu dārziņā neviens nerakņājas un nekakā, tikmēr nevienam šis dārziņš nav vajadzīgs un interesants. Pieņemsim, ka LK tiek likvidēta. Jautājums, kas no tā cietīs? No biznesa viedokļa Latvijas ekonomikā tas neko nemainītu, cietēji būtu tie cilvēki, kuri ir nodarbināti šajā kompānijā. Taču, ja palūkojamies plašāk, tad Latvija, protams, daudz zaudētu. Kuģošanas nozare ir perspektīva. Lai arī šo nozari skāra krīze, tā sev līdzi nesa nesalīdzināmi mazākus zaudējumus un satricinājumus, nekā to izjuta citas nozares. Kuģošanas bizness ir naudīgs, ar augstu pievienoto vērtību, tāpēc valstiskā līmenī jāprot uzrunāt pasaules lielās kuģošanas kompānijas un jārada apstākļi, lai tās pie mums vēlētos atvērt savus birojus. No tā tiešām valsts ekonomikai būtu labums.

– Ja tu būtu naudīgs kuģu īpašnieks, kurš strādā tajā segmentā, kurā biznesa nišu aizņem LK, vai tu pirktu šo kompāniju?

– Atbildēšu aprakstoši. Redzi, īstermiņā kompānija neko daudz necieš un to neietekmē akcionāru cīņas un tamlīdzīgas lietas, jo pašam kuģošanas biznesam – flotes darbībai – ir liela inerce, pēc kuras tā strādā ierastajā ritmā. Bet, ja domājam par biznesu ilgtermiņā, tad, protams, tā nevar strādāt, jo, lai sasniegtu noteiktu rezultātu, ir jābūt stratēģijai, kas nosaka darbības principus, jābūt skaidram darbības mērķim. LK jau ilgu laiku atrodas tādā kā puspakārtā stāvoklī un *rullē* pēc iepriekšējos gados iestrādātās inerces. Kā jau teicu, ilgtermiņā tas novājina kompāniju, tā pat var bankrotēt ne jau tāpēc, ka slikti strādā, bet gan tāpēc, ka nav skaidras nākotnes vīzijas. Un LK tādas nav jau kopš privatizācijas sākuma. Kuģošanas bizness ir balstīts uz ilgtermiņa līgumiem, tāpēc ir ļoti svarīgi, vai, pasūtot jaunus kuģus, kas arī ir ilgtermiņa pasākums, kompānija ir pareizi uzminējusi biznesa attīstību pasaulē ilgtermiņā.

Var pasūtīt kuģi ar cerību, ka nākamajos desmit gados *business rullēs*, bet izrādās, ka tā nenotiek. Protams, var nopelnīt, pārdodot, piemēram, kuģu būves rindu vai jau uzbūvētos kuģus, tā nopelnot lielu naudu, bet tā ir tāda *nopērc – pārdod* politika, kas var dot vienreizēju peļņu, bet *bīdīt* tādu biznesu divdesmit gadus nav iespējams.

– Izskatās, ka vai nu procesi pasaulē ir neprognozējami, vai arī cilvēkiem nepiemīt biznesa intuīcija. Diez kāpēc Pirmās brīvvalsts laikā tik sekmīgi darbojās Latvijas rēderejas?

– Laikam jau veiksmes pamatā ir ideja. Savulaik, Otrā pasaules kara laikā, „Neste” attīstīja naftas pārstrādi un radīja tankkuģu floti, neskatoties uz to, ka Somijā nav naftas ieguves. Bija ideja, kuras īstenošanā tika ieguldīts nesavtīgs darbs. Jautājums, vai to varētu izdarīt tagad? Nevarētu, jo būtu vajadzīgs tik milzīgs finansējums, ka neviens to nespētu *pacelt*. Bet toreiz bija konkrēta situācija, apstākļu sakritība, laikus pieņemti lēmumi, un viss notika.

Līdzīgi kā ar Latvijas sviestu, kas noteiktos apstākļos kļuva par Latvijas eksporta preci, bija arī ar kuģiem un rēderējām, kuru biznesa attīstībai bija labvēlīgs laiks. Bet bez labas idejas, protams, arī nevar iztikt.

– Vai mūsu eksporta prece tagad ir jūrnieki? Vai arī tā ir tikai tāda šķietamība?

– Pagaidām jūrnieki vēl ir mūsu eksporta prece, bet nedomāju, ka to varētu uzskatīt par perspektīvu nākotnes virzienu, taču šodien un tagad ir jāizmanto labvēlīgā apstākļu sakritība. Nedomāju, ka tāds jūrnieku daudzums, kāds ir tagad, būs arī nākotnē, jo nevajag maldināt sevi, ka lielais jūrnieku skaits Latvijā ir tāpēc, ka te ir tādas mācību iestādes kā Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža, vai arī tāpēc, ka mēs esam baigā kuģotāju nācija. Tik daudz jūrnieku mums ir tāpēc, ka padomju laikos bija apstākļu sakritība, kas mudināja cilvēkus izvēlēties jūrnieka profesiju. Cilvēki vēlējās nokļūt aiz *dzelzs priekškara* un apskatīt pasauli. Tagad neviens neklūst par jūrnieku, lai apskatītu Angliju vai Dāniju, to var izdarīt, par pārdesmit latiem nopērkot lidmašīnas biļeti. Pagaidām vēl klūst par jūrnieku cilvēkus mudina atalgojums, kas uz jūras ir lielāks nekā krastā. Protams, vienmēr tā ir bijis, un arī tagad ir cilvēki, kuri jūrnieka profesiju izvēlas aicinājuma dēļ.

Pagaidām jūrnieku skaita ziņā mēs Eiropā esam liels spēlētājs, tāpēc par mums interesējas kuģošanas kompānijas. Pateicoties šādai situācijai, mēs varam stimulēt jūrniecības attīstību Latvijā. Kā lielu sasniegumu var minēt to, ka arī bankas pēdējā laikā ir sapratušas, ka jūrniekus nevar salīdzināt ar sēņu lasītājiem Anglijā, jo jūrnieki, strādājot ārpus Latvijas, pelna labu naudu un vēlas to ieguldīt dažādu īpašumu iegādē. Aptuveni divdesmit tūkstoši darba spējīgu cilvēku, kuri arī krīzes laikā nav zaudējuši ieņēmumus, ir vērā ņemams spēlētājs. Daudzus gadus valdīja uzskats, ka jūrnieki nodokļus nemaksā, tāpēc viņi šeit nevienu neinteresē. Tas ir tāds *piļu diķa sindroms* – nespēja

uz problēmu palūkoties plašāk, nedomājot par sīku izdevīgumu, bet spējot saskatīt daudzus ieguvumus.

Tomēr jāatceras, ka pagaidām vēl dzīvojam, priecājoties, ka bijusi lieliska apstākļu sakritība, bet mums jābūt gataviem uz to, ka jūrnieku skaits Latvijā neglābjami samazināsies, un nav pat nekādu reālu iespēju tam nenotikt. Liela daļa Latvijas Jūrnieku reģistra jūrnieku jau ir solidā vecumā, viena daļa no tiem pamet darbu jūrā, citi vispār aiziet no šīs pasaules, bet mūsu izglītības sistēmai nav tādas kapacitātes, lai nākamo gadu laikā tā spētu aizpildīt tukšās vietas. Mūsu jūrniecības mācību iestādes, kopā ņemot, ik gadus saražo aptuveni trīssimt speciālistu, no kuriem daļa savu dzīvi nesaista ar darbu jūrā. Pieņemsim, ka simt jūrnieku paliek uzticīgi jūrai, un tas ir tikai nulle komats pieci procenti no pasaules jūrnieku skaita.

– Vai to, ka esi atgriezies Jūras administrācijā, arī var uzskatīt par apstākļu sakritību?

– Droši vien tā varētu teikt. Bet šī arī ir sfēra, kuru es labi pārzinu, te ir pazīstams darbs, labi kolēģi, un tagad atliek vairāk laika tām lietām, kurām savulaik tā pietrūka. Kā saka, no malas jau viss labāk redzams. Kad biju administrācijas vadītājs, tika aizsākts liels IT projekts, bet dažādu iemeslu dēļ netika pabeigts. Tas bija saistīts gan ar Jūras administrācijas iespējām, gan problēmām IT kompānijā, kas šos darbus uzsāka. Analizējot situāciju, varu teikt, ka projektam bija neveiksmīgs iesākums, tas sakrita ar globālo krīzi, kas līdzī pāvilkā arī citas problēmas. Tagadējā administrācijas vadība nolēma, ka ir pienācis īstais brīdis projektu atdzīvināt un realizēt. Projekts ir ļoti nozīmīgs sekmīgai administrācijas darbībai, jo nepieciešama esošās datu bāzes modernizācija un visu datu saslēgšana vienotā tīklā. Kuģu un jūrnieku reģistra dati, arī kuģošanas drošības jautājumi tiks elektroniski apstrādāti, tādējādi būs daudz operatīvāka informācijas aprīte. Jaunā sistēma aiztaupīs papīra lieku izšķērdēšanu, jo visa informācija būs aprīte elektroniskā formātā. Lai gan šo projektu varētu uzskatīt par Jūras administrācijas iekšējo projektu, nenoliedzami, tas dos labumu visām tām institūcijām, kas izmanto administrācijas informācijas sistēmu. Lai gan neesmu IT speciālists, esmu uzņēmies vadīt projekta ieviešanas procesu, vēl jo vairāk tāpēc, ka no pirmās dienas esmu piedalījies projekta attīstīšanā. Tas ir liels izaicinājums, bet man patīk šādi izaicinājumi.

– Savulaik, piemēram, nodot kapteiņdienestu ostu pārvalžu pārziņā arī bija zināms izaicinājums. Toreiz šis jautājums bija īsts *stridus ābols*. Vai toreiz pieņemtais lēmums ir bijis pareizs un attaisnojies?

– Kapteiņdienesti ostu pārvaldēm tika nodoti pirms vairāk nekā desmit gadiem. Domāju, ka nav tā, ka viena sistēma ir pareiza, bet otra nepareiza. Uz visu jāspēj paskatīties daudz plašāk, ne tikai – tā ir mana taisnība, tāpēc tā ir pareiza! Gan viena, gan otra sistēma darbojas, viss atkarīgs no izdarītās izvēles, jo pasaulē daudzās valstīs kapteiņdienests ir ostu pārvalžu valdījumā, bet

tikpat daudz ir valstu, kur tas no ostām ir nodalīts. Kam taisnība? Katram sava, jo katrs aizstāv savu modeli. Svarīgāks par valdījuma jautājumu ir jautājums, kā pati sistēma strādā. Atbildot uz šo jautājumu, varu teikt, ka mūsu izvēlētais modelis funkcionē. Vēl gan arī jāteic, ka pēdējo desmit gadu laikā ļoti mainījušies arī paši kapteiņdienesti. Cilvēki apgūst jaunas tehnoloģijas, iepazīstas ar citu kolēģu pieredzi, tāpēc uz sistēmas modernizēšanu spēj paskatīties daudz kritiskāk. Jo vairāk mēs mācāmies, jo vairāk saprotam, ka nezinām pietiekami daudz, un tas ir stimulē avien jaunas lietas. Bet tagad zīlēt, kā būtu, ja būtu, nav nekādas nozīmes. Parasti kāds jautājums tiek aktualizēts, ja tam rodas politisks fons un kāds no politikajiem spēkiem vēlas spodrināt savas spalvas, atklājot sabiedrībai kādas sistēmas šķietamās nepilnības. Visbiežāk tā ir tikai tukša runāšana un vētras imitēšana ūdens glāzē.

Pēdējo desmit gadu laikā Latvijas Jūras administrācija ir piedzīvojusi būtiskas izmaiņas. Vispirms jau ir mainījušies paši cilvēki, viņi ir daudz mācījušies un spēj uz risināmajiem jautājumiem un atsevišķām problēmām paskatīties globāli, pārkāpjot šaurā resora robežas.

Ilgu laiku viens no būtiskākajiem argumentiem bija maģiskais vārds – tradīcijas. Tā darīja, tāpēc arī mums tā jādara! Mūsdienās viss tik ātri mainās, ka mums ir jāprot izsekot visam jaunajam, citādi iestrēgsim vakardienā, izkritisim no aprites un kļūsim konkurēt nespējīgi. Es, protams, nedomāju, ka jāpazaudē tās tradīcijas, kas mūs saista ar vēsturi un ir kopjamas, bet ambīciju radītās tradīcijas kļūst par sistēmas bremzētājām, tāpēc no tām laikus jāatbrīvojas.

Jūras administrācijas darbinieki ir iemācījušies lēmumu pieņemšanā būt elastīgi. Vēsturē palicis laiks, kad viens uzskatīja, ka viņam taisnība, otrs, ka viņam, un, nespējot vienoties, viens otru sūtīja mācīties. Ja sistēma ir labi attīstīta, tā kļūst dzīvotspējīga, un Jūras administrācijas sistēma ir pierādījusi dzīvotspēju.

Valsts līmenī diemžēl daudzas lietas joprojām ir nesakārtotas, nu, kaut vai nodokļu likumdošana, kas ievērojami bremzē daudzu projektu attīstību. Tieši likumdošana bija un vēl tagad ir tā, kas neļāva Latvijas Kuģu reģistram kļūt pievilcīgam kuģu īpašnieku acīs. Piemēram, Kipra ir radījusi kuģošanas biznesam labvēlīgu vidi, un tas dod labumu valsts attīstībai. Savulaik Vācijā cilvēki daudz ieguldīja kuģošanas biznesā, jo valsts visādi to stimulēja, tagad Vācija ir viens no lielākajiem kuģu īpašniekiem Eiropā. Viss notiek, ja nenokavē īsto brīdi. Latvija nokavēja tūlīt pēc neatkarības atgūšanas. Ja būtu pieņemti pareizi lēmumi, iespējams, LK kuģi būtu palikuši zem Latvijas karoga, un mēs iegūtu laiku, lai pilnveidotu sistēmu. Tas ir aizgājis vilciens, taču vienmēr ir iespēja paredzēt jauna vilciena tuvošanos. Ja tu īstajā laikā esi īstajā vietā, tad esi vinnētājs, tāpēc arī es darīšu visu iespējamo, lai Latvijas kuģošanas un jūrniecības business būtu vinnētājs.■

PAR AKTUALITĀTĒM VIDES AIZSARDZĪBAS JOMĀ

PAR SILTUMNĪCEFKTU RADOŠO GĀZU EMISIJU SAMAZINĀŠANU NO KUĢIEM IMO IETVAROS

No 2011. gada 11. līdz 15. jūlijam notika Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Jūras vides aizsardzības komitejas 62. sesija (MEPC-62), kur viens no svarīgākajiem bija jautājums par siltumnīcefektu izraisošo gāzu (SEG) emisiju, konkrēti ogļskābās gāzes emisiju (CO₂) samazināšanu no kuģiem. 2009. gadā IMO ietvaros veiktā pētījuma dati liecināja, ka aptuveni 2,7% CO₂ emisijas rada tieši starptautiskā kuģošana.

SEG emisiju samazināšana no kuģiem IMO MEPC ietvaros tiek risināta divos virzienos: kā ekspluatācijas un tehniska rakstura pasākumu kopums uz kuģiem un uz tirgus principiem balstītie pasākumi (MBM).

Jautājumā par SEG emisiju samazināšanu no kuģiem IMO ietvaros jau ir panākts zināms progress. Pieņemti grozījumi 1973. gada Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem un tās 1978. gada Protokola VI (MARPOL) pielikumā „Noteikumi gaisa piesārņojuma novēršanai no kuģiem”, kas stāties spēkā 2013. gada 1. janvārī.

Grozījumi tiks piemēroti noteikta tipa kuģiem, tai skaitā pasažieru kuģiem, gāzvedējiem, konteinerkuģiem, refrižeratorkuģiem, tankkuģiem ar bruto tilpību 400 un vairāk. MARPOL VI pielikuma grozījumi ietver virkni prasību, tai skaitā obligātu energoefektivitātes dizaina indeksa pielietojumu jauniem kuģiem un kuģa energoefektivitātes pārvaldības plāna ieviešanu visiem kuģiem, jaunas definīcijas, prasības ekvivalentiem, kuģu apskatēm, apliecību izsniegšanai utt.

Tomēr jautājums par SEG emisiju samazināšanu, piemērojot MBM, IMO MEPC noteiktos ierobežojumus un prasības, zināmā mērā ir nonācis strupceļā, jo lielu pretestību pauž attīstītās valstis, kas uzskata, ka ar šīm prasībām jūrlietu nozarei tiks uzlikts nesamērojami liels ekonomiskais slogs, jo bez vides aizsardzības prasībām kuģošanas biznesam ir uzlikta virkne citu apgrūtinājumu. IMO ģenerālsekretārs savulaik ierosināja iedibināt ekspertu grupu darbam par iespējamo MBM ietekmes izvērtējumu uz kuģošanas nozari, tai skaitā par izmaksu ietekmi uz nozares ilgtspējīgu attīstību, par praktisko ieviešanu, administratīvo un ekonomisko slogu utt.

Pētījumā tika konstatēti trūkumi, un ekspertu grupas secinājumi liecināja, ka nav atrasts kompromiss starp attīstības valstīm un pārējām IMO dalībvalstīm. Valdija divi pretēji uzskati par iespējamo MBM pasākumu ieviešanas nepieciešamību IMO ietvaros. Tāpat ziņojumā tika akcentēts, ka nav pietie-

kami izvērtēti ekonomiskie aspekti attiecībā uz attīstības valstīm, kā arī nav rekomendāciju par kuģošanas nozarei pieņemamāko MBM variantu.

IMO Jūras vides aizsardzības komitejas 63. sesijā, kas notika 2012. gada martā, tika panākta vienošanās par iespējamo MBM ietekmes novērtējuma turpināšanu (arī metodoloģiju, kritērijiem), par ziņojuma iesniegšanu nākamajā MEPC sesijā 2012. gada oktobrī un gala ziņojumu MEPC-65 2013. gada jūlijā. Ietekmes novērtējuma izpētē akcentēt iespējamo pozitīvo, negatīvo ietekmi uz kuģošanas nozari līdz 2050. gadam, ņemot vērā iepriekš veiktās izpētes rezultātus par iespējamo MBM ietekmi uz kuģošanas industriju.



Gertrūde Aniņa.

EIROPAS IETVAROS

Eiropas Savienībā SEG emisija no starptautiskās kuģniecības netiek regulēta. Klimata un enerģētikas paketes ietvaros pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2009/29/EK, kurā teikts: „Ja līdz 2011. gada 31. decembrim dalībvalstis nav apstiprinājušas ar IMO saistītu starptautisku nolīgumu, kura emisiju samazināšanas mērķos ietilptu arī starptautiskā jūras transporta emisijas, vai Kopiena nav apstiprinājusi šādu nolīgumu saistībā ar UNFCCC, Komisijai būtu jāiesniedz priekšlikums, lai atbilstīgi saskaņotiem noteikumiem starptautiskā jūras transporta emisijas iekļautu Kopienas emisiju samazināšanas saistībās, par mērķi izvirzot ierosinātā tiesību akta stāšanos spēkā līdz 2013. gadam. Šādam priekšlikumam būtu maksimāli jāsamazina jebkāda veida negatīva ietekme uz Kopienas konkurētspēju, vienlaikus ņemot vērā iespējamās ieguvumus vides jomā.”

ES ietvaros Eiropas Komisija rīko (19.01.2012.–12.04.2012.) sabiedrisko apspriešanu internetā saistībā ar iespējamo SEG MBM priekšlikumu Eiropas Savienības līmenī (http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm).

LATVIJĀ

Prasības SEG emisiju samazināšanai no kuģiem, akcentējot CO2 emisijas, šobrīd ir noteiktas MARPOL VI pielikuma grozījumos. Rūpniecības radīto

emisiju samazināšana tiek risināta globāli – ANO Klimata pārmaiņu konvencijas un tās Kioto Protokola ietvaros. Kioto Protokols (2. pants) nosaka, ka kuģošanas nozarei, aviācijai SEG emisiju mazināšanas risinājumi jārod savu ANO specializēto aģentūru, t.i., attiecīgi IMO (aviācijai – ICAO) ietvaros.

Ņemot vērā iepriekšminēto, Latvijas pozīcija jautājumā par SEG emisiju mazināšanu no kuģiem Eiropas un IMO līmeņa forumos, ņemot vērā kuģošanas jomu kā starptautiska rakstura biznesu, ir atbalstīt globālu pieeju, t.i., rast jautājuma risinājumu IMO ietvaros, lai novērstu tirgus kropļošanu un nevienlīdzīgas konkurences apstākļus reģionā.

Tādējādi Latvijas pozīcija bija atbalstīt (kā tehniska un ekspluatācijas rakstura pasākumus) arī MARPOL VI pielikuma grozījumus. Jautājums par iespējamo MBM risinājumu, ņemot vērā šā jautājuma virzību IMO MEPC, jārisina sadarbībā ar Vides un reģionālas attīstības ministriju kā atbildīgo institūciju par klimata pārmaiņām.

PAR MARPOL GROZĪJUMIEM

PIESĀRŅOJUMA NOVĒRŠANAI AR ATKRITUMIEM

MEPC 62. sesijā tika pieņemta MARPOL V pielikuma „Noteikumi piesārņojuma novēršanai ar atkritumiem” grozītā versija (MEPC Rezolūcija 201(62)), kas stāsies spēkā 2013. gada 1. janvārī un paredz virkni jaunu prasību, tai skaitā ieviest jaunus terminus, atkritumu jaunu klasifikāciju, paredzot jaunu Atkritumu uzskaites žurnāla veidlapu. Kuģa atkritumu pārvaldības plānam ir jābūt uz kuģiem, kuru bruto tilpība ir 100 un vairāk, neatkarīgi no to tipa, un uz kuģiem, kuri sertificēti pārvadāt 15 personas vai vairāk. Konceptuāli mainīta pieeja atkritumu izmešanas nosacījumiem speciālajos rajonos un ārpus tiem, piemēram, speciālajos rajonos tālāk nekā 12 jūras jūdzes no sauszemes drīkst izmest tikai tādas ēdienu atliekas, kas ir tā sasmalcinātas, lai to daļiņas var iziet cauri sietam, kura acu izmērs nav lielāks par 25 mm. Noteiktas prasības darbībām ar beramkravas atliekām, kravas rūmju tīrīšanas līdzekļiem, prasības gadījumiem, kad ir pazaudēts zvejas aprīkojums utt.

PIESĀRŅOJUMA NOVĒRŠANAI AR NOTEKŪDEŅIEM

MEPC 62. sesijā tika pieņemti MARPOL IV pielikuma „Noteikumi piesārņojuma novēršanai ar notekūdeņiem” grozījumi (MEPC Rezolūcija 200(62)), kas stāsies spēkā no 2013. gada 1. janvāra un paredz speciālā rajona statusa noteikšanu Baltijas jūrai.

Grozījumi nosaka arī jaunas prasības notekūdeņu nopludināšanai speciālajā rajonā no pasažieru kuģiem, kā arī pieņemšanas iekārtu atbilstībai ostās, kurās ienāk pasažieru kuģi. IMO ietvaros vēl turpinās darbs norādījumu izstrādē par notekūdeņu apstrādes iekārtu testēšanu. MARPOL IV pielikuma

grozījumu prasības piemēro jauniem pasažieru kuģiem (no 2016. gada 1. janvāra un pēc tam), esošajiem pasažieru kuģiem (no 2018. gada 1. janvāra un pēc tam). MARPOL IV pielikuma grozījumu izpratnē jauns pasažieru kuģis ir kuģis, par kura būvi līgums noslēgts vai kura ķīlis ielikts 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, vai kas ir piegādāts divus gadus vai vēlāk pēc 2016. gada 1. janvāra.

GAISA PIESĀRŅOJUMA NOVĒRŠANAI NO KUĢIEM

Emisijas kontroles rajons (ECA) MARPOL VI pielikuma pielietojumam nozīmē rajonu, kura robežās nepieciešams ievērot īpašus pasākumus attiecībā uz emisijām no kuģiem, lai novērstu, samazinātu un kontrolētu gaisa piesārņojumu ar slāpekļa oksīdiem (NOx) vai sēra oksīdiem (SOx) un cietām daļiņām (PM), vai no visiem trim emisijas veidiem.

Baltijas jūrai un Ziemeļjūrai pašlaik ir ECA statuss – SOx un PM emisiju mazināšanai un kontrolei Helsinku komisijas jūrlietu grupas ietvaros ir izstrādāts grozījumu projekts iesniegšanai IMO MEPC – MARPOL VI pielikuma grozījumu priekšlikums par slāpekļa oksīdu emisijas rajona statusa noteikšanu Baltijas jūrai. Par



šā jautājuma tālāku virzību lems Helsinku komisijas ministru sanāksmē. Latvijas pozīcija šajā sakarā ir virzīt priekšlikumu uz IMO kopā ar Ziemeļjūras piekrastes valstīm, kuras šobrīd strādā pie jautājuma par ECA statusa noteikšanu Ziemeļjūrai (NOx emisiju mazināšanai).

PAR KAITĪGIEM ŪDENS ORGANISMIEM KUĢA BALASTA ŪDEŅOS

2004. gada Starptautiskajai konvencijai par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un pārvaldību (IBWMC) ir pievienojušās 33 valstis, kuru kopējais tirdzniecības flotes apjoms ir 26,46% no pasaules tirdzniecības kuģu bruto tilpības (BT). Konvencija stāsies spēkā 12 mēnešus pēc tam, kad tai būs pievienojušās 30 valstis, kuru kopējā tirdzniecības flotes BT nav mazāka par 35% no pasaules tirdzniecības kuģu BT.

MEPC ietvaros notikušajās diskusijās uzsvērts, ka nevajadzētu būt bažām par tehnoloģiju pieejamību un balasta ūdeņu apstrādes sistēmām, jo kuģiem, kas uzbūvēti 2010. un 2011. gadā, ir jābūt aprīkoti ar atbilstošām sistēmām. Tomēr ir bažas par atbilstošu tehnoloģiju pieejamību kuģiem ar balasta apjomu 5000 m³ un vairāk. Daudzas valstis (Bahamas, Indija, Ķīna, Kipra, Malta, Panama, Singapūra, ICS utt.) uzsvēra, ka nav gatavas IBWMC ieviešanai, jo kuģi nav aprīkoti ar attiecīgajām tehnoloģijām, bet kuģu būvētavas ir pārslogotas, ir augstas izmaksas utt., tāpēc ierosina pārejas perioda noteikšanu.

HONKONGAS KONVENCIJA

Honkongas konvenciju vēl nav ratificējusi neviena valsts. Tā stāsies spēkā, kad konvencijai būs pievienojušās vismaz 15 valstis, kuru kopējā tirdzniecības flotes bruto tilpība nav mazāka par 40% no kopējās pasaules tirdzniecības flotes bruto tilpības un kopējais pārstrādāto kuģu apjoms pēdējos desmit gados nav mazāks par 3% no šo valstu kopējās tirdzniecības flotes bruto tilpības. Neskatoties uz to, ka Honkongas konvencijai vēl nav pievienojusies neviena valsts, ir izstrādāta virkne MEPC norādījumu tās ieviešanai: MEPC Rezolūcija „2012. gada norādījumi par drošu un videi nekaitīgu kuģu pārstrādi”, MEPC Rezolūcija „2012. gada norādījumi par kuģu pārstrādes uzņēmumu pilnvarošānu”.

PAR ESOŠO MARPOL VI PIELIKUMA PRASĪBU IEVIEŠANU

MEPC 62. sesijā nevalstiskā organizācija „International Chamber of Shipping” (ICS) aktualizēja jautājumu par ekonomiskajiem aspektiem, ieviešot MARPOL VI pielikuma prasības sēra (S) saturam kuģu degvielā, kuģojot ECA, – 0,1% no 2015. gada. Minētajā dokumentā vērsta uzmanība uz negatīvajiem ekonomiskajiem aspektiem kuģošanai Baltijas reģionā, iespējamo risku attiecībā uz kravu novirzīšanu no jūras transporta uz sauszemes transportu. Arī „German Institute of Shipping Economics and Logistics” pētījums parāda iespējamo negatīvo ekonomisko ietekmi uz Vācijas ostu, kuģu operatoru biznesu. MEPC-62 diskusijas neizvērsās un tika akcentēts, ka 2008. gadā, pieņemot MARPOL VI pielikuma grozīto versiju IMO ietvaros, lēmums bija vienbalsīgs. Tādējādi jāuzsver, ka šobrīd MEPC netiek paustas bažas minētā jautājuma sakarā. Tāpat prezentācijās, plenārsēdē (par minēto MARPOL prasību ieviešanu) liels akcents tika likts uz jaunām tehnoloģijām, gāzu attīrīšanas iekārtām, alternatīvo degvielu izmantošanu utt., īpaši nefokusējoties uz degvielas ar S saturu 0,1% izmantošanu, kuģojot Emisijas kontroles rajonā

SĒRA OKSĪDU EMISIJU MAZINĀŠANAI NO KUĢIEM

ES ietvaros prasības sēra oksīdu emisiju mazināšanai no kuģiem un attiecīgi sēra saturam kuģu degvielā nosaka Padomes Direktīva 1999/32/EK, kas paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem. 2011. gada 15. jūlijā Eiropas Komisija nāca klajā ar priekšlikumu šīs Direktīvas grozīšanai, lai to saskaņotu ar MARPOL konvencijas VI pielikumā noteiktajiem sēra satura standartiem kuģu degvielā. MARPOL konvencijas VI pielikumā noteiktie sēra satura limiti degvielā būtu spēkā arī tad, ja ES ietvaros netiktu virzīta šādi direktīvas grozījumi.■

Celiet godā jūrnieku slavu!

1939. gadā biju pabeidzis Kr. Valdemāra jūrskolu un Kara skolu. Mani nozīmēja dienestam uz zemūdenes „Ronis”, kur komandieris bija komandkapteinis Hugo Legzdīņš. Tomēr jūrnieka gaitas bija īsas, jo 1940. gada jūlijā zemūdenes ieskaitīja Baltijas jūras sarkanajā flotē un līdz gada beigām virsniekus citu pēc cita atvaļināja.

Ko man devusi iepazīšanās ar jūru un kuģiem? Pirmkārt, esmu iemīlējis jūru ar tās mūžīgo mainīgumu un reizē mūžīgo pastāvību – jūra bija tāda pati pirms desmittūkstoš gadiem un tāda būs arī pēc desmittūkstoš gadiem. Otrkārt, esmu sapratis, ka jūra dod cilvēkam īstu brīvības sajūtu, ko netraucē nekas, jo apkārt ir tikai ūdens. Treškārt, apzinoties jūras milzīgo spēku, esmu jutis lepnumu, ka, būdams tikai niecīgs cilvēks, varu stāties pretim šim milzīgajam spēkam un to pievarēt. Tās ir sajūtas, kuras man grūti izteikt vārdos, jo to īsteni var izdarīt tikai dzejnieks.

Latvijas jaunekļi! Vai esat gatavi dažreiz smagam fiziskam un garīgam darbam, lai gūtu šīs brīvības un vareības izjūtas? Ja esat, tad ejiet senājo kuršu, kurzemes un Vidzemes jaunekļu gaitas, kuri burukuģos zēģelēja pa visas pasaules okeāniem, turpiniet Latvijas valsts neatkarības laika Kr. Valdemāra jūrskolas absolventu ceļus, kuri apbraukāja visas pasaules jūras!

Celiet godā latviešu jūrnieku slavu!

Austris Ķirsis
Sielta, 1992. gadā

JUBILĀRE – MANGAĻU JŪRSKOLA SKOLA, SKOLOTĀJI, JŪRNIEMI

Mūsu jūras valstī ir daudz vēstures liecību, kas saistītas ar kuģinieku profesionālo izglītību. Viena no tām ir Mangaļu jūrskola, kas dibināta pirms 135 gadiem.

Latvijas teritorijā pirmo navigācijas skolu atvēra Rīgā 1789. gadā. Tur katru gadu 10–20 audzēkņu vācu valodā mācījās astronomiju, navigāciju, ģeogrāfiju, jūras praksi, kā arī vispārīgāko priekšmetus.

Pieprasījums pēc izglītotiem jūrniekiem īpaši pieauga pēc Krimas kara (1853–1856) un dzimtbūšanas atcelšanas Krievijā, kad 19. gs. 2. pusē latviešu zemniekiem radās iespēja kļūt turīgākiem, būvējot lētus, peļņu nesošus tālbraucējus buriniekus. Lai vadītu koka zēģelniekus uz citiem kontinentiem, vajadzēja kapteiņus – profesionālus jūrniekus, kādu jūrmalniekiem nebija. Tikai retais jaunietis varēja doties uz Rīgu, lai vācu valodā par augstu mācību maksu iegūtu nepieciešamās zinības.

Latviešu nacionālās jūrniecības pamatlicējs **Krišjānis Valdemārs** (1825–1891), izpētījis citu valstu pieredzi, mudināja jūrmalniekus dibināt savos ciemos jūrskolas, kurās vietējie iedzīvotāji dzimtajā valodā, bez maksas, kārtu un mantiskajiem ierobežojumiem varētu apgūt kuģu vadītājam nepieciešamo māku. Viņš izstrādāja Krievijas tirdzniecības flotes kadru sagatavošanas programmu un jauna jūrskolas likuma projektu. Cara valdība nesteidzās atbalstīt jauninājumus. Domubiedrus Valdemārs atrada Vidzemes jūrmalā, Ainažos. Miestā dzīvojošie latvieši un igauņi labi pazina piekrastes kuģniecību, viņi vēlējās būvēt tālbraucējus kuģus un bija gatavi ziedot naudu jūrskolai. 1864. gadā, vēl pirms likums stājās spēkā, skolu atklāja. 1867. gada 27. jūnijā liku-

mu pieņēma un Krievijā darbu sāka 41 jūrskola, no tām 10 Latvijā. Tautā tās sauca par *valdemāra* skolām un iedalīja trijās kategorijās. Absolventi pēc atestāta saņemšanas, veiksmīgas kuģošanas prakses un kuģa kapteiņa un īpašnieka pozitīva vērtējuma varēja reizi gadā Valsts komisijā (Rīgā, Liepājā,



Senākais Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājumā esošais Mangaļu jūrskolas ēkas attēls, 19. gs. 80. gadi.



Mangaļu jūrskolas koka ēka ar audzēkņiem un pasniedzējiem, 1899. gads. Priekšplānā tālbraucējs kapteinis Juliuss Tode (1867–?), no viņa pa kreisi Jānis Breikšs.

Ventspilī vai Pērnavā) kārtot eksāmenu, lai iegūtu stūrmaņa vai kapteiņa diplomu.

Viena no jaunā tipa *valdemāra* skolām bija Mangaļos, 19. gs. beigās un 20. gs. sākumā tā kļuva par lielāko Krievijā. Sākums bija sarežģīts. 1869. gada novembrī pagasta valde pēc Keizariskās Rīgas bruģa tiesas ierosinājuma dibināt jūrskolu kopā ar Mangaļu pagasta saimniekiem sasauca sēdi. Sanākušie vienprātīgi nosprieda, ka „...Mangaļ' pagastā šādu jūras jeb kuģu skolu nedo mājām celt, jo tāda nemaz nav vajadzīga. Rīgas pilsēta, kurā ir visādas skolas, ir pavisam klāt, un tie, kas grib, lai sūta savus dēlus uz Rīgu, bet pagastam skolas uzturēšana būtu pārāk smaga un caur to tam būtu pavisam jāiznīkst.”

1876. gada 19. martā jūrskolu Mangaļos tomēr atklāja. Mācības latviešu valodā sākās 1876. gada 23. oktobrī. Tā bija 1. (zemākās) kategorijas skola un atradās kāda zemnieka mājā Rīnūžos. Administratīvi skola bija pakļauta Finanšu ministrijai, mācību darbā – Izglītības ministrijai. Vispirms bija četri skolnieki, bet mācību gada beigās to skaits pieauga līdz 17. Vēl dažus gadus vēlāk zinības apguva jau 40, pat 50 topošie kuģu vadītāji. Tur bija mācību klase un skolas priekšnieka dzīvoklis. Pēc gada, 1877. gadā, jūrskola pārgāja uz lielākām nomātām telpām Jaunmīlgrāvī. 1879. g. vasarā māja kopā ar daļu inventāra nodega, un turpmāk nācās nomāt koka māju Vecmīlgrāvī, kur bija dzīvoklis skolas priekšniekam, klases un dzīvesvieta 30 skolniekiem. 1891. gadā skola ieguva 3. (augstāko) kategoriju, kā arī tika palielināts valsts finansējums. Kategorijas maiņa nebija vienkārša. Jau kopš 1888. gada Mangaļu



Mangaju jūrskolas jaunā ēka, 20. gs. sākums.

jūrskolā sagatavoja tālbraucējus kapteiņus, un skolas priekšnieks vairākkārt rakstīja ziņojumus Izglītības ministrijai par nepieciešamību mainīt kategoriju, jo daudzi absolventi bija sekmīgi nokārtojuši tālbraucēja kapteiņa eksāmenu Valsts eksaminācijas komisijā. 15 gadu laikā jūrskola kļuva par lielāko Krievijā. 22 pastāvēšanas gados to beidza vairāk nekā 1000 cilvēku. Iegūstot augstāko kategoriju, īpaši aktuāls kļuva jautājums par jauna nama būvi, jo esošās telpas bija ne vien par mazu, bet arī vecas un draudēja sabrukt. 1898. gadā Rīnūžu saimnieki dāvināja 1632 kvadrātas (viena kvadrātass – 3,5461 m²) lielu zemes gabalu Daugavas krastā skolas ēkas būvei. 1899. gada 7. jūlijā jaunajai skolai sāka likt pamatus (projekta autors arhitekts D. Skrīvers), bet 1900. g. 1. oktobrī audzēkņi jau varēja mācīties jaunā, 50 metrus garā un 18 metrus platā ķieģeļu ēkā ar gandrīz 20 plašām un ērtām telpām – klasēm, bibliotēku, ēdamtelpu, vannas istabu, guļamistabu u.c. Nedaudz vēlāk iekārtoja observatoriju.

1901. gada 21. septembrī skola atzīmēja 25 gadu jubileju. Pa šiem gadiem Mangalus bija absolvējuši jau 1354 jūrskolnieki (119 nokārtojuši tālbraucēja kapteiņa eksāmenu, 264 – tālbraucēja stūrmaņa, bet 101 ieguvis kabotāžas stūrmaņa tiesības).

No dibināšanas gandrīz 40 gadus jūrskolas priekšnieks bija tālbraucējs kapteinis, jūrskolotājs **Jānis Breikšs**. Viņš dzimis 1850. gadā Vecpiebalgas pagastā un bija Krišjāņa Valdemāra līdzgaitnieks. Slavenā jaunlatvieša pamudināts, apguva skolotāja amatu. No 1870. līdz 1872. gadam J. Breikšs mācījās Baltijas skolotāju seminārā, bet 1876. gadā absolvēja Hamburgas jūrskolu. Breikšs bija arī viens no 1882. gadā izveidotās kuģniecības sabiedrības



Mangaļu jūrskolas jaunā ēka, 1906. gads.

„Austra” dibinātājiem un vēlāk līdzpriekšsēdētājs (direktors). Sabiedrības galvenais uzdevums – iesaistīt jūrniciības attīstībā vietējos iedzīvotājus, veicināt kuģu būvi piejūras ciemos. Mangaļu jūrskolas priekšnieks uzrakstīja vairākas mācību grāmatas jūrniciībā latviešu valodā (vecajā ortogrāfijā). 1891. gadā Rīgā izdots, Jelgavā drukāts J. Breikša darbs „Jūrnieka palīgs priekš latviešu jūrniekiem un jūrskolām”. Ievadā autors rakstīja: „...līdz šim tikai viena vienīga kuģniecības mācību un rokas grāmata latviešu valodā ir tikusi drukāta. Šī grāmata ir 1869. gadā Rīgā izdotā „Kaķisms par kuģošanu priekš kuģošanas skolām un priekš mācīšanās mājās.” Breikša dzimtajā valodā uzrakstītajā darbā atrodamas latviešu profesionāliem jūrniekiem svarīgas zināšanas, piemēram, atsevišķas nodaļas veltītas aritmētikai, ģeometrijai, trigonometrijai, ģeogrāfijai, astronomijai, jūrniciībai, navigācijas instrumentiem, gaisa un jūras straumēm, jūrniciības likumdošanai u.c. 1896. gadā Rīgā izdeva otro Jāņa Breikša sarakstīto grāmatu „Deviācija, vietīga novilkšana”. „Mācība par vietīgo novilkšanu jeb deviācija ir, tā sakot, jaunlaiku bērns. It īpaši no tā laika, kad iesākās dzelzs kuģu, kā tvaikoņu, tā arī dzelzs zēģelkuģu lietošana... Kaut jel šī grāmatiņa atnestu tik daudz labuma, ka būtu par iemeslu tik daudz latviešu kuģu izglābšanai no nelaimes un bojā iešanas, cik daudz kuģu līdz šim jau ir cietuši avārijās, jeb ir bojā gājuši vienīgi vietīgās novilkšanas nepietiekamas ievērošanas dēļ,” tā pirms 115 gadiem rakstīja J. Breikšs. 20. gadsimta sākumā – 1902. gadā Rīgā iznāca Breikša trešais darbs „Kuģenieka vadons, jeb rokas grāmata priekš kapteiņiem, rēderiem, eksportētājiem un importētājiem”. Visas grāmatas izmantoja gan Mangaļu, gan citu jūrskolu skolnieki, gan arī



Mangaļu jūrskolas jaunā ēka, 1914. gads.

absolventi. Par ieguldījumu kuģniecības attīstībā slaveno jūrskolotāju apbalvoja ar Svētā Vladimira ordeni.

Kopš 1878. gada ar Vidzemes gubernatora rīkojumu Mangaļos darbojās sava Valsts komisija, kur varēja kārtot eksāmenu latviešu valodā un saņemt tālbraucēja vai tuvbraucēja kapteiņa diplomu. Komisijas sastāvā bija kara flotes virsnieks (priekšsēdētājs), ģimnāzijas matemātikas skolotājs, jūrskolas skolotājs, divi tirgotāju pārstāvji, divi kuģu īpašnieku pārstāvji un divi tālbraucēji kapteiņi. Par pirmo komisijas priekšnieku iecēla Rīgā dzīvojošu atvaļinātu 2. ranga kapteini Maksimiliānu fon Petersonu. Pēc 1879. gada komisija vairākus gadus nedarbojās un eksāmeni bija jākārt Rīgā, vācu valodā, bet 1884. gadā ar dažiem pārtraukumiem tā darbu atsāka. Atsevišķos gados, kad Mangaļos komisijas nebija, jūrskolas priekšnieks Jānis Breikšs darbojās Rīgas komisijā.

Pēc K. Valdemāra nāves jūrskolu sistēmu reorganizēja un jūrskolu programmas pārstrādāja. 1902. gada 6. jūlijā izdots likums paplašināja apgūstamo zināšanu daudzumu, lai mācību iestāžu absolventi varētu strādāt arī uz tvaikonjiem. Kuģu vadītājiem prasīja lielākas priekšzināšanas – pabeigtu pilsētas skolu vai jūrskolas sagatavošanas kursus. Vajadzēja būt vismaz 15 gadiem, bet iepriekšējai jūras praksei – vismaz diviem mēnešiem. Par mācībām bija jāmaksā, audzēkņi nēsāja formas tērpus un mācījās krievu valodā. Jūrskolas iedalīja četrās kategorijās. Mangaļi ieguva augstāko. Vidēji šeit mācību gadā mācījās ap 150 jūrskolnieku, visvairāk 1904./1905. m. g. – 279 (sagatavošanas klasē – 178, tālbraucēju klasē – 101). Jaunajam likumam bija daudz trūkumu, piemēram, no skolām pazuda latviešu valoda, zemū tika vērtēta braukšanas prakse uz buri-



Dalēji nopostītā Mangaļu jūrskola.

niekiem, kuru skaits Latvijā vēl bija ievērojams, likums ieviesa nesamērīgi daudz kuģu vadītāju pakāpju. Kuģu īpašnieki un kapteiņi prasīja likuma uzlabojumus. Tos valdība pieņēma 1909. gada 31. oktobrī, kad izdeva jaunu jūrskolu likumu, un no desmit skolām, kas darbojās Latvijā, tikai divas (arī Mangaļos) bija tālbraucēju jūrskolas. Pirms Pirmā pasaules kara jūrskolās Latvijā mācījās katrs trešais Krievijas jūrskolnieks (1914. gada 1. janvārī to skaits tuvojās sešiem simtiem). 20. gs. sākumā trīs ceturtdaļas Krievijas diplomēto jūrnieku bija latvieši un igauņi.

Sākoties karam, skolu vajadzēja evakuēt. Oficiāla rīkojuma par evakuāciju nebija, tāpēc darbības notika stipri haotiski – mācību līdzekļus pārveda uz Igauniju un Petrogradu, kanceleju uz Pleskavas guberņas Velikije Lukiem. Jaunuzceltā ēka stipri cieta 1915. gada ugunsgrēkā.

Nevarēdams pārdzīvot atrautību no dzimtenes, daudzos pārbraucienus, bet īpaši ziņu, ka nodedzis jaunais nams, skolas priekšnieks Jānis Breikšs 1915. g. 21. augustā mira no sirdstriekas un tika apglabāts Velikije Luku kapsētā. Skolas priekšnieks pēdējos piecus tās pastāvēšanas gadus bija 1878. gadā Aizkraukles pagastā dzimušais Rīgas Politehniskā institūta absolvents **Alfrēds Žagers**. Viņš Mangaļos strādāja kopš 1903. gada un mācīja astronomiju, kā arī iekārtoja observatoriju. Latvijas brīvvalsts gados strādāja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā, bija Latvijas Universitātes profesors, observatorijas vadītājs, vairāku mācību grāmatu autors. 1944. gadā viņš izbrauca uz Vāciju, tad Amerikas Savienotajām Valstīm, kur 1956. gadā mira. Astronoms saņēmis nozīmīgus apbalvojumus, tai skaitā Svētā Staņislava, Svētās Annas un Triju Zvaigžņu ordeni.



Mangaļu jūrskolas pasniedzēji un absolventi, centrā skolas priekšnieks Jānis Breikšs, 1914. gads.

1915. gadā mācību spēkus, jūrskolniekus un skolas inventāru evakuēja uz Rostovu pie Donas, kur mācījās ap 130 skolnieku, pārsvarā latvieši. 1919. gadā skolu pārcēla uz Gelendžiku (pie Novorosijskas), bet 1920. gadā kā pēdējo no evakuētajām jūrskolām slēdza. Pēc Latvijas un Krievijas miera līguma noslēgšanas skolas priekšnieks Alfrēds Žagers un pasniedzēji 1920. gada septembrī no Novorosijskas devās uz Latviju. Daļa skolas inventāra kara laikā gāja bojā, pārējo Krievija Latvijai neatdeva, tai skaitā 2603 bibliotēkas grāmatas, ap 200 navigācijas instrumentu, arī uzskates līdzekļus citos priekšmetos – jūras praksē, fizikā, kuģu būvē, astronomijā. 53 kastēs iepakota bija aizvesta arī laika novērošanas stacijas iekārta. 1921. gadā Latvija pieprasīja Krievijas varas institūcijām atdot valsts jūrskolām, tai skaitā Mangaļiem, piederošo mantu, bet austrumu kaimiņš atteicās to darīt.

Pamazām gāja bojā vairs neizmantojamā, izdegusi skolas ēka. Rīgas prefektūras ostas iecirkņa priekšnieks 1928. gada 24. martā ziņoja Rīgas ostas vecākajam inženierim, ka bijušās Mangaļu jūrskolas mūra augšdaļa ir bīstami saplaisājusi. Mūra iežogojums esot apkrītis. Vēl 1931. gadā tika noslēgts līgums ar kādu privātpersonu par Mangaļu jūrskolas dārza izmantošanu, savukārt viņš apsargās ēkas krāsmatas. 1936. gadā šo līgumu lauza, jo jūrskolas mūri tika noplēsti. Latvijai nozīmīgā jūrniecības mācību iestāde bija beigusi pastāvēt, bet daudzi skolas absolventi un pasniedzēji turpināja darboties šai



Mangaļu jūrskolnieka Jāņa Volksona
Kapteiņa kurss 1898./1899. m. g.



J. Breikšs. Deviācija jeb vietīgā
novilkšana, Rīga, 1896. gads.

nozārē. Dažādi veidojās viņu dzīves. Īpaši traģisks bija kara laiks, kad bojā gāja gan kuģi, gan cilvēki, jo tieši jūrnieka profesija ir tā, kas kuģotājus bieži aizved prom no dzimtenes, un ne vienmēr seko atgriešanās. Latviešu jūrniekus nesaudzēja arī Pirmais pasaules karš. No tiem, kas atgriezās dzimtenē un turpināja strādāt jūrniecībā, vairāki kļuva par cienijamiem speciālistiem, mācot nākamos jūrniekus, citi vadīja buriniekus un tvaikoņus uz dažādu pasaules kontinentu ostām, vēl citi strādāja ostās. Mangaļu „jūrskolnieku ēru” noslēdza Otrais pasaules karš, un tagad par to laiku un notikumiem stāsta vairs tikai simtgadīgi preses izdevumi, atsevišķi arhīva fondi un, protams, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājums – fotogrāfijas, dokumenti un priekšmeti, kas pārsvarā iegūti ar jūrnieku un jūrniecības darbinieku pēcnācēju palīdzību.

Daļa Mangaļu jūrskolas skolotāju un absolventu kļuva par jaunizveidotās Krišjāņa Valdemāra jūrskolas (no 1925. gada Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola) pasniedzējiem. Starp tiem bija arī 1882. gadā Mangaļu pagastā dzimušais Jāņa Breikša dēls, Odesas jūrskolas absolvents **Ērihs Maksis Breikšs**. Mangaļu jūrskolā viņš strādāja no 1905. gada līdz tās likvidācijai. No 1920. gada Breikšs juniors bija Valdemāra jūrskolas navigācijas, locijas, kuģu grāmatvedības, korespondences, jūras tirdzniecības un ģeogrāfijas pasniedzējs. 1929. gadā Rīgā iznāca Ē. M. Breikša uzrakstīta grāmata „Navigācija”. 1939. gadā jūrskolotājs izceļoja uz Vāciju un no 1946. gada jūlija strādāja Baltiešu jūrskolā Flensburgā (Lielbritānijas okupācijas zonā Vācijā). Tajā mācījās ap 100 igauņu, lietuviešu un latviešu (skolā strādāja arī Mangaļu absolvents tālbraucējs kapteinis un locis **Voldemārs Orle** (1889–1970)). Jūrskola beidza



Mangaļu jūrskolas absolvents Fricis Ludvigs Freienbergs (1892–1941, tālbraucējs kapteinis) – sēž pirmais no kreisās, pārējie nezināmi. Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs glabā bagātīgu kuģu vadītāja kolekciju (ap 100 vienību), ko 20. gs. 80. un 90. gados uzdāvināja viņa dēls Ansis Freienbergs.

darboties 1949. gadā. Flensburgu atstāja arī vairākums skolotāju. Ē. M. Breikšs pārcēlās uz Lielbritāniju. Viņš miris 1970. gadā Londonā.

Flensburgas jūrskolas vicedirektors bija Mangaļu jūrskolas 1905. gada absolvents **Pauls Neimanis**. Viņš dzimis 1884. gadā Džūkstes – Pienavas pagastā un jaunībā ieguvis gan tālbraucēja kapteina, gan jūrskolotāja kvalifikāciju. Pirmās darba gaitas saistījās ar Narvas jūrskolu. 1919. gadā kā brīvprātīgais iestājās Studentu rotā, lai cīnītos pret Bermonta spēkiem. No 1920. gada viņa darba dzīve gandrīz 25 gadus bija saistīta ar Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu gan kā atsevišķu priekšmetu pasniedzējam, gan skolas motorburinieka „Jūrnieks” kapteinim. Uz kuģa praktizējās nākamie kuģu vadītāji un mehāniķi. No 1941. līdz 1944. gadam Pauls Neimanis bija jūrskolas direktors. 1930. gadā Rīgā

iznāca viņa grāmata „Magnētiskā kompasa mazā vārdnīca”. Pēc Otrā pasaules kara kapteinis vairākus gadus dzīvoja Vācijā, tad pārcēlās uz Amerikas Savienotajām Valstīm, kur 1966. gadā mira. 1992. gadā ar P. Neimaņa radniecības palīdzību no Vaidavas pagasta uz Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju atceļoja 1938. gadā Rīgā pirktā kuģu vadītāja fraka, kas, protams, valkāta arī jūrskolas svinīgajos pasākumos.

Otrais pasaules karš prom no dzimtenes aizveda vēl daudzus mangaļniekus, piemēram, skolas 1900. gada absolvents un kuģīpašnieks **Jēkabs Matisons** (1874–1961) pēc kara strādāja par kapteini uz slavenā rēdera Friča Grauda dēliem piederošajiem kuģiem. Rēdereja darbojās Amerikas Savienotajās Valstīs, un Matisona vadītie kādreizējie Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņi „Everagra” un „Evertons” jūrā gāja zem Panamas un Hondurass karogiem.

Izcili vietu Latvijas jūrniecībā ieņem Mangaļu jūrskolas 1904. gada absolvents tālbraucējs kapteinis, jūrskolotājs, publicists **Ernests Kalniņš**. Viņš dzimis 1881. gadā Liepupes pagastā. No 1904. gada Kalniņš strādāja Vecmīlgrāvī par sagatavošanas klases skolotāju, bet 1906. gadā absolvēja Pēterburgas

skolotāju institūtu, ie-
gūstot jūrniecības spe-
ciālo priekšmetu sko-
lotāja kvalifikāciju, un
tai pašā gadā kļuva par
pilntiesīgu Mangaļu jūr-
skolas skolotāju. 1915.
gadā Ernests Kalniņš
kopā ar audzēkņiem
evakuējās uz Rostovu
pie Donas, tad Gelen-
džiku. Pēc kara jūrsko-
lotājs atgriezās Latvijā
un 21 gadu bija Kriš-
jāņa Valdemāra kuģu
vadītāju un mehāniķu
skolas direktors. Viņš
darbojās arī vairākās
jūrniecības iestādēs
un publicēja rakstus
par jūrnieku izglītības
problēmām. E. Kalni-
ņa veikumu Latvijas
valsts novērtēja ar Triju Zvaigžņu ordeni. 1941. gadā, Padomju Savienības
okupācijas sākumā, viņu apcietināja un Centrālcietumā nogalināja. Pašlaik
Ernesta Kalniņa vārds lasāms Rīgā, Meža kapos starp Baltajiem krustiem.
Daudzas fotogrāfijas, kurās redzams jūrskolas direktors, muzejam uzdāvināja
viņa skolnieki.



Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas
pasniedzēji un absolventi. 1. rindā pasniedzēji (no
kreisās) Roberts Brūvelis, Alfrēds Žagers, Ernests Kalniņš,
Eduards Ogrīņš, Kārlis Rudzis (strādājis par skolotāju
arī Mangaļu jūrskolā), Pauls Neimanis, 1932. gads.

Par pasniedzēju Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā
strādāja arī Mangaļu jūrskolas 1911. gada absolvents **Roberts Brūvelis** (1889–
1945). Pirmā pasaules kara laikā viņš bija Petrogradas jūrskolas skolotājs, tad
20 gadus Rīgā mācīja astronomiju, signalizāciju un radiotelegrāfiju, kā arī
uzrakstīja vairākas mācību grāmatas. Arī šo pasniedzēju padomju okupācijas
vara nežēloja. Roberts Brūvelis mira pārsūtīšanas laikā uz Padomju Savienības
nometnēm.

Vienā gadā ar Ernestu Kalniņu Mangaļu jūrskolu absolvēja tālbraucējs kap-
teinis no Kokneses puses **Andrejs Brencsons** (1877–1958). Viņa dzīves gaitas
veidojās veiksmīgāk nekā iepriekšējiem. Mangaļos iegūtās zināšanas viņš
izmantoja, būdams stūrmanis un kapteinis uz buriniekiem un tvaikoņiem,
piemēram, zēģelniekiem „Regulus”, „Spica”, „Swiks”, „Dora”, štīmeriem „Bi-
ruta”, „Florentine”, „Gundega”, „Laimdota”, „Ciltvaira”, „Valdona”. Tēva pēdās



Jūrskolotāji un tālbraucēji kapteiņi (no kreisās) Jānis Adatiņš, Ērihs Maksis Breikšs, Pauls Neimanis, Edmunds Ozols uz skolas kuģa „Jūrnieks” klāja, 1933. gads.

gājis arī dēls Andrejs, kurš, turpinot ģimenes tradīcijas, izmācījās par kuģu vadītāju. Viņš 1953. gadā absolvēja Latvijas PSR Zivju rūpniecības ministrijas Rīgas zvejniecības jūrskolu, kas arī atradās Vecmīlgrāvī, Lašu ielā 1. Brenčsons juniors bija gan zvejas, gan tirdzniecības kuģu kapteinis. Būdam pensijā, jūrnieks vairākkārt dāvināja Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam fotogrāfijas, dokumentus, kā arī palīdzēja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbiniekiem jūrniecības vēstures izpētē.

Vēl viena Mangaļu jūrskolas 1904. gada absolventa **Aleksandra Šancberga** (1879–1961) jūrnieka gaitas izvērtās stipri atšķirīgas no iepriekšējiem. Iet jūrā viņš sāka kā misiņš uz latviešu buriniekiem. Pirmais pasaules karš jūrskolas absolventu aizveda uz Krieviju (vēlāk Padomju Savienība). Sekoja dalība 1917. gada oktobra revolūcijā. Pēc Pirmā pasaules kara viņš stāvēja uz PSRS motorkuģu komandtilta, arī veica kravu piegādes Spānijas cīnītājiem pret Franko režīmu, vadīja kuģus Otrā pasaules kara gados – tad bija kapteinis instruktors Melnās jūras kuģniecībā. Padomju Savienībā Šancbergs saņēma daudzus apbalvojumus un goda nosaukumus, to skaitā divus Ļeņina ordeņus un Sarkanās Zvaigznes ordeni. Ilgus gadus PSRS Jūras flotes muzejā Odesā atsevišķa vitrīna bija veltīta latviešu jūrniekam, bet 1971. gadā viņa vārdā nosauca Hersonas kuģu būvētavā ūdenī nolaisto motorkuģi. A. Šancberga biogrāfiju Latvijas vēsturniekiem palīdzēja precizēt Odesas muzejnieki.

Jānis Volksons (1868–1916) Mangaļu jūrskolu beidza vēl 19. gadsimtā, 1899. gadā. Viņš vadīja Rīgas līča piekrastē būvētos tālbraucējus buriniekus. Pirms Pirmā pasaules kara jūrnieks devās strādāt uz tvaikoņiem Melnajā jūrā,



Rīgas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas absolventi, 1965. gads.

bet kara laikā – uz Arhangeļsku, tad Petrogradu. Šajā pilsētā tālbraucējs kapteinis mira un tika apglabāts Uspenskas kapsētā. Jūrnieka gaitas turpināja viņa dēls Valters Volksons – Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolvents un 1930. gados vairāku Latvijas Republikas tvaikoņu mehāniķis. Pateicoties viņam, 1974. gadā muzeja krājumu papildināja gandrīz 20 Jāņa un Valtera Volksonu fotogrāfijas un dokumenti, vairumā par Mangaļu jūrskolu. Īpaši nozīmīgs ir 1899. gada foto. Tas ir viens no retajiem mums zināmajiem attēliem ar ēku, kur jūrskola atradās no 1879. līdz 1900. gadam.

Ziņas un materiāli par Mangaļu jūrskolas 1902. gada absolventu **Jāni Ulupu** (1877–1940), burinieku kapteini un līdzīpašnieku, ceļoja uz muzeju 1988. gadā no Skultes ar tālbraucēja kapteiņa dēla, arī Jāņa Ulupa, palīdzību. Muzeja krātuvēs nonāca ne vien kuģu vadītāja fotogrāfija un rokraksts, bet arī jūrnieka lāde un „kuģa kaķis” – tauvas gals, kādu reiz lietoja, sodot kuģa ļaudis. Līdz šim par to bija tikai lasīts literatūrā un redzēti zīmējumi grāmatās, tagad tas apskatāms Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ekspozīcijā.

Slaveno jūrskolnieku un jūrskolotāju sarakstu varētu vēl ilgi turpināt, jo, cik cilvēku, tik dzīves stāstu – laimīgu, ikdienišķu, traģisku. Sen dzīvo vidū nav neviena Mangaļu jūrskolas skolotāja, neviena skolnieka, bet piemiņu par viņiem glabā un darbu pie tēmas izpēti un materiālu komplektēšanas turpina Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieki.



2011. gadā uzstādītais piemiņas akmens Mangaļu jūrskolai.

2011. gada jūlijā Vecmīlgrāvī atklāja piemiņas zīmi – veltījumu Mangaļu jūrskolai 135. gadadienā. Svinīgajā pasākumā piedalījās Vecmīlgrāvja atbalsta biedrības biedri, Rīgas brīvostas pārstāvji un, protams, vecmīlgrāvieši. Skanēja svētku salūts, par svētkiem vēstīja simbolisks šāviens no viduslaiku lielgabala.

Pēc Otrā pasaules kara no 1945. gada Vecmīlgrāvī Lašu ielā 1 darbojās Latvijas PSR Zivju rūpniecības ministrijas

Jūrniecības jungu skola. 1950. gadā uz tās bāzes izveidoja Rīgas jūrskolu, kuru 1959. gadā slēdza. Arī šīs skolas beiguši daudzi ievērojami latviešu jūrnieki, kuri strādāja gan uz tirdzniecības kuģiem, gan arī vadīja zvejas kuģus tāljūras reisos, bet tas jau ir cits stāsts.

Arī daļa pašreizējo aktīvo un pensionēto jūrnieku, Latvijas Jūrniecības savienības biedru, regulāri atceras savus mācību gadus, kuru laikā jauni zēniņi veidojās par kuģu virsniekiem. Daudzi no viņiem zinības sāka apgūt 1944. gadā dibinātajā Rīgas jūrskolā, kas atradās Kronvalda bulvārī 6, 8, 10. Šogad aprit 50 gadu – puse gadsimta, kopš durvis vēra kārtējie kuģu vadītāju grupas kursanti. Tālbraucējs kapteinis un jūrniecības darbinieks Ēvalds Grāmatnieks mums laipni atvēlēja publicēšanai „Latvijas jūrniecības gadagrāmatā 2011” fotogrāfiju, kurā šie puīši redzami četrus gadus vēlāk – 1965. gadā, absolvējot Rīgas jūrskolu. Te viņi jau ir nopietni jaunekļi ar kuģu vadītāja diplomu kabatā. Ieskatieties vērīgi – varbūt ieraudzīsiet ne vien Ēvaldu Grāmatnieku, bet arī citas labi pazīstamas sejas, piemēram, Oļģertu Manguli, Staņislavu Šmulānu.■

Ilze Bernsone,

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja

Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītāja

P.S. Pateicos Latvijas vēsturniekiem (īpaši kolēģim Aigaram Miklāvam), kuri ļāva rakstā izmantot vairākus viņu pētījumos publicētos faktus.

JŪRNIKU DZĪVES MOZAĪKA

LĪBIETIS DZĪVO NO JŪRAS

„Tiek jautāts: „No kā lībietis dzīvo?“, jo tīrumu un plavu ir tik maz un arī citus zemes darbus viņš nedara. Uz to ir atbilde – no jūras! Jūra ir lībieša tīrums un druva, un par jūrnieku viņš ir radīts. Pats sevi viņš dēvē par laivā dzimušu un saskaņā ar amatu pats sevi sauc par zvejnieku vai jūrmalnieku un nekā citādi. Lielā dzīves pieredze, vadot kuģus un cilvēkus daudzu zemju ostās, stājoties pretī grūtībām, jūrniekus apveltīja ar dzīves gudrību un pašapziņu, un tas kļuva manāms, viņus uzskatot. Īsts jūras vilks bija gudrs un kundzisks, ar dabu balsi, kurš zināja, ko saka. Uz jūras viņi izaug par brašiem un drosmīgiem cilvēkiem, no jūras veltēm un jūras mēsliem viņi dzīvo, un jūras viļņos daudzi no viņiem atrod arī kapu.”

(Lībiešu etnogrāfijas pētnieks Veine Voionmā 1888. gadā)

„Savā lokā lībieši ir izdarīgi un veikli, un viņiem padodas ne tikai tīrumu, mājas un zvejniecības rīku izgatavošana, bet arī lielu pārsegtu buru laivu būve, ar kurām viņi brauc līdz pat Pēterburgai, jo daži no viņiem prot apieties ar kompasu un jūras karti, un vispār starp viņiem ir atsevišķas ļoti apdāvinātas personas.”

(V. Hilners, 1846)

KAPTEINIM JĀBŪT VELNAM

Bijušais jūrnieks Emils Neimanis atceras, ka jūrā uz kuģa kapteiņiem bija jābūt nelokāmiem, stingras gribas cilvēkiem, spējīgiem pakļaut: „Par kapteiņiem – tie bija „zvēri”, bet ar labām sirdīm. Par zvēriem viņiem bija jāizliekas. Ja burinieka kapteinim nebija smaga dūre un skaļa balss, tad viņš tālu nevarēja tikt. Kauču toreiz, kad es braucu uz norvēģiešu pilnkuģa „Altavella”. Cik Dieviņam tautu, tik tur bija. Melni, balti, sarkani un dzeltenī. Lai šo trako baru savaldītu, kapteinim vajadzēja būt velnam.”

(„Ventas Balss” 1936. g., Nr. 73.)

PAR VISU ATBILDĪGS KAPTEINIS

„Kapteinis vienpersoniski bija atbildīgs par komandu un kuģi kā dabas, tā arī cilvēku likumu priekšā, tā teikt, bija otrs aiz Dieva. Šajā ziņā stāvoklis pēdējos gadu tūkstošos palicis nemainīgs. Tomēr burinieku laikmeta kapteinis savā atbildībā bija vientuļš, jo lēmumi, kas izšķīra kuģa, komandas un kravas likteni, tam bija jāpieņem vienam pašam. Šodien kravas un reisus nosaka kuģniecības un rēderejas un kapteinim ir vairāki augsti kvalificēti palīgi. Daudzi kapteiņi bija arī savu vadīto burinieku līdzīpašnieki.

Jūras braucieni tiešām nesa peļņu kā kapteiņiem, tā kuģu īpašniekiem. Turīgi un visu cienīti bija kapteiņi, smagu zelta pulksteņu un skaistu ārzemnieciski ierīkotu māju īpašnieki. Un katrs gribēja, lai arī viņa dēli iet tēva pēdās..."
(A. Pope, 1989)

PATS VAINĪGS, KA BIJIS BAGĀTS

„Par jūras vilku, kurš „jūru mīlēja par visu visvairāk”, tiek dēvēts Dembergu dzimtas tālbraucējs kapteinis Teodors Dembergs, dzimis Mazirbes „Tomos”. Teodora tēvam Andrejam kopā ar brāli Klāvu piederēja 1886. gadā būvētais divmastu gafelšoneris „August Eduard”. Tā kā ģimenē jau bija iesakņojušās jūrniecības tradīcijas, tad arī dēls Teodors izvēlējās iet tēva pēdās. Viņš mācījās Mazirbes jūrskolā, vēlāk turpināja mācības Ventspils jūrskolā, kuru pabeidza 1902. gadā. Braucis uz buriniekiem „Honorā” (1905), „Kuronā” (1907), bijis kapteinis uz burinieka „Antares” (1914) un motorburinieka „Björnvik” (1929); burinieka „Honorā” un motorburinieka „Björnvik” līdzīpašnieks. Okupācijas varai cilvēks ar šādu dzīves un darba pieredzi likās nevēlams. „Dembergs ir cēlies no liela kulaka – tirgotāja ģimenes, kam piederēja savs veikals, buru kuģis, desmit govīs, trīs zirgi. Arī pašam pirms dažiem gadiem piederēja buru kuģis un veikals.” Tā rakstīts viņa apcietināšanas Lietā ar Nr. 2431. Dembergs tika izsūtīts uz Sibīriju 1941. gada 14. jūnijā. Miris izsūtījumā Vjatlagā 1942. gadā.”
(V. M. Šuvcāne, 2003)

LĪDZ NĀKAMAJAI REIZEI

„Bagātie kuģu īpašnieki, parasti būdami arī diplomāti kapteiņi, vairs nevadīja nevienu no saviem kuģiem. Buriniekiem atgriežoties no ārzemju brauciena, viņi satikās ar kapteini kādā no Rīgas *restorācijām*, izdzēra pa pudelei uz katru kuģa mastu, kādreiz arī pa trim, sadalīja peļņu un šķīrās līdz nākamajai reizei.”
(A. Pope, 1989)

LATVIEŠI IR VISUR

Valdemāra izvērstās jūrniecības izglītības kampaņas rezultātā latvieši bija guvuši panākumus arī pasaules mērogā, ko raksturo paša Valdemāra 1882. gadā publicētie dati: „(..) tagad pasaulē ir gandrīz viens miljons jūrnieku. No 1000 jūrniekiem pasaulē gandrīz 600 runā angliiski, 85 dāniski, 40 zviedriski, 60 vāciski, 20 holandiski, itālieši runā 60, franciski gandrīz 50, spānieši 30, portugālieši 20, grieķiski 10, krieviski 10, finnieši 5, latvieši 2, igauņi 2.”

„Kāds sirms angļu bocmanis, kas savā mūžā nebija daudz grāmatu gudrību apguvis, bet toties apbraucis visu pasauli, secinājis, ka latvieši esot ļoti liela tauta, jo viņu jūrniekus varot sastapt visās jūrās, uz katra kuģa un katrā ostā.”
(A. Pope, 1989)

KATRAM SAVA VIETA

„Trīsmastu burinieka komandā parasti ietilpa 8–10 jūrnieki. Kapteinis komandu centās salīgt no zināmiem cilvēkiem, uz kuriem smagajā un bīstamajā jūras darbā varēja paļauties. Komandā pati zemākā pakāpe, ar kuru sākās jūrnieka karjera, bija junga jeb kuģa puika, parasti 12–13 gadus vecs zēns. Otrs zemākais amats ar mazāko atalgojumu bija kuģa pavārs jeb koks. Tālāk nāca jaunākie matroži un matroži. Pieredzējušākie matroži varēja uzkalpoties par bocmaņiem. Par stūrmaņiem bieži brauca jūrskolu audzēkņi, kuriem, lai iegūtu kapteiņa diplomu, bija vajadzīga divu gadu stūrmaņa prakse. Komandā parasti ņēma līdzī pieredzējušu galdnieku.”

(I. Erdmane, 2008)

LABĀKĀS ZĀLES – JŪRNIKU KAĶIS

„Jūrnieki reisa laikā pastāvīgi cieta no miega trūkuma, jo darbs notika divās maiņās. Pārguruši bija arī kapteinis un stūrmanis, kas nomainīja viens otru. Vētrā dažkārt diennaktīm vīri strādāja bez atpūtas. Matrozim uz burinieka darbs bija smags un bīstams. Vajadzēja strādāt bīstamos apstākļos – vētrā, lietū, augstu mastos. No klāja viņi aizskalo katru, kas nav pietiekami izveicīgs.”

(A. Pope, 1989)



„Vecie jūrnieki zina, ka katrai lietai savs laiks, zina, ka katrai slimībai savas zāles. Un bailes pirmajā vētrā – tā arī ir vaina, kas katram jāpārvar. Jo krasāk šo vainu ārstē, jo ātrāk tā pāriet. Un uz visiem laikiem, ja no jaunā jūrnieka vispār var iznākt lietaskoks. Jauno jūrnieku zāles šinī gadījumā bija tā sauktais jūrnieku kaķis – virves gals sišanai.”

(R. Valdess, 1990)

DIDRIĶA STĀSTI HAIZIVS PIEBAROŠANA

Krogā, kur ap Didriķi sasēdās vecu draugu un jaunu paziņu pulks, raisījās Didriķa fantāzija, un galvenais bija stāsts, šoreiz par pieradināto valzivi:

„Tajā vasarā, kad Didriks braucis par stūrmani uz holandera reisā no Reikjavikas uz Murmansku, kapteinis bijis vecs un dumjš, nekā nesapratis. Vienā dienā Didriķim prasa: „Ko nu lai iesākam? Ne mazākā vējiņa, ne brīzītes. Pēc mākoņiem manū, ka stāvēsim vismaz dienas trīs, bet man Murmanskā parīt jānodod svaigi sālītas siļķes, kuras pasūtījusi Jeļiseva magazīna Maskavā.”

Augstākā labuma svaigi sālītas siļķes! Un ja nu viņas sāk smirdēt?” Didriķim uzreiz padoms, kā to vērst par labu – ja jau mākoņi trīs dienas vēju nesola, vajag noņemt valzivi, kas jau labu laiku kuģim pa priekšu kuļas, un pieradināt, lai tā aizvelk kuģi uz Murmansku. Didriks pavēlēja izgatavot no trosēm tādus kā iemauktus un pusotras asis platu uzpurni. Tāds jūras nezvērs jau tik viegli nelaidīsies, lai viņu iejūdz. „Tāpat kā kumeļus, arī valzivis sākumā jāpieradina,” Didriks spriež. Pēc lielas kaulēšanās kapteinis iedevis sešas mucas ar Jeļisejeva siļķēm valzivs iebarošanai. Didriks, kā jau libietis būdams, sāk valzivi pielabināt libiešu mēlē: „Knaš, knaš, tūr kala – faltiš, tul mīn jūr!” Un, ko domājies, šī sapratusi, laikam Mazā jūrā bij dzimusi. Kad tā bij sešas mucas vislabāko siļķu apēdusi, Didriks nokliedzās: „Nu-ū! Uz priekšu, uz Murmansku!” Zvērs paklausīja un sāka vilkt kuģi, burbuļi vien burdzēja. Kursu noturēja pēc kompasa un zvaigznēm. Tikko valzivs šlenderē par daudz uz ziemeļiem, tā Didriks dod komandu – pievilkt grožus pa labi, savukārt, kad taisās vilkt iekšā fjordā, tā kliedz: grožus vienu grādu pa kreisi! Murmanskā nonāca akurāt laikā. Nodeva Jeļisejevam siļķes, pie tam pilnā svarā! Kā holanders to izdarīja, palika noslēpums, bet tas liecina, ka kapteinis nebija tik dumjš, cik skops.”

CŪCENE

Neskatoties uz grūtībām, kurām bija jāstājas pretī uz jūras, krastā nokāpuši, tie paši „zvēri” un „jūras vilki” bija humora pārpilni, ne reti arī uzdzīvotāji. Lūžnieks Didriķis atceras savus piedzīvojumus kādā svešā ostā: „Es, kad brauc uz angļ štīmer, tad gan vienreiz man izgāj sūdisk. Tu saprot, čīfs mām aizsute uz krog pēc brandvīn un pieteic vakre būt laicīg atpakaļ. Kur tu to, kā gāj, tā Dies paņē. Kad attapes, nedēļ bi jau pagājs. Make pat santīm nezare atrast. Nu gan būs sūd, es dome. Kūgs proj aizgājs jūre, un es sveše oste bez santīm ķeše. Man gan bij cūcen. Priekšgals jau nedēļ izgājs jūre, bet pakalģals tikai nupat gāj nost no steķiem. Ja es būt vēl ap minūt nosebis, tad gan būt bijis sūdisk. Čīfs ar neko neteic. Viš bij tik laimīgs, tik laimīgs, ka es nebi pazūds.”

VĒTRA

„Meddo” gāja tukšā, ar balastu, aiz to bija viegls, pastāvīgi šlenderēja un neturēja kursu. Nesanāca lāga fārte. Didriks stāvēja uz kapteiņa vaks ar kompasu rokā, bet vecais Dāvis grieza kloķi: kaste kauca un auroja kā pats nelabais. Divi poiškāni no Mustānuma (no libiešu val. – Melnsils, libiešu ciems) uzpasēja zēģeli. No sākuma gāja gludi, bet pret vakaru sāka celties viesulis, brāzma piepūta buras, un kuģis noliecās uz vieniem sāniem. Didriks kliedza, lai sāk rēvēt: lai taisa ciet topzēģeli! Viens no Mustānuma poiškāniem rāpās augšā vantīs komandu izpildīt, taču masts tik dikti līgojās un tai-

sija debesis lokus, ka poiškāns iekāpa zāliņā. Arvien trakāk, arvien slapjāk... Klīverbomis jau mirkst ūdenī, viļņi mazgā klāju. No baka tek ūdens mutuļiem nost, kuģis pārāk ātri uz priekšu laižas. Didriks domā, ka tagad jānoņem arī lielā bura nost. „Ar tādu fārti uzdzīsimies sēklī,” viņš saka. Vecajam Dāvim citi uzskati: lai vējš pats noņem, kad pienāks laiks! Šitā ātrāk lielajā fārvarterā tiksīm. (..) Kuģi sviež pret debesīm un rauj atpakaļ, vīri piesējušies ar siksnām pie bomja un mastiem, cīnās kā velni. Pēkšņi bakborda pusē izaug milzīga melna siena. „Klārē bout!” pagūst iekliegties vecais Taizels, bet tai pašā mirklī atskan drausmīgs rībiens. „Meddo” krakšķot pārlūst uz pusēm kā rieksta čaumala.

(M. Zariņš, 1978)

KUĢU SADURSMES

„Kuģu sadursmes uz jūras piedzīvojumu aprakstos biežuma ziņā seko tūlīt aiz strandēšanas, ko apstiprina arī statistika. Divu burinieku sadursmes notika reti, biežāk viens no kuģiem bija ar tvaika dzinēju. 20. gs. sākumā parādījās arvien vairāk jūrniece, kas nekad nebija vadījuši vēja dzītu kuģi, tāpēc neprata pareizi novērtēt situāciju. Viņi bieži buriniekā ātrumu vērtēja pārāk zemu un tā manevrēšanas spējas pārāk augstu. Koka kuģiem šādas sadursmes bieži beidzās tragiski, tie nogrima. Pie tam tvaikoņu kapteiņi, vainīgi būdami un lai glābtos no iespējamā soda par nelaimes izraisīšanu, ne vienmēr centās glābt burinieka ļaudis.”

(A. Pope, 1989)



Ir pieņemts, ka enkuru uz savas miesas tetovē tikai tie jūrniece, kuri šķērsojuši Atlantijas okeānu, jo tas dod viņiem tiesības sevi apzīmēt pieredzējušus jūrniece.

KUĢU ĻAUŽU ĒDIENI

Ārzemju braucieni ilga vairākus mēnešus, nereti gadus. Ja gadījās cilvēciņš kapteinis un godīgs rēderis, tad jūrniecei bija laba dzīve. Bet zināmi arī bēdīgi atgadījumi, kas jūrniecei dzīvi darīja tik grūtu, ka tas, ārzemju ostā nokļuvis, savā izmisumā atstāja kuģi un palika krastā kā bēglis.

„Kā pārlietu liels bargums, tā arī pārāk slikts ēdiens, kas ļaudis piespiež nobēgt no kuģa, nāk par jaunu gan pašiem rēderiem, gan mūsu kuģniecības attīstībai, jo nelabs ēdiens nogurdina, saīdina ļaudis un padara tos



nepaklausīgus, un nobēgušo ļaužu vietā kuģinieks piespiests ārzemju ostās piemunsturēt palaidnīgus un slinkus ārzemniekus,” raksta 1892. gada „Baltijas jūrnieku kalendārs”. Tā redakcija saņēmusi no kapteiņa Ingusa kunga un 20 citiem kuģu kapteiņiem un rēderiem izstrādātu ēdienu tabulu, kas piemērota Baltijas kuģu ļaudīm

un paredz katram cilvēkam nedēļā saņemt šādas ēdamlietas:

Svētdienā: kartupeļu zupa ar grūbām un dārza saknēm

Pirmdienā: baltie zirņi ar cūkgaļu

Otrdienā: pabiezas grūbas ar kartupeļiem

Trešdienā: pelēkie zirņi ar tauku zosti (ar treknu mērci), ar sāļtu zivi, vai piedodot divas siļķes

Ceturtdienā: ķīlķēnu zupa vai pudiņš ar tauku zosti

Piektdienā: dzeltenie zirņi ar cūkgaļu

Sestdienā: grūbu zupa (grūdenis) ar kartupeļiem

Ja kuģis tiek sūtīts uz Vidusjūras vai Atlantijas ostām, vai arī uz Melnās vai Azovas jūras ostām, jeb uz Āfrikas jūrmalu, tad katram cilvēkam jādabū pa dienu ¼ stopa vīna, vai tas pats vīns katru dienu ar svaigu ūdeni jāsamaisa un jādod dzert kā limonāde. Kuģiem, kuri dodas tālāk par Ziemeļjūru, jāņem līdz rozīnes, plūmes, citroni un tamlīdzīgi līdzekļi pret skarbuta slimību. Barga negaisa laikā uz jūras, kā arī pie lādēšanas kuģiniekam ieteicams reižu reizēm ļaudīm pasniegt brandvīnu, lai gan pieprasīt to tie nevar.”

(Baltijas jūrnieku kalendārs 1892).

Sastādītāji uzskata, ka ar šo ēdienu tabulu var būt pilnīgi mierā kā kuģa īpašnieki, tā kuģa ļaudis, jo tā sastādīta ņemot vērā ilggadēju kapteiņu pieredzi uz tirdzniecības kuģiem. Vai ar to būtu mierā mūsdienu kuģu ļaudis?

Pašlaik uz Latvijas kuģiem vienam jūrniekam ēdināšanai dienā tiek atvēlēti septiņi eiro. Citās kompānijās un valstīs tā var būt cita summa – lielāka vai mazāka, viss atkarīgs no rocības un labas gribas. Pārējais ir kuģa kapteiņa un pavāra ziņā, kuri nosaka, kādus produktus iepirkt (jo praktiski visu var nopirkt) un ko gatavot. Viss atkarīgs no pavāra spējām un apkalpes vēlmēm. Pēdējā laikā vērojama tendence – samazinās ēdienreizes, uz maziem kuģiem pavāra

nav, paši gatavo sev, ko prot un vēlas, kā arī izmanto amerikāņu sistēmu – viss ir pusgatavs vai jau gatavs, tikai iemet mikroviļņu krāsnī uz pāris minūtēm. Lēti un ātri, par pārējo nedomājot.

Kapteinis Artūrs Brokovskis: „Kāda ir ēdienkarte uz kuģa? Tā ir tikpat dažāda, cik atšķirīgas mūsdienās ir kuģu komandas. Ir kuģi ar divām virtuvēm: viena – ķīniešiem, otra – pārējiem, un pavārs, kurš visbiežāk ir filipīnietis, gatavo diviem saloniem. Mana jūras pieredze ļauj teikt, ka ēdināšana nav tas, par ko parasti sūdzas kuģa apkalpe. (Tā parasti sūdzas par laikā neizmaksātu algu.) Varētu jau teikt, ka tagad pavāriem darbs ir ļoti atvieglots, jo tiek saņemti pusfabrikāti, bet pavārs, kurš savulaik strādāja uz mana kuģa, stāstīja, ka slodze nav mazinājusies, jo agrāko četru pavāru vietā tagad strādā divi.

Parasti uz kuģa ir četras ēdienreizes. Brokastis vārīta vai cepta ola, omlete, desa vai cīsiņi, pusdienās zupa, otrais un saldaiss, launagā – tēja, kafija un sīkas uzkodas, bet vakariņās parasti tiek dota pusdienās ēstā zupa un kārtīgs otrais. Savukārt nakts sardze var dabūt kafiju un uzkodas. Tā ka par ēdināšanu nevar sūdzēties.”

PIEPRASĪJUMS UN PIEDĀVĀJUMS

1. Košļenes. Tagad tās var nopirkt it visur, bet padomju laikā, līdz par astoņdesmito gadu beigām, bija nopērkamas tikai no jūrniekiem. Viena paciņa – 5 tāfelītes – maksāja pusotra rubļa (apmēram 1,50 latu), bet tālāk tās jau varēja pārdot par 2 un pat 2,50 rubļiem, lai gan šāds bizness bija aizliegts.

2. Džinsi. Padomju Latvijā deficīta manta un kontrabandas prece. Maksāja no 100 līdz pat 200 rubļiem. Pēc gada valkāšanas tos varēja pārdot par tādu pašu cenu.

3. Tualetes papīrs. Padomju laikā pēc tā vajadzēja stāvēt mežonīgi garās rindās.

4. Lodišu pildspalva. Līdz pat septiņdesmitajiem gadiem padomijā to nevarēja nopirkt, kaut gan pasaulē lietoja jau vairāk nekā 20 gadu. Īpaši vērtīgas bija lodišu pildspalvas ar dažādu krāsu kodoliņiem.

5. Skaņuplates. Par „Beatles”, „Bony M”, ABBA vai Čikāgas pieciņu plati nācās šķirties apmēram no 150 rubļiem.

6. Cigaretēs. „Camel” un „Marlboro” bija visieciēnītākās, šo cigarešu paciņa nemaksāja mazāk par pieciem rubļiem.■

LJA ABSOLVENTI UN TO KVANTITATĪVIE RĀDĪTĀJI

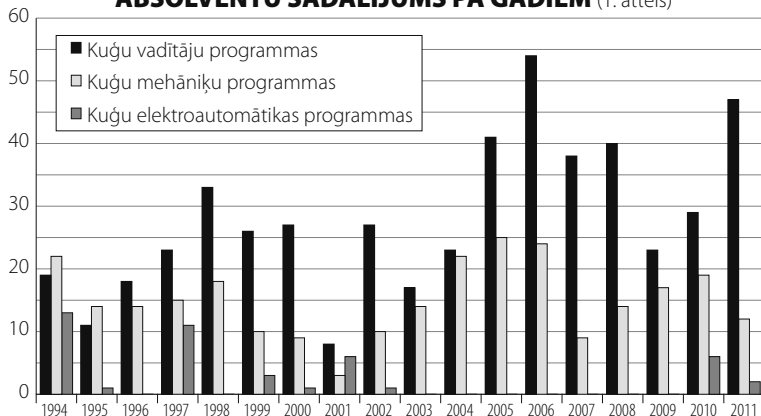
Šā materiāla pamatā ir dati no Jūrnieku reģistra (JR) sertificēšanas datu bāzes, kuras uzdevums ir uzturēt informāciju Latvijas jūrnieku sertificēšanas vajadzībām. Uz datu bāzē esošās informācijas pamata var objektīvi analizēt esošos procesus Latvijas jūrniecības nozarē, jo ir pieejamas vispusīgas ziņas par Latvijas jūrniekiem, kas tiek apkopotas, izmantojot Latvijas jūrnieku mācību centru, jūrniecības izglītības iestāžu, kā arī jūrnieku darbā iekārtošanas kompāniju datu bāzi.

Latvijas Jūras akadēmija (LJA) ir viena no tām jūrniecības izglītības mācību iestādēm, kas ar jauniem jūrnieku kadriem nodrošina kopējo Latvijas jūrnieku potenciālu, tāpēc šajā rakstā ir analizēti Latvijas Jūras akadēmijas absolventu kvantitatīvie rādītāji: absolventu skaits, aktīvie absolventi, karjeras izaugsmes ātrums u.c. Rakstā analizēti dati par kuģu vadītāju, kuģu mehāniķu, kā arī kuģu elektroautomātikas programmu absolventiem.

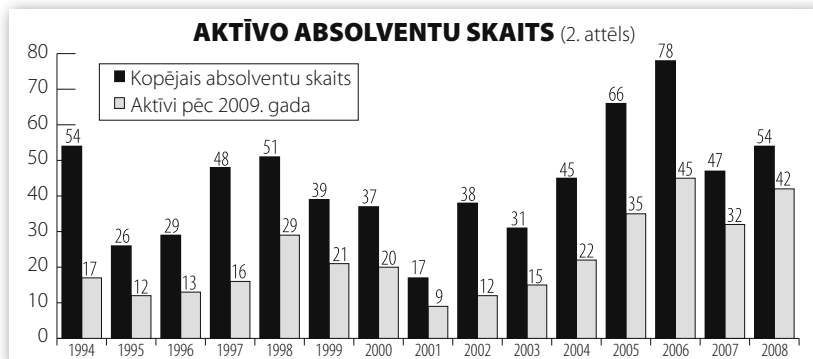
LJA absolventu skaits ir vērtējams kā svārstīgs (sk. 1. attēlu). Kā pastāvīgu tendenci var minēt, ka LJA katru gadu beidz vairāk kuģu vadītāju nekā kuģu mehāniķu. Kopā laika posmā no 1994. gada līdz 2011. gada janvārim LJA bija absolvējuši 819 cilvēki, no kuriem lielākā daļa (aptuveni 60%) beiguši tieši kuģu vadītāju programmas. Vidējais absolventu vecums ir 24,7 gadi.

Lai vērtētu LJA programmu efektivitāti, ir svarīgi noteikt, cik daudz no absolventiem ir aktīvi jeb cik daudz pēc LJA programmu absolvēšanas strādā uz kuģiem. Par aktīvajiem absolventiem šā pētījuma kontekstā ir uzskatāmi

ABSOLVENTU SADALĪJUMS PA GADIEM (1. attēls)

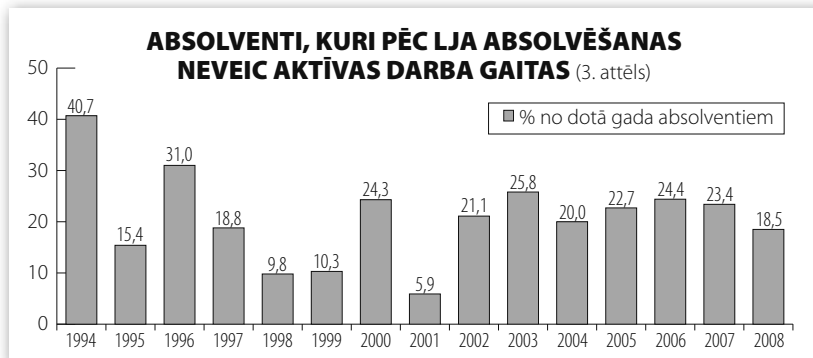


absolventi, par kuriem ir atrodami ieraksti JR sertificēšanas datubāzē, kas parāda, ka absolvents 2009. vai 2010. gadā ir bijis nodarbināts uz kuģiem. Divi pilni gadi ir izvēlēti, lai samazinātu varbūtību, ka vienā vai otrā gadā nav ierakstu, ka absolvents ir bijis nodarbināts uz kuģa.

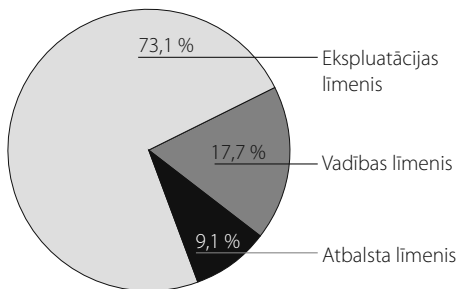


Līdz 2008. gadam, ieskaitot, LJA bija pabeiguši 660 cilvēku, no kuriem JR sertificēšanas datubāzē ir atrodami ieraksti par 340 (2. attēls) (jeb 51,5% no kopējā absolventu skaita), kas 2009. vai 2010. gadā ir bijuši nodarbināti uz kuģiem.

Daļa pēc LJA absolvēšanas neveic aktīvas karjeras gaitas jūrā, tāpēc, izmantojot JR sertificēšanas datubāzi, analizēts tikai tas absolventu skaits, par kuriem neparādās ieraksti datu bāzē, ka tie pēc LJA absolvēšanas būtu vismaz vienu reizi bijuši nodarbināti uz kuģiem. Šādu absolventu skaits, par kuriem nav vismaz viena ieraksta par nodarbinātību pēc LJA absolvēšanas, ir svārstīgs (3. attēls), tomēr vidējais skaits, par kuriem pēc LJA absolvēšanas neparādās ieraksti LJA datubāzē, ir aptuveni 20%. Tāpēc var pamatoti uzskatīt, ka pēc LJA absolvēšanas vismaz 80% no absolventiem kādu laiku strādā jūrā.

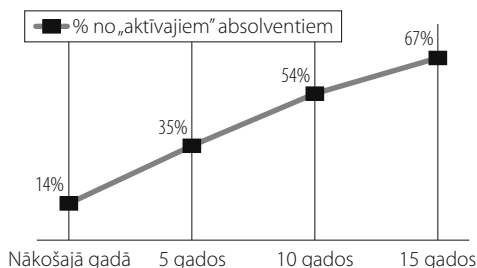


ABSOLVENTU, PAR KURIEM NAV DATU JR DATUBĀZĒ (2009. UN 2010. GADĀ), PĒDĒJAIS AMATA LĪMENIS (4. attēls)

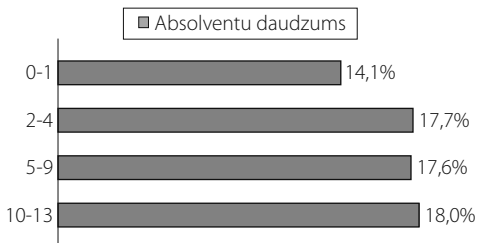


Lielākā daļa jeb 73,1% absolventu, kuri pēc LJA beigšanas ir strādājuši un atstājuši darba tirgu, ir ieņēmuši ekspluatācijas līmeņa amatus. Kopumā tikai aptuveni 18% no absolventiem, kas atstājuši darba tirgu, ir sasnieguši vadības līmeņa amatus.

ABSOLVENTU DAUDZUMS, KAS BEIDZ DARBU JŪRĀ (5. attēls)



ABSOLVENTU DAUDZUMS, KAS BEIDZ DARBA GAITAS JŪRĀ (GADUS PĒC ABSOLVĒŠANAS) (6. attēls)



Analizējot datus par absolventiem, kuri vismaz vienu reizi pēc LJA absolvēšanas ir bijuši nodarbināti uz kuģiem, tika noteikts, ka darba tirgu ir atstājuši 34% no kopējā „aktīvo” absolventu skaita. Tāpēc, izmantojot JR sertifikācijas datubāzi, tika noteikts, kad šie absolventi atstāj darba tirgu un kāds ir to pēdējais ieņemtais amats uz kuģa, vērtējot pēc amata līmeņa.

Lai noteiktu to absolventu skaita samazināšanās tendenci, kuri vismaz vienu reizi pēc LJA absolvēšanas ir strādājuši uz kuģiem, tika aplūkots pēdējais ieraksts JR sertifikācijas datubāzē par personas cenzu. Ņemot vērā to absolventu skaitu, kas konkrētajā gadā joprojām turpina darba gaitas jūrā, izrādījās, ka aptuveni 14% no absolventiem, par kuriem ir ieraksti JR sertifikācijas datubāzē, pēdējais ieraksts ir nākamajā gadā pēc absolvēšanas (5. attēls). Analizējot grafiku, var spriest, ka vidēji viens absolvents pēc LJA absolvēšanas strādā jūrā aptuveni 9–10 gadus.

6. attēlā ir parādīts darbu jūrā atstājušo absolventu sadalījums, par kuriem ir dati, ka viņi būtu vismaz vienu reizi strādājuši pēc LJA absolvēšanas. Var redzēt, ka sadalījums norādītajos laika periodos ir diezgan līdzīgs.

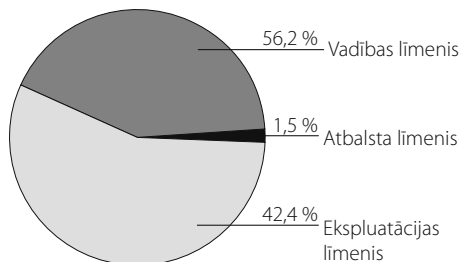
Kā var redzēt 7. attēlā, tad no aktīvajiem absolventiem, par kuriem JR sertificēšanas datubāzē ir dati par cenzu 2009. un 2010.

gadā, lielākā daļa strādā tieši vadības līmeņa amatos uz kuģiem, kas vērtējams kā pozitīvs fakts, tāpēc papildus ir analizēts karjeras izaugsmes ātrums, lai sasniegtu noteiktu amatu (8. attēls), par pamatu ņemot pirmo reizi, kad absolvents ieņēmis kapteiņa 3. palīga vai 4. mehāniķa amatu uz kuģa. Par pamatu ņemta pirmā reize, kad absolvents ieņēmis virsnieka amatu uz kuģa, jo daudzi no LJA absolventiem iepriekšējos gados ir ieņēmuši virsnieka amatus pirms LJA absolvēšanas, tāpēc izmantot absolvēšanas gadu kā atskaites punktu nav objektīvi.

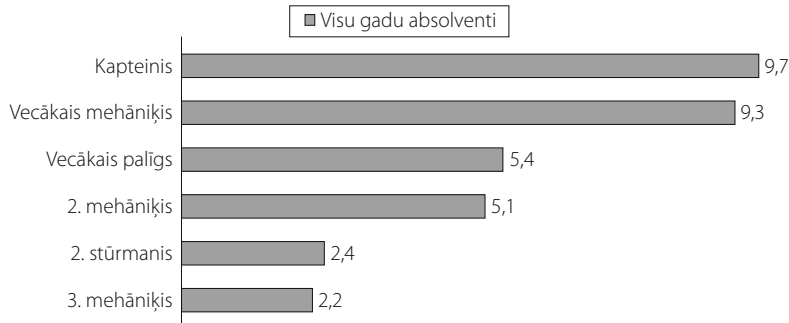
Tā kā šie dati nav konstanti lielumi, bet mainās arī ārējo apstākļu ietekmē (kuģu īpašnieku pieprasījums pēc noteikta līmeņa speciālistiem), tad izaugsmes ātrums ir papildus analizēts, vērtējot pēc absolvēšanas gada.

9. attēlā parādīta vidējā karjeras izaugsme atkarībā no absolvēšanas gada. Datu paraugs 2005.–2010. gada absolventu vidū ir pārāk neliels, lai izdarītu

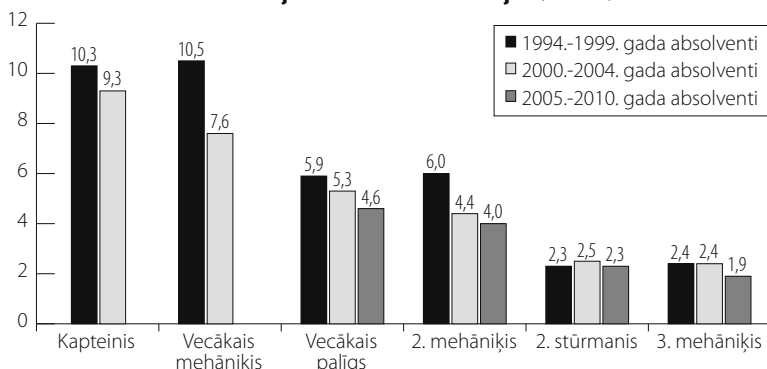
**STRĀDĀJOŠO ABSOLVENTU,
PAR KURIEM IR DATI JR DATUBĀZĒ
(2009. UN 2010. GADĀ), SADALĪJUMS
PĒC IEŅĒMAMĀ AMATA LĪMEŅĀ (7. attēls)**



**VIDĒJAIS KARJERAS IZAUGSMES LAIKS NO 1. VIRSNIEKA
AMATA IEŅĒMŠANAS UZ KUĢA (6. attēls)**



VIDĒJAIS KARJERAS IZAUGSMES LAIKS NO 1. VIRSNIKĀ AMATA IEŅEMŠANAS UZ KUĢA (9. attēls)



objektīvus secinājumus par izaugsmi līdz kapteinim vai vecākajam mehāniķim. Tomēr, spriežot pēc izaugsmes laika vadības līmeņa amatos, var redzēt, ka šis laiks samazinās, kamēr ekspluatācijas līmeņa amatos samazinājums ir minimāls. Šie dati atspoguļo pieaugošo pieprasījumu pēc vadības līmeņa speciālistiem.

Kā redzams no LJA absolventu analīzes parauga, tad JR datubāze dod iespēju no daudz un dažādiem aspektiem analizēt jūrnieku resursu. Šādu informācijas analīzi var izmantot jūrniecības cilvēkresursu politikas veidošanā, kā arī vēlākā politikas pārraudzībā, jo tas ir veids, kā ietekmēt komercdarbības vidi, dzīves un sociālos apstākļus ar mērķi virzīt ekonomikas attīstību pareizajā virzienā.

Iegūto informāciju par Latvijas Jūras akadēmijas absolventiem var izmantot, lai modelētu Latvijas jūrnieku resursa izmaiņas, kā arī līdzīgā veidā analizētu datus par citu Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu absolventiem. Iegūtie dati var kalpot par pamatu ekonomiskā modeļa izveidošanai, lai analizētu, kādā laika periodā valsts ieguldījumi jūrniecības izglītībā tiktu atpelnīti caur absolventu patēriņu Latvijā.■

Materiālu sagatavoja JA Jūrnieku reģistra Konvencionālās uzraudzības daļas vadītājs Kalvis Innuss un JA Jūrnieku reģistra vecākais inspektors Roberts Gailītis

AKADĒMIJA ARVIEN UZLABO MĀCĪBU KVALITĀTI

Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) rektors Jānis Bērziņš ir gandarīts, jo pēdējo gadu uzņemšanas rezultātu analīze liecina, ka daudzi vēlas kļūt par kuģu kapteiņiem, ko apliecina arī šīvā konkurence studiju programmā „Jūras transports – kuģa vadīšana”, kas nodrošina kuģa stūrmaņa kvalifikācijas iegūšanu, – 2011. gadā uz vienu budžeta vietu bija septiņi pretendenti. Bez tam LJA var apgūt vēl trīs specialitātes – kuģa mehāniķa, kuģa elektromehāniķa, kā arī ostu un kuģošanas vadības. 2011. gadā uzņēma 230 reflektantu, no tiem 68 valsts budžeta finansētajās studijās. LJA piedāvā arī sešus mēnešus ilgu profesionālās pilnveides izglītības programmu, kas domāta jau strādājošiem jūrnikiem, kuri vēlas celt savu profesionālo latiņu augstāk un ieņemt vadoša virsnieka amatus.

J. Bērziņš: „Akadēmijā var turpināt mācīties arī maģistrantūrā, un šo iespēju vairāk izmanto krastā strādājošie. Lai gan jaunie speciālisti darba gaitas var uzsākt tūlīt pēc bakalaura grāda iegūšanas, IMO joprojām turpinās diskusija par to, ka kapteiņiem maģistra grāds būtu nosakāms kā obligāta prasība. Visas studiju programmas ir starptautiski atzītas, un tajās iekļauta arī divpadsmit mēnešus ilga jūras prakse. Topošajiem jūrnikiem prakses laikā tiek maksāta prakses nauda – vidēji pieci simti dolāru mēnesī.

Aptuveni divdesmit procenti no studējošajiem kuģa virsnieku studiju programmās ir meitenes, no kurām daudzas pēc studijām veido labu profesionālo karjeru. Viena no mūsu absolventēm jau kļuvusi par kapteiņa vecāko palīdzi, kas nenoliedzami uzskatāms par ļoti labu sasniegumu.

Gandrīz visi Latvijas Jūras akadēmijas absolventi profesionālo darbību un karjeru veido tieši savā specialitātē, un tas nav nekāds pārsteigums, jo atalgojums ir gana motivējošs – jauns kuģa virsnieks saņem aptuveni četrus tūkstošus dolāru mēnesī, bet pēc gadiem desmit, ja apliecina savas spējas un sekmīgi veido profesionālo karjeru, viņa alga var pieaugt pat piecas reizes. Piedevām jāņem vērā, ka šajā nozarē strādājošajiem nav problēmu atrast darbu, jo pasaules kuģošanas biznesā trūkst aptuveni četrdesmit tūkstoši kuģu virsnieku. Nedaudz problemātiskāk ir atrast darbu ostu un kuģniecības vadības speciālistiem, kuri vēlas strādāt Latvijā, jo pašlaik šīs nozares speciālistiem nav ļoti liels darba piedāvājums. Tieši tāpēc vairāk par vienu studentu grupu neuzņemam. 2011. gadā Ostu un kuģniecības vadības specialitātē mācības sāka 24 studenti. Akadēmijā tiek komplektētas četras kuģu vadītāju, trīs mehāniķu un divas elektromehāniķu grupas.



Ostu un kuģniecības vadības specialitātes ceturrtā kursa studenti piedalās studentu apmaiņas programmā „Erasmus” un dodas mācīties uz kādu no deviņpadsmit ārvalstu augstskolām. Daži studenti darbu atrod citu valstu ostu biznesā un paliek tur uz pastāvīgu dzīvi. Lai tiktu pie diploma, ir nopietni jāmācās, un ne jau pienākuma, bet pārliecības dēļ. Matemātika, fizika, svešvalodas ir tie studiju kursi, kuros jābūt labām zināšanām, kas vēlāk palīdz veidot sekmīgu karjeru. Diemžēl nereti vidusskolu absolventiem matemātika un fizika ir lielākie klupšanas akmeņi un nesekmība šajos priekšmetos galvenais studentu atskaitīšanas iemesls.

Mūsdienu prasības pēc studiju kvalitātes liek modernizēt auditorijas un laboratorijas. Nesen noslēdzās akadēmijas infrastruktūras modernizācijas projekts, kura realizācijai tika piesaistīta gan Eiropas nauda, gan LJA līdzfinansējums. Projekta ietvaros izveidota hidraulikas un siltumtehnikas laboratorija, pilnveidota kuģa mašīntelpas simulatoru laboratorija, izveidota jauna datorklase, mikroelektronikas laboratorija, modernizēts jūras sakaru sistēmas GMDSS simulators. Iegādāta arī studiju informatīvā sistēma, lai akadēmija varētu kvalitatīvāk organizēt studiju procesu, efektīvāk izmantot cilvēku resursus un samazināt administratīvos izdevumus. Tā kā nākamgad stājas spēkā jaunas starptautiskās prasības kuģa virsnieku sagatavošanā, tai skaitā pirmo reizi tiek reglamentētas prasības kuģu elektromehāniķiem, tiek pārstrādāti vai no jauna veidoti vairāki studiju kursi. Domāts arī par ēkas siltināšanu, šos darbus uzsāks 2012. gadā. Varu droši teikt, ka tagad Latvijas Jūras akadēmijā studijas tiek nodrošinātas jaunā kvalitātē.”■

IZGLĪTĪBAS MINISTRS IEPAZĪST JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBU

Latvijas Jūras akadēmija (LJA) piedāvā starptautiski konkurētspējīgu, ekonomikai atbilstošu un kvalitatīvu jūrniecības izglītību, turklāt šī ir viena no Latvijas iespēju jomām augstākās izglītības eksporta veicināšanas kontekstā, uzsvēra izglītības un zinātnes ministrs Rolands Broks pēc 2011. gada 10. martā notikušās vizītes LJA.

R. Broks atzinīgi vērtē to, ka LJA dažādo savu darbību, līdztekus studentu apmācībai nodrošinot papildu zināšanu apguvi jau strādājošiem jūrniekiem, iesaistās dažādos starptautiskās sadarbības projektos, tai skaitā tādās, kas saistīti ar studentu apmaiņu, komercpētījumu veikšanu, inovatīvu studiju līdzekļu izstrādi. LJA rektors profesors Jānis Bērziņš iepazīstināja ministru ar LJA darbību. R. Broks apmeklēja vairākas lekcijas, kurās studenti apguva jūrniecībā nepieciešamās saskarsmes prasmes, uz simulatoriem veica kuģu ievadīšanu Rīgas un Ventpils ostās paaugstinātās bīstamības apstākļos, apguva zināšanas par drošību, navigāciju utt. Apmeklējot praktisko nodarbību



Bakalaura studiju programmas „Jūras spēku militārā vadība” (Kuģu mehānikas apakšprogramma) izlaidums Latvijas Jūras akadēmijā.



Militāro bakalauru izlaidums Latvijas Jūras akadēmijā.

telpas, ministrs iepazinās ar dažādiem moderniem digitālajiem simulatoriem, kas ļauj LJA telpās imitēt apstākļus, kas pilnībā atbilst reālajiem apstākļiem jūrā. R. Broks tikās arī ar mācībspēku, administrācijas un studentu pašpārvaldes pārstāvjiem, viesojās bibliotēkā, kur bez grāmatām un specifiskiem jūrniece-
bas žurnāliem ir iespēja piekļūt tiešsaistes datu bāzēm, tādējādi studenti var iegūt jaunāko informāciju par aktualitātēm jūrniecebā.

LJA rektors uzsvēra, ka akadēmijas absolventi ir augstu novērtēti darba tirgū, tai skaitā pasaules lielākajās kuģniecības kompānijās. J. Bērziņš atzīmēja, ka kuģu virsnieki pasaulē ir pieprasīta profesija, šobrīd trūkst vairāk nekā 30 000 virsnieku, un tā ir iespēja, ko LJA izmanto un turpinās izmantot. Lai saglabātu un stiprinātu Latvijas jūrniecebības labo slavu pasaulē, īpaša uzmanība tiek pievērsta studiju procesa un rezultātu kvalitātei, studentu zināšanām, kā arī praksei. Studenti uzsvēra, ka studiju noslodze ir atbilstoša, mācību kvalitātes līmenis augsts, par ko iespējams pārliecināties prakses laikā un ko apliecina arī iepriekšējo gadu absolventu veikums.

Šādu sagatavotības līmeni garantē gan Latvijas likumdošanā noteiktā kārtība – Izglītības un zinātnes ministrijas un Latvijas Jūras administrācijas pārraudzība, gan Eiropas Savienības un starptautiskie standarti, kas jūrniecebībā ir īpaši augsti, jo te ir t.s. reglamentētās profesijas, kas pakļautas stingrai starptautiskajai kontrolei un no absolventiem prasa izcilas zināšanas, augstu atbildību un spēju strādāt vidē, kas atšķirīga no ikdienā ierastās. LJA rektors pastāstīja, ka studenti ir no visas Latvijas. Pēdējo divu gadu laikā trīskārt



pieaugusi reflektantu interese par studijām LJA, turklāt arvien uzlabojas vidusskolas absolventu zināšanas. Tāpat pieaug citu valstu jauniešu interese par studijām LJA, un kopumā LJA ir sadarbība ar 19 pasaules jūrniecības augstskolām. Šobrīd LJA mācās jaunieši no Azerbaidžānas, Polijas, Turcijas, Spānijas, Somijas.

LJA seko līdzi savu absolventu darba gaitām pēc studiju beigšanas. Īpaši LJA rektors uzsvēra ekonomiskās analīzes rezultātā iegūtos datus, kas liecina, ka 94% no absolventu nopelnītā paliek Latvijā. Lai arī lielākā daļa jūrnieku strādā citās valstīs, šeit ir viņu pastāvīgā dzīvesvieta un dzīvo viņu ģimenes. Patlaban LJA mācās 844 studenti, no tiem 308 par valsts budžeta līdzekļiem. LJA piedāvā deviņas studiju programmas – 1. līmeņa profesionālās programmas „Kuģu vadīšana” un „Kuģu mehānika”, 2. līmeņa profesionālās programmas „Jūras transports – kuģu vadīšana”, „Jūras transports – kuģu mehānika”, „Jūras transports – kuģu elektroautomātika”, „Ostu un kuģošanas vadība”, 2. līmeņa profesionālās programmas (pēc koledžas) „Kuģu vadīšana” un „Kuģu mehānika”, kā arī profesionālo maģistra studiju programmu „Jūras transports”.

UZZIŅAI

LJA rektors pastāstīja, ka jūrniecības izglītības vēstures sākums Rīgā datējams ar 1789. gadu, kad darbu sāka Navigācijas skola. Kā patstāvīga augstskola LJA darbojas kopš 1993. gada, bet pirms tam no 1989. gada jūrniecības izglītību varēja iegūt Rīgas Tehniskajā universitātē. 2001. gadā LJA saņēma pilna laika akreditāciju, bet 2006. gadā pārcēlās uz telpām Flotes ielā, kas renovētas gan par Eiropas Savienības, gan valsts un pašas LJA līdzekļiem.



Kapteinis un LJA pasniedzējs Gunārs Šteinerts kopā ar akadēmijas studentiem Ainažos.

JŪRAS AKADĒMIJAS ZIEMAS IZLAIDUMS

2012. gada 12. janvārī satiksmes ministrs Aivis Ronis piedalījās Latvijas Jūras akadēmijas studiju programmu „Ostu un kuģošanas vadība”, „Jūras transports – kuģu mehānika” un „Jūras transports – kuģu elektroautomātika” absolventu izlaidumā.

A. Ronis uzsvēra, ka absolventi iegūst diplomus mūsu valstij tik nozīmīgajā jūrniecības nozarē, un aicināja turpināt izglītību, kā arī praktiskajā darbā pilnīgot zināšanas un prasmes, lai kļūtu par konkurētspējīgiem profesionāļiem starptautiskā un Eiropas Savienības līmenī.

Ministrs norādīja, ka augsti kvalificēti Latvijas jūrnieki un krasta speciālisti veicina nozares un tautsaimniecības attīstību kopumā. Laikā, kad ikdienā daudzi Latvijas iedzīvotāji saskaras ar tādu sociāli ekonomisko aspektu kā bezdarbs, akadēmijas absolventiem ir stabils darba nodrošinājums, jo pieprasījums pēc jūrniecības speciālistiem darba tirgū aug gan Latvijā, gan pasaulē.

Akadēmijā zināšanas iegūst dažādu jūrniecības nozaru speciālisti, kuru darbs būs saistīts gan ar kuģošanu pasaules jūrās un okeānos, gan ar ostām, tranzīta un kuģošanas vadības jautājumiem. Kopš 2005. gada akadēmijā zināšanas apgūst bruņoto spēku kadeti, kuru uzņemšana studijām notiek Nacionālajā aizsardzības akadēmijā. Pabeiguši mācības, absolventi saņem Latvijas Jūras akadēmijas grādu atbilstoši studiju programmai.

Satiksmes ministrs A. Ronis novēlēja augstskolai turpināt stabilu izaugsmi, zinošus mācībspēkus un jūrniecības nozarē ieinteresētus studentus.■

TIEK MODERNIZĒTA LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽA

Liepājas Jūrniecības koledža, izmantojot ERAF ietvaros pieejamo finansējumu projektam „Augstākās izglītības iestāžu telpu un iekārtu modernizēšana studiju programmu kvalitātes uzlabošanai, tajā skaitā nodrošinot izglītības programmu apgūšanas iespējas arī personām ar funkcionāliem traucējumiem”, piesaistīja līdzekļus un īstenoja Liepājas Jūrniecības koledžas kuģu vadības mehānismu un automātikas laboratorijas modernizācijas projektu, kura mērķis bija paaugstināt Liepājas Jūrniecības koledžas izglītības kvalitāti, modernizēt Kuģu vadības mehānikas un automātikas laboratoriju, aprīkojot to ar kuģa hidraulikas un kuģa katla automātikas apmācības stendiem, kā arī pielāgot LJK telpas personām ar funkcionāliem traucējumiem. Projekts tika īstenots laikā no 2010. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 31. janvārim, un tā kopējās izmaksas bija 81 622 lati, ERAF finansējums – 69 379 lati, bet valsts budžeta līdzfinansējums – 12 243 lati.

Koledžas direktors Ivars Virga: „Projekta ietvaros esam renovējuši laboratorijas telpas, uzstādījuši kuģu vadības sistēmas apmācības trenāžieri un aprīkojuši laboratoriju ar kuģa hidraulikas stendu „Hansa Flex”, kas izmaksāja 29 895 latus, un pneimatikas apmācības stendu, kura izmaksas bija 20 820 latu. Lai iegādātos koledžas vajadzībām atbilstošus stendus, vajadzēja nopietni izpētīt tirgus piedāvājumu, tāpēc vairāki koledžas pārstāvji 2010. gada septembrī devās uz Hamburgu, kur notika pasaules kuģu iekārtu izstāde gadatirgus. Iegūtā informācija ļāva iegādāties mūsdienu prasībām atbilstošus stendus, kā arī uzzināt par citām iekārtām, ko Liepājas Jūrniecības koledžai vajadzēs nākotnē iegādāties.

Iepirkuma konkursā izdevās ietaupīt līdzekļus, tāpēc varējām iegādāties piecus jaunus datorus, kā arī atjaunot informatīvo stendu. Šādi projekti koledžai nepieciešami, jo palīdz uzlabot mācību procesa kvalitāti. Piemēram, mācību trenāžieri un cita aparātūra ir dārga, un tikai par saviem līdzekļiem vien mēs nespētu to iegādāties, bet, lai augstā profesionālā līmenī sagatavotu jaunos jūras speciālistus, mums ir nepieciešami stendi, kas pilnībā atbilst kuģu ierīcēm un uz kuriem var imitēt jebkuru kuģa hidraulisko un pneimatisko sistēmu. Simulators uzskatāmi demonstrē kuģa sistēmu shēmas, kas ne tikai palīdz pašā mācību procesā, bet arī ļauj pārbaudīt audzēkņu iegūtās zināšanas.

Savukārt projekta ietvaros iegādātie datori ir uzstādīti bibliotēkas lasītavā, pieslēgti internetam un savienoti kopējā tīklā, lai audzēkņi tos var pilnvērtīgi izmantot mācību procesā un iegūt iespējami plašu informāciju. Līdz šim mūsu



bibliotēkā bija četri novecojuši datori, kas tiešām vairs neatbilda šīs dienas prasībām.

Renovētajā laboratorijā, kas atrodas koledžas simtgadīgās ēkas labajā spārnā, nomainītas durvis, logi, apkures sistēma un apgaismojums. Kosmētiski izremontēts arī laboratorijas kabinets.

Plānojam arī turpmāk piedalīties konkursos, jo koledžai nepieciešami vairāki citi jauni treniņi un standi, piemēram, datorsimulators, kas imitē naftas, gāzes un citu produktu uzpildīšanu kuģī. Tāpat vajadzētu nomainīt savu laiku nokalpojušo un tehnoloģiski novecojušo radiolokācijas iekārtu, kā arī turpināt laboratorijas telpu renovāciju."

UZZIŅAI

Saskaņā ar projekta noteikumiem pirmos divus gadus jaunos standus varēs izmantot tikai koledžas un jūrskolas audzēkņu apmācībai. Koledžā vidējo izglītību un 1. līmeņa augstāko izglītību jūrniecības specialitātēs apgūst apmēram 1300 audzēkņu. Ik gadus viņiem pievienojas profesionāli jūrnieki, kas atjauno un papildina zināšanas dažādos kursos. Pēc diviem gadiem arī viņu apmācībai varēs izmantot jauno tehniku.

PĀRROBEŽU PROJEKTS KONKURĒTSPĒJAS PAAUGSTINĀŠANAI

Liepājas Jūrniecības koledžas direktora vietniece audzināšanas darbā Dzintra Putniņa: „Liepājas Jūrniecības koledža sadarbibā ar Lietuvas Jūras akadēmiju realizēja projektu „Darbaspēka konkurētspējas paaugstināšana Latvijas un Lietuvas jūrniecības sektorā” (LLI-002 LTLVMARINE). Projekta koordinatore Lietuvas Jūras akadēmijā bija direktora vietniece Inga Bartuševičiene, bet Liepājas Jūrniecības koledžā direktora vietniece Tatjana Robina.

Atbilstoši jaunajām Starptautiskās Jūrniecības organizācijas prasībām tika piesaistītas

finanses, lai attīstītu Lietuvas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas infrastruktūru, izveidotu un atjauninātu mācību programmas un mācību līdzekļus.

Projekta realizācijas rezultātā iegūtas un atjaunotas vairāku mācību priekšmetu programmas, izdoti trīs jauni mācību līdzekļi, veikta GMDSS kabineta renovācija, iegādātas jaunas mēbeles, datortehnika un jauns trenāžieris „Transas GMDSS Simulator” kursa „Universālais GMDSS operators” apgūšanai. Jaunie mācību līdzekļi Lietuvas Jūras akadēmijā un Liepājas Jūrniecības koledžā ir paredzēti ne tikai studentiem, bet arī kvalifikācijas celšanas kursu dalībniekiem. Tādā veidā projekta partneri nodrošina Eiropas Savienības izstrādātās mūžizglītības programmas izpildi.

2011. gada 15. jūnijā Liepājas Jūrniecības koledžā notika noslēguma konference, kurā piedalījās Liepājas ostas kapteinis P. Gudkovs, ostas kapteiņa vietnieks K. Ludāns, Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs J. Spridzāns, Latvijas Jūras administrācijas pārstāvji J. Šuba un A. Žukovs, SIA „Spectrum Shipping” pārstāvis S. Bazanovs, SIA „Nordic Tankers Marine” direktors A. Jeršovs, SIA „BSM Crew Service Centre” direktors J. Mihailukovs, SIA „LAPA” direktors A. Nadežņikovs, SIA „Liepājas jūras birojs” direktors G. Iljins, kā arī projekta vadošā partnera delegācija no Lietuvas Jūras akadēmijas: akadēmijas direktors, profesors zinātņu doktors V. Senčila, asociētā profesore zinātņu doktore I. Bartusevičiene un akadēmijas lektori, kā arī Liepājas Jūrniecības koledžas lektori un akadēmiskais personāls. Konferences darba valoda bija angļu, bet tas netraucēja visiem dalībniekiem noklausīties trīs prezentācijas un radošā gaisotnē dalīties pieredzē un paust savus viedokļus par darbaspēka konkurences paaugstināšanas iespējām Latvijas un Lietuvas jūrniecības sektorā. Ar priekšlasījumu par karjeru kā personiskās kompetences attīstītāju 21. gadsimta kontekstā uzstājās Liepājas Universitātes asociētā profesore pedagoģijas doktore Ilze Miķelsone, kura akcentēja domu, ka karjera mūsu dienās nav tikai darbs, profesija,

UZZIŅAI

Projekta kopējais budžets bija 735 681 eiro, ERAF līdzfinansējums – 625 328 eiro. Projekta galvenais mērķis – celt augstākās profesionālās izglītības kvalitāti.



Studenti sveic savu Liepājas Jūrniecības koledžu 135. dzimšanas dienā.



LJK sveic tās bijušais absolvents, tagad Klaipēdas Jūras augstskolas rektors Viktors Senčila.

amats, nauda, bet gan jēgpildīts rezultāts, kuru cilvēks ir sasniegjis visu savu iespējamo resursu efektīvas izmantošanas un vadības procesā. Nākamais runātājs – SIA „BSM Crew Service Centre” direktors Jurijs Mihailukovs stāstīja par jauno jūrniecības speciālistu ceļu karjeras veidošanā, jo pastāv ķēde *jūrniecības mācību iestādes – jūrnieki – kruinga*

kompānijas, kur katram ķēdes posmam ir sava vieta un loma. J. Mihailukovs uzsvēra, ka mācību iestāžu loma ir ļoti liela, bet šajā jomā vēl ir daudz darāmā, un šeit sava artava jādod sociālajiem partneriem, lai kopā ar mācību iestādēm celtu jūrnieka profesijas prestižu un sagatavojamo speciālistu kvalitāti.

Par latviešu jūrnieku konkurētspējas paaugstināšanu runāja Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns. Viņš norādīja, ka 2010. gadā pasaules tirgū trūka 13 000 jūras virsnieku, bet prognozes rāda, ka 2020. gadā šis skaits var palielināties līdz 50 000, jo strauji palielinās jūras virsnieku vidējais vecums un tuvāko 10 gadu laikā pensijā katru gadu aizies ap 600 jūrnieku.

„Ir nopietni jāstrādā, lai paaugstinātu latviešu jūrnieku konkurētspēju pasaules darba tirgū,” viņš sacīja. „Šā darba optimizācijai ir jāstimulē jauno jūrniecības kadru sagatavošana, jāpaaugstina jūrnieku izglītības kvalitāte, kā arī jāveicina jūras virsnieku īpatsvara palielināšanās latviešu jūrnieku vidū.”■

AR DOMĀM PAR LATVIJU

Domāju, daudz nekļūdīšos, ja teikšu, ka lielākā daļa Latvijas Jūras akadēmijas kuģu vadītāju specialitātes studentu vēlas kļūt par kapteiņiem. Kā saka, slikts tas ierindnieks, kurš nevēlas kļūt par ģenerāli. ARTIS OZOLS kļuva par kapteini 29 gadu vecumā, un var droši teikt, ka viņa karjera ir bijusi strauja un spoža. Tagad viņam ir 35 gadi, trīs bērni, laba ģimene, prestižs darbs un iekšēja pārliecība, ka nekad nedrīkst apstāties pie sasniegtā.

A. Ozols: „Kapteiņa tiltiņš bija mans mērķis! Uzskatīju, ja reiz esmu beidzis kuģu vadītājus, būtu necienīgi netikt līdz kapteiņa tiltiņam, tāpēc darīju visu, lai to sasniegtu. Bet, kad kā kapteinis jau stāvēju uz tiltiņa, mieru nedeva jautājums: ko tālāk? Esmu vienisprātis ar Jūrnieku reģistra vadītāju kapteini Jāzepu Spridzānu, kurš savulaik arī jau trīsdesmit gadu vecumā bija kļuvis par kapteini, ka jaunos gados sasniegts mērķis un ātra kāpšana pa karjeras kāpnēm cilvēkam nedod mieru un liek meklēt arvien jaunus izaicinājumus. Ko tālāk? Jau gadu biju nostrādājis par kapteini un vairs neizjutu to pirmreizējo izaicinājumu, kādu piedzīvoju pirmajos kapteiņa reisos, tāpēc ik dienu sev atkal un atkal uzdevu šo jautājumu. Protams, mainījās situācijas un ostas, bet jutu, ka mani pārņem rutīna, tāpēc arvien biežāk un neatlaidīgāk nācās domāt par nākotnes plāniem.”

Uz Latvijas Jūras akadēmiju gulbenietis Artis Ozols atnāca pēc Engures jūrskolas beigšanas. Drauga krusttēvs esot bijis jūrnieks un tolaik mājās vedis *tādas* mantas un vēl tik aizraujoši stāstījis par saviem jūras piedzīvojumiem, ka pēc devītās klases četri no Gulbenes skolas taisnā ceļā devušies uz Enguri īstenot sapni par jūru. „Iepriekšējos gados jūrskolas audzēkņi praksi izgāja uz buriniekiem „Sedovs” vai „Kruzenšterns”, bet man nepaveicās un šī pieredze gāja secen, jo mainījās laiki,” stāsta Artis. „Tā vietā ieguvu pavisam citu pieredzi vispirms uz mazajiem zvejas kuģiem, bet 1992. gadā sāku strādāt uz lielā saldētājtralera, kas zvejoja un apstrādāja zivis pie Grenlandes. Pēc reisa mājās atnācu gluži kā no cietuma un tolaik domāju,



Kapteinis Artis Ozols.

ka jūrā vairs neiešu, jo man šis darbs nepatika. Nepatika sadzīves apstākļi, jo tikai reizi nedēļā varēja ieiet dušā, bija jādzīvo četriem vienā kajītē, piedevām kopā ar smēķētājiem, un tad vēl sešus mēnešus tu neredzi neko citu kā vien jūru. Bet tad sapratu, ka tā būs nenopietna attieksme pret izvēlēto specialitāti, un iestājos Jūras akadēmijā. Pabeidzot Engures jūrskolu, biju ieguvis matroža diplomu, un akadēmijas laikā paguvu pastrādāt uz „Latvijas kuģniecības” rīferiem un tankkuģiem, praksē biju pie kapteiņa Jāzepa Spridzāna, bet krastā, lai piepelnītos, brīvajos brīžos piestrādāju policijā. Akadēmiju pabeidzu 1999. gadā un izlaiduma dienas vakarā devos savā kārtējā reisā, bet nu jau ar diplomu kabatā.”

Diplomētais jūras virsnieks sāka strādāt zviedru kuģošanas kompānijā „Tärntank Rederi AB”, kur viņu bija ieteicis kāds draugs.

Par kompāniju tās mājas lapā var izlasīt, ka nu jau ceturrtā paaudze vada šo uzņēmumu, kas ir klasisks ģimenes bizness un raksturīgs Zviedrijas rietumu krasta kopienai. Viens no kompānijas līdzīpašniekiem Trigve Mollers atzīst: „Ja mēs ķeramies pie kuģa būvēšanas, tad mūsu mērķis ir uzbūvēt tādu kuģi, uz kura paši vēlētos strādāt.” Kompānijas vadība cenšas radīt atmosfēru, lai visi tās darbinieki tiek uzskatīti par kolēģiem, neskatoties uz to, vai tie strādā jūrā vai krastā.

A. Ozols: „Man patīk strādāt šajā Zviedrijas kompānijā, kas piecdesmit darbības gados ir izveidojusi stabilas tradīcijas. Tās dibinātājs pats savulaik bijis kapteinis, tāpēc lieliski izprata kuģu un cilvēku vajadzības. Ģimene, kas vada šo biznesu, dzīvo ar domu par savu darbu, par jūru, tā ir visa viņu dzīves jēga. Salā, kurā dzīvo tūkstoš četršimt cilvēku, ir desmit kuģu īpašnieku, arī lielās kuģošanas kompānijas „Stena Line” īpašnieks Dans Stens nāk no šīs salas un cēlies no zvejniekiem. Viņi pat savā atpūtas mājīnā ielikuši kuģa dzinēju, lai, iedzerot alu, varētu paklausīties, kā tas strādā. Kompānijas īpašumā bija kāds vairāk nekā divdesmit piecus gadus vecs kuģis, kas, neskatoties uz solīdo vecumu, pēc būtības bija luksusa klases kuģis, ko varētu salīdzināt ar merse-desu – tam bija hidrauliskie vārsti, laba stūres iekārta, sporta zāle, apsildāms baseins. Kad Ķīnā būvēja jaunos kuģus, īpaši tika piestrādāts pie tehniskā aprīkojuma un dizaina, izvēloties īpašas formas mēbeles un krāsas. Kuģu aprīkošana ir atkarīga no kuģa īpašnieka attieksmes un maka biezuma.”

Jau pieminētajā kompānijas mājas lapā var lasīt šādus īpašnieku un darbinieku uzvārdus: Lindgrēns, Johansons, Tensons, vairāki Mollerī, vēl vairāki zviedriski uzvārdi un pa vidū Ozols.

– Kā tas nācās, ka zviedri savā pulkā ielaida latvieti? Jūs taču neesat savējais!

– Viņi prot novērtēt darbu, un tas, ka esmu veidojis savu karjeru šajā kompānijā, visticamāk, ir manu zināšanu un iespēju novērtēšana. Es laikam esmu pirmais cittautietis, kas kļuvis par kapteini zem Zviedrijas karoga. Pēc



Darba dūna.

vairākiem kapteiņa amatā nostrādātiem gadiem tagad jau gadu sēžu viņu ofisā un esmu superintendants, kas pēc būtības arī nav tipiska situācija. Starp saviem kolēģiem jūtos labi, jo viņiem ir augstas morālās vērtības, svēta ģimene, kas lielā mērā nosaka arī attieksmi pret darba jautājumiem: viņi lielu uzmanību pievērš kuģu komandu izglītošanai un uzticas saviem speciālistiem.

– Ko cilvēkam nozīmē divdesmit deviņu gadu vecumā kļūt par kapteini?

– Protams, biju bezgala lepns, bet sapratu, ka esmu uzņēmies lielu atbildību, kam nepieciešama stingra stāja, krietnas zināšanas un lieka nebūtu arī pieredze, bet to var iegūt vienīgi darbā. Pirmās uguns kristības saņēmu, kad kapteiņa amatā biju nostrādājis tikai divas nedēļas un vajadzēja iet caur Ķīles kanālu uz Hamburgu. Uz kuģa uzkāpa divi loči, gaidām, kad atvērs slūžas. No kanāla ārā nāk kuģi, un es skatos, ka tieši virsū mūsu kuģim skrien zemūdene un nemaz negrasās mainīt kursu. Mēs ieslēdzam visus brīdinājuma signālus, dodam savu kuģi atpakaļ, bet no garām ejošās zemūdenes mums māj ar roku. Viņu izpratnē tas bija tikai joks, bet man gan tā nelikās. Kāds kolēģis vēlāk teica, ka šādas situācijas tiek piespēlētas, lai tu nezaudētu modrību un mācītos pieņemt lēmumus. Esmu pieredzējis dažādas situācijas, arī ledū, kad pretī nāk kuģis, bet mēs nevaram izspiest ledu, un starp abiem kuģiem paliek kāda divdesmit metrus plata ledus siena. It kā jau saproti, ka nekas slikts nevar notikt,

bet apmēram desmit procenti šaubām un bailēm tomēr paliek. Ir pieredzētas krietnas vētras, kad spēcīgais trieciens tevi vienkārši izmet no gultas.

Biju ļoti apmierināts, ka varu strādāt Eiropā, tālākais jāaiziet līdz Arhanģeļskai, bet nebija jādodas garajos pārbraucienos uz Āfriku. Eiropas tirgū kuģošanas process ir dinamisks, attālumi salīdzinoši nelieli un ir iespēja vienu darbu padarīt līdz galam, jo katrs reiss tomēr ir kā viens līdz galam paveikts darbs. Ja būtu jākuģo pāri okeānam, man tas būtu garlaicīgi, jo es uzskatu, ka, nostrādājot gadu intensīvā *trafikā*, iegūstu vairāk zināšanu, jo īpaši navigācijā, nekā tad, ja kuģotu tālos reisos. Protams, garajos pārgājienos var iegūt citas zināšanas, bet man patīk dinamika, un Eiropā es to izjūtu. Iešana cauri šaurumiem vienmēr ir izaicinājums, un arī izaicinājumi man ļoti patīk. Ja esi ieguvis iemaņas, kuģojot pa šaurumiem, ejot ostās pazūd bailu sajūta. Esmu redzējis, kā kapteiņi pēc gariem okeāna pārgājieniem jau divas trīs dienas pirms ieiešanas ostā sāk uztraukties. Kuģošanai Dānijas šaurumos esmu ieguvis loča sertifikātu, ja šāda sertifikāta nav, katrai kuģošanas operācijai ir jānolīgst locis, bet tas kompānijai izmaksā lieku naudu. Tomēr jāspēj izvērtēt, kad kuģošanas drošība prasa loča pakalpojumus un kad pats vari būt pārliecināts par saviem spēkiem. Studiju laikā biju praksē uz „Latvijas kuģniecības” kuģa „Rundāle”, tās pieredzējušais kapteinis atzina, ka, ejot cauri Dānijas šaurumiem, pirmajā reisā pēc atvaļinājuma viņš drošības dēļ tomēr paņēmot loci, bet nākamajos reisos locis vairs nav nepieciešams.

– Jūs teicāt, ka kapteinim vajadzīga atbildība, stingra stāja, krietnas zināšanas, pieredze, kas nāk ar laiku. Bet varbūt nepieciešama arī veiksmē, intuīcija, vēl kādas it kā netveramas lietas?

– Veca patiesība saka, ka pamatā jau viss ir atkarīgs no katra cilvēka paša. Ja tu nevari pierādīt savas zināšanas un spējas, tad neviens neko nedarīs, lai tevi kā īpaši vilktu laukā. Un arī nevajag, jo jūrai nepieciešami īsti profesionāļi. Kas attiecas uz intuīciju, bez tās iztikt nevar, tieši tāpat kā nevar bez izveicības. Matemātiski daudz ko var izskaitļot, bet jāprot to visu arī praktiski pielietot un pieņemt pareizus lēmumus. Un tad vēl spēja saprasties ar cilvēkiem. No vienas puses kapteinim ir jābūt atvērtam kontaktos ar apkalpi, bet jāprot novilkt robežu, lai nezustu subordinācija. Kapteinis nedrīkst kļūt par *čomu*. Un vēl jāievēro nacionālās īpatnības, piemēram, darbā ar filipīniešiem ir sava specifika. Es viņus varētu salīdzināt ar aunu baru, kam ir savi bara vadītāji. Viss nepieciešamais man parasti bija jāpasaka diviem cilvēkiem – vienam no klāja komandas un otram no mašīnu komandas. Sasaukt sapulci, lai ar visiem kopā apspriestu veicamos darbus, ir bezjēdzīgi, jo komanda sēž, māj ar galvu un beigās izrādās, ka neviens neko nav sapratis, savukārt, ja barvedim nodod komandu, viss precīzi tiek izdarīts. Zviedru kompānijā „Tärntank Rederi AB” cilvēkiem ir radīti labi darba apstākļi, jo darba devējs rēķinās ar katra jūrnieka vajadzībām un cilvēciskajām iespējām, šeit katrs sa-

jūt, ka tiek uzskatīts par cilvēku, nevis darba lopu, kā tas ir citās kompānijās, kur, taupot naudu, aizmirst, ka visa pamatā ir un paliek cilvēks. Tomēr jāteic, ka bieži vien jūrnieki negodprātīgi izmanto darba devēju uzticību un cenšas visādi krāpties, reizēm pat izdomā iemeslus, lai sūdzētos arodbiedrībai. Tāpēc es neapskaužu personāla menedžeri, viņam



Artis Ozols kopā ar ģimeni.

darbs ir patiesi grūts, jo nākas apmierināt visdažādākās vajadzības un iegribas. Skumji ir tad, ja ikdienas darbā pārliecinies, ka jāstrādā ar cilvēkiem, kuriem nav pietiekamu zināšanu, bet reizēm šķiet, ka jaunie speciālisti pārlietu ātri tiek paaugstināti amatā. Piemēram, tie paši filipīnieši ir kā roboti, kuri pārzina tikai vienu konkrētu darbību, bet, tiklīdz kaut nedaudz jānovirzās no ierastās trases, tā cauri! Pajautājot viņiem vienkāršas lietas, nākas pārliecināties, ka reizēm pietrūkst pat pamatzināšanu. Reiz no kuģa norakstījām kapteiņa otro palīgu, kuram nebija elementāru zināšanu, un man bija aizdomas, ka viņš savu diplomu nopircis.

– Jūrnieku varētu uzskatīt par tādu kā pasaules pilsoni, kurš kuģo pa jūrām un okeāniem, arvien iepazīst jaunas ostas, strādā internacionālā kolektīvā un bieži ir prom no dzimtajām mājām. Vai jūs esat pasaules vai Latvijas pilsonis?

– Pasē rakstīts Latvijas pilsonis, bet vienmēr esmu sevi uzskatījis par pasaules pilsoni, tomēr jāteic, ka pirms valodas referenduma tiešām kļuva par Latvijas pilsoni, jo pieķēru sevi pie domas, ka līdz šim vēl nekad man nebija izpaudušās tik spēcīgas nacionālās jūtas. Kad mana darba specifika ļauj atrasties Latvijā, strādāju Jūras administrācijas Jūrnieku sertificēšanas komisijā un nereti piedzīvoju to, ka gados jauni Latvijas pilsoņi, kuri atnākuši kārtot pārbaudījumus, runā ar mani krievu valodā. Pieņemsim, varu saprast, ka sirmie kapteiņi nav apguvuši latviešu valodu un to arī nekad neiemācīsies, bet jaunie taču demonstrē attieksmi.

– Strādājot zviedru kompānijā, esat apguvis zviedru valodu?

– Saprotu un nedaudz arī runāju zviedru valodā. Biju stingri apņēmies to mācīties, tomēr izjutu tādu kā iekšēju pretestību – vai zviedru valoda ir tā, kas

man nākotnē būs vajadzīga. Tomēr, ja būšu nolēmis palikt Zviedrijā uz ilgāku laiku, noteikti atgriezīšos pie valodas apguves.

– Mieru arvien vēl nedod jautājums: ko tālāk?

– Esmu ļoti svarīgas izvēles priekšā – man jāizlemj, pieņemt vai nepieņemt piedāvājumu strādāt naftas kompānijā par speciālistu, kas koordinē tankkuģu pārbaudes, lai pārliecinātos par attiecīgo kuģu atbilstību kompānijas prasībām par drošiem kravu pārvadājumiem. Darba ritms un dinamika šajā kompānijā ir tiešām iespaidīgi, jo tikai vienas dienas laikā tiek pārbaudīti aptuveni četrsimt kuģu. Vispār sevi varu uzskatīt par laimes lutekli: pats nezinu, kā un kāpēc, bet mani vienmēr sasniedz jauni un interesanti darba piedāvājumi. Reizēm pat baidos, ka tik daudzus piedāvājumus būšu noraidījis, ka likteņa labvēlības

limits būs izsmelts. Tā savulaik bijušais kapteinis mani aicināja strādāt interesantā darbā Londonā, bet tikko biju sācis strādāt kompānijā „Tärntank Rederi AB”, tāpēc sajutos neērti to pamest. Piedevām mana iekšējā balss pretojās vilinošajam piedāvājumam, jo nebiju gatavs pamest Latviju, lai An-



Kompānijas „Tarntank” kuģis.

glijā visu sāktu no nulles. Cilvēkam ir ļoti grūti iziet no savas komforta zonas. Nu jau gadu esmu kompānijas „Tärntank Rederi AB” superintendants, un pašam šķiet, ka šobrīd šis ir pietiekami interesants darbs. Iesākumā bija grūti pierast, jo tagad gadā ir tikai viens atvaļinājuma mēnesis, bet jūrniekiem pēc pusgada jūrā nāk pusgads krastā. Vēl tagad tā īsti sev nespēju formulēt atbildi uz jautājumu, kā ir labāk – strādāt krastā vai jūrā? Ja kāds domā, ka jūrnieku darbs ir neapskaužams, jo viņš ir ilgi prom no mājām, tad es varu teikt, ka ir labi, jo viņš atkal ilgi var būt kopā ar ģimeni, piedevām, strādājot jūrā, mūsdienu tehnoloģijas ļauj sekot visam, kas notiek krastā.

– Teicāt, ka jūsos modusies līdz šim it kā snaudošā nacionālā pašapziņa. Vai esat lepns par savu augstskolu un Latvijas jūrniecību?

– Varu droši teikt, ka lepojos ar to, ka esmu beidzis Latvijas Jūras akadēmiju, jo ieguvu labu izglītību un esmu diplomēts inženieris kuģu vadītājs. Tagad Jūrnieku reģistra kvalifikācijas eksāmeni parāda, ka akadēmijas absolventi nāk ļoti sagatavoti, tu jūti, ka jaunie speciālisti tiešām saprot, par ko runā. Nedaudz sliktāk ir ar Liepājas Jūrniecības koledžas absolventiem, jo viņu zināšanu līmenis reizēm ir zemāks. Kā saka Jūrnieku reģistra vadītājs Spridzāns,

Liepājā it kā viss būtu, tomēr pietrūkst mūsdienās tik nepieciešamās dinamiskas, viss ir kaut kāds sens. Bet, par jūrniecību runājot, tā vien šķiet, ka Latvijā ir tikai lauki un meži, bet jūras ar piecsimt kilometru garu krasta joslu it kā nemaz nebūtu. Piemēram, masu medijos runā par visu, tikai ne par jūrniecību, arī visos citos līmeņos jūrniecību piemin tikai garāmejojot, tāpēc pēdējais laiks uz Latvijas jūrniecību paskatīties tiešām valstiski. Diemžēl joprojām valda padomju laika domāšana un nespēja prognozēt nākotni, tāpēc katra šķietami traka ideja jau saknē tiek iznīcināta, bet bieži vien tieši trakās idejas vēlāk izrādās ģeniāli atklājumi. Savulaik Koreja deklarēja, ka atbalstīs kuģu būvi, un tiešām to darīja, tāpēc tagad Koreja ir viens no vadošajiem spēlētājiem kuģu būves biznesā. Šādi lēmumi jāpieņem un jāisteno valsts līmenī. Par maz ir, piemēram, paziņot, ka Latvijai ir savs kuģu reģistrs, bet jādara pat vairāk nekā iespējams, lai popularizētu kuģu reģistrēšanu zem mūsu valsts karoga. Pirms dažiem gadiem Zviedrijas kuģu īpašnieki pārreģistrēja savus kuģus zem Dānijas karoga. Septiņus vai pat astoņus gadus viņi gaidīja, kad Zviedrijā ieviešis tonnāžas nodokli, tomēr nesagaidīja un meklēja citu reģistru. Latvija toreiz palaida garām Zviedrijas kuģus, jo nebija sagatavots konkrēts un pievilcīgs piedāvājums. Un līdz pat šai dienai Latvija nav sevi prezentējusi un izteikusi publisku aicinājumu – nāciet uz Latvijas Kuģu reģistru! Par maz ir iekļūt Parīzes memoranda baltajā sarakstā, jo vispirms jau nacionālajam kuģu reģistram ir vajadzīgi kuģi. Daudziem no mums, kuri esam Latvijas Jūras akadēmijas absolventi un esam kļuvuši par jūras virsniekiem, kapteiņiem un vecākajiem mehāniķiem, nav vienaldzīga Latvijas jūrniecības nākotne. Mēs tiekamies un spriežam, ko reāli varētu pasākt, lai uzlabotu situāciju Latvijas jūrniecībā, jūrniecības izglītībā, kā attīstīt floti un padarīt pievilcīgu Latvijas Kuģu reģistru. Galvenais ir mainīt iesīkstējušo padomju laika domāšanu, daudzas lietas kārtot vieglāk un vienkāršāk, izmantot katru iespēju, lai lobētu mūsu valsts intereses. Jūras virsnieku lielais ieguvums ir tas, ka mēs spējam uz daudziem jautājumiem paskatīties no cita skatu punkta, izejot ārpus Latvijas šaurajiem rāmjiem. Iespēju tiešām ir daudz, un mums jāprot kaut daļu no tām izmantot!■

Anita Freiberga

SIEVIETE JŪRĀ

2007. gadā izdevniecība AGB laida klajā Lindas Grīnlo grāmatu „Izsalkušais okeāns. Zobenzivju zvejas kuģa kapteines reiss”. Linda Grīnlo, zvejas kuģa kapteine, ko laikraksts „Boston Magazine” nodēvējis par intriģējošāko sievieti pasaulē, ar savu stāstu atspēko pieņēmumu, ka sievietē uz kuģa nes nelaimi, jo tieši vīrieši ne vienmēr esot gluži uzticami komandas locekļi. Grīnlo ir intriģējoša ar to, ka, iespējams, ir vienīgā sievietē pasaulē, kas strādājusi par zobenzivju zvejas kuģa kapteini.

Dzimumu attiecību jautājums Grīnlo autobiogrāfiskajā grāmatā „Izsalkušais okeāns” nereti aktualizējas jautājumā: Kas viņa ir – zvejniece vai zvejnieks? Kad kāds viņu uzrunā par zvejnieci, *jūras vilcene* atbild: „Es ienīstu šo terminu un nespēju saprast, kāpēc cilvēki domā, ka jūtīšos aizvainota, ja mani nosauks par zvejnieku. Vārdnīcā taču nav vārda zvejniece. Es sevi redzu kā sievieti un zvejnieku, nevis zvejnieci, un, ja kas, tad esmu trīsdesmit septiņus gadus veca draiskule.” Neskatoties uz komandas vīru *mačo* instinktu pārņemto uztveri, viņiem Grīnlo ir jāuzrunā nekā citādi kā vien *master*.

Grīnlo izstudējusi tirgziņības un nav nonākusi jūrā, lai kādām kaut ko pierādītu. „Esmu svētlaimīga un vienreizējas bērnības produkts... Būdama mazs bērns, es ar visu sirdi ticēju mātes un tēva vārdiem, ka es ar savu dzīvi varu darīt visu, kas man patīk, un kļūt, par ko es gribu.” Pirmo reizi Grīnlo kļūst pazīstama nevis ar savu grāmatu, bet kā tēls Sebastjana Jungera dokumentālajā bestsellerā „Perfektā vētra” par kāda kuģa bojāeju.

360 GRĀDI NEKĀ

„Ikvienam, kurš kādu laiku pavadījis ūdeņos, ir stāsts,” kādā intervijā atzīst Grīnlo. „Izsalkušajā okeānā” ir teju viss, ko lasītājs sagaida no jūras stāsta – grūti savaldāma komanda, nežēlīgi laika apstākļi, *niķīgs* ekipējums, pārāk maz zivju un drausmīga rutīna. „Būt sievietei nav liela lieta,” Grīnlo atkal un atkal atgriežas pie šīs tēmas. „Es nekad neesmu saskārusies ar problēmām kuģošanā vien tāpēc, ka esmu sievietē.” Viņu tiešām respektē. Kad kāds komandas biedrs savu melnādaino biedru nosauc par *nigeru*, incidenta liecinieks nekaivējoties vēršas pie kapteines, lai viņa iejaucas.

Taču, visticamāk, tas ir Grīnlo raksturs un nepieciešamība sadzīvot, kas palīdz noturēt komandu vismaz šķietamā psiholoģiskā līdzsvarā. Pat incidentu, kas draud izvērsties par kautiņu, Grīnlo uztver bez histērijas: „Var saprast, ka seši izmocīti cilvēki, kuri trīsdesmit dienas redz tikai cits citu, ļaunas temperamenta uzliesmojumam un pēkšņiem dūru sitieniem. Tā gadās.”

„Bija tumša nakts un luminiscence uzvirvoja tikai tad, kad kuģis samaisīja ūdens virsmu, tie bija viegli un spoži zvaigžņu krāsas atspīdumi. Es nekad neesmu zinājis šā fenomena zinātnisko skaidrojumu un vienkārši priecājos, ka varu to novērot. Kad skatos šajā neizskaidrojamajā dabas fenomenā, man nevajag saprast matemātiskas formulas un ķīmiskas reakcijas. Lai novērtētu skaistumu, varbūt tieši nesaprašana ir tā, kas uztur manu godbijību.”

Savā darbā viņa smeļ par *vecā kaluma* zvejnieku gudrībām: „Kad pirmo reizi sāku zvejot, daži rūdīti veterāni pārlicināja mani, ka spēj pareģot laiku, nelietojot nekādu elektroniku. Kaulu laušana un sāpes bieži apsteidz tuvojošos zema atmosfēras spiediena apgabalus. Ja plecā uzliesmo artrīts vai arī putni ap kuģi uzvedas divaini, tad tik gatavojies pamatīgām vēja brāzmām... Tomēr, kad likmes ir augstas un tām var būt smagas sekas, pat visracionālākie no mums ievēros rituālus – katram gadījumam, ja nu tomēr tajos ir patiesība.”

Piemēram, uz kuģa, kur Grīnlo strādā, ne ar pušplēstu vārdu nedrīkst pieminēt cūkas. Pati Grīnlo aizliegumu pieņem vien formāli, turpretim vārds „banāns” viņai ir pilnīgs tabu.

Stāvot uz klāja, cigaretes dūmu un sīpolu smaržas mākonis bieži vien ir vienīgais, kas liecina par cilvēcisko drāmu zem klāja. Brīdinošāks ir skats apkārt. „Skatoties uz priekšu, nevarēju atšķirt, kur beidzās okeāns un kur sākās debesis. Reizēm tā bija baisa sajūta. Visapkārt kuģim – 360 grādi zila nekā. Un tomēr, iespējams, visnožēlojamākie ir tie ļautiņi, kuri zvejo aiz nepieciešamības, nevis aiz mīlestības pret jūru un dzīvi uz tās.” ■

SIEVIŠĶĪGAIS KOMANDTILTIŅŠ

Kāda meitene Baiba uzdod jautājumu: „Vai Latvijas Jūras akadēmijā var iegūt loča izglītību? Un cik ilgi jāmacās?” Uz savu jautājumu viņa saņem atbildi: „Sveicināta, Baiba! Man prieks par Jūsu profesijas izvēli, taču kļūt par loci nav tik vienkārši. Tā nav profesija, tas vairāk ir tituls, un, lai to iegūtu, vispirms ir jākļūst par kuģu kapteini, tad kādu laiku jānostrādā jūrā šajā amatā, un tikai tad var sākt lūkoties loču dienesta virzienā. Plašāk par to var izlasīt „Noteikumos par ločiem”. Taču gribu tūlīt bridināt, ka tas nav viegli sasniedzams mērķis, un, lai cik bēdīgi tas būtu, vēl grūtāk to ir izdarīt meitenēm. Bet, ja ir milzīga uzņēmība un vēlēšanās, tad arī meitenes to noteikti var sasniegt. Veiksmi!”

Pavisam nesenā pagātnē sievietei bija nereāli kļūt par kuģa virsnieci, kur nu vēl par kapteini. Viens no jūrnieku ticējumiem vēsta, ka sieviete uz kuģa nes nelaimi, bet mūsdienās šis kādreiz tik populārais teiciens it kā zaudējis reālo pamatu, jo tagad salīdzinoši daudzas jaunas meitenes izvēlas vēl nesen tik vīrišķīgo jūrnieka amatu. Sarežģītajā ceļā uz nosprausto mērķi meitenēm palīdz arī starptautiskā jūrniecības likumdošana, kas apliecina, ka vecie laiki, kad labus speciālistus vispirms sašķiroja pēc dzimumiem un vīrietis gandrīz vienmēr bija vinnētājs, palikuši pagātnē. Tomēr vēl arvien dzirdams jautājums: „Vai tad nebija citas augstskolas, kur mācīties?”, uz ko meitenes parasti atbild, ka laiki ir mainījušies un viņas var mācīties to, kas pašām vislabāk patik.

Ticējuma skaidrojums. Starp ticējumiem, kas minami saistībā ar jūrniekiem, kā pirmais pieminams ticējums, ka sieviete uz kuģa nes nelaimi. To skaidro ar sieviešu fiziskajām un emocionālajām īpašībām, kas skarbos kuģošanas vai darba apstākļos varētu traucēt. Sieviešu klātbūtne uz kuģa novērstu vīriešu uzmanību no svarīgākā, veicinātu netikumus un citādi kavētu pienākumu izpildi. Un vēl jāpiebilst, ka angļu valodā par kuģi runā sieviešu dzimtē – *she* (viņa), un tas nozīmē, ka diezin vai sieviete (kuģis) vēlētos pakļauties otrai sievietei (virsniecei).

Ideju, ka akadēmijā varētu uzņemt arī sievietes, 1991. gadā rektoram Jānim Bērziņam *piespēlēja* zviedru kolēģi. Eiropas valstu jūrniecības sabiedrība jau tad par sievieti uz kuģa nešausminājās un neuzskatīja to par kaut ko šokējošu un nepieņemamu. Īpaši pozitīva attieksme pret sievieti, kura strādā uz kuģa, bija Skandināvijā, kur salīdzinoši daudz sieviešu ir arī kuģu kapteiņes. Bijušajā PSRS attieksme pret sievietēm uz kuģa bija noraidoša. Protams, bija arī izņēmumi – ja meitene bija neatlaidīga un nepiekāpīga, tā savu panāca. Bet par



LJA izlaidums 2011. gada janvārī. No kreisās: Ilze Stelpa, Darja Andrejeva un Dace Šteinerte.

tādām sievietēm tika stāstīti dažādi ar negatīvu pieskaņu iekrāsoti pastāsti. Cienijama vecuma jūrnieki gan atceras, ka padomju laikos klīdušas gluži vai leģendas par kādu Krievijas flotes kapteini sievieti, kura pēc savām manierēm un uzvedības vairāk tomēr atgādinājusi vīrieti: izturējusies un gērbusies vīrišķīgi, rupji lamājusies, smēķējusi, dzērusi šņabi no tējas glāzēm un splāvusi caur zobiem.

Eiropa jau sen bija iepazinusi demokrātiju, kad Latvija tikai sāka mācīties demokrātijas pamatskolā. To apliecina mūsu jaunāko laiku vēsture. Kad 1994. gada akadēmijā kuģu vadīšanas specialitātē sāka uzņemt arī meitenes, bija noteikta piecpadsmit procentu barjera – 20 studentu grupā nedrīkstēja būt vairāk par trim meitenēm. Rektors Bērziņš tolaik šādus uzņemšanas ierobežojumus skaidroja ar objektīviem apstākļiem – darbs jūrā ir fiziski smags, tāpēc diez vai meitenēm tā vajadzētu rauties uz jūru. Ģimene un bērni, lūk, istā vieta sievietēm.

1995. gadā izdarītie labojumi Starptautiskajā jūrnieku diplomēšanas konvencijā noteica, ka visos jūrniecības sektoros vīriešiem un sievietēm ir vienlīdzīgas profesionālās tiesības, tāpēc nākamo gadu laikā meiteņu skaits akadēmijā nedaudz pieauga, piemēram, 2003. gadā no 450 studentiem jau 26 bija meitenes. Gadiem ejot, akadēmijas mācību spēkiem nācās atzīt, ka akadēmija par meitenēm saņem tikai vislabākās atsauksmes gan prakses laikā, gan arī jau pēc augstskolas absolvēšanas. „Meitenes strādā par stūrmanēm un liek lietā visas savas labās sievišķīgās īpašības – precizitāti, akurātumu,” ne bez



2008. gada augusts. „Latvijas kuģniecības” kuģis „Kurzeme”
Dānijas šaurumos ar loci un „Kruzenšternu” fonā.

Iepnema par meitenēm saka J. Bērziņš.

Tomēr LJA studentu pašpārvalde daudzus gadus cīnījās pret sieviešu diskrimināciju uzņemšanas noteikumos, jo uzskatīja, ka katram pašam jāizlemj, vai konkrētā studiju programma un darbs ir viņam atbilstošs, vai ne. Pasaulē kuģošanas kompānijās ir ievērojams pieprasījums pēc jūras virsniekiem, arī stūrmaņiem, un Latvijas Jūras akadēmijas diploms paver

karjeras iespējas, protams, ja vien jaunais speciālists var sevi pierādīt darbā. Tomēr meitenēm jāsaprotas ar kādu būtisku ierobežojumu: dažas kuģošanas kompānijas joprojām uztur spēkā nosacījumu – meitenes nepieņem ne praksē, ne darbā.

Lai gan meitenes var pierādīt, ka ir spējīgas veikt uzticētos darbus un tādējādi lielā mērā mainīt vīriešu attieksmi, tomēr daudzas, ar kurām nācies sarunāties, atzīst, ka visvairāk aizvairo tieši attieksme un nevienlīdzīgā starta pozīcija. Kaut vai meklējot pirmās prakses vietu, pirmajiem to izdodas atrast puisiem, un tikai tāpēc, ka viņi ir puisi. Ne sevišķi patīkams ir vīriešu redzējums par sievietes vietu mūsdienu sabiedrībā, daudzi jo daudzi vīrieši arī 21. gadsimta sievieti redzētu tikai pie ģimenes pavarda, bet darbs jūrā būtu pēdējais, par ko tai vajadzētu sapņot. Tomēr meitenes, kuras mācās kopā ar puisiem, strādā ostā vai brauc jūrā, atzīst, ka mācību laikā zēnus un arī kuģa komandas kolēģus disciplinē sievietes klātbūtne: viņi kļūst pieklājīgāki savos izteicienos un vairāk seko savam ārējam izskatam.

MEITENES UN JŪRA

Tikties ar Latvijas Jūras akadēmijas 2011. gada kuģu vadītāju specialitātes absolventēm Ilzi Stelpu, Daci Šteinerti un Darju Andrejevu mani pamudināja ilggadējā LJA prorektora vietniece, tagad pasniedzēja un Latvijas Jūras administrācijas vecākā referente Ģertrūde Aniņa. „Ja gribi rakstīt par sievietēm jūrā, jurniecības izglītību un jurniecības lietām Latvijā, tev noteikti vajadzētu parunāties ar Ilzi, Daci un Darju! Viņas ir ļoti labas meitenes: gudras, zinošas

un principiālas!" Ģertrūdes nosauktie meiteņu vārdi nez kāpēc šķita pazīstami, bet tad atcerējos, ka Daces un Ilzes vēl studiju laikā izstrādātie zinātniskie pētījumi par ledus situāciju Baltijas jūrā un jahtu ostām Latvijā tika publicēti iepriekšējās gadagrāmatās, savukārt Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns lepojās, ka viņam jūrniece kompetences novērtēšanas nodaļai izdevies piesaistīt ļoti talantīgu un zinošu jauno speciālisti – Darju Andrejevu.

Ar Ilzi, Daci un Darju satikāmies Andrejostas jahtkluba izremontētajā krodziņā „Eksports”, kur, pilnīgi negaidot, mums pievienojās LJA pasniedzējs Georgs Kuklis-Rošmanis. Viņš tiešām bija priecīgi pārsteigts redzēt savas bijušās studentes, no kurām divas – Ilzi un Daci – krastā satikt nav nemaz tik liela iespēja, jo viņas abas strādā jūrā. Par savām studentēm viņš teica pašus labākos vārdus: „Esmu pasniedzējs un cilvēks ar lielu pieredzi, tāpēc kā profesionālis varu apgalvot, ka šīm meitenēm ir visas dotības, lai kļūtu par kuģu kapteinēm. Viņām ir kolosāla sabiedriskā aktivitāte, raksturs, mērķtiecība un labas zināšanas. Es ļoti lepojos ar Ilzi, Daci un Darju, viņas ir vienas no labākajām studentēm, kādas man ir bijušas! Novēlu – tā turpināt!”

Nav šaubu, ka meitenes tiešām katra savu mērķi sasniegs, bet vispirms uzdevu jautājumu par iesākumu: kāds tas bija un kāpēc šāda izvēle? Tradicionālais jautājums, kas vienmēr tiek uzdots meitenēm: kāpēc izvēlēta tik vīrišķīga profesija – jūras virsnieks, kuģu vadītājs? „Ak, tikai ne to!” vienā balsī sauc Ilze, Dace un Darja, kuras uz Latvijas Jūras akadēmiju atnākušas katra pa savu ceļu, katra savu iemeslu dēļ un motīvu vadīta. Dace atceras, ka viņu iespaidojis kāds raksts laikrakstā, kurā meitene, kuģa stūrmane, stāstījusi par jūras romantiku. „Es to jūras romantiku tik ļoti spilgti iztēlojos, ka sapratu – man vajag to romantiku! Toreiz biju sev izvirzījusi mērķi vai nu doties uz Valmieru studēt tūrisma, vai arī mācīties Jūras akadēmijā. Iestājos akadēmijā.” Sarunas gaitā Dace atzīst, ka tagad vēlētos studēt un iegūt vēl kādu bakalaura grādu, piemēram, Sporta akadēmijā. Dace sporto, viņa ir Latvijas čempione diskā mešanā un godalgoto vietu ieguvēja lodes grūšanā.

Ilze uz LJA atnāca, jau pabeigusi Vidzemes augstskolu, kur bija ieguvusi tūrisma speciālistes bakalaura grādu. Viņas diplomdarba tēma bija „Krišjāņa Valdemāra dzīves nozīmīgāko vietu Latvijā izmantošana tūrismā”. Tas bija divus gadus ilgs darbs, un diplomdarba temats tika izvēlēts, lai iepazīstinātu ar Krišjāņa Valdemāra devumu Latvijas attīstībā. Ilze teic, ka uz Jūras akadēmiju nākusi mērķtiecīgi, jo viņas dabā nav sēdēt birojā, kur nu vēl sieviešu kolektīvā. „Tas nav priekš manis!” Arī tēvs atzinīgi novērtējis meitas izvēli. Ilze tāpat kā Dace domā par tālāku izglītošanos, studējot maģistrantūrā, un vēlas uzrakstīt grāmatu, pie kuras darbs aizsācies jau Jūras akadēmijas studentu zinātniskajā biedrībā, kuras prezidente viņa bija studiju gados.



Ilze Stelpa uz ledlauža „Varma”.

Darja Jūras akadēmiju izvēlējās apstākļu sakritības dēļ. Kad 9. klasē kopā ar klasesbiedriem pildīja atbilstošākā amata testu, viņai vislabāk derēja tieši šī augstskola, jo tā laika mīļākie priekšmeti bijuši matemātika un fizika. Vidusskolas laikā Darja tikai smējusies, ka būs jūrniece, tomēr interesi par šo profesiju neizrādīja, jo bija nolēmusi studēt arhitektūru. Jūras akadēmija palika kā rezerves variants, bet, netikusi arhitektos un saņēmusi mammas atbalstu, Darja iesniedza dokumentus jūrniekos. Jūras akadēmiju viņa absolvēja kā kursa labākā studente un saņēma zelta pulksteni.

STUDIJAS

Tajā gadā akadēmijā kuģu vadītājos uzņēma 70 studentu, no iesācējiem līdz uzvarai palika 43, arī visas septiņas meitenes. Daudzi puisi izstājās, jo tiem pietrūka mērķtiecības un izturības. Iesākumā grupas puisi skeptiski skatījās uz to, ka kopā ar viņiem mācās meitenes. Nu, labi, vēl skolā, bet ko viņas darīs jūrā?! Taču vēlāk saprata, ka ir lietas, kas meitenēm padodas labāk nekā puisiem. Akadēmijā ir grūti priekšmeti, piemēram, kuģu teorija, fizika, kas vienādi sagādā problēmas gan puisiem, gan meitenēm.

Par meiteņu labajām sekmēm liecina šāds, nu jau vēsturē ierakstāms fakts: Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas un Latvijas Izglītības fonda mērķprogrammas „Izglītībai, zinātnei un kultūrai” 2010. gada rudens semestra stipendiāti bija Jūras transporta nodaļas Kuģu vadīšanas programmas 5. kursa studente

Darja Andrejeva „Cilvēka faktora ietekmes mazināšana, ieviešot automatisko sistēmu kuģa sadursmes novēršanai”, Jūras transporta nodaļas Kuģu vadīšanas programmas 5. kursa studente Ilze Stelpa „Ziemeļu kuģu ceļa izmantošana jūrniecībā un ar to saistītie aspekti” un Jūras transporta nodaļas Kuģu vadīšanas programmas 5. kursa studente Dace Šteinerte „Jūras negadījumi, kuros iesaistīti loči”.

Bet, runājot par mācībām akadēmijā, visas atzīst, ka tas ir ļoti sāpīgs jautājums un studiju programmās daudzas lietas būtu jāmaina.

Darja: „Esam pateicīgas tiem pasniedzējiem, kuri patiešām savas zināšanas deva mums, bet kopumā akadēmijai būtu ļoti jāmainās, jo izglītības sistēmai vajadzētu kļūt daudz praktiskākai. Būtu nepieciešami treniņi, lai studenti iespējami daudz praktisku zināšanu spētu saprast un apgūt mācību procesa laikā, kā saka, lai varētu reāli apskatīt to, kas viņus sagaida jūrā. Citādi jāpiedzīvo tas, ko piedzīvo ikviens kadets, kurš nonāk pirmajā praksē uz kuģa, kur viņam saka: tagad aizmirsti, ko esi mācījies akadēmijā, te sākas īstais darbs!

Un ļoti svarīgi, lai pasniedzēji būtu praktiķi, kuri spētu savās praktiskajās zināšanās dalīties ar studentiem. Teorētiskās zināšanas ir tikai daļa no visa tā, kas jāapgūst mācību procesā. Tagad, strādājot Jūrnieku reģistra kompetences novērtēšanas nodaļā, es ļoti labi redzu, kāds zināšanu līmenis ir mūsu absolventiem, tāpēc varu teikt, ka tas nav visai iepriecinošs.”

Ilze: „Studiju laikā lielākās problēmas bija ar jūras praksēm, jo nebija prakses plānotāja, un tā vien šķita, ka neviens arī nav ieinteresēts sakārtot sistēmu. Mēs neesam vienīgās, kurām šāda nesakārtotība liekas nepieļaujama, varat jautāt jebkuram 2011. gada

izlaiduma absolventam, un viņš pateiks tieši to pašu. No vairāk nekā četrdesmit akadēmijas beidzējiem tikai seši bijām ieguvuši pilnu jūras cenzu un varējām strādāt virsnieka amatā. Pārējie akadēmijas absolventi kā matroži nonāca darba tirgū vienā līmenī ar studentiem, kuri vēl tikai meklēja prakses vietas.”

Darja: „2012. gadā ir tieši tāda pati situācija.”

Dace: „Ļoti atšķiras pasniedzēji praktiķi no teorētiķiem. Piemēram, pasniedzējs Gunārs Šteinerts kā jūrniecības nozares speciālists lieliski spēj iedot praktiskās iemaņas, savienojot tās ar teorētiskajām zināšanām, tāpēc studiju laikā mēs daudzus jautājumus kārtojām tieši ar Šteinertu.”



Ilze Stelpa kadetes darbos.

Ilze: „Pēc otrā kursa pirmajā jūras praksē man šķita – ārpriests! Kas tad man vispār akadēmijā ir mācīts, ja es neko nesaprotu, kas uz tā kuģa notiek! Teorijai, ko mēs divus gadus bijām mācījušies, nebija pilnīgi nekādas sasaistes ar tām zināšanām, kas nepieciešamas darbā uz kuģa. Pilnīgi kaut kas cits! Jā, 3. kursā sākās mācības, kas tiešām topošajiem jūrniekiem ir nepieciešamas.”

PRAKSE

Patiesībā cilvēki krastā neko nezina par dzīvi un darbu jūrā. Kā gan, būdami sauszemes žurkas, viņi to varētu zināt, tāpēc tieši pirmā prakse lielā mērā ir tā, kas pasaka, ir vai nav cilvēks psiholoģiski piemērots darbam jūrā. Ilze gan piebilst, ka bieži vien pirmā prakse ir tik grūta, ka tas tomēr nav īstais rādītājs, tāpēc jāiztur līdz otrajai praksei, kad jaunais speciālists jau spēj citādāk paskatīties uz jūru. „Piedevām liela loma ir kuģa komandai, un tā nu gan ir tīrā veiksmes spēle. Esmu dzirdējusi, ka daudzi puīši pirmajā jūras praksē lielāko daļu laika pavada virtuvē, kur reizēm aiz garlaicības sāk sarunāties ar kartupeļiem.”

Dace: „Nezinu, varbūt tādas prakses attiecas tikai uz puīšiem, jo man neko tādu nav nācies piedzīvot.” Viņai piekrīt Darja: „Arī man nav tādas pieredzes. Kad ierados pirmajā praksē, tūlīt pateicu, ka mācos par kuģu vadītāju, tāpēc prakses laikā mana vieta nav virtuvē. Virtuvē nostrādāju tikai pāris dienas, bet visu pārējo laiku biju uz tiltiņa, daudz laika pavadīju uz klāja, lai sīkumos iepazītu un izprastu klāja darbu, jo kapteiņa trešais palīgs, par ko mums jāklūst pēc augstskolas beigšanas, ir atbildīgs par klāja komandu un klāja darba organizēšanu.” Ilze atzīst, ka viņai prakses laikā ir nācies strādāt arī kambīzē, bet tas piederot pie lietās.

Dace: „Protams, ka prakses laikā visiem jaunajiem iespējami vairāk gribas stāvēt uz tiltiņa, bet es ļoti daudz laika pavadīju uz klāja. Bocmanis bija vienkārši fantastisks, viņš mīlēja savu darbu un kuģi un, redzot, ka arī man acis deg, pamatīgi ierādīja visus sīkumus un tik daudz ko iemācīja. Praksi izgāju uz „Latvijas kuģniecības” kuģa „Piltene”, un arī tagad strādāju uz LK kuģa „Kolka”. Pēdējā jūras praksē kapteinis man nāca pretim, un es divus mēnešus biju tikai uz tiltiņa. Čīfs gan centās mani dabūt uz klāja, bet kapteinis vienmēr nolika atpakaļ uz tiltiņa. Bet, par puīšiem runājot, varu teikt, ka praksē biju kopā ar savu kursabiedru, kurš bija īsts mammas luteklītis, tāpēc viņam, nabadziņam, gan negāja viegli un daudz ko nācās iemācīties. Es, piemēram, viņam mācīju, kā izgriezt lupatu. Nezinu, ko viņš tālāk darīs, varbūt jūras prakse viņam bija svētīga, jo lika saprast, ka ir lietās, ko neviens tavā vietā nedarīs. Vispār jau jūra necieš mikstus cilvēkus. Ko tu ar tādiem iesāksi!”

LJA pasniedzējs Georgs Kuklis-Rošmanis: „Pēc ceturtā kursa otrās jūras prakses veselības stāvokļa un citu iemeslu dēļ tika norakstīti vairāki kadeti. Puīšiem laikam jau tomēr ir nepieciešams armijas rūdījums, jo tā ir viņu izturības un vīrišķības skola. Tas ir fakts, ka tagad puīši aug pārāk mīksti, savu

mammu aprūpēti, bet vīriešiem ir nepieciešama izturība. Prieks skatīties uz tiem kadetiem, kuri dien flotē. Kad viņi sāk studēt, tie ir tikai puisi, bet pēc gadiem jau kļuvuši par jūras virsniekiem ar labu stāju un psiholoģisko sagatavotību. Lūk, tādiem jābūt visiem jūrniekiem, jo jūra tiešām mīkstos noraksta!”

NOŠKIRTĪBA

Nosvērtība un stipri nervi ir galvenais, kas nepieciešams, lai sieviete uz kuģa varētu izturēt garos mēnešus jūrā. Latvieši, krievi, baltkrievi, ukraiņi, filipīnieši, vēl citu tautību cilvēki, kuriem reizēm pa pusgadam jāstrādā slēgtā vidē. Pusgads – tas nav maz, tāpēc nav nekas pārsteidzošs, ja uz kuģa notiek rīvēšanās. Manas sarunu biedres atzīst, ka visgrūtāk ir pārciest ilgo nošķirtību no krasta un atrast kolēģus, kuriem patiešām var uzticēties.

Darja: „No Pēterburgas uz Brazīliju gājām trīs nedēļas. Tas ir garš un nomācošs pārgājiens, kuram piedevām nāk klāt psiholoģiskā nomāktība, ja nav, ar ko parunāt. Uz kuģa vispirms jau ir jāsaprot, ar ko un ko tu vari runāt. Tomēr šādos apstākļos cilvēks var iegūt arī zināmu dzīves skolu: vairākus mēnešus diendienā esot kopā ar vieniem un tiem pašiem cilvēkiem, tu sāc gan sevi, gan arī citus labāk izprast.”

Dace saka, ka viņas uzticības personas bijuši tie, kuri vecāki par septiņdesmit. Izrādās, flotē tādu netrūkst. Darja piebilst: „Taisnība, arī es runājos un kafiju dzēru kopā ar vecāko mehāniķi, ko uz kuģa pieņemts saukt par *gedu*, un viņš man tiešām bija kā vectētiņš.”

Ilze: „Pēdējo reizi jūrā nostrādāju sešus mēnešus. Lai gan teorētiski reisam nevajadzētu būt ilgākam par četriem mēnešiem, reālajā dzīvē viss ir savādāk. Man tas īstais grūtums un nošķirtības sajūta uznāk pēc kādiem



2010. gada janvāris. „Latvijas kuģniecības” kuģis „Kolka” ceļā no Kanādas uz ASV. Ir salta ziemas diena, bet kadeta pienākumi tik un tā jāpilda un klājs jātīra.



2010. gada jūlijs. „Latvijas kuģniecības” kuģis „Kolka”. Kuģim salūzusi stūre, un tas ielikts peldošajā dokā Grieķijā.

četrarpus mēnešiem. Kļūst grūti sevi uzturēt fiziskā formā, nevar izgulēties, sākas nogurums, viss sāk kaitināt un nepatikt. Pats jūti, ka kļūsti neadekvāts un nespēj labi izturēties pret pārējiem cilvēkiem. Ārā nāk neizskaidrojamas dusmas. Labi, ja tādās reizēs nomainās ekipāža, parādās jaunas sejas, nāk jauna informācija, tad dzīve uz mirkli šķiet kļuvusi ja ne labāka, tad savādāka. Tomēr man vissvarīgāk ir zināt, ka noteiktā laikā mani norakstīs, jo



mana dzīve nav tikai darbs jūrā, tikpat nozīmīgs man ir arī laiks krastā. Nauda, protams, ir svarīgs faktors, bet tai tomēr nav pati noteicošākā loma kontrakta parakstīšanas brīdī. Ja man piedāvātu trīs mēnešu reisu ar zemāku algu vai četru ar lielāku algu, es noteikti izvēlētos pirmo variantu."



Darja Andrejeva uz kuģa „Puze”.

Dace: „Man lūzums iestājas jau pēc trim mēnešiem. Iesākumā tu visu dari ar milzīgu entuziasmu, bet piektā mēneša laikā izdari vairs tikai pašu minimumu. Tu pats sāc sev nepatikt un saproti, ka īstenībā tas nemaz neesi tu. Savukārt, kad uzzini, ka dosies mājās, vari izdarīt pilnīgi visu. „Latvijas kuģniecība” ir ļoti laba kompānija, jo cenšas ievērot līgumā noteikto grafiku. Tomēr jāteic, ka tankkuģiem ir visai grūti paredzēt maršrutu, jo reisi katru reizi

ir savādāki. Pavisam citādāk ir ar lielajiem gāzvedējiem, kuri pārsvarā kursē noteiktās līnijās. Es labprāt būtu strādājusi uz gāzvedējiem, bet tā iznāca, ka prakses laikā strādāju uz tankkuģa, man laimējās ar ļoti labu apkalpi, apkārt bija lieliski cilvēki, bija ļoti labs tiltiņš, un man iepatikās. Piedevām LK ir pre-timnākoša kompānija, kas, piemēram, apmaksā nepieciešamos kursus. Ļoti svarīgi, ja tu jūti, ka tevi profesionālajā ziņā novērtē. Kā jau teicu, man bija lieliska komanda, viņi mani bija paslavējuši superintendentam, kas nozīmē, ka viņi ir saistījuši ar mani cerības par turpmāko sadarbību, un tas ir ļoti patīkami. Bet, ja kompānija ir nākusi man pretim, tad es nevaru atļauties pievilt un nonicināt viņu labo attieksmi, nevaru aizcirst durvis un teikt, ka tagad eju meklēt kaut ko labāku. Strādājot kuģniecībā, tieši tāpat kā jebkurā citā kompānijā svarīgi ir nokļūt uz laba kuģa, kopā ar labu komandu, bet pats svarīgākais, lai būtu labs kapteinis."

KAPTEINIS

Šķiet, uz jautājumu, kas ir labs kapteinis, meitenēm atbilde jau ir sagatavota. Patiesībā viņām nekas nav jāizdomā, vien jādalās piedzīvotajā, novērotajā un iegūtajās atziņās. Kapteinim vajagot būt zinošam, izturētam, mierīgam, adekvātam. Kapteiņa stress uzdzen stresu visai apkalpei, un no tā, kā kapteinis sevi turēs un vadīs procesus, būs atkarīgs pilnīgi viss, kas uz kuģa notiks. Uz kuģa viss notiek it kā trijos līmeņos – tiltnīš, klājs un mašintelpa, kur katrs dara savu darbu, un pats svarīgākais, lai viss, kas notiek šajos līmeņos, būtu savstarpēji saskaņots. Kā saka, kapteiņa komandas neapspriež, bet izpilda.

Ilze uzskata, ka kapteinim ir jāspēj prognozēt situācijas un savlaicīgi rīkoties. Vissaspringtākā atmosfēra parasti esot pirms ekipāžas maiņas, tad visi īleni lienot no maisa laukā. Kapteiņi mēdz būt dažādi. Ir profesionāli un patiesi kapteiņa vārda cienīgi, bet ir arī tādi, kas nepazīst morālās vērtības. Ir pat piedzīvoti kautiņi uz kapteiņa tiltnīša. Darja piebilst, ka tad, ja kapteinis, piemēram, piever acis uz to, ka piedzēries matrozis uz klāja mēģina imitēt darbu, skaidrs, ka uz kuģa kārtības nebūs.

Pēdējā laikā esot vērojama paaudžu maiņa, flotē ienāk jauni kapteiņi, kuriem ir ap trīsdesmit. Viņi nāk ar pilnīgi citu stāju un atbildību, nekā tas ir daudziem vecajiem kapteiņiem.

Dace: „Cilvēks var iegūt ļoti labu izglītību visprestīžākajā augstskolā, bet tas vēl nav garants, ka viņš kļūs arī par labu kapteini. Tur ir jābūt vēl kaut kam vairāk. Par kapteini ir jāpiedzimst.”

DZIMUMA ĪPATNĪBAS

Nav jau nekāds jaunatklājums, ka sievietes un vīrieši ir no dažādām planētām. Ja jau uz cietzemes, kur vīriešu un sieviešu skaitliskais sastāvs ir gandrīz vienāds, mēdz gadīties dažādi, nav grūti iedomāties, kādas situācijas var rasties, kad uz kuģa ir tikai viena sieviete. Viņai nekas cits neatliek, kā vien no pašas pirmās dienas prast sevi pareizi nostādīt.

Kāpēc valda uzskats, ka sieviete uz kuģa nes nelaimi? Droši vien tāpēc, ka tur ir tik daudz vīriešu, kuri nespēj normāli funkcionēt, kad ierauga pretējā dzimuma pārstāvi, jo instinkti izrādās spēcīgāki par saprātu. *Female*. Tā vīrieši uz kuģa mēdzot saukt dailā dzimuma pārstāves.

Kāds jūras virsnieks teica, ka viņam bijusi tā nelaime strādāt kopā ar *female* virsnieku. Labi, ka bijis rangu augstāk, bet, atceroties piedzīvoto, vēl tagad gribošies sulīgi lamāties. Nē! Sievietēm uz jūras neesot ko meklēt! Vēl kāds cits atzina, ka labākais veids, kā bojāt savu karjeru, ir uzsākt attiecības ar *female* uz kuģa. To, ka dienesta romāns uz kuģa nav tā labākā lieta ne tiem, starp kuriem tas pastāv, ne apkārtējiem, kas pret savu gribu kļūst par tā lieciniekiem, atzīst pilnīgi visi. Bet kāds cienījama vecuma jūras vilks teica: „Cik patīkami ir kaut vai pasēdēt sievietes klātbūtnē! Apnīcis diendienā veselu pusgadu uz tiem večiem vien skatīties!”

Kā vēsta ziņu portāls „News.smh.com.au”, Austrālijas flotes kuģa komanda spodrināja savu *mačo* prasmi, izmantojot kuģa apkalpes daiļo dzimumu. Austrālijas Aizsardzības ministrija bija šokā, kad uzzināja par kravas kuģa „Success” sadzīves pikantērijām. Kuģa apkalpes vīrieši bija izveidojuši seksa sacensības ar naudas likmēm un balvām. Katru sievieti, kas sāka darbu uz šā kuģa, lika uzskaitē īpašā žurnālā, kur tai tika noteikta cena. Jūrnieks, kas ieguva jaunās dāmas labvēlību, no pārējiem saņēma likmēs noteikto summu. Paaugstinātas likmes tika noteiktas par seksu neparastā vietā, par seksu ar sievieti oficiēri vai lesbieti. Sacensības tika atklātas, kad kuģis bija piestājis Singapūras ostā. Kapteinis jūrniekus nekavējoties norakstīja no kuģa un lika tiem atgriezties Austrālijā. „Success” komandā ir 220 darbinieku – gan sievietes, gan vīrieši.

Ilze: „No visām trim man dzimuma dēļ laikam nācies ciest visvairāk. Reisa laikā ar kapteini nepieļāvu nekādus hi-hi, ha-ha, un tas dārgi maksāja, jo kapteinis man uzrakstīja tādu raksturojumu, ka es joprojām esmu par to šokā. Pirmo reizi esot amatā, savā darbā pieļāvu kļūdas, un to arī nenoliedzu, tomēr par pieļautajām kļūdām nebiju pelnījusi tik sliktu novērtējumu. Te bija pavisam kas cits: kapteinis nespēja nodalīt profesionālos jautājumus no savām personīgajām vīrieša emocijām, un viss viņa vīrišķais aizvainojums vai neapmierinātība rezultējās raksturojumā, kuru es saņēmu pēc reisa. Kapteinis mani arī noņēma no tiltiņa. Es labi stūrēju, tāpēc bija paredzēts, ka izvedīšu kuģi cauri Bosfora šaurumam, bet, kad uzgāju augšā uz nakts sardzi, redzu, stāv vecākais virsnieks un matrozis. Jautāju, kas noticis, virsnieks man atbild, ka kapteinis norīkojis matrozi, kurš izbrauks šaurumu. Kapteinis lieliski zināja, ka es ļoti vēlos to izkuģot, tieši tāpēc man liedza to darīt. Vecākais virsnieks gan mani mierināja: neuztraucies, tu man esi labākais kadrsl”

Darja: „Ir bijušas vairākas kutelīgas situācijas, ar kurām nācies tikt galā un no kurām vajadzējis izlocīties. Kolēģi tevi nepārtraukti vēro un mēģina saprast, cik daudz viņi drīkst atļauties. Atnes šokolādīti, uzrunāt kādā mīļvārdiņā un skatās, kā tu uz to reaģēsi. Jau pirmajā dienā ir nepārprotami jāpasaka, ka tu esi kolēģis, lai viņi pret tevi tieši tā arī izturētos.”

Protams, tā ir liela atšķirība, vai sieviete uz kuģa pilda bufetnieces vai virsnieces pienākumus. Ja pirmā nekādā veidā neaizskar vīrieša profesionālo patmīlību, tad otrā visai nopietni to spēj aizķert.

KARJERA

2011. gadā britu kompānija „Cunard Line” ir lauzusi savu 170 gadu seno tradīciju: par „Queen Victoria” lainera kapteini kļuvusi 43 gadus vecā Ingera Kleina Olsena, kura šajā kompānijā strādā jau kopš 1997. gada.

Pasaulē pirmā kruīzu kuģa kapteine ir Karina Stāre Jansena, kura kopš 2007. gada komandē „Royal Caribbean” kompānijas pasažieru lineri „Monarch

of the Sea". Interesanti, vai arī mūsu meitenes vēlētos kļūt par tāda balta pasažieru lainera kapteinēm? „Nē, nē! Tā ir pavisam cita pasaule! Pēc būtības tas ir liels bordelis!” Meitenes par to nevēlas pat dzirdēt. Darja pagaidām strādā krastā, kaut gan pēc akadēmijas beigšanas bija visi priekšnoteikumi, lai dotos jūrā un ieņemtu kuģa virsnieka amatu. Dokumenti bijuši kārtībā, bet tad negaidot nācis piedāvājums no Kuģu reģistra priekšnieka Spridzāna, ko Darja arī pieņēmusi. Ilze un Dace pēc akadēmijas beigšanas 2011. gada ziemā ieņēma kapteiņa trešā palīga amatu un tagad (2012. gada martā) jau devušās savā otrajā reisā. Ilze:



Darja Andrejeva uz kuģa „Puze”.

„Mana specializācija ir gāzvedēji. Otrajā jūras praksē biju uz „Latvijas kuģniecības” gāzvedēja un sapratu, ka šīs specializācijas kuģi stāv pakāpi augstāk par tankkuģiem un darbā uz tiem tiek pieņemti daudz spējīgāki kadri.” Jaunās jūras virsnieces stāsta, ka ir grūti prognozēt, cik ilgs laiks būs vajadzīgs, lai tiktu līdz nākamajai pakāpei. Piemēram, zem Māršala Salu karoga minimālais cenzs nākamās pakāpes iegūšanai ir divpadsmit mēneši, bet ir karogi, kas pieļauj ātrāku cenza sasniegšanu. Tad vēl svarīgi, vai ir labas rekomendācijas un arī nepieciešamā amata vakance. Jābūt vairāku apstākļu sakritībai, tāpēc ne vienmēr tikai profesionālās spējas ir objektīvs rādītājs sekmīgai karjerai. Lai uzkotētos par kapteini, vajadzīgi aptuveni desmit gadi. Ejot jūrā, to var sasniegt.

Pēc augstskolas beigšanas ir pagājis gads un, kā saka jūrniece, šajā laikā rozā brilles ir nokritušas, bet tas nenozīmē, ka darbs jūrā viņām šķiet mazāk saistošs un mērķis par jūras karjeru kļuvis nerasniedzams.

Ilze: „Es sevi redzu vecākā virsnieka amatā. Par kapteini? Diezin vai, ja nu vienīgi uz jahtas. To jā! Visgrūtākais mūsu profesijā laikam jau ir milzīgā atbildība – tu esi atbildīgs par cilvēku, kravas un kuģa drošību.”

Dace: „Ja cilvēki vēlas savu dzīvi saistīt ar darbu jūrā, lai viņi mācās un iet jūrā, bet es nevienu neaģitētu un, skatoties acis, neteiktu – tev noteikti jāizvēlas jūrnieka profesija. Paļaujoties uz savu intuīciju, izvēle jāizdara katram

pašam, un katram pašam jānonāk pie atziņas, ka viņam to vajag, viņš to spēs un nesalūzīs. Daudziem vienīgais dzenulis ir nauda, un viņi domā, ka ar to vien pietiek. Nepietiek! Bez rutīnas darba ir jāpalūkojas arī uz sauli un ūdens klaju. Jūrai ir jābūt sirdī.”

Ilze: „Es visus akadēmijas gadus esmu vairījusies no intervijām, jo negribēju būt reklāmas seja, lai aicinātu akadēmijā mācīties meitenes, pie šīs pārliecības tiešām ir jānonāk katram pašam. Ar mani tā notika, bet, kad es stājos akadēmijā, man jautāja, vai esmu atnākusi, lai dabūtu vīru? Man tas ir izsaucis tikai smaidu! Piedodiet, bet man pat prātā tas nav ienācis! Tomēr šķiet, ka pēdējā laikā pārāk daudz meiteņu izvēlas mācīties Jūras akadēmijā, īsti nemaz neapjaušot, ko ir izvēlējušās. Diemžēl ne visām ir tik stingrs raksturs, kādu prasa darbs jūrā. Ir vajadzīga izturība un vēlme strādāt. Domāju, ka uzņemšanas kritērijiem ir jābūt daudz stingrākiem, kā saka, vajadzētu iet uz kvalitāti. Lai pēc tam nav jālauz tie stereotipi par Latvijas jūrnikiem, ko radījuši kadeti, īpaši meitenes.”

Darja: „Skatoties uz meitenēm, kuras stājas akadēmijā, gribas nopūsties: tā, atkal būs īsi svārki un augstpapēžu kurpes! Savulaik, kad tikai vēl sāka uzņemt akadēmijā meitenes, bija ļoti stingra atlase, tika uzņemtas labākās no labākajām, bet tagad šķiet, ka akadēmija kļuvusi gluži vai par caurbraucamo sētu.”

VECĀKIE KOLĒĢI

Dace: „Lielu paldies vēlos pateikt visiem, arī no manas pirmās prakses – bocmanim, kapteinim, matrožiem, visiem, kas nav skopojušies ar padomu un profesionālajā ziņā devuši man bezgala daudz. Man ir bijusi tā laime sastapt cilvēkus, kuri savu spēku un zināšanas atdod darbam jūrā. Ja viņi redz, ka blakus ir jauns speciālists, kuram arī šis darbs ir sirdslieta, ka viņam ir vēlēšanās izzināt, apgūt un iemācīties, lai iespējami labāk paveiktu uzticēto darbu, tad viņi ir gatavi savas zināšanas nodot tālāk. Bet ja redz, ka jaunajam šīs lietas ir vienaldzīgas, arī vecākie kolēģi neuzbāžas ar savām zināšanām un padomiem. Dzīlji cienu cilvēkus, kuri ir jūrniki šā vārda vislabākajā nozīmē un tādi paliek līdz mūža galam.”

Darja: „Skatoties uz vecākās paaudzes vēl ierindā esošajiem jūrnikiem, gribētos teikt, ka liela lieta ir just to brīdi, kad pienācis laiks beigt aktīvās jūrnika gaitas. Reizēm uz Jūrniku reģistru atnāk tik cienījama vecuma jūrniks, ka nevilus rodas jautājums, kā viņš tiek galā ar darbu jūrā, ja uz sauszemes tikko kājas var pacilāt. Vajadzētu saprast, ka jādod ceļš jauniešiem. Jaunajos ir spēks! Protams, ne jau vienmēr viņiem ir pieredze un arī tāda zināšanu bagāža kā pieredzes bagātajiem jūrnikiem, bet ikvienam pienāk laiks piedzīvot ugunskrītības un ieņemt savu vietu uz kuģa. Un vēl, vecākajiem kolēģiem nevajadzētu savas zināšanas un iegūto pieredzi paturēt tikai pie sevis, jo tā ir liela un cildena lieta – nodot zināšanas tālāk, dalīties pieredzē un mācīt jaunos. Uzskatu, ka, jo vairāk skolnieku, jo lielāku gandarījumu cilvēks no tā iegūst.”

Savās vēl neilgajās jūras gaitās meitenes jau paguvušas piedzīvot daudz. Traku deviņas balles stipru vētru, kad visapkārt plosās okeāns un tajā pašā laikā spīd saule. Okeāns var būt neprognozējams, tu izej uz klāja, vēl nekas neliecina, ka kaut kas varētu mainīties, bet tad viss tik strauji sagriežas un pēc stundas klāt ir vētra. Darja saka, ka nenormāli skaisti ir negaisi, un tāds zibens, kāds redzams debesīs virs okeāna, nekur citur nav ieraugāms. Bet Indijas okeānā Omānas līci Darjai nācies piedzīvot arī pirātu apdraudējumu, kad sajūtas nav no tām patikamākajām, jo tu nezini, kad, kur un no kuras puses var parādīties laupītāji. Dace piebilst, ka LK kuģim, ar kuru viņa dosies nākamajā reisā, jau pasūtījusi smilšu maisus un dzeloņdrātis, kas vajadzīgas paš aizsardzībai, kuģojot pirātu apdraudētajos rajonos. Un arī uzrakstus viņu valodā: „Uzmanību, elektrība! Augstspriegums!”

„Škaista ir pati kuģa stūrēšana,” saka Ilze. „Kad tu esi stūres vīrs.” Darja piebilst, ka arī iestūrēšana ostā ir kaut kas neapkrastāms. Un Dace vēl piemetina, ka ļoti skaists ir Panamas kanāls. Lai gan kuģošanai sarežģīts, bet neaizmirstami skaists.

Darja: „Satraucoša un skaista ir vēl kāda lieta, kas saistīta ar kuģi. Tas ir kuģis dokā. Kad Daces kuģis stāvēja remonta dokā Portugālē, es brīvdienās aizlidoju turp, lai izbaudītu to neaprakstāmo sajūtu, kad tu vari pāriet zem kuģa dībenā un sajūst varenumu, kas dāvā no šī milziena.”

Ilze: „Tajā skaistajā vētrā, kad trakoja okeāns un spīdēja saule, kuģa galvenajām caurulēm norāva režģi un nesa pa gaisu, tas pārsita kādu nelielu mazutu caurulīti, un mazuts izlija uz klāja. Tā kā mazuts ātri sacietē, tika izziņota kuģa trauksme, un visiem bija jāmetas tīrīt no klāja mazutu. Vētra jau neapstājās, tāpēc tīrīšanas pasākums nebija visai drošs, bet nebija arī citas izejas. Lūk, tāds ir darbs jūrā, jo tu nevari paredzēt, kas notiks un ko tev vajadzēs darīt attiecīgajā situācijā. Skaidrs ir viens – tev vienmēr ir jābūt gatavam rīkoties jebkuros apstākļos.”

Sarunājās Anita Freiberga

P.S. Ak, jā! Man, sauszemes žurkai, gribējās ko novēlēt jūras vilcienēm. Protams, sasniegt iecerēto, nesalūzt grūtībās, spēt savienot krastu ar jūru un ģimeni ar darbu. Tas pats par sevi! Un vēl, lai jūsu ceļā vienmēr spīd Orions, par kuru pašas teicāt: „O, jā! Tas ir tik skaists! Kad to redz, ap sirdi paliek tik labi!” ■

JŪRNIEMI MĒDZ BŪT DAŽĀDI

Rīgas brīvostas kapteiņa vietnieks ARTŪRS BROKOVSKIS ir gandarīts par 2011. gada veikumu, jo Rīgas brīvosta strādājusi godam – ir palielinājis kravu apgrozījums, ostā ienākuši arvien vairāk *panamax* tipa kuģu, un vēl ostas velkoņu flote papildinājusies ar jaunu un jaudīgu velkonis „Sfinksa”.

A. Brokovskis: „Neskatoties uz aizvadītās ziemas sarežģītajiem laika apstākļiem, kas mūs nesaudzēja, jo bija aizsalis Rīgas jūras līcis, esam tikuši galā ar visiem darbiem. 2011. gadā iegādājāmies jaunu aparatūru, kas ievērojami uzlabo un atvieglo loču dienesta darbu. Tagad ločiem palīgā nāk pārnēsājamās mobilās stacijas, kas savienotas ar ostas GPS sistēmu un ir neatsverams palīgs tik ļoti atbildīgajā darbā. Ar jaunās aparatūras palīdzību ločis precīzi pārredz gan ostas akvatoriju, gan kuģa kustību tajā. Pēc būtības šī ir navigācijas karte, tikai elektroniskā formātā, kurā precīzi var ieprogrammēt attiecīgā kuģa kontūru. Jaunās iespējas ievērojami paaugstina kuģošanas drošību ostā, jo, piemēram, precīzi var noteikt *panamax* kuģa tauvošanas trajektoriju piestātnē.

Otrs neatsverams palīgs, kas ostā ievērojami palielina kuģu apstrādes drošību un kapacitāti, ir jaunais velkonis „Sfinksa”, kas pievienojās jau diviem esošajiem ostas velkoņiem – „Stellai” un „Santai”. Lai nodrošinātu lielo kuģu apstrādi ostā, trešais velkonis tiešām bija vitāli nepieciešams.

2011. gadā tika modernizēta Kuģu satiksmes vadības centra aparatūra, kas kopā ar jau darbojošos AIS sistēmu palīdz sekot kuģu kustībai. Ostas darbību ievērojami uzlabo arī 2011. gadā ieviestā „SEA SAFETY” sistēma, kas nodrošina iepriekšēju ziņošanu par kuģa ienākšanu ostā. Tagad kuģu aģentiem vairs nav jāskraidā ar dokumentu paketi un jāziņo par katra kuģa ienākšanu, jo ziņošana notiek elektroniski. Mūsu vecie ostas kontroles dienesta buki bija spiesti apgūt jauno un moderno sistēmu un tagad lieliski ar to tiek galā. Lēnām notiek arī kadru maiņa ostas kontroles un loču dienestā. Darbu uzsāka viens operators un divi loči, kuri nomainīja pelnītā atpūtā aizgājušos speciālistus. Varam būt droši, ka problēmas ar jauno maiņu mums arī turpmāk neradīsies, jo daudzi Latvijas Jūras akadēmiju beigušie jau izgājuši kārtīgu jūras praksi – strādājuši uz kuģiem, bet kādu apsvērumu dēļ, un lielākoties tie ir ģimenes apstākļi, vairs nevēlas strādāt jūrā un meklē darbu krasta dienestos. Būtu tik bijis vairāk brīvu vietu!

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.”

NOTIEK PAAUDŽU MAIŅA

Lai kā vecākā paaudze vēlas saglabāt savu ietekmi jūrniecībā, tai skaitā jūrnieku specialitātēs, nevar noliegt – ir sākusies paaudžu maiņa. Jūrniecībā ienāk jaunie, un tas ir tikai dabiski. To apliecina arī Kuģu kapteiņu asociācijas izpilddirektors Artūrs Brokovskis,

kurš piedalās gan Latvijas Jūras akadēmijas eksaminācijas komisijas darbā, gan arī Jūrnieku reģistra jūrnieku kompetences novērtēšanā, tāpēc var spriest par to, kādus jaunos speciālistus saņem plašā jūrnieku saime.



Artūrs Brokovskis.

A. Brokovskis: „Jaunās paaudzes jūrnieki, tāpat kā mūsu sabiedrība, ir ļoti dažādi. Jau akadēmijas studenti ir ļoti atšķirīgi. Vieni ir vajadzīgs tikai dokuments par augstākās izglītības iegūšanu, citi tiešām savu dzīvi un karjeru saista ar jūru un izaugsmi izvēlētajā profesijā. Dzīves realitāte parāda, ka septiņdesmit procenti no akadēmijas absolventiem aiziet jūrā, pārējie darbu atrod krastā. Jau akadēmijas eksāmenos daudziem ārā spraucas nepamatotas ambīcijas, kurām pamatā nav reālu zināšanu specialitātē, bet gan iedomāta savas kompetences pārvērtēšana. Vēlāk, jau Jūrnieku reģistra kompetences pārbaudēs izrādās, ka profesionālo zināšanu pārbaude daudziem nav pa zobam. To nu gan varu skaidri apgalvot: ja kāds šīs pārbaudes nespēj nokārtot, tad tur vainojams tikai viņš pats. Cilvēks nav sagatavojies pārbaudījumam un domā, ka pietiek, ja viņam ir jūras cenzs un viņš pietiekami ilgu laiku nostrādājis par kapteiņa palīgu. Izrādās, ar to vien nepietiek, jo viņš nav pat paaugstinājies, kas notiek kapteiņa kajītē. Kādi dokumenti jāaizpilda, kāda atbildība, kādas pārbaudes, kā notiek kontroles – izrādās, tā ir tumša bilde. Tomēr jāatzīst, ka tas nav vairākums, jo ir jauni puīši, kuri prieks klausīties. Tu vēl neesi paspējis līdz galam uzdot jautājumu, kad



Kapteiņi pulcējas uz kopbildi Kuģu kapteiņu asociācijas rīkotajā Jaungada ballē Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

viņš jau ir gatavs atbildēt, jo momentā saprot, ko es no viņa vēlos dzirdēt. Patiesībā jau mani neinteresē lietas, kas nav saistītas ar viņa zināšanām profesionālajā lauciņā.

Arī Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijā ienāk jaunie kapteiņi, nu būs jau vairāk nekā desmit. Kapteiņu asociācijas kodolu veido apmēram simt trīsdesmit kapteiņu, no kuriem kādi simti ir aktīvie jūrniki, pārējie – pensionāri. Nav jau citas organizācijas, kas apvienotu un interesētos par cilvēkiem, kuri daudzus mēnešus gadā pavada jūrā. Te kopā sanāk kapteiņi no dažādām kuģošanas kompānijām un no dažādiem kuģiem, kam ir interesanti vienkārši satikties un aprunāties, padalīties piedzīvotajā un arī savā darba specifikā. Daudzi nāk ar reāliem priekšlikumiem, piemēram, par to, kā uzlabot jūrniku izglītības līmeni. Ikmēneša saietā kopā pulcējas kādi piecpadsmit divdesmit, jo ikdienā daudzi ir jūrā vai kādos krasta pienākumos. Bet uz gada noslēguma balli gan cenšas ierasties visi, kuri ir krastā.”

– Vai varētu teikt, ka dažādas kapteiņu paaudzes ir atšķirīgas?

– Tieši kapteiņu ballē var lieliski pārliecināties, kā viena kapteiņu paaudze atšķiras no otras. Un tas ir tikai loģiski, jo katrs audzis un skolojies savā laikā.

Tagad, protams, vairs nav kā padomju laikos, kad visi mācījās, strādāja un dzīvoja pēc viena padomju standarta un tika mēriti pēc viena padomju šablona. Kādreiz uz kuģa strādāja padomju cilvēki, tagad kuģu apkalpes ir multinationālas, uz viena kuģa strādā pat divdesmit nacionalitāšu cilvēki, tāpēc nekādi šabloni nav iespējami. Tagad stingri jāievēro starptautiskās likumdošanas normas, kas palīdz sakārtot darba attiecības.

Jaunie tikai ar darbu, mērķtiecību un zināšanām apliecina savu varēšanu specialitātē, ko kuģu īpašnieks novērtē, viņiem uzticot savus kuģus. Tie jaunie speciālisti, kuri nopietni attiecas pret izvēlēto specialitāti, ir labi izglītoti un zem sava goda uzskata paviršu attieksmi pret darbu, tāpēc arī diezgan ātri veido karjeru: no kapteiņa palīga kļūst par kapteini, tad par superintendentu vai kāda cita ranga kompānijas pārstāvi. Vēlreiz vēlos uzsvērt, ka viss atkarīgs no attieksmes pret darbu.

Senāk, lai taisītu karjeru, bija jāsaņem raksturojumi, jāizstaigā varas gaiteni un jāiziet cauri drošības sistēmas svirām.

Tagad, kad satiekas dažādu paaudžu kapteiņi, viņi cits pret citu izturas ar cieņu, tomēr katras desmitgades kapteiņi vairāk kontaktējas savā starpā. 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.

– Esmu dzirdējusi, ka ir kapteiņi, kuri, vairākus gadus pastrādājuši kras-ta dienestos, atgriežas jūrā. Vai arī kapteinis Brokovskis būtu gatavs atkal nostāties uz kapteiņa tiltiņa?

– Gandrīz piecpadsmit 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



Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents Staņislavs Čakšs uzrunā kapteinus un viņu kundzes.



Kapteiņu ballīte sit augstu vilni.

neiedomājama. Kas attiecas uz darbu uz kapteiņa tiltiņa, to es varētu darīt kaut nakts vidū, kaut rīt pie dienas, bet dokumentu portfelis ir pārlietu apgrūtināšs. 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.



– Tā nu iznāk: ja uz kuģošanas drošības prasībām paskatās no kuģa puses, tās šķiet apgrūtināšas, ja no Jūras administrācijas puses, tad stingras un pamatotas...

– Būtībā te nav nekā neparasta un nav arī pretrunu. Kuģa īpašnieks no kapteiņa prasa stingru grafika ievērošanu, bet katra pārbaude savukārt prasa gan laiku, gan nervus. Iznāk, ka kapteinis ir iespiests starp diviem dzirnakmeņiem – no vienas puses viņu spiež īpašnieks, no otras starptautiski definēti kuģošanas standarti, kas strikti jāievēro.



Latvijas Jūras administrācija pilda valsts noteiktās funkcijas, un pilda tās ar vislielāko atbildību. Tā ir atbildība par kuģošanas, cilvēku un vides drošību, lai nenotiku avārijas. Ja kuģis ir pienācīgi aprīkots, sakārtots un uzturēts, tad arī nav jābaidās no valsts ostas kontroles vai citām pārbaudēm. Ja kuģis ir slikti uzturēts, tad kapteinim par pārbaudēm ir liels uztraukums, jo viņš lieliski apzinās, ka viss nav pienācīgā kārtībā. Ja tagad kapteinim vairāk jāiztur profesionālā spriedze, tad senāk viņu darbu vairāk ietekmēja pastāvošā ideoloģija.



Apāļais galds rosina uz kopības sajūtu.

– Un kur tad paliek jūrniekiem piedēvētā romantika?

– Tagad, lasot lekcijas Latvijas Jūras akadēmijā, esmu daudz uzzinājis par jaunaigiem jūrniekiem, par viņu vēlmēm un ilgām. Daudziem svarīga ir iespēja labi nopelnīt, un tas nav nekas nosodāms. Bet tai pašā laikā viņos ir arī ilgas pēc romantikas un vēlme redzēt pasauli. Laikmets jau nevar samaitāt romantiku.

Arī tad, kad es izvēlējos un sāku jūrnieka gaitas, nevarēja runāt tikai par tīru romantiku vien. Dzelzs priekšgars nodalīja dažādas pasaules, un jūrnieka

profesija bija tā, kas ļāva nokļūt dzelzs priekš kara otrā pusē. Mūsdienu jaunatne pat nevar iedomāties, cik tas bija privilīģēti, 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.

– Jaunākā paaudze pat nespēj iedomāties, kas parasti bija rakstīts tā sauktajos ziņojumos.

– Visbiežāk jau dažādi padomju cilvēka necienīgi pārkāpumi. Teiksim, atraššanās viegla uzvedības dāmu sabiedrībā vai valūtas notriekšana ostmalas krodziņā. Nepatīkšanas garantētas! Vajadzēja turēties rāmjos un rēķināties ar ideoloģisko spiedienu. Ārzemēs uz pilsētu gāja pa trim četriem ar grupas vecāko, kuram bija jāraksta ziņojums. Tālāk jau viss bija atkarīgs no komisāra, kā viņš skatījās uz jūrnieku gaitām. Ja pieķēra, ka esi pavadījis brīvo laiku nezināmā kompānijā, bet nebiji no lecīgajiem, nepatīkšanas varēja izpalikt. Bet, ja biji priekšniecībai *lecis uz auguma*, varēji sagaidīt ziņojumu par amorālu uzvedību ārzemēs. 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 malušanas padomju ideoloģijas dzirnas?

– Ilgus gadus nostrādāju Rīgas refrižeratoru flotē, tad biju locis Rīgas ostā, līdz man piedāvāja divus gadus strādāt par loci Mozambikā. Līdzī varēja 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 radinieki ir ārzemēs. Tikai 1988. gadā, kad Klaipēdas kuģniecība bija gatava mani pieņemt darbā, mūsējie saposījās: kā tad būs, ka Latvijas nacionālie kadri aizplūdis uz Lietuvu! Un jau pēc nedēļas es biju uz „Klementa Gotvalda”. Lūk, tā mala cilvēkus! Tāpēc 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.■

Anita Freiberga

IESKATS JŪRAS NEGADĪJUMU IZMEKLĒŠANAS VĒSTURĒ

PIRMAIS NEATKARĪBAS PERIODS

Pirmie noteikumi par kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanu tika izdoti 1926. gada 19. augustā Latvijas Republikas Satversmes 81. panta kārtībā. Tie tika grozīti un papildināti 1928. un 1930. gadā. Atbilstoši šo noteikumu prasībām jūras negadījumu izmeklēšana tolaik notika šādā kārtībā:

- negadījumu izmeklēšanu Latvijas ūdeņos veica Jūrniecības departamenta Kuģniecības nodaļas pilnvarotais ierēdnis;
- negadījumus ar Latvijas kuģiem ārzemēs izmeklēja Latvijas konsuls;
- kuģu bojāejas gadījumus izmeklēja Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas kolēģija.

PSRS LAIKS

Kad Latvija bija Padomju Savienības sastāvā, atbilstoši padomju likumdošanai Jūras negadījumus izmeklēja attiecīgās ostas kapteiņa dienests.

OTRAIS NEATKARĪBAS PERIODS

Pēc neatkarības atgūšanas jūras negadījumu izmeklēšana tiek veikta atbilstoši jūrniecības normatīvo aktu prasībām un ir mainījusies atbilstoši šo aktu pilnveidošanas gaitai:

- no 1992. līdz 1995. gadam jūras negadījumus izmeklēja Transporta policija;
- no 1995. līdz 1997. gadam jūras negadījumu izmeklēšanu veica Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta struktūra;
- no 1997. līdz 2004. gadam jūras negadījumu izmeklēšanu veica Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta struktūra;
- 2004. gadā Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļa tika pārveidota par neatkarīgu Jūras administrācijas struktūrvienību;
- kopš 2011. gada 17. jūnija spēkā ir Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/18/EK, kas nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē. Avāriju izmeklēšanas nodaļa tika nodota Satiksmes ministrijai pakļautajam Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojam.

AVĀRIJU IZMEKLĒŠANAS NODAĻAS DARBĪBU REGLAMENTĒJOŠIE JŪRNICĪBAS NORMATĪVIE AKTI

Jūras negadījumu izmeklēšanas pamatdokuments ir Ministru kabineta 2009. gada 22. decembra noteikumi Nr. 1612 „Jūras negadījumu

izmeklēšanas kārtība" ar pielikumiem. Šo noteikumu pamatā ir šādi jūrniecības normatīvie akti:

STARPTAUTISKIE NORMATĪVIE AKTI

■ IMO 1997. gada 27. novembra Rezolūcija A.849 (20) „Jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas kodekss”, kā arī 1999. gada 25. novembra Rezolūcija A.884 (21) „Grozījumi jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas kodeksā”;

■ IMO 2008. gada 16. maija Rezolūcija MSC.255(84) „Starptautisko standartu un rekomendētās prakses jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas kodekss” (negadījumu izmeklēšanas kodekss);

■ IMO 2005. gada 26. septembra MSC-MEPC.3/Circ.1;

■ starptautiskās SOLAS 74 konvencijas noteikums I/21 „Nelaiemes gadījumi”;

■ starptautiskās MARPOL 73/78 konvencijas 8. pants „Ziņojumi par negadījumiem, kur iesaistītas kaitīgas vielas” un 12. pants „Nelaiemes gadījumi uz kuģiem”;

■ ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijas (UNCLOS) 94. panta 7. punkts.

NACIONĀLIE NORMATĪVIE AKTI

■ Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums ar grozījumiem (31., 49., 50. pants);

■ Jūras kodekss (285. pants).

PAR JUMS ZINĀMIEM

■ aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem aicinām ziņot TNGIIB pa diennakts tālruni +371 67288140

■ nopietniem dzelzceļa negadījumiem un smagām avārijām ziņot TNGIIB pa diennakts tālruni +371 67283093

■ jūras negadījumiem un incidentiem ziņot TNGIIB pa diennakts tālruni +371 67686271.■

UZZIŅAI

2006. gada 1. janvārī darbu sāka Latvijas Republikas Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (ANGIIB). Kopš 2007. gada 1. aprīļa ANGIIB izmeklē arī smagas dzelzceļa avārijas. 2007. gada 1. jūlijā Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs tika pārdēvēts par Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju (TNGIIB), un kopš 2011. gada 1. jūnija tas izmeklē arī jūras negadījumus un incidentus. TNGIIB ir valsts tiesās pārvaldes iestāde Satiksmes ministra pārraudzībā, kas īsteno valsts pārvaldi aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu, dzelzceļa avāriju un jūras negadījumu izmeklēšanas jomā.

CILVĒKI RAKSTA VĒSTURI

Par leģendārā „Titānika” bojāeju satraukums nerimst nu jau simt gadus. Izteikti visdažādākie minējumi, notikušas neskaitāmas ekspedīcijas, par traģisko avāriju uzņemtas gan dokumentālas filmas, gan spēlfilmas, sarakstītas grāmatas, bet nekas nav spējis kļiedēt neziņas miglu, kas apņēm „Titāniku” un visu, kas ar to saistīts.

2010. gadā iznāca grāmata, ko sarakstījusi lēdija Patena – kāda avārijā izdzīvojuša ekipāžas locekļa mazmeita, kura apgalvo, ka leģendārais „Titāniks” nogrimis nevis tāpēc, ka tas peldēja pārāk ātri vai apkalpe nepaspēja pamanīt aisbergu, bet gan rupjas stūrmaņa kļūdas dēļ.

KO TUR TEIKT, VĒL VIENA VERSIJA, VĒL KĀDS MINĒJUMS!

Bet, atzīmējot 100 gadu jubileju, jā, jūs izlasījāt pareizi, tieši jubileju, jo tā tagad nereti mēdz dēvēt „Titānika” bojāejas gadadienu, kāda britu kompānija piedāvā kruīzu „Pa „Titānika” pēdām” ar kuģi „Balmoral”, kurā, gluži kā īstajā „Titānikā”, plānots uzņemt tieši 1309 pasažierus. Ceļojums sāksies 10. aprīlī no Sauthemptonas ostas. 14. aprīļa naktī kuģis nokļūs tieši avārijas vietā, kur notiks piemiņas pasākumi no 11.40, kad kuģis uzskrēja aisbergam, līdz 2.20, kad kuģis pilnībā nogrima. Divpadsmit dienu tūre izmaksās 2595 sterliņa mārciņu.

Ko tur teikt, vēl kāds labi nopelnīs!

Pa to laiku 2012. gads, ko IMO pasludinājusi par „Titānika” bojāejas piemiņas gadu, kaut tikai sācies, jau paguvus veikt šausminošus ierakstus melnajā statistikā. 2012. gada 15. janvārī Turcijas kuģniecības kompānijai „Saygi Denizcilik” piederošais tankkuģis „Edirne”, kas kuģoja ar Sjerraleones karogu, ar 15 cilvēku apkalpi bija atstājis Romano ostu pie Albānijas pilsētas Durresas, kur bija nogādājis degvielas kravu. Apmēram piecus kilometrus no ostas uz kuģa notika sprādziens, tas aizdegās un pēc pusstundas nogrima. Glābējiem izdevās izglābt divpadsmit apkalpes locekļus, divi gājuši bojā, bet viens pazudis bez vēsts. Tajā pašā dienā līdzīgs negadījums notika Dzeltenajā jūrā ar Dienvidkorejas tankkuģi, kuram pēc kravas izkraušanas uzsprāgstot un nogrimstot bojā gāja pieci un bez vēsts pazuda seši cilvēki. Savukārt 20. janvārī Marmora jūrā pie Stambulas pēc triju kuģu sadursmes nogrima ar Sjerraleones karogu kuģojošais 86 metrus garais sauskravas kuģis „Kajan-1”.

Bet pirms tam avāriju bija paguvus piedzīvot pasažieru prāmis „Costa Concordia”. Uz kruīzu kuģa naktī uz 14. janvāri, kad tas avarēja Tirēnu jūrā, atradās

4200 cilvēku. Līdz 27. janvārim bija atrasti 16 bojāgājušie, vēl 20 cilvēki tika uzskatīti par bez vēsts pazudušiem.

Un vēl kāda, iespējams, liktenīga sagadišanās: starp pasažieriem, kas tika izglābti no kruīzu kuģa „Costa Concordia”, bija „Titānika” katastrofā izdzīvojušas sievietes mazmeita Valentīna Kapuano, kura sacīja, ka nav spējusi ticēt savām acīm, kad „Costa Concordia” sāka grimt. „Es it kā no jauna pārdzīvoju vēsturi, tas bija šausmīgi, biju šokā. Vēl arvien esmu satriekta, kad iedomājos, kas man bija jāpārcieš!”

Uz „Titānika” bija vairāk nekā 2200 cilvēku, no kuriem izdzīvoja tikai 711. Starp „Titānika” katastrofā bojā gājušajiem bija arī kapteinis, kurš nepameta savu kuģi un kopā ar to aizceļoja mūžībā.

Ko tur teikt, kapteiņa cienīga rīcība!

Bet šādus vārdus nekad neviens neteiks par „Costa Concordia” kapteini Frančesko Sketino. Viņš bija viens no pirmajiem, kas pameta kuģi.

Absurds! Prātam neaptverami! Kā kapteinis var pamet cilvēkus un kuģi likteņa varā?!

Ko tur teikt, kapteiņa necienīga rīcība!

Neizpratne un sašutums – tā varētu raksturot visu to Latvijas jūrnieku reakciju, ar kuriem nācās tikties, veidojot Gadagrāmatu.

Bet 2012. gads būs nākamās gadagrāmatas galvenais varonis. Tagad ielūkosimies dažos notikumos, kurus vēsturē ierakstījuši daudzi iepriekšējie gadi.

LIKTENĪGAIS KOLKASRAGS

Visu laiku lielākā avārija pie Kolkasraga notikusi 1625. gadā naktī no 20. uz 21. septembri, kad avāriju cieta zviedru karakuģu – burinieku eskadra. 14 zviedru kuģi izgājuši no Rīgas ostas uz Stokholmu mierīgā laikā, bet naktī sacēlusies stipra vētra ar lietu.

Admirālis Klāss Larsons Flemings, kas kuģu avārijā izglābās, ziņojumā karalim rakstīja: „Apspriežoties ar abiem saviem vislabākajiem stūrmaņiem, kas visu mūžu kuģojuši šajos ūdeņos, nolēmām braukt ar mazām burām uz ziemeļaustrumiem, virzienā uz Roņu salu, jo no turienes varētu braukt pa vējam. Pēc astoņarpusi stundu brauciena, kad Roņu salai vajadzēja būt tuvu, kuģis saņēma vairākus triecienus un apstājās. Tas notika neilgi pirms rītausmas. Rītausmā pārsteigti ieraudzījām, ka esam avarējuši pie Kolkasraga, un tāds pats liktenis bija piemeklējis vēl divus kuģus aizvēja pusē. Viņi glābuši mantu un cilvēkus, bet vēja dēļ nācies aizbraukt. Vēlāk uzzināju, ka sēklim uzskrējuši vēl septiņi kuģi. Vietējiem iedzīvotājiem rakstīju, lai tie glābj, kas vēl glābjams, bet lai šos kuģus neapkauno. Ja viņi paklausīs, tie varēs bez jebkādām briesmām droši dzīvot savās mājās, bet, ja viņi kuģus izlaupīs, tad visstiprākā veidā tos vajās nāve un uguns. Šo nevar citādi uzskatīt kā vien par milzīgu nelaimi, kas notikusi ar Dieva ziņu.”

KĀ ZVIEDRIEM NEVEICĀS

No 1625. līdz 1628. gadam zviedru flote zaudēja 15 karakuģus. Kā jau minēts, lielākā neveiksme zviedrus piemeklēja 1625. gada septembrī, kad vētras laikā Kolkasraga sēklim uzskrēja 10 kuģu. Vēl tā paša gada sākumā ar kuģubūves inženieri Henriku Hibertsonu bija parakstīts kontrakts par „Vasa” projektēšanu. Neveiksmes turpināja vajāt zviedru karaļnamu. 1627. gadā pie Polijas krastiem sadursmē starp Polijas un Zviedrijas floti tika zaudēti divi kuģi – „Tigern” un „Solen”. 1628. gadā mēneša laikā tiek zaudēti trīs lieli kuģi: izejot pirmajā reisā, Stokholmas līcī nogrima karaļnama lepnums „Vasa”, admirāļa Klāsa Fleminga flagkuģis „Kristina” Dancigas līcī vētras laikā sadūrās ar citu zviedru kuģi, zaudēja vadību un tika izmests krastā un pie Vikstenas, Dienvidzviedrijas arhipelāgā, kuģis „Riksnickeln” uzskrēja sēklim un nogrima („Vasa Museum catalogue 2006”).

TIKAI NEDAUDZ FAKTU

1996

15. februāris. Lielbritānija. Tankkuģis „Sea Empress”, reģistrēts zem Libērijas karoga, ar 28 krievu jūrnieku apkalpi uzskrēja uz klints netālu no Milford-havenas ostas. Jūrā noplūda 40 000 tonnu jēlnaftas.

19. marts. ASV, Galvestonas līcis. Avarēja lielbarža ar 60 000 t kravu, noplūda 1010 t degvielas.

1997

7. janvāris. Japāna. No naftas tankkuģa „Nahodka” noplūda 5200 t mazuta. Šī noplūde izraisīja gan ekonomisku, gan dabas katastrofu.

15. oktobris. Singapūra. Tukšs VLCC tankkuģis cieta sadursmi ar citu tankkuģi, kas veda 120 000 t benzīna. 25 000 t kravas noplūda. Neskatoties uz lielo dispersanta daudzumu, kas tika izmantots, tuvākās apkārtnes salu krasti pārklājās ar degvielas pārpalikumiem.

1999

12. decembris. Francija. Zem Maltes karoga kuģojošā tankkuģa „Erika” avārijā noplūda 15 000 t naftas. Slikto laika apstākļu, stiprā vēja un straumes dēļ naftas plankums sasniedza Francijas krastus Ziemeļvētros. Stiprā vētra aiznesa naftu vairākus simtus kilometru no piekrastes.

2000

1. aprīlis. Indonēzija. Tankkuģis „King Fisher”, kas brauca uz Pertamina ostu Kilakapanā (centrālās Javas dienvidu daļa), uzskrēja rifam, un no kuģa izplūda

16 000 t jēlnaftas, kas piesārņoja vairāk nekā 25 km piekrastes. Apmēram tūkstoš cilvēku bija iesaistīti iecienīto pludmaļu attīrīšanā.

23. jūnijs. DĀR. No neliela tankkuģa „Treasure”, kas nogrima netālu no Keiptaunas, noplūda 1400 t naftas. Noplūde bija neliela, taču uz netālu esošās Robenas salas tajā laikā atradās aptuveni 6000 pingvīnu pāru. Pirms desmit gadiem līdzīgā avārijā gandrīz pilnībā tika iznīcināta pingvīnu populācija šajā apgabalā.

28. novembris. ASV. No tankkuģa, kas brauca pa Misisipi upi, noplūda 25 000 t degvielas. Šis piesārņojums bija lielākais ASV kopš „Exxon Valdez” kuģa avārijas 1989. gada martā. Katastrofas sekas bija bēdīgas, jo šajā teritorijā pastāvīgi mājā pelikāni, citi jūras putni, kā arī tādi ūdens iemītnieki kā krabji, garneles utt.

2001

25. marts. Vācija. Apmēram 10 000 t naftas noplūda, dubultkorpusa kuģim avarējot starptautiskajos ūdeņos starp Dāniju un Vāciju. Vairāk nekā 10 km garais un 100 m platais naftas plankums tika apturēts starp Groensunda šaurumu un Dānijas salām Moenu, Bogoe un Falstenu.

30. marts. Ķīna. Apmēram 700 t indīgā stirēna noplūda no tankkuģa „Dayong” pēc tam, kad tas sadūrās ar kādu Honkongai piederošu kuģi. Avārija notika dziļā miglā Jandzi upes deltā.

13. jūnijs. Malaizija. Indonēzijas ķīmiskais tankkuģis „Endah Lestari” apgāzās pie Malaizijas dienvidu krasta netālu no Singapūras. Kuģis bija ceļā uz Kalimantānas salu, no tā



Negadījumi uz jūras un kuģu avārijas liek starptautiskajām jūrniecības organizācijām aizvien lielāku uzmanību pievērst kuģošanas drošībai, izvirzot kuģošanas biznesam arvien augstākas prasības. Diemžēl tas nemazina negadījumu skaitu.

noplūda 600 t indīgā fenola. Tā kā fenols šķīst ūdenī, kaitējums dabai bija milzīgs.

7. septembris. Vjetnama. Vietējie iedzīvotāji iesaistījās naftas noplūdes likvidēšanā, smeļot naftu ar spainiņiem savās laivās. Piesārņojums nāca no tankkuģa „The Vietnamese Petrolimex 01”, kas sadūrās ar kādu zem Libērijas karoga reģistrētu kuģi. Lielākā daļa naftas tika izskalota krastā, kas ir populāra apūtas vieta.

21. novembris. Vācija. Gandrīz 2000 t slāpekļskābes noplūda Reinas upē. Avārija notika, kad motorbarža „Stolt Rotterdam” veica izkraušanas operāciju ostā. Uz 1988. gadā būvētās baržas izcēlās ugunsgrēks, tāpēc visa apkalpe bija spiesta evakuēties.



Lai cik modernas būtu kuģu navigācijas sistēmas, arvien nostrādā cilvēka faktors.

2002

13. novembris. Spānija. Grieķiem piederošais tankkuģis „Prestige” pārlūza uz pusēm un nogrima 4 km dziļumā. Pēc avārijas izplūda 77 000 tonnu mazuta, izraisot Spānijā vislielāko ekoloģisko katastrofu, kas piesārņoja ziemeļrietumu piekrasti tūkstošiem kilometru

garumā, padarīja tūkstošiem zvejnieku atkarīgus no valdības pabalstiem un nogalināja desmitiem tūkstošu jūras putnu.

2003

13. augusts. Pakistāna. Grieķijā reģistrētais tankkuģis „Tasman Spirit”, kurā atradās 35 000 t jēlnaftas, uzskrēja uz sēkļa pie Karači ostas Pakistānā. Glābējiem izdevās no kuģa izsūknēt aptuveni 19 000 tonnu naftas, pirms tas pārlūza divās daļās aptuveni 100 metru no Karači ostas. Arābijas jūrā noplūda 12 000 t naftas. Pēc naftas noplūdes Karači, kur iedzīvotāju daudzums ir ap 14 miljoniem, divās lielākajās pludmalēs izskalots daudz beigtu zivju un bruņurupuču. Karači pilsētas pludmaļu apkārtnē bija jūtama spēcīga jēlnaftas smaka, un iedzīvotāji sūdzējās par elpošanas grūtībām un acu asarošanu.

2004

19. janvāris. Filipīnas. No ūdenslidēju liellaivas „Island Explorer”, kas uzskrēja uz sēkļa pie Apo Manorrifa, noplūda bunkera degviela. *Mindoro Island*

parkā, kas ir viena no populārākajām nirēju vietām, bojā gāja liela daļa koraļļu. Nelielā avārijā izraisīja lielu finansiālo zaudējumu vietējiem uzņēmumiem.

20. janvāris. Norvēģija. Pēc kuģa „Rocknes” apgāšanās jūrā nonāca ap 1000 t degvielas un mazuta. Piesārņojums drīz vien tika likvidēts, pateicoties ātrai SAR dienesta reakcijai. Šī avārija prasīja arī 18 no 30 apkalpes locekļu dzīvību.

2005

30. aprīlis. ASV. Braucot pa Misisipi upi, pēkšņi eksplodēja tvaikonis „Sultana”. Piesārņojums nebija liels, taču avārijā bojā gāja ap 2000 cilvēku. Precīzs skaits nav zināms, jo nebija sastādīts pasažieru saraksts.

11. augusts. Tankkuģis „Solar I”, kas veda 150 000 t mazuta, nogrima pie Guimaras. Noplūde skāra 220 km garu krasta līniju.

LATVIJAS ŪDEŅI UN LATVIJAS KAROGS

2005

2005. gadā reģistrēti 29 jūras negadījumi, kuros iesaistīti kuģi ar Latvijas karogu vai arī ārvalstu kuģi Latvijas jurisdikcijai pakļautajos ūdeņos.

Septiņi negadījumi bija smagi, divi — sevišķi smagi, par tiem Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļas (JA AIN) inspektori, veicot oficiālo izmeklēšanu, sagatavoja gala ziņojumus. Izmeklējot mazāk smagus negadījumus vai incidentus, ziņojumi netiek gatavoti.

2005. gadā veikta oficiāla izmeklēšana un sagatavoti ziņojumi par:

- motorkuģa „Sea Fox” ar Latvijas karogu bīstamo sānsveri sakarā ar klāja kokmateriālu kravas nobīdi 6. janvārī Hebridu jūrā;

- tankkuģa „Northen Bell” ar Norvēģijas karogu korpusa bojājumiem, kas radušies pie Ventspils brīvdostas piestātnes orkāna laikā naktī no 8. uz 9. janvāri;

- degvielas noplūdi Rīgas ostas baseinā no degvielas uzpildītāja „Silene” pēc tā sadursmes ar tauvošanās pāli 17. janvārī;

- Barbadosas motorkuģa „Wilson Gijon” sadursmi ar piestātni Liepājas ostā 29. aprīlī;

- ugunsgrēku degvielas uzpildītāja „Silene” mašīntelpā 24. augustā Rīgas brīvdostā, kura laikā dažādu pakāpju apdegumus guva trīs apkalpes locekļi;

- 11. septembrī Ventspils ostā notikušo loču kuteru „Ronis” sadursmi ar Francijas mīnu meklētāju „Lyre”, kā arī Antigvas un Barbudas motorkuģa „Baltic Tara” sadursmi ar Liepājas ostas dienvidu vārtu vijņlauzi 16. oktobrī.

Izmeklēta arī Maltas motorkuģa „Maciej Rataj” sadursme ar ledlauzi „Varma” Rīgas jūras līcī 23. martā, kā arī iekšējo ūdeņu pasažieru motorkuģa „Jūrmala” sadursme ar Rīgas pašvaldības policijas motorlaivu pie izejas no Āgenskalna līča Daugavā 29. jūnijā. Šajos gadījumos kuģi netika nopietni bojāti.

2006

2006. gadā reģistrēti 14 jūras negadījumi, kuros iesaistīti Latvijas karoga kuģi vai arī ārvalstu kuģi Latvijas jurisdikcijai pakļautajos ūdeņos.

Četri no šiem negadījumiem tiek klasificēti kā smagi, par kuriem Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļas inspektori ir veikuši izmeklēšanu un sagatavojuši ziņojumus par negadījuma izmeklēšanu. Pārējie 10 ir klasificēti kā incidenti, kuros nav cietuši cilvēki un kuģiem nav konstatēti bojājumi.

Naktī no 17. uz 18. februāri Baltijas jūrā netālu no Bornholmas salas (Dānija) izcēlās ugunsgrēks Latvijas zvejas kuģa „Bērzupe” mašīntelpā. Pēc neveiksmīga mēģinājuma ugunsgrēku nodzēst kuģa apkalpe atstāja kuģi un pārgāja uz glābšanas plostu. Kapteinis lūdza palīdzību Dānijas Karsta apsardzei. Dānijas glābšanas kuteris „Bērzupe” apkalpi nogādāja Rennes ostā Bornholmas salā. Ugunsgrēku likvidēja Dānijas Jūras spēku kuģis un zvejas kuģis. Pēc negadījuma „Bērzupe” un kuģa apkalpe tika transportēta uz Liepāju.

23. februāri Baltijas jūrā netālu no Ventspils notika Igaunijas zvejas kuģa „Emma” sadursme ar Latvijas zvejas kuģi „Pērse”. Sadursmē „Pērse” guva kreisā borta apšuvuma vertikāla virziena plīsumu. Kuģis zaudēja jūrasspēju. Cilvēki negadījumā necieta, apkārtējā vide piesārņota netika. „Emma” guva nenozīmīgu priekšvadņa krāsojuma nobrāzumu.

12. jūlijā Gruzijas karoga tankkuģis „Anna”, pēc kravas uzņemšanas izejot pa Liepājas Karostas kanālu jūrā, izraisīja sadursmi ar kanāla tilta ziemeļu daļu. Negadījuma rezultātā tilts tika sagrauts, kuģis guva nozīmīgus priekšvadņa bojājumus un zaudēja jūrasspēju.

30. augusta vakarā notika negadījums uz prāmja „Regina Baltica” – viens no pasažieriem no prāmja astotā klāja ielēca jūrā. JA avāriju izmeklētāji veica liecinieku aptaujāšanu un vietas apskati, kaut gan šis gadījums nebija saistīts ar kuģošanas drošību.

2007

Pirmā 2007. gada jūras avārija bija nu jau leģendārā Kipras karoga kuģa „Golden Sky” uzsēšanās uz sēkļa netālu no Ventspils. Avārijas rezultātā radās vides piesārņojums un kuģis guva smagus korpusa bojājumus, cilvēki negadījumā necieta.

Drīz pēc tam – 21. janvārī notika līdzīgs smags negadījums – uz sēkļa Irbes šaurumā uzsēdās Maltas karoga kuģis „Nijord”. Izmeklēšanu par šo negadījumu veica Maltas Jūras administrācija sadarbībā ar JA AIN.

Dienu vēlāk, 22. janvārī, ceļā uz Randersas ostu Dānijas jurisdikcijai pakļautajos ūdeņos uz sēkļa uzsēdās Latvijas karoga kuģis „Sava Lake”. Kuģis guva nopietnus korpusa zemūdens daļas bojājumus. Izmeklēšanas ziņojumā norādīts, ka negadījuma galvenais iemesls ir „Sava Lake” kapteiņa nepietiekamā

pieredze šajā amatā un nepamatotā pašpārliecība, vadot kuģi vienatnē sarežģītos navigācijas apstākļos. Locijas rekomendē Randersa fjordā izmantot loča pakalpojumus lieliem kuģiem, kā arī mazākiem kuģiem, kuru vadītājiem nav pietiekamu zināšanu par vietējiem navigācijas apstākļiem. Tomēr kuģa kapteinis bija pieņēmis lēmumu ienākt Randersas ostā bez loča.

Ļoti smags negadījums notika Rīgas ostā 26. maijā – uz naftas ūdeņu savācējkuģa „Barri” eksplozijas rezultātā gāja bojā kuģa apkalpe – kapteinis un mehāniķis.

Pēc avārijas ņemtais degvielas paraugs no „Barri” galvenā dzinēja filtriem un degvielas tanka neatbilda dīzeļdegvielas parametriem, kura bija jāizmanto kuģa galvenā dzinēja un palīgdzinēju darbināšanai. Pēc ekspertīzes slēdziena, dzinēja darbināšanai tika izmantots benzīns ar citu naftas produktu piejaukumu

3. jūlijā smagu negadījumu – sadursmi ar tiltu, kurā nopietni cieta kuģis, izraisīja iekšējo ūdeņu pasažieru kuģa „Vecrīga” apkalpe. Izmeklēšanas laikā noskaidrots, ka avārijas iemesls bija apkalpes neprofesionāla rīcība, bez tam ir aizdomas, ka apkalpes locekļi bija lietojuši alkoholu. Tikai laimīgas nejaušības dēļ avārijā necieta kuģa pasažieri, jo no apkalpes puses netika veikti nekādi pasākumi saistībā ar pasažieru drošību.



2008

Notikuši pieci mazāk smagi jūras negadījumi, kuros iesaistīti Latvijas karoga kuģi – šajos negadījumos nav cietuši cilvēki, nav bojāti kuģi un nav radies vides piesārņojums, tādēļ par šiem gadījumiem netika veikta izmeklēšana.

2009

Ārvalstu ostās nav aizturēts neviens Latvijas karoga kuģis, kas bija kuģu īpašnieku un JA speciālistu veiksmīgas sadarbības rezultāts.

2010

Reģistrēti 11 jūras negadījumi un incidenti. Divi negadījumi kvalificēti kā smagi, kuros kuģi uz laiku zaudēja jūrasspēju. 2. janvārī Latvijas karoga kuģim „Sava Ocean” Atlantijas okeānā apmēram 40 jūras jūdžu no Aveiro (Portugāle) tika konstatēts galvenā dzinēja bojājums. Kuģim bija nepieciešama velkoņu palīdzība, lai to varētu nogādāt ostā remontdarbu veikšanai.

Savukārt Krievijas karoga gruntsvedējs „Skrunda” Skultes ostā uzsēdās uz sēkļa gan 4. aprīlī, gan 3. maijā. Pēdējais negadījums tika kvalificēts kā smags, jo kuģim konstatēja gan dzenskrūves un stūres, gan apšuvuma bojājumus, un bija nepieciešams remonts.

2011 – NEKAS BŪTISKS NAV MAINĪJIES

16. martā Atlantijas okeānā avarēja Maltas tankkuģis, no kura izdevās izglābt visus 22 apkalpes locekļus, bet avārijas rezultātā kuģis pārlūza uz pusēm un ūdenī nokļuva vairāk nekā 800 tonnu naftas. Izplūdušī nafta radīja apdraudējumu aptuveni 20 000 īpaši retas sugas pingvīnu, kas apdzīvo Lielbritānijai piederošās Tristana da Kunjas salas. Bet, pēc speciālistu domām, salu ekosistēmu vēl vairāk varētu apdraudēt žurkas, ja tās no kuģa peldus būtu nokļuvušas līdz tām, jo grauzēji salās nebija sastopami.



14. aprīlī Ķīles kanālā Krievijas kravas kuģi „Tjumeņa”, kas veda kokmateriālus no Rīgas uz Lielbritāniju, ietriecās somu kravas kuģis. Kokmateriāli no Rīgas līdz Britu salām tā arī neaizkuģoja.

Traģiskajā nelaimes gadījumā, kas notika 13. jūlijā, kad Volgas upē nogrima Krievijas kuģis „Bulgārija”, bojā gāja 128 cilvēki, vismaz 40 no tiem bija bērni, kas tika iesprostoti kuģa iekštelpās. Bērnu mirstīgās atliekas atrastas vairākās kuģa telpās. Tiek uzskatīts, ka negadījums noticis kuģa sliktas apkopes un drošības pasākumu neievērošanas dēļ. Piecdesmit sešus gadus vecajai „Bulgārijai” bija tehniskas problēmas, jau krastā kuģis nedaudz svēries uz vienu sānu. Kuģis bijis pārslogots, jo 140 pasažieru vietā tas bija uzņēmis 208 cilvēkus.

Krievijas premjerministrs Vladimirs Putins: „Pasažieru kuģa „Bulgārija” katastrofā Volgas upē vainojama mantkāriba un klaji drošības noteikumu pārkāpumi. Tik daudz upuru. Tik daudzi bērni gājuši bojā. Ir šausmīgi, ka mums tik dārgi jāmaksā par bezatbildību, nolaidību un mantkāribu!”

Pret divu kuģu kapteiņiem, kas pabraukuši garām avarējušajam kuģim „Bulgārija” un nav snieguši palīdzību, uzsāktas krimināllietas.

Ko tur teikt, labo un arī sliktu šajā pasaulē vairo tikai cilvēks!■

TĀ IR NOTICIS

1985. gada martā Ventspils ostā uzsprāga tankkuģis „Ludviks Svoboda”. Nelaimē dzīvību zaudēja četri kuģa apkalpes locekļi, bet katastrofas sekas un upuru skaits varēja būt daudzkārt lielāks, ja uguns pārmetos uz netālu esošajiem 30 000 tonnu amonjaka rezervuāriem.

„Ja tankkuģa sprādzienā vai tam sekojošā ugunsgrēka rezultātā būtu dehermetizējušies rezervuāri un izplūdis amonjaks, indīgās vielas gaisā varētu izrādīties nāvējošas pat vairāk nekā desmit kilometru lielā apkārtnē. Tad Ventspili varēja piemeklēt Pompejas liktenis,” grāmatā „Gadsimta



katastrofas Latvijā” raksta Gaitis Grūtups, kurš, šķiet, vispamatīgāk ir izpētījis padomju laika katastrofas. Droši vien daudz netrūka, lai būtu skarti amonjaka rezervuāri, jo kuģa priekšgals eksplozijā tika pilnīgi saārdīts un tonnu smagas atlūzas lidoja pat 200 metru tālu. Dzirdot pamatīgo blīkšķi, daudzi ventspilnieki pilnā nopietnībā domāja, ka sācies trešais pasaules karš.

Lai novērstu uguns izplatīšanos un lielāka mēroga katastrofu, nekavējoties tika mobilizēti visi iespējamie ugunsdzēsēju spēki un rezerves, ieskaitot ar ūdensmetējiem aprīkotos kuģus. Vakara pusē tiešām izdevās uguni apdzēst un varēja sākt skaidrot katastrofas iemeslus. Pilnīgi precīzi tos noskaidrot tā arī neizdevās, tomēr visticamāk, ka vainīgi bija kuģa apkalpes locekļi, kuri pirms degvielas pildīšanas tilpnēs no tām nebija pietiekami rūpīgi izvēdinājuši iepriekš vestā benzīna tvaikus. Dīzeļdegvielas uzpildīšanas laikā tvaiki cēlās augšup, un, lai notiktu eksplozija, pietika pat ar niecīgu dzirksteli.

Nākamajos gados pa kādai nelaimei uz Latvijas ūdeņiem parasti notika pavasaros, kad bojā gāja kāds īpaši pādrošs zemledus makšķernieks. Lielākais ar zemledus makšķerēšanu saistītais nelaimes gadījums gan notika ziemas vidū – 1987. gada 25. janvārī. Todien Rīgas līcī uz ledus atradās vairāki simti blītkotāju, un tikai retais no viņiem pamanīja, ka atkusnis un vējš dara savu – ledū bija parādījusies plaša, kas apmēram 100 kvadrātkilometrus lielo ledus

gabalu nošķīra no krasta. Tad vēl lielais ledus gabals sāka šķelties mazākos, un uz visiem bija cilvēki. Pavisam uz ledus atradās apmēram pusotrs tūkstotis bļītkotāju. Tā kā savlaicīgi tika uzsākti glābšanas darbi, kuros piedalījās gan tuvējo zvejnieku kolhozu kuģi, gan ledlauži, gan arī armijas helikopteri, izdevās izvairīties no lieliem cilvēku upuriem. Toreiz bojā gāja divi makšķernieki – tēvs un dēls, kuri mēģināja pa ledus gabaliem līdz krastam aizlaipot paši, tomēr iekrita ūdenī un noslīka.

1994. gada 28. septembrī vētras laikā Baltijas jūrā netālu no Somijas dienvidu piekrastes nogrima prāmis „Estonia”, paņemot dzelmē 852 cilvēku dzīvības. Tragiskajā katastrofā, kas Eiropā bija lielākā kopš Otrā pasaules kara beigām, izdzīvoja tikai 137 cilvēki. No trīsdesmit Latvijas iedzīvotājiem, kas bija uz kuģa, izglābās tikai seši.

Interesanti, ka 2005. gada septembra beigās, tieši vienpadsmit gadus pēc „Estonia” nogrimšanas, ceļā uz Tallinu pie Stokholmas uz sēkļa uzsēdās kompānijas „Tallink” prāmis „Regina Baltica”. Par laimi šoreiz nebija neviena cietušā, arī prāmis nopietni necieta.■

TRAGĒDIJA UZ DAUGAVAS

1950. gadā notika lielākā katastrofa Latvijas upju kuģniecības vēsturē. 1950. gada 13. augustā, svētdienā, ap pulksten divpadsmitiem Rīgā, Komjaunatnes krastmalas (tagad 11. novembra krastmala) piestātnē Daugavā nogrima pasažieru tvaikonis „Majakovskij”, kas brauca līnijā Rīga – Mežaparks.

Tā bija atvērtā nesen, 6. augustā. Dienu agrāk, 5. augustā, laikrakstā „Padomju Jaunatne” bija publicēta kuģa fotogrāfija. Katastrofā bojā aizgāja 147 cilvēki (58 vīrieši, 89 sievietes). Noslīkušo skaitā bija 48 bērni vecumā līdz 16 gadiem. Izglābto pasažieru skaits bija 241. Arī kuģa komanda izglābās. Avārijas iemesls – pasažieru skaits ievērojami pārsniedza pieļaujamo (150 cilvēku). Krastmalā pasažieru iekāpšana nebija organizēta. Kases pie piestātnes nebija, biļetes pārdeva uz kuģa. Braukt gribētāji nesagaidīja, kad krastā izkāps no Mežaparka atbraukušie, un paši sāka iekāpt tvaikonī gar visu bortu. Neorganizētā iekāpšana radīja kuģa sānsveri uz labo bortu. Pasažieru vidū izcēlās panika, un cilvēki pārvietojās uz pretējo bortu. Kuģis nosliecās uz kreiso bortu, uzņēma ūdeni un nogrima. Pēc aptuvenām ziņām, katastrofas laikā uz tvaikoņa atradās pāri par 400 cilvēku. Bija pārkāpti kuģa ekspluatācijas noteikumi: atvērti kuģa iluminatori un ogļu bunkuru lūkas, pa kurām vēlāk ieplūda ūdens. Tvaikoņa balasts nebija pietiekami nostiprināts un noslīdēja uz kreiso bortu. Pasažieru neorganizētību veicināja kuģu piestātnes neatbilstība upju kuģniecības noteikumiem. Par piestātņi izmantoja Komjaunatnes krastmalas (izbūvēta 1949. gadā) noej uz Daugavu, kas atradās netālu no Pontonu tilta (tagadējā Akmens tilta vietā) iepretim Rīgas Politehniskajam institūtam.



Tvaikonis „M”, 1906. gadā būvēts Zviedrijā, no 1941. gada – „Majakovskij”.

Pirmie notikuma vietā palīdzību sniedza karavīri. Matroži no karaspēka daļas Nr. 90808 pirmie ieraudzīja kuģa katastrofu. Viņi izglāba 25 cilvēkus. Studenti no Maskavas Enerģētikas institūta, kuriem bija militāra vasaras nometne karaspēka daļā Nr. 18375, brauca pa Pontonu tiltu pāri Daugavai. Viņi ieraudzīja, ka tvaikonis guļas uz kreiso bortu, un ar automašīnu piebrauca pie pieturas. Pečenkins, Panovs, Kravsuns, Sarkisovs, Zolotovs, Tjapkins, Andrejevs, Fedulovs, Jonovs un Urincevs metās ūdenī un sāka glābt cilvēkus. Pēc aptuvenām ziņām, Jonovs izglāba ģimeni (māti, dēlu, meitu) un vēl trīs cilvēkus, Panovs – septiņus cilvēkus, tai skaitā sievieti ar bērnu, Pečenkins – astoņus cilvēkus, tai skaitā trīs bērnus, Kravsuns – astoņus cilvēkus, tai skaitā divus bērnus, Tjapkins – trīs cilvēkus, Sarkisovs – piecus cilvēkus, tai skaitā divus bērnus, Fedulovs – septiņus cilvēkus, tai skaitā vienu bērnu, Andrejevs – divas sievietes un bērnu, Urincevs – sievieti, Zolotovs – astoņus cilvēkus, tai skaitā trīs bērnus. Otra studentu grupa (Vilkovs, Jesipovs, Ždanovs, Kuņins, Kirilovs, Magins, Ņemirovskis, Perļa, Pančenko, Poluektovs, Postrikovs, Šklovskis, Šamparovs, Rodionovs, Tambovcevs, Čerepahins) palika krastā un sniedza palīdzību no ūdens izvilktajiem. 26 studenti kursanti izglāba ap 70 cilvēku, tai skaitā 10 bērnus. Kad visi ūdenī esošie bija izvilkti, sāka glābt pasažierus, kuri stāvēja uz nogrimušā kuģa augšējā klāja un kapteiņa tiltiņa, kas bija virs ūdens.



Iekāpšana pasažieru tvaikonī „Majakovskij” Daugavas krastmalā 1950. gada 13. augustā.
(No G. Grūtupa grāmatas „Gadsimta katastrofas Latvijā”, Rīga, 1999.)

Pulksten 13 krastmalā ieradās Baltijas kara flotes avāriju glābšanas dienesta nodaļu un Kara ūdenslīdzēju skolas ūdenslīdzēji. Glābšanas dienesta 2. nodaļa (ap 50 cilvēku) no ūdens izvilka 73 cilvēkus. Glābšanas dienesta 3. nodaļa (70 cilvēku) izvilka no ūdens 54 cilvēkus. Pavisam abu nodaļu ūdenslīdzēji izcēla 152 cilvēkus, no kuriem 127 bija miruši. Kara ūdenslīdzēju skolas matroži notikuma vietā ieradās ar automašīnu un ūdenslīdzēju laivu. Septiņi ūdenslīdzēji ar viegliem aparātiem un viens smagā ūdenslīdzēju skafandrā cēla cilvēkus no nogrimušā kuģa. Divu stundu laikā no tvaikoņa priekšgala pasažieru salona izcēla ap 30 cilvēku. No ūdenslīdzēju skolas glābšanas darbos piedalījās 13 matroži (V. Kirjanovs, A. Monogarovs, S. Skvorcovs, V. Pletņevs, A. Tokarevs, V. Ļvovs, N. Buriļjins, N. Isačenko, G. Harins, A. Sorvačevs, F. Švecovs, I. Marčenko, M. Kozlovskis).

13. augustā 12.30 Rīgas ātrās medicīniskās palīdzības stacijā pienāca signāls par tvaikoņa „Majakovskij” katastrofu. Pirmās trīs ātrās palīdzības automašīnas izbrauca pēc vienas minūtes. Katastrofas vietā palīdzību sniedza 23

ārsti un 62 medmāsas. Cietušos pārvadāja septiņas sanitārās automašīnas. Notikuma vietā ieradās Rīgas garnizona hospitāļa ārsti ar piecām sanitārajām automašīnām. Slicēju atdzīvīšanai ārstiem palīgā nozīmēja ap 40 karavīru un transportēšanai sešas kravas automašīnas. Pēc pirmās palīdzības sniegšanas 180 cilvēkus nogādāja Rīgas pilsētas slimnīcās un garnizona hospitālī. No tiem vēl izglāba 33 cilvēkus. 1. pilsētas klīniskajā slimnīcā ievada 44 cilvēkus, no kuriem 29 bija dzīvi, bet 15 miruši. 3. pilsētas klīniskajā slimnīcā nogādāja 14 mirušus pasažierus, bet 4. pilsētas klīniskajā slimnīcā 26 mirušus cilvēkus. Daļu cilvēku no notikuma vietas uzņēma arī citu resoru slimnīcas Rīgā. Baltijas dzelzceļa slimnīcā ievada sešus mirušus cilvēkus, P. Stradiņa Republikāniskajā klīniskajā slimnīcā – 44 mirušus cilvēkus, Ortopēdijas un reperatīvās ķirurģijas zinātniski pētnieciskajā institūtā – 26 cilvēkus, no kuriem izdzīvoja viens.

Notikuma vietu aplenca Rīgas garnizona vienības (800–1000 karavīru). Naktī uz 14. augustu rajonu patrulēja karavīru patruļas. Pulksten sešos no rīta notikuma vietu no jauna aplenca Rīgas garnizona vienības (230 karavīru) un milicija (200 cilvēku). Pēc kuģa izcelšanas 15. augustā pulksten vienos aplenkumu noņēma. 16. augusta rītā deviņi ūdenslidēji 50 metru platumā pārmeklēja Daugavu no kuģu pieturas līdz Koka tiltam (tagadējā Vanšu tilta vietā). Viņi atrada trīs noslikušos.

14. augusta vakarā Baltijas kara flotes avāriju glābšanas vienība ar divu peldošo celtni un divu pontonu palīdzību nogrimušo kuģi izcēla. Mazo upju transporta pārvaldes noteiktie tehniskie zaudējumi bija 114 960 rubļu.

Tvaikonis „Majakovskij” bija 1906. gadā Motalas kuģu būvētavā Zviedrijā būvētais Rīgas pilsētas tvaikoņu satiksmes tvaikonis „M”. 1941. gadā to pārdēvēja par „Majakovskij”, nosaucot krievu padomju dzejnieka Valdimira Majakovska (1893–1930) vārdā. Pēc Otrā pasaules kara tas brauca līnijās Rīga – Jelgava, Rīga – Bolderāja. No 1948. gada sākuma kuģis bija atjaunošanas remontā Rīgas upju kuģu remonta rūpnīcā. Pēc pārbūves tvaikonis ekspluatācijā atgriezās 1949. gada 1. jūnijā.

Pēc katastrofas kuģi pārdēvēja par „Rīgu”. Turpmāk tas netika ekspluatēts. Kuģis atradās konservācijā Rīgas upju kuģu remonta rūpnīcā. 1956. gada maijā to nodeva Latvijas PSR Zivrrūpniecības ministrijai.

Rīgas pilsētas izpildkomiteja 69 ģimenēm par bojā gājušajiem izmaksāja materiālu pabalstu (500–4000 rubļu katrai) 73 220 rubļu apmērā.

1950. gada 14. augustā PSRS Ministru Padome izdeva rīkojumu par komisijas izveidi (priekšsēdētājs Z. Šaškovs), kurai piecu dienu laikā bija jāziņo PSRS valdībai par katastrofas izmeklēšanu. 31. augustā PSRS Ministru Padome pieņēma lēmumu Nr. 3755–1563c „Par pasažieru tvaikoņa „Majakovskij” avāriju”. Tas paredzēja upju kuģniecības darbiniekus N. Barņikovu, N. Ganičevu, A. Golandarevu, J. Veidemani atbrīvot no darba un tiesāt, Mazo upju transporta pārvaldes priekšnieku A. Tihonoviču atbrīvot no darba. No darba atbrīvoja



Piemīņas plāksnes atklāšana 11. novembra krastmalā Rīgā, 2011. gada 21. augusts.



Piemīņas plāksne bojā gājušajiem tvaikoņa „Majakovskij” pasažieriem.

vairākus Latvijas PSR Ministru Padomes, Rīgas izpildkomitejas un Rīgas milicijas darbiniekus. Lēmums paredzēja divu nedēļu laikā savest kārtībā piestātnes, ka arī atjaunot 1947. gadā likvidēto glābšanas dienestu.

1950. gada 30. decembrī sakarā ar kuģa katastrofu Latvijas PSR Augstākās tiesas Krimināllietu tiesu kolēģija pasludināja spriedumu: Tihoновиčam Aleksandram, Mazo upju transporta pārvaldes priekšniekam, 5 gadi labošanas darbu nometnē, Barņikovam Nikolajam, Mazo upju transporta pārvaldes priekšnieka vietniekam, 10 gadi labošanas darbu nometnē, Ganičevam Nikolajam, Rīgas ekspluatācijas rajona priekšniekam, 25 gadi labošanas darbu nometnē ar tiesību atņemšanu, Golandarevam Aleksandram, Rīgas ekspluatācijas rajona priekšnieka vietniekam, 25 gadi labošanas darbu nometnē ar tiesību atņemšanu, Hāmanim Bernhardam, tvaikoņa „Majakovskij” kapteinim, 10 gadi labošanas darbu nometnē, Veidemanim Jānim, tvaikoņa „Majakovskij” kapteiņa vecākajam palīgam, 10 gadi labošanas darbu nometnē.

2011. gada 21. augustā Rīgas domes Rīgas piemiņekļu aģentūra, pieminot šo traģēdiju, notikuma vietā atklāja piemiņas plāksni.■

A. Miklāvs

PASAULES TIRDZniecības FLOTES ATTĪSTĪBAS TENDENCES

Galvenais pasaules tirdzniecības flotes attīstības virzītājspēks ir pasaules ekonomikas augšupeja.

Ekonomikas augšupeju veicina Ķīnas, Indijas un citu šā reģiona valstu dinamiskā attīstība, kas tieši vai netieši veicina arī tirdzniecības flotes izaugsmi.

Stabilās jūras transporta pozīcijas pasaules tirgū norāda, ka tirdzniecības flote ir praktiski neaizvietoājama transporta nozare.

Kuģu *time charter* un fraktēšanas izmaksas lielā mērā atkarīgas no pārvaļāto izejvielu vai gatavās produkcijas cenām un pieprasījuma (nafta, metālu rūdas u.tml.).

Pēdējos gados vērojama flotes atjaunināšanās tendence, galvenokārt tankkuģu, beramkravu un konteinerkuģu vidū.

Visvairāk tirdzniecības flotē ir tankkuģu.

Ņemot vērā līdzšinējos flotes attīstības tempus, paredzams, ka jau tuvākajā laikā flotes kopējā tonnāžas sasniegs 1 miljardu tonnu.

Visstraujāk attīstās konteinerkuģu flote, kas saistīts ar iespēju konteinerus transportēt gan pa jūru, gan arī pa sauszemi.

Ģenerālkravu flote ir visvecākā tirdzniecības flotes daļa. Lai gan tā joprojām uzrāda pozitīvus pārvadājumu rezultātus, tomēr sāk morāli novecot, un jau tagad tai arvien lielāku konkurenci izrāda konteinerpārvadājumi.

Pasažieru kuģu attīstība ir visai ierobežota, jo pasažieri



Attēlā redzams viens no pasaules lielākajiem tankkuģiem. *Malaccamax* tipa kuģu garums sasniedz 470 metrus, platums 60 metrus, bet iegrimē tiem ir 20 metru.



Mūsdienu konteinervedēji pārsniedz ar saviem gigantiskajiem izmēriem: to garums sasniedz gandrīz 400 m un platums 56 m.



2009. gadā Somijā pabeidza pasaulē lielāko un dārgāko kruīza kuģi „Oasis of the Seas”. Tas pārspēj daudzus līdzšinējos rekordus: kuģim ir 16 klāji, 2700 kajišu, kas paredzētas 6360 pasažieriem, tas ir 365 metrus garš un 47 metrus plats, bet kuģa augstākais punkts sasniedz 65 metru atzīmi virs ūdens līmeņa. Aptuvenās kuģa izmaksas tiek lēstas ap 932 miljoniem eiro.



„Royal Clipper” ir lielākais un ātrākais pasažieru burukuģis pasaulē, kuru dažreiz dēvē par „Karalieni karalieni”. Tas ir vienīgais piecu mastu kruīza burukuģis (šis rekords reģistrēts arī Ginesa rekordu grāmatā), uz kura ir 227 pasažieru vietas un vairāk nekā 100 apkalpes locekļu.

biežāk izvēlas ātrākus transporta veidus, ja vien tas iespējams, tai pašā laikā uzplaukumu piedzīvo kruīzu kuģu nozare, kurā pēdējos gados notiek aktīva sacensība par lielākā pasažieru laimera godu.

Kuģu būvē dominē Āzijas valstis – Koreja, Japāna, Ķīna, izņemot pasažieru kuģu būvi, kurā vadošās ir Eiropas valstis Itālija, Somija, Vācija.

Lai paaugstinātu kuģu izmantošanas efektivitāti, kuģu īpašnieki arvien biežāk cenšas pasūtīt universālus kuģus. Piemērs tam ir straujais naftas/ ķīmijas tankkuģu skaits un apjoma pieaugums.

Secinājums: ja pasaules ekonomikas attīstība uzrādīs pozitīvu bilanci, arī pasaules tirdzniecības flotes attīstība būs pozitīva, jo jūras transports kā daļa no visa transporta ir neatņemama tautsaimniecības nozare.■

„LATVIJAS KUĢNIECĪBAS” DARBĪBA 2011. GADĀ

AS „Latvijas kuģniecība” veic kravu pārvadājumus visās pasaulē jūrās un okeānos, apmāca un komplektē starptautiskajām konvencijām atbilstošas apkalpes, kā arī piedāvā kuģu tehnisko menedžmentu saviem un citu kuģniecību kuģiem. LK ienākumi būtiski samazinājās 2009. gadā (108,8 milj. latu) un 2010. gadā (58,8 milj. latu), kā arī 2011. gada deviņos mēnešos (35,9 milj. latu), kam cēlonis ir tirgus stāvokļa pasliktināšanās pēdējo divu triju gadu laikā. Zemāks pieprasījums pēc naftas produktiem attīstītajās Rietumvalstīs ir negatīvi ietekmējis tankkuģu īpašnieku ieņēmumus. Straujais uzplaukums no 2004. līdz 2008. gadam veicināja jaunu tankkuģu būvniecību, bet, krītoties laika nomas likmēm, tankkuģu vērtība samazinājās. Tādējādi AS „Latvijas kuģniecība” un tai līdzīgie uzņēmumi cieta neseno sarežģīto ekonomisko apstākļu dēļ. Taču LK ir labākā finansiālā stāvoklī salīdzinājumā ar daudziem citiem kuģu īpašniekiem, kuri uzplaukuma gados pārmērīgi izvērsās un uzņēmās pārlietu lielas pārdsaistības.

2009. gadā LK flote pārtrauca septiņu kuģu ekspluatāciju un uzņēmējdarbību koncentrēja uz laika frakts tirgu. Tā rezultātā ienākumi būtiski samazinājās, jo dienas likmes kritās, bija mazāk kuģu un arī mazāk tūlītējas izpildes līgumu, kas LK mazāk pakļautu nepastāvīgajai un augošajai degvielas cenai. 2010. gadā LK koncerna tankkuģu flote galvenokārt bija nodarbināta laika nomā. Lai arī rezultāts no kuģu darbības bija pozitīvs un sasniedza 12,69 miljonus ASV dolāru, koncerna neto reisu rezultāts 2010. gadā ievērojami atpalika no iepriekšējā gada rezultāta (148,91 miljoni dolāru) un sasniedza 88,31 miljonu dolāru, tādējādi atspoguļojot negatīvo situāciju kuģošanas tirgos.

LK koncerna kopējā aktīvu vērtība samazinājās no 964,41 miljona ASV dolāru 2009. gadā līdz 680,47 miljoniem dolāru 2010. gadā. Šādam būtiskam aktīvu samazinājumam ir vairāki iemesli. Papildus uzkrājumu radīšanai zaudējumus veidoja flotes nolietojums 26,70 miljonu ASV dolāru apmērā. Jau daudz lielāka ietekme uz aktīvu samazinājumu bija „Latvijas kuģniecības” meitas sabiedrības SIA „LASCO Investment” izslēgšanai no koncerna konsolidētās finanšu uzskaites 114,91 miljonu ASV dolāru apmērā. Tās ir sekas iepriekšējās vadības veiktajām darbībām, kā rezultātā SIA „LASCO Investment” ar 2011. gada 3. janvāra tiesas lēmumu atzīta par maksātnespējīgu. Pašreizējā vadība veic šo darbību izvērtēšanu no juridiskā viedokļa.

UZZIŅAI

2010. gadu „Latvijas kuģniecības” koncerns noslēdza ar zaudējumiem 142,44 miljonu ASV dolāru apmērā. Lielākā daļa zaudējumu saistīta ar uzkrājumu izveidošanu atbilstoši Starptautiskajiem finanšu pārskatu standartiem: SIA „LASCO Investment” grupas debitoru parādam 79,64 miljonu dolāru apmērā, četrām Korejas kuģubūves rūpnīcā „Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd.” pasūtītajām kuģu jaunbūvēm 45,56 miljonu dolāru, ieguldījumam SIA „NAFTA Invest” kapitāla daļās 5 miljonu dolāru un kuģim „Indra” 4,92 miljonu dolāru apmērā.

2011. gadā LK ir krietni progresējusi – uzņēmums ir spējis saglabāt bruto peļņas rezervi (2010. gada 9 mēnešos – 14,4 milj. latu, 2011. gada 9 mēnešos – 14,3 milj. latu) ar ievērojami mazāku darbojošos kuģu skaitu. Tāpat arī tagad vairs nav starpnieku, kas no LK ņemtu daļu peļņas. Tā kā LK pieder mazāk vecu kuģu, tā ir spējusi racionalizēt dažādus ar flotes vadīšanu saistītus izdevumus.

2011. gadā par 5 miljoniem latu tika samazināti administrācijas papildu izdevumi valdes atalgojumam, bet lielāko daļu LK administratīvo izdevumu veidoja tiesas izdevumi, kas saistīti ar iepriekšējās vadības darbību.

2011. gada trešajā ceturksnī LK cieta 6,4 milj. latu zaudējumus vērtības samazināšanās dēļ. Galvenais iemesls tam ir LK kredītbanku līgumi, kas prasa kompānijai uzturēt minimālu skaidras naudas atlikumu. Tā kā skaidras naudas atlikums kontā ir krities, kredītbankas lika uzņēmumam pārdot trīs vecākos K klases kuģus, kurus tas līdz

šim aktīvi nodarbināja. Tādējādi zaudējumi no vērtības samazināšanās rodas grāmatvedības likuma dēļ, kas pieprasa LK atzīt novērtējuma zaudējumu aktīviem, kuri šobrīd atkārtoti ir pārdošanā. Līdz ar to LK nākas 2011. gada trešajā ceturksnī atzīt šādus bezskaidras naudas zaudējumus, un tiešais iemesls tam ir minimālas skaidras naudas uzturēšana LK kredītbankās.

Jūnijā un jūlijā LK saņēma divus jaunus kuģus, par kuru būvniecību bija noslēgti ilgtermiņa līgumi. Lai gan 2011. gads nebija ideāls laiks jaunu kuģu pieņemšanai, tomēr koncerna pienākums bija pabeigt to kuģu būvniecības un pirkšanas darījumu, ko iepriekšējā vadība bija aizsākusi jau 2007. gadā, piedevām vēl par tiem bija jau iemaksāta ievērojama naudas summa.

„LATVIJAS KUĢNIECĪBA” PĀRDEVUSI DIVUS JAUNBŪVĒJAMOS NAFTAS GĀZVEDĒJKUĢUS

2011. gada 18. martā spēkā stājās pirkšanas – pārdošanas līgums, ar kuru LK pārdeva divus jaunbūvējamās naftas gāzvedējkus, katru par 52 miljoniem ASV dolāru. Kuģu pircējs pārņēmis visas saistības pret kuģu būvētavu šo kuģu būves līgumu pabeigšanai un atmaksās LK iemaksātos naudas līdzekļus.

„Tā ir daļa no LK stratēģijas – izmantot līdzekļus, kas tiks iegūti no šo kuģu pārdošanas, lai finansētu divus jaunbūvējamās tankkuģus, kas tiek būvēti Korejas kuģu būvētavā “Hyundai Mipo Dockyard Ltd.”. Šajos saspringtajos ekonomiskajos apstākļos LK mērķis ir rīkoties piesardzīgi, tajā pašā laikā

turpinot izvērtēt un izmantot iespējas paplašināt floti ar moderniem kuģiem," skaidroja LK valdes priekšsēdētājs Pols Tomass.

LK SAŅĒM JAUNU TANKKUĢI „LATGALE”

2011. gada 23. jūnijā LK Korejas kuģubūves rūpnīcā „Hyundai Mipo Dockyard Co., Ltd.” saņēma jauno tankkuģi „Latgale”. Jaunā tankkuģa kravnesība ir 52 000 DWT, tas paredzēts drošai naftas un ķīmisko kravu pārvadāšanai visās pasaules jūrās un okeānos, tai skaitā arī ledus reģionos.

„LATVIJAS KUĢNIECĪBAS” FLOTI PAPILDINA TANKKUĢIS „ZEMGALE”

2011. gada 27. jūlijā LK Korejas kuģubūves rūpnīcā „Hyundai Mipo Dockyard Co., Ltd.” saņēma jauno tankkuģi „Zemgale”, tādejādi sekmīgi noslēdzot tankkuģu flotes atjaunošanas programmas pirmo fāzi. Jaunā tankkuģa „Zemgale” kravnesība ir 52 000 tonnu, tas paredzēts drošai naftas un ķīmisko kravu pārvadāšanai visās pasaules jūrās un okeānos, tai skaitā arī aizsalstošās ūdens tilpēs.

„Kuģošana ir būtiska daļa no Latvijas vēsturiskā mantojuma, daļa no nacionālās pašapziņas. Tāpēc jūtamies īpaši gandarīti, ka „Latvijas kuģniecības” flote atkal kļūst konkurētspējīga pasaulē,” uzsvēra LK valdes priekšsēdētājs Pols Tomass.

Jaunais tankkuģis, tāpat kā tā mēnesi vecākais radnieks „Latgale”, ir nodēvēts Latvijas novada vārdā. Latvijas apdzīvoto vietu un reģionu vārdu došana kuģiem ir sena „Latvijas kuģniecības” tradīcija. LK flotē ir tankkuģi „Kuldīga”, „Jūrkalne”, „Ainaži”, „Salacgrīva”, „Kolka” un citi. Tankkuģu flotes atjaunošanas programma paredz veidot jaunāku un ekonomiski izdevīgāku floti, vienlaikus uzmanība tiek pievērsta vides aizsardzības standartu celšanai, paaugstinot energoresursu izmantošanas efektivitāti un mazinot kuģu ietekmes risku uz apkārtējo vidi.

FRAKTS LĪGUMI, LONDONAS TIESA UN NĀKOTNES VĪZIJA

2011. gads LK bija nozīmīgs, jo par lielāko daļu kuģu tika noslēgti ilgtermiņa līgumi, padarot tos kā ienākumu pelnītājus daudz paredzamākus.

LK padomes loceklis un AS „Ventspils nafta”, kam pieder 49,94% AS „Latvijas kuģniecība”

UZZĪNAI

AS „Latvijas kuģniecība” (NASDAQ OMX RIGA: LSC1R) ir starp lielākajiem pasaules kuģu īpašniekiem vidēja izmēra un *handy* tankkuģu segmentos un pēc naftas produktu pārvadājumu apjoma atrodas vadošajās pozīcijās starp līdzīgām kompānijām Ziemeļeiropā. Šobrīd uzņēmumam pieder 20 moderni kuģi, LK nodrošina darbu vairāk nekā 700 profesionāliem un augsti kvalificētiem jūrnikiem no Latvijas. LK flotes kopējā kravnesība ir gandrīz viens miljons DWT, un, tā kā tiek īstenota tankkuģu flotes atjaunošanas programma, kuģu vidējais vecums nepārsniedz 4,5 gadus. Visi kuģi saņēmuši ISM (International Safety Management) sertifikātus.

akciju, valdes priekšsēdētājs Saimons Bodijs, runājot par VN koncerna un asociētās sabiedrības LK vīziju, norādīja, ka LK gadījumā ir aktīvu salikums – uzņēmums darbojas kuģošanas biznesā, bet tam pieder arī lieli nekustamie īpašumi, un tas ir iesaistīts tiesas procesos, no kuriem viens uzņēmumam, iespējams, varētu dot 135 milj. ASV dolāru. „Lai investori zinātu, kāda veida biznesā viņi iegulda, mana vīzija būtu pārdalīt LK, izveidojot tīri tankkuģu uzņēmumu un nekustamo īpašumu uzņēmumu. Lai to izdarītu, mums vajadzētu meklēt partnerus nekustamo īpašumu biznesā, kuriem būtu finanses un attīstības idejas un kuri būtu ieinteresēti pārvaldīt tādas potenciāli lielus objektus kā Preses nama ēka un SIA „Rīgas līcis”, ko varētu izveidot par pasaules klases veselības centru un SPA. Mēs ceram, ka Latvijas nekustamā īpašuma tirgus atkal iet uz augšu. Varbūt tas lēni, bet neatlaidīgi atveseļosies,” paskaidroja Bodijs.

S. Bodijs arī komentēja Londonas tiesas procesu, kurā prasītāji ir vairākas viena kuģa sabiedrības LK koncernā un atbildētāji, pēc apgalvotā, ir korporatīvie un individuālie masveida krāpniecisko fraktēšanas shēmu labuma guvēji. Viņš uzsvēra, ka šī ir tikai LK lieta, un visi piedzītie līdzekļi kopā ar tiesas izdevumiem nonāks LK. Summa, ko uzņēmums varētu atgūt, ir 135 milj. ASV dolāru, kas nākotnē uzņēmumu nostādīs daudz labākā situācijā. Aktīvu piedziņas laiks šobrīd nav paredzams. Pēc S. Bodija teiktā, šādas frakta līgumu shēmas un cita neatbilstoša prakse ir pilnībā pārtraukta. Arī LK valdes priekšsēdētājs Saimons Bleids uzsvēra, ka 2011. gadā uzņēmumā sāka detalizēta visu līgumu izskatīšana, veicot pasākumus piegādātāju maiņai, tā no spēles izslēdzot starpniekus starp LK un gala lietotāju.

SAIMONS BLEIDS KĻŪST PAR LK VALDES PRIEKŠSĒDĒTĀJU

No 2011. gada 15. novembra AS „Latvijas kuģniecība” valdes priekšsēdētāja pienākumus pārņēmis LK valdes loceklis Saimons Bleids. Pols Tomass turpina darbu kā valdes loceklis.

„Tagad, kad Saimons Bleids ir pietiekami iepazinies ar uzņēmuma darbību, LK uzskata, ka, ņemot vērā viņa zināšanas finanšu jomā un pieredzi administratīvajā darbā, būtu loģiski, ka viņš pilnībā pārņemtu uzņēmuma ikdienas vadību gan finanšu vadības, gan administratīvajā līmenī. Šāda Saimona Bleida pienākumu loka paplašināšana ļautu man pilnībā koncentrēties uz kuģu komercvadības jautājumiem. Uzskatu, ka šīs pārmaiņas ļaus mums abiem efektīvāk izmantot savas prasmes un dot ieguldījumu uzņēmuma darbā,” skaidro Pols Tomass.



„Par spīti izmaiņām, mūsu biznesa prioritātes paliek nemainīgas. LK vadība turpinās strādāt, lai palielinātu uz-

ņēmuma vērtību un ilgtspēju. Uzņēmuma stratēģija ir attīstīties vidēja lieluma produktu tankkuģu tirgus nišā ar floti, kuras vidējais vecums tagad ir mazāks par pieciem gadiem. Mēs uzskatām, ka šajā segmentā, ņemot vērā flotes lielumu un kvalitāti, varēsim aktīvāk konkurēt starptautiskajā kuģošanas tirgū nākotnē. Uzņēmuma vadība ir apņēmusies arī panākt lielāku efektivitāti un izmaksu labāku vadību, kā arī paaugstināt korporatīvās pārvaldības standartus, lai nodrošinātu „Latvijas kuģniecības” atbilstību starptautiskajiem standartiem,” norāda P. Tomass.

Iepriekš Saimons Bleids ieņēmis finanšu direktora amatu „Arawak” uzņēmumu grupā, bijis partneris „Ernst & Young” enerģētikas darījumu atbalsta nodaļās Pekinā, Londonā un Kazahstānā. S. Bleids ir zvērināts grāmatvedis un Anglijas un Velsas Zvērināto grāmatvežu institūta biedrs.

2011. gada 7. decembra LK akcionāru ārkārtas sapulcē uz pieciem gadiem ievēlēja jaunu padomi 12 cilvēku sastāvā.

2011. gada 6. decembrī LK saņēma oficiālu paziņojumu no līdzšinējās uzņēmuma padomes locekles Olgas Pētersones par amata atstāšanu. Atlūgums saņemts tieši pirms LK akcionāru 7. decembra sapulces, kuras darba kārtībā bija padomes pārvēlēšana. O. Pētersoni amatam padomē savulaik bija izvirzījusi Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūra, kuras turējumā ir 10% valstij piederošo uzņēmuma akciju.

Pret Olgu Pētersoni un citiem padomes locekļiem LK cēlusi tiesā četras prasības. Viena no tām celta par bijušajiem padomes locekļiem nepamatoti izmaksāto ievērojamo atlīdzību laika posmā no 2008. gada februāra līdz 2010. gada beigām. Šīs prasības ietvaros LK prasa no O. Pētersones kā bijušās LK padomes locekles piedzīt nepamatoti saņemto atlīdzību, kas ir vairāk nekā 180 tūkstoši latu.

UZZIŅAI

No 12 LK padomē ievēlētajiem locekļiem septiņus izvirzījis akcionārs AS „Ventspils nafta”, kam pieder 49,94% uzņēmuma akciju, un tie ir Saimons Bodijs, Mihails Dvoraks, Kristofs Teofanis Matsakos, Rubils Jilmazs, Vladimirs Egers, Džaveds Ahmeds un Marks Morels Vērs. Trīs padomes locekļus – Mārtiņu Kvēpu, Oļegu Stepanovu un Sergeju Šutovu izvirzīja LK akcionārs AS „International Baltic Investments”, kam pieder 27,55% LK akciju.

Vienu padomes locekli izvirzīja akcionārs Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūra, kuras turējumā ir 10% valstij piederošo uzņēmuma akciju, un tas ir Ivars Girgensons, kurš šajā amatā no mainīja Olgu Pētersoni. Vienu pārstāvi ievēlēšanai padomē izvirzījuši vairāki investīciju fondi, kam pieder LK akcijas, un tas ir Jāko Sakari Mikaels Salmelins.

LK: VSAA PUBLISKOTĀ INFORMĀCIJA IR NEPAREIZA

Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūra (VSAA) kā valstij piederošo LK 10% akciju pārvaldītāja nosūtījusi iesniegumu Valsts policijas Ekonomisko noziegumu apkarošanas pārvaldei, Valsts ieņēmumu dienestam

un Ģenerālprokuratūrai, aicinot izvērtēt iespējamo krāpšanu un izvairīšanos no nodokļu nomaksas LK un lūdzot ierosināt attiecīgu kriminālprocesu.

„VSAA uzskata, ka LK pašreizējo īpašnieku un vadības darbības dēļ LK 2011. gadā, iespējams, ieplānoti apzināti zaudējumi gandrīz 11,5 miljonu ASV dolāru (5,45 miljonu latu) apmērā, tādējādi nodarot kaitējumu LK mazākuma akcionāru, tostarp Latvijas valsts, interesēm,” puda Labklājības ministrijā.

Uz to „Latvijas kuģniecība” atbildēja, ka spēkā esošie frakts līgumi 17 kuģiem no kopējās 21 kuģa flotes tika noslēgti iepriekšējās vadības laikā, kura darbojās līdz 2010. gada 17. decembrim, līdz ar to Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras izplatītais paziņojums par to, ka sabiedrības pašreizējā vadība nodara kaitējumu LK mazākuma akcionāriem, tostarp Latvijas valsts interesēm, ir nepareizs.

LK puda nožēlu, ka VSAA pārstāve LK padomē O. Pētersone nav radusi iespēju piedalīties padomes pēdējā sēdē (bez jebkādiem paskaidrojumiem par neierašanās iemesliem), tādējādi nenodrošinot valsts interešu atbilstošu pārstāvniecību, kā arī negūstot papildu informāciju par VSAA neskaidrajiem jautājumiem. LK šobrīd ir pamatotas aizdomas, ka tieši O. Pētersone, iespējams, pārkāpjot Finanšu instrumentu tirgus likumā noteikto iekšējās informācijas izmantošanas aizliegumu, ir nodevusi publiskošanai LK iekšējo informāciju un, visticamāk, to nepareizi interpretējusi.

Sabiedrības jaunā vadība turpina darbu, lai samazinātu iepriekšējās vadības nesamērīgi augstās administratīvās izmaksas. Tā, piemēram, pagājušajā gadā sabiedrības valde atlīdzībās saņēma vien 0,65 miljonus latu, ieskaitot nodokļus, savukārt sabiedrības padomei, visticamāk, bez tiesiska pamatojuma atlīdzībās tika izmaksāti 1,14 miljoni latu. Šobrīd LK valde un padome strādā bez jebkādas atlīdzības. Lai atgūtu iepriekšējās vadības nodarītos zaudējumus, LK jaunā vadība ir cēlusi prasības pret iepriekšējās valdes un padomes locekļiem, tai skaitā O. Pētersoni, kura bija VSAA delegētā pārstāve LK.

TIESĀŠANĀS TURPINĀS

LK no 15 bijušajiem uzņēmuma valdes un padomes locekļiem tiesas ceļā vēlas panākt 9,88 miljonu latu zaudējumu atlīdzināšanu.

LK prasība bijušajiem LK valdes locekļiem Imantam Sarmulim, Andrim Linužam, Raivim Veckāganam, kā arī LK padomes locekļiem Mārim Gailim, Kārlim Boldiševicam, Guntim Ločmelim, Uldim Pumpuram, Olgai Pētersonei, Vladimīram Solomatinam, Ansim Sormulim, Normundam Staņēvičam, Andrim Vilcmeieram, Svenam Zālītim, Mikam Ekbaumam un Vladimīram Koškulim atlīdzināt LK 2009. un 2010. gadā nodarītos zaudējumus 9 882 333 latu ap-

mērā 2011. gada martā nonāca Augstākās tiesas Civillietu tiesu palātā. Tiesas sēde šajā lietā paredzēta 2012. gada 25. aprīlī.

„Mūsu laikā kuģošanas nozarē iesākās pamatīga krīze, kas radīja zaudējumus. Diemžēl iekūlos nepatīkamā situācijā, jo jau iepriekšējā valde un padome tika vainotas krāpnieciskos darījumos. Loģiski, ka, viņiem pārņemot varu, dabūjām precīzi tos pašus pārmetumus atpakaļ. Esam vai neesam vainīgi, to pateiks tiesa, taču patiesībā prasība ir absurda,” uzsvēra M. Gailis. „Jaunie akcionāri liek atmaksāt algas, ko mēs paši esot sev noteikuši, taču tās ir pilnīgas muļķības, mēs nomainījām iepriekšējo padomi, kurai bija tāda pati alga plus piemaksas.”

Darboties LK padomē Māri Gaili esot aicinājis uzņēmuma lielākais akcionārs „Ventspils nafta”. Turklāt LK padomē viņš darbojies jau pagājušā gadsimta beigās.

PRASĪBA LONDONAS TIESĀ PRET A. LEMBERGU

2011. gada 3. un 4. augustā Londonas Komerctiesā notika tiesas sēde procesuālu jautājumu izlemšanai saistībā ar AS „Latvijas kuģniecība” koncernā ietilpstošo kompāniju celtajām prasībām pret Aivaru Lembergu.

Prasības, kura celta arī pret Lembergu, kopējā summa ir vērtējama aptuveni 135 miljonu ASV dolāru (aptuveni 68 miljoni latu) apmērā. Prasītāju ieskatā šāda summa ir nepamatoti izņemta no LK apzināti prettiesisku shēmu realizācijas rezultātā, galvenokārt izmantojot zemāk par tirgus likmēm noslēgtus kuģu fraktēšanas līgumus starp LK koncernā ietilpstošajām kompānijām un starpnieku kompānijām, kuras tālāk kuģus jau par tirgus likmēm nodevušas fraktā trešajām personām, kuras nav zinājušas un nav bijušas iesaistītas prettiesiskajās shēmās, norāda LK.

Balstoties uz līdz šim iesniegtajiem pierādījumiem, Londonas Komerctiesā jau secinājusi, ka pastāv pamatoti argumentējama lieta par to, ka Lembergs ir bijis iesaistīts un guvis labumu no apzināti prettiesiskajām shēmām un ka prasītājiem tādēļ ir pietiekami pamatota iespēja pierādīt, ka Lembergs ir atbildīgs LK un tās akcionāriem par zaudējumiem, kas radušies apzināti prettiesisko shēmu realizācijas rezultātā, protams, atkarībā no lietas izskatīšanas rezultātiem Londonas tiesās pēc būtības.

2011. gada 13. aprīlī Londonas Komerctiesā, pamatojoties uz tiesā iesniegtajiem pierādījumiem, izdeva A. Lemberga aktīvu iesaldēšanas rīkojumu. Atbilstoši šim lēmumam A. Lembergam bija pienākums atklāt informāciju par visiem viņa aktīviem, ieskaitot tos, kuriem viņš ir patiesā labuma guvējs (neatkarīgi no tā, vai tie reģistrēti uz ārzonu kompāniju, trešo personu vai viņa ģimenes locekļu vārda, un neatkarīgi no tā, kurā valstī aktīvi atrodas). Atklājot šo informāciju, bija jānorāda arī pilni rekvizīti visiem banku kontiem, kompāniju kapitāla daļas vai akcijas, nekustamie īpašumi un uzticības turējumā nodotie aktīvi.

A. Lemberga advokāti mēģināja panākt rīkojuma atcelšanu, bet tiesa šo prasību noraidīja, kas liecināja, ka prasībai pret A. Lembergu ir pietiekams pamatojums. A. Lembergam tika uzlikts papildu pienākums atklāt savu finanšu stāvokli LK pārstāvošajiem advokātiem un ar zvērestu atklāt pilnu un galīgu īpašumu sarakstu, ieskaitot visus tos īpašumus, kuros viņš ir patiesā labuma guvējs visā pasaulē. Arī atbildes uz detalizētiem jautājumiem, kurus uzdos LK pārstāvošie juristi Londonā saistībā ar specifiskiem aktīviem, kuru īpašnieks varētu būt A. Lembergs, ir jāsniedz ar zvērestu.■

VESELĪBA LIELĀ MĒRĀ ATKARĪGA NO MUMS PAŠIEM

„Veselības aprūpe ir ļoti svarīga visai sabiedrībai, diemžēl Latvijas cilvēki bieži vien ir neapmierināti ar ārstēšanās iespējām un jūt, ka medicīnas pakalpojumi no viņiem attālinās. Arī veselības aprūpes profesionāļi nereti ir neziņā par rītdienu, tāpēc pieaug speciālistu un personāla ekonomiskā emigrācija. Valdība nozares problēmas aizbildina ar naudas trūkumu, bet nodokļu maksātājiem Latvijas veselības aprūpes sistēma ik gadus izmaksā aptuveni pusmiljardu latu, turklāt pēdējo gadu laikā vairāk nekā ceturtdaļmiljards latu piešķirts investīcijām infrastruktūrā. Veselības aprūpe visvairāk cieš no ilgtermiņa politikas trūkuma Latvijā. Ilgstoši būdams medicīnas iestādes vadītājs, esmu gan šīs valsts regulētās sistēmas dalībnieks, gan dažkārt arī upuris.” Tā savas partijas TB/LNNK mājas lapā raksta tās valdes loceklis, akciju sabiedrības „Latvijas Jūras medicīnas centrs” valdes priekšsēdētājs, ārsts un politiķis Jānis Birks.

No 2007. līdz 2009. gadam Jānis Birks medicīnai praktiski bija zudis, jo tika ievēlēts par Rīgas pilsētas mēru, bet Rīgas domes deputāta mandātu viņš bija saņēmis jau 2001. gadā. „Viss, kas dzīvē notiek, notiek uz labu. To es varu teikt arī par tiem gadiem, ko esmu pavadījis politikā, Rīgas domē un pilsētas mēra amatā. Būdams politikā, ieguvu ļoti daudz interesantu un radošu kontaktu, satiku izcilas personības, amats palīdzēja izprast situācijas, kontaktēties ar cilvēkiem un pilnveidoties pašam. Ļoti daudz iegūts arī darbam, tāpēc esmu pateicīgs liktenim, ka man šāda iespēja tika dota. Sliktais ātri vien aizmirstas, paliek labais, un tā netrūkst, jo šajā laikā izdevās ne tikai aizsākt, bet arī pabeigt daudzus pilsētai svarīgus projektus,” saka J. Birks.



Jānis Birks.

2009. gadā pašvaldības vēlēšanās nacionālā apvienība Rīgas domē neiekļuva, un diplomētais ārsts Jānis Birks pēc vairākiem trimdas gadiem, kuru laikā tika sists un malts politiskajās dzirnavās, atgriezās savās mīļajās

mājās – Latvijas Jūras medicīnas centrā (LJMC) un tagad stāsta par mūsdienu medicīnas iespējām un par to, kam ikvienam no mums būtu jāpievērš vislielākā uzmanība.

Jānis Birks: „Šīs tiešām ir manas mīlās mājas un iemīļotā vide, kurā ir patīkami strādāt ar profesionāļiem, motivējot viņus darbam un veidojot dialogu, jo kolēģi izprot gan mērķus, gan uzdevumus, kurus esam sev izvirzījuši. Ir tiešām bauda strādāt šajā kolektīvā, kas nemaz nav tik mazs – LJMC strādā trīsdesmit astoņdesmit darbinieku.

Teritoriāli joprojām atrodamies divās vietās – Patversmes ielā un Vecmīlgrāvī, lai gan savulaik mūsu plānos bija visu slimnīcu pārcelt uz Vecmīlgrāvi. Dzīve allaž izdara savas korekcijas, jo mainās valsts nostādnes un ārstniecības tendences. Pēdējo divdesmit gadu laikā Latvijā ļoti strauji ienākušas modernas tehnoloģijas, kas ievērojami atvieglo diagnostiku un ļauj daudz ātrāk izārstēt pacientus. Jaunās tehnoloģijas vairs nav tik agresīvas, tās ļauj pacientus pēc operācijām ātri nolikt uz kājām, tāpēc pacientu uzturēšanās laiks slimnīcā ir ievērojami mazāks, kas tikai loģiski maina vajadzību pēc gultu skaita slimnīcā. Mums jādzīvo līdzīgam un jāspēj sekot jaunākajām tendencēm medicīnā, kā arī jaunākajām medicīnas tehnoloģijām. Varam lepoties, ka LJMC ir modernākais magnētiskās rezonanses aparāts Baltijā, kas izmaksāja pusmiljona latu. Jāteic, ka modernas tehnikas iegādē vienmēr esam centušies iet pussolīti priekšā citām ārstniecības iestādēm. Bet, lai cik mūsdienīga būtu aparatūra un jaunas tehnoloģijas, vislielākā bagātība, protams, ir mūsu speciālisti, bez kuriem aparātiem ir tikai mantas vērtība.

Tomēr ar nožēlu jāatzīst, ka mūsdienu tehnikas sasniegumi ne tikai sniedz jaunas iespējas medicīnā un citās nozarēs, bet arī rada līdz šim nebijušas problēmas. Moderna sadzīves tehnika, datori un internets ir ienākuši gandrīz katrā dzīvoklī un piekaluši daudzus jaunos cilvēkus rakstāmgaldam. Jaunieši kļūst mazaktīvi, un tas ļoti ietekmē veselības stāvokli. Ārsti vienmēr ir mudinājuši cilvēkus uz fiziskām aktivitātēm, bet pēdējā laikā šis pamudinājums izskan arvien biežāk, aicinot daudz uzturēties svaigā gaisā, staigāt, skriet, peldēt, nūjot. Protams, ne mazāk svarīgs ir veselīgs uzturs, jo ārsti pēc būtības ir kā ugunsdzēsēji, kas cenšas likvidēt sekas, tomēr katram pašam vajadzētu apzināties, cik svarīgi ir rūpēties par savu veselību un ķermeni. Un atcerēties veco patiesību, ka katrs pats ir savas laimes kalējs.

Vēl jo vairāk par savu veselību jādomā jūrniekiem, jo viņu darba specifika liek ilgāku laiku atrasties noslēgtā vidē, kur ir ierobežotas iespējas veikt fiziskās aktivitātes. Maldīgi ir domāt, ka fizisks darbs var aizstāt sportošanu, tāpēc ļoti labi, ja kuģa komanda spēj veidot kopīgu priekšstatu par veselīgu dzīvesveidu, kurā fiziskās aktivitātes apvienotas ar pareizi sabalansētu uzturu.

LJMC jūrnieki iziet obligātās medicīniskās pārbaudes, un ārstu komisija ļoti rūpīgi strādā pie jūrnieku veselības pārbaudes. Savukārt mūsu komisijas

darbu pārbauda ārzemju inspektori, kuri sniedz atzinumus un novērtējumus. Lai gan mūsu darbs jūrnieku veselības pārbaudē allaž ir augstu vērtēts, diemžēl mēs ne vienmēr varam priecāties par mūsu jūrnieku veselību, ko apliecina arī pēdējo gadu statistika – jūrnieki joprojām visvairāk cieš no sirds un asinsvadu slimībām.

Ārzemēs varam vērot citu tautu tradīcijas, tai skaitā arī veselīga dzīvesveida atbalstīšanā. Mani novērojumi liecina, ka citviet pasaulē ļoti daudz cilvēku no rītiem parkos skrien. Jāatzīst, ka arī pie mums arvien vairāk cilvēku ikdienā rūpējas par savu veselību, un, lai to darītu, nav vajadzīgas lielas investīcijas, pirmkārt ir nepieciešama vēlēšanās, tikai nedaudz sevi jāpiespiež. Tā nekādā gadījumā nav sevis izdzīšana, bet gan sava organisma mīlēšana. Tas ir jautājums par dzīves kvalitāti.

Latvijas Jūras medicīnas centram ir daudz jaunu ieceru, no kurām dažas jau esam sākuši realizēt. Viena no tādām ir 1888. gadā celtās vecās slimnīcas ēkas rekonstrukcija, ko veicam ar Eiropas struktūrfondu līdzekļu palīdzību. Tagad varam droši teikt, ka rūpējamies ne tikai par mūsu pacientu veselību, bet arī par pilsētas arhitektūras saglabāšanu. Restaurētajā ēkā tiks iekārtota mūsdienu prasībām atbilstoša poliklīnika ar speciālistu kabinetiem, kā arī moderna operāciju zāle dienas stacionāram. Esam iecerējuši rekonstruēt Vecmīlgrāvja Ziemeļu diagnostikas centru un labiekārtot tā apkārtni. Visi šie darbi prasa prāvus līdzekļus, bet mēs tos veiksīm, lai vēl jo labāk rūpētos par savu pacientu veselību.

1992. gadā ieguvām savu nosaukumu – „Latvijas Jūras medicīnas centrs”, un joprojām esam ļoti lepni, ka varam nest šo vārdu. Visus aizvadītos gadus esam ne tikai sekojuši mūsu jūrnieku veselībai, bet arī par to rūpējušies, tāpēc varu droši teikt, ka mums pirmajā vietā vienmēr ir bijis cilvēks – gan mūsu patients, gan arī mūsu medicīnas darbinieks. Neviena tehnika, pat vismodernākā, nevar aizstāt normālas cilvēciskas attiecības. Vārdi, ko mēs cits citam sakām, var vai nu nogalināt, vai arī dziedēt un pacelt nebijušos augstumos, tāpēc aicinu visus un jo sevišķi jūrniekus, kuri strādā diezgan ekstremālos apstākļos, neaizmirst par vārdiem, ko mēs veltām cits citam, jo labām savstarpējām attiecībām ir milzīga vērtība! Savukārt nevienam cilvēkam nav lielākas vērtības par viņa garīgo un fizisko veselību, un neviens nedrīkst aizmirst, ka tās uzturēšana lielā mērā ir atkarīga no mums pašiem.”■

Anita Freiberga

STREIKS – JŪRNIKA LIKUMĪGAS TIESĪBAS

Piedāvājam sarunu ar Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA) prezidentu IGORU PAVLOVU.

– Daudzas kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijas un kuģu īpašnieki atbildīgi izturas pret sadarbību ar jūrniekiem, pilda koplīgumus un individuālos līgumus. Taču reizēm jūrnieki nokļūst sarežģītā situācijā, kad ilgi nesaņem algu. Sakiet, lūdzu, kādus jautājumus 2011. gadā risināja arodbiedrība šīs problēmas sakarā.

– Pašreizējā spriedzes laikā pastiprinās jūrnieku – arodbiedrības biedru – protestu kustība. Uz kuģiem dažādās ārvalstu ostās notiek streiki, mītiņi, citi protesta pasākumi, jo kuģu īpašnieki, kuri reizēm tiešām izjūt materiālas grūtības, aizkavē algas izmaksu.

Latvijas jūrnieku arodbiedrība liek lietā dažādas metodes, lai šādās situācijās palīdzētu jūrniekiem. Protams, arodbiedrība vienmēr ir gatava saviem biedriem sniegt konsultācijas jebkurā jautājumā, pat personiskā. Arī attiecībā ar darba devējiem tiek izmantoti dažādi paņēmieni. Vispirms jau sarunas, nākamais posms – kuģa aresta prasības sagatavošana, lai nodrošinātu algas izmaksu apkalpei, un, beidzot, streiks. Vēl tikai piebilde, ka jūrniekiem ir likumīgas tiesības pieteikt streiku.

Mēs rūpīgi izvērtējam jebkuru gadījumu, kas mudinājis jūrnieku vērsties pēc palīdzības arodbiedrībā, un meklējam iespējas atrisināt konfliktu.

Pagājušajā gadā vairāki algas neizmaksāšanas gadījumi tika piedzīvoti arī Latvijas ostās. LTFJA tos neatstāja bez ievērības un palīdzēja daudziem jūrniekiem saņemt viņiem pienākošos atalgojumu. Šis process, protams, ir diezgan ilgs, jo jāpagatavo materiāli tiesai, toties lēmums par kuģa arestu gandrīz vienmēr pamudina kuģu īpašniekus izmaksāt apkalpēm aizkavētās algas.

Minēšu dažus piemērus. Šādā veidā tika atrisināts jautājums par algas izmaksāšanu kuģa „Arzu Express” apkalpei. Pēc tam, kad tiesa, pamatojoties uz arodbiedrības iesniegtajiem dokumentiem, bija pieņēmusi lēmumu par kuģa arestu, kuģa īpašnieks jūrniekiem samaksāja aizkavēto algu – kopumā aptuveni 100 tūkstošus ASV dolāru.

Līdzīgā veidā algu atguva motorkuģa „Izmail” apkalpe. Tas ir neliels tankkuģis, kas pārvadā naftu no Latvijas uz Poliju. Arodbiedrība pastiprinātu uzmanību šim kuģim veltīja vairākus mēnešus. Jūrnieki vērsās LTFJA ar sūdzību, ka kuģa īpašnieks no Lietuvas palicis viņiem parādā aptuveni 40 tūkstošus latu. Kuģis tobrīd atradās remontā Rīgā. Aizstāvēt jūrnieku likumīgās tiesības, mēs



Igors Pavlovs kopā ar bērnu zīmējumu konkursa „Manā ģimenē ir jūrnieks” dalībniekiem.

iesniedzām lietu Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesā, kura jūrnieku prasību atzina par pamatotu un pieņēma lēmumu uzlikt kuģim arestu. Kuģa īpašnieka pārstāvji iesniedza tiesā lūgumu atcelt kuģa arestu, piedāvājot ieskaitīt ķīlas naudu tiesu izpildītāja depozīta kontā. Tiesa nolēma arestu aizstāt ar naudas ķīlu. Tagad „Izmail” problēma ir atrisināta. Ziemeļu rajona tiesa izskatīja pēc būtības visas piecas jūrnieku prasības, un tās tika pilnībā apmierinātas.

Vēl viens gadījums saistīts ar kādai Igaunijas kompānijai piederošo kuģi „Argo”. Arī par to jau saņemti vairāki jūrniekiem labvēlīgi tiesas lēmumi. Nav šaubu, ka arī attiecībā uz citu šā kuģa apkopes locekļu prasībām rezultāts būs tāds pats. Taču šajā gadījumā, lai palīdzētu jūrniekiem saņemt atalgojumu, arodbiedrībai būs jānostaigā garāks ceļš. Lieta tāda, ka ne kuģa īpašnieks, ne banka, kurā tas iekļāts, neizrāda ne mazāko interesi par kuģa atgūšanu. Remonta darbi uz tā jau vairākus mēnešus pārtraukti. Tagad „Argo” būs grūti savest tādā kārtībā, lai tas atkal varētu iet jūrā. Kuģi acīmredzot nāksies pārdot lūžņos un no šādā veidā iegūtās naudas izmaksāt jūrniekiem algu...

– Vai jūrniekiem savu tiesību aizstāvēšanai bieži nākas izmantot galējo līdzekli – streiku? Kādi nosacījumi jāievēro streika gaitā?

– Skaidrs, ka streiks jāriko, ievērojot likuma prasības, noformējot visus nepieciešamos dokumentus, iepriekš brīdinot kuģa īpašnieku un tā tālāk. Ir virkne juridisku darbību, kas noteikti jāveic. Un jāņem vērā, ka streiks var būt efektīvs tikai tad, ja uz kuģa ir krava. 2011. gada sākumā divi tādi

streiki notika uz kompānijas „Pianura Armatori” kuģiem „Taygete Star” un „Diamond Star”. Arodbiedrība sniedza vispusīgu juridisko un morālo atbalstu streikotājiem. Īpaši gribu uzsvērt, ka juridiskās palīdzības nodrošināšana nav nekas pārlietu sarežģīts cilvēkiem, kuri labi apguvuši tiesību zinības, orientējas likumos, un mūsu arodbiedrībā strādā tieši šādi izglītoti speciālisti. Liela nozīme ir arī morālajam atbalstam, jo streiks uz kuģa nav nemaz tik vienkārša lieta, parasti tas saistīts ar dažādām kuģa īpašnieka, kravas sūtītāja, ostas varas institūciju, aģentu utt. aktivitātēm – šantāžu, draudiem, apmelojumu izplatīšanu par streikotājiem. Pret streikotājiem tiek vērsti liels morāls spiediens. Viņiem var draudēt ar cietumu, solīt kaudzēm nepatīkšanu. Tas nepavisam nenožīmē, ka visi draudi piepildīsies, bet tā ir šantāža, un tad ļoti svarīgi ir saņemt morālu atbalstu, svarīgi, lai jūrniekam kāds pateiktu, vai tā ir taisnība, vai draudi ir reāli, vai arī kuģa īpašnieks blefo. Tādu atbalstu var sniegt tikai gudri, profesionāli labi sagatavoti cilvēki, un tādu atbalstu „Taygete Star” apkalpe saņēma no arodbiedrības. Streiks beidzās sekmīgi, jūrniekiem izmaksāja aizturēto algu.

Arī „Diamond Star” jūrnieki, kas streiku pieteica vēlāk nekā „Taygete Star” apkalpe, panāca savu prasību izpildi un saņēma algu par iepriekšējiem mēnešiem.

– Gadās, ka streikotājus apsūdz kuģa sagrābšanā un viņu rīcību nosauc par nelikumīgu. Kā ir patiesībā?

– Jāsaprot, ka streiks uz kuģa ir likumā paredzēta juridiska darbība. Nekādu kritiku neiztur ieinteresēto personu apsūdzības un apgalvojumi, ka streikotāji sagrābuši kuģi. Tā jūrnieki bezmaz vai tiek apsūdzēti pirātismā! Nē, tam nav nekāda sakara ar pirātismu. Cilvēki kuģi nesagrābj, viņi vienkārši pārtrauc strādāt un pilda vien tos darbus, kas nepieciešami kravas, kuģa un kuģošanas drošības nodrošināšanai. Un viss. Par kaut kādu kuģa sagrābšanu nevar būt ne runas. Kuģa īpašniekam neviens neliedz nosūtīt uz kuģi citus darbiniekus, arī kravas sūtītājs vai saņēmējs var turp nosūtīt cilvēkus kravas operāciju veikšanai. Vēlreiz gribu uzsvērt: apsūdzībām pirātismā vai kuģa sagrābšanā nav tiesiska pamata. Teiksim, es esmu mehāniķis, es nesagrābju kuģi, es tikai sēžu savā kajītē un nestrādāju. Viss! Lūdzu, kuģa īpašnieka kungs, nāc un pats iedarbini dīzeļgeneratoru. Es nestrādāju, jo tu man nemaksā nopelnīto algu, tu pārkāp līgumu, un man ir tiesības streikot. Samaksā parādu, un es atkal strādāšu. Tiesības streikot – tās ir manas demokrātiskās tiesības. Bet streikam, vēlreiz uzsvēršu, jābūt korektam, juridiski pareizi noformētam. Nevar ne no šā, ne no tā piepeši ņemt un sākt streikot.

– Tātad uz ostā stāvošiem kuģiem arodbiedrība strādā efektīvi. Bet ko tad, ja apkalpe nolemj pieteikt streiku brīdī, kad kuģis atrodas jūrā?

– Mūsu globālo sakaru laikmetā tā nav problēma. Lūk, piemērs. Uz kuģa „Dyckburg” bija izveidojusies situācija, kas lika apkalpei ķerties pie šā galējā

līdzekļa. Jūrniekiem alga nebija maksāta jau trīs mēnešus. Kuģis dīkā nestāvēja, tas pastāvīgi atradās ekspluatācijā un pārvadāja dažādas ģenerālkravas. Jūrnieki ne reizi vien bija lūguši kuģa īpašnieku samaksāt viņiem algu, bet saimnieks tikai „atjokoja”. Augustā kuģis Itālijas ostā Taranto uzņēma vērtīgu kravu – ruļļu tēraudu. Kārtējo reizi saņēmuši no kuģa īpašnieka atteikumu, jūrnieki – arodbiedrības aktivisti saprata, ka citas izejas nav un sapulcināja apkalpi. Uz kuģa strādāja jūrnieki no Ukrainas, Lietuvas un Latvijas, un viņi aplicināja vienotību cīņā par savām tiesībām. Par streika komitejas priekšsēdētāju ievēlēja kapteiņa vecāko palīgu A. Viņš nepastarpināti sazinājās ar mani, un turpmāk streika gaitā arodbiedrība pastāvīgi deva jūrniekiem padomus. Pirms sākt streiku, apkalpe brīdināja par savu nodomu visas ieinteresētās puses, lai apkalpes darbības neizskatītos kā kuģa sagrābšana vai terorisma draudi un lai viss būtu izdarīts juridiski pareizi. Streika komiteja darbojās organizēti. Ar tās priekšsēdētāju A. esmu pazīstams jau vairākus gadus, apkalpes uzdevumā viņš jau savulaik bija sazinājies ar arodbiedrību, kad kuģis stāvēja kādā Francijas ostā, un toreiz sadarbībā ar LTFJA jūrnieki panāca savu prasību simtprocentīgu izpildi.

Arī šoreiz arodbiedrības darbinieki sniedza jūrniekiem izsmeļošu konsultāciju. Apkalpe strikti paziņoja: ja pēc ierašanās izkraušanas ostā Belfāstā viņu prasības netiks apmierinātas, apkalpe pieteiks streiku. Jūrnieku prasības bija šādas: pirmkārt, tā kā kuģa īpašnieks ir pārkāpis koplīguma nosacījumus, jūrnieki lauž līgumu un pieprasa izmaksāt viņiem pienākošos algu; otrkārt, saskaņā ar līgumu un likumu kuģa īpašnieks kā puse, kas pārkāpusi līguma nosacījumus, papildus samaksā pamatalgu par diviem mēnešiem; treškārt, visa apkalpe atsakās turpmāk strādāt uz šā kuģa un pieprasa nomaiņu. Savas prasības jūrnieki nosūtīja arī kompānijai „Arcona”, kas īstenoja čarterreisu, kravas nosūtītājam un kravas saņēmējam, tāpat arī brīdināja Belfāstas ostas kapteini, ka pēc kuģa pietauvošanas pietātnē apkalpe sāks streiku. Neminēšu visas šā notikuma peripetijas, teikšu tikai vienu: streika laikā jūrnieki turējās godam un neļāvās nezticamā partnera – kuģa īpašnieka pierunāšanai un solījumiem. Beigu beigās visas viņu prasības tika apmierinātas.

– Jūs uzsverāt, ka galvenais, lai streika pieteikšanas brīdī uz kuģa būtu krava. Tieši tāda situācija bija uz „Dyckburg”. Vai 2011. gadā bijis arī kāds sekmīgs streiks uz kuģa bez kravas?

– Tad jūrniekiem jābūt vēl neatlaidīgākiem, organizētākiem, es pat teiktu – atjautīgiem. Augustā vecākais mehāniķis K. atnesa uz mūsu biroju dokumentus par tieši tāda streika rīkošanu. Kuģis atradās Vidusjūrā un ilgi stāvēja dīkā ārējā reidā netālu no Maltas, acīmredzot īpašniekam bija radušās kādas problēmas. Vairāk nekā divus mēnešus kuģis bija bez darba, un īpašnieks ar to centās aizbaidināt algas izmaksas aizkavēšanu jūrniekiem. 1. augustā, kad sākās trešais mēnesis, kopš apkalpe nebija saņēmusi ne graša, jūrnieki pieteica streiku.

Streika organizatori pastāvīgi ar mums sazvaniņās, lūdza padomu, kā rīkoties. Pareiza juridiskā palīdzība ļāva viņiem izstrādāt darbības taktiku.

Kuģis tiešām bija bez kravas, un streika pieteikšana tā īpašnieku īpaši neuztrauca. Tā sacīt, kuģis stāv uz enkura, un lai tik stāv.

– Ko darija apkalpe?

– Vecākais mehāniķis pavēstīja kapteinim, ka, tā kā visa apkalpe streiko, mašintelpā neviens sardzē nestāv un viņam, vecākajam mehāniķim, kas atbild par visas iekārtas tehnisko stāvokli, mašīna jāaaptur, lai nenotiktu avārija. Tālāk viņš kapteinim aprakstīja, kas var notikt, ja dzinējs netiks izslēgts. Kapteinis savukārt par situāciju uz kuģa informēja kuģa īpašnieka menedžmentu. Kompānijas pārstāvji saprata, ka apkalpe ir apņēmības pilna līdz galam aizstāvēt savas tiesības. Sākās morāls spiediens, izskanēja pat draudi, uz kuģi veda kaut kādus viltus arodbiedrības līderus no Maltas, viņi centās pierunāt apkalpi pārtraukt streiku. Jūrnieki paskaidroja streika iemeslu, proti, ka kompānija viņiem nav samaksājusi algu, un apliecināja, ka, tiklīdz saņems naudu, tā streiku pārtrauks.

Streikotāji nesēdēja klēpī saliktām rokām. Visi mehāniķi uzrakstīja vecākajam mehāniķim ziņojumus, kuros norādīja, ka, tā kā apkalpe streiko un tās prasības netiek pildītas, viņi deleģē savus pienākumus vecākajam mehāniķim. Pēdējais pieņēma ziņojumus, parakstīja un uz to pamata uzrakstīja iesniegumu kapteinim, norādot, ka, tā kā viņam, vecākajam mehāniķim, nav neviena, kas strādātu, viņš visus savus pienākumus nodod kapteinim...

Apkalpe darbojās saliedēti un atbilstoši likumam, un kuģa īpašniekam nekas cits neatlika, kā pilnībā norēķināties ar jūrniekiem. Streikotājiem atrada maiņu un viņus repatriēja uz kompānijas rēķina.

Tādējādi sadarbībā ar arodbiedrību pareizi organizēts streiks deva pozitīvu rezultātu.

– No visa iepriekš sacītā izriet, ka jūrniekiem, aizstāvot savas tiesības, vajag konsultēties ar savu arodbiedrību, jo tā ir atbildīga organizācija, kas pilnībā orientēta uz palīdzības sniegšanu saviem biedriem. Bet vēl tik bieži gadās dzirdēt: „Kam man arodbiedrība?!”

– Katram cilvēkam ir tiesības uz savu viedokli. Bet, tā kā arodbiedrība ir vienmēr gatava palīdzēt saviem biedriem, šāda nostāja tiešām pārsteidz. Lielākoties tā domā jaunie jūrnieki. Viņi uzskata: ja kas notiks, vienmēr varēs vērsties Starptautiskajā transporta darbinieku federācijā – ITF. Bet jāatceras, ka ITF arī ir arodbiedrība. Un arodbiedrības organizācijai ir tiesības nepalīdzēt cilvēkiem, kas nav tās biedri. Jebkuram cilvēkam ir tiesības no kādas struktūras kaut ko prasīt tikai tad, ja viņu ar to saista konkrētas tiesiskās attiecības.

Ja jūrniekam, arodbiedrības biedram, ir radušās problēmas, viņam ir juridiskas tiesības sazināties ar savu arodbiedrību vai ITF pārstāvniecību ostā, kur

iegājis kuģis. Darboties patstāvīgi lielas jēgas nav. Arodbiedrībā jūrniekam pateiks, kā rīkoties vienā vai otrā situācijā. Pilnīgi iespējams, ka pietiks ar arodbiedrības sarunām ar kruinga kompāniju vai kuģniecības kompāniju, kur cilvēks strādā.

Ja tomēr jūrnieku tiesību aizstāvībai būs nepieciešams tāds galējs līdzeklis kā streiks, tad arodbiedrībā viņi saņems reālus ieteikumus, kā to rīkot, nepārkāpjot savus pienākumus kuģa drošības garantēšanā, karoga valsts un tās valsts, kurā kuģis atrodas, likumu normas.

Jebkurš streiks nozīmē zaudējumus. Lai nebūtu par tiem atbildīgi, katrs solis jāspēr ļoti uzmanīgi. Kad mums nākas koordinēt streikus uz kuģiem, uz katru kompānijas apsūdzību mēs dodam argumentētu atbildi, tā palīdzot jūrniekiem nepadoties.

Akciju rīkošanā svarīga ir pieredze. Arodbiedrībai šāda pieredze ir, tā palīdzējusi daudzu streiku gadījumā.

– Daudzi jūrnieki interesējas par grozījumiem likumā „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli”, ciktāl tie attiecas uz viņiem. Ko jūs varat teikt šajā sakarā?

– 2010. gada decembrī Saeima pieņēma grozījumus likumā „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli”. Tie paredz, ka jūrnieku ienākumam netiek piemēroti attaisnotie izdevumi, neapliekamais minimums un papildu atvieglojumi par apgādājamiem.

Mūsu arodbiedrība vairākus mēnešus veda sarunas un rīkoja konsultācijas ar Finanšu ministrijas pārstāvjiem un Saeimas Budžeta un finanšu komisiju, lai panāktu grozījumu atcelšanu. Sarunas ir vainagojušās ar panākumiem – jūrniekus diskriminējošie grozījumi tikšot atcelti no 2012. gada 1. marta. Pateicos visiem arodbiedrības biedriem, kas sūtīja mums atbalsta vēstules šā jautājuma risināšanas laikā. LTFJA ir gandarīta, ka problēmu izdevies atrisināt sarunu ceļā, neliekot lietā citus līdzekļus.■

Ar I. Pavlovu sarunājās V. Novikovs

ARĀBIJAS JŪRA: ŠĀVIŅI DRAGĀ BORTUS

2011. gada augustā kuģim, uz kura par kapteiņa vecāko palīgu strādāja Latvijas jūrniece Nikolajs Starovoitovs, uzbruka pirāti. Tālāk – Nikolaja stāsts.

BRAUCIENS PIRĀTU RAJONĀ

Konteinerkuģis ar Itālijas karogu „Ital Glamour”, uz kura es biju kapteiņa vecākais palīgs, atradās Arābijas jūrā, kad uz tā tika izsludināta pirātu uzbrukuma trauksme. Bija kapteiņa trešā palīga sardze. Ausa saulains rīts, un mēs atradāmies 300 jūdzes no krasta.



Nikolajs Starovoitovs.



„Ital Glamour” Singapūras ostā.

Jau vairākus mēnešus mūsu kuģis kursēja līnijā Ķīna, Malaizija, Singapūra – Tuvie Austrumi, arābu valstis (Saūda Arābija, Ēģipte, Jordānija). Tobrīd ar pilnu kravu gājām no Singapūras uz Ēģiptes ostu Sohnu. Zinot, ka liela daļa ceļa ved caur paaugstināta riska zonu, kur darbojas pirāti, mēs stingri ievērojām visas attiecīgās instrukcijas un rekomendācijas. Kuģis ieturēja kompānijas ieteikto kursu nedaudz uz ziemeļiem no parastā kuģu ceļa. Kad mūsu konteinerkuģis iet ar pilnu kravu, tā ātrums samazinās par pusotru – diviem mezgliem. Kuģojot caur pirātu rajonu, tas, protams, ir mīnuss.

Pirātu iespējamo uzbrukumu zona ir plaša – ne tikai Adenas līcis, bet visa teritorija līdz pat Indijai un Persijas līča



Pie paša borta – augstsprieguma vads.



Pa kreisi – plakāts somāliešu valodā brīdina, ka rāpties uz borta ir bīstami: nožogojuma vadā – augstsprieguma strāva. Pa labi – manekens savā postenī.

krastiem. Dažkārt, šķērsojot šo zonu, kuģim nolīgst bruņotu apsardzi. Šoreiz apsardzes nebija.

Mūsu kapteini itālieti sauca Jonijs Roko. Ierindas jūrnieki uz kuģa bija fili-pīnieši, virsnieki, tāpat kā kapteinis, no Itālijas. No bijušās PSRS teritorijas es biju vienīgais.

NEPIECIEŠAMIE PRIEKŠDARBI

Parasti pirms iebraukšanas pirātu apdraudētajā zonā mēs sagatavojamies: laikus izgatavojam manekenus un izliekam tos redzamā vietā, pa visu kuģa perimetru novelkam četras dzeloņstiepļu rindas, vienu no tām – apliem. Konteinerkuģis „Ital Glamour” ir gandrīz 300 metru garš un 35 metrus plats. Dzelzoņstiepļu novilkšana un nostiprināšana pa visu perimetru prasa gan laiku, gan spēku. (Filipīniešu matrožiem rokas bija vienās asinīs no stieples asajiem dzelzšķņiem.) Piedevām vēl nostiepjām elektrisko vadu, piestiprinot tam somāliešu valodā rakstītu brīdinājumu, ka vads ir zem sprieguma un pieskaršanās tam apdraud dzīvību. Arī ejas kuģa iekšienē aizsprostojam ar dzeloņstiepli. Sagatavojam darbam ugunsdzēsības šļūteni: atliek tikai nospiegt pogu – ieslēgt sūkni, un pret pirātiem brāzīsies spēcīga ūdens strūkļa zem spiediena.



Manekeni gatavi stāties sardzē.

PIRĀTI!

Tajā neaizmirstamajā augusta dienā kuģis brauca ar aptuveni 17 mezglu ātrumu. Uz abiem komandtilta spārniem sardzē stāvēja novērotāji. Darbojās divi radari. Pirmais pirātus pamanīja labās puses novērotājs.

– No labās puses pakalgalam ātri tuvojas kuteris! – viņš ziņoja.

Parasti pirātu kuteri mēģina nemanāmi piebraukt kuģim no aizmugures. Panākuši potenciālo upuri, viņi brauc gar bortu, cenzdamies iekerties tajā ar kāpnēm, kuru galos ir āķi, lai uzrāptos uz kuģa.

Tiklīdz atskanēja trauksmes signāls, kas ziņoja, ka parādījušies pirāti, elektromehāniķis pieslēdza strāvu gar bortu novilktajam vadam. Joki mazi – 400 voltu spriegums! Ja jūras laupītāji mēģinātu uzrāpties uz kuģa, no viņiem ogles vien paliktu!

Kad ātrgaitas kuteris piebrauca tuvāk, mēs varējām saskatīt, kas tajā atrodas. Tur bija četri melnādaini pieaugušie un viens pusaudzis, kas turēja kāpnēs ar piestiprinātajiem āķiem.

Visa kuģa apkalpe atbilstoši priekšrakstiem devās uz patvēruma vietu – mašīntelpas centrālo vadības punktu. Tas atrodas zem ūdenslīnijas, un kuģa apšaudes gadījumā tā ir drošākā vieta. Uz tiltiņa palika kapteinis, stūres matrozis, radists (uz mūsu kompānijas kuģiem atšķirībā no citiem ir tāds amats) un es, visi ķiverēs un ložu necaurlaidīgās vestēs. Šādu ekipējumu nosaka drošības instrukcijas.



Pirāti gatavojas izšaut uz kuģi reaktīvo šāviņu. Garās kāpnes ar āķiem galā tur pusaugu pirāts.

APZINĪGAIS ERNESTO

Atbilstoši instrukcijai mēs maksimāli palielinājām ātrumu līdz 18 mezgliem un braucām liču loču, lai traucētu pirātiem uzrāpties uz kuģa. Bet tā kā kutera ātrums bija 25 mezgli, viņi no konteinerkuģa neatpalika ne par mata tiesu. Pirātiem ir izdevīgi sagrābt jaunus, labus kuģus ar vērtīgu kravu (bet mūsu konteineros bija preces ne viena vien miljona vērtībā). „Ital Glamour” var uzņemt četrus tūkstošus konteineru.

Skaidrs, ka tik tālu jūrā neliels kuteris viens pats nevar nokļūt, tātad tas nolaists no mātes kuģa – pirātu bāzes, kas lielākoties ierīkotas uz lieliem kādreizējiem zvejas kuģiem.

Visi jūrniece (apkalpē bija 21 cilvēks), izņemot sardzi uz tiltiņa, atradās patvēruma vietā, kad piepeši atklājās, ka starp viņiem nav kuģa pavāra filipinieša Ernesto. Viņu meklēt nosūtīja divus cilvēkus. Koku viņi atrada kambīzē. Viņam saka:



Pavārs Ernesto: „Kas gan varēja iedomāties, ka bandīti apšaudi sāks no kambīzes?!”



Bortā iestrēgušais šaviņš.



Arābijas jūras „vizītkarte”.

– Ernesto, vai tad tu trauksmi nedzirdēji? Veicīgi uz slēptuvi!

– Kāda slēptuve! – sašuta apzinīgais koks. – Man jātaisa ēst. Es nevaru atstāt apkalpi bez pusdienām!

Ernesto nebija pierunājams, no kambīzes viņu vārda tiešā nozīmē nācās aizvilkt ar varu.

APŠAUDE

Pa to laiku pirāti bija apbraukuši apkārt kuģim un sapratuši, ka uz klāja uzrāpties nav nekādu izredžu, jo konteinerkuģis ir droši aizsargāts, tāpēc viņi sāka apšaudīt virsbūvi. Jau pirmais šaviņš trāpīja tieši kambīzē. Tas pārsita starpsienu un visu koka saimniecību piebārstīja ar šķembām. Būtu Ernesto kambīzē, no viņa nekas pāri nebūtu palicis.

– Kāda nekārtība! – tik vien kā vēlāk noelsās kuģa pavārs, aplūkojot izpostīto kambīzi.

Apšaude turpinājās, pirāti galvenokārt tēmēja uz komandtiltu, lai piespiestu kuģi apstāties. Viens šaviņš trāpīja stāvu zemāk esošajā kompānijas īpašnieka kajītē. Par laimi tobrīd neviens tur neatdusējās – šaviņš lupatu lēveros saplosīja gultu. Vēl viens aizmaldījies šaviņš iestrēga kuģa korpusā.

Apšaude turpinājās, līdz laupītājiem izsīka munīcijas krājumi. Apturēt kuģi viņiem neizdevās. Beidzot uzbrucēji atmeta mums ar roku un devās atpakaļ uz savu peldošo bāzi.

Vajāšana un apšaude bija ilgusi aptuveni pusstundu.

PĒCVĀRDS

Jūras laupītājiem bija gar degunu aizgājis brangs ķēriens: bagāta kompānija, liels moderns kuģis, sagrābšanas gadījumā par to varētu prasīt ne vienu vien miljonu izpirkuma naudas. Kad pēc uzbrukuma atgriezās savā kajītē, konstatēju, ka iluminatorā nav stikla – tas bija sabīrījis sīkās drumslās un izkaisīts pa visu telpu, jo pavisam netālu no iluminatora virsbūvei bija trāpījis šāviņš. Bet kuģa borts bija kā bakurētām nosēts – tās bija sīku un ne tik sīku reaktīvo šāviņu šķembu atstātās pēdas.

Nākamajā dienā pie „Ital Glamour” piebrauca Itālijas karakuģis, kas dežūrēja pirātu apdraudētajā zonā. Karavīri no helikoptera nolaidās uz mūsu klāja. Līdz zobiem bruņotie aizstāvji, tā sacīt, „ieradās baznīcā uz āmen”.

Vai bija bail? Protams. Starp citu, visi itālieši, izņemot kapteini, norakstījās no kuģa jau pirmajā ostā. Filipīnieši un es nostrādājām līdz līguma beigām.■

Pierakstīja Vladimirs Novikovs

PIRĀTI KLŪST ARVIEN VARDARBĪGĀKI

ES Jūras spēku komandieris ģenerālmajors Basters Hovs apliecina, ka pēdējā laikā pirāti pret ķīlniekiem izturas arvien vardarbīgāk, spīdzina un izmanto kā dzīvos vairokus. Ja pirātu sagrābtajam kuģim tuvojas karakuģis, pirāti bieži vien izved uz klāja gūstekņus un sit tos, kamēr karakuģis atkal attālinās.



Basters Hovs.

„Pirms pāris gadiem pirāti bija daudz savaldīgāki,” saka ģenerālmajors Hovs. „Tagad viņi arvien biežāk pielieto vardarbību.” Par to liecina atbrīvoto ķīlnieku sniegtā informācija, kā arī Jūras spēku un kravas kuģu savāktie dati. Šādām izmaiņām ir vairāki iemesli.

Pirmkārt, ir aizdomas, ka Somālijas zvejnieku vietā, kuri sāka pirātisma uzbrukumus šajā reģionā, nākušas organizētās noziedzības grupas. Otrkārt, pie Somālijas krastiem patrulē vairāk karakuģu un kuģu apkalpes ir labāk sagatavotas, tāpēc pirātiem jālieto vardarbība, lai apturētu kuģi un ielauztos pie komandas, kas paslēpusies drošības telpās. Šajās telpās, kas atrodas aiz ne-cauršaujamām durvīm, ir pārtikas un ūdens krājumi, kā arī saziņas ierīces.

Ģenerālmajors Hovs apstiprina, ka 2011. gada sākumā bijis 21 gadījums, kad pirāti ieņēmuši kuģi, bet, nespējot piekļūt komandai un apzinoties, ka karakuģi drīz būs klāt, to pametuši. Bet ir arī gadījumi, kad pirātus slēgtās durvis neaptur – pret tām tiek mestas granātas un pašdarināti spridzekļi, trīs kuģi tikuši aizdedzināti, kamēr komanda slēpusies drošības telpā.

Treškārt, pirāti ir sapratuši, ka vērtība ir ne tikai kuģi un krava, bet arī sagūstītie jūrniece, par kuriem rūpējas viņu valstis, tāpēc, spīdzinot gūstekņus, cer paātrināt izpirkuma maksas saņemšanu. Kopš 2010. gada Ziemassvētkiem situācija ir saasinājusies. 11 pirātu sagrābtie kuģi ir padarīti par pirātu „mātes kuģiem” jeb bāzēm, kur pirāti uzturas un glabā pārtiku, kamēr atrodas jūrā. Uzturēties uz šāda kuģa pirātiem ir nesalīdzināmi drošāk nekā peldēt nelielā, pašdarinātā laivīņā.

Somālijā valda politikās un ekonomiskās grūtības, šai valstī jau 20 gadu nav funkcionējošas valdības.■

LATVIJA DODAS UZ „ATALANTA”

2011. gada 25. februāris ieies Latvijas vēsturē kā diena, kad Nacionālie bruņotie spēki sāka dalību Eiropas Savienības vadītājā pretpirātisma operācijā ATALANTA. Jau 2010. gada septembra sākumā Saeima atbalstīja mandāta piešķiršanu Latvijas dalībai šajā operācijā. Tas ir spēkā līdz Eiropas Savienības vienotās rīcības noteiktajam termiņam – 2012. gada 12. decembrim.

Plānots, ka šogad bruņotie spēki operācijā iesaistīsies ar četriem virsniekiem: divi no viņiem dienēs operācijas štābā Nortvudā, Lielbritānijā, un divi atradīsies uz kuģiem operācijas rajonā. Pirmais Latvijas pārstāvis, kurš devās uz operācijas rajonu Indijas okeānā un Adenas līcī, lai veiktu dienesta pienākumus uz viena no Francijas Jūras spēku kuģiem, bija Ūdenslīdzēju skolas komandieris kapteinleitnants Jurijs Timofejevs. Šī ir pirmā reize, kad viņš piedalās starptautiskā operācijā.

Uz operāciju rajonu viņu pavadīja Nacionālo bruņoto spēku (NBS) komandieris ģenerālmajors Raimonds Graube, NBS pārstāvis ES un NATO brigādes ģenerālis Juris Kiukucāns un Jūras spēku flotiles komandieris jūras kapteinis Rimants Štrimaitis.

„Šodien atjaunojam Latvijas karavīru dalību Eiropas Savienības militārajās operācijās,” uzrunā sacīja NBS komandieris, norādot, ka šī operācija ir viena no sarežģītākajām, ko uzņēmusies vadīt Eiropas Savienība. „Pirātisms apdraud pārtikas palīdzības sniegšanu Somālijai, tas apdraud kuģu apkalpju locekļu dzīvību, tāpēc ir svarīgi nodrošināt drošu kuģošanu šajā vietā,” uzsvēra ģenerālmajors Raimonds Graube.

Kapteinleitnants Jurijs Timofejevs atzina, ka ir pārargri runāt par sajūtām, esot pirmajam Latvijas pārstāvim starptautiskajai drošībai tik nozīmīgajā operācijā: „Atrodoties Latvijā, par sajūtām neko īpašu nevaru teikt, jo ļoti daudz darba ir Ūdenslīdzēju skolā. Apzinos, ka būs pirmajam būs ļoti grūti, bet esmu gatavs šim izaicinājumam.” Viņš arī norādīja, ka viens no izaicinājumiem būs franču valoda, kas būs sarunvaloda uz kuģa: „Neesmu franču valodu praktizējis kopš 2002. gada. Pārrunas ar Francijas militāro atašeju apliecināja, ka tas ir tikai laika jautājums un ātri būs formā.”

Rimants Štrimaitis norāda, ka galvenais guvums no Latvijas dalības ATALANTA būs solidaritāte un ieguldījums nākotnes kolektīvās drošības sistēmā.

UZZIŅAI

ATALANTA ir Eiropas Savienības Jūras spēku militārā operācija, kas palīdz novērst un ierobežot pirātismu un bruņotās laupīšanas pie Somālijas krastiem. Šī ir pirmā Eiropas Savienības jūras operācija, kas tiek veikta Kopējās drošības un aizsardzības politikas ietvaros. Operācijas štābs un vadība atrodas Nortvudā, Lielbritānijā. Operāciju ATALANTA vada ģenerālmajors Basters Hovs.



„Tā kā šoreiz mēs piedalāmies operācijā uz Francijas kuģa, tad viens no atlases kritērijiem bija kandidāta franču valodas zināšanas,” uzsver Jūras spēku flotiles komandieris. Kā ne mazāk svarīgus kritērijus, pēc kuriem notikusi kandidātu atlase, viņš min kandidātu veselības stāvokli, pozitīvu raksturojumu, izglītību, fizisko un morālo stāvokli un izaugsmes perspektīvu. „Visiem minētajiem kritērijiem atbilst kapteinleitnants Jurijs Timofejevs,” atzīst jūras kapteinis Rimants Štrimaitis.

UZZIŅAI

Operācijai ATALANTA ir mandāts aizstāvēt Pasaules pārtikas programmas (WFP), humanitārās palīdzības un Āfrikas Savienības militārās misijas Somālījā (AMISOM) kuģus, humanitārās palīdzības un Āfrikas Savienības militāro misiju Somālījā, atturēt, novērst un apspiest pirātismu un bruņotu laupīšanu, aizstāvēt briesmām pakļautos kuģus, kā arī palīdzēt veikt monitoringu zvejniecībai pie Somālījas krastiem.

Viena virsnieka uzturēšanās izmaksas uz Francijas kuģa un ceļošanas izdevumus no un līdz operācijas rajonam segs Francijas puse, savukārt pārējo virsnieku uzturēšanās izmaksas paredzēts segt, izmantojot Luksemburgas finansiālo atbalstu.

ATALANTĀ pastāvīgu ieguldījumu sniedz Igaunija, Beļģija, Francija, Vācija, Grieķija, Itālija, Luksemburga un Nīderlande, operācijā piedalās arī Malta, Norvēģija, Zviedrija, Portugāle un Lielbritānija.

Operācijā iesaistītie karavīri drīkst arestēt, aizturēt un pārvietot personas, kuras pieķertas pirātismā, bruņotā laupīšanā vai tiek turētas

aizdomās par šiem noziegumiem noteiktajā apvidū, kā arī drīkst pārņemt pirātu laivas un kuģus un iznīcināt tos, pirātus arestējot. Aizdomās turētie var tikt tiesāti saskaņā ar Eiropas Savienības dalībvalstu un Kenijas vienošanos, kas parakstīta 2009. gada martā. Kopš 2008. gada arestēti vairāk nekā 90 pirāti, puse no tiem jau tiesāti.

ATALANTA ir daļa no globālās aktivitātes, ko ES veic Āfrikas ragā, lai cīnītos ar Somālijas krīzi, kam ir graujošas sekas politiskajā, ekonomiskajā un humanitārajā jomā. Eiropas Savienības Jūras spēki (NAVFOR) veic darbību Sarkanās jūras dienvidos, Adenas līcī un Indijas okeāna rietumos, sadarbojoties ar NATO Jūras spēku grupu, kas darbojas operācijas „Ocean Shield” ietvaros, kā arī Koalīcijas Jūras spēkiem un Ķīnas, Indijas, Japānas un Krievijas kuģiem.

Kopš ATALANTA sāka apsargāt Pasaules pārtikas programmas kuģus, kas piegādā pārtiku Somālijai, neviens no tiem nav ticis nolaupīts. Kopš 2008. gada sākuma uz Somāliju droši pavadīti 94 programmas kuģi. Pārtikas programmas ietvaros katru dienu tiek paēdināti vairāk nekā miljons Somālijas iedzīvotāju. Tā kā 20% pasaules tirdzniecības kuģu mēro ceļu pa Adenas līci, ES Jūras spēki sniedz ievērojamu ieguldījumu, garantējot lielāku drošību šajā stratēģiski svarīgajā reģionā.■

UZZIŅAI

Kopš 2011. gada pirātu uzbrukumu skaits kuģiem ir krasi samazinājies: 2010. gada sākumā notika vairāk nekā 170 uzbrukumu, bet 2011. gada sākumā tikai 37. Eiropas Savienības Jūras spēkos šobrīd (2011. gada 22. februārī) ir Spānijas, Vācijas, Itālijas, Francijas, Lielbritānijas un Somijas karakuģi, kā arī Spānijas un Luksemburgas lidmašīnas. Eiropas Savienības pretpirātisma operācija ATALANTA sāka 2008. gada 8. decembrī.

SVARĪGI BŪT CILVĒKIEM UN PĒC TAM – LATVIEŠIEM

2011. gads bija īpašs bruņotajiem spēkiem, jo Latvija sāka dalību Eiropas Savienības vadītajā pretpirātisma operācijā ATALANTA, no kuras jau atgriezies pirmais Latvijas pārstāvis – kapteinleitnants JURIJŠ TIMOFEJEVS. Nereti pirātisms asociējas ne tikai ar vienu no senākajām, bet arī noslēpumainākajām profesijām. Droši vien daudziem mūsu lasītājiem no filmām un grāmatām jau izveidojies priekšstats par to, kāds izskatās mūsdienu pirāts – ja ne gluži tāds kā Rembo, tad kā kapteinis Džeks Sperovs no iecienītās piedzīvojumu filmas „Karību jūras pirāti” gan. Kapteinleitnants Jurijs Timofejevs šo priekšstatu apgāž, un patiesība ir skaudra – pārsvarā pirāti ir jaunieši, pat bērni, kuri vai nu nabadzības spiesti, vai aiz pārlieku lielas alkatības ekstremālos apstākļos dodas sirojumos okeānā, bieži vien pat riskējami ar dzīvību. 21. gadsimtā Somālijas piekraste ir kļuvusi par lielāko biedu jūrniekiem.



Jurijs Timofejevs.

Liepājas Ūdenslīdēju skolas komandieris kapteinleitnants Jurijs Timofejevs bruņotajos spēkos dien kopš 1995. gada un ir guvis pieredzi vairāk nekā 20 dažādās starptautiskās militārās mācībās. Šī bija pirmā reize, kad viņš piedalījās starptautiskā operācijā.

– Kādi bija jūsu pirmie iespaidi, ierodoties operācijas rajonā?

– Lidojums bija Rīga – Parīze – Sendenī (Reinjonas sala). Izlidoju 25. februārī. Sendenī ielidoju 26. februārī ap pulksten 11. Mani sagaidīja. No kuģa bija atstūti mašīna. Sendenī atrodas aptuveni pusstundas braucienā no militārās ostas. Divas dienas pavadīju uz kuģa, kurš atradās ostā. Došanās uz operācijas rajonu bija plānota 28. februārī no rīta. Tā kā bija brīvdienas, nekas nelielināja, ka kuģis jau pēc pāris dienām dosies veikt kaujas uzdevumus. Dienā, kad ieradās uz kuģa, vienam no kuģa virsniekiem bija dzimšanas diena – piedalījās svinīgās vakariņās ar omāriem.

Nākamo dienu pavadīju, mēģinot izgulēties, jo lielā auguma dēļ man ir diezgan neērti gulēt lidmašīnās un citos pārvietošanās līdzekļos. Lidojums no Parīzes uz Sendenī bija smags – 12 stundas.

Divas dienas pēc iziešanas no ostas ieradāties operācijas rajonā un uzreiz saņēmām ziņojumus par pirātu aktivitātēm un uzbrukumiem kuģiem.

Jau pirmajās divās operācijas dienās mēs aizturējām pirātu laivu ar trīs pirātiem. Tas notika ziemeļos no Madagaskaras – 1200 kilometru attālumā no tuvākā Somālijas krasta. Biju pārsteigts, cik drosmīgi cilvēki ir somālieši, jo tik lielā attālumā no krasta atrasties deviņmetrīgā zvejniķu laivā no plastmasas ar vienu dīzeļdzinēju ir ļoti pārdroši. Tā bija pirātu atbalsta laiva, kurā atradās 19 mucas ar degvielu un benzīnu, lai varētu uzpildīt ātrgaitas laivas. Pirātiem bija 13, 15 un 19 gadi. Viņu vecākie brāļi un tēvi bija tie, kas ar ātrgaitas laivām „medī” kuģus.

Man kā cilvēkam, kuram jūras lietas nav svešas un kurš pats ar laivām iet jūrā, protams, bija pārsteigums par to, ko visu cilvēki ir gatavi darīt, lai izdzīvotu. Tomēr atrasties milzīgā okeānā 1200 kilometru attālumā no krasta ar tādu laivu – tas ir pāri visām saprāta robežām un izpratnei par jūru un drošību. Viņiem nebija nekādu sakaru līdzekļu. Ja kas notiktu ar vienīgo laivas dzinēju, tā būtu nāve, bet viņi par to laikam nedomā.

– Kādas ir procedūras pēc pirātu sagūstīšanas?

– Diemžēl pierādījumu par pirātu veikto darbību bija maz, tikai benzīns, kas atradās laivā mucās. Tāpēc viņi bija jāatlaiz. Aizturētie var tikt tiesāti saskaņā ar Eiropas Savienības dalībvalstu un Kenijas vienošanos, kas parakstīta 2009. gada martā. Pārsvārā pirātus atlaiz. Kopš 2009. gada ir sagūstīti aptuveni 1500 cilvēku, un aptuveni 1300 no viņiem ir atbrīvoti, jo juristi tiesas procesos ļoti ātri pierādīja, ka koalīcijai nav tiešu pierādījumu, ka šie cilvēki nodarbojas ar pirātismu. Likumdošanas ziņā vēl ejams tāls ceļš, tā diemžēl ir viena no vājākajām pusēm visā operācijā, kura nav sakārtota.

Kopš 2011. gada visas Somālijas kaimiņvalstis ir atteikušās oficiāli tiesāt pirātus savā teritorijā, jo sagūstītie pirāti konkrētajai valstij vai nu jāved pie sevis, jātiesā un jāšēdina savos cietumos, vai jāatlaiz.

– Daudz dzirdēts par pirātu nežēlību, un daudziem priekšstats par pirāta tēlu veidojies no piedzīvojumu filmām. Kāds tad ir mūsdienu pirāts?

– Ja jūs iedomājaties, ka viņi ir tādi kā Rembo, tad jāsaka – nē, jo Āfrikā nav spēcīgas miesas būves cilvēku. Pret militāriem kuģiem pirāti pat nemēģina izturēties agresīvi, jo apzinās spēka pārsvaru, bet pret civilajiem kuģiem un zvejniķiem, ko pirāti sagūsta, viņi, var teikt, izturas ļoti nežēlīgi.

Diemžēl vardarbība ar katru gadu pieaug. Arī karavīri no dažām valstīm, kuras darbojas Indijas okeānā, ir vainīgi pie tā, ka pirātu vardarbība pieņemas spēkā un viņi kļūst aizvien agresīvāki un agresīvāki. Dažu valstu karavīri pret pirātiem izturas ļoti nežēlīgi, piemēram, bez jebkādiem pierādījumiem šauj uz viņiem, lai gan pastāv iespēja, ka tajā pašā laivā vai kuģi ir ķīlnieki. Operācijas

tiek veiktas vardarbīgi, un attiecīgi arī pirāti sāk aizvien brutālāk izturēties pret kuģu apkalpēm, kurās ir šo valstu pārstāvji.

Manā skatījumā visiem vajadzētu uzvesties vienādi, jo citādi kādā jaukā dienā pirātām kļūs vienalga, kuras nacionalitātes pārstāvis esi. Mēs paši provocējam vardarbības eskalāciju tajā rajonā, un to var just.

– Kādas ir spilgtākās atmiņas?

– Man sanāca piedalīties arī glābšanas operācijā – izglābām Irānas zvejas kuģi, kas četrarpus mēnešus bija kalpojis pirātiem par bāzes kuģi (*mother-ship*). Uz kuģa bija 14 apkalpes locekļi. Kuģis bija sagūstīts Irānas ziemeļos un atvests uz Somāliju.

Pirāti to pārmaiņus bija izmantojuši krastā un jūrā, lai varētu būt tuvāk kuģu ceļiem un, nolaizot savas ātrgaitas laivas *skifus*, veiktu uzbrukumus. Kuģa apkalpi pirāti visu laiku turēja saulē, paši bija paslēpušies kuģī. Laivas bija nomaskētas ar zvejas tīkliem, un nevienam pat neradās aizdomas, ka uz kuģa varētu būt pirāti. Pēdējā reisā irāniešu kapteinis sāka naktīs nelielos daudzumos nolaist kuģim dīzeļdegvielu, un vienā jaukā dienā kuģis palika bez gaitas atklātā okeānā. Pirāti iesēdās savos *skifos*, paņēma visu ūdeni, pārtiku un aizbrauca. Kuģis palika dreifā Indijas okeānā. Gaisa temperatūra bija pāri +35 grādiem.

Kuģa apkalpei paveicās, ka pirāti nebija sasituši rāciju. Bez tās viņi tādos apstākļos izdzīvotu trīs četras dienas. Militārā patruļlidmašīna, kas veica jūras novērošanu, uztvēra kuģa rācijas SOS signālu. Tā kā mūsu kuģis bija viens no tuvākajiem – atradāmies aptuveni 100 jūras jūdzes no Irānas kuģa iespējamās atrašanās vietas, tad mums uzticēja glābšanas operāciju.

Pirmo reizi nosūtot helikopteru no kuģa, mums neizdevās zvejnieku kuģi atrast, jo radās saziņas problēmas ar apkalpi, kas nerunāja angļu vai franču valodā. Paveicās, ka uz mūsu kuģa bija virsnieks no Džibuti, kurš runāja arābu valodā. Helikopters atgriezās un paņēma viņu līdz otrajā reisā. Veiksmīgi tika noteikta Irānas kuģa atrašanās vieta. Pagāja aptuveni piecarpus stundas ceļā līdz kuģim.

Lai gan mēs visi zinājām, ka tas ir cietušais kuģis, apskate tika veikta pēc attiecīgās procedūras. Kuģi pārmeklēja apskates grupa ar ieročiem. Tikai pēc tam mēs pietuvojāmies un iedevām apkalpei gan ūdeni un pārtiku, gan degvielu, lai viņi varētu kuģot uz mājām. Ceru, ka viņi netika pārtverti, jo eskortēt mēs viņus nevarējām. Bija redzams, ka cilvēki tiešām ir ļoti laimīgi, ka esam viņus izglābuši, jo viņi jau bija lūguši Dievu... Bija patīkami būt daļai no šī notikuma.

– Katram kuģa komandas loceklim droši vien bija savi tiešie pienākumi uz kuģa. Kādi bija jūsējie?

– Man nebija tiešo pienākumu, jo mans komandējuma laiks bija ļoti īss. Tā bija vienošanās starp Latviju un Franciju, kurā nebija noteikti konkrēti amata



pienākumi. Tā kā labi pārvaldu franču valodu, laiku no komandējuma pavadīju operāciju daļā, biju arī uz tiltiņu, vēroju, ko dara kuģa apkalpe un kā viņi pilda savus pienākumus. Viņu kuģa navigācija no mūsu kuģa neatšķiras, tās ir tīri elementāras jūras lietas. Bija interesanti vērot, kā notiek operāciju un manevru plānošana, pavēļu došanas procedūras un informācijas apmaiņa.

Protams, mēģināju būt noderīgs un piedalījos arī kā apskates grupas (*protection team*) loceklis. Iesaistījos arī profesionālās un lietišķās pārrunās ar Francijas Jūras spēku štāba pārstāvi, kurš Francijas Jūras spēkos atbild par speciālo ekipējumu, taktiku un doktrīnu izstrādi saistībā ar pirātu un narkotiku apkarošanu. Viņš uz 20 dienām bija piekomandēts kuģa apkalpei. Runājām par turpmākas sadarbības veicināšanu, piedaloties pretpirātisma operācijā ATALANTA. Francijā ļoti trūkst kuģu apskates grupu.

– Kas ir apskates grupa?

– Apskates grupa ir neliela kaujas grupa uz kuģa. Miera laikā tā jau ierasti ir kuģa komanda – apkalpe, kas pilda savus tiešos pienākumus. Viņiem jāspēj veikt inspekcijas uz citiem kuģiem, piemēram, zvejas kuģiem.

Attiecīgi pretpirātisma operācijām apskates grupas komplektē no jūras kājniekiem, no karavīriem, kuri ir profesionāli sagatavoti tādiem jautājumiem, rēķinoties ar to, ka pirāti ir bruņoti un var notikt arī apšaudes. Francijā kuģu apkalpēm tiek veikta speciāla apmācība. Tās nosūta uz Speciālo uzdevumu vienībām. Ir izstrādātas speciālas apmācības programmas, kurās integrēti dažādi aspekti – ne tikai šaušana, bet arī cīņas māksla, desantēšanās no helikoptera, desantēšanās no ātrgaitas laivas, mazo grupu taktika, padziļināti tiek mācīti arī pirmās palīdzības sniegšana. Tiek apgūta arī teorija, kā strādāt ar pierādījumiem, kā notiek aizturēto pārvietošana un daudzas citas nianšes. Atsevišķos gadījumos valstis var lūgt izvietot apskates grupu uz to komercu-

ģiem. Tad uz kuģa tiek izveidotas aizsargpozīcijas, un apskates grupa jau vairāk darbojas kā aizsarggrupa, kuras uzdevums ir nepieļaut kuģa ieņemšanu. Grupa uz kuģa uzturas visu laiku, kamēr tiek šķērsota bīstamā zona un kamēr kuģis nav iegājis drošā ostā, kur aizsarggrupu noņem.

Mana komandējuma laikā bija situācija, kad tika samaksāta izpirkuma nauda par vienu no Āfrikas valstu kuģiem – „Hannibal II”. Valsts lūdza Franciju uz kuģa nodrošināt apskates grupu, lai kuģi nesagūstītu citi pirātu klani pēc tam, kad samaksāta izpirkuma nauda. Francijas militārais kuģis nosūtīja savu apskates grupu, kura četras dienas apsargāja šo kuģi.

Kuģu drošību nodrošina arī civilās apsardzes uzņēmumi (*Private military companies*). Tāpat kā Irākā un Afganistānā, arī akvatorijā pret civilajiem apsardzes uzņēmumiem pirāti ir daudz agresīvāki. Mana komandējuma laikā bija divas smagas apšaudes, kas ilga vairāk par stundu – pirāti apšaudīja kuģus, uz kuriem atradās civilās apsardzes uzņēmuma aizsarggrupas. Arī izpirkuma nauda par vienu kuģi pieaug – vidēji tagad prasa ap četriem miljoniem. Tajā reģionā tiešām iet karsti. Katru dienu notiek viens vai divi uzbrukumi, lai gan tur atrodas trīs lielās vienības (*task force*) no Eiropas, NATO un ASV, atsevišķi Krievija, Ķīna, Pakistāna, Indija utt., liels daudzums militāro kuģu un tiek organizēti konvoja koridori. Civilajiem kuģiem iesaka izmantot noteiktus kuģošanas ceļus, kas tiek apsargāti, lai maksimāli nodrošinātu kuģu drošību.

– Vai jūs bijāt vienīgais ārzemnieks?

– Vēl uz kuģa apmācības nolūkā bija divi Albānijas virsnieki. Tiesa gan, viņu problēma bija tā, ka viņi nezināja franču valodu. Mēģināt integrēties komandā, nezinot franču valodu, ir galīgi garām. Ja tu nerunā tās nācijas valodā, uz kuras kuģa atrodies, tad ar tevi ļoti minimāli uztur attiecības un tu maz esi lietas kursā, jo visi brīfini un citas aktivitātes notiek franču valodā. Man ar to nebija problēmu.

Aptuveni nedēļu uz kuģa bija arī Džibuti virsnieks. Viņš jau trīssarpus mēnešus bija atradies uz Itālijas kuģa, un tā kā mūsu kuģa galapunkts bija Džibuti osta, tad viņš devās mājup ar mums.

– Pirms došanās uz pretpirātisma operāciju ATALANTA jūs teicāt, ka tieši franču valoda būs viens no galvenajiem izaicinājumiem.

– Varu teikt, ka tās bija apzinātas sajūtas pirms došanās uz operāciju, jo šķita, ka ar to varētu būt sarežģījumi, bet, kā izrādījās, man nebija problēmu ar saprašanu. Ir svarīgi valodu lietot praksē, regulāri to nelietojot, zūd iemaņas.

Franči teica, ka bijuši patīkami pārsteigti, ka atsūtīts virsnieks, kurš runā franču valodā un pat kursus Francijā pabeidzis. Pret mani viņi bija daudz pretnākošāki. Valodas zināšanas man palīdzēja „salauzt ledu”.

– Viņi zināja, kas ir Latvija?

– Mēģināju pastāstīt. Teiksim tā, grūti pārliecināt viņus, ka ir vērts braukt uz Latviju, jo viņi dzīvo Reinjonā, kur cauru gadu ir vasara. Pirms devos uz tu-



Francijas patruļfregate „Nivose”.

rieni, Latvijā bija mīnus 10 grādi, tur plus 35 grādi. Un franči nav diez cik aktīvi tūristi uz valstīm, kur jārunā citās valodās, un nav svarīgi, vai tie ir ziemeļi vai dienvidi. Tādi viņi ir.

Parādīju viņiem „Prāta Vētras” dziesmas klipu „Welcome to my country”. Mums bija daudz kopīga, par ko parunāties.

– Kāds bija kuģis, uz kura dienējāt pretpirātisma operācijā?

– Operācijas laikā dienēju uz Francijas patruļfregates „Nivose”. *Nivose* ir jūras dievietes vārds. Šis kuģis ir civilmilitārs projekts un nav būvēts stingri pēc militārajiem standartiem. Izmantojot civilās tehnoloģijas, izmaksas ir mazākas un kuģis ir daudz ekonomiskāks degvielas patēriņa ziņā. Piemēram, ejot ar vidējo ātrumu 17–18 mezgli stundā (maksimālais šā kuģa ātrums ir 21 mezgls), kuģis dienā patērēja aptuveni 22–24 tonnas degvielas. Tāda pati kaujas fregate patērē virs 50 tonnām.

Pretpirātisma operācijā ir finansiāli izdevīgāk izmantot šādas klases kuģus. Svarīgi, lai kuģim ir arī savs helikopters, jo pat ar mūsdienu iespējām un labos laika apstākļos kuģis militārajos radaros tādu mazu mērķi, piemēram, laivu, var pamanīt pusotra kilometra attālumā, ja ir lielāki vilņi, tad attālums ir labi ja 500 metru. Uz mūsu kuģa atradās helikopters „Pantera”. Ja nav helikoptera, kurš veic pastāvīgu jūras novērošanu, tad iespējas lielā okeānā ko pamanīt ir diezgan niecīgas. Vien iztērēta degviela.

Kuģim bija pasākumu plāns aptuveni trim mēnešiem. Dalība pretpirātisma operācijā ATALANTA bija paredzēta pusotru mēnesi, tad kopīgi ar Austrālijas Jūras spēkiem bija plānota nelegālās zvejniecības apkarošana, tad sekoja akvatorijas pārbaude līdz dienvidu polārajam lokam. Dalība ATALANTA viņiem bija prioritāte un pamatzdevums.

Vēl man patika, ka operācijā varēja redzēt kuģa apkalpes cilvēcisko pusi, piemēram, ja bija labs laiks (deviņas dienas mums bija vētra), uz helikoptera klāja bija sporta nodarbības, kuras varēja apmeklēt ikviens kuģa komandas pārstāvis. Bija arī nodarbības boksā. Kāds virsseržants, viens no helikoptera tehniķiem, visai ekipāžai rādīja uz *tepiķīša* dažādus vingrinājumus. Kuģa apkalpe varēja nodarboties ar sportu arī uz kuģa augšējā klāja, tur bija pieskrūvēti velotrenažieri. Varēja nodarboties ar sportu jebkurā brīdī, īpaši naktīs, kad bija salīdzinoši vēsāks. Tajā pašā laikā ikviens zināja savus pienākumus un savu atbildību – katru dienu bija trauksmes un sava dienas kārtība.

– Ko Jūs atbildētu Latvijas iedzīvotājam, kāpēc Latvijai jā piedalās šajā operācijā? Baltijas jūrā taču nav pirātu?

– Gluži tā nevar teikt, jo pirms aptuveni diviem gadiem arī Baltijas jūrā pie Zviedrijas krastiem bija nolaupīts kuģis „Arctic Sea”. Ziniet, mēs tomēr dzīvojam uz vienas zemes, un, kad jūs redzat tos pašus irāņus, kuri bija nolemti nāvei, bet tika izglābti, tas dod pārliecību, ka, lai gan daudzas lietas vēl nav sakārtotas un prasa gan laiku, gan darbu, es varu būt lepns par to, ko esmu darījis. Par pārējiem aspektiem, protams, jārunā politiķiem, bet par cilvēcisko pusi – to nevar izteikt ne naudas izteiksmē, ne kādā citā, jo svarīgi būt cilvēkiem un pēc tam – latviešiem.

Kāpēc mums uz turieni jābrauc? Arī Latvijas valsts piederīgie atrodas uz daudziem tirdzniecības kuģiem, kas kuģo tajā reģionā. Un ziniet, ja cilvēks, kurš pabijis gūstā četrus piecus mēnešus, pēc atbrīvošanas uz kuģa pirmos satiek karavīrus, un ja viņš dzird savu valodu, vai tā būtu latviešu, krievu, franču, angļu vai cita, tad tas dod lielu morālu atbalstu, un sajūtas ir neaprakstāmas. Par to pats pārliecinājos, jo uz viena no kuģiem bija jūrnieki no Gruzijas un Krievijas. Tā kā runāju krieviski, redzēju, ka pēc pāris jautājumiem krievu valodā cilvēks kļūst pavisam citāds, it kā piedzimst no jauna. Neskatoties uz to, ka atradies gūstā. Pastāv taču iespēja, ka agrāk vai vēlāk arī kāds no Latvijas pilsoņiem vai valsts piederīgajiem var nokļūt šādā situācijā.

Pret jūrniekiem, kuri saņemti gūstā un Somālijas krastā gaida izpirkuma naudu, pirāti nezturas diez cik iekšīgi un laipni. Protams, Francija ir lielvalsts, kurai ir lielāki kuģi, bet, ticiet man, viņiem ir tieši tādas pašas problēmas kā mums jūras spēkos un bruņotajos spēkos kopumā. Arī viņus ir skārusi krīze, un elementāri profesionālā līmenī tur nav ne ambīciju, ne kā cita, ir smags darbs, kas jādara.

No militārās puses tā ir vērtīga apmācība, jo pirātu apkarošana 90 procentos gadījumu notiek tā, kā standarta procedūrās, bet viena lieta, kā notiek treniņi, cita – kā zināšanas tiek izmantotas praksē.

Tas viss bija ļoti interesanti. Ir vērts uz turieni braukt. Tā ir ļoti laba prakses vieta. Mēs nesūtām uz turieni lielas flotes, jo mūsu iespējas ir ierobežotas, bet tā ir iespēja atvest noderīgu pieredzi, ko varētu izmantot pie mums. Arī mēs Latvijā sadarbībā ar Speciālo uzdevumu vienību un citām Nacionālo bruņoto spēku regulārajām vienībām varētu sagatavot un apmācīt Jūras spēku flotilē kuģu apskates grupas.

Vēlreiz vēlos uzsvērt, ka svarīgi ir atrast zelta vidusceļu, kā un ar cik lieliem spēkiem mēs – Latvija – varam palīdzēt. Nosūtot vienu cilvēku – arī tā ir vērtīga palīdzība. Neviens jau nesaka, ka jāsūta lieli kuģi. Protams, ja mēs varēsim, kāpēc ne? Jo pirāti – tā ir problēma, kas nepazudīs ne rīt, ne parīt. Un tādējādi mēs atbalstām savus koalīcijas partnerus un esam vienoti savās domās un rīcībā.■

„Tēvijas Sargs”

NATO PRET PIRĀTIEM

NATO pirātisma apkarošanas vienība 508 (Task Force 508) pēdējo dienu laikā atradusi un neitralizējusi divus kuģus, kurus Somālijas pirāti bija sagrābuši un plānojuši izmantot kā bāzes kuģus uzbrukumiem pie Somālijas un Dienvidarābijas krastiem.

2012. gada 6. janvārī ASV karakuģis „USS Carney” saņēma informāciju par aizdomīgu kuģi ar Indijas karogu pie Omānas krastiem. Sekojot kuģim, „USS Carney” piespieda to apstāties un atļaut uz tā izsēsties apskates vienībai. Pēc nonākšanas uz kuģa tika konstatēts, ka visi pierādījumi par pirātismu jau iznīcināti, taču pārrunas ar kuģa apkalpi atklāja, ka to nolaupījuši deviņi pirāti. Aizdomās turamie pirāti tika atbrīvoti un atgriezās savās laivās, saņemot degvielu, ūdeni un citas nepieciešamās lietas, lai varētu atgriezties Somālijā.

Otrs incidents notika 7. janvārī netālu no Somālijas krastiem, kad Dānijas karakuģis „HDMS Absalon” identificēja līrānā reģistrētu kuģi kā potenciālo pirātu bāzes kuģi. Veicot apskati, „HDMS Absalon” helikopters uz kuģa saskatīja ātrlaivas, kas nav raksturīgas šāda veida kuģim. Ātrlaivas savām aktivitātēm bieži izmanto pirāti.

NATO spēki pieprasīja aizdomīgajam kuģim apstāties, taču tā vietā tas uzņēma kursu uz Somālijas krastiem. Lai apturētu kuģi, dāņu karakuģim nācās veikt brīdinājuma šāvienus. „HDMS Absalon” apskates grupa helikoptera piesegā izcēlās uz kuģa, pirms aizdomās turamie paspēja noslēpt pirātisma pierādījumus.

Operācijā tika aizturēti 25 pirāti, bet uz kuģa atrastie 14 apkalpes locekļi – pieci irāņi un deviņi pakistānieši – tika nogādāti uz „HDMS Absalon”, kur tos izjautāja, veica medicīniskās pārbaudes un deva iespēju sazināties ar radiniekiem, pēc tam jūrnieki varēja turpināt savu ceļu. Savukārt visi 25 aizdomās turamie pirāti tika apcietināti uz dāņu karakuģa, lai veiktu turpmāku izmeklēšanu un noskaidrotu, vai pret viņiem tiks celta apsūdzība.

„Šīs aktivitātes ir pierādījušas NATO pirātisma apkarošanas vienības elastīgumu, apņēmību un spēju sadarboties ar citām pirātisma apkarošanas aģentūrām, lai garantētu drošību uz jūras ceļiem. 2012. gada janvāra sākumā NATO pārtvēris divus kuģus ar 34 aizdomās turamiem Somālijas pirātiem, kuri vairs nevarēs iesaistīties nelikumīgās darbībās jūrā,” atzina NATO pirātisma apkarošanas spēku komandieris Turcijas kontradmirālis Sinans Azmi Tosuns. „Šis ir nozīmīgs zaudējums pirātisma organizētāju spējām, un es varu apsveikt savas vienības ar labi padarītu darbu,” norādīja komandieris.

Kopš 2008. gada NATO dod ieguldījumu pirātisma apkarošanā pie Āfrikas raga. Kopš tā laika NATO savu misiju ir paplašinājusi, ne tikai eskortējot un

aizsargājot ANO un Pasaules pārtikas programmas un tirdzniecības kuģus Adenas līcī, bet arī operācijas „Ocean Shield” ietvaros sadarbojas ar citām starptautiskām struktūrām, lai attīstītu reģiona valstu spējas pašām risināt pirātisma apkarošanas jautājumus. Operācijā „Ocean Shield” šobrīd piedalās ASV, Dānija, Lielbritānija un Turcija. Cīņu pret pirātiem Somālijas piekrastē NATO uzsāka 2008. gada oktobrī, kad uz reģionu tika nosūtīta pirmā kuģu grupa patrulēšanas un eskortēšanas uzdevumu veikšanai.

2010. gada martā NATO dalībvalstis vienojās par operācijas pirātisma apkarošanai Somālijas piekrastē „Ocean Shield” mandāta pagarināšanu līdz 2012. gadam. „Ocean Shield” patrulēšanu un kuģu eskortēšanu patlaban veic kuģi no Nīderlandes, Dānijas, Turcijas un ASV. Viens



no galvenajiem risinājumiem ir bijis cīņā pret pirātismu iesaistīt tirdzniecības kuģus, apmācīt apkalpes un apgādāt tās ar labāku ekipējumu, tādējādi palīdzot izvairīties no uzbrukumiem un cīnīties pret pirātiem.

Vēl viens nozīmīgs pasākums ir bijis starptautiski rekomendēta tranzīta koridora izveide Adenas līcī. Tā ir teritorija, ko kontrolē NATO un EU NAVFOR Jūras spēki, tādējādi ikviens uzbrukums šeit tiek savlaicīgi pamanīts un apdraudētajiem kuģiem tiek sniegta palīdzība.

Tomēr okeāna 2,2 miljonu kvadrātjūdžu platība ir pārāk liela, lai varētu novērst visus pirātu uzbrukumus. Turklāt, lai gan pirātu uzbrukumu skaits 2010. gadā bija sarucis uz pusi, ir radušās jaunas problēmas – sagūstītie jūrnieki tiek turēti gūstā daudz ilgāk un tiek pieprasīta arvien augstāka izpirkšanas maksa. Cīņā pret pirātismu iesaistīti ne tikai NATO un Eiropas Savienības jūras spēki, bet arī Ķīnas, Indijas, Japānas un Krievijas kuģi. Lai veiksmīgi koordinētu tik plašu starptautisku operāciju, tika ieviests SHADE princips – regulāra visu pretpirātisma operācijās iesaistīto valstu tikšanās un dalīšanās pieredzē.■



AUGLĪGA SADARBĪBA STARP EIROPAS UN ĶĪNAS JŪRAS SPĒKIEM

No 2011. gada 22. līdz 25. martam Ķīnas karakuģis „FFG-525 Maanshan” pavadīja ANO Pasaules pārtikas programmas kuģi „Amina” no Berberas līdz Bosāso.

Pēc Eiropas Jūras spēku komandvadības un Ķīnas Jūras spēku komandiera tikšanās, kas 15. februārī notika uz Spānijas flagmaņkuģa „Canarias”, tika sākta pastāvīga informācijas apmaiņa un koordinācija Somālijas reģionā. Šis vienošanās ietvaros Ķīnas Jūras spēku kuģis pirmo reizi operācijas vēsturē pavadīja Pasaules pārtikas programmas kuģi „Amina”. Pēc „Amina” ierašanās Bosāso Pasaules pārtikas programmas vadība uzsvēra Ķīnas kara kuģa apkalpes augsto profesionalitāti, garantējot kuģa drošību bīstamajos ūdeņos.

Veiksmīgai dažādu starptautisko spēku darbības koordinācijai Āfrikas raga reģionā ir ļoti liela nozīme. Tā palīdz paaugstināt operācijās iesaistīto kuģu efektivitāti, aizsargājot tirdzniecības un Pasaules pārtikas programmas kuģus no pirātu uzbrukumiem. Tas ir viens no galvenajiem Eiropas Savienības operācijas ATALANTA uzdevumiem Adenas līcī un Indijas okeānā.■

Pēc NATO, „Canadian Press”, EUNAVFOR www.rnw.nl un „Tēvijas Sargs” materiāliem

Milēsim jūru!

Rotaļīga viļņu čala, krasta priežu šalkas, kas nomierina satraukto dvēseli, saules un mēness atspīduma dzirkstis tālajā viļņu segā, kas iemirdzas un dziest vienā vietā, lai iedegtos atkal citā. Saullekti, kad iesārta migla kā maigs šķidrums gaist virs jūras līmeņa, un dobjā krākšana nemierpilnās pusnaktis - tā jau varētu būt pati jūras dvēsele. Būt uz jūras un minēt viņas noslēpumu nekad nav par daudz.

Nekas nespēj tā vieglot kā jūra! Tā atdod sirdsmieru un garīgu līdzsvaru, vieš dzīves gudrību un skaistuma jēgu, jo pati ir bezgala skaista. Tā paver durvis iekšēju konfliktu izlīdzināšanai un pasaules saprašanai.

Jūru vajag izjust un pārdzīvot ar visiem jutekļiem. Viņa ir skaistākā un varenākā dabas dāvana tām tautām, kuras dzīvo viņas krastos. Tā bijusi pret mums gan laba, gan brīžiem barga, bet nekad ļauna, lai gan paņēmusi pie sevis ne vienu vien vīru. Un tomēr - jūra ir tā, kas mūsu tautu izvadījusi plašajā pasaulē. Nav tādas vietas pie citu zemju krastiem, kur neviens nekā nebūtu dzirdējis par Dzintarjūras vīriem.

Jūra mil gudros, drosmīgos un stipros, tos, kuru plaukstas cietas un tulznām klātas. Tā ir latviešu laime, ka jūra, no Lielā Nezināmā noliikta, šalc šai zemei pie kājām. Cik nabagi mēs justos, ja mums nebūtu šīs skaistās un varenās ūdens platības mūsu zemes rietumu pusē. Tādēļ sapratīsim un milēsim jūru!

Kapteinis Laimonis Millers 1990. gadā

JOPROJĀM ATPALIEKAM

Pasaules Dabas fonds katru gadu izdod „Baltijas jūras pārskatu”, kurā izvērtē, kā šā reģiona valstu valdības pilda apņemšanos uzlabot Baltijas jūras ekoloģisko situāciju. 2011. gada pārskatā izvērtētas deviņas reģiona valstis un to paveiktais piecās jūras videi nozīmīgās jomās: eitrofikācija, bīstamās vielas, bioloģiskā daudzveidība, jūrniecība un integrēta jūras pārvaldība.

Rezultātu novērtējums sniegts atbilstoši A,B,C vai F limenim, kur A ir visaugstākais, bet F – viszemākais. No deviņām pētījumā iekļautajām valstīm tikai Zviedrija un Vācija ir ieguvušas kopējo vērtējumu C jeb 40–60% no maksimāli iespējamā punktu skaita (39 punkti no 79 iespējamiem). Pārējās reģiona valstis novērtētas ar F, saņemot mazāk par 40% no iespējamo punktu skaita.

Kaut arī dažās jomās ir uzlabojumi, Latvijas kopējais rezultāts ir vājš – iegūti tikai 4 no iespējamiem 24 punktiem eitrofikācijas samazināšanā (2 no šiem punktiem nopelnīti, pieņemot likumu par fosfātu ierobežošanu veļas pulveros). Cīņā ar bīstamajām ķīmiskajām vielām (piemēram, ratificējot nozīmīgas konvencijas un sakopjot t.s. HELCOM „karstos punktus”) Latvija nopelnījusi 5 no iespējamajiem 12 punktiem.

Nedaudz labāk, ja salīdzina ar citām reģiona valstīm, Latvija sevi parādījusi bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas jomā, iegūstot 5 no 15 iespējamiem punktiem. Latvija ir vienīgā valsts Baltijas jūras reģionā, kas izstrādājusi dabas aizsardzības plānus visām jūrā izveidotajām aizsargājamajām teritorijām.

Jūrniecības jautājumos analizēta tika konvenciju ratificēšana, ostu notekūdeņu pieņemšanas sistēmas sakārtošana un vairāki ar naftas noplūdēm saistīti jautājumi. Šajā sadaļā Latvija ieguvusi vismazāk punktu – tikai 2 no 13 iespējamajiem. Arī jautājumos par integrētu jūras lietu pārvaldību Latvija līdz šim bijusi pasīva, tāpēc iegūti tikai 3 no 12 punktiem. Tā kā Latvija vairākās pozīcijās ieguvusi minimālo punktu skaitu, kopvērtējumā saņemti vien 19 no iespējamajiem 79 punktiem.





Ķurmraga vecā bāka pirms vairāk nekā desmit gadiem vēl atradās stāvkrasta augšā, bet tagad gluži vai iekāpusi jūrā.

Aplūkojot pārējās reģiona valstis, redzams, ka Vācija veiksmīgi tikusi galā ar uzdevumu samazināt barības vielu noplūdi, salīdzinoši labi rezultāti sasniegti arī parējās jomās. Zviedrija savukārt sakārtojusi jūrniecības un integrēto jūras lietu pārvaldības jomas. Trešajā vietā pārskatā ierindojas Somija (29 punkti), kas veiksmīgi īstenojusi cīņu ar bīstamajām vielām un veikusi darbus jūrniecības jomā. Dānija ieguvusi 28, Igaunija 26 punktus, Lietuva un Polija – 25 punktus.

Kopvērtējumā Baltijas jūras pārskata ziņojumā Latvija un Krievija ierindojušās pēdējās vietās.

JŪRĀ ARĪ TURPMĀK NONĀKS KUĢU NOTEKŪDEŅI

Pasaules Dabas fonds ziņo, ka Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) nolēmusi pagarināt laiku, kad stāsies spēkā aizliegums no kuģiem izgāzt notekūdeņus Baltijas jūrā.

Pagājušajā gadā Starptautiskā Jūrniecības organizācija pieņēma lēmumu no 2013. gada aizliegt notekūdeņu izgāšanu Baltijas jūrā jaunajiem kuģiem, no 2018. gada – visiem pasažieru kuģiem, ja ostās būs nodrošināts aprīkojums notekūdeņu savākšanai.

Kuģu notekūdeņi satur barības vielas, kas pastiprina Baltijas jūras aizaugšanu jeb eitrofikāciju, kuras rezultātā iet bojā zivis, veidojas mirušās zonas,



kā arī tiek apdraudētas citas dzīvības formas. Ik gadus Baltijas jūrā nonāk triju miljonu kruīza kuģu pasažieru saražotie *pelēkie* notekūdeņi – dušas, tualetes, virtuves un citi ūdeņi. Pēdējo desmit gadu laikā kruīza kuģu pasažieru skaits Baltijas jūras reģionā ir palielinājies aptuveni trīs reizes, un viņi aiz sevis jūrā atstājuši vairāk nekā 300 tonnu slāpekļa un 100 tonnu fosfora. Savukārt attīrīšanas iekārtas pieejamas tikai dažās Baltijas jūras reģiona valstu ostās. Rīga nav šo ostu vidū.

Eiropas Kruīzu padome aprēķinājusi, ka vidēji katrs kruīza pasažieris katrā ostā iztērē nedaudz vairāk par 100 eiro, tāpēc Pasaules Da-

bas fonds uzskata, ka ostām un pilsētām ir pienākums situāciju risināt, lai jūra nebūtu izgāztuve, kurā nonāk pārmērīgi daudz barības vielu, baktēriju, vīrusu un citu patogēnu.

Eiropas Kruīzu padome, kas pārstāv Eiropas lielākos kruīzu uzņēmumus, jau 2009. gada maijā apņēmas pārtraukt pasažieru kuģu notekūdeņu novadīšanu Baltijas jūrā tad, kad būs radīti nepieciešamie priekšnosacījumi, tas ir, ostās būs uzstādītas piemērotas atkritumu pieņemšanas iekārtas un kuģi tiks apkalpoti bez īpašām piemaksām. Pagaidām šādas iekārtas pieejamas tikai dažās Baltijas jūras ostās, piemēram, Stokholmā un Helsinkos.

Lielākā daļa Baltijas jūrā kursējošo prāmju ir brīvprātīgi apņēmušies cīnīties ar eitrofikāciju un notekūdeņus jūrā neieplūdināt.

BALTIJAS JŪRAS ZAĻIE PROJEKTI

Baltijas jūras reģiona sadarbības programmas „Baltic Sea Region Programme 2007 – 2013” ietvaros tiek īstenoti astoņi projekti, kuru mērķis ir ieviecināt Baltijas jūrai draudzīgāku transportu un tīrāku vidi, un šo projektu īstenošanā ir iesaistītas 132 Baltijas jūras reģiona organizācijas un institūcijas.

Projekti paredz gan zemūdens municijas meklēšanu un izpēti, gan eļļas noplūdes novēršanu un gaisa satiksmes uzlabošanu virs Baltijas jūras. Liela uzmanība tiek pievērsta arī nozvejas likumiem un normām, jūras infrastruktūras efektivitātes uzlabošanai, kā arī drošas un tīras vides veidošanai.

PROJEKTI

■ „Bothnian Green Logistic Corridor” – „Botnijas zaļais loģistikas koridors”. Projekta ietvaros paredzēts paaugstināt transporta plūsmas efektivitāti Baltijas jūrā un padarīt loģistiku videi draudzīgāku.

■ „CHEMsea” – „Ķīmiskās municijas izpēte un novērtējums”. Paredz mazināt riskus, kas rodas, veicot dažādas zemūdens aktivitātes Otrā pasaules kara ķīmiskās municijas tuvumā.

■ „BALTIC BIRD” – „Gaisa transporta pieejamības uzlabošana Baltijas jūras reģionā” Projekta mērķis ir izveidot vairākus jaunus lidojumu maršrūtus.

■ „Amber Coast Logistics” – „Dzintara krasta loģistika”. Stiprinās Baltijas jūras reģiona loģistikas savienojumus ar Eiropas Savienības kaimiņvalstīm – Baltkrieviju, Krieviju un Ukrainu.

■ „PRESTO” – projekts eutrofikācijas mazināšanai Baltijas jūrā. Tā ietvaros strādās ar noteiktām izvēlētām notekūdeņu iekārtām un plānos, kā samazināt barības vielu ieplūšanu Baltijas jūrā.

■ „AQUABEST” – „Inovatīvas prakses un tehnoloģijas ilgtspējīgas akvakultūras attīstīšanai Baltijas jūras reģionā” veicinās pārtikas ražošanu Baltijas jūras sateces reģionā. Viena no aktivitātēm būs ilgtspējīgas (bez barības vielām) zivju fermas izveide.

■ „AQUAFIMA” – „Akvakultūras un zivsaimniecības regulēšanas integrēšana Baltijas jūras reģiona ilgtspējīgā attīstībā” uzlabos zivsaimniecības regulēšanu un pārvaldību reģionā. Tā ietvaros sagatavos vadības konceptus četrām pilotteritorijām.

■ „BALTRAD+” – „Uzlabots meteoroloģisko radaru tīkls Baltijas jūras reģionā”. Tā mērķis ir uzsākt un nodrošināt starptautiskā radaru tīkla darbību.■

No pārskata „Baltic Sea Scorecard 2011. WWF Baltic Ecoregion Programme”

JŪRU NEVAR IEGROŽOT

Jūras krasta līnija ir divu dažādu stihiju – jūras un sauszemes – dabiska, mūžam dinamiska robeža, kur šīs tik atšķirīgās vides satiekas. Diemžēl cilvēkiem liekas, ka dabā viss vienmēr paliks tā, kā bija viņu bērnībā, un sāpīgi uztver jebkādu dabas, vides sadursmi ar antroposfēru. Jūras krastu erozija un viss ar to saistītais arī ir viena no šādām „problēmām”. Krasta erozija vai applūšana ir tikai daļa no procesiem, kas notiek komplicētajā un nepārtraukti evolucionējošajā vidē – krasta zonā. Būtiski ir saprast, ka krasts nav vien svītra kartē, bet dinamiska vide, kur dažādu ārēju faktoru iedarbībā nepārtraukti notiek pārmaiņas gan laikā, gan telpā.

Tā kā jūras krasti it visur pasaulē bijuši apdzīvoti tūkstošiem gadu, ūdenslīmeņa svārstības, vētru postījumus un citas pārmaiņas krastu zonā cilvēki ir ievērojuši jau sen un mēģinājuši šo parādību interpretēt atbilstoši tā laika izpratnei par pasaules uzbūvi. Iekļaujot dabas parādības kosmoloģisko teoriju rāmjos un klasificējot pēc izdzīvošanai nozīmīgiem kritērijiem, tās bija iespējams padarīt mazāk biedējošas un vieglāk pieņemamas. Varētu teikt, ka termins „cīņa ar krastu eroziju” ir relikts no tiem laikiem, kad vilki, vārnas un odi bija kaitīgi, bet upes plūda, cilvēkaprāt, nepareizajā virzienā.



Mērsraga osta.

NOTURĒT SAUSZEMES „FRONTES LĪNIJU” PAR KATRU CENU

Ar terminu «krasta aizsardzība» vēl līdz 20. gadsimta vidum parasti saprata krastā esošu objektu pasargāšanu no tām nevēlamajām sekām, ko rada dabas procesu netraucēta norise. Līdz ar to tipiskākā rīcība, saskaroties ar krasta atkāpšanos, bija masīvu aizsargbūvju ierīkošana un „frontes līnijas” noturēšana par katru cenu. Tagad ir skaidrs, ka daudzas no šīm „frontēm” nemaz nebija jātur. Tolaik izmantotie krasta aizsardzības „klasiskie” risinājumi gandrīz vienmēr izraisīja jaunas problēmas vai gluži vienkārši pārnēsa problēmu uz citu vietu un radītās šķietamās drošības dēļ palielināja apdraudēto objektu skaitu. Šo aizsargbūvju uzturēšana izmaksāja neparedzēti dārgi, daļēji tika zaudētas krasta zonas rekreatīvās funkcijas un tika degradēta ainava.



JA NEVARI MAINĪT APSTĀKĻUS, MAINI ATTIEKSMI

Paradigmu maiņa sabiedrībā notiek lēni, un uzskati par to, kas ir krastu aizsardzība, joprojām mēdz būtiski atšķirties. Ir pašsaprotami, ka krasta erozijas un applūšanas riska vietās dzīvojošie vēlas, lai viņu īpašums tiktu pasargāts. Šāda vēlme izskaidrojama ar tradīciju jau gadsimtiem reaģēt uz „nepiemērotā” vietā notikušu krasta eroziju, veidojot konstrukcijas, kas erozijas draudus novērstu. Tomēr mūsdienās izpratne par krastos notiekošajiem procesiem ir ievērojami mainījies un krastu aizsardzības jēdziens ir kļuvis plašāks:

- piekrastes teritoriju apsaimniekošanas atvieglošana;
- rekreācijas teritoriju kvalitātes saglabāšana;
- krastam tuvā ūdens kvalitātes saglabāšana;
- zemo piekrastes teritoriju aizsardzība pret sasāļošanu;
- sauszemes teritorijas aizsardzība pret noskalošanu un applūšanu.

Piemēram, ASV jau pirms 40 gadiem, pamatojoties uz to, ka zaudējumi visplašākajā izpratnē var pārsniegt ieguvumus, tika pieņemts lēmums cik vien iespējams izvairīties no krastu nostiprināšanas. Neskatoties uz kopumā vērojamo progresu, lēmuma pieņemšana par to, vai kādā konkrētā vietā krasts jānostiprina vai jāļauj tam netraucēti pārveidoties, reducējas līdz vienam jautājumam – cik vērtā ir apdraudētā teritorija.

KRASTA AIZSARDZĪBAS IESPĒJAS

Pasaules pieredze krasta preterozijas pasākumu pielietošanā rāda, ka pozitīvu rezultātu sasniegšanai ir nepieciešams orientēties uz ilglaicīgu situācijas līdzsvaru un prognozējamu, iespējami netraucētu dabas procesu norisi. Pieņemot lēmumu par kādu pasākumu veikšanu vai rīcības stratēģiju, būtu nepieciešams izvērtēt visus situāciju raksturojošos faktorus, kur par būtiskākajiem ir uzskatāms:

- riska līmenis (erozijas iemesls, krasta atkāpšanās ātrums, attālums līdz kraujai);
- apdraudēto objektu vērtība (īpašumi, retas dabas vērtības, infrastruktūras objekti, kultūrvēsturiski objekti u.tml.);
- teritorijas ģeoloģiskā uzbūve un krasta sistēmā iesaistīto sanešu apjoms un izcelsme;
- iespējamo pasākumu ietekme uz vidi (ainavas degradācija, ietekme uz blakus esošiem krasta iecirkņiem u.c.);
- iespējamo pasākumu ilgtspēja;
- izmaksas (projektēšana, būvniecība, uzturēšana, iespējamie netiešie zaudējumi).

Pieņemot, ka visi apstākļi ir noskaidroti un argumenti izsvērti, var izvēlēties kādu no četrām rīcības stratēģijām:

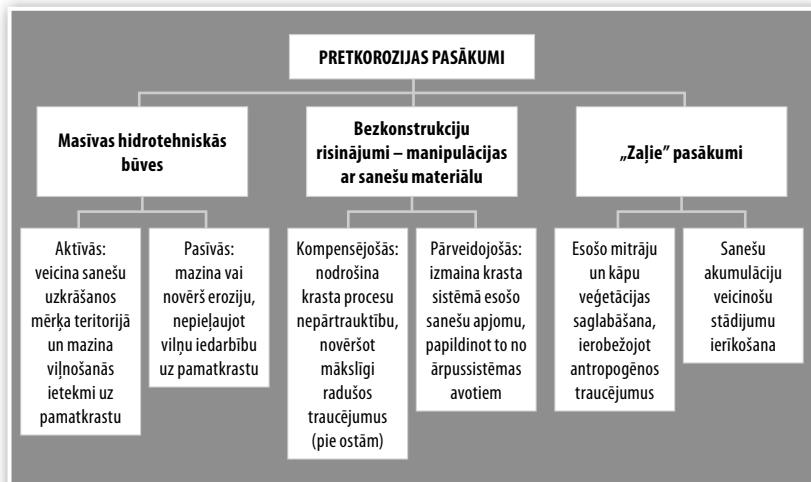
- neiejaukšanās dabas procesos – pielietojama tad, ja konkrētajā vietā nav par vērtīgiem uzskatāmu objektu, ieviešot turpmākas apbūves aizliegumu, zaudējumu kompensāciju un tā saukto patiesās cenas apdrošināšanu;
- mērena iejaukšanās – monitorings, vērtīgo objektu pārvietošana, viegli izpildāmu un „zaļu” preterozijas pasākumu (kārkļu stādījumu, akmeņu krāvu u.c.) pielietošana, antropogēno traucējumu ierobežošana;
- iejaukšanās, izvēloties pielietojot atbilstošas aizsardzības metodes, lai nodrošinātu stacionāru bāzes līniju: masīvās, pusmasīvās konstrukcijas vai manipulācijas ar sanešu materiālu;
- krastos notiekošo dabisko procesu pilnīga kontrole un aktīva modificēšana – līdzīga rīcība, kā aprakstīts iepriekšējā punktā, bet ar vērīenu un skatīties tālā nākotnē (>100 gadi); šādas stratēģijas piemēri redzami Nīderlandē un Šlēzvigā-Holšteīnā.

PRETEROZIJAS BŪVES LATVIJAS PIEKRASTĒ

Aptuveni 10 km platā joslā gar Baltijas jūras un Rīgas līča krastu dzīvo vairāk nekā miljons cilvēku. Šķietami tas ir ļoti daudz, tomēr jāņem vērā, ka tiešā jūras tuvumā (100–200 m) Latvijā, pretstatā daudzām citām pasaules valstīm, mīt relatīvi maz iedzīvotāju. Tā, piemēram, tiek uzskatīts, ka vairāk nekā 52% cilvēku visā pasaulē dzīvo līdz vienam kilometram attālā teritorijā no jūras krasta.

Pateicoties relatīvi *tukšajai* piekrastei, Latvijā ar masīvām jeb konstrukciju metodēm kopumā ir nostiprināti tikai apmēram 4 kilometri no 496 km garās krasta līnijas. Vēl nepilna kilometra kopgarumā krastos atrodamas bojātas aizsargbūves, kas gandrīz pilnībā zaudējušas funkcionalitāti. Latvijā nekad nav mērķtiecīgi izmantotas krasta aizsardzības bezkonstrukciju jeb elastīgās metodes, atskaitot epizodiskus gadījumus, kad no vairāku mazo ostu akvatorijas un kuģu ceļa izņemtais materiāls ticis pārvietots pludmalē tiešā ostas tuvumā.

Šādu situāciju ir radījusi Latvijas savdabīgā vēsture, proti, dažādu sociālo un politisko ierobežojumu dēļ tiešā krasta tuvumā nav blīvas apbūves un ir samērā maz civilo infrastruktūras objektu. Paradoksāli, bet padomju okupācija un piekrastes kā pierobežas teritorijas statuss ir paglābis mūs no daudzām Rietumeiropai raksturīgām piekrastes apsaimniekošanas problēmām. Tas ir viens no iemesliem, kādēļ Latvijā krasta sistēmā ir tik maz šo svešķermeņu – krasta aizsargbūvju. Šādu situāciju neapšaubāmi var uzskatīt par priekšrocību tālākā piekrastes attīstības plānošanā, jo daudzviet citur Eiropā un arī Baltijas jūras krastā (Polijā, Vācijā un Zviedrijā) krastu nostiprināšana daudzu desmitu kilometru garumā tika veikta jau 19. gadsimta beigās un 20. gadsimta pirmajā pusē atbilstoši tā laika izpratnei par šo komplekso procesu un cilvēka lomu tajā.





Mērsraga ostas mols.

2009. gadā valsts pētījumu programmas „Klimata maiņas ietekme uz Latvijas ūdeņu vidi” (KALME) ietvaros tika veikta vēl funkcionējošo un arī daļēji sagrauto krasta aizsargbūvju apsekošana un kartēšana, nostiprinājumu veida identificēšana, stāvokļa un efektivitātes novērtēšana. Par krasta aizsargbūvēm tika uzskatīti tie būvobjekti, kuru ierīkošanas mērķis un funkcionalitāte nepārprotami bija saistīta ar viļņu izraisītās erozijas mazināšanu. Latvijas piekrastē esošie nostiprinātie krasta posmi ir samērā īsi un atrodas izklaidus. Tajos izmantoti galvenokārt pasīvā tipa risinājumi. Visbiežāk krasta nostiprinājumi Latvijā ir veidoti no vietējiem dabas materiāliem. Tā, piemēram, daudzviet Rīgas līča zvejniekciemās ir sastopami garkrasta laukakmeņu krāvumi.

Funkcijas ziņā līdzīgi krāvumi, taču masīvāki un veidoti no dzelzsbetona prizmām vai tetrapodiem, izvietoti arī pie Užavas un Papes bākas.

Viens no vērienīgākajiem un, domājams, arī izmaksu un kvalitātes attiecības ziņā veiksmīgākajiem preterozijas objektiem 2006. gadā tika ierīkots pie Liepājas notekūdeņu attīrīšanas iekārtām. Izvēlētais risinājums – ar oļiem pildītu stiepļu grozu (gabionu) uzskalošanās siena – līdz šim vēl saglabājis savu funkcionalitāti.

Īpašs objekts, kas krasta erozijas kontekstā noteikti jāpiemin, ir uz ziemeļiem no Liepājas ostas esošās 20. gadsimta sākumā izbūvētās masīvās fortifikācijas būves. Tās, lai arī daļēji sagrautas, turpina funkcionēt kā savdabīgs krasta stiprinājums, noturot krasta līniju un radot likumsakarīgās sekas – pludmales izzušanu un erozijas pastiprināšanos tālāk uz ziemeļiem.

Tā kā katra ar krasta preterozijas aizsargbūvēm segtā posma garums ir ļoti mazs un visas būves (atskaitot Papes būnas) pieder pie pasīvā tipa, to ietekme galvenokārt ir erozijas intensitātes palielināšanās īsos blakus iecirkņos, kompensējoties sanešu garkrasta plūsmā radītajam deficītam un koncentrējoties vētras straumju enerģijai, un pastiprināta konstrukciju piekāvē esošā materiāla erozija, pieaugot atstarotajai viļņu enerģijai. Noskaidrots, ka daļa krasta nostiprinājumu var nodrošināt tikai īslaicīgu apdraudēto objektu aizsardzību un to tehniskais izpildījums ir nepilnīgs.

AR DABU JĀSADARBOJAS, AR SEKĀM JĀRĒKINĀS

Izprotot un atbildīgi izmantojot dabā notiekošos procesus, vēlamā rezultātu iespējams panākt efektīvāk, nekā pret tiem cīnoties. Latvijā jau šobrīd tādu krasta iecirkņu kopgarums, kur steidzami jāpieņem lēmums, vai censties apturēt krasta atkāpšanos vai atkāpties pašiem, ir aptuveni 7 km un, ņemot vērā ar klimata maiņu saistītos procesus, tuvāko 20 gadu laikā tie būs jau 10–15 km. Nepieciešams izvērtēt iespējamās piemērošanās pasākumus erozijas riska teritorijās ar apbūvi, infrastruktūru vai citiem nozīmīgiem objektiem, tāpēc jāapsver savlaicīga un „organizēta” atkāpšanās vai preterozijas pasākumu īstenošana.

Noteikti jārēķinās, ka preterozijas pasākumi, kas ietver masīvu aizsargbūvju celtniecību, ietekmēs jūras krasta procesus blakus esošajās teritorijās! Tas galvenokārt izpaudīsies kā erozijas pastiprināšanās, mazinās teritoriju rekreatīvo un ainavisko vērtību, kā arī, turpinoties paredzamajām ar klimata mainību saistītajām konsekvencēm, prasīs arvien pieaugošas uzturēšanas izmaksas.

Jāņem vērā, ka daudzveidīgie jūras krasta posmi ar ainaviski vērtīgiem stāvkrastiem un plašām smilšainām vai akmeņainām pludmalēm gan Baltijas jūras, gan Rīgas līča piekrastē ir tūrismam nozīmīgi objekti un, mākslīgi ierobežojot dabas procesus, šo objektu vērtība var samazināties vai pat izzust.

Jāņem vērā arī tas, ka vairāku īpaši aizsargājamu dabas teritoriju un objektu atrašanās tiešā jūras krasta tuvumā ir cieši saistīta ar tur noritošajiem ģeoloģiskajiem procesiem, tāpēc to mākslīga ierobežošana vai pārveidošana var radīt grūti paredzamas negatīvas sekas.

Nepieciešams izvērtēt iespējas nodrošināt sanešu materiāla, kas izbagārets, padziļinot kuģu ceļus un ostu akvatorijas, pārvietošanu uz tā sauktajām deficīta zonām. Ar deficīta zonām šeit domātas teritorijas, kurās krasta erozija ir aktivizējusies, galvenokārt „pateicoties” ostu ārējo hidrotehnisko būvju radītajiem traucējumiem dabiskā sanešu materiāla apmaiņā. Turpinoties līdzšinējai ostu apsaimniekošanas praksei, ir paredzama ar ostām saistīto krasta erozijas iecirkņu pagarināšanās un erozijas intensitātes pieaugums.■

JŪRA SAMAZINA LATVIJU

Ceru, ka ikviens saprot atšķirību starp jēdzieniem „klimats” un „laikapstākļi”, tomēr vēlreiz to atgādināšu. Laikapstākļi mainās nepārtraukti un pietiekami strauji, lai tas būtu acīmredzams ikvienam. Turpretī klimats ir ļoti sarežģīta sistēma, kuru raksturo ilggadējs laikapstākļu režīms, tāpēc tā mainība, lai arī tikpat nepārtraukta, ir krietni mazāk pamanāma. Tāpēc, lai arī šobrīd klimata mainības ideja šķiet pašsaprotama, šis uzskats tika akceptēts samērā nesen. Domas dalās par klimata mainības cēloņu nozīmīgumu, jo īpaši attiecībā uz antropogēno faktoru lomu tajā. Tomēr lielākā daļa pasaules zinātnisko organizāciju un institūtu atzīst cilvēku darbības ietekmes par būtiskām. Globālā klimata attīstību nosaka ļoti plašs dažādu faktoru spektrs, kuru pilnvērtīga izpēte prasa milzīgu darbu, tāpēc klimata mainības pētījumi un tā veidošanās procesu izpratne ir tikai sākuma stadijā. Ir skaidrs, ka līdz šim iegūtās zināšanas ir pretrunīgas un daudzus faktus var interpretēt atšķirīgi. Būtiskākās dabisko procesu ietekmes, kas apgrūtina cilvēka ietekmes apmēru noteikšanu, ir saistāmas ar klimatam raksturīgo dažādo ciklu miju un mijiedarbību.

Pētījumi par klimata pārmaiņām un izpratne par klimata veidošanās procesiem pašlaik ir tikai sākuma stadijā un Latvijā nopietni klimata pārmaiņu cēloņu pētījumi nenotiek. Taču tiek veikta klimata modelēšana, prognozējot klimata mainības raksturu nākotnē un atšķirīgo apstākļu iespējamās sekas, proti, kā tās izpaudīsies un kā varētu mazināt, piemēram, jūras krasta atkāpšanās pastiprināšanos. Galvenie signāli, kas liek raizēties par jūras krasta izmaiņām, ir iespējamās pārmaiņas vēju režīmā un kopējā vētrainībā (vētru stiprums un biežums, valdošo vēju virziens), kā arī vidējā ūdenslīmeņa celšanās un ziemas sezonas gaisa temperatūras celšanās.

OKEĀNA LĪMENIS CEĻAS

Dažādi klimata mainības modeļi paredz, ka līdz 2100. gadam sagaidāma Pasaules okeāna vidējā ūdenslīmeņa celšanās par 0,09–0,88 m. Globālās eistatiskās – ar ledāju degradāciju saistītās – okeāna līmeņa svārstības tiek uzskatītas par galveno jūras krastu izmaiņu ietekmējošo faktoru ilgtermiņā. Ceļoties vidējam ūdenslīmenim, krasta līnijas atkāpšanos izraisīs gan piekrastes teritoriju applūšana, gan krasta nogāzes profila pielāgošanās jaunajam ūdenslīmenim. Mums jāņem vērā, ka ūdens apmaiņu starp Baltijas jūru un Ziemeļjūru ierobežo trīs šauri un sekli jūras šaurumi, turklāt Baltijas jūrai ir

raksturīga pozitīva ūdens balance. Tas nozīmē, ka nokrišņu un upju ienestā ūdens daudzums ievērojami pārsniedz no jūras virsmas iztvaikojušā ūdens daudzumu, līdz ar to ūdenslīmeņa izmaiņas Baltijas jūras dažādās daļās daudz vairāk ietekmēs vietējas un reģionālas norises.

Jūras krasti Latvijas teritorijā pārsvarā ir lēzeni, veidoti no irdena materiāla (visbiežāk – smiltīm), tāpēc katram ūdenslīmenim ir savs krasta līdzsvara šķērsprofils no priekškāpu joslas līdz viļņu gāzumu zonas ārējai malai un, ja vien nenotiek sanesu materiāla pieplūde vai zudumi, tas saglabājas samērā stabils. Ja, klimatam mainoties, paaugstināsies ūdenslīmenis, palielināsies jūras dziļums krasta seklūdens zonā un radīsies sanesu materiāla deficīts. Lai atjaunotu šo līdzsvaru, smiltis tiek noskalotas no pludmales un priekškāpu joslas vai stāvkrasta, un tās nogulsņējas seklūdens zonā.

Lai prognozētu ar ūdenslīmeņa celšanos saistīto pamatkrasta pārvietošanos iekšzemes virzienā, pasaulē tiek lietotas dažādas metodes, kas balstās uz iepriekšējā gadsimtā notikušo krasta joslas izmaiņu aprēķiniem. Viena no visplašāk izmantotajām ir Brunna formula, saskaņā ar kuru, pieņemot, ka ūdenslīmenis līdz 2100. gadam Latvijas teritorijā pacelsies par 0,5 m, Jūrmalā pamatkrasts atkāptos par 40–80 m iekšzemes virzienā. Tomēr Brunna formula ir galēji vienkāršots modelis un nenodrošina ne tuvu 100% precīzus rezultātus, tāpēc piemērā minētie dati uzskatāmi vien kā varbūtīgi.



VĒTRU DABA

Latvijas apstākļos jārēķinās ar ciklisku vētru un starpvētru kluso periodu miju. Vidējā vēja stipruma un vētrainības prognozes pagaidām gan nespēj sniegt viennozīmīgi interpretējamus rezultātus, tomēr lielākā daļa aprēķinu liecina, ka ziemā, kas ir Latvijai raksturīgā vētru sezona, vidējais vēja ātrums var pieaugt par 18%. Nākotnē tiek prognozētas par 5–20% biežākas ziemas un pavasara vētras un tas, ka vēja izraisītie plūdi mūs ietekmēs daudz vairāk nekā globālā jūras līmeņa celšanās.

AGRĀK KRASTU GLĀBA LEDUS

Piekrastes sasalums un ledus sega jūrā ierobežo krasta noskalošanu stipro ziemas vētru laikā. Pat 2005. gada janvāra vētras postījumi būtu daudz mazāki, ja liča piekrastē būtu ledus, jo tad pludmalē izveidotos ledus krāvumu josla, kas mazinātu krastā pienākošo viļņu enerģiju. Siltās ziemas krasta noskalošanu veicina arī tādēļ, ka neveidojas noturīgs piekrastes grunts sasalums, tāpēc spēcīgie viļņi vieglāk noskalo krastu. Vidējais dienu skaits ar ledu jūrā salīdzinājumā ar 20. gadsimta vidu ir ievērojami sarucis, tomēr jāņem vērā, ka Baltijas jūras ledus režimam ir raksturīgs izteikts starpgadu mainīgums. Tiek prognozēts, ka pēc aptuveni 100 gadiem Baltijas jūras Kurzemes piekrastē un Rīgas līcī ledus vairs neveidosies.

VISS PLŪST, VISS MAINĀS

Krasta sistēma ir vides apstākļu kopums, kur nemitīgi mainās viss – gan ūdens līmenis, gan viļņu augstums, gan ūdenslīnijas atrašanās vieta un sanešu mehāniskais sastāvs, gan veģetācija, gan arī pats stabilākais elements reljefs. Izmaiņas krasta sistēmā jeb piekrastē notiek šaurā, bet ļoti izstieptā nogāzē ar kritumu jūras virzienā.

Latvijas krasta līnijas kopējais garums ir 496 km, un samērā taisnā konfigurācija ir ilgstošas jūras ģeoloģiskās darbības rezultāts, kad, mijoties sanešu akumulācijai un erozijai, no pēdējā leduslaikmeta mantotais reljefs ir krietni mainījies, un pārveidošanās joprojām turpinās. Latvijas krastus iedala stāvkrastos un lēzenajos akumulatīvajos krastos, un tieši stāvkrastu noskalošana dod visvairāk jaunu materiālu lēzenajiem krastiem. Piekrastes smiltis, grants un oļi vētras straumju darbības rezultātā nemitīgi pārvietojas gan uz lielu dziļumu, gan uz citām vietām piekrastē.

KAS IR JŪRAS KRASTA EROZIJA?

Vētru laikā viļņu enerģija ievērojami pieaug, ūdenslīmenis paaugstinās un smiltis no pludmales, kāpām vai pamatkrasta tiek aizskalotas jūrā un nonāk piekrastes zemūdens daļā. To, cik pamatīgi pēc vētras mainīsies krasta nogāzes augšējā daļa, nosaka krasta līnijas vērsums pret vēju, nogāzes slīpums,



sanešu materiāla daudzums, zemūdens vālu skaits un augstums, kā arī iežu izturība. Parasti pēc vētras, kad viļņi nav augsti un ūdenslīmenis ir tuvs vidējam, noskalotās smiltis lēnām tiek pārvietotas atpakaļ pludmalē un vējš tās vēlāk aizpūš atpakaļ kāpās, tas gan parasti prasa 2–5 gadus.

Vēju un viļņu ietekmē jūras krasta līnija kaut nedaudz, bet mainās nemītīgi, un tas nevienu īpaši nepārsteidz. Vētras, kas izposta 20–30% Latvijas piekrastes, parasti plosās retāk kā reizi piecos gados. Retāk kā reizi 50 gados vētra sasniedz orkāna spēku, plosās vairākas dienas dažādos virzienos, un tad jūras krasta līnija mainās lielākajā daļā Latvijas piekrastes. Kopš Latvijā ir sākti sistēmātiski krasta procesu pētījumi, spēcīgas vētras reģistrētas 1992., 1993., 1999., 2001., 2005. un 2007. gadā. Erodēto krasta posmu sadalījums katrā vētrā bija atšķirīgs, tāpēc reti vienas vētras laikā krasta erozija vienādi intensīvi notiek plašā, daudzus kilometrus garā «frontē». Parasti erozijas maksimumi koncentrējas relatīvi īsos (200–1500 m) iecirkņos, kuros noskalotās krasta joslas platums var sasniegt pat 20–30 m, bet blakus iecirkņi tikpat kā nemainās.

JŪRA NĀK!

Pēc analogijas ar meteoroloģiju, krasta atkāpšanās attiecas pret krasta eroziju tāpat kā klimats attiecas pret laikapstākļiem. Krasta atkāpšanās, t.i., krasta līnijas lēna, bet ilgstoša pārvietošanās iekšzemes virzienā, notiek tad, ja pēc krasta erozijas epizodes nogāzē neatjaunojas tās sākotnējais profils

un novietojums, piemēram, pateicoties intensīvai sanešu migrācijai laukā no konkrētā iecirkņa, un katrā nākamajā erozijas epizodē arvien jauna pamatkrastu veidojošo iežu porcija tiek ieskalota krasta zemūdens nogāzē.

Lai ilgākā laika periodā būtu iespējams novērtēt krasta zonā notikušās pārmaiņas, parasti izmanto vēsturiskus kartogrāfiskus materiālus un fotogrāfijas. Diemžēl vecas kartes piemērotā kvalitātē ir pieejamas tikai no pagājušā gadsimta trīsdesmitajiem gadiem. Pētot šos materiālus, izrādās, ka laika posmā no 1935. gada līdz mūsdienām krasta atkāpšanās ar vidējo ātrumu 0,5–2 metri gadā notikusi samērā plaši vairākās vietās Kurzemes rietumos, bet Rīgas līcī tikai atsevišķos īsos posmos. Pēdējo 20 gadu laikā acīm redzami notiek krasta procesu aktivizēšanās, jo īpaši Baltijas jūras Kurzemes krastā.

OSTU MOLI IZJAUC STABILITĀTI

Precīzi nošķirt abus krasta attīstības ietekmētājus – tiešo antropogēno slodzi un klimata mainību – šobrīd nav iespējams. Straujais krasta atkāpšanās ātrums, piemēram, Staldzenē pie Ventspils un Šķēdē pie Liepājas, un krasta erozijas vēsturiskās attīstības ātrums citur neapšaubāmi liecina par ostu molu un pieejas kanālu nozīmīgo lomu krasta sistēmā. Latvijas piekrastē ir trīs lielās ostas (Rīga, Liepāja, Ventspils) un septiņas mazās ostas. Ja vietā, kur jau vairākus tūkstošus gadu gar krastu, viļņu dzītas, netraucēti ceļoja smiltis, tiek izbūvēti ostas moli un izrakts kuģu ceļš, tad šāda netraucēta smilšu pārvietošanās vairs nav iespējama. Parasti vienā ostas pusē smiltis pastiprināti uzkrājas un izveido pamatīgas kāpas un plašu pludmali, kamēr otrā pusē šo pašu smilšu pietrūkst, tādējādi lietu dabiskā kārtība ir izjaukta. Saskaņā ar populāro teicienu, ka daba nemil tukšumu, smilšu iztrūkums aiz ostām (Liepājas, Pāvilostas un Ventspils gadījumā tā ir ziemeļu puse) kompensējas ar pamatkrasta eroziju. Kopējais krasta posmu garums, kur jūras viļņu ārdošā darbība ir būtiski pastiprinājusies, pateicoties ostu izbūvei, pārsniedz 35 kilometrus.

Ventspils ostas darbības laikā aptuvenais sanešu „iztrūkums” uz ziemeļiem no tās pārsniedz 50 miljonus kubikmetru! Lai krasta virsūdens daļas erozija spētu pilnībā to kompensēt un krasta nogāze stabilizētos, pamatkrastam posmā Ventspils – Oviši būtu jāatkāpjas vidēji par 200 metriem.

Jāpiebilst, ka ne tikai ostas ietekmē krasta līniju. Tā, piemēram, HES ūdenskrātuvju veidošana, upju gultnes pārveidošana un nostiprināšana, kā arī upju sanešu ieguve būvniecības vajadzībām samazina jūrā ieskaloto smilšu daudzumu un veicina jūras krastu eroziju. No pludmalēm nedrīkst aizvākt laukakmeņus un ir jāgādā, lai netiktu nomīdītas priekškāpas un izcirsti piekrastes meži. Kā atsevišķa un attiecībā pret krasta sistēmas stabilitāti neapšaubāmi negatīva parādība jāpiemin nelikumīgā, haotiskā un neatbilstoši veiktā krastu «nostiprināšana», kas pēdējo gadu laikā kļuvusi īpaši aktuāla daudzviet Rīgas



līcī. Daudzas no šīm *aizsargbūvēm* ilgākā laika posmā var izraisīt pludmales sašaurināšanos to tuvumā un erozijas pastiprināšanos blakus krasta posmos.

PIECPADSMIT BĪSTAMIE KILOMETRI

Latvijas aptuveni 496 km garajā krasta līnijā vērā ņemama krasta atkāpšanās notiek aptuveni 120 km kopgarumā. Aptuveni 50 km kopgarumā krasta atkāpšanās notiek ar ātrumu, kas pārsniedz 0,5 m/gadā. Krasta atkāpšanās tāda apmērā, kas atbilstoši lielākajā daļā ES valstu pieņemtiem standartiem un vērtēšanas metodikai atbilst apzīmējumam „katastrofāls” vai „ļoti intensīvs” (>2 m/gadā), novērojama aptuveni 15 km kopgarumā – Bernātu ragā, Šķēdē, Jūrkalnē, Melnragā, Staldzenē, Kolkas ragā, Gaujas grīvā.

Krasta erozijai vairāk ir pakļauta Baltijas jūras Kurzemes piekraste. Daļēji to var izskaidrot ar ģeogrāfisko novietojumu un krasta līnijas orientāciju, proti, Kurzemes piekrastes daļu skar biežāk novērojamās dienvidrietumu un rietumu virziena vētras.

Pagājušajā gadsimtā krasts daudzviet atkāpās par 50–200 m, jūra ir pienākusi cieši klāt daudzām apdzīvotām vietām un viensētām – 30 gadu riska zonā atrodas aptuveni 100 dzīvojamo māju. Arī vairāki svarīgi tautsaimniecības un infrastruktūras objekti atrodas riska zonā, piemēram, Liepājas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas, Akmeņraga bāka, Engures kapsēta, autoceļš „Via Baltica” utt. Rīgas līcī krastus apdraud tikai rietumu, ziemeļrietumu un ziemeļu

virziena vētras, kas gadās daudz retāk. Turklāt šeit, pateicoties pamatiežu atsegumiem, plašiem laukakmeņu krāvumiem un zemūdens erozijas terasēm, tiek nodrošināta labāka krasta noturība pret spēcīgām vētrām.

PROGNOZES NĀKOTNEI

Valsts pētījumu programmas KALME ietvaros, izmantojot datus par Latvijas jūras krasta eroziju pēdējo 80 gadu laikā, ņemot vērā krasta mainīgo ģeoloģisko uzbūvi un citus būtiskus faktorus, kā arī analizējot pētījumu rezultātus par sagaidāmajām klimata pārmaiņām, ir izstrādātas Latvijas jūras krasta atkāpšanās prognozes turpmākajiem 50 gadiem. Prognozes izstrādātas, rēķinoties ar to, ka nekas būtiski netiks mainīts, proti, netiks veikti krasta preterozijas pasākumi un turpināsies no kuģu ceļu kanāliem un ostu akvatorijas izsmeltās grunts deponēšana tālējūrā.

Krasta attīstības prognoze nākamajiem 50 gadiem:

- vidējais un maksimālais krasta erozijas ātrums pārsniegs līdzšinējo ātrumu par 30-100%;
- krasta erozija galvenokārt sagaidāma vietās, kur tā novērota pēdējās desmitgades laikā ar apdraudēto krasta posmu kopgaruma pieaugumu par 10-20%;
- krasta erozijas apdraudēto posmu kopgarums galvenokārt pieaugs uz iepriekš stabila krasta iecirkņu rēķina, koncentrējoties krasta līnijas izciļņos (ragos un sīkragos), kā arī antropogēni traucētos posmos (ostu hidrotehnisko būvju ietekme);
- līdz 2060. gadam Latvijas teritorija krasta atkāpšanās dēļ samazināsies par aptuveni 10 km².■

Dr. ģeol. Jānis Lapinskis, „Vides Vēstis”

Nežēlīgais liktenis

Es esmu latvietis -
Man dzislās kuršu asins rīt,
Es esmu latvietis -
Cik skaisti zināt to ikbrīd'.

T. Spāde

1940. gada 25. jūlija pēcpusdienā bez ceremonijām, vienkārši pēc komandas visi mūsu karakuģi pēdējo reizi nolaida Latvijas karakuģu karogus un uzvilka no PSRS saņemtos Sarkankarogotās Baltijas kara flotes karogus. Tas bija sāpīgs trieciens un ļoti skumjš brīdis mūsu Kara flotes viriem. Notikušo admirālis T. Spāde nekādi nevarēja izskaidrot. Faktiski ar šo dienu bija beigusī pastāvēt Latvijas Kara flote.

Latvijas kara floti 1940. g. oktobrī iekļāva Sarkanā Karoga Baltijas flotē. Kara kuģiem atņēma līdzšinējos nosaukumus, un tos numurēja. „Virsaitis” dabāja numuru „T-297”, minū traleri „Viesturs” un „Imantā” — „T-298” un „T-299” utt.

Kuģu komandas nomainīja, atstājot vienīgi dažus speciālistus. Līdz Otrā pasaules kara sākumam „Virsaitis”, „Imantā” un „Viesturs” atradās Daugavgrīvā, bet zemūdenes „Spīdola” un „Ronis” — Liepājā. Flagkuģa „Virsaitis” karogs un admirāļa standarts tika izvesti brīvajā pasaulē un glabājas ASV.

Flotes komandieri admirāli T. Spādi, „Virsaiša” komandieri (tautas armijas laika Kara flotes štāba priekšnieku) komandkapteini Bruderu, kapteiņus Gūtmani, Jaunroni un Kušķi 1941. g. 14. jūnijā apcietināja un deportēja, bet kapteini E. Rinku 1941. g. 26. jūnijā Rīgā nošāva.

No Ē. Priediša grāmatas „Latvijas
Kara flote 1919 - 1940”

NAKTS REIDĀ AR PATRUĻKUĢI KA-09 „KLINTS”

Jūra vienmēr ir mainīga – tā var būt mierīga un gluda kā spogulis, taču spēj radīt arī postu, apdraudot cilvēku dzīvības. Latvijā par cilvēku drošību, glābšanu un meklēšanu jūrā rūpējas Jūras spēku flotiles (JSF) Krasta apsardzes dienests (KAD). Lai arī dienesta galvenais uzdevums ir operatīvās palīdzības sniegšana jūras plašumā nelaimē nonākušajiem, tā darbiniekiem ir arī citi ar jūru saistīti svarīgi pienākumi, piemēram, vides aizsardzības un zvejniecības reglamentējošo normatīvo aktu ievērošanas kontrole. Portālam „BalticSeaNow.info” tika dota unikāla iespēja ielūkoties JSF darbinieku ikdienas darba aizkulisēs, dodoties līdz patruļkuģa KA-09 „Klints” komandai 15 stundu ilgā nakts reidā maršrutā Rīga – Salacgrīva – Rīga. Reida laikā kuģa komanda – komandieris virsleitnants Viesturs Joniņš, bocmanis Guntis Kalējs un kuģa mehāniķis kaprālis Raimonds Odiņš ļāva ielūkoties gan JSF un tā darbinieku pienākumos un amatu specifikā, gan stāstīja par piedzīvoto.

EKSKURSIJA PA KLĀJU

Neilgi pirms pusnakts ierodoties JSF kuģu pietātnē, patruļkuģi KA-09 „Klints” pamanīt ir grūti – pietātnē tumsas aizsegā cēli sastājušies dažāda izmēra militārie kuģi, tostarp patruļkuģis P-03 „Linga”, ko, ļoti iespējams, ne mazums cilvēku pirms dažiem gadiem kādā televīzijas mūzikas raidījumā ir redzējuši latviešu rokgrupas „Linga” videoklipā. Ostas teritorijas tālākajā galā blakus sava nosaukuma cienīgajam dzelzs milzim – štāba un apgādes kuģim A-90 „Varonis”, gaidot savu kārtu iziet jūrā, pietauvots krasta apsardzes funkcijas pildošais patruļkuģis KA-09 „Klints”.

Kuģa komandieris V. Joniņš stāsta, ka šis ir viens no četriem „Kristaps” klases patruļkuģiem, un, lai arī tam ir teju 50 gadu, tas apriķots ļoti moderni. Pārļaižot acis kapteiņa kabīnei, skatu uzreiz piesaista dažādas elektroniskās navigācijas, dziļuma mērījumu, sakaru un citas ierīces, kā arī dators ar mobilo internetu.

Neiztrūkstoša kuģa aprīkojuma sastāvdaļa ir mūsdienīgs glābšanas ekipējums – uz klāja ir kolektīvie un individuālie glābšanas līdzekļi. Kolektīvie – glābšanas plostiņš sešiem cilvēkiem un laiva, kurā var ietilpt astoņi cilvēki. Individuālie – glābšanas vestes, hidrotērpi un glābšanas riņķi. Uz kuģa ir arī defibrilators jeb medicīniskais elektrošoka aparāts, jo kuģa komandas locekļi ir apguvuši padziļināto medicīniskās palīdzības kursu.

Tā kā regulāri tiek veikti tehniskās apkopes darbi, kuģis ir teicamā darba kārtībā. „Lielākā daļa krasta apsardzes patruļkuģu ir būvēti ļoti sen – 60. un 70. gados. Šobrīd tiek būvēti četri jauni dienesta kuģi, kas pārņems tagadējo flotes patruļkuģu funkcijas. Gribētos cerēt, ka pēc 50 gadiem arī tie būs tikpat labā kārtībā kā šie. Vecie kuģi tiks norakstīti un sazāģēti,” atklāj V. Joniņš. Uzteicot pašreizējo kuģu labo stāvokli, kuģa mehāniķis R. Odiņš piebilst: „Es kādu no vecajiem kuģiem labprāt nopirktu izsolē, tiem nav nekādas vainas.”

CĪŅA AR MALUZVEJNIEKIEM

Taujāts par šā reida būtību, komandieris norāda, ka vasarās, kad maluzvejnieki kļūst īpaši aktīvi, vismaz reizi nedēļā jādodas patruļās jeb reidos, lai uzraudzītu piekrasti. „Tā ir vides aizsardzības un zvejniecības reglamentējošo normatīvo aktu ievērošanas kontrole – mēs meklējam gan nelegāli ieliktos tīklus, gan pārbaudām, vai legāli ielikto tīklu marķējumos nav pielauti pārkāpumi.” Ja vilņu augstums nepārsniedz pusmetru, jūrā tiek nolaista uz klāja esošā motorlaiva, ar kuru kāds no apkalpes locekļiem dodas meklēt tīklus apmēram 20 metrus no krasta, kur kuģis savas iegrimis dēļ pabrukt nevar. „Savukārt es ar kuģi virzos līdzī laivai no lielāka attāluma un, ja ieraugu tīklus, pa rāciju dodu komandu laivai tos pārbaudīt,” skaidro V. Joniņš. Jautājot, kā tīklus no attāluma iespējams pamanīt, viņš atklāj, ka to ielikšanas vieta tiek atzīmēta ar mērķiem jeb *stoderiem* (maza boja ar karodziņu vai kādu citu pamanāmu priekšmetu), un smeļot piebilst, ka maluzvejnieki ir diezgan atjautīgi, daži tīklus pamanās piesiet pat pie šampanieša pudeļu korķiem vai sausiem koka gabaliem, un tikai retajam ienāks prātā, ka patiesībā pie šiem priekšmetiem zem ūdens ir piestiprināti tīkli. Bocmanis G. Kalējs norāda, ka mērķu priekšmeti ir galvenais veids, kā atšķirt legālos tīklus no nelegālajiem. Oficiālie tīkli ir marķēti – uz mērķa bojas, pie kuras piestiprināts pa gabalu pamanāms karodziņš, rakstīts zvejnieka vārds, uzvārds un licences numurs, bet neoficiālie tīkli piesieti pie aizdomas raisošiem pludiņiem vai pudelēm.

Nereti mūsdienās maluzvejnieki ielikto tīklu atrašanās vietas atzīmēšanai mēdz izmantot arī ļoti modernas metodes, piemēram, GPS koordinātas. Tīkls tiek nogremdēts, bet pēc tam to var atrast tikai ar GPS ierīces palīdzību. Tīklu izmērs un garums ir ļoti dažāds – no 100 metriem līdz pat kilometram.

Vaicāts, kas notiek ar atrastajiem nelegālajiem tīkliem, bocmanis stāsta, ka tiek pierakstītas to atrašanās vietas koordinātas (lai tīklu atrašanās rajonā



Patruļkuģis KA-09 „Klints” reida laikā.

pēcāk meklētu maluzvejniekus), pēc tam tos izceļ un ņem līdzī. „Dzīvās zivis, protams, tiek laistas vaļā. Citreiz pat gadās izcelt tik zivīm pārbagātus tīklus, ka visa kuģa priekša ir nokrāmēta,” skaidro G. Kalējs.

Komandieris V. Joniņš piebilst, ka reizēs, kad uz vietas gadās „noķert” arī pašu maluzvejnieku, kurš dodas pakaļ tīkliem vai arī liek tos iekšā, viņam tiek sastādīts administratīvā pārkāpuma protokols un piemērots naudas sods. „Sodu summas ir iespaidīgas. Mazākais ir apmēram 200 latu, savukārt licence maksā tikai 15 latus, kas attiecībā pret soda apmēru ir smiekla nauda.” Sods tiek piemērots arī atkarībā no zivju sugas. „Lašu nārsta laikā sods ir apmēram 200 latu par vienu zivi. Ja ir liels tīkls, kurā ir 10 lašu, kopējā soda summa ir iespaidīga. Rudenī – lašu nārsta laikā – reidi notiek ļoti regulāri, jo tas ir laika posms, kad ūdenī nedrīkst atrasties neviens tīkls. Taču būtu aplami domāt, ka mēs tikai sēžam krastā un *vaktējam*, kad maluzvejnieki nāk celt ārā tīklus. Tas tomēr prasa zināmus resursus,” uzsver V. Joniņš.

VISU LAIKU JĀSAGLABĀ MODRĪBA

No ceturtdienas līdz ceturtdienai kuģa komandas viena maiņa atrodas uz kuģa dežūrā. Nepārtraukti ir ielēgtas sakaru sistēmas un tiek gaidīti cilvēku meklēšanas un glābšanas uzdevumi, kas ir primārā KAD funkcija.

„Mums jābūt *20 minūšu gatavībā*, proti, uz katru ārkārtas izsaukumu mums ir dotas 20 minūtes ārkārtas operācijas sagatavošanas darbiem. Pēc 20 minūtēm kuģim jau jābūt attaukotam no krasta un jādodas uzdevumā. Ja nelaime notikusi ostas tuvumā, ūdenī uzreiz tiek nolaista motorlaiva un viens cilvēks ātri steidzas palīgā, kamēr es ar kuģi virzos nopakaļ. Ir bijuši gadījumi, kad jūrā ar laivu iebrauc atpūtnieki, bet pēkšņi noslāpst dzinējs un laiva sāk dreifēt arvien tālāk jūrā. Tādos gadījumos mums tiek dots uzdevums šos cilvēkus sameklēt un atvilkt laivu uz krastu,” stāsta Viesturs Joniņš.

Laikā, kad operatīvie uzdevumi netiek doti, jādara praktiski kuģa apkopes darbi – peldlīdzekļa tīrīšana, motora apkope, inventāra pārbaude. Komandieris ir atbildīgs arī par kuģa grāmatvedību – jāraksta dažādi ziņojumi, atskaites un jāaizpilda kuģa žurnāls. „Uz kuģa vienmēr ir, ko darīt. Lieliska darba vieta!” iestarpina bocmanis.

Vienreiz nedēļā tiek ielānota patrulēšana. Reizēm, ja konkrētā kuģa atbildības rajonā jūras krastā notiek Zvejnieku svētki vai kāds cits publisks pasākums, vietējās pašvaldības mēdz pieprasīt, lai kuģi nodrošina piekrastē kārtību.

Bocmanis Guntis Kalējs darba režīmu raksturo kā ļoti saspringtu un neprognozējamu, reizēm tas pat atgādinot asa sižeta filmas scenāriju. „Naktī var gadīties pat vairāki izsaukumi pēc kārtas, tāpēc modrību nedrīkst zaudēt ne mirkli. Reiz man gadījās trīs izsaukumi vienā naktī, turklāt sākās vētra. Tonakt nostrādāju astoņpadsmit stundas no vietas,” atceras G. Kalējs.

V. Joniņš skaidro, ka meklēšanas un glābšanas operācijas laikā notiek nepārtraukta informācijas apmaiņa ar KAD Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru (*Maritime Rescue Coordination Centre Riga – MRCC Riga*). Viņš atzīst, ka vislielākais gandarījums ir izglābt kādu cilvēku, jo tā ir brīnišķīga iespēja novērtēt sava darba augļus.

AR LIELGABALIEM VAIRS NEŠAUJ

Komandieris vērtē, ka, salīdzinot ar pārējām Baltijas valstīm, Latvijai ir ļoti liela flote, taču diemžēl trūkst cilvēku, lai uz katra kuģa noformētu komandu. „Latvijai ir pieci mīnu kuģi, kas stāv Liepājā, taču, iespējams, pietiktu ar diviem. Lietuvai un Igaunijai flote ir krietni mazāka, atbilstošāka valsts vajadzībām,” norāda Joniņš.

Runājot par karakuģiem, viņš stāsta, ka, lai arī Latvijas flotē ir patruļkuģi ar lielgabaliem, tiem mūsdienās ir vairāk simboliska nozīme. Vienīgi Liepājas mīnu meklētājukuģi ir aprīkoti ar tā saucamajiem smagajiem ložmetējiem, kurus kara apstākļos varētu reāli izmantot. „Mūsdienu kara situācijās tiek izmantotas raķetes. Vēl būtiski pieminēt, ka uz jaunajiem katamarāna veida kuģiem būs iespējams uzstādīt arī speciālus raķešu konteinerus,” atklāj V. Joniņš.

PROBLĒMAS UN KRĪZES SITUĀCIJAS

Komandieris uzsver – ja visu uztur kārtībā, problēmām ar kuģa tehnisko stāvokli nevajadzētu būt. „Protams, var gadīties, ka *grīstē saiet* dzinējs. Tādos gadījumos kuģa mehāniķis dodas uz dzinēja telpu un mēģina konkrēto problēmu risināt.

Peldlīdzekļi apdraud arī balķi, kas pēc pavasara palīem palikuši zem ūdens, jo tie kuģa korpusā var izsist caurumu. Mehāniķis Raimonds Odiņš skaidro, ka par sūci tādos gadījumos ziņo signalizācija, kas sāk darboties, ūdenim uz kuģa sasniedzot noteiktu līmeni. Caurumi tiek *aizlāpīti* ar speciāliem dažāda izmēra plāksťiem, bet pēc tam jādodas uz tuvāko ostu. Jāpiemin, ka avārijas situācijā pieļaujamais ūdens daudzums uz kuģa ir aptuveni četras tonnas. Taču, lai tādu caurumu izsistu, jāatrod pamatīgs balķis vai kārtīgi akmeņi, kas sastopami krasta tuvumā.

Viesturs Joniņš atceras, ka pirms diviem gadiem ziemā ceļā no Rojas uz Rīgu radās bīstama situācija. Kaut arī gaisa temperatūra bija tikai mīnus 10 grādi pēc Celsija, kuģis izskatījās kā Ziemassvētku eglīte – visi reliņi no ūdens šļakstiem bija apledojuši. „Šādas situācijas ir ļoti bīstamas, jo kuģim mainās smaguma centrs, tāpēc tas vienkārši var apvelties otrādi. Tad ik pa laikam apstājamies, daudzjām ledu nost un devāmies tālāk,” atceras V. Joniņš.

Savukārt, ja rodas problēmas ar kuģa elektroniku, kuģa navigācija tiek veikta *pa vecai modei* – atrašanās vietas noteikšanai tiek izmantota papīra karte un dažādi mērinstrumenti.

PRIEKŠ PAR TUKŠIEM TĪKLIEM

Rīgā pēc patruļas atgriežamies nākamās dienas vēlā pēcpusdienā. Tumšie mākoņi ir izklīduši, jūra kļuvusi mierīgāka un pietātnes tuvumā baudīt svētdienas bezrūpību savās laivās un jahtās devušies daži atpūtnieki. Aiz muguras 15 stundas un 107 jūras jūdzes. Kaut arī gūtais „loms” – divi mazi un tukši maluzvejnieku tīkli – šķiet niecīgs, kuģa KA-09 „Klints” komandas nogurušo vīru sejās redzams apmierinājums par veiksmīgo un bez starpgadījumiem aizvadīto patruļu.

UZZIŅAI

KAD ir JSF struktūrvienība, kas veic noteiktas krasta apsardzes funkcijas, darbojas nepārtrauktā režīmā 24 stundas diennaktī un ir tieši pakļauta JSF komandierim.

Lai sasniegtu un pastāvīgi uzturētu augstu kompetences līmeni meklēšanas un glābšanas darbos (*Search and Rescue – SAR*), kā arī spētu rīkoties vides piesārņojuma gadījumos, JSF KAD periodiski organizē, vada un piedalās dažādās meklēšanas un glābšanas operācijās. Ik gadu KAD piedalās arī vairākās starptautiskās mācībās un operācijās. Mācību primārais mērķis ir pārbaudīt nacionālās un starptautiskās vienības gatavību, piemēram, liela daudzuma naftas produktu noplūdes gadījumiem atklātā jūrā.

Mācības un tajās veicamie vingrinājumi ļauj pārbaudīt un pilnveidot operatīvos plānus un sakarus, nodrošināt mācīšanās pieredzi un uzlabot sadarbības un koordinācijas iemaņas.

Istenojot starptautisko un Latvijas Republikas normatīvo aktu un noslēgto līgumu prasību izpildi, KAD pilda šādus funkcijas:

- Nodrošina meklēšanas un glābšanas operāciju vadību un koordinēšanu Latvijas atbildības zonā.

- Nodrošina jūrā naftas piesārņojuma likvidācijas operāciju vadību un koordinēšanu.

- Organizē, koordinē un vada pasākumus, lai kontrolētu, kā tiek ievēroti normatīvie akti un starptautiskās tiesību normas, kas nosaka Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību.

- Sadarbībā ar Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldi organizē vides aizsardzības un zvejniecības reglamentējošo normatīvo aktu ievērošanas kontrolēšanu.

- Organizē, koordinē un vada JSF vienības, kuras ir norīkotas pildīt krasta apsardzes funkcijas.

- Veic nacionālā sakaru un vadības centra funkcijas saskaņā ar Starptautiskā kuģu un ostu iekārtu aizsardzības kodeksa (*International Ship and Port Facility Security Code – ISPS*) prasībām.

- Nodrošina nacionālā sakaru centra funkcijas Eiropas Savienības kuģošanas drošības tīklā „SafeSeaNET”.■

KRASTA APSARDZES DIENESTS 2011. GADĀ

Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 857 Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests (KAD) nodrošina sakaru tīklu darbību Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas datu apmaiņas sistēmā (SafeSeaNet – SSN), tāpēc KAD regulāri piedalās Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) un Eiropas Komisijas (EK) sanāksmēs, kā arī Eiropas Savienības Kuģošanas drošības komitejas (MARSEC) organizētajā darba grupā, kur kopā strādā EK pārstāvji, Eiropas Jūras drošības aģentūras speciālisti un 10 dalībvalstu – Kipras, Spānijas, Dānijas, Francijas, Vācijas, Īrijas, Polijas, Nīderlandes, Lielbritānijas un Latvijas – eksperti, kuri izstrādā priekšlikumus SSN sistēmas sekmīgai integrācijai gan katras valsts nacionālajā, gan Eiropas līmenī, kā arī atsevišķu ziņojumu integrēšanai šajā sistēmā.

Piemēram, drošības ziņojumā tiek ietverta speciāla drošības deklarācija, kas satur datus par kuģi un tā kravu, apkalpojošo personālu, pasažieru sarakstu, informāciju par kuģa aģentu un elektroniskā paraksta izmantošanu, datu sniegšanas procesu u.c., ko aģents aizpilda pirms kuģa ieiešanas ostā, lai atbildīgās institūcijas, piemēram, KAD, var pārbaudīt kuģa drošību.

2011. gada oktobrī darbu sāka ekspertu grupa, kas atbildīga par kuģu radīto atkritumu ziņojuma iekļaušanu SSN.

VAI BALTIJAS JŪRAS PIESĀRŅOJUMU NOSAKA SABIEDRISKĀ DOMĀ?

Baltijas jūra ir iekšējā jūra, ko salīdzinājumā ar citām pasaules jūrām bieži dēvē par lielu un seklu ezeru ar iesāļu ūdeni. Zināmā mērā tā ir patiesība, jo šis ledāja izveidotais ezers ar pasaules okeānu ir savienots ļoti šaurām saitēm – Dānijas šaurumiem, tādēļ ūdens apmaiņa ar pasaules okeānu noris ļoti lēni. Turklāt tā ir jūra, par kuru sabiedrībā bieži tiek pausts viedoklis, ka Baltijas jūra esot vispiesārņotākā jūra pasaulē, tās gultnē ir apglabātas ķīmiskās kausas vielas, tā ir eitroficējusies, zivis tajā ir uzkrājušas sevi piesārņojošas vielas un tamlīdzīgi. Taču bieži vien šiem apgalvojumiem trūkst reāla pamatojuma.

Par Baltijas jūras ekoloģisko situāciju diendienā ir nomodā gan Krasta apsardzes dienests, gan Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvalde (VVD JIŪP), gan Latvijas Hidroekoloģijas institūts (LHEI), kas nopietni pēta Baltijas jūras vides un ekoloģijas problēmas.

VIDES AIZSARDZĪBAS MEHĀNISMI BALTIJAS JŪRĀ

1974. gadā Baltijas jūras valstis kopīgi sāka veidot vides aizsardzības politiku un apstiprināja Helsinku konvenciju (HELCOM) Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzībai. Tādējādi Baltijas jūras valstis kļuva par lielisku sadarbības piemēru, jo citur pasaulē līdzīgus reģionālos starptautiskos līgumus sāka veidot aptuveni divdesmit gadus vēlāk.

„Saskaņā ar Helsinku konvenciju tiek veikti grozījumi nacionālajos tiesību aktos, uzlabota katras valsts rīcībspēja avāriju gadījumos, rīkotas kopīgas mācības un citi pasākumi”, skaidro JIŪP direktore Evija Šmite.

Mūsu rūpes par jūru attaisnojas, un starptautiskajās vides speciālistu aprindās bieži dzirdams, ka Baltijas jūras reģiona valstis ir visprogresīvākās pasaulē savos centienos neitralizēt cilvēka negatīvo ietekmi uz jūru. Turklāt vides aizsardzību regulē arī Eiropas Savienības direktīvas un nacionālie likumi, tai skaitā Ministru kabineta noteikumi. Šie normatīvie akti nosaka reālus mehānismus – aizliegumus un ierobežojumus. Liela nozīme ir sabiedrības izglītošanai. „Par Baltijas jūras ekoloģisko situāciju var teikt – tā pakāpeniski uzlabojas, jo tiek pilnīgota notekūdeņu attīrīšana, samazinās notekūdeņu novadīšana no kuģiem, tiek uzlabota kuģošanas drošība, kā arī veikti citi pasākumi. Piemēram, Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības karsto punktu jeb lielāko piesārņojuma avotu sarakstā, kurā 1992. gadā bija 162 objekti, šobrīd palikuši tikai 68. Jāpiebilst, ka nepiekrītu tiem, kas klaigā par Baltijas jūru kā mirstošu jūru, ekoloģisko katastrofu, bumbu ar laika degli nogremdēto ieroču dēļ, vispiesārņotāko jūru pasaulē un neskopojas ar citiem apzīmējumiem, jo visbiežāk tās ir populistiskas kampaņas, lai piesaistītu naudu vienai vai otrai organizācijai,” ir pārliecināta JIŪP direktore Evija Šmite.

LHEI Baltijas jūras stāvokli vērtē līdzīgi: „Baltijas jūras situācija uzskatāma par viduvēju. Jau tagad ir daudz izdarīts, lai to uzlabotu, bet vēl nepieciešams ieguldīt daudz darba.”

VIDES PIESĀRŅOJUMA DRAUDI

„Draudi... Nevēlos lietot šo vārdu, jo tas nepamatoti satracina sabiedrību. Piesārņojums Baltijas jūrā joprojām nonāk no upēm, kur tas notekūdeņu veidā ieplūst no pilsētām un lauksaimniecības zemēm, arī ar nokrišņiem, no kuģiem un citiem avotiem. Lai to samazinātu, plānveidīgi tiek īstenots Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības komisijas HELCOM rīcības plāns, kurā ietverti noteikti pasākumi, izpildes termiņi un rādītāji. Lai novērtētu naftas un citu kaitīgo vielu noplūdes risku Baltijas jūrā, ES pašreiz realizē līdzfinansētu projektu (BRISK projekts), kura ietvaros Baltijas jūras reģiona valstis izstrādā riska novēršanas scenārijus katram Baltijas jūras apakšreģionam, lai optimālā apjomā nodrošinātu avārijas seku likvidēšanai nepieciešamo aprikojumu, kā arī noskaidrotu kara un pēckara laikā Baltijas jūrā

nogremdēto ķīmisko ieroču ietekmi uz jūras vidi un vienotos par turpmāko rīcību,” skaidro E. Šmite.

2011. gada augustā un septembrī Dānijā norisinājās ikgadējās starptautiskās piesārņojuma seku likvidācijas mācības „Balex Delta 2011”, kuru laikā Baltijas jūras reģiona valstis pārbaudīja savu gatavību reaģēt uz piesārņojuma gadījumiem jūrā. Latviju mācībās pārstāvēja JSF kuģis A-90 „Varonis”, ko iespējams izmantot naftas produktu noplūdes seku likvidēšanai jūrā.

FLOTILI PAPILDINA PATRUĻKUĢIS „SKRUNDA”

1991. gada 1. oktobrī Liepājas Jūras koledžā izveidoja Jūras spēku mācību centru, kur mācības sāka jūras robežsargi. Tas bija pirmais solis atjaunoto Jūras spēku veidošanā, un tā bija pirmā Jūras spēku apakšvienība. Jau 1992. gada pavasarī Liepājā izveidoja Jūras spēku divizionu, kura sastāvā iekļāva arī mācību centru. Pēc divizona izveidošanas Latvijas Jūras spēkiem piešķīra trīs zvejas kuģus, kurus pielāgoja krasta apsardzes vajadzībām. Svarīgākais notikums Jūras spēkos pēc Latvijas Republikas neatkarības atgūšanas bija karoga pacelšana uz pirmā atjaunotās flotes kuģa „Sams” 1992. gada 11. aprīlī. Tagad šī diena tiek uzskatīta par Latvijas Jūras spēku atjaunošanas dienu.

2011. gada 18. aprīlī Rīgas kuģu būvētava svinīgā ceremonijā nodeva Aizsardzības ministrijai jauno patruļkuģi „Skrunda”, kas ir pirmais speciāli jūras spēkiem Latvijā būvētais karakuģis, turklāt pirmais SWATH (*Small Waterplane Area Twin Hull*) tipa militārais kuģis ne vien Eiropā, bet arī pasaulē, kā arī pirmais no pieciem jaunajiem patruļkuģiem, kas tiek būvēti Nacionālo bruņoto





spēku JSF vajadzībām. Par krasta apsardzes patruļkuģa bāzes vietu turpmāk noteikta Rīga.

Izmantojot patruļkuģi „Skrunda”, sadarbībā ar Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldi tiks veikta arī vides aizsardzības un zvejniecības reglamentējošo normatīvo aktu ievērošanas kontrole, kuģis vajadzības gadījumā varēs sniegt palīdzību Rīgas ostā un Rīgas jūras līcī, kā arī citviet JSF meklēšanas un glābšanas atbildības rajonā Baltijas jūrā. Nākotnē paredzēts kuģi aprīkot ar maināmu ekipējumu naftas noplūdes seku likvidācijai, ložmetējiem, lielgabaliem un ūdenslidēju vajadzībām paredzētu aprīkojumu, tādējādi pilnveidojot un apgūstot jaunas valsts aizsardzībai un starptautiskajai drošībai nepieciešamās spējas.

2011. gada 18. aprīlī Rīgas pasažieru ostā Rīgas kuģu būvētava svinīgā ceremonijā nodod Aizsardzības ministrijai jauno patruļkuģi „Skrunda”.

Svinīgajā brīdī klāt bija Latvijas

Valsts prezidents Valdis Zatlers, kuģa krustmāte Skrundas pilsētas domes priekšsēdētāja Nellija Kleinberga, aizsardzības ministrs Artis Pabriks, Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālmajors Raimonds Graube, Jūras spēku flotiles komandieris jūras kapteinis Rimants Štrīmaitis un citas amatpersonas. Pēc svinīgās uzrunas Valsts prezidents pasniedz patruļkuģa „Skrunda” komandierim kapteinleitnantam Pēterim Subotam kuģa karogu, ko iesvētīja kapelāns.



Paredzēts, ka līdz 2014. gadam flotiles rīcībā nonāks pieci divkorpusu patruļkuģi, kas veiks patrulēšanas un glābšanas darbus. Tos varēs aprīkot arī ar naftas savākšanas, mīnu meklēšanas un iznīcināšanas iekārtām u.c. Patruļkuģiem jau doti vārdi „Skrunda”, „Cēsis”, „Viesīte”, „Jelgava” un „Rēzekne”, kas simbolizē nozīmīgākās brīvības cīņu norises vietas Latvijā.

Jūras spēku flotili veido Krasta apsardzes dienests, kura sastāvā ietilpst Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Riga), kura pamatuzdevums ir gādāt par kuģošanas drošību, vides aizsardzību un cilvēku meklēšanu un glābšanu jūrā; Mīnu kuģu eskadra, kuras pamatuzdevums ir meklēt un iznīcināt sprādzienbīstamus objektus Latvijas Republikas ūdeņos; Patruļkuģu eskadra, kurā ir nepieciešamie resursi, lai nodrošinātu cilvēku meklēšanu un glābšanu jūrā, uzraudzītu kuģošanas drošību LR jurisdikcijai pakļautajos ūdeņos un veiktu avāriju seku likvidāciju; Jūras novērošanas un sakaru dienests (JNSD), kas ik dienu nodrošina informācijas savākšanu par virsūdeņu un gaisa objektu darbību jūrā, izmantojot nepārtrauktu piekrastes ūdeņu radiotehnisko un vizuālo novērošanu, un sadarbībā ar flotiles kuģiem savlaicīgi informē vadību par nacionālo un starptautisko likumu pārkāpumiem atbildības zonā.

Jūras spēku flotiles rīcībā pašlaik ir 18 kuģi, no tiem divi štāba un apgādes kuģi un viens palīguģis, četri mīnu un četri patruļkuģi, septiņi krasta apsardzes kuģi. Šobrīd flotilē dien vairāk nekā 500 karavīru, no kuriem ar JSF komandiera medaļu „Par nopelniem” apbalvoti septiņi. Atzinības raksts piešķirts 37, krūšu nozīmes – 23, bet pateicība izteikta 27 jūrnikiem.

UZZIŅAI

Patruļkuģi „Skrunda” sāka būvēt 2009. gada oktobrī un pabeidza 2011. gada janvārī, tas izmaksāja 7,8 miljonus latu. Kuģa būvniecība tika īstenota, Rīgas kuģu būvētavai sadarbojoties ar partneriem Vācijā – uzņēmumu „Abeking & Rasmussen”.

Jaunais patruļkuģis „Skrunda” 29. jūlijā sekmīgi veica pirmo uzdevumu – no kuģa „Bov Sea” evakuēja apkalpes locekli un nogādāja to līdz medicīniskās palīdzības transportam.

Kuģa „Skrunda” komandieris kapteinleitnants Nauris Lakševics: „Gan patruļkuģis, gan tā komanda jau pirmajā dežūras dienā apliecināja savu gatavību garantēt jūrasbraucēju drošību Latvijas piekrastē un Latvijas teritoriālajos ūdeņos.

Svarīgākais, lai vajadzības gadījumā laikus tiek ziņots par palīdzības nepieciešamību jūrā, jo patruļkuģis ik brīdī būs gatavs reaģēt un sniegt atbalstu. Mēs esam gandarīti par pirmo sekmīgi paveikto uzdevumu, kas pierādīja jaunā patruļkuģa spēju operatīvi reaģēt situācijā, kad nepieciešama cilvēku glābšana jūrā.”

ŪDENĪ NOLAISTS PATRUĻKUĢIS „CĒSIS”

Novembra nogalē Vācijas pilsētā Lemverderā notika svinīgā ūdenī nolaišanas un vārda došanas ceremonija patruļkuģim „Cēsis”. Kuģi pēc Latvijas Aizsardzības ministrijas pasūtījuma būvēja vācu kuģubūves firma „Abeking & Rasmussen” sadarbībā ar Rīgas kuģu būvētavu.

Svinīgajā ceremonijā piedalījās Latvijas vēstnieks Vācijā Ilgvars Kļava, Latvijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Rimants Štrimitis, Cēsu sadraudzības pilsētas Ahimas mērs Uve Kelners, kuģu būvētavu pārstāvji. Taču galvenā persona šajā notikumā bija kuģa krustmāte Cēsu Vēstures un mākslas muzeja vadītāja Dace Tabūne. Vārda došana kuģim ir ļoti svarīgs brīdis, tāpēc ceremonijā tika ievērotas senas jūrnieku tradīcijas – kuģa krustmātei galvā bija jāliek cepure, viņa nedrīkstēja tērpties zaļās drānās un, protams, pret kuģi bija jāsasit šampanieša pudele. Pēc šampanieša pudeles sasišanas kuģis kopā ar svinīgās ceremonijas dalībniekiem tika līgani nolaists ūdenī.

PAR KUĢA KRUSTMĀTI

Kopš 1976. gada strādājot muzejā, Dace Tabūne ir izpelnījies kolēģu cieņu un atzinību par profesionalitāti, erudīciju, pašizliedzīgu darbu un ieguldījumu muzeja attīstībā. Tāpēc, atsaucoties uz Nacionālo bruņoto spēku pārstāvju aicinājumu no cēsnieku vidus izraudzīt krustmāti jaunam kuģim, šķita dabiski, ka par to jāklūst Dacei Tabūnei. Viņa atbild par muzeja darbu kopumā, bet patlaban svarīgākais ir „turēt roku uz pulsa”, pabeidzot muzeja ēkas – Cēsu Jaunās pils restaurāciju un ekspozīcijas veidošanu. Par savu jauno misiju Dace Tabūne saka: „Man izrādītā uzticība ir jauks pārsteigums, un jauks būs arī pienākums, kuru veikšu ar prieku. Ceru, ka pratišu savu darbošanos izvērst tā, lai interesanti būtu gan kuģa komandai, gan maniem kolēģiem,



gan pilsētai, kuras vārdu nest pasaulē ir arī viens no maniem tiešajiem darba pienākumiem."

„VIESĪTEI” BIJUŠAS KĀZAS

2011. gada 13. aprīlī Rīgas kuģu būvētavā notika kuģa „kāzas” – tika saņemti Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles patruļkuģa „Viesīte” korpusi.

„Par kuģa kāzām dēvē kuģa korpusu savienošānu. Tas ir parasts darba process, kas notiek sadarbībā ar vācu speciālistiem,” skaidro RKB projekta vadītājs Kaspars Veidemanis.

Pamatojoties uz MK lēmumu, Aizsardzības ministrija noslēdza līgumu ar akciju sabiedrību „Rīgas kuģu būvētava” par piecu krasta apsardzes patruļkuģu būvi. Patruļkuģu nosaukumi tika izraudzīti atbilstoši nozīmīgākajām brīvības cīņu norises vietām Latvijas vēsturiskajos novados: Kurzemē, Zemgalē, Augškurzemē (Sēlijā), Vidzemē un Latgalē. Ar Latvijas Kara muzeja speciālistu palīdzību apzinot nozīmīgākās Latvijas armijas kauju norises vietas šajos novados, tika pieņemts lēmums patruļkuģiem dot nosaukumus „Skrunda”, „Cēsis”, „Viesīte”, „Jelgava” un „Rēzekne”, ievērojot minēto vietvārdu secību, kas atbilst hronoloģiskajai kauju norisei Brīvības cīņu laikā. Paredzēts, ka jaunie kuģi veiks ne tikai patrulēšanas un glābšanas darbus, bet tos varēs aprīkot arī ar naftas savākšanas un mīnu meklēšanas un iznīcināšanas iekārtām.

SVĒTKU VIETĀ DARBS

KA-14 „Astra” ir kuģis, ko Jūras spēku flotiles Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) izmanto meklēšanas un glābšanas operācijās jūrā. 2011. gadā „Astra” svinēja 15 gadu jubileju. Tomēr svinības izvērsās citādi, nekā gaidīts – 11. martā „Astrai” bija jādodas jūrā, lai evakuētu kuģa „City



of Dubrovnik" apkalpes locekli, kurš veselības stāvokļa dēļ bija steidzami jānogādā krastā.

Kuģa KA-14 „Astra” 2. komandas komandieris virsleitnants Valdis Andersons: „Nav svarīgi, vai tā ir parasta vai svētku diena, dotais uzdevums ir jāpilda pēc vislabākās sirdsapziņas. Tikai pēc glābšanas operācijas pabeigšanas mēs atcerējamies, ka šodien ir arī kuģa dzimšanas diena.”

„Astra” galvenokārt dežūrē Ventspilī, uz kuģa dien divas komandas. „Astras” krustmāte ir Latvijas paralimpiskās komandas trenere Vita Kotāne. Kuģis ir aprīkots arī ar naftas seku likvidācijai nepieciešamajiem resursiem, tai skaitā jūras tipa ierobežojošām bonām un ūdenī iegremdējamiem naftas savākšanas sūkņiem. Kuģis 2007. gada 15. janvārī piedalījās Ventspils ostas tuvumā avarējušā Kipras motorkuģa „Golden Sky” glābšanas operācijā. „Astras” apkalpes uzdevums bija paņemt degvielas paraugus no kravas, lai salīdzinātu ar krastā konstatēto piesārņojumu, kā arī savākt smagos naftas produktus no ūdens virsmas.

Ik gadu KA-14 „Astra” piedalās starptautiskās meklēšanas un glābšanas mācībās „Sarex” Dānijā, kurās pārstāvji no Baltijas jūras reģiona valstīm pilnveido sadarbību meklēšanas un glābšanas operācijās.

JŪRA NAV LĪDZ CEĻIEM

Daugavas krastā pie Salu tilta notika sabiedrības informēšanas kampaņas „Jūra nav līdz ceļiem” atklāšanas konference, kuras laikā iedzīvotāji tika iepazīstināti ar vispārējo statistiku, problēmām un risinājumiem saistībā ar drošību uz ūdens. Sabiedrības informēšanas kampaņas mērķis bija vērst iedzīvotāju uzmanību uz profilaktiskiem drošības pasākumiem, atrodoties uz ūdens un tā tuvumā, lai, nonākot nelaimē, cilvēki zinātu, kā rīkoties, glābjot savu un līdzcilvēku dzīvību. Akcijas notiks visas vasaras garumā vairākās Latvijas pilsētās.

Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotile sadarbībā ar Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu, Rīgas pašvaldības policiju un apdrošināšanas uzņēmumu AAS „Balta” aicināja iedzīvotājus būt piesardzīgiem, vasaras sezonā atrodoties uz ūdens vai tā tuvumā. Statistika liecina, ka nelaimes gadījumu skaits uz ūdens gada karstajos mēnešos strauji pieaug. Lai arī riska grupā ir cilvēki vecumā no 16 līdz 35 gadiem, speciālisti aicina arī vecākus uzmanīgi pieskatīt savas atvasas, jo katru dienu tiek saņemti trīs līdz septiņi ziņojumi par ūdenstilpņu tuvumā pazudušiem bērniem. Nelaimes gadījumā nekavējoties jāizsauc glābēji, zvanot pa tālruni 112. Pēc iespējas precīzāk jānorāda nelaimes vietas koordinātas un piebraukšanas iespējas. Gadījumā, ja cietušais no ūdens jau izvilks vai izkļūvis pats un glābšanas darbi nav nepieciešami, ātrā palīdzība jāizsauc, zvanot pa tālruni 113.

AICINA BŪT UZMANĪGIEM

2011. gada 7. jūlija naktī jūrā pie Kolkas bākas nogrima katamarāns, visi trīs apkalpes locekļi tika izglābti. Jūras spēku flotiles kuģis „Klints” naktī uz svētdienu Rīgā nogādāja un nodeva mediķu rīcībā trīs nogrimušā katamarāna apkalpes locekļus, kurus negadījuma vietā bija uzņēmis kāds garāmbraucošs Nīderlandes karoga kuģis.

Jūras spēki aicināja kuģotājus būt sevišķi vērīgiem un uzmanīgiem, jo nogrimušais katamarāns atrodas tuvu kuģošanas ceļam. Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļas vadītājs Aleksandrs Pavlovičs norādīja, ka nekāda izmeklēšana pat netiks uzsākta, jo katamarāns bija tikai piecus metrus garš un nav bijis aprīkots ar dzinēju. Pēc viņa teiktā, notikuma vietu apseko Krasta apsardze.

Kuģošanu Kolkas apkārtnē raksturo Latvijas Zēģelētāju savienības preses sekretārs Ģirts Avotiņš: „Šā tipa katamarāni var apgāzties, bet negrimst. Vieta pie Kolkas navigācijai ir sarežģīta, bet katamarānam mazās iegrimes dēļ tas nav būtiski. Taču pieredzi prasa vietu, kur līcis satiekas ar jūru. Tur veidojas krusteniskie viļņi, kas nepieredzējušiem burātājiem var radīt grūtības, pārsteigt nesagatavotus. Satiekoties divām lielām ūdens masām pie noteikta vēja virziena tur var izveidoties nepatīkams un pārsteigumiem pilns vilnis. Vienmēr jāizvēlas piemēroti laika apstākļi kuģošanai ar mazajiem katamarāniem. Kuģotājiem vajadzētu atturēties iziet jūrā, ja brāzmas sasniedz stiprumu, kas lielāks par *Topcat* sacensībās atļauto vēja stiprumu. Tiesa, kuģotājiem izešanai jūrā nebija jāprasa neviena dienesta atļauja. Mazo katamarānu Latvijā ir daudz, to īpašniekiem nav saistības ar Zēģelētāju savienību, tomēr šo gadījumu plānojam izmeklēt, lai dotu rekomendācijas citiem kuģotājiem. Mums katrs šāds gadījums ir jāizmeklē, īpaši, ja iesaistīti glābšanas dienesti. Jebkura avārija tiek izmeklēta, lai dotu cilvēkiem papildu informāciju. Šis ir tas gadījums, kad kāds ir kļūdījies vai ir bijusi apstākļu sakritība, vai tehniska kļūbe. Pagaidām par negadījuma apstākļiem ir tikai minējumi.”

DROŠI UN PATRIOTISKI

Jūras svētku laikā, kas norisinājās jūlija otrajā sestdienā, visiem interesentiem četrās Latvijas ostās bija iespēja apskatīt Jūras spēku flotiles kuģus, kuri svētku laikā atradās paaugstinātā gatavībā, lai nepieciešamības gadījumā palīdzētu jūrā nelaimē nonākušiem.

Liepājā varēja aplūkot štāba un apgādes kuģi A-53 „Virsaitis”, Ventspilī – mīnu kuģi M-04 „Imanta”, Mērsragā – štāba un apgādes kuģi A-90 „Varonis” un Rojā – patruļkuģi P-02 „Lode”.

Mērsragā, Rojā un Salacgrīvā karavīri dalījās pieredzē, uzrunājot Jūras svētku dalībniekus un pārliecinoties par viņu zināšanām, kā pareizi rīkoties dzīvībai bīstamās situācijās jūrā, atgādinot par drošību atpūtā uz ūdens un tā



tuvumā. Šis bija viens no sabiedrības informēšanas kampaņas „Jūra nav līdz ceļiem” izglītojošajiem pasākumiem, kur atraktīvākajiem pāreizo atbilžu autoriem Mērsragā un Rojā bija iespēja doties izbraucienā ar JSF glābšanas laivu, bet Salacgrīvā ar glābšanas kuģi.

STARPTAUTISKĀS MĀCĪBAS „BALEX DELTA 2011”

No 2011. gada 29. līdz 31. augustam Baltijas jūrā pie Bornholmas salas norisinājās ikgadējās starptautiskās naftas seku likvidācijas jūrā mācības „Balex Delta 2011”, kurās Latviju pārstāvēja Jūras spēku flotiles kuģis A-90 „Varonis”.

Mācībās piedalījās 14 piesārņojuma seku likvidācijas kuģi no Dānijas, Krievijas, Latvijas, Lietuvas, Polijas, Somijas, Vācijas, Zviedrijas un Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA). Nelabvēlīgo laika apstākļu dēļ JSF kuģis A-90 „Varonis” nevarēja pilnvērtīgi piedalīties mācībās un mainīja savu statusu no dalībnieka uz novērotāju.

Mācību scenārijs paredzēja tankkuģa un zvejas tralera sadursmi, kuras rezultātā jūrā izplūst 5000 tonnu jēlnaftas, un tika dots uzdevums likvidēt iespējami vairāk izplūdušo naftas produktu, izmantojot speciālas naftas produktu mehāniskās savākšanas iekārtas, kas uzstādītas uz kuģiem. Kopējais mācību gaitā savāktais naftas produktu apjoms bija 410 tonnu. Mācību laikā kārtējo reizi tika pārbaudītas Baltijas jūras naftas piesārņojuma savākšanas flotes iemaņas un nostiprinātas Baltijas jūras reģiona valstu un EMSA sadarbības spējas.■

Pēc JSF Krasta apsardzes dienesta informācijas

JŪRAS SPĒKU MĀCĪBU CENTRS ATZĪMĒ JUBILEJU

2011. gada 7. oktobrī Liepājā atzīmēja Jūras spēku mācību centra 20. gadadienu un Ūdenslidēju skolas 10. gadadienu. Svinīgajā pasākumā piedalījās Aizsardzības ministrijas amatpersonas, Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālmajors Raimonds Graube un citas bruņoto spēku amatpersonas, kā arī aicinātie viesi un bijušie Jūras spēku mācību centra komandieri.

Izsakot atzinību par ieguldījumu Jūras spēku mācību centra attīstībā, tika pasniegti NBS un Mācību vadības pavēlniecības apbalvojumi. Par pasākuma muzikālo noskaņu gādāja Nacionālo bruņoto spēku orķestris. Svinību noslēgumā viesiem bija iespēja apskatīt mācību centru un vērot ūdenslidēju paraugdemonstrējumus.

Jūras spēku mācību centru izveidoja 1991. gada 1. oktobrī saskaņā ar Latvijas Republikas Izglītības ministrijas pavēli Nr. 412 „Par Jūras spēku Mācību centra izveidošanu Liepājas Jūras koledžā”, un mācības tajā uzsāka jūras robežsargi. Pēc Aizsardzības ministrijas izveidošanas Jūras spēku mācību centrs nonāca tās pakļautībā. Mācību centrs bija pirmā atjaunotā Jūras spēku apakšvienība, kuras sākotnējais uzdevums bija Jūras spēku veidošana, personāla sagatavošana un obligātajā dienestā iesaukto karavīru apmācība. Tagad Jūras spēku mācību centrā mācības notiek divās skolās – Ūdenslidēju skolā un Jūrniecības un taktikas skolā. Savas pastāvēšanas laikā mācību centrs ir nodrošinājis teorētisko, praktisko un metodoloģisko atbalstu bruņoto spēku struktūrvienībām, sagatavojot labi trenētus, motivētus un profesionālus karavīrus dienestam Jūras spēku flotilē, kā arī sniedzis zināšanas, tā paaugstinot Jūras spēku virsnieku un instruktoru profesionālo līmeni.

Ūdenslidēju skolā var iegūt četras specialitātes: kuģa ūdenslidējs, ūdenslidējs atminētājs, ūdenslidēju darba vadītājs un barokameras operators. Skolā mācās Jūras spēku, Zemessardzes, Iekšlietu ministrijas un sauszemes armijas pārstāvji, kā arī ārzemju studenti no Lietuvas, Igaunijas, Azerbaidžānas, Gruzijas un Ķīnas.

2010. gada 24. oktobrī Jūras spēku Mācību centrā notika svinīga komandieru maiņas ceremonija, un par tā vadītāju kļuva kapteinleitnants Uldis Zupa. Nu jau gadu viņš pilda šo pienākumu, bet, stājoties amatā, to uzskatīja par labu izaicinājumu: „Esmu dienējis uz kuģiem, bet tagad strādāšu, lai cilvēkus sagatavotu šim dienestam.” Sākot no 2000. gada, U. Zupa Liepājā Jūras spēku sastāvā dienēja uz kuģiem dažādos amatos, divus gadus bija flagmaņa „Virsaitis” komandieris, bet pēdējos trīs gadus dienesta uzdevumā uzturējās Lielbritānijā.

Iepriekš JS Mācību centru trīs gadus vadīja komandleitnants Kaspars Zelčs. Viņa darbības laikā tika ieviestas jaunas mācību programmas, iegādāti jauni

simulatori kuģu matrožu apmācībai, kā arī par Aizsardzības ministrijas līdzekļiem uzlikts jumts Virsnieku saietā namam. K. Zelčs dienestu turpina kā JS flotiles Krasta apsardzes komandieris.■

ŪDENSLĪDĒJU MĀCĪBU CENTRS

2001. gada 5. septembrī tika atklāts Baltijas valstu ūdenslīdēju mācību centrs, un par tā komandieri iecēla virsleitnantu Andi Bokumu. Šo amatu viņš ieņēma līdz 2009. gada februārim, kad rotācijas kārtībā tika nosūtīts turpināt dienestu Mīnu kuģu eskadrā par ūdenslīdēju komandas komandieri.



Tad par skolas komandieri iecēla kapteiņleitnantu Juriju Timofejevu, kurš līdz 2009. gada februārim bija Mīnu kuģu eskadras ūdenslīdēju komandas komandieris. Kapteiņleitnants Jurijs Timofejevs par galveno mērķi izvirzīja mācību programmas maksimālu tuvināšanu reālajiem apstākļiem, ar kādiem jaunie ūdenslīdēji nāksies sastapties, dienot flotē. Baltijas valstu ūdenslīdēju skolas komandieris J. Timofejevs bija pirmais, kam uzticēja godu pārstāvēt mūsu valsti Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā ATALANTA, tāpēc 2011. gada



februāra beigās viņš pievienojās franču patrolfregates „Nivose” komandai Indijas okeānā, lai cīnītos ar Somālijas pirātiem.■

VECI KUĢI AIZIET, JAUNI ATNĀK

2012. gada 19. janvārī VAS „Valsts nekustamie īpašumi” rīkoja kuģa A-18 „Pērkons” izsoli (sākumcena – 28,6 tūkstoši latu), kā arī izsolīja „Storm” klases patrolkuģi P-04 „Bulta” par sākuma cenu 10,6 tūkstoši latu.

Valdība jau iepriekšējā gada vasarā atbalstīja ierosinājumu pārdot izsolē divus savulaik no ārvalstīm kā dāvinājumu saņemtus Jūras spēku flotiles kuģus. Deviņdesmito gadu vidū no Polijas kara flotes dāvinājumā tika saņemts



H-300 klases ostas velkonis H-18, kam deva vārdu A-18 „Pērkonis”, bet no Norvēģijas „Storm” klases patruļkuģis P-04 „Bulta”.

Izsolē tika pārdots viens no piedāvātajiem kuģiem – „Bulta”, kas tika nosolīts par 18 600 latu.

Atzīmējot Latvijas Jūras spēku 92. gadadienu, svinīgā gaisotnē tika saņemts jaunais kuģis M-08 „Rūsiņš”, par kura krustmāti kļuva Valsts prezidenta Andra Bērziņa padomniece Elina Egle. Žurnālā „Tēvijas sargs” viņa stāsta: „Kļūšana par kuģa krustmāti nāca vienlaikus ar citām lielām pārmaiņām manā dzīvē. Zvanu ar piedāvājumu kļūt par „Rūsiņa” krustmāti saņēmu savā pirmajā darba dienā jaunajā amatā prezidenta Andra Bērziņa komandā. Sākumā, protams, samulsu – man vajadzēja saprast, par kādiem nopelniem tas ir, kādēļ esmu izraudzīta tieši es. Pirmais konkrētais jautājums bija, kas man būs jādara, kādi ir krustmātes pienākumi, vai es vispār spēšu tos veikt. Kad man atsūtīja nolikumu, iepazīnos ar to un sapratu, ka tas viss ir izdarāms. Mans pienākums ir būt kopā ar komandu tai nozīmīgos brīžos un tad, kad viņiem tas ir nepieciešams. Būt par atbalstu gan priecīgos, gan skumīgākos brīžos. Manuprāt, šī misija darbojas arī enerģētiskā līmenī – krustmātei ir jādomā par puišiem un kuģi, lai viņiem viss izdodas, pildot savus pienākumus, lai viņi zina, ka arī tālumā ir kāds, kas domās ir kopā ar viņiem. Man pašai ir jāapzinās, ka viņu darbs ir vajadzīgs un svarīgs, tad arī viņiem būs vieglāk. Tā saite starp krustmāti un kuģi nav tik daudz fiziska, vairāk garīga un emocionāla. Es tiešām priecāšos būt par atbalstu nepieciešamības gadījumā. Tiekoties ar kuģa komandu, liku viņiem aiz auss, ka ir lietas, ko mammai nestāsta, bet uztic krustmātei.”■

„OPEN SPIRIT 2011”

No 2011. gada 19. augusta līdz 3. septembrim Latvijā notika Nacionālo bruņoto spēku un ārvalstu bruņoto spēku vienību militārās mācības „Open Spirit 2011”. Tā kā militārajās mācībās bija paredzēts piedalīties vairāk nekā 500 ārvalstu bruņoto spēku karavīriem, lēmums par šādu mācību rīkošanu bija jāpieņem Ministru kabinetam.

Militārās mācības „Open Spirit” ir nepieciešamas, lai pilnveidotu Ziemeļatlantijas līguma organizācijas un programmas „Partnerattiecības mieram” valstu savstarpējo sadarbību un uzlabotu kuģošanas drošību Baltijas jūrā.

Pretrunīgi tiek vērtēts videi nodarītais kaitējums mīnu spridzināšanas laikā. Aizsardzības ministrijas preses nodaļa norāda: „Lai videi nodarītu iespējami mazāku kaitējumu, pirms atrasto sprādzienbīstamo objektu uzspridzināšanas zivis tiek aizbiedētas ar mazjaudīgākiem lādiņiem. Pirms operācijas nevaram prognozēt, cik mīnu lrbes jūras šaurumā atradīsim, bet tas būs nozīmīgs starptautisks ieguldījums un ieguvums cilvēku un kuģu drošībā.”

UZZIŅAI

Militārās mācības „Open Spirit 2011” ir Jūras spēku flotiles rīkotas vēsturisko mīnu meklēšanas un iznīcināšanas mācības, kurās piedalīsies arī bruņoto spēku vienības no Beļģijas, Igaunijas, Francijas, Lietuvas, Norvēģijas, Polijas, Krievijas, Vācijas un Zviedrijas. Militāro mācību norises vieta ir lrbes jūras šaurums.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija savukārt skaidro: „Šobrīd spēkā esošie normatīvie akti aizsargājamā jūras teritorijā neaizliedz veikt militāros manevrus, tāpat arī spridzināšanas darbus.” ■

Osta vienmēr gaida kuģus

Aust rīts. Patiesībā ir tikai viegla nojausma, ka drīz uzleks saule. Gaiss ir dzestrs un gaidu pilns. Upe tinusies gandrīz caurspīdīgā miglas vālā. Cauri rīta miglai ostā ienāk kuģis. Liels un varens. Tādu osta vēl nav redzējusi. Tā zili sarkanais sāns pavisam klusi aizslīd garām kuģu vadības centra tornim. Cēli satraucošs skats, uz ko, viegli iekliegdamās, no augšas noraugās ostas kājas. Un tomēr zili sarkanais milzenis ir sašūpojis rāmi gludo upes virsmu. Vilņi viegli trīsulodami skrien uz piestātnes pusi un saplīst pret to jau ar lielāku spēku. Dažas šlakatas noglāsta piestātnes malu. Un tur jau nāk ostinieki, lai palīdzētu milzenim pietaukoties.

Osta vienmēr gaida kuģus, un kuģi vienmēr ilgojas pēc ostas. Tā bija burinieku un tvaiku laiki, tā ir tagad, tā būs vienmēr.

Ir uzlēkusi saule un pagaisusi rīta migla. Čikst ostas celtņi, rosās ostas laudis. Zili sarkanajā milzenī iekrauj ogles. Ir sākusies jauna ostas darba diena. Patiesībā ostai darba diena nekad nebeidzas. Un tā dienu pēc dienas, gadu pēc gada un gadu simtu pēc gada simta. Arī tad, kad pati ostas pilseta un laudis guļ ciešā miegā, ostā darba ritums turpinās un laiku pa laikam upes rīta rāmo snaudu iztraucē kāds kuģis, kuru tik ļoti gaida osta.

Anita Freiberga

VAI KLŪSIM PAR LOĢISTIKAS CENTRU?

Latvijai jāklūst par loģistikas centru Baltijas valstu reģionā, atklājot Transporta un loģistikas forumu Rīgā, norādīja satiksmes ministrs Uldis Augulis.

Satiksmes ministrs U. Augulis: „Latvijas tranzīta nozare ir globālās ekonomikas sastāvdaļa, kas veiksmīgi konkurē pasaules tirgū, neskatoties uz ekonomisko krīzi un ģeopolitiskām izmaiņām. Tranzīta pakalpojumi ir mūsu valsts nozīmīgākie eksporta pakalpojumi, tādēļ tiem tiek pievērsta īpaša uzmanība gan valsts, gan uzņēmumu līmenī. Lielākās investīcijas transporta infrastruktūrā – ostās, dzelzceļā un autoceļos – vispirms tiek īstenotas tieši tranzītam svarīgajos virzienos. Latvijas ģeogrāfiskais stāvoklis dod mums izdevīgākas pozīcijas salīdzinājumā ar kaimiņvalstīm. Piemēram, pārvadājumiem no Krievijas vistaisnākais virziens uz Baltijas jūru un Eiropu ir tieši caur Latviju. Esam izvirzījuši prioritāti kļūt par loģistikas centru šajā reģionā un piedāvājam kravu izplatīšanas 24 stundu konceptu: no Latvijas loģistikas un distribūcijas noliktavām preces 24 stundu laikā var piegādāt veikaliem Helsinkos, Stokholmā, Minskā, Varšavā vai Maskavā.

Izdevies izdarīt trīs svarīgas lietas investoru piesaistei un kravu plūsmu palielināšanai. Pirmkārt, atcelta preču pavadzīmju – rēķinu un transporta pavadzīmju lietošana, kas pārvadātājiem ļauj būtiski ietaupīt laiku. Otrkārt, ieviests atliktās pievienotās vērtības nodokļa (PVN) režīms. Proti, importējot preces no trešajām valstīm, Latvijā jāsamaksā tikai muitas nodoklis, bet PVN maksā gala patērētājs. Treškārt, ieviesti atbrīvojumi no muitas galvojuma, piemēram, preces ievedot muitas noliktavā

Latvijas ostās pākrauto kravu apjomu kritums 2011. gadā galvenokārt saistīts ar to, ka sarucis no Latvijas ostām nosūtīto naftas produktu un ogļu apjoms.

Pākrauto ogļu apjoma kritums skaidrojams ar energonesēju pieaugošo pieprasījumu to ieguves valstīs. Tā, piemēram, liela daļa Krievijas Kuzbasa ogļu baseinā iegūto ogļu 2010. gada sākumā tika realizēta Krievijas iekšējā tirgū. Jāņem vērā, ka 2010. gadā pieauga arī Krievijas ogļu eksporta apjoms uz Ķīnu, kas skaidrojams ar izdevīgākām ogļu transporta izmaksām. Latvijas tranzīta koridora izmaksas sadārdzina nepieciešamība vest ogles caur Baltkrieviju, lai mazinātu Latvijas – Krievijas robežkontroles punktu noslodzi. Paredzam, ka 2011. gadā pākrauto ogļu apjoms Latvijas ostās varētu stabilizēties, pieaugot ogļu pieprasījumam Rietumeiropā un attiecīgi to cenai, kas ļautu Krievijas

ogļu eksportētājiem segt samērā augstās Baltijas virziena transporta izmaksas. Vidējā termiņā gan jāpatur prātā Krievijas iecerētā ostas infrastruktūras investīciju programma Somu līcī, kuras mērķis ir būtiski palielināt Ustļugas ostas caurlaides spēju, kur jau šobrīd tiek pārkrauti ļoti ievērojami no Krievijas eksportējamo akmeņogļu apjomi.

Naftas produktu tranzītu caur Latvijas ostām ir ietekmējušas Krievijas un Baltkrievijas nesaskaņas, kuru rezultātā tika paaugstināti Krievijas naftas izvedumtāsi tarifi Baltkrievijai. Tas būtiski samazināja Baltkrievijas naftas pārstrādes rūpnīcu ražošanas apjomus un produkcijas eksportu caur Baltijas ostām. Kā zināms, Baltkrievija izejmateriālu deficītu daļēji mēģina kompensēt ar Venecuēlas naftas importu. Lai gan šis projekts Latvijas ostām ir interesants, jāņem vērā, ka optimāla infrastruktūra naftas produktu tranzītam ir Ventspilī, taču attiecīgā ostas uzņēmuma akcionāru nepārtrauktās savstarpējās cīņas par ietekmi apdraud konstruktīvu dialogu ar kravu īpašniekiem. Līdz šim Latvijas ostu termināļiem nav izdevies piesaistīt pastāvīgu Venecuēlas naftas kravu tranzīta plūsmu uz Baltkrieviju.

Citu raksturīgāko pārkrauto kravu apjoms caur Latvijas ostām ir pieaudzis, kas liecina, ka tranzīta biznesa uzņēmumiem un ostu pārvaldēm nepieciešams turpināt darbu pie apstrādājamo kravu diversifikācijas. Tas varētu kompensēt kritumu stratēģisko kravu – naftas produktu un ogļu apjomus. Kā perspektīvus virzienus noteikti varētu minēt tādus lauksaimniecības produktus kā eļļas pārstrādes pārpalikumi un augu eļļas, arī metalurģijas nozares produkcijas kravu īpatnība palielināšanu. Jaunu termināļu projektu īpašnieku struktūrā noteikti jāiekļauj finansiāli spēcīgi kravu īpašnieki, kuri ilgtermiņā ir ieinteresēti un gatavi nodrošināt pastāvīgu kravu plūsmu. Potenciāls nozarē neapšaubāmi saglabājas. Par to liecina tuvāko konkurentu – Tallinas ostas un Krievijas Somu līča ostu pozitīvie 2011. gada rezultāti.”

Latvijas dzelzceļa operatora AS SRR padomes priekšsēdētājs Jevgeņijs Slobins kādā intervijā norādījis, ka potenciālajam Latvijas tranzīta kravu apjomu pieaugumam griestu nav un viss ir atkarīgs no infrastruktūras un attīstības projektiem. „Iegūt kravu plūsmu pie noteiktām cenām nav grūti, īpaši, ja ir uzņēmumu savstarpēja uzticēšanās. Jautājums ir, vai varēsim šo kravu plūsmu apstrādāt, bet tas vairs nav mūsu jautājums,

UZZIŅAI

AS SRR ir dzelzceļa kompānija, kas piedāvā kompleksus transporta risinājumus kalnrūpniecības nozarēm. Uzņēmuma apkalpotie konteineru vilcieni „Eurasia-1” un „Eurasia-2” kursē no Rīgas ostas uz Centrālāziju un Dienvidaustrumāziju. Savukārt „Rīga Express” kursē no Rīgas ostas līdz Maskavai. Kompānija ir arī privāts konteineru platformu un aprīkojuma piegādātājs dzelzceļa un jūras transportam Baltijas valstīs. SRR pieder konteineru noliktavas lielākajās Eiropas ostās, kā arī Ķīnas ostās un rūpnieciskajos rajonos. EMMA piedāvā un attīsta multimodālus transporta risinājumus no Eiropas uz Centrālāziju caur Rīgas ostu.

tā ir termināļu operatoru atbildības zona. Viss ir atkarīgs no jaudas iespējām," uzsvēra Slobins.

„Eirāzijas multimodālās alianses (EMMA) ietvaros, kas izveidota kopā ar Francijas kompāniju „Gefco”, SRR caur Rīgas ostu ik nedēļu varētu nosūtīt kaut vai piecus vilcienu sastāvus, bet ne osta, ne robežkontroles jaudas netiks ar to galā, tāpēc pagaidām nedēļā reāli var nosūtīt vienu vilciena sastāvu,” sacīja Slobins un piebilda, ka labā ziņa ir tā, ka osta un dzelzceļš nopietni strādā pie infrastruktūras attīstības. Bet pagaidām, kamēr vēl pietrūkst Rīgas ostas jaudas, daļa kravu no Kazahstānas tiek vesta uz Lietuvu, kaut arī tas ir dārgāks variants.

Ļoti liela nozīme infrastruktūras projektu attīstībā ir Latvijas un Krievijas sadarbībai. Tāpat uzņēmēji cer uz jauna konteineru termināļa izveidi, kura projektu Rīgas ostā plāno realizēt „Nacionālais konteineru termināls”, lai iespējami racionāli varētu izmantot ostas jaudas.■

JOPROJĀM TRŪKST STRATĒGIJAS

„Lai gan tranzīts ir nozare ar potenciāli augstu pievienoto vērtību un nozīmīgu lomu Latvijas ekonomikas attīstībā, Latvijai joprojām nav ilgtermiņa stratēģijas, kas prognozētu, kā iespējami efektīvāk un tautsaimniecībai izdevīgāk attīstīt šo nozari. Lai gan katrā Latvijas ostā darbojas padomes, tās neņemj tautsaimniecībai stratēģiski nozīmīgus jautājumus,” uzskata finanšu eksperts, konsultāciju uzņēmuma „Laika Stars” valdes priekšsēdētājs un Rīgas brīvostas valdes loceklis Vadims Jerošenko.

Uzņēmēji uzskata, ka arī Latvijas ostu un tranzīta biznesa padome, lai gan apspriež nozarei svarīgus jautājumus, tomēr nespēj lobēt nozares intereses, tāpēc vajadzētu celt šīs institūcijas prestižu vai arī izveidot citu institūciju, kas izstrādātu nozares attīstības stratēģiju un kontrolētu tās īstenošanu. Stratēģijas plānošanā un īstenošanā nepieciešams ņemt vērā visas aktuālās norises un lēmumus gan Eiropas Savienībā, gan Krievijā un citās kaimiņvalstīs. V. Jerošenko: „Piemēram, Krievija, Kazahstāna un Baltkrievija nesen izveidojušas sadarbību, dibinot muitas ūniju, un šai kontekstā Latvijai jāsaprot, kādas ir sadarbības iespējas un kur ir mūsu vieta tranzīta nozarē plašākā mērogā. Latvija var būt tikšanās vieta, kur risināt šīs organizācijas un Eiropas Savienības tranzīta nozares organizāciju sadarbības jautājumus.”■

KAS OGLĒM CEĻĀ?

Latvijas ogļu tranzīta uzņēmumi gadā papildus maksā aptuveni 50 miljonus ASV dolāru (27 miljonus latu) tikai tāpēc, ka ogļu tranzīts no Krievijas novirzīts pa apkārtceļu caur Baltkrieviju, norāda „Latvijas dzelzceļa” (LDz) valdes loceklis Ēriks Šmuksts.

Ē. Šmuksts: „Krievijas puse pēdējos gados neveic nevienu lielu projektu, lai attīstītu transporta koridoru Maskava – Latvijas robeža, tāpēc jau piecus gadus ogļu kravas tiek transportētas tranzītā caur Baltkrieviju. Arī 2011. gadā situācija nav uzlabojusies, jo Krievijas puse ogļu kravu pārvadāšanas jaudu palielināšanu Latvijas virzienā sasaistījusi ar jaunā pasažieru ātrvilciena projekta realizāciju, kura īstenošana nav iespējama ātrāk kā pēc trim līdz pieciem gadiem. Ostu padome nolēma šo jautājumu virzīt skatīšanai Krievijas un Latvijas starpvaldību komisijas transporta grupā.

Ceļam caur Baltkrieviju ir liela jauda, tas ļauj pieņemt lielus kravu apjomus un transportēšanā problēmu nav. Vienīgā un pati sāpīgākā problēma ir transportēšanas pakalpojumu sadārdzināšanās.

2010. gadā situācija pasliktinājās, jo pēc Krievijas un Baltkrievijas konflikta Krievija pieņēma lēmumu neļaut Baltkrievijai nodarboties ar Krievijas tranzītu un visas kravas novirzīja tieši caur Krievijas – Latvijas robežpunktu.

Rezultātā patlaban pa taisno no Krievijas saņemam 25 vilcienu sastāvus diennaktī, bet 45 vilcieni stāv rindā, jo ir pārslodze. Politiski Krievija izvēlējās šādu taktiku, bet praktiski tādu kravu caurlaides jaudu nav. Patiesībā situācija ir vēl sarežģītāka, jo Krievijas muiža mākslīgi bremzē vilcienu kustību muitas punktā, tāpēc reālā jauda ir ievērojami mazāka, kopumā nepārsniedzot astoņpadsmit vilcienu sastāvus diennaktī. Lai gan tiek organizētas darba grupas un dažādos līmeņos mēģinām diskutēt, jautājums joprojām nav atrisināts.

Vienīgā iespēja ir attīstīt transporta koridoru Maskava – Latvijas robeža, un šis jautājums tika skatīts arī Latvijas Valsts prezidenta Valda Zatlera vizītes laikā Maskavā. Krievijas puse transporta koridora Maskava – Latvijas robeža jautājuma risināšanā piedāvāja aktualizēt pasažieru ātrvilciena projektu. Tas varētu būt risinājums, jo, ja sāksim attīstīt pasažieru pārvadājumus, paralēli

UZZIŅAI

Lai veicinātu ogļu eksportu, Krievija noteikusi speciālas likmes – 14,5 ASV dolāri (7,8 lati) par tonnu visos virzienos – gan līdz Igaunijas, gan Latvijas, gan Baltkrievijas robežai. Bet klientiem, kas nodarbojas ar ogļu tranzītu, par tranzītu caur Baltkrievijas teritoriju papildus jāmaksā 2,5 līdz 3 ASV dolāri (1,6 lati) par tonnu. Ja rēķina, ka gadā tiek vesti 14 līdz 15 miljoni tonnu, tad ogļu tranzīta uzņēmumiem papildus jāmaksā aptuveni 50 miljoni ASV dolāru gadā.

UZZINĀI

Pēdējā laikā Krievija ir izteikusi vēlmi atcelt speciālās likmes ogļu kravām, tas nozīmē, ka ogļu transportēšana būs neizdevīgāka kopumā, bet Latvijas uzņēmēju pozīcija būs labāka, jo Latvijas robeža ir ģeogrāfiski tuvāk, tāpēc ogļu transportēšana maksās mazāk nekā, piemēram, Igaunijai. 2010. gadā uz Latvijas ostām tika transportēti 14 miljoni tonnu ogļu, bet gadu iepriekš 18 miljoni tonnu.

varētu veikt pasākumus, lai palielinātu arī kravas vilcienu caurlaides jaudu. Kā jau iepriekš minēju, jaunais projekts varētu tikt realizēts ne ātrāk kā trīs līdz piecu gadu laikā, tāpēc problēmas ar ogļu transportēšanu joprojām būs. Stāvoklis ir bēdīgs.”

Tā kā runa ir par robežkontroles punkta kapacitātes palielināšanu, Ārlietu ministrijas valsts sekretārs Andris Teikmanis ir ierosinājis šo jautājumu risināt Latvijas un Krievijas starpvaldību komisijas transporta grupā, jo šis formāts ir pierādījis sevi kā pietiekami efektīvs jautājumu risināšanas veids.■

VAI PAGARINĀS NODOKĻU ATLAIŽU TERMIŅU BRĪVOSTĀS

Satiksmes ministrija rosina līdz 2035. gadam pagarināt termiņu, kādā licencētas kapitālsabiedrības un brīvostu pārvaldes var piemērot tiešo nodokļu atlaides tajās veiktajiem ieguldījumiem.

Tāpat līdz 2035. gadam paredzēts pagarināt Liepājas speciālās ekonomiskās zonas darbības termiņu.

To paredz Satiksmes ministrijas izstrādātie grozījumi likumā „Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās” un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likumā, ko 2011. gada 13. oktobrī izsludināja Valsts sekretāru sanāksmē. Lai grozījumi stātos spēkā, tie jāatbalsta valdībā un Saeimā. Minētos grozījumus atbalstīja Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome.

Nodokļu atvieglojumi speciālo ekonomisko zonu komercsabiedrībām sākotnēji bija paredzēti līdz 2017. gadam. Ekonomiskās krīzes iespaidā SEZ nebija iespējams pilnvērtīgi izmantot noteiktos atvieglojumus un piesaistīt pietiekami daudz jaunu investīciju, tādēļ nepieciešams pagarināt SEZ darbības termiņu.■

KAS JĀDARA TRANZĪTA SEKMĒŠANAI?

2011. gadā notika divpadsmit Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēdes, kurās apskatīja nozarei aktuālus jautājumus, sprieda par neatliekamajiem darbiem un izvirzīja tālākos plānus 2013. gadam.

2011. gadā svarīgākie jautājumi bija ES fondu apguves gaita TEN-T transporta maģistrāles Maskava – Rīga – Ventspils attīstīšanā, jautājums par Eiropas Komisijas Valstu reģionālā atbalsta pamatnostādņu izstrādes gaitu, kā arī grozījumi likumā „Par nodokļu piemērošanu brīvēstās un speciālajās ekonomiskajās zonās”.

Tā kā Valstu reģionālā atbalsta pamatnostādņu izstrāde EK vēl ir sākuma stadijā un konkrētu dokumentu projektu vēl nav, tad ļoti svarīgi ir visaugstākajā līmenī aktualizēt Latvijai būtiskus jautājumus un meklēt sadarbības partnerus to risināšanai. LOTLP atbalstīja priekšlikumu veikt grozījumus likumā „Par nodokļu piemērošanu brīvēstās un speciālajās ekonomiskajās zonās”, kā arī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likumā un Rēzeknes speciālās ekonomiskās zonas likumā. Grozījumi paredz nodokļu atvieglojumu piemērošanas termiņa pagarināšanu šajās teritorijās no 2017. gada līdz 2035. gadam.

Privātajiem dzelzceļa pārvadātājiem ir problēma saņemt kravas vilcienus no Krievijas uz Latvijas robežas, tāpēc ir sagatavots starpvaldību nolīgums. Līdzīgs nolīgums vēl jāsaņem ar Baltkrieviju.

LOTLP darba kārtībā bija jautājums par darba gaitu biedrības „Autopārvadātāju asociācija „Latvijas auto”” un Krievijas starptautiskās autopārvadātāju asociācijas ASMAP projektā prāmju līniju attīstīšanai no Latvijas ostām. Projekts paredz arvien vairāk piesaistīt Krievijas autopārvadātājus, lai tie izmantotu Latviju kā tranzītvalsti. Krievijas autopārvadātāju asociācijai ir liela interese par šo projektu, jo tādējādi tiek samazinātas pārvadājumu izmaksas un atvieglots šoferu darba režīms. Latvijas galvenie ieguvumi no šī projekta realizācijas ir jaunu partneru piesaiste ostu izmantošanā, prāmju satiksmes attīstība un autopārvadātāju paritātes celšana: ja Krievijas pārvadātāji vairāk izmantos Latvijas starptautisko autopārvadājumu atļaujas, arī Latvijas pārvadātājiem būs pieejams vairāk Krievijas atļauju, kuru šobrīd katastrofāli pietrūkst.

LOTLP pievērsa uzmanību arī siltumnīcas efektu radošo gāzu emisiju mazināšanai no kuģiem, kas tiek aktualizēts un skatīts Starptautiskās Jūniecības organizācijas (IMO) ietvaros.

Lielā vēriba tika veltīta ostu un dzelzceļa sadarbības un tālākās attīstības jautājumiem.

Viens no apspriestajiem tematiem bija dzelzceļa infrastruktūras attīstība vidējā termiņā – līdz 2013. gadam. VAS „Latvijas dzelzceļš” informēja par sāktajiem un plānotajiem projektiem dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai un attīstībai. Lai ostu un dzelzceļa infrastruktūra attīstītos atbilstoši mūsdienu prasībām un viena otru papildinātu, ir ļoti svarīga viedokļu saskaņošana un informācijas apmaiņa.

Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups informēja sēdes dalībniekus par aktualitātēm Eiropas Savienības transporta politikā un nozīmīgākajiem infrastruktūras attīstības projektiem Baltijas jūras reģionā – Baltijas jūras stratēģiju, Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerību, ANO Eirāzijas transporta savienojumu projekta II kārtu, TEN-T politiku, kā arī ES Transporta politikas „Balto grāmatu”, kas paredz ilgtermiņa pasākumus, lai līdz 2050. gadam samazinātu vai novērstu siltumnīcas efektu radošos piesārņojumus transporta nozarē, kā arī citus pasākumus.

Runājot par ES transporta politiku, Latvija piedāvāja TEN-T tīklā iekļaut Liepājas, Rīgas, Ventspils ostas un to autoceļus un dzelzceļu savienojumus ar Krieviju un Baltkrieviju, Rīgas lidostu, autoceļu „VIA Baltica”, ātrvilciena projektus „Rail Baltica” un Rīga – Maskava. Eiropas Komisija pārsvarā apstiprinājusi šos ierosinājumus, visaptverošajā tīklā iekļaujot tādus dzelzceļa projektus kā dzelzceļa savienojums Daugavpils – Kurcums, ātrvilciens „Rail Baltica” un ātrgaitas vilciens Rīga – Maskava.

Tā kā uzņēmējiem, veidojot ostās jaunus termināļus, noliktavu kompleksus vai ražotnes, problēmas ir radījuši pieslēgšanās elektrotīkliem un savām vajadzībām nepieciešamās elektroenerģijas jaudas saņemšana, uzklauti Ekonomikas ministrijas piedāvātie situācijas risinājumi.

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē izvērtēja 549 miljonus eiro vērtu atbalstu dzelzceļa infrastruktūras elektrifikācijas projektam. Projekta īstenotājs būtu VAS „Latvijas dzelzceļš”, kas pēc veiktās izpētes dzelzceļa infrastruktūras elektrifikācijai piedāvā trīs pamatscenārijus un to analīzi. Lai arī padomei tika prezentēti visi trīs varianti, „Latvijas dzelzceļš” rosināja atbalstīt dārgāko, taču ilgtermiņā perspektīvāko – variantu ar pilnu pāreju uz maiņstrāvas elektroenerģiju. Dzelzceļu elektrifikāciju kā ļoti nozīmīgu uzsver arī Eiropas Komisija, tāpēc paredzams, ka šādam projektam būtu arī Eiropas Savienības atbalsts. Ostu padomei lūdza atbalstīt projekta realizāciju un iekļaut to nākamā finanšu perioda prioritātēs laika posmā no 2014. līdz 2020. gadam.

LOTLP tika pārrunāts arī Valsts ieņēmumu dienesta paveiktais un plānotais saistībā ar robežšķērsošanas vietu caurlaides jaudu palielināšanu uz Latvijas un Krievijas robežas. Saskaņā ar Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas

2011. gada jūnijā lemtu, abu valstu kontroles dienesti ir veikuši robežkontroles punktu monitoringu un izstrādājuši virkni priekšlikumu caurlaides spēju palielināšanai.

Tā kā LOTLP darbu finansē Ostu attīstības fonds, viens no sēdē skatāmajiem jautājumiem bija šī fonda 2012. gada budžeta projekts. Padome ik gadus organizē pārstāvību nozīmīgākajās starptautiskajās izstādēs, kurās kopīgā standā piedalās Rīgas un Ventspils brīvdostas, Liepājas SEZ, „Latvijas dzelzceļš” un privātie uzņēmumi. Nākamgad plānota dalība izstādēs Krievijā, Baltkrievijā, Kazahstānā, Vācijā un Ķīnā.

LOTLP apstiprināja grozījumus Rīgas brīvdostas attīstības programmā 2009. – 2018. gadam, kā arī apsprieda konvencijas „Par kuģu balasta ūdens kontroli un pārvaldību” ratifikāciju. Tāpat notika diskusijas par Krievijas Federācijas, Baltkrievijas un Kazahstānas muitas ūnijas valstu iestāšanās gaitu Pasaules tirdzniecības organizācijā, kas varētu ietekmēt kravu plūsmu nākotnē. LOTLP tika informēta arī par situāciju civilās aizsardzības un ugunsdrošības jomā katrā ostā.■

ELEKTRONISKA INFORMĀCIJAS APRITE

Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma (SKLOIS) tiks veidota kā informācijas platforma, kas nodrošinās būtiskākās informācijas un dokumentu elektronisku apriti starp kravu pārvadājumu procesā iesaistītajiem dalībniekiem.

Tādējādi kravu transportēšanas procesā iesaistītās informācijas un dokumentācijas aprite būs ātra un veicinās transporta pakalpojumu operativitāti, precizitāti un kvalitāti, kā arī samazinās procesa izmaksas. „SKLOIS tiks attīstīta kā valsts mēroga integrēta kravas pārvadājumu procesus atbalstoša informācijas sistēma, kas veicinās Latvijas starptautisko kravas pārvadājumu nozares attīstību kopumā,” uzsvēra satiksmes ministrs Uldis Augulis.

Nākotnē SKLOIS piedāvās arī citus pakalpojumus, kas nepieciešami kravas pārvadājumu procesa organizēšanai, paredz 19. aprīlī valdībā pieņemtā „Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas darbības koncepcija”.

Koncepcijā ietverts vispārīgs pārskats par kravas pārvadājumu loģistiku, esošās situācijas analīze, ārvalstu pieredzes apkopojums, risinājuma pamatnostādnes, konceptuālo risinājumu alternatīvas, izvēlēta risinājuma detalizēts apraksts un turpmākie soļi projekta īstenošanā.

SKLOIS izstrādes mērķis ir administratīvā sloga un izmaksu mazināšana ostu pārvaldēm, pārvaldātājiem, kuģu aģentiem, institūcijām un citiem kravu aprītē iesaistītajiem dalībniekiem. Tās izveides plāns paredz darbību kopumu, kas tieši saistīts ar nepieciešamās infrastruktūras nodrošināšanu, organizatoriskās sistēmas un tiesību aktu bāzes pilnveidošanu.

SKLOIS izmantošanas būtiskākie ieguvumi būtu „vienas pieturas aģentūras” principa ieviešana kravas pārvaldājumu jomā, papildus tam paredzot sistēmas savienojamību ar citu valstu vai partneru sistēmām nākotnē. Turklāt informācija būtu jāievada sistēmā vienu reizi, un SKLOIS to automātiski nosūtītu atbilstošajām institūcijām.

Minētās informācijas sistēmas izstrāde un ieviešana plānota Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas pārziņā esošās Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) aktivitātes „Publiskās pārvaldes elektronisko pakalpojumu un informācijas sistēmu attīstība” apakšaktivitātes „Informācijas sistēmu un elektronisko pakalpojumu attīstība” ietvaros. Sistēmas kopējās attiecināmās izmaksas tiek plānotas 1,86 miljonu latu apmērā. Tā kā SKLOIS tiks veidota kā valsts informācijas sistēma, tās uzturēšanai nepieciešamie līdzekļi būs jāplāno gadskārtējā valsts budžeta ietvaros. Pašlaik Satiksmes ministrijas veiktie aprēķini liecina, ka sistēmas ikgadējā uzturēšana varētu izmaksāt ap 75,4 tūkstošiem latu.

Paredzēts, ka SKLOIS pilnībā tiks ieviesta līdz 2013. gada beigām, taču projekta praktiskā realizācija ir cieši saistīta ar iepriekš minētās ERAF aktivitātes īstenošanas vispārējo gaitu, SKLOIS projekta pieteikuma izvērtēšanu un finansējuma pieejamību. Tādējādi SKLOIS koncepcijā ietvertais projekta pasākumu un finansējuma plāns var tikt precizēts.

SKLOIS projekta attīstība ir iekļauta valdības rīcības plānā, Nacionālo reformu plāna projektā un Uzņēmējdarbības vides uzlabošanas pasākumu plānā. Plānots, ka SKLOIS būs pieejama kā e-pakalpojums portālā www.latvija.lv.■

DIVPUSĒJA TIKŠANĀS LIEPĀJĀ

2011. gada 9. jūnijā Liepājā notika Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas sēde, kuras laikā notika LR satiksmes ministra U. Auguļa un Krievijas Federācijas transporta ministra Igora Ļevitina divpusēja tikšanās. Augulis un Ļevitins pārrunāja jautājumu par ātrgaitas vilciena Rīga – Maskava projekta virzību, par autoprāmjū satiksmes attīstību no Liepājas ostas, par iespēju paātrināt robežšķērsošanas procesu un citus jautājumus.■

SĀK LIEPĀJAS OSTAS PIEVEDCEĻU IZBŪVI

2011. gada maija vidū Liepājā uzsāka vērienīgo Zirņu – Ganību ielas rekonstrukcijas un Dienvidu pieslēguma Liepājas ostai (Zemnieku ielai) izbūves projektu.

Līguma kopējā summa ir 16,17 miljoni latu, no kuriem 11,61 miljoni latu ir Eiropas Savienības Kohēzijas fonda (KF) līdzfinansējums. Darbi jāpabeidz līdz 2012. gada beigām.

Projekta īstenošanai Liepājas dome ir noslēgusi līgumu ar būvniecības uzņēmumu CBF SIA „Binders”, un tā ietvaros paredzēts rekonstruēt un izbūvēt Zirņu – Ganību maģistrālo ielu, rekonstruēt šķērsielas un Parka ielu, uzbūvēt jaunu savienojošo posmu Zemnieku ielai, kā arī rekonstruēt un izbūvēt jaunus krustojumus. Rekonstrukcijas un izbūves darbi tiek īstenoti kā KF darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.3. prioritātes „Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana” 3.3.1. pasākuma „Liela mēroga transporta infrastruktūras uzlabojumi un attīstība” 3.3.1.3. aktivitātes „Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros” projekts. Aktivitātes mērķis ir palielināt ostu caurlaides spēju un drošības līmeni, kā arī veicināt ostu attīstību un nodrošināt to funkcionalitāti. Projekta sākšanai Satiksmes ministrija veica avansa maksājumu 2,9 miljonu latu apmērā, kas nodrošināja sākotnējo finansējumu darbu uzsākšanai.

„Liepājā jau realizēti vairāki pilsētas ielu rekonstrukcijas projekti, kā arī pavasarī piešķirts ERAF finansējums aptuveni 7 miljonu latu apmērā jaunās tramvaja līnijas izbūvei un esošo sliežu posmu rekonstrukcijai,” skaidro satiksmes ministrs, paužot vēlmi tikties ar liepājniekiem un iepazīt viņu pieredzi infrastruktūras projektu īstenošanā.■

DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU APJOMU SALĪDZINĀJUMS 2003. – 2011. GADĀ (tūkst. t)

Pārvadājumu iedalījums	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011. / 2010. %
Kopējais pārvadājumu apjoms	48 355,3	51 058,0	54 860,7	48 649,2	52 164,0	56 060,9	53 681,2	49 165,2	59 385,9	20,8
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	2 329,3	2 428,2	2 633,3	2 317,8	2 000,0	1 687,2	1 300,8	1 262,9	1 192,8	-5,6
Starptautisko pārvadājumu apjoms	46 026,0	48 629,8	52 227,4	46 331,4	50 164,0	54 373,7	52 380,4	47 902,3	58 193,1	21,5
Eksporta kravu apjoms	991,1	1 089,4	1 049,1	815,0	997,2	1 410,3	1 177,4	1 706,9	1 937,2	13,5
Importa kravu apjoms	4 114,3	4 305,5	4 874,3	5 043,3	5 058,1	4 486,5	3 019,3	3 417,1	3 695,0	8,1
Kopējais tranzīta kravu apjoms	40 920,6	43 234,9	46 304,0	40 473,1	44 108,7	48 476,9	48 183,7	42 778,3	52 561,0	22,9
Tranzīta apjoms caur ostām	37 237,6	38 667,2	40 595,8	35 632,6	39 076,4	43 866,2	45 117,4	39 055,8	47 738,6	22,2
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	3 683,0	4 567,7	5 708,2	4 840,5	5 032,3	4 610,7	3 066,3	3 722,5	4 822,4	29,5

SM informācija

LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMS 2010. – 2011. GADĀ (TŪKST. T)

Osta	2010. gadā			2011. gadā			+/- % 2011./2010. gadu %
	nosūt.	saņēmts	kopā	nosūt.	saņēmts	kopā	
Rīga	27 332,0	3 143,6	30 475,6	29 804,9	4 248,7	34 053,6	2,5
Ventspils	23 280,6	1 535,4	24 816,0	26 189,9	2 261,8	28 451,7	-6,8
Liepāja	3 722,6	661,2	4 383,8	3 659,7	1 197,1	4 856,8	0,1
Salacgrīva	326,6	55,2	381,8	234,0	37,7	271,7	20,6
Mērsrags	398,3	4,5	402,8	431,6	3,6	435,2	2,3
Roja	43,8	8,1	51,9	52,1	7,6	59,7	134,8
Pāvilosta	0,0	2,8	2,8	0,0	2,2	2,2	0,0
Lielupe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Engure	0,0	0,2	0,2	0,0	0,23	0,23	100,0
Skulte	620,0	24,8	644,8	654,1	35,3	689,4	29,3
Mazās ostas kopā	1 388,7	95,6	1 484,3	1 371,8	86,6	1 458,4	20,3
Kopā visas ostas	55 723,9	5 435,8	61 159,7	61 028,3	7 792,6	68 820,9	-1,3

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LATVIJAS OSTĀS 2004. – 2011. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011./ 2010., %
Beramkravas	23 592,5	27 579,7	26 024,4	26 342,9	30 263,1	29 097,6	28 566,8	33 741,0	18,1
ķīmiskās beramkravas	5 967,3	6 503,8	5 105,1	5 187,4	4 708,2	3 055,5	3 765,0	4 552,8	20,9
ogles	13 387,8	15 343,1	14 609,3	14 580,6	18 321,5	19 230,0	15 298,0	20 252,7	32,4
koksnes šķelda	2 057,7	2 102,3	2 037,1	1 685,9	1 475,2	1 546,7	1 780,3	1 609,7	-9,6
Lejamkravas	23 068,1	22 236,4	23 895,8	25 658,8	24 202,2	24 602,0	21 228,6	23 133,4	9,0
jēlnafta	2 396,2	446,5	2 149,9	2 248,1	1 766,5	623,3	204,0	140,6	-31,1
naftas produkti	19 632,4	20 596,8	20 738,0	22 185,2	20 911,2	22 939,4	20 283,2	22 381,6	10,3
Ģenerāļkravas	10 739,7	10 225,8	9 576,4	10 432,7	9 179,5	8 280,5	11 364,5	11 946,5	5,1
konteineri	1 492,9	1 657,2	1 833,1	2 096,6	2 091,1	1 881,6	2 669,5	3 185,6	19,3
skaitis TEU	155 222	172 681	198 876	236 351	229 248	184 399	256 271	305 939	19,4
Roll on/Roll of	1 533,0	1 689,4	2 100,3	2 216,0	2 019,1	1 863,9	2 195,8	2 850,3	29,8
skaitis	88 770	99 661	122 518	155 780	151 376	157 949	168 210	195 132	16,0
koksne	6 381,7	5 694,6	4 610,2	4 857,0	3 699,0	3 443,8	5 415,5	4 785,2	-11,6
tūkst. m ³	7 693,7	6 810,9	5 348,5	5 509,4	4 163,2	3 878,3	6 154,9	5 580,7	-9,3
melnie metāli un to izstrādājumi	8699	771,2	724,7	753,0	533,8	577,7	525,6	381,3	-27,5
Kravas kopā	57 400,3	60 041,9	59 496,6	62 434,4	63 644,8	61 980,1	61 159,9	68 821,0	12,5

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS RĪGAS OSTĀ 2004. – 2011. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011./ 2010., %
Beramkravas	12 970,4	14 766,1	15 348,5	15 485,2	19 329,0	18 752,3	17 437,7	19 968,9	14,5
ķīmiskās beramkravas	1 491,3	1 365,5	1 359,5	1 933,2	1 944,2	1 936,2	1 371,6	1 713,6	24,9
ogles	9 444,4	10 713,7	10 667,8	10 470,0	13 776,2	13 956,7	11 548,8	13 496,9	16,9
koksnes šķelda	1 163,0	1 177,6	1 226,3	878,5	776,3	677,4	1 218,1	1 050,2	-13,8
Lejamkravas	4 478,4	3 458,9	4 933,1	4 823,0	5 425,2	6 566,7	6 584,9	7 575,7	15,0
naftas produkti	4 347,1	3 309,9	4 881,8	4 781,7	5 358,7	6 519,1	6 535,0	7 518,9	15,1
Ģenerālkravas	6 542,5	6 204,1	5 075,4	5 624,6	4 807,1	4 405,4	6 453,0	6 509,0	0,9
konteineri	1 451,8	1 613,9	1 614,8	1 875,4	1 912,9	1 864,8	2 651,2	3 154,9	19,0
skaitis TEU	152 166	168 978	176 826	211 840	210 953	182 980	254 475	302 973	19,1
Roll on/Roll of	481,8	637,1	302,1	508,9	650,0	611,6	690,8	556,3	-19,5
skaitis	39 303	50 445	55 365	82 896	96 585	108 927	111 129	109 097	-1,8
koksne	4 390,8	3 854,5	3 001,9	2 952,1	2 040,5	1 794,0	2 928,3	2 654,8	-9,3
tūkst. m ³	5 334,5	4 724,8	3 498,9	3 291,3	2 257,4	1 990,8	3 175,3	3 124,1	-1,6
melnie metāli un to izstrādājumi	98,2	16,8	36,6	87,9	19,3	30,4	67,0	28,2	-57,9
Kravas kopā	23 991,3	24 429,1	25 357,0	25 932,8	29 565,9	29 724,4	30 475,6	34 053,6	11,7

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS VENTSPILS OSTĀ 2004. – 2011. GADA (tūkst. t)

Kravu veidi	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011./ 2010., %
Beramkravas	9 210,4	10 691,7	8 596,5	8 510,7	8 594,3	7 806,3	8 747,3	10 949,8	25,2
ķīmiskās beramkravas	4 476,0	5 138,0	3 703,2	3 241,2	2 673,6	1 104,1	2 376,9	2 811,1	18,3
ogles	3 906,7	4 597,9	3 937,5	4 110,6	4 460,0	5 228,8	3 664,7	6 616,4	80,5
koksnes šķelda	430,4	497,0	467,3	403,2	343,3	508,2	201,5	136,9	-32,1
Lejamkravas	17 726,4	18 109,5	17 997,0	20 017,1	17 864,2	17 369,9	14 062,0	14 984,5	6,6
jēlnafta	2 184,2	244,1	1 949,1	2 051,7	1 492,1	454,1	80,1	38,2	-52,3
naftas produkti	14 689,6	16 853,2	15 111,8	16 836,7	15 029,6	16 050,3	13 366,0	14 458,4	8,2
Ģenerālkravas	868,5	1 061,8	2 468,7	2 509,5	2 111,1	1 464,0	2 006,7	2 517,4	25,4
konteineri	2,2	7,1	142,7	162,2	142,1	6,0	0,0	0,0	-100,0
skaitis TEU	292	559	14 241	16 846	14 068	380	0,0	0,0	-100,0
Roll on/Roll of	354,8	584,0	1 798,2	1 707,1	1 355,1	906,0	1 297,1	1 887,5	45,5
skaitis	19 236	27 117	67 153	72 884	54 173	33 905	47 751	67 504	41,4
koksne	395,4	359,0	408,7	459,6	377,6	431,5	625,8	478,7	-23,5
tūkst. m ³	471,4	422,4	480,8	540,4	443,9	507,8	733,1	556,9	-24,0
melnie metāli un to izstrādājumi	0,7	6,2	24,5	20,7	15,7	15,8	13,7	89,9	556,2
Kravas kopā	27 805,3	29 863,0	29 062,2	31 037,3	28 569,6	26 640,2	24 816,0	28 451,7	14,7

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LIEPĀJAS OSTĀ 2004. – 2011. GADĀ (tūkst. t)

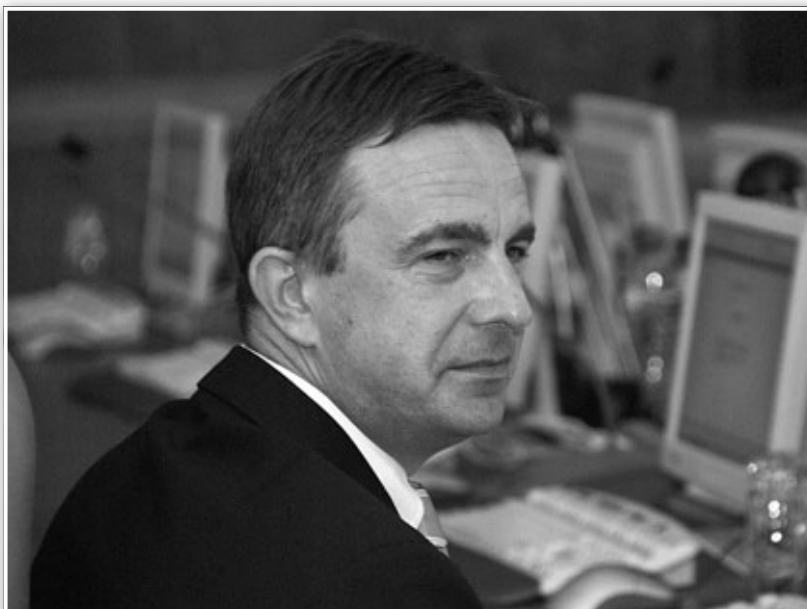
Kravu veidi	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011./ 2010., %
Beramkravas	1 129,6	1 651,4	1 652,3	1 880,5	1 854,3	2 001,2	1 905,9	2 399,6	25,9
labība un tās produkti	492,2	1 011,8	951,1	1 226,3	1 418,2	1 788,5	1 412,0	1 446,1	2,4
koksnes šķeida	286,8	228,8	160,2	127,2	25,1	53,8	73,5	192,7	162,2
Lejamkravas	863,3	668,0	965,7	818,7	912,8	658,2	565,5	558,2	-1,3
jēlnafta	212,0	202,4	200,8	196,4	274,4	169,2	123,9	102,4	-17,4
naftas produkti	595,7	433,7	744,4	566,8	522,9	370,0	382,2	404,3	5,8
Ģenerālkravas	2 481,2	2 189,0	1 382,7	1 339,5	1 420,5	1 721,9	1 912,3	1 615,4	-15,5
konteineri	38,9	36,2	75,6	59,0	36,1	10,8	18,2	30,7	68,7
skaitis TEU	2 764	3 144	7 809	7 665	4 227	1 039	1 796	2 966	65,1
Roll on/Roll of	696,4	468,3	0,0	0,0	14,0	346,3	207,9	406,6	95,6
skaitis	30 231	22 099	0	0	618	15 117	9 330	18 531	98,6
koksne	783,8	735,0	572,3	514,1	463,1	550,6	889,3	648,6	-27,1
tūkst. m ³	933,7	787,0	628,9	582,1	497,8	592,6	972,8	722,1	-25,8
melnie metāli un to izstrādājumi	769,0	748,2	662,9	644,4	498,8	531,5	444,6	263,2	-40,8
Kravas kopā	4 474,1	4 508,4	4 000,7	4 038,7	4 187,7	4 381,3	4 383,8	4 856,8	10,8

SM informācija

VAI IZVĒLĒSIMIES EIROPAS CEĻU?

Atšķirībā no iepriekšējiem satiksmes ministriem Aivis Ronis savas darbības pirmajās 100 dienās reāli sācis risināt ar loģistiku, transportu un tranzītu saistītos jautājumus un savās pirmajās darba dienās pēc stāšanās amatā ticis ar tranzīta biznesā iesaistītajām organizācijām, jo par savu svarīgāko uzdevumu uzskata sakārtot lietas, kas saistītas ar loģistiku, transportu un tranzītu. Tranzītā iesaistītie biznesa pārstāvji atzinuši, ka beidzot no tukšas runāšanas, ko piekopa iepriekšējie ministri un valdība, Ronis sācis lietas kārtot reāli. Ministram ir laiks plašāk paust savu viedokli sabiedrībai un aizstāvēt transporta un tranzīta pārstāvju intereses.

A. Ronis: „Daudzi nozares uzņēmumi ir strādājuši labi, piemēram, „Latvijas dzelzceļš”, bet dažos būs nepieciešams funkcionālais audits. Jāizvērtē, kā uzņēmumi strādājuši un vai tie nesuši naudu valsts budžetam. Neplānoju nozarē veikt amatpersonu nomaiņu kādu politisko ambīciju dēļ, un man nav arī tādu kabatas cilvēku, kurus noteikti vajadzētu ielikt *siltās vietās*. Tas, manuprāt, nebūtu korekti pret tiem ļaudīm, kas šajos uzņēmumos strādā. Uzņēmumu



Satiksmes ministrs Aivis Ronis.

valdēs es labprāt redzētu profesionālus ministrijas ierēdņus. Neviens cilvēks netiks vajāts viņa politiskās piederības vai pārliecības dēļ.

Eiropas Parlamenta deputāts Roberts Zīle: „Es Aivi Roni pazīstu kā pieredzējušu Latvijas diplomātu un ārlietu ekspertu. Viņa kā bezpartejiska kandidāta izvirzīšana satiksmes ministra amatam liecina par partiju bailēm no atbildības un pieņemto lēmumu sekām šajā nozarē, interešu grupu saasinātu cīņu un līdzīgām lietām. Vērtējot Aivja Roņa darbību, izšķirošais būs viņa izvēle saistībā ar nupat Eiropas Komisijas apstiprināto septiņu gadu programmu transporta jomā „Connecting Europe”. Ja satiksmes ministrs konsekventi strādās pie ES transporta komisāra Sīma Kallasa un arī manis atbalstītā „Rail Baltica” projekta, tad varēs teikt, ka pieredzējušā diplomāta izvēle ir par labu Rietumu jeb ES attīstības ceļam.”■

CENTRALIZĒTA OSTAS PĀRVALDĪŠANA NAV VAJADZĪGA

Zatlera reformu partijas pārstāve Sandra Sondore-Kukule iecerējusi vērienīgu Latvijas ostu reformu, kas nepieciešama, lai izskaustu korupciju un necaurspīdīgu lēmumu pieņemšanu. Reformas mērķis ir izveidot vienotu valsts pārvaldi Latvijas lielajām ostām. Vides ministrs Edmunds Sprūdzs arī uzskata, ka ir nepieciešamas izmaiņas ostu pārvaldēs, taču viņš nepiekrīt, ka būtu jāsamazina pašvaldības loma tajās. Pašreizējais modelis, kad, piemēram, Rīgas un Ventspils ostās ir četri pašvaldības un četri valsts pārstāvji, ir labi sabalansēts, jo katrā balsošanā vajadzīgas vismaz piecas balsis par vai pret, un tas liecina, ka nevar uzspiest valsts vai pašvaldības viedokli, kā arī iebalsot „vajadzīgo” lēmumu.

Satiksmes ministrs Aivis Ronis: „Latvijas ostās radikālas reformas netiks veiktas. Nesaskatu vajadzību veidot jaunu institūciju, kas valsts līmenī centralizēti pārvaldītu vai uzraudzītu ostas, jo jau tagad darbojas loģisks ostu uzraudzības mehānisms. Tāpēc valdība ir apņēmusies veikt nepieciešamās izmaiņas esošajā ostu pārraudzības modelī, lai padarītu caurspīdīgāku un atvērtāku ostu pārvalžu darbību. Lai valsts kopumā un katra osta atsevišķi nezaudētu konkurētspēju, ir jādromā, kā ostām saskaņoti risināt visus ikdienas operatīvos jautājumus, kas saistīti ar kravu īpašniekiem, loģistikas kompānijām, stividoriem un dzelzceļu, un šis tiešām ir viens no neatliekami risināmajiem jautājumiem.

Latvijas lielajās ostās ir balanss starp valsts pārstāvjiem, pašvaldību un privāto sektoru, par to liecina pieaugošie kravu apjomi ostās. Svarīgi izvairīties no tā, ka darbs ostu valdēs tiek politizēts jeb, pareizāk sakot, partejiskots.

2011. gadā, spītējot krīzei, visas Latvijas ostas ir palielinājušas kravu apgrozījumu, un arī „Latvijas dzelzceļš” sasniedzis rekordlielu kravu pārvadājumu apjomu. Izveidojusies situācija, ka ostu potenciāls ir lielāks nekā infrastruktūras jauda. Iepriekšējo gadu laikā uzsvars likts uz ostu attīstību, nepiedodami novārtā atstājot infrastruktūras sakārtošanu, tāpēc nākamajā Eiropas Savienības finanšu plānošana periodā mūsu uzdevums ir piesaistīt iespējami daudz līdzekļu ostu infrastruktūras modernizācijai un satiksmes infrastruktūras jaudu kāpināšanai.”

Rīgas ostas valdes priekšsēdētājs un pilsētas vicemērs Andris Ameriks: „Latvijas ostu attīstību traucē tās valdes locekļu partijas biedra kartes. Osta nav teātris, kur jāsēž, lai skatītos izrādi, ostās ir jāstrādā profesionāliem, nevis politiķiem. Diemžēl ir izveidojusies situācija, ka pozitīvu lēmumu pieņemšana daudziem ostu attīstības projektiem bez partiju atbalsta valdībā nebūtu iespējama. Labākais ostas darbības rādītājs ir pārkrauto kravu apjoms, kas Rīgas ostā 2011. gadā pārsniedzis trīsdesmit četrus miljonus tonnu, un šāds kravu apjoms pārspējis visu iepriekšējo gadu rekordus. Ja ostas rādītāji būtu slikti, ostas valdi vajadzētu nekavējoties mainīt, bet tagad šādai rīcībai nebūtu loģiska izskaidrojuma. Ārvalstu investori un pārstāvniecību speciālisti ir neizpratnē par ostu valdes locekļu biežo maiņu, tas viņiem liek šaubīties par ostas pieņemto lēmumu darbību ilgtermiņā, kas nenoliedzami negatīvi ietekmē ostas darbību un attīstību.”

Ventspils mērs Aivars Lembergs paziņojis, ka Ventspils brīvosta ir gatava spert pretsoļus ZRP valdes locekles Sondores-Kukules iecerētajai Latvijas ostu reformai.

Ventspils mērs un brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs: „Idejas par Latvijas ostu darba reformēšanu un šādi reformētāji parādās ik pa laikam, taču līdz šim vienmēr uzvarējis veselais saprāts. Šī brīža modelis, kad brīvostu valdēs ir četri pašvaldību un četri ministriju pārstāvji, ir veiksmīgs. Lēmuma pieņemšanai nepieciešamas piecas balsis, tātad, ja visi no valsts balso pret, lēmumu nevar pieņemt. Kas tad vēl ir vajadzīgs? Un ko nozīmē – lēmumu pieņemšanai jābūt caurspīdīgai? Brīvosta nav nūdistu pludmale vai modes skate, kur jāstaigā caurspīdīgā veļā. Tā ir komercstruktūra, kura dzīvo un strādā reālas konkurences apstākļos. Ministrijās ir visa nepieciešamā informācija par lēmumiem, bet tā nav jāzina cilvēkiem no ielas, vienalga, kādi viņiem ir uzvārdi.”

Liepājas domes priekšsēdētājs Uldis Sesks: „Šāds Zatlera reformu partijas biedru paziņojums ir kā pēkšņs zibens spēriens un izskatās pēc reformas tikai reformas pēc. Es vēl saprastu, ja par to runātu cilvēki, kuriem ir pieredze un ku-

ri šajā nozarē ir apēduši pudu sāls. Latvijas ostu vai speciālo ekonomisko zonu pārvaldes ir stabilas, un fakts, ka katru gadu ostās palielinās kravu apjomi, liecina par pareizu ostu attīstības virzienu. Protams, vienmēr var strādāt labāk vai savādāk, bet šis paziņojums par reformu nepieciešamību ir nepamatots. Vai Liepājai būtu izdevīgi, ja ostas vadība atrastos Rīgā un visi lēmumi par Liepājas ostu tiktu pieņemti galvaspilsētā? Tad mazie brāļi no Liepājas, Ventspils un citām Latvijas pilsētām brauktu pie šiem Rīgas kundziņiem un mēģinātu risināt kādus jautājumus. Bet Rīgas kundziņi teiktu – jūs tur no laukiem pagaidiet, jums pēdējiem tiks dots vārds! Šāds ostu pārvaldes modelis reģioniem nedotu iespēju attīstīties. Tas nav labs risinājums!

Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas valdē strādā trīs valsts amatpersonas: Finanšu ministrijas valsts sekretārs, Satiksmes ministrijas valsts sekretārs un Ekonomikas ministrijas valsts sekretāra vietnieks, kā arī Liepājas domes vadība un uzņēmēju pārstāvji. Ko vēl šajā valdē vajadzētu mainīt? Valsts amatpersonas skaidri redz, kā pieņemt lēmumus Liepājas ostā un uz ko tie ir virzīti. Lēmumi ir pārskatāmi un caurspīdīgi. Arī krīzes laikā Liepājas osta palielināja kravu apgrozījumu. Latvijas ostām ir pavisam cits neatliekami risināms jautājums: kā ciešāk sadarboties kravu piesaistē un sarunās ar potenciālajiem investoriem, arī kopīga piedalīšanās nozares izstādēs. Ar kādu degsmi Lietuvas amatpersonas prezentē savu Klaipēdas ostu! Gribētos, lai arī Latvijas amatpersonas ārzemju vizišu laikā vairāk reklamētu Latvijas ostu iespējas!"■

NAUDAS UN POLITIKAS JAUTĀJUMS

Daudzu dzelzceļa projektu tālāko attīstību pārsvarā nosaka politisko lēmumu pieņemšana un finansiālais atbalsts, atzīmēja Baltijas un Krievijas dzelzceļa kompāniju vadītāji, tiekoties preses konferencē, kas norisinājās biznesa foruma „Stratēģiskā partnerība 1520: Baltijas reģions” ietvaros.



LDZ prezidents Uģis Magonis.

VAS „Latvijas dzelzceļš” (LDZ) prezidents Uģis Magonis, atklājot tikšanos, norādīja, ka Rīgas foruma uzdevums ir kaut daļēji atbildēt uz jautājumu, kā savienot Austrumus, kur standarta sliežu platums ir 1520 mm, ar šaursliežu Rietumiem, kur standarts ir 1435 mm. Kādu ceļu izvēlēties: vai ir vērts pārveidot infrastruktūru, vai tomēr vienkāršāk būtu izmantot tehnoloģijas, kas atļauj ātri pāriet no viena sliežu ceļa uz otru?

Starp foruma galvenajiem tematiem bija arī pasažieru pārvadājumu modernizācija un kravas pārvadājumu tālākā attīstība.

AS „Krievijas dzelzceļi” (KDz) prezidents Vladimirs Jakuņins: „Eiropā, Krievijā un citās valstīs ļoti daudz tiek runāts par visu plānu harmonizāciju. Diemžēl, kā mēdz teikt Austrumos, lai cik arī atkārtotu „Halva, halva!”, mutē saldumu nejūt, un mēs esam nonākuši ļoti līdzīgā situācijā. Būtībā sliežu ceļa Maskava – Rīga modernizāciju var īstenot pusgada laikā, bet uzņēmumam nav tam nepieciešamo līdzekļu. Piedevām ļoti daudz atkarīgs no politiskiem lēmumiem. Esmu pilnīgi pārliecināts, ka sarežģītās ekonomiskās situācijas laikā investīcijas dzelzceļa infrastruktūrās ir visizdevīgākais naudas uzglabāšanas veids.”

U. Magonis: „Es gan gribētu teikt, ka pamatu pamatos viss atkarīgs no naudas. Neesmu pārliecināts, ka Krievija dzelzceļa kompānijai pašai ir tāda nauda, tāpēc svarīgs būs Krievijas valdības lēmums piešķirt vai nepiešķirt līdzekļus. Par šo jautājumu esmu runājis ar Krievijas transporta ministru Ļevitinu, un viņš deva cerību, ka jautājums varētu tikt lemts pozitīvi. Arī Latvijai modernizācija nav šķirama no investīciju jautājuma, un mūs var izglābt Eiropas fondi. Diemžēl, veidojot ES budžetu, izskan viedoklis, ka Latvija saņems mazāku ES fondu finansējumu.”



Baltijas transporta ministri paraksta deklarāciju par projekta „Rail Baltica” nepieciešamību.

„RAIL BALTICA” UZ BREMZĒM NAUDAS DĒĻ

Joprojām visvairāk apspriestais starptautiskais projekts ir „Rail Baltica”. To vēlas pieredzēt daudzi, diemžēl uz projekta realizāciju nāksies gaidīt ilgi. Igaunijas dzelzceļa kompānijas „Eesti Raudtee” valdes priekšsēdētājs Kaido Simmermans domā, ka to varētu realizēt pēc gadiem desmit, divdesmit. Un atkal jau lielais glābiņš varētu būt ES speciāli veidots fonds, kas nosegtu divas trešdaļas no visiem izdevumiem. Igaunijas dzelzceļa šefs atzīst, ka, iespējams, Igaunijai pat nebūs 600 miljonu eiro, lai varētu projektu līdzfinansēt.

Savukārt U. Magonis neslēpj, ka Latvijas prioritāte ir dzelzceļa elektrifikācija un jaunās paaudzes transporta līdzekļi. Un tikai pēc tam, ja pietiks naudas, nāks „Rail Baltica”. Magonis uzskata, ka ļoti, ļoti uzmanīgi jāskatās, vai, uzturot šo dzelzceļa līniju, kompānija necietīs zaudējumus.

Tikai AS „Lietuvos Geležinkeliai” (LG) direktors Stasis Dailidka atzīst, ka Lietuvai pagaidām nav problēmu ar projekta realizāciju – Lietuvas puse projekta attīstībā jau ieguldījusi 200 miljonus eiro. Bez tam tiek veikta sliežu rekonstrukcija līdz

UZZIŅAI

Eiropas Komisijas eksperts Džeimss Ponds atzinis, ka Baltijas valstis no Eiropas Savienības fondiem šaursliežu ātrgaitas dzelzceļa projekta „Rail Baltica” realizēšanai varēs saņemt līdzfinansējumu līdz pat 85% apjomā. Pēc Lielbritānijas konsultāciju kompānijas „Aecom Ltd.” aplēsēm, dzelzceļa projekts „Rail Baltica” Latvijā varētu izmaksāt 1,27 miljardus eiro (889 miljonus latu), bet visās trijās Baltijas valstīs kopā – 3,68 miljardus eiro (2,57 miljardus latu).



Moderni vilcieni ātrgaitas maģistrālēs savienos Skandināviju ar Centrāleiropu.



2011. gada 24. martā ārlietu ministrs Ģirts Valdis Kristovskis konferencē „Rail Baltica attīstība un biznesa iespējas”. Ministrs norādīja, ka „Rail Baltica” ir viens no svarīgākajiem projektiem reģiona sasniedzamības uzlabošanai – tas savienos Somiju, Baltijas valstis un Poliju ar Centrāleiropu. Latvija ir ieinteresēta, lai šis projekts tiktu sekmīgi īstenots.

pašai Lietuvas robežai. LG direktors norādīja, ka „Rail Baltica” projekts dod papildu iespējas Rietumu un Austrumu koridoru savienošanai.

Džeimss Ponds: „„Rail Baltica” uz tik dāsnu finansējumu var pretendēt, jo Eiropas Savienībā mainījušās prioritātes un tranzīta ceļi, kas „Rail Baltica” gadījumā savieno Baltijas valstis ar Adrijas jūras valstīm, ir atzīti par prioritāriem, tāpēc infrastruktūras būvniecības projektiem ES plāno piešķirt desmit miljardus eiro (7 miljardus latu). Priekšroka finansējuma piesaistē tiks dota projektiem, kas rada pievienoto vērtību ES, labāk savienojot ES valstis. „Rail Baltica” projektā dalībvalstis varēs pretendēt uz finansējumu detalizētai sliežu ceļu savietojamības izpētei, līnijas būvniecības darbiem, kas sāksies pirms 2020. gada, un tiks plānota arī tālākā „Rail Baltica” finansēšana līdz pat 2030. gadam. Nepiekrītu to ekspertu prognozēm, kuri uzskata, ka „Rail Baltica” projekts neatmaksāsies, jo ir pamatoti aprēķini, kas liecina, ka šis projekts var būt rentabls. Bet Baltijas valstīm un Polijai ir jāpieņem kopējs

politisks lēmums par šā projekta realizāciju, jo pretējā gadījumā „Rail Baltica” paredzēto naudu var arī zaudēt vispār.

VAI KOMPLIMENTI IZKAUSĒS LEDU?

Nekas nav svarīgāks par kravām, kas, spītējot dažādiem ekonomikas satricinājumiem un politiskajiem manevriem, tiek pārvadātas visdažādākajos virzienos. Kravas ir tās, par kurām cīnās visi šajā biznesā iesaistītie. Tomēr bez laba partnera te neiztikt. Dzelzceļa biznesā sadarbība ir svarīgāka nekā jebkurā citā nozarē. KDz prezidents Vladimirs Jakušins: „Ir neiespējami visu peļņu gūt, piemēram, Krievijas Federācijas teritorijā, lai citiem nekā netiktu. Pati dzīve liek dzelzceļniekiem būt ļoti konstruktīviem. Pieaugums Krievijas kravu pārvadājumos caur Latviju ir tieši atkarīgs no vispārējās ekonomiskās



situācijas. Tā, piemēram, konteinerkravu pārvadājumi caur Latviju ir iespaidīgi. Ja skatām visus kravu pārvadājumus kopumā, arī tie ir visnotaļ apmierinoši – ar četrus procentus pieaugumu. Nozares attīstības perspektīvas mēs saistām ar tranzītpārvadājumiem no Āzijas un Klusā okeāna reģiona valstīm, tādām kā Dienvidkoreja, Ķīna un Kazahstāna.”

Arī LDZ šefs U. Magonis godīgi atzīst, ka Latvijas un Krievijas dzelzceļi viens bez otra eksistēt nevar. „Nezinu vai tas ir labi, vai slikti, bet jāatzīst, ka tikai nedaudz mazāk par septiņdesmit procentiem no visām tranzīta kravām nāk tieši no Krievijas, tomēr neslēpšu, ka „Latvijas dzelzceļš”, dažādojot pārvadājumus, vēlētos attīstīt arī citus koridorus, un tam ir priekšnosacījumi, jo dzelzceļam ir virkne priekšrocību. Pirmkārt, sliežu ceļš ir divreiz īsāks nekā jūras ceļš. Otrkārt, dzelzceļš atbrīvo autoceļus no liekām kravām un sastrēgumiem. Piedevām ES direktīva paredz, ka, sākot no 2050. gada, piecdesmit procenti kravu no autoceļiem ir jāvirza uz dzelzceļu.”

ES ATBALSTS DZELZCEĻA PROJEKTIEM

Eiropas Komisija pieņēmusi lēmumu, kādus Eiropas nozīmes transporta projektus no ES jaunās programmas lielo infrastruktūras projektu finansēšanai varētu atbalstīt laikā no 2014. līdz 2020. gadam.

Kā informēja EK pārstāvniecības Latvijā preses un informācijas nodaļas vadītāja Sanita Jemberga, iepazīstinot sabiedrību ar jaunā budžeta projektu, EK kā vienu no jaunumiem izziņojusi programmu „Savienojot Eiropu” (*Connecting Europe Facility, CEF*).

UZZIŅAI

Finansējuma paredzamais apjoms ir 50 miljardi eiro (34,9 miljardi latu) – 40 miljardi eiro (27,96 miljardi latu) CEF programmā un 10 miljardi eiro (7 miljardi latu) rezervēti no Kohēzijas fonda transporta projektiem. Lauvas tiesa – 31,6 miljardi eiro (22 miljardi latu) – paredzēti transporta projektiem, 9,1 miljards projektiem enerģētikā un tāpat 9,1 miljards investīcijām informāciju tehnoloģijās. Šī programma ir budžeta paketes daļa, par ko pēdējais vārds sakāms ES dalībvalstu valdībām un Eiropas Parlamentam.

Finansēšanas periodā no 2014. līdz 2020. gadam par prioritāru atzīta arī NVS valstu platuma dzelzceļa līnija no Ventspils caur Rēzekni līdz Krievijas robežai. Šis projekts gan uz tik dāsnu līdzfinansējumu nevar cerēt, jo tas būs sliežu modernizācijas projekts.

LDz tagad vairs nav aktuāli vairāki projekti, kas tādi bija, kad Satiksmes ministriju vadīja Ainārs Šlesers. Nu par prioritāti kļuvuši daži citi daudzmiljonu projekti, kuriem varētu pie-

sastīt arī ES naudu. Aktualitāti zaudējis projekts par dzelzceļa līnijas izbūvi no lidostas uz Rīgas centru. Šā projekta izpēte joprojām turpinās, tomēr, kā atzīst Uģis Magonis, tas nav prioritārs un tuvākajā laikā netiks realizēts kaut vai finanšu trūkuma dēļ. Tāpat viņš apšaubā Šlesera laikā atbalstīto Daugavas kreisā krasta apbūves projektu, kas paredzēja Krievu salas attīstību un jaunu termināļu celtniecību ostas vajadzībām, kura ietvaros bija plānots izbūvēt arī jaunu dzelzceļa līniju Daugavas kreisajā krastā. Iecerētā ogļu pārkraušanas termināļu pārcelšana no Daugavas labā krasta uz kreiso, atslogojot pilsētas centru, šobrīd, šķiet, ir apstājusies.

NE VIENMĒR PEĻŅA IZSAKA VISU

U. Magonis ir gandarīts, ka LDz joprojām strādā ar peļņu. Vienu gadu tā ir lielāka, citu, atspoguļojot ekonomisko situāciju pasaulē, mazāka, bet vienmēr paliek jautājums, kāda ir dzelzceļa patiesā sūtība.

U. Magonis: „Vai tiešām dzelzceļa pamatuzdevums ir strādāt ar peļņu? Vai varbūt tomēr strādāt efektīvi, iespējami kvalitatīvāk, tai pašā laikā klientiem piedāvājot pietiekami lētus pakalpojumus? Nenoliedzami, peļņa ir vajadzīga, lai nodrošinātu investīcijas jauniem projektiem, bet, ja runājam par lielu peļņu, tad dzelzceļam jākļūst krietni dārgākam, ko var panākt, ceļot tarifus, bet tad jāizvērtē, vai tas dos gaidīto rezultātu. Apzināties, ka jāinvestē infrastruktūrā, bet saprotam arī, ka kravas nāks tikai tad, ja infrastruktūras pakalpojumi būs pietiekami lēti. Valsts mums nespēj palīdzēt. Labajos laikos, kad nauda bija, to nedarīja, jo tāda bija valsts politika, tagad naudas nav un ar visu jātiek galā pašiem. Kopumā nodokļos concerns LDz samaksā aptuveni septiņdesmit miljonus latu gadā. Mūsu galvenā funkcija ir infrastruktūras uzturēšana un modernizēšana, un mūsu pienākums ir nodrošināt, lai

UZZIŅAI

Regulators LDz maksimālo peļņu noteicis 8% apmērā, ko LDz līdz šim vēl nav sasniedzis.

tā būtu pietiekami efektīva, iespējami lētāka, bet reizē arī moderna, kvalitatīva, caurlaidīga. Svarīgs ir arī pasažieru serviss – arī tur vajadzīga kvalitatīva infrastruktūra, peroni, stacijas.

Vēl neatliekams darbs ir ritošā sastāva atjaunošana, un peļņa ir vajadzīga, lai to nodrošinātu. No padomju laikiem mantojumā palikuši vagoni, kuru izmantošana nav īpaši efektīva. Arī konteinerpārvadājumiem trūkst platformu, gribētos tās nopirkt iespējami vairāk. Esam jau iepirkuši lielas kubatūras slēgtos vagonus, kuru mums pietrūkst, tāpat vagonus graudu transportēšanai, kuros var pārvadāt arī cementu un citas beramkravas. Bet platformu mums pietrūkst katastrofāli.”

PROJEKTI NEGAIDA

U. Magonis: „Runājot par aktuālajiem lielajiem projektiem, ir jāpabeidz esošie – signalizācijas pirmā un otrā kārtā, kā arī sakarsušo buksu atklāšanas sistēmas modernizācija. Tie ir projekti, kas iesākti iepriekšējā budžeta periodā un bija jāpabeidz 2007. – 2008. gadā, taču tehnisku iemeslu dēļ nedaudz aizkavējušies. 2011. gadā tie noteikti jāpabeidz.

Viens no prioritārajiem un ļoti nopietnajiem projektiem ir otra sliežu ceļa izbūve no Krustpils līdz Skrīveriem, par kura realizāciju 2010. gadā noslēdzām līgumu.

Kundziņsala turpinās attīstīties kā osta, un nākotnē tā būs ļoti spēcīga Rīgas ostas daļa no loģistikas viedokļa. Tur ir daudz paveikts, vairāk tieši no ostas puses. Mums jānodrošina pievedceļš, bet osta pati ir apņēmusies uzbūvēt tiltu pāri Sarkandaugavas satekai. Mēs esam gatavi strādāt, lai tur būtu laba caurlaides spēja.

Runājot par kreiso krastu, jautājums šobrīd ir problemātisks. Krievu salas terminālis domāts biznesa pārcelšanai no labā krasta uz kreiso, tomēr pašlaik neizskatās, ka labā krasta kompānijas ir gatavas pārcelties uz kreiso krastu, jo tām ir labi tur, kur ir iestrādes, un no centra neviens ārā nedzen. Jebkura pārcelšanās prasa līdzekļus, un modernais terminālis, kas tiktu uzbūvēts, papildus prasītu milzīgu naudu, līdz ar to ir jautājums, kā to naudu atpelnīt un kāpēc ieguldīt tur, ja var neieguldīt. Esmu piesardzīgs un domāju, ka šis



projekts vēl ilgi netiks realizēts, un tā nauda, kas no ES fondiem paredzēta gan ostai, gan dzelzceļam, varētu tikt novirzīta citiem mērķiem.

Vispār projektu mums ir daudz. Viens no tiem, ko mēs visvairāk vēlētos realizēt, ir dzelzceļa elektrifikācija, bet nevar teikt, ka tas ir projekts numur viens. Jāpadošā, vai, ieguldot milzu naudu, kuras apmērus mēs tikai nosacīti nojausām, paredzamā nākotnē varēsim to atpelnīt. Vai nebūs tā, ka, ieguldot naudu elektrifikācijā, mēs dabūsim labu un ērtu infrastruktūru, bet tajā pašā laikā kravu būs mazāk, līdz ar to infrastruktūra kļūs dārgāka. ES finansējuma tur nepietiks, jo lēšām, ka elektrifikācijas projektam būtu nepieciešami vismaz



600 miljoni latu. Satiksmes ministrija veikusi pētījumu, un varianti ir dažādi: attīstīt esošo līdzstrāvas tīklu vai pāriet uz maiņstrāvu.

Ir arī tāds GSMA projekts – sakaru un informācijas apmaiņas un kravas pārvadājumu kontroles sistēma, kura ir oficiāli atzīta Eiropā un ko aktīvi ievieš lietuvieši. Tas izmaksātu

aptuveni 70 miljonus latu. Projekta būtība ir pastāvīgi nodrošināt informāciju, piemēram, par to, ko kura lokomotīve dara. Būtībā arī attālināti varēs vadīt lokomotīvi un precīzi sekot visiem procesiem, kas notiek ap to.

Tāpat grandiozs projekts, attiecībā uz kuru arī vēl nezinām, pa kuru ceļu iet, ir „Rail Baltica”. To varētu papildināt ātrgaitas vilciens Rīga – Maskava, kas tiktu iezīmēts kā transporta koridors starp ES un Krieviju. Tā būtu liela pasažieru plūsma, kas daudz efektīvāk noslogotu arī „Rail Baltica”. Svarīgi ir saprast, no kurienes dabūsim naudu gan „Rail Baltica”, gan Rīgas – Maskavas ātrvilciena projektam. Tie ir augstākā politiskā līmeņa projekti, nopietni valsts biznesa projekti. Ja tie tiks realizēti, tās būs milzīgas investīcijas Latvijas ekonomikā, kas investoriem signalizēs, ka šeit ir droša vide.”

SVARĪGS ATBALSTS VISAUGSTĀKAJĀ LĪMENĪ

U. Magonis: „Ļoti nozīmīgas ostām un arī LDz ir NATO kravas, protams, arī visas citas tranzītkravas. Lai arī konkurenti lietuvieši un igauņi nesnauž, tomēr šo kravu pārvadāšanā mēs esam viņiem priekšā. Liela nozīme ir tam, ka valdība – ne tikai Satiksmes, bet arī Ārlietu un Aizsardzības ministrijas – aktīvi strādā un labi apzinās šādu starptautisku projektu nozīmīgumu. Mēs

nenodrošinām visu dzelzceļa ķēdi, bet atbildam tikai par Latvijas teritoriju, par tarifu un darba organizāciju. Kopīgās transportēšanas izmaksas veido arī Krievijas un Kazahstānas tarifi, un šajā līmenī, protams, jāstrādā mūsu valdības pārstāvjiem.

Krievija veido transporta koridoru caur Latviju, un iecere organizēt ātrgaitas vilciena satiksmi starp Rīgu un Maskavu saņēmusi Krievijas prezidenta Dmitrija Medvedeva atbalstu, kurš turklāt līcis darīt visu iespējamo, lai šo maršrutu varētu atklāt līdz 2018. gadam. Galvenais ir tas, ka ar atbalstu Krievijas visaugstākajā līmenī tiek veidots jauns transporta koridors. Vēl pavisam nesen Krievijas dzelzceļu attīstības ģenerālplānā laika posmam līdz 2030. gadam Baltijas vietā bija balts plankums, kas nozīmēja, ka biznesam ar mums ir epizodisks raksturs, ilgākā perspektīvā tas netika izskatīts. Tagad situācija ir radikāli mainījusies mūsu labā. Ir dots skaidrs signāls: Rīgā var ieguldīt naudu, uz ostām var sūtīt kravas, jo šim virzienam ir perspektīva, un tagad Krievija no tā neatteiksies! Latvija uz šo projektu raugās plašāk, aptverot gan pasažieru, gan arī kravu pārvadājumus. Projekta finansēšanai iespējams piesaistīt Eiropu, kas ir ieinteresēta ciešā sadarbībā ar Krieviju.

Runājot par kravas satiksmi – mums būs pietiekami kvalitatīva infrastruktūra, arī moderna, ar labu darba organizāciju. Esmu pārliecināts, ka pēc pieciem gadiem dzelzceļš kļūs daudz modernāks, un ceru, ka arī domāšana būs mainījusies. Domāšana šobrīd ir tāda – mēs esam „Latvijas dzelzceļš”, tātad tie varenie, kam vienmēr taisnība, pat ja tā nav. Es gribētu, lai mēs esam atvērtāki, vairāk domātu komerciāli un apzinātos, ka klients ir mūsu bagātība.”■

LEDUS NAV OSTINIEKU DRAUGS

2011. gada februāris.

Ledus biezums jūrā ir no 35 līdz 70 centimetriem. Lielie konteineru kuģi un pasažieru kuģi paši spēj cīnīties ar ledus apstākļiem Rīgas jūras līcī, savukārt mazajiem kuģiem, kuriem nav ledus klases, radušās nopietnas problēmas. Lai nepalielinātos līcī iestrēgušo kuģu skaits, Satiksmes ministrija uzdevusi Latvijas Jūras administrācijai un Krasta apsardzes dienestam vēl papildus brīdināt kuģu kapteiņus par apgrūtinātām kuģošanas iespējām un aicināt neplānot ienākšanu Rīgas jūras līcī. Tāpat stingrāk jākontrolē, kā tiek ievēroti Rīgas brīvostas kapteiņa izdotie noteikumi par kuģošanu ziemas navigācijas apstākļos: ledus navigācijas laikā Rīgas jūras līcī nedrīkst atrasties kuģi, kuru jauda ir mazāka par 1600 kilovatiem un kuri neatbilst ledus klasei 1C.

Kā jau gadījumos, kad notiek kas ārkārtējs, situācijas risināšanā iesaistījusies arī Satiksmes ministrija. Statistika liecina, ka ārkārtas apstākļi Rīgas jūras līcī atkārtojas ik pēc pieciem sešiem gadiem, tad nāk mierīgas ziemas, kad ierēdņi var nesespringt un mierīgi gulēt. Šajā ziņā 2011. gads nebija pieskaitāms mierīgajiem.

SITUĀCIJA LATVIJAS OSTĀS

Biezais ledus ietekmē Rīgas brīvostas darbību, tomēr, lai gan satiksme ir apgrūtināta, ostā darbs turpinās. Rīgas brīvostas velkoņi un ledlauzis „Varma” strādā no jūras vārtiem līdz pieņemšanas bojai. Ledlauzis „Varma” strādā visu diennakti, vajadzības gadījumā tiek izmantoti arī abi velkoņi. Ik dienas Rīgas brīvosta apkalpo 10 līdz 15 kuģus un ar nepacietību gaida rietumu vēju, kas atnesīs siltāku ūdeni.

Ventspils ostas sabiedrisko attiecību vadītāja Inga Ieviņa atzina, ka Ventspils ostai biežais ledus problēmas nav sagādājis un osta darbojas kā ierasts, jo Ventspils atšķirībā no Rīgas ir neaizsalstoša osta.

Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs pastāstīja, ka arī Liepājas ostas darbība ledus dēļ nav ierobežota. Pēc viņa teiktā, Liepājā ledu lauž un kuģu ceļus no ledus atbrīvo velkoņi, turklāt atšķirībā no Rīgas jūra ārpus Liepājas ostas vārtiem neaizsalst.

Skultes ostas kapteinis Kristaps Židenš informēja, ka ar kuģu ienākšanu ostā un izešanu no pašas ostas problēmu nav, savukārt ceļš no Irbes šauruma līdz Skultes ostai kuģiem ir tikpat grūti mērojams kā līdz Rīgai vai jebkurai Rīgas jūras līča ostai. Skultes osta ar vienu no ostā strādājošajām stividorkom-



2011. gada janvāris Rīgas jūras līcī.

pānijām ir parakstījusi līgumu par ledlauža nomu turpmākajām aptuveni četrām nedēļām. Pēc ostas kapteiņa teiktā, ar ledlauža palīdzību būs iespējams nodrošināt kuģu nokļūšanu no Irbes šauruma līdz Skultes ostai.

Mērsraga ostas kapteinis Aivars Ušackis pastāstīja, ka biezā ledus kārtā ietekmē arī Mērsraga ostas darbību. Osta pati saviem spēkiem netiek galā, tādēļ piesaistījusi palīgā robežsardzes kuģi.

Salacgrīvas osta ir aizsalusi un nevar pieņemt kuģus. Ostā pastāstīja, ka iepriekš Salacgrīva ir piesaistījusi ledlaužus, bet tas ostai nav bijis izdevīgi.

NEPIECIEŠAMI POLITISKI LĒMUMI

Satiksmes ministrija uzdeva Krasta apsardzes dienestam aptaujāt kuģus par degvielas rezervēm un nepieciešamajām piegādēm, kā arī vajadzības gadījumā, lai nodrošinātu enerģijas un siltuma padevi uz kuģiem, ar Valsts robežsardzes un Rīgas brīvostas rīcībā esošajiem velkoņiem nogādāt kuģiem dzeramo ūdeni, pārtiku vai dīzeļdegvielu palīgdzinēju darbībai.

Ārkārtas pasākumi netika plānoti, jo nepastāvēja un netika prognozēts apdraudējums cilvēku veselībai vai apkārtējai videi. Savukārt nepieciešamības gadījumā Nacionālo bruņoto spēku rīcībā esošais helikopters bija gatavs veikt cilvēku evakuāciju no kuģiem.

Vienlaikus tika apzināta informācija par citās ostās esošiem brīviem un pieejamiem ledlaužiem, taču iespējas tos piesaistīt ir ļoti ierobežotas, jo laika apstākļi ir nelabvēlīgi visām Baltijas jūras reģiona ostām.

Cilvēkiem raksturīgi meklēt vainīgos. Arī smagajā Rīgas jūras līča kuģošanas situācijā grēkāzis tika atrasts – vainīga ir Rīgas brīvostas pārvalde.

Satiksmes ministrija aizrādīja, ka Rīgas brīvoostas pārvalde nav ņēmusi vērā meteorologu brīdinājumus un savlaicīgi izvērtējusi riskus, un pieteica, ka brīvoostas pārvaldei jāizanalizē līdzšinējā darbība un savas kompetences ietvaros jāizdara viss nepieciešamais, lai turpmāk nodrošinātu atbilstošus kuģošanas apstākļus un līdzīgas situācijas neatkārtotos, jo šādi notikumi nelabvēlīgi ietekmē Latvijas kā tranzīta valsts tēlu.

Rīgas brīvoostas pārvaldes darbinieki sanāksmē gan aizrādīja, ka kuģošanas apstākļi ir apgrūtināti biežās ledus segas dēļ, kas izveidojusies lielā aukstuma un bezvēja rezultātā.

Rīgas brīvoostas Stratēģiskās plānošanas un projektu vadīšanas departamenta direktors Vladimirs Makarovs: „Ieguvēja nav arī Rīgas brīvosta, kurā ienāk mazāk kuģu, līdz ar to samazinās saņemtā kuģu nodeva, nemaz nerunājot par starptautisku neslavu – ar vārdu jebkuru politiķi var nosist, nemaz nerunājot par biznesu. Tie kuģi, kas no ledus jau atbrīvoti vai tagad jau brīdināti, dodas uz citām ostām. Jādomā, kā izķepuroties, jo uzticība būs nepieciešama arī nākotnē.”

UZZIŅAI

Pēdējā tik barga ziema, kad Rīgas jūras līcī biežas un neizbraucamas ledus segas dēļ daļa kravas kuģu bija spiesti uz laiku pārtraukt uzņemto kursu, bija pirms astoņiem gadiem – 2003. gadā. 2011. gada 22. februārī līcī bija iesaluši 34 kuģi, daži no tiem jau kopš 13. februāra.

Rīgas brīvoostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: „Līcī iesaluši ziemas apstākļiem nepiemēroti vai nesagatavoti kuģi, un tā ir kuģu īpašnieku vaina. Es gan nedomāju, ka šīs situācijas dēļ Rīgas osta zaudēs konkurences cīņā, jo arī tuvāko kaimiņvalstu ostās ledus situācijas dēļ apkalpo

aptuveni tādu pašu kuģu skaitu kā Rīgā.”

Arī uzņēmēji pārmeta ostai neprofesionālu vienīgā ledlauža „Varma” darba organizēšanu. Stividori uzskata, ka situācija apdraud Rīgas brīvoostas konkurētspēju un liek kravas novirzīt uz citām ostām.

OSTA VĒLAS SADALĪT ATBILDĪBU

Savukārt osta noraidīja pārmetumus un uzsvēra, ka tiek darīts viss iespējamais, lai kuģiem palīdzētu nokļūt līdz Rīgai. Sakarā ar ilgstošo salu un biezo ledu, kas izveidojies Rīgas jūras līcī, būtiski traucēta kuģošana publiskajos ūdeņos, kas būtiski ietekmē arī Rīgas brīvoostā strādājošo uzņēmumu darbību, tāpēc osta lūdz valdības palīdzību.

Rīgas brīvoostas speciālisti norādīja, ka likums uzliek par pienākumu Rīgas brīvoostas pārvaldei nodrošināt ziemas navigāciju ostas teritorijā, bet starptautiskajā kuģošanas praksē pieņemts, ka publiskajos ūdeņos ledus laušanas darbus ārkārtas situācijās uzņemas valsts.

Rīgas brīvoostas paziņojumā teikts: „Rīgas brīvoostas pārvalde lūdz Latvijas valdību, īpaši Satiksmes ministriju, uzņemties atbildību krīzes situācijas risināšanā

starpvalstu līmenī un cer, ka valdības līmenī tiks pieņemti attiecīgi lēmumi, lai turpmāk šādas krīzes situācijas Rīgas jūras līcī neietekmētu ostā strādājošo uzņēmumu darbību.”

Lai nodrošinātu Rīgas ostas darbu, ledlauzis „Varma” un visi Rīgas brīvostai piederošie velkoņi strādāja diennakts režīmā, jo Rīgas jūras līcī pārklājušais ledus lauks apturējis visus kuģus, kas bija uz ceļā uz Rīgu.

Ledlauža „Varma” kapteinis Edgars Ūķis: „Ziema kuģošanai Rīgas jūras līcī radījusi īpaši sarežģītus apstākļus, jo ilgstošā aukstuma un bezvēja apstākļos pat tikko uzlauzts ledus pēc neilga laika tūlīt atkal sasilst, līdz ar to ledlauzim, lai no ledus atbrīvotu pēc iespējas vairāk iesaļušo kuģu, jāstrādā ar dubultu intensitāti. Situāciju ievērojami uzlabotu stiprāks vējš, kas varētu ledu iekustināt. Lielā daļā gadījumu pie vainas kuģu iesaļšanai ledū ir kravu pārvadājumiem nepārdomāti

izvēlēti transporta līdzekļi, kas nemaz nav piemēroti kuģošanai ziemas apstākļos un neatbilst ostas kapteiņa izdotajam rīkojumam par ledus navigāciju Rīgas ostā. Kuģiem, kuru dzinēju jauda un kuģa korpuss ir piemērots kuģošanai ziemas apstākļos, ledus Rīgas līcī būtiski netraucē.”

V. Makarovs: „Protams, privātās kuģošanas kompānijas domā, kā paātrināt savu kuģu apkalpošanu, tāpēc arī sūdzas, un, ja kāda krava atrod citu piegādes ceļu, tur arī neko nevar darīt. Mums nav sev ko pārnest, jo visi ostas dienesti strādā iespēju robežās, vainojami nelabvēlīgie laika apstākļi, jo jau trešo nedēļu turas bezvējš. Mēs nevaram atļauties uzturēt vēl vienu ledlauzi, kura izmaksas gadā sasniedz miljonu latu. Šādi laika apstākļi nav bijuši kopš 2003. gada.

Stividorkompāniju asociācija, kas gandrīz vienmēr ir neapmierināta ar Rīgas brīvostas darbību, uzskatīja, ka vajadzētu pieaicināt ekspertu



Pāri saviem spēkiem strādā Rīgas ostas ledlauzis „Varma”.

UZZIŅAI

Neskatoties uz kritisko situāciju Latvijas ūdeņos, Rīgas brīvosta turpina darbu: dienā vidēji tiek apkalpoti vairāk nekā desmit kuģi. „Tallink” prāmju satiksmē kavējumu nav – kuģi pienāk un atiet atbilstoši grafikam. Kopumā brīvostā kopš ledus krīzes sākuma 17. februārī apkalpoti 79 kuģi – ienācis 31, izgājuši 36, bet pārtauvoti 12. Rīgas brīvostas ledlauzis „Varma” no ledus navigācijas sākuma līdz 22. februārim no ledus gūsta atbrīvojis 116 kuģus. Kuģi tiek apkalpoti noteiktā secībā, priekšroku dodot tiem, kam beidzas degvielas rezerves, citu prioritāšu nav.



Rīgas ostas kapteinis Eduards Delvers.

no Skandināvijas, kas varētu palīdzēt brīvostas kaptein dienestam koordinēt darbu. Velkoņu pakalpojumu uzņēmums „PKL flote”, kuram jau izsenis bijis konflikts saistībā ar darbību Rīgas ostā, savos spriedumos bija kategorisks: *ledus krīzi* Rīgas jūras līcī radījuši nevis dabas apstākļi, bet gan Rīgas brīvostas neprasme organizēt kuģu nokļūšanu ostā un nepilnīgi sniegtas ziņas starptautiskajos kuģošanas informācijas kanālos.

Kāpēc „Varma” vairāk nekā nedēļu ledus laušanas vietā darbojās kā velkonis, pa vienam velkot kuģus uz ostu, nevis izlaužot ceļu līdz Kolkai un uzreiz atvedot visus kuģus līdz Rīgai? Varbūt tāpēc, ka Rīgas ostā nepietiek velkoņu? Vai varbūt tāpēc, ka šī panika tiks izmantota, lai censtos saņemt līdzekļus no valsts jaunu, izdevīgu pirkumu veikšanai?

KO STĀSTA KAPTEINIS?

Rīgas brīvostas kapteinis Eduards Delvers: „2011. gada ziemā situācija nebija viegla. Uz Rīgas ostu nāca kuģi, kuriem nebija ledus klases, un arī tie bija jāieved ostā. Paldies jāsaka „Tallink” prāmjiem, kuri man kā ostas kapteinim pat ļoti palīdzēja, jo veica tādas kā izlūkdienesta funkcijas. Ja no rīta jāizved kuģis no ostas, īsti nevar būt pārliecināts, vai tas izskries pa Daugavgrīvas vadlīniju ārā, vai nespēs to izdarīt. Tad vispirms laidu pasažieru prāmi, kuram ir trīsdesmit pieci tūkstoši *zirgu* atšķirībā no balkeriem, kuriem ir desmit tūkstoši, un konteinerkuģiem, kuriem ir līdz piecpadsmit tūkstošiem. Ļāvu ieskrieties un vēroju, kā tas ar ledu tiek galā. Ja pie ostas vārtiem kuģa ātrums no piecpadsmit mezgliem nokrita līdz trim, skaidrs, ka situācija ir pārāk sarežģīta, lai izlaistu citus kuģus no ostas. Jāpagaida! Nedrīkst paļauties tikai uz to, kas redzams ar neapbruņotu aci, jo tā ne vienmēr var novērtēt situācijas nopietnību. Daudzi bija neapmierināti ar ledlauža darbu, bet es varu teikt, ka „Varma” strādāja savu iespēju robežās. Ledlauzim jau ir gandrīz četrdesmit četri gadi, un ne vienmēr tas turas pie labas veselības, iznāk arī šad tad paslimot. Pateicoties AIS sistēmai, visi kuģotāji, aģenti un stividori, kas vien to vēlējas, varēja pārliecināties, ka „Varma” dīkā nestāv, tāpēc ap-

galvojumi, ka ledlauzis neko nedara, ir ne vien absurdi, bet arī dokumentāri atspēkojami.

Vēl ir kāda problēma vai pat ačgārnība, ko vajadzētu labot. Kad izveidoja Latvijas Jūras administrāciju, Latvijas trim lielajām ostām iedalīja katrai savu atbildības rajonu, un Rīgai tika rajons, kas sākas no Miķeļbākas vadlīnijas Irbes šaurumā un beidzas Rīgas ostā. Tās ir simt desmit jūdzes, ko bargas ziemas apstākļos pārvarēt nav viegli. Daudzi mūs mēģina salīdzināt ar Zviedriju vai Somiju, kur arī ziemā esot tikpat smagi laika apstākļi. Patiesībā mūs nevar salīdzināt, jo tur strādā pavisam cits daudzums ledlaužu. Ik pēc trim jūdzēm stafeti no viena ledlauža pārņem nākamais, un tā kuģi tiek vesti uz ostu un ārā no tās. Mums tā nav! Vispirms mūsu vienīgais ledlauzis tiek galā ar straujumu sanestajiem ledus sablīvējumiem pie ostas vārtiem. Kuģi, kas nāk uz ostu, ir vidēji četrdesmit metru plati, tie bieži ved tā saucamās bīstamās kravas, tāpēc būtu pārāk liels risks novirzīties no kursa. Jokus dzīt nevar! Kad ledlauzis tikko ticis galā ar ostas vārtiem, tam jāskrien uz Kolku, kur veidojas ledus sablīvējumi, tāpēc parasti kuģi iestrēgst starp Roju un Mērsragu.

Iet gadi, bet valsts līmenī jautājums netiek risināts. Loģiski būtu, ja osta atbildētu par savu teritoriju, bet ceļš līdz Baltijas jūrai būtu nodots valsts pārziņā. Tad Satiksmes ministrija varētu lemt – iegādāties jaunu ledlauzi vai arī vajadzības gadījumā noīrēt. Viens gan ir skaidrs – noteikumi, ar kādiem velkoņu īpašnieks būtu gatavs tos izīrēt, nav draudzīgi tiem, kam velkonis būs nepieciešams. Piemēram, Murmanskas osta ir mieru ledlauzi izīrēt, bet tā tūlīt izvirza savas prasības: līgums par ledlauža īri jāparaksta vasarā, ledlauzi izīrēt var ne mazāk kā uz trim mēnešiem, jāapmaksā degviela pārbraucienam un apkurei, kā arī apkalpes izmaksas pat tad, ja ledus situācija nav iestājusies. Kopsummā ledlauža īre diennaktī izmaksā vidēji sešdesmit tūkstošus eiro.

„PKL” klaigāja, ka mēs neprotam strādāt, bet, lūk, viņi ved kuģus uz Skultes ostu. Bļefs! Kad uzpūta austrumu vējiņš un padzenāja ledu, tad „PKL” velkoņi, izmantojot situāciju, dažus kuģus arī aizveda uz Skulti. Bet citā laikā tāpat neko izdarīt nespēja. Piemēram, viens „Volgas” tipa kuģis, kas veda tehnisko sāli, nepaklausīja ieteikumam un brīdinājumam nenākt līcī un kārtīgi iekūlās! Laikam paļāvās uz „PKL” velkoņa solījumu palīdzēt, bet tas kuģi pveda nedaudz uz Igaunijas pusi un pameta, kur tas iesala uz veselu mēnesi. Rezultātā „Varmai” nācās kuģi vienu vilkt uz ostu. Līcī tādu *nelaimes putnu* bez ledus klašes nebija mazums! Šlagbauma jau jūrā nav... Velkoņi nopietnā ledus situācijā nav glābiņš, ja pat Krievijas atomledlauzis „Vaigač”, kas solījās vest četru kuģu karavānu, nespēja to realizēt, jo kuģi pa ledus putru nespēja tam sekot.

Godīgi varu teikt, ka mēs reizēm izdarām pat vairāk, nekā varam.”■

Anita Freiberga

LJG 2011

IEVIEŠ ELEKTRONISKO DATU APRITES SISTĒMU

Kopš 2011. gada 1. augusta Rīgas brīvdostas pārvalde ir sākusi darbu elektroniskajā datu aprites sistēmā. Dokumentu digitalizācija, klasifikācija, pierakstu vadība, visa ienākošā un izejošā informācija norisināsies elektroniskā formā. Tas nozīmē, ka Rīgas brīvosta izmantos elektronisko parakstu sistēmu. Lai nodrošinātu dokumentu efektīvāku un ātrāku apriti, kā arī operatīvāku sadarbību un uzņēmumu izdevumu samazināšanu, aicinām mūsu klientus veicināt elektroniskā paraksta plašāku lietojamību.

Vairāk par e-paraksta verificēšanu iespējams uzzināt Rīgas brīvdostas mājas lapā www.rop.lv sadaļā: klientiem un investoriem – e-paraksta verificēšana. ■

SADARBĪBAS LĪGUMS AR SANTUSAS OSTU

2011. gada 11. jūlijā Sanpaulu, Brazīlijā, Ministru prezidents Valdis Dombrovskis piedalījās II Latvijas – Brazīlijas biznesa forumā, tikās ar Sanpaulu Rūpniecības federācijas vadību un Sanpaulu gubernatoru. Ministru prezidentu pavadīja Latvijas uzņēmēju delegācija, kas pārstāvēja septiņus Latvijas uzņēmumus. Viens no transporta un loģistikas nozares pārstāvjiem bija Rīgas brīvdostas pārvalde. Sarunas gaitā ar Sanpaulu gubernatoru Geraldo Alkminu puses vienojās attīstīt sadarbību starp Santusas ostu un Latvijas brīvdostām.

II Latvijas – Brazīlijas biznesa foruma ietvaros Rīgas brīvdosta parakstīja sadarbības memorandu ar Santusas ostu. Santusas osta ir pasaulē lielākais apelsīnu sulas un gaļas eksportētājs, un tā apkalpo vienu trešdaļu no Brazīlijas eksporta. Sadarbības memorands paredz veicināt abu ostu aktīvāku sadarbību. Puses veiks informācijas apmaiņu par ostas standartiem, noteikumiem un likumiem, kuri varētu veicināt abu pušu attīstību un ostu darbības efektivitātes celšanu. Jo īpaši tas attiecas uz ostu datorizācijas procedūrām. Vēl memorandā pārstāvji vienojās par sadarbību, lai noteiktu darbības, kas jāveic, lai veicinātu tirdzniecību starp abām valstīm.

Sanpaulu Rūpniecības federācija ir ietekmīgākā uzņēmēju asociācija Brazīlijā un apvieno 150 000 uzņēmumu. ■

PAPLAŠINĀS MINERĀLMĒSLU PĀRKRAUŠANU

SIA „Riga Fertilizer Terminal” (RFT) Kundziņsalā Rīgas ostas teritorijā iecerētā milzu minerālmēslu pārkraušanas un īslaicīgas uzglabāšanas termināļa būvi finansēs „Swedbank”, piešķirot kredītu 30 miljonu eiro (21 miljons latu) apmērā. Pilsētas vadība prognozē, ka, uzbūvējot termināli, nekustamā īpašuma un zemes nodokļos iegūs 30 tūkstošus latu gadā, kravas Rīgas budžetā ienesīs divus miljonus eiro gadā, bet Latvijas budžetā – 20 miljo-

nus latu gadā. Plānots radīt aptuveni 150 jaunu darba vietu.

Terminālis tiks būvēts atbilstoši pasaules modernajām tehnoloģijām, minerālmēslu pārkraušanu un uzglabāšanu izolējot no apkārtējās vides. Paredzams, ka termināļa 1. kārtā tiks nodota ekspluatācijā 2013. gada 1. ceturksnī, 2. kārtā – 2014. gada 1. ceturksnī, un plānotā pārkraušanas jauda ir divi miljoni tonnu kravu gadā.

RFT valdes loceklis Roberts Kļaviņš: „SIA „Riga Fertilizer Terminal” ir saņēmusi nepieciešamo valsts institūciju un ekspertu pozitīvus atzinumus, kas apliecina projekta atbilstību visiem starptautiskajiem un nacionālajiem drošības standartiem. Projekts dos būtisku pienesumu Rīgas ostas attīstībai, nodrošinot nozīmīgas ilgtermiņa investīcijas valsts ekonomikā.”

Tai pašā laikā protesta akcijas organizatori Rīgā un Daugavpilī ir savākuši aptuveni 350 parakstu pret minerālvielu un visa veida amonija nitrātu pārkraušanas un glabāšanas termināļa celtniecību Rīgas ostā.

Viens no protesta akcijas iniciatoriem Jurijs Zaicevs: „Daugavpils iedzīvotāji redz apdraudējumu savai pilsētai, jo amonija salpetris uz Rīgu tiks transportēts caur vietējo dzelzceļa šķirošanas staciju. Esam izplatījuši vēstījumu, kurā teikts, ka Rīgas osta nav vieta miljoniem tonnu sprāgstošu vielu transportēšanai un pārkraušanai. Mēs pieprasām atcelt nelikumīgi pieņemto lēmumu par ostas termināļa „Riga Fertilizer Terminal” celtniecību minerālmēslu pārkraušanai un uzglabāšanai un sniegt Latvijas pilsoņiem un Rīgas iedzīvotājiem izsmeļošu informāciju, kādus draudus radīs projektējamā termināļa funkcionēšana.” ■

UZZIŅAI

Termināļa īpašnieks ir uzņēmums „Riga Fertilizer Terminal”, kurā 49% pieder Rīgas tirdzniecības ostai, bet 51% – Krievijas kompānijai „UralChem”, kas saskaņā ar Uzņēmumu reģistra datiem jaunajā pārkraušanas uzņēmumā startē caur Kiprā reģistrētu uzņēmumu „Uralchem Freight Limited”.

UZZIŅAI

Projekts paredz ik gadu caur Rīgu pārkraut 1 050 000 tonnu, bet noliktavās glabāt 90 000 tonnu nitrāta. Rīgas dome 26. jūlijā akceptēja „Riga Fertilizer Terminal” būvniecību Rīgas brīvastā, un 19. septembrī 45 miljonus eiro vērtā minerālmēslojuma termināļa izbūvei saņemtas visas nepieciešamās atļaujas. Termināļa pārstāvi noliedz medijos publiskoto informāciju, ka amonija nitrāta minerālmēsli varētu apdraudēt Rīgas ostas drošību. Rīgas domes Pilsētas attīstības komiteja vienbalsīgi akceptēja domes lēmuma projektu par 36 miljonu latu vērtā minerālmēslu pārkraušanas termināļa būvniecību Kundziņsalā.

KURŠ KURU DOTĒ?

Rīgas ostas kompānijas „Naftimpeks” strīds ar „Statoil” un „Neste” par dzelzceļa tarifiem nonācis tiesā, jo „Naftimpeks” nav apmierināts ar abu skandināvu kapitāla kompāniju tarifu paaugstināšanu un uzskata to par nepamatotu.

Visu trīs kompāniju naftas produktu termināļi Vecmīlgrāvī atrodas blakus, un tie kopīgi izmanto dzelzceļa infrastruktūru, bet, tā kā šīs pievedceļu infrastruktūras īpašnieces ir „Statoil” un „Neste”, „Naftimpeks” pakalpojumu no tām pērk. 2009. gadā skandināvu kompānijas paziņoja par pakalpojuma tarifu paaugstināšanu. Savukārt „Naftimpeks” uzskata, ka tarifi paaugstināti nepamatoti un apdraud uzņēmuma konkurētspēju.

„Mēs pēc būtības dotējam „Statoil” un „Neste” benzīntankus. Tranzītā ir asa konkurence. Ja mēs esam par 60 centiem tonnā sliktāki par citiem, tad mūsu konkurētspēja tirgū tiek ierobežota,” saka SIA „Naftimpeks” valdes loceklis Armands Sadauskis.■

RĪGAS BRĪVOSTAS FLOTI PAPILDINA VELKONIS „SFINKSA”

2011. gada 25. novembrī Rīgas pasažieru ostā notika jaunā Rīgas brīvostas pārvaldes velkoņa „Sfinksa” kristības.

Jaunais ledus klases velkonis izgatavots Pēterburgas kuģu būvētavā „Pella”. Pēc Rīgas brīvostas pārvaldes pasūtījuma tas papildināts ar iekārtām un tehnoloģijām, kas nepieciešamas drošas kuģošanas nodrošināšanai Rīgas ostā. Līdz šim Rīgas brīvostas rīcībā bija divi ledus klases velkoņi „Santa” un „Stella”.

Lai novērstu iespējamus riskus ziemas sezonā, jaunais velkonis tāpat kā „Santa” un „Stella” ir ledus klases. „Sfinksa” ir uzlabota korpusa plūdlīnija, kas ļauj tam lauzt par 15 cm biezāku ledu nekā „Santai” un „Stellai”. Darba ātrums ledus laušanā visiem velkoņiem ir vienāds – divi līdz pieci mezgli, bet jaunajam velkonim ir mazāka iegrime, kas ļauj tam drošāk strādāt seklākās vietās.

UZZIŅAI

„Sfinksa” ir velkonis ar azi-mutālu piedziņu, tā garums ir 28,5 metri, eskortēšanas ātrums – 13,5 mezgli. Vilcējspēks tauvas režīmā plānots vismaz 50 tonnas, velkoņa dzinēja kopējā jauda ir 4000 zirgspēku, tas aprīkots ar „Rolls-Royce” kompānijā izgatavotu dzenskrūvi un ūdensmetējierīci ugunsdzēsības vajadzībām.

Jaunais velkonis tiks aprīkots ar spēcīgām ugunsdzēsības iekārtām, kas ļaus to izmantot ugunsgrēku likvidēšanai uz ūdens, kā arī krastā. Velkoni iespējams izmantot naftas noplūžu savākšanā, darbībai ar kuģu navigācijas iekārtām (boju izcelšanā, boju izvietojumā) un citos darbos.

Neskatoties uz to, ka velkoņa bruto tilpība ir zem 500 t, kuģis ir aprīkots atbilstoši visām starptautisko



Velkoņa „Sfinksa” kapteinis kopā ar kuģa krustmāti Liviju Andersoni.



Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks un satiksmes ministrs Aivis Ronis.



konvenciju SOLAS un MARPOL prasībām cilvēku aizsardzībai un jūras piesārņojumu novēršanai. Velkonis ir aprīkots ar moderniem navigācijas un radio sakaru līdzekļiem atbilstoši jaunākajām prasībām. „Sfinksa”, „Stella” un „Santa” spēj nodrošināt pat vislielāko kuģu drošu ienākšanu un izešanu no Rīgas ostas.■

POLICIJA VEIKSMĪGI NODROŠINA KĀRTĪBU OSTĀ

No 2011. gada 1. maija darbu sākusi RBP Ostas policija. Pusgada laikā paveiktais ir apliecinājis šādas struktūras nepieciešamību, kā arī pierādījis tās profesionalitāti. Kā norādīja Ostas policijas priekšnieks Valdis Voinis, ar struktūras darbu viņš ir apmierināts. Konstatēto un novērsto pārkāpumu skaits liecina par neatsveramu atbalstu Valsts policijai un Drošības policijai, kā arī muitas darbiniekiem. Ostas teritorijā veiksmīgi turpina darboties apsardze, tiek pilnveidota caurlaides un kravu kontroles sistēma, kas veicina loģistikas



ātrāku norisi, ir atklāti lieli muitas pārkāpumi, novērstas vairākas iekrāsotās degvielas realizācijas ieceres, aizturēta krava ar dažādām izstrādājumiem, kuru mēģināja izvest no valsts ar viltotiem dokumentiem.

17. oktobrī Ostas policija konstatēja, ka, izkraujot ogļu vagonu, tajā atrastas deviņas nelegālas „Winston”

un „Premjer” cigarešu kastes (apm. 90 000 cigarešu). Kastes bija bojātas un pie tām tika atrasts nenosakāmas izcelsmes objekts, kas atgādināja spridzekli. Teritoriju ierobežoja, ievērojot visus drošības pasākumus, uz notikuma vietu izsauca Valsts policijas speciālo uzdevumu vienību „Omega”, kas konstatēja, ka atrastais objekts ir GPS raidītājs ar akumulatoru. Tā kā kastes bija bojātas, tika veikta strādnieku ģērbtuvju apskate, kuras laikā atrada un konfiscēja vēl 4000 nelegālo cigarešu. Iegūtos materiālus Ostas policija nodeva Valsts ieņēmuma dienesta Muitas kriminālpārvaldes darbiniekiem.■

RĪGAS BRĪVOSTA IESAISTĀS EIROPAS SOCIĀLĀ FONDA PROJEKTĀ

2011. gada 12. oktobrī Rīgas brīvostas pārvalde iesaistījās Eiropas Sociālā fonda projekta „Atbalsta pasākumu īstenošana Rīgas 3. speciālās pamatskolas bērnu un jauniešu sociālās atstumtības riska grupu integrācijai izglītībā” ietvaros organizētajās karjeras dienās „ES VARU UN ES DARU”, kas norisinājās no 2011. gada 28. septembra līdz 2. novembrim.

Projekta galvenais mērķis ir savā aroda profesionāļu vadībā iepazīstināt jauniešus ar dažāda veida iespējām, kas varētu būt piemērotas arī jauniešiem ar īpašām vajadzībām.

Pasākuma ietvaros Rīgas brīvostas pārvalde bērnus un jauniešus aicināja apmeklēt Rīgas ostas kapteiņdienestu, kur dalībniekiem bija iespēja satikt ostas kapteini, novērot kuģu kustību no kuģu vadības torņa un iejusties velkoņa „Santa” stūrmaņa lomā. Sakarā ar to, ka Rīgas 3. speciālās pamatskolas audzēkņi apgūst arī arodu ēdināšanas pakalpojumu jomā, lielu interesi jaunieši izrādīja par kuģa apkalpes ēdināšanu.

Kā atzina viena no projekta organizatoru grupas locekļēm Rita Reliņa, bērniem bija iespēja paplašināt savu redzesloku, kā arī no kuģu vadības torņa paskatīties uz Rīgu no citas perspektīvas.■

RĪGAS DOME ATBALSTA DAUGAVAS PADZIĻINĀŠANU

2011. gada 5. jūlijā Rīgas dome akceptēja kuģu kanāla padziļināšanu Daugavā no pieņemšanas bojas līdz Kundziņsalas vidusdaļai līdz 15 metru atzīmei. Darbus paredzēts veikt no 2012. līdz 2014. gadam. Ja pēc darbu pabeigšanas ostas pārvalde saņems stividoru pamatotu pieteikumu, kas apliecinās, ka ostā nepieciešams ievest vēl lielākas iegrimes kuģus, laikā no 2014. līdz 2018. gadam no pieņemšanas bojas līdz Rīnūžiem tiks veikti padziļināšanas darbi līdz 17 metru dziļumam.

Pieņemot lēmumu par kuģu ceļa padziļināšanu un paplašināšanu Rīgas ostas pārvaldi mudināja dzīves realitāte – esošais kanāla platums un dziļums bija izsmēlis savas iespējas un nevarēja pilnvērtīgi nodrošināt lielo *panamax* tipa kuģu apstrādi.



Lai saglabātu Rīgas ostas konkurētspēju, jau 2008. gadā Rīgas osta Eiropas Komisijas TEN-T programmas ietvaros pieteica projektu „Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija”. Izpētei un tehniskā projekta izstrādei tika piešķirti 50 procenti no nepieciešamā finansējuma jeb 225 000 eiro. Darba veikšanai izsludināja starptautisku konkursu, par kura uzvarētāju atzina inženieru pilnsabiedrību „Kurbada tilti Deprom Ramboll”. Ņemot vērā projekta apjomīgumu, tika veikta ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra, kā arī citi izpētes darbi, kuru rezultāti jāva secināt, ka Daugavas gultne ir salīdzinoši tīra, bez kaitīga piesārņojuma, bet ietekme uz apkārtējo vidi ir nebūtiska. Izmeltā grunts ir izmantojama kā vērtīgs būvmateriāls, tāpēc tika pieņemts lēmums daļu grunts deponēt pie Rietumu mola.

Rīgas brīvostas pārvaldes Stratēģiskās plānošanas un projektu vadīšanas departamenta direktors Vladimirs Makarovs: „Ja mēs vēlamies, lai Rīgas osta arī turpmāk ieņem līderpozīciju Baltijas ostu vidū un efektīvi izmanto Eiropas līdzfinansējumu, ir nopietni jādomā par šādu projektu ieviešanu, proti, par reālu darbu uzsākšanu, lai jau pēc pāris gadiem varētu apkalpot kuģus ar lielāku iegrimi un nodrošināt efektīvu to apstrādi.”■

MĪLESTĪBAS SALIŅĀ VAR VĒROT PUTNUS

2011. gada 8. septembrī Mīlestības saliņā tika atklāts Rīgas brīvostas pārvaldes finansētais putnu novērošanas tornis, kas ļaus vērot putnus gan uz saliņas, gan blakus esošajā Daugavas akvatorijā. Ideja par putnu vērošanas torņa būvniecību uz Mīlestības saliņas pieder Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāja vietniekam un Vides ministrijas pārstāvim Viesturam Sileniekam. Tornis pamatā paredzēts ornitologu un citu ar vides vērojumiem saistītu speciālistu vajadzībām, jo saliņa ir aizsargājamā teritorija, kas iekļauta „Natura 2000” sarakstā. Atklāšanas pasākumā piedalījās vides ministrs Raimonds Vējonis, brīvostas valdes pārstāvji, arhitekts Andris Vītols, vairāku vides organizāciju un mediju pārstāvji.

V. Silenieks: „Rīgas brīvostas pārvalde jūtas atbildīga par ostas saimnieciskās darbības ietekmi uz vidi, tāpēc no savas puses veic pasākumus, kas palīdz pozitīvi ietekmēt ostas teritorijas vides kvalitāti. Tie ir ilgtermiņa projekti, kas paredz ne tikai vides saglabāšanu, bet arī tās atveseļošanu un jaunu, sociāli un morāli nozīmīgu objektu veidošanu. Ar Rīgas brīvostas pārvaldes atbalstu veikta vides sanācija vēsturiskajās piesārņojuma vietās. Žurku salā izveidota putniem piemērota ligzdošanas teritorija, Daugavā uzbūvēta peldošā platforma, kas paredzēta putnu vajadzībām, kā arī realizēti vairāki citi nelieli, bet vidi labvēlīgi ietekmējoši projekti. Katru gadu ne tikai piedalāmies, bet arī esam

vieni no galvenajiem Lielās talkas atbalstītājiem. Jau 2010. gadā Lielās talkas noslēguma pasākumā, kas notika uz Mīlestības saliņas, tika prezentēts putnu vērošanas torņa makets. Todien personīgi apsolīju, ka brīvostas pārvalde atradīs iespēju un līdzekļus uzbūvēt uz šīs salas skatu torni. Savu solījumu esmu izpildījis, un tornis ir gatavs! Saskaņojot torņa būvniecības ieceri ar Rīgas domi, tās ieteikums bija radīt netradicionālu un mūsdienīgu objektu, kurš būtu ne tikai funkcionāli ērts, bet arī vizuāli pievilcīgs, jo tas ir pirmais, ko pamana visi, kas pilsētā ierodas pa ūdens ceļu.”

Arhitekts Andris Vītols izstrādāja dinamisku, uz ziemeļiem



orientētu torņa dizainu. Tornis ir 12 metrus augsts ar pelēka metāla jumtu, kas saskaņots ar koka pelēko toni, ko iegūst ar speciālu beici. Īpašo pelēko, it kā veca koka toni koks iegūs sešu mēnešu laikā. Īpatnējā arhitektūra rosināja tornim dot vārdu, un tagad tas nokristīts par Knābi. Šis vārds iegravēts arī pie pirmā pakāpiena, kas ved uz 9 metru augstumā novietoto skatu platformu. Ornitologi uzskata, ka platformas augstums ir piemērots putnu vērošanai, jo atbilst vidējam lidojumu augstumam. Savukārt pie jumta būs uzstādītas trīs videokameras, kas ierakstīs apkārt notiekošo, arī putnu un cilvēku pārvietošanos. Torņa celtniecība tika veikta ar rokām, jo uz salas nav pieejama tehnika. Materiāli tika vesti ar baržām, bet līdz krastam pludināti kā sentēvu laikos. Diemžēl zagļi bija pamanījušies vienu daļu materiālu nozagt arī no salas. Andris Vītols cer, ka tornim tiks nodrošināta pietiekami laba apsardze, lai šo unikālo objektu neviens nenopostītu.■

ŠVEICES VALDĪBA ATBALSTA RĪGAS OSTAS SANĀCIJU

Rīgas ostas Sarkandaugavas teritorijas piesārņojums izveidojies 20. gadsimta pēdējo piecdesmit gadu laikā, kad Jaunmīlgrāvja rajonā uzcēla naftas produktu noliktavu un termināli padomju armijas vajadzībām. Naftas produktu atlikumi gadu gaitā ir piesātinājuši augsni un nonākuši līdz pazemes ūdeņiem, bet vislielāko kaitējumu tie var nodarīt, nonākot līdz gruntij un nokļūstot Sarkandaugavas attecē vai Mīlgrāvja kanālā. Sarkandaugavas piesārņojuma likvidēšana neapšaubāmi ir Latvijai neatliekami darāms darbs un svarīgs uzdevums, jo mūsu valsts kopā ar pārējām Baltijas jūras reģiona valstīm ir pievienojusies Helsinku konvencijai. Rīgas ostai ir būtiski realizēt sanācijas projektu un apliecināt, ka ostas vadība atbalsta vides ilgtermiņa aizsardzību un ekonomiskās attīstības stratēģiju.

Projekta „Vēsturiski piesārņoto vietu sanācija Sarkandaugavā” ietvaros veiktie sanācijas darbi skars to ostas teritoriju, kur darbojas ostas termināli un notiek kuģu satiksme. Trīs gadu laikā veikti vērienīgi izpētes darbi, kas ļāva izprast precīzu naftas produktu atrašanās vietu un apjomu. Tagad tiks sākts darbs pie iepirkuma dokumentācijas sagatavošanas, izsludināts konkurss par darbu veikšanu un izraudzīts vispiemērotākais uzņēmums. Tehniski sanācijas darbi nozīmē attīrīt gan naftas produktus saturošo pazemes ūdeņu slāni, gan augsni.

16. jūnijā notika projekta „Vēsturiski piesārņoto vietu sanācija Sarkandaugavā” atklāšanas pasākums, kurā piedalījās vides un reģionālās attīstības ministrs Raimonds Vējonis un Šveices Konfederācijas vēstniece Gabriela Nuci Sulpicio, Rīgas domes Vides pārvaldes priekšnieks Askolds Kļaviņš, Valsts

vides dienesta ģenerāldirektors Vilis Avotiņš, Rīgas brīvdostas pārvaldes Stratēģiskās plānošanas un projektu vadīšanas departamenta direktors Vladimirs Makarovs un citi Šveices vēstniecības, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Rīgas domes, Valsts vides dienesta un Finanšu ministrijas pārstāvji.

Vides ministrs Raimonds Vējonis: „Projektu plānots pabeigt līdz 2017. gadam. Piesārņojuma apjoms ir ļoti liels, tāpēc sanācijas darbi prasīs laiku un līdzekļus. Šis darbs nebūtu iespējams bez Šveices valdības, Rīgas domes un Rīgas brīvdostas, kā arī bez to uzņēmumu atbalsta, kuri tagad apsaimnieko vēsturiski piesārņoto apgabalu.

Rīgas brīvdostas pārvaldes Stratēģiskās plānošanas un projektu vadīšanas departamenta direktors Vladimirs Makarovs: „Vēsturiski piesārņoto vietu Sarkandaugavā sanācijas projekta realizācija ir spilgts Eiropas Savienības kopprodukts, kas kalpos par lielisku paraugu tam, cik veiksmīgi iespējams izmantot Latvijai pieejamos finanšu resursus.”

Šveices Konfederācijas vēstniece Gabriela Nuci Sulpicio: „Referendumā Šveices tauta nobalsoja par finansiāla atbalsta piešķiršanu Latvijai dažādu projektu realizācijai, tai skaitā būtiska vides piesārņojuma seku likvidēšanai un ilgtspējīgai dabas resursu izmantošanai. Ieguvēji ir ne tikai rīdzinieki, bet arī visi tie, kuri dzīvo ap Baltijas jūru. Pēdējo gadu laikā gan Latvija, gan Šveice gūst ievērojamus panākumus vides ilgtspējības jomā, un šis projekts ir vēl viens solis dabas resursu saglabāšanā. Sarkandaugavas projektā ietverti trīs pozitīvi aspekti – tiek sanēta piesārņotā teritorija, veikts ieguldījums apkārtējās vides uzlabošanā, teritorija kļūst pievilcīga jaunām biznesa idejām. Mēs lepojamies ar iespēju piedalīties šajā projektā un esam pārliecināti, ka Šveices sniegtais atbalsts ir vērtīgs ieguldījums Latvijas nākotnē.” ■

BIZNESA UN INVESTĪCIJU IESPĒJAS

2011. gada 6. septembrī Rīgas brīvdostas pārvaldē uz starptautisku vēstnieku konferenci „Foreign Ambassadors` Summit 2011 – Presentation” ieradās 20 valstu vēstnieki un vēstniecību pārstāvji, kas bija lielisks apliecinājums tam, ka ir liela interese par Rīgas brīvdostas pārvaldes darbības stratēģiju un ostas piedāvātajām iespējām.

Konferenci ar uzrunu atklāja Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs, kurš izteica gandarījumu par ārvalstu vēstnieku interesi par procesiem Rīgas ostā. Savu atbalstu Rīgas brīvdostas darbībai, kas veicina arī Rīgas attīstību, apliecināja Rīgas domes priekšsēdētājs Nils Ušakovs, bet Rīgas brīvdostas sagatavoto prezentāciju vadīja Mārketinga departamenta vadītājs Edgars Sūna, kurš informēja klātesošos par esošo situāciju un iespējamām perspektīvajām attīstības tendencēm.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāja vietnieks Viesturs Silenieks: „No Nīderlandes, Krievijas un Igaunijas vēstniecību pārstāvju puses dzirdēju pozitīvu vērtējumu Rīgas ostai. Ir paveikts labs darbs, kas veicinās ārvalstu investīciju ienākšanu Rīgas ostā. Iespēju, kā nodot un saņemt informāciju, kas ir jebkura biznesa un attīstības pamatu pamats, ir ļoti daudz, un mums pie tā jāpiestrādā.” ■



PARAKSTĪTA VIENOŠANĀS PAR LOĢISTIKAS CENTRA IZVEIDI

2011. gadā 10. maijā parakstīta vienošanās starp Brazīlijas konsorciju „Granada Enterprise” un Rīgas brīvostas pārvaldi par loģistikas centra attīstību Rīgas brīvostas teritorijā.

Pirms gada Latviju darba vizītē apmeklēja Brazīlijas ostu ministrs un uzņēmēju delegācija, kas iepazinās ar Rīgas ostas iespējām šeit pārkraut galveno Brazīlijas eksporta preci – cukuru, kā arī ar citu termināļu piedāvājumu, lai perspektīvā Rīgas ostu varētu izmantot arī citu pārtikas kravu, tostarp saldēto produktu, loģistikai. Tagadējā vienošanās ir iepriekšējās vizītes rezultāts, kas panākts gada laikā. Tik vērienīgam procesam gads uzskatāms pār ļoti īsu termiņu.

„Granada Enterprise” galvenais izpilddirektors A. Valentine dos Reis: „Rīgas ostas atrašanās vieta, kā arī izveidotā infrastruktūra un darba organizācija ir ideāli piemērota loģistikas centra izveidei, kas kalpos kā bāze tirdzniecībai no Dienvidamerikas valstīm, tostarp Brazīlijas, uz Eiropu, Krieviju un Ķīnu.”

Ķīna ir viens no konsorcijs lielākajiem sadarbības partneriem, un pārtikas preču aprīte starp šīm valstīm ir mērāma miljonos tonnu, kas dos būtisku pieaugumu Rīgas brīvostas darbībā. Tāpat pārtikas preču kravu piesaiste Rīgas ostai ir būtiska brīvostas pārvaldes izstrādātās stratēģijas daļa, kas dos ie-

UZZIŅAI

Konsorcijs „Granada Enterprise” ir viens no lielākajiem pārtikas preču importa un eksporta uzņēmumiem Brazīlijā ar 30 gadu darba pieredzi, kas, attīstot darbību Eiropas Savienības, Āzijas un Krievijas virzienā, par galvenā loģistikas centra atrašanās vietu izvēlēties Rīgas brīvostu.

spēju sadalīt riskus starp dažāda tipa kravām. Pagaidām pārtikas preču kravu īpatsvars Rīgas ostā ir salīdzinoši neliels.

Vienošanās paredz vērienīgas Brazīlijas uzņēmēju investīcijas Rīgas brīvoostas teritorijā.■

PIEAUG TURCIJAS INTERESE PAR TRANZĪTA IESPĒJĀM

No 2011. gada 18. līdz 20. maijam Latvijā viesojas Turcijas Transporta un komunikāciju ministrijas valsts sekretāra vietnieks S. H. Aka un viņu pavadošā delegācija, kas vizītes ietvaros apmeklēja Rīgas brīvostu, lai iepazīties ar tās darbību un izvērtētu potenciālās sadarbības iespējas.

Turcija ir ieinteresēta maksimāli efektīvos kravu pārvadājumos no Baltijas un Skandināvijas valstīm uz Turciju un pretējā virzienā. Kā viens no iespējamajiem risinājumiem tiek minēts konteinercilciens „Zubr”. Neskatoties uz iebildumiem, kas saistīti ar pārvadājumu organizēšanu caur Ukrainu, Turcijas puse šo iespēju neizslēdz. Iepazīstoties ar Rīgas brīvostas darbību, Turcijas pārstāvji augstu novērtēja ostas investīcijas infrastruktūras attīstībā, kā arī uzteica

ostas stingro nostāju attiecībā uz neatkarības saglabāšanu velkoņu un loču pakalpojumu izmantošanā. Turcijas pārstāvji atzina, ka saskata vērienīgas sadarbības iespējas ar Rīgas brīvostu, un puses vienojās nekavējoties attīstīt konkrētu sadarbības plānu.■



STRĪDS PAR UZVARU

Rīgas brīvostas pārvalde atkārtoti konkursā par infrastruktūras attīstību Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra Rīgā par uzvarētāju atzinusi pilnsabiedrību „BMGS S”, ar kuru paredzēts slēgt 88,71 miljonu latu vērtu līgumu, liecina iepirkumu uzraudzības biroja publicētais paziņojums.

Iepirkumu uzraudzības birojs 2011. gada augusta sākumā aizliedza Rīgas brīvostas pārvaldei slēgt 88,71 miliona latu līgumu ar pilnsabiedrību „BMGS S” par infrastruktūras attīstību Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra Rīgā. Šādu lēmumu birojs pieņēma, izskatot personu apvienības „Aarsleff – Merko” un „Josef Möbius Bau – Aktiengesellschaft” iesniegto sūdzību. Krievu salas projekta kopējās izmaksas plānotas aptuveni 105 miljonu latu apjomā, un Eiropas Savienības līdzfinansējums varētu būt 52 miljoni latu.

„Möbius” publiski nāca klajā ar paziņojumu, kurā pauda aizdomas par to, ka „BMGS S” rīcībā varētu būt bijis „Möbius” konkursa piedāvājums. Tā kā „Möbius” piedāvājums satur komercnoslēpumu, šādas informācijas nonākšana konkurentu rīcībā kaitē uzņēmuma iespējām vienlīdzīgi konkurēt, iepriekš medijos izteicās „Möbius” noligtie juristi.

Savukārt „Skonto” būve” vadītājs Guntis Rāvis „Möbius” pārstāvu izteikumus nosaucis par klajiem meliem. Rāvis uzsvēris, ka ar prasību pret „Möbius” vērsies tiesā Vācijā. Tā kā tā būšot pirmā tiesāšanās Vācijā, prasības būtību juristi vēl precizējot, tomēr tā varētu būt gan prasība par „Skonto būvei” nodarīto zaudējumu piedziņu, gan prasība saistībā ar kaitējumu reputācijai, bet Latvijas tiesā ar līdzīgām prasībām kompānija vērsies pret „Möbius” noligto advokātu Sandi Petroviču, kurš iepriekš pauda viedokli, ka konkursa uzvarētājam bija pieejams „Möbius” iesniegtais piedāvājums.■

UZZIŅAI

Kopumā RBP bija saņēmusi trīs pretendentu piedāvājumus. Konkursā piedāvājumus iesniedza pilnsabiedrība „BMGS S”, kura saimnieciski visizdevīgākā piedāvājuma vērtējumā ir ieguvusi 90,83 punktus, „Josef Möbius Bau – Aktiengesellschaft”, kas vērtējumā ieguva 85,63 punktus, un „Aarsleff – Merko”, kas ieguva 73,37 punktus. Atbilstoši konkursa nolikumam iepirkuma priekšmets bija būvdarbi, kas ietvēra pieejas kanāla padziļināšanu un grunts novietošanu, piestātņu izbūvi, jaunu pievedceļu izbūvi Krievu salā, pievedceļa līdz Krievu salai rekonstrukciju, jaunu dzelzceļa pievedceļu izbūvi, ūdensapgādes tīklu izbūvi, notekūdeņu savākšanas tīklu izbūvi, telekomunikāciju tīklu izbūvi, gāzes apgādes tīklu izbūvi, pieslēguma posma esošajai piestātnei izbūvi, kā arī ārējo elektrotīklu un dienesta ēku izbūvi.

VELKOŅU FLOTE MAZA, BET JAUDĪGA

SIA „Rīgas brīvostas flote” (RB flote) Uzņēmumu reģistrā reģistrēta 2010. gada 13. septembrī. Tā ir Rīgas brīvostas pārvaldes dibināta meitas komercsabiedrība, kurā 100% kapitāla daļu pieder Rīgas brīvostas pārvaldei. Sakarā ar līguma termiņa izbeigšanos 2010. gada 31. decembrī darbību Rīgas brīvēstā ir pārtraukusi kompānija „PKL flote”.

SIA „RB flote” direktors Aivars Karlsons: „Rīgas brīvostas pārvalde ir nodibinājusi SIA „Rīgas brīvostas flote”, kas visiem Rīgas brīvēstā ienākošajiem kuģiem sniedz profesionālus, drošus un mūsdienīgus pakalpojumus. Patlaban mūsu rīcībā ir trīs jauni, ar jaunākajām navigācijas iekārtām un tehnoloģijām aprīkoti velkoņi. To tehniskie parametri pilnībā atbilst arī pašu lielāko kuģu, tai skaitā *panamax* tipa kuģu, apkalpošanai. Dažs kuģa kapteinis, ieraugot salīdzinoši mazo velkonīti, vispirms nodomā: kas tas par knisli? – bet, kad pārlicinās par velkoņa darba spējām, viedoklis mainās. Ir jau diezgan amizants skats, kad nāk lielais *panamax* un tam blakus mūsu velkonītis kā tāda blusiņa. Bet dara brīnumus! Man ir prieks arī par to, ka uz velkoņiem strādā jauni puīši, kuri izgājuši lielisku praksi uz PKL velkoņiem, par ko viņiem, protams, liels paldies. Viņi jau bija iepazinuši Rīgas ostas specifiku, nācās vien apgūt jauno velkoņu darbības principus. Uz katra velkoņa diennakti strādā trīs cilvēki – kapteinis vai stūrmanis, mehāniķis vai mehāniķa palīgs un matrozis vai bocmanis.

Savukārt tās aizdomas, ka līdz ar kompānijas „PKL flote” aiziešanu no Rīgas brīvostas darbs Rīgas ostā tiks paralizēts, ir pārspīlētas un nepamatotas. Mūsu tehniskais nodrošinājums ir pietiekams, lai veiktu pat vissarežģītākos darbus un pietauvotu lielos kuģus arī sliktos laika apstākļos. Tikai tad, ja locis uzskata, ka vēl nepieciešams papildspēks, operatīvi uz nomas pamata piesaistām velkoņus no „Rīgas kuģu būvētavas”.

Bet līdz pat 2011. gada beigām, kad „Stellai” un „Santai” pievienojās „Sfinksa”, mēs apliecinājām, ka varam strādāt arī ar diviem velkoņiem un sarežģītos laika apstākļos ievest lielos kuģus. No aģentiem nekādas pretenzijas netika saņemtas, un tādas arī nemaz nevarēja būt, jo ostā ienākošie un no ostas izejošie kuģi tika savlaicīgi apkalpoti. Patiesībā mēs veicām ne tikai savus tiešos pienākumus, bet arī palīdzējām ledlauzīm „Varma” tikt galā ar sarežģīto darbu ledus apstākļos. Vispār 2011. gada sezona bija sarežģīta ledus situācijas dēļ, tāpēc 2011. gada beigās un nu jau 2012. gada sākums mums, ostas uzņēmējiem, kuģu īpašniekiem un aģentiem ir tāds kā atelpas brīdis.



Aivars Karlsons.

2011. gadā ostā ievēdām bez pāris desmitiem četršimt kuģu, tomēr jāatzīst, ka apkalpoto kuģu skaits vairs nav ostas darbības patiesais rādītājs, jo te ienāk arvien lielāki kuģi, kas spēj uzņemt arvien lielākas kravas. Arī ostas termināļi cenšas piesaistīt lielākus kuģis, tāpēc mūsu uzdevums ir sekot jaunākajām tendencēm ostas biznesā un jau laikus domāt par velkoņu flotes papildināšanu."

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: „Līdz ar SIA „RB flote” izveidošanu ir pieaugusi Rīgas ostas konkurētspēja, jo pakalpojumu cenas par velkoņu izmantošanu ir zemākas nekā gadījumā, ja šo pakalpojumu sniegtu privāta kompānija. Gribu uzsvērt, ka bez velkoņu pakalpojumiem osta strādāt nevar, tāpēc svarīga ir arī darbības nepārtrauktība, ko var nodrošināt tikai uzņēmums, kas ir stratēģiski atbildīgs par Rīgas ostas attīstību ilgtermiņā.”

NEVAR PAĻAUTIES UZ ŠAUBĪGIEM PARTNERIEM

A. Karlsons: „Rīgas brīvostai ar kompāniju PKL bija noslēgts līgums par velkoņu pakalpojumu sniegšanu ostā, un, ja osta nebija apmierināta ar sniegto pakalpojumu kvalitāti, ir tikai loģiski, ka līgums netika pagarināts. Kur ir teikts, ka jāturpina sadarbība ar partneriem, par kuriem nevar būt drošs? PKL bija

UZZIŅAI

Uzņēmuma valdījumā ir trīs mūsdienīgi velkoņi – 2010. gadā būvētais „Sfinks”, kā arī „Santa” un „Stella”, kas pēc Rīgas brīvoostas pārvaldes pasūtījuma būvēti Rīgas kuģu būvētavā 2008. gadā. Velkoņi piemēroti panamax tipa kuģu efektīvai un drošai apkalpošanai. Tajos izmantotas jaunākās tehnoloģijas, kas dod iespēju ar nelielu velkoņu skaitu sniegt drošu un kvalitatīvu pakalpojumu Rīgas ostā ienākošajiem kuģiem.

nedroši partneri, uz kuriem nevarēja paļauties, jo nebija pārliecības, ka vienā jaukā dienā osta nevar palikt bez velkoņu pakalpojumiem. Ostas pārvalde lēmumu par velkoņu būvi pieņēma nedrošības dēļ, jo no kompānijas PKL vairākkārt saņēma draudus: ja kas, mēs Rīgas ostu pamestīsim, varēsiet sniegt pakalpojumus, ar ko un kā gribat! PKL vēlējas diktēt savus noteikumus. Ja kāds piedāvājums Brazīlijā vai Itālijā viņiem liktos pievilcīgāks par darbu Rīgas ostā, viņi paceltu cepures un aizbrauktu.

Lai nodrošinātos pret šādiem gadījumiem, ostas pārvalde iegādājās savus velkoņus. Ja runājam par mūsu velkoņu floti, tad mēs darbojamies pēc tādiem pašiem nosacījumiem kā PKL: strādājam uz līguma pamata, maksājam par piestātņu nomu, kā arī visus citus ostas likumdošanā noteiktos maksājumus.”

PIEVILCĪGAS CENAS UN SAPROTAMI NOTEIKUMI

Plaša un vienkārša informācijas pieejamība nodrošina precīzus un nepastarpinātus aktuālos ziņojumus par velkoņu rezervēšanas iespējām un kalendāru, kā arī par SIA „RB flote” cenu politiku, ko apstiprinājusi RBP valde. Kopš 2010. gada 1. novembra tiek piemērota 25% atlaide. Veicinot caurspīdīgu uzņēmējdarbības praksi Rīgas brīvostā, sāka jauna pakalpojuma ieviešana – rēķinus par velkoņu pakalpojumu izmantošanu saņems arī kuģu kapteiņi. Nosūtītajam rēķinam būs informatīvs raksturs.

A. Karlsons: „Mēs nevaram runāt par grūtiem un viegliem uzdevumiem, jo katrs darbs ir ļoti atbildīgs – kuģi ir dārgi un to pietauvošana vienmēr ir risks. Taču mūsu velkoņu apkalpes un loči ir ļoti pieredzējuši, turklāt labi pārzina Rīgas ostas akvatorijas īpatnības – straumes, vēju iespaidu un vēl virkni parametru, ko zina tikai profesionāļi. Varu apgalvot, ka mūsu velkoņi ir ideāli piemēroti Rīgas ostā ienākošo kuģu apkalpošanai. Piemēram, 2011. gada 28. oktobrī no Rīgas ostas dziļūdens piestātnes Žurku salā tika izvests kuģis “Kyzi-kos”, kas kuģo ar Grieķijas karogu. Tā garums ir 230 metru, platums 37 metri, iegrime 14,2 metri. Kuģa kravā bija 82,2 tūkstoši tonnu dzelzsrūdas. Tas ir līdz šim lielākais kuģis, kas ienācis Rīgas ostā, un to apkalpoja „RB flote” velkoņi.”

JŪRAS NOBURTAIS OSTAS PATRIOTS

Kā saka pats Aivars, viņš esot kļuvis par tādu kā ostas mēbeli. 1993. gadā nokāpa no zvejas kuģa un 1994. gadā sāka strādāt Rīgas ostā par loci, vēlāk citos Rīgas ostas pārvaldes dienestos, bet kopš 2010. gada vada ostas velkoņu

floti. Jautāts, vai arī pats vēl tagad varētu stūrēt kuģi, atzīstas: „Es pamēģināju, jaunais kapteinis man uzticēja kuģa stūri. Godīgi? Bija divainas sajūtas. 1993. gadā mans pēdējais bija „Bangas” zvejas kuģis „Kursa”, bet pirms tam bija pamatīgs jūras rūdījums. Esmu strādājis par otro stūrmani arī uz 1981. gadā nogrimušā zvejas kuģa „Draudzība”.”

Līdzīgi kā citiem *padomju laika produktiem*, arī Karlsonam karjeras iespējas pabojāja šaubīgie raduraksti. „Manas mātes brālis bija Zviedrijā, un, lai gan šis fakts netika slēpts, neko labu tas man nedeva. Stājos *Makarovkā*, bet radurakstu dēļ tur netiku uzņemts. Iesniedzu dokumentus Rīgā, un atkal nekā! Priekšā tas pats Drošības komitejas darbinieks, ierauga mani un saka: „O! Mēs ar jums taču jau runājām!” Iestājos Liepājā, tad pabeidzu Kaļiņingradu un 2004. gadā Sanktpēterburgas Ostu, ostu uzņēmumu vadības un ekonomikas universitāti. Nevienu mirkli neesmu nožēlojis, ka izvēlējos tieši Pēterburgu, nevis mūsu Jūras akadēmiju. Droši varu teikt, ka Pēterburgas universitātes pasniedzēji ir visaugstākā līmeņa profesionāļi, kuriem ir vismaz divas vai trīs augstākās izglītības, viena no tām noteikti jūrniecības izglītība, kam klāt nāk specializācija – ekonomika, jurisprudences un citas zinātnes. Arī attieksmes ziņā – ja tev ir nopietna attieksme pret mācībām, tad mācībspēkiem ir līdzvērtīga attieksme pret tevi. Atceros gadījumu, mācījos jau pēdējā kursā un kādu rītu aizgulējos. Nekad līdz tam vēl nebiju skrējis uz skolu, bet tajā reizē tiešām skrēju, jo nevarēju pat pieļaut domu, ka nokavēšu lekciju sākumu. Skrienu uz metro un domāju: „Kas, vecīt, ar tevi noticis? Nekad neesi skrējis, bet tagad kā tāds skolas puika – skrien!”

Atgriežoties pie jūras gaitām, Aivars ir patiesi pateicīgs tiem kapteiņiem, kuri viņu ievadījuši darbā un iemācījuši to labāko, ko paši zinājuši. „Esmu kuģojis kopā ar nu jau mūžībā aizgājušo kapteini Bruno Zeiliņu, tāpēc varu teikt, ka viņš visos laikos ir bijis goda vīrs un nav mainījis nedz savus uzskatus, nedz griezis kažoku uz otru pusi. Ne jau visi šodienas nacionālie varoņi tādi vienmēr ir bijuši. Ilgu laiku mani par kapteini nelaida tāpēc vien, ka nebiju iestājies partijā. Kolhoza partijas sekretārs tā arī pateica: „Karlson, tev kapteiņa tiltiņu neredzēt kā savas ausis!” Par kapteini uz „Kursas” tiku tikai tāpēc, ka kapteinim Aivaram Štālam pirms paša reisa sāka streikot sirds un viņu aizveda uz slimnīcu. Komanda bija nokomplektēta, un mūsu kuģi Levrikā gaidīja japāņi. Tas bija pirmais zvejas kuģu reiss, kas strādāja fraktā. Man jautā: Karlson, vai esi ar mieru iet par kapteini? Es atbildu – jā! Un tikai pēc tam aptvēru, ko esmu uzņēmies. Kad kļuva par kapteini, man bija trīsdesmit divi gadi. Tā nu iznācis, ka jūra no manis nav nošķirama. Arī tagad, strādājot uz cietzemes.”■

Anita Freiberga

LJG 2011

STIVIDORKOMPĀNIJAI „STREK” – 20!

Iebraucot Rīgas brīvostas teritorijā pa Uriekstes ielas vārtiem, esmu izvēles priekšā. Nu gluži kā tautas pasakā: dosies pa labi – nokļūsi Kundziņsalā, iesi taisni – būsi Daugavā, bet, ja nogrieziesies pa kreisi, atdursies lielos ogļu kalnos. Šoreiz iesim pa kreisi, jo te saimnieko stividorkompānija „Strek”, kam 2011. gada novembrī atzīmējām 20 gadu jubileju.

PĪLUMUIŽAS DĪKIS PĀRTOP OSTĀ

Pārmaiņas „Austrumu blokā” radīja jaunas iniciatīvas. Arīdzan Rīgas ostā sākās pilnīgi jauna ēra. Vietā, kuru ostinieki pazīst kā Pīlumuižas baseinu, 1991. gadā tika dibināts valsts un privātais uzņēmums – SIA „Strek”. Šis Latvijas – Krievijas – Francijas kopuzņēmums sāka beramkravu kompleksa būvi vietā, kas robežojas ar Rīgas tirdzniecības ostas vieglo automašīnu eksporta piestātņi un Kundziņsalas tiltu, un divu gadu laikā uzcēla modernu ostas kompleksu ar divām piestātnēm: PM-20 (garums 218 m, dziļums 8,7 m) un PM-21 (garums 350 m, dziļums 10,06 m). Jau toreiz SIA „Strek” terminālā piestātnēs varēja pieņemt 40 000 tonnu kravnesības kuģus. Kompleksa kopējā teritorija ir 7,4 ha, atklātie laukumi akmeņogļu uzglabāšanai – 25 000 m². Darbus nodrošināja 14 portālceltņi un dzelzceļa pievedceļi 4,5 km garumā.

SIA „Strek” izaugsmi 20 gados raksturo fakti. Panākumu atslēga meklējama profesionālajā kolektīvā, ko no pašiem pirmsākumiem vada pieredzējušais ostu speciālists Mihails Gaņevs. Viņa vadībā uzņēmums izaudzis par vienu no vadošajiem termināļiem Rīgas brīvostā un uzņem arvien ietilpīgākus *panamax* tipa kuģus.

„STREK” AUG LĪDZI LAIKAM

2012. gadā SIA „Strek” piestātnēs var tauvot kuģus ar 12 metru iegrimi. Kanāla dziļums te sasniedzis jau 13 metrus, un dienā termināli var apstrādāt līdz 30 tūkstošiem tonnu kravas. Vienlaicīgi kompleksā var uzglabāt 150 000 tonnu ogļu, kas te tiek šķirotas un smalcinātas. Ogļu apstrādes kompleksu veido 12 vienības. Šķirošanas un smalcināšanas darbus veic augstvērtīgās iekārtas „Flex coal”, „ZP – 170 gipo”, „Tiatan – 1800”, „Terex” un „Turbo track”. Visas iekārtas ir mobilas, viegli pārvietojamas un apgādātas ar magnētiskajiem separatoriem, lai no oglēm atsijātu metāla daļas. Viss šķirošanas un smalcināšanas komplekss diennakti var apstrādāt 25 000 tonnu ogļu.

Ievērojami audzis arī portālceltņu parks. Pavisam SIA „Strek” strādā 25 portālie celtņi, kuri var pārkraut no četrām līdz pat četrdesmit tonnām smagas kravas. Gada laikā caur Rīgas krasta staciju, kas piegādā kravas „Strek”

termināliem, iziet 12 000 000 tonnu ogļu, diennakts norma – līdz 500 vagoniem ogļu no tālā Kuzbasa. M. Gaņevs ir panācis, ka „Krievijas pirmās kravu kompānijas” sastāvi Rīgā nonāk laikus, tieši pēc saraksta, par to esam pārliecinājušies paši, veidojot filmu „Strekam – 20”. Kuzbasa ogļu šahtu īpašnieku un „Strek” augstā profesionālā darbība ir tā panākumu atslēga, kas nodrošina kompānijas darba nepārtrauktību.

VEIKSMES STĀSTS... NĒ, PROFESIONĀLISMS!

Gadu gaitā folklorizējušies Mihaila Gaņeva vārdi: „Ogles pazuda, bet vēlēšanās strādāt palika.” Tas teikts laikā, kad „Strek” ogļu vietā bija spiests kraut dažādas citas kravas – metālu, kokmateriālus. Kā svētku reizē atzīmēja VAS „Latvijas dzelzceļš” valdes loceklis Ēriks Šmuksts, „kolektīvs, kurā ir tādi profesionāļi kā Mihails Gaņevs un Eduards Šarajevs, spēja pārvarēt grūtības, noturēties, sagaidīt kāpumu ogļu tirgū un visam par spīti pierādīt, ka viņi ir labākie stividori Rīgas ostā”.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs „Strek” darbu vērtē kā ostnieku veikuma paraugu: tik nelielā teritorijā apstrādāt tādu kravu apjomu – to spēj tikai augstas klases profesionāļi!

Ģenerāldirektors M. Gaņevs „Streka” veiksmes raksturo kā visa kolektīva nopelnus. Piemēram, Jaungada naktī pienācis kārtējais kuģis. Viņš jautājis: svinēsim vai strādāsim?! Vīri nevilcinoties atbildējuši – ja kuģis ostā, ir jāstrādā! Un darba devēja attieksme pret šādu kolektīvu ir pilnīgi cita – te cits citam palīdz, te jūt drauga plecu, kolektīvs ir vienots un pilnasinīgs. Tieši tādēļ





M. Gaņevs nevēlas izcelt ne savus, ne vadošo darbinieku nopelnus, jo panākumi ir visu kopējā darba veiksmes stāsts.

Panamax kuģu apkalpošana ir kļuvusi par „Strek” ikdienu. M. Gaņevs atgādina – tehnikas progress nav apturams. Ja kādreiz Rīgas osta varēja tikai sapņot par *panamax* tipa kuģu apstrādi, tad mūsdienās šādu kuģu ienākšana Daugavā ir pašsaprotama. Tas palīdz ekonomēt – jo

lielāks kuģis, jo zemāka kravas pašizmaksa. Esam jau rakstījuši par skaistuli „Niki” – tobrīd Rīgas ostas vēsturē lielāko kuģi, ko apkalpoja tieši „Strek” pietātnēs. Nu šādi milzeņi te lūkojami arvien biežāk, un kompānijas vadība atzīst, ka lielākie izaicinājumi vēl tikai priekšā – tā būs Krievu salas apgūšana, tuvākās nākotnes jautājums.

Rīgas Latviešu biedrības namā 17. novembra vakarā jautrība nerimst. Apsveikt „Streku” ieradusies tuvi un tāli ciemiņi. Īpaši gaidīti Kuzbasa ogļu šahtu īpašnieki, kuru darbs nodrošina kravu piegādi Rīgas brīvastai. Apsveikumu runās jaušams gandarījums par ilgstošo veiksmīgo sadarbību. Taču Mihails Gaņevs arī svētkos atgādina: „Vislielākie izaicinājumi vēl tikai gaida, un mēs tos pieņemsim! Citādi nevar, jo „Strekā” visus pārbaudījumus mēs uzveicam kopā!” ■

Adrese: Uriekstes iela 9, Rīga, LV-1005, Latvija
Tālrunis: +371 67322945, fakss: +371 67220369
E-pasts: riga@strek.lv, www.strek.net

Gints Šīmanis

„RĪGAS PASAŽIERU TERMINĀLS” APKALPO ARVIEN VAIRĀK PASAŽIERU

Rīgas pasažieru ostas ēka celta 1965. gadā pēc arhitektu M. Ģelža, V. Savisko un konstruktora A. Brieža projekta. Ēkas sākotnējā pamatdoma bija caur nama arhitektonisko risinājumu, plašām stiklotām virsmām, kas mijas ar atsevišķām dzeltenīgā apdares ķieģeli veidotām plātnēm, atklāt apkārtni. Pie pasažieru ostas ēkas kuģa klāju augstumā atrodas arhitekta I. Strautmaņa un tēlnieces V. Pelšes veidota vara kaluma kompozīcija „Daugava”, kas uzstādīta 1972. gadā. Skulptūra simbolizē stārķa ligzdu un tajā vientuļi stāvošu putnu, kura liktenis ir pavadīt un sagaidīt iebraucējus ostā.

Lai palielinātu prāmju un kruīza kuģu ienākšanu Rīgas ostā, Rīgas brīvostas pārvalde turpina kuģu ceļa padziļināšanu, lai pie pasažieru termināla tas saņemtu desmit metru atzīmi. Vienlaikus ostā uzsver, ka ostas infrastruktūras tālākā attīstībā daudz kas atkarīgs no Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāna, kurš noteiks transporta kustību. Ļoti svarīgi ir zināt, kur un kāds būs Ziemeļu šķērsojums, turklāt lielas korekcijas var ieviest ostas Krievu salas projekta realizācija. Situāciju ietekmē arī tas, ka pasažieru osta neatrodas ostas teritorijā.

Kompānijas „Tallink” viceprezidents Andress Hunts: „Rīga var kļūt par prāmju biznesa centru, taču tam ir nepieciešams nepārtraukts darbs, veicot uzlabojumus un investīcijas gan šķietami nelielos, gan ievērojamos pasākumos. Tālāk jāattīsta osta, jo pašlaik Rīgā ir tikai trīs „Tallink” kuģu piestātnes, bet Tallinā piecpadsmit. Jāpārdomā arī cenu politika un jāuzlabo infrastruktūra. Piemēram, Tallinā mums ir autobusu līnija, kas apkalpo lidostu, ostu un dzelzceļa staciju. Arī Rīgā tas būtu jāievieš, lai cilvēkiem šeit patiktu un viņi varētu baudīt labas kvalitātes pakalpojumus.”

Lai uzlabotu prāmju un kruīza pasažieru apkalpošanu, Rīgas brīvostas pārvalde ieguldīja apmēram miljonu latu pasažieru ostas gājēju tuneļa izbūvē,

UZZIŅAI

Komercreģistrā „Rīgas pasažieru termināls” reģistrēts 2002. gadā, un kompānijas pamatkapitāls ir divi tūkstoši latu. Uzņēmums pieder Lielbritānijā reģistrētajam uzņēmumam „Nordheim Investments Limited” (45%) un Igaunijas kompānijai „Osauhing Abergren” (45%), bet pa 5% pieder uzņēmējam Valērijam Barjeram un ASV uzņēmumam „Robertson LLC”.



savukārt RPT investēja līdzekļus lifta un eskalatora iegādē un uzstādīšanā. Tā soli pa solim tiek sakārtota un uzlabota infrastruktūra.

2011. gada kruīza sezona Rīgas ostā tika atklāta 19. maijā ar franču ekskluzīvā ekspedīciju kruīza kuģa „Le Boreal” ienākšanu „Rīgas pasažieru terminālī” un noslēdzās 19. septembrī ar „Bremen” ienākšanu.

Sezonas laikā Rīgas ostā tika reģistrēti 68 kruīza kuģu apmeklējumi, kas kopumā uz Rīgu atveda turpat 62 tūkstošus tūristu no 90 dažādām valstīm. Kruīzu aktivitātes rādītāji ir pozitīvi, apkalpoto pasažieru skaits šajā sezonā, salīdzinot ar 2010. gada sezonu, audzis par 8,7%. Pēc statistikas datiem par pasažieru nacionalitāti, visvairāk Rīgas ostu apmeklēja vācu, amerikāņu, zviedru un krievu tūristi. 2011. gada 25. maijā Rīgas ostā piestāja līdz šim lielākais kruīza kuģis „Costa Pacifica”, kas var uzņemt 3780 pasažieru. Rīgā tas ieradās vienpadsmit dienu braucienā „Baltic Discovery”, kura laikā piestāja arī Stokholmā, Helsinkos, Sanktpēterburgā, Tallinā, Klaipēdā, Gdīņā un Bornholmā.

2012. gadā paredzēti 82 kruīza kuģu apmeklējumi un sezonu plānots atklāt agrāk nekā ierasts – jau 30. aprīlī ar kuģa „MSC Lirica” ienākšanu. Gaidāmi arī vairāki kruīza kuģi, kas Rīgas ostā līdz šim nav iebraukuši.

Lai arī 2011. gada sezona slēgta, Ziemassvētku laikā Rīgas ostā viesosies trīs ziemas kruīzu kuģi: „Silja Europa”, „Princess Maria” un „Princess Anastasia”.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: „Rīga kļūst par arvien populārāku kruīza kuģu pieturas vietu. Te ieradās „Costa Pacific”, lielākais kuģis, kādu mums nācies apkalpot, un mēs pierādījām, ka arī šādi uzdevu-

mi mums ir pa spēkam. Kruīzos dodas turīgi un vidēji labi situēti cilvēki, tātad viņi spēj Rīgā atstāt pietiekami daudz naudas par ēdināšanu, suvenīriem, izklaidēm, gidu un transporta pakalpojumiem. Rīgai ir jāspēj šo naudu paņemt. Nenoliedzami, ka tas ir pārbaudījums pilsētai, jo, ja mēs piesaistām kuģus ar tūkstošiem pasažieru, tad pretī ir jābūt atbilstošiem pakalpojumiem. Mums jādomā par jaunu piestātņu veidošanu, jo esošās ir noslogotas, ja kuģu skaits turpinās tikpat strauji augt, drīz mums nebūs, kur tos pieņemt. Pašreiz vienlaikus varam uzņemt divus kruīza kuģus. Iespējams, ka jauna piestātne varētu būt Andrejsalā.”■

UZZIŅAI

2011. gadā pirmo reizi Rīgas ostu apmeklēja astoņi kruīza kuģi: „Princess Maria”, „Le Boreal”, „Costa Pacifica”, „Mein Schiff 2”, „Clipper Odyssey”, „Marina”, „Kristina Katarina”, „Artania”. Visbiežāk Rīgā šajā sezonā viesojās „Viking Cinderella” un „Seabourn Pride”, piestājot pa sešām reizēm katrs.

Adrese: Eksporta iela 3a, Rīga, LV-1010, Latvija
Tālrunis +371 67326200, fakss: +371 67326195
E-pasts: sekretare.terminals@apollo.lv

Konteineru termināla pakalpojumi Rīgas Brīvēstā

- Kuģu izkraušana un iekraušana;
- Konteineru un ģenerālkraavu glabāšana;
- Ģenerālo kraavu pārkraušana no/uz konteineriem, vagoniem, automašīnām;
- Kraavu paletizēšana;
- Refkonteineru pieslēgšana, temperatūras režīma kontrole, pre-trip pārbaude (PTI);
- Konteineru svērsana, tīrīšana, dezinficēšana;
- Konteineru remonts;
- Citi pakalpojumi.

SIA BALTIC CONTAINER TERMINAL

Sīkāka informācija: www.bct.lv

Tāl. 371 67076212, 29555612. Fakss: 371 67076222.

E-mail: info@bct.lv. Kundziņsalas iela 1, Rīga, LV-1822, Latvija

„BMGS” PIEDĀVĀ LABĀKO PROJEKTU

„BMGS” hidrotehniskās un civilās būvniecības jomā darbojas vairāk nekā 50 gadu. Kompānijas galvenais darbības virziens ir ostu būvju, jebkura tipa pāļu pamatņu, tiltu, dzelzceļa būvju celtniecība, kā arī tiek piedāvāti pakalpojumi projektēšanā un ģeotehniskajā izpētē. „BMGS” ir Latvijas kompānija, bet tas, ka tā ir 1952. gadā dibinātā tresta „Baltmorgidrostroy” tiesību pārņēmēja, ļauj labi pārzināt austrumu kaimiņa tradīcijas un mentalitāti, kas ievērojami atvieglo sadarbību Austrumos. Savukārt iegūtā pieredze darbā ar Rietumu kompānijām ļauj „BMGS” būt neaizstājamam starpniekam projektos, kuros piedalās Eiropas un Krievijas partneri. Arī turpmāk kompānija turpinās šādus biznesa darījumus un attīstīs lietišķus kontaktus gan rietumu, gan austrumu virzienā.

Latvija tradicionāli tiek uzskatīta par valsti, kas, pateicoties ģeogrāfiskajam stāvoklim, var kalpot par tiltu starp Austrumiem un Rietumiem. Akciju sabiedrība „BMGS” jau sen izmanto šo iespēju un veido partnerattiecības ar Krievijas un Rietumeiropas valstu uzņēmējiem. „BMGS” interešu sfērā ietilpst viss Baltijas reģions, tāpēc visās Baltijas valstīs ir kompānijas pārstāvniecības, kas lieliski palīdz risināt stratēģiskos nodomus. „BMGS” ir Eiropas Savienības kopējās telpas būvuzņēmējs, un tas ļauj ievērojami paplašināt darbības robežas.

Kompānija piedalījās Dienvidu tilta projekta īstenošanā. Tilta būvniecības ģenerāluzņēmējs ir AS „Dienvidu tilts”, kurā apvienojušās sešas Latvijas būvkompānijas, kas specializējušās tieši tiltu būves darbos: SIA „Skonto būve”, AS „Latvijas tilti”, AS „BMGS”, SIA „Tilts”, SIA „Rīgas tilti” un SIA „Viadukts”.

Kohēzijas fonda projekta „Pievedceļu rekonstrukcija Ventspils ostas termināļiem” ietvaros „BMGS” veica prāmju termināļa būvniecību un 17. piestātnes atjaunošanu. Arī „BMGS” ražošanas bāze atrodas Ventspilī, tās darbības veidi ir saliekamo dzelzsbetona un betona konstrukciju izgatavošana, betona maisījumu sagatavošana, metāla apstrāde, kas saistīta ar metāla konstrukciju un detaļu izgatavošanu, celtniecības tehnikas un autotehnikas apkope un remonts. Ražošanas bāzē Ventspilī ir nodarbināti aptuveni 50 cilvēku.

Ventspils pilsētas dome ir apstiprinājusi akciju sabiedrības „BMGS” vides aizsardzības licenci, kas apliecina kompānijas centienus vides jautājumu sakārtošanā. Vides aizsardzības licencē izvirzītas prasības ražošanas bāzes ekspluatācijas jautājumos, t.sk. sadzīves un lietus notekūdeņu apsaimniekošanā, tehnoloģiskā procesa organizēšanā, darba drošības un veselības aizsardzībā, kā arī prasības būvniecības atkritumu apsaimniekošanā un teritorijas sakārtošanā.

Savulaik „BMGS” uzvarēja konkursā par tiesībām būvēt Liepājas Karostas kanāla rievsienu. Šim projektam bija piesaistīta Eiropas Savienības PHARE



programmas nauda – 975 000 eiro, un tajā bija pieteikušās apmēram 15 Latvijas un ārvalstu kompānijas. Par uzvarētāju tika atzīta akciju sabiedrība „BMGS”. Pēc Dānijas firmas „Cowi Engineering” sadarbībā ar SIA „Jūras projekts” izstrādātā Karostas kanāla norobežojošās sienas projekta tika uzbūvēta 240 metrus gara un 12 metrus plata siena, kas ir palīdzējusi apglabāt padomju armijas piesārņoto grunti.

2011.gadā konkursā par infrastruktūras attīstību Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra Rīgā par uzvarētāju tika atzīta „BMGS S”, ar kuru paredzēts slēgt 88,71 miljonu latu vērtu līgumu. Šis ir viens no apjomīgākajiem projektiem, kas pēdējo gadi laikā ir attīstīts Latvijas ostās.

Vācijas būvfirmas „Josef Möbius Bau-Aktiengesellschaft” apstrīdēja konkursa rezultātus, tāpēc konkursa rezultātu izvērtēšanu nodeva Korupcijas novēršanas un apkarošanas birojam (KNAB), kas deva atzinumu: nav pamata uzskatīt, ka uzvarētājs Rīgas brīvostas pārvaldes rīkotajā konkursā par Krievu salas ostas izbūvi izvēlēts nepamatoti. KNAB pārstāvis Andris Vitenburgs atzina, ka KNAB ir informējis iesniedzēju, ka konkursa mērķis bija izvēlēties saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu, vērtējot konkursā iesniegtos piedāvājumus kopumā pēc vairākiem kritērijiem. Piedāvātā būvdarbu cena bija tikai viens no pieciem vērtēšanā izmantotajiem kritērijiem. Līdz ar to KNAB nebija pamata uzskatīt, ka konkursa uzvarētājs ir izvēlēts nepamatoti. Konkursa uzvarētāja pilnsabiedrības „BMGS S” dalībnieka būvfirmas AS „BMGS” valdes priekšsēdētājs un lielākais akcionārs Viktors Para šādu Vācijas kompānijas rīcību nodēvēja par ekonomisko diversiju.

AS „BMGS” projektēšanas birojs veic šādu būvju projektēšanu:

- ostu, upju un jūru hidrotehniskās būves,
- kuģošanas kanāli un ceļi,
- pāļu pamatnes.
- pagaidu un pastāvīgās aizsargbūves,
- dažādas sarežģītības nulles cikla konstrukcijas.

Projektēšanas darbu kvalitāti nosaka „BMGS” projektētāju kvalifikācija un pieredze un atbilstošas programmatūras izmantošana.

AS „BMGS” darbības pamatvirzieni:

- hidrotehniskā celtniecība,
- pamatņu un pamatu būvniecība,
- tiltu un estakāžu būvniecība,
- dzelzceļu būvniecība,
- būvkonstrukciju ražošana,
- vides aizsardzība.

Adrese: Ģertrūdes iela 33/35, Rīga, LV-1011, Latvija

Tālrunis: +371 67 272717, fakss: +371 67 315197, e-pasts: info@bmgs.lv



PRODUCTION & PRINTING MAPS FOR LATVIAN PORTS

**SIA «Baltmap»**

14 - 26 Eksporta Street,
Rīga, LV-1045, Latvia

Mob. phone +371 29265145

e-mail: pugin@apollo.lv

„JŪRAS GRĀMATA”

SIA „Jūras grāmata” veikalā tiek piedāvāts plašs jūrniecības tehniskās literatūras klāsts, kā arī jaunas grāmatas burātājiem un jūrniekiem latviešu, krievu un angļu valodā. SIA „Jūras grāmata” ir lielākais jūras literatūras veikls Baltijā. SIA „Jūras grāmata” aktīvi sadarbojas ar Rīgas brīvostas pārvaldi – veic Rīgas brīvostas pietātņu tehniskās apskates, izsniedz pietātņu pases un īsteno pietātņu tehnisko menedžmentu.

SIA „Jūras grāmata” mācību centrs atrodas Purvciemā, kur nodarbībām ir teicami apstākļi – moderni aprīkotas mācību klases, liela bibliotēka, kā arī jūrniecības tehniskās literatūras veikals. Tuvākajā laikā šeit tiks uzstādīti speciāli trenāžieri, kādi vēl nav nevienā citā mācību centrā Latvijā, un tie topošajiem burātājiem palīdzēs peldlīdzekļu vadīšanas apgūšanā. Teorētiskās zināšanas topošie burātāji var apgūt visu gadu, bet praksi, protams, tikai vasarā. Kompānijas jahtskolai Daugavā ir mācību kuteris, uz kura kursanti apgūst tauvošanas, „cilvēks aiz borta” un citas praktiskās iemaņas. SIA „Jūras grāmata” sadarbojas ar SIA „Šķiperis” un piedāvā kursantiem praktiskās nodarbības uz buru jahtas „Nirvana”, kas ir lieliska iespēja apvienot atpūtu un praksi. Pēdējā laikā burātāju Latvijā kļūst arvien vairāk, tie ir cilvēki, kuriem patīk atpūsties uz ūdens, un viņu vidū ir gan biznesa cilvēki, gan politiķi. Saņemot jahtas vadīšanas tiesības, viņi var kuģot ne tikai Baltijas jūrā, bet arī Vidusjūrā, Atlantijas plašumos, kā arī citos pasaules ūdeņos.

SIA „Jūras grāmata” mācību centrs sniedz konsultācijas par iespējām studēt Krievijas augstskolās: Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmijā Sanktpēterburgā, Baltijas Valsts akadēmijā Kaļiņingradā un Sanktpēterburgas Jūras tehniskajā koledžā, kā arī palīdz noformēt nepieciešamos mācību dokumentus bez izbraukšanas uz Krieviju.

Rīgas mācību centrs kopīgi ar Sanktpēterburgas Valsts universitāti organizē kursus „Hidrotehnisko būvju projektēšana, celtniecība, remonts, kontrole un ekspluatācija”. Pēc mācību beigām kursanti saņem profesionālās izglītības valsts diplomu, kas dod iespēju saskaņā ar Latvijas Jūrniecības savienības Sertificēšana centra noteikumiem iegūt sertifikātu hidrotehnisko būvju projektēšanai un uzraudzībai.■

Adrese: Dž. Dudajeva gatve 5a, Rīga, LV-1084, Latvija
Tālrunis: +371 67578707, fakss: +371 67311208, GSM: +371-28674054
E-pasts: juras@apollo.lv

“B.L.B. BALTIJAS TERMINĀLS” ATTĪSTA DARBĪBU

Pagājušā gadsimta deviņdesmito gadu pirmajā pusē „B.L.B. Baltijas termināls” uzsāka būvēt naftas un ķīmisko produktu termināli. Liels pluss bija robeža ar Mangaļu dzelzceļa preču staciju, kuras atzars uz termināli tika pagarināts par trīsarpus kilometriem. Arī Mīlgrāvja kanālu vajadzēja padziļināt. Lai tagad atcerētos un uzskaitītu visu, kas paveikts, būtu jāpatērē pārāk daudz laika, un uzņēmuma vadība ir pārliecināta, ka enerģiju labāk izmantot jaunu projektu attīstīšanai.

“B.L.B. Baltijas termināls” sāka darboties jau 1993. gadā, bet akciju sabiedrība “B.L.B. Baltijas termināls” tika nodibināta 1994. gadā, privatizējot valsts rūpnīcu “Svaigums”. Dibinātāji bija “B.L.B. korporācija” kopā ar zviedru firmu “Pattyraine & Company”.

Bija jātiek galā ar vecajām paliekām – piesārņoto grunti termināļa teritorijā. Kompānija turpina 2003. gadā iesāktos grunts sanācības darbus B.L.B. teritorijā, lai mazinātu daudzu gadu gaitā radušos piesārņojumu. Tā veikusi nozīmīgus ieguldījumus vides drošības uzlabošanā, sadarbojoties ar kompāniju „Eco-help” un „Vides konsultāciju biroju”. Grunts sanācības darbi tiks turpināti, jo uzņēmums atrodas bijušās superfosfāta rūpnīcas teritorijā. Pavisam līdz 2008. gada decembrim vides sakārtošanā uzņēmums ieguldījis vairāk nekā 45 000





latu, un tās ir vienas no lielākajām investīcijām Latvijā. Diemžēl osta un tās uzņēmēji tagad ir spiesti maksāt par padomju gados pieļautajām kļūdām. Ne ostas, ne ostas pārvaldes, ne mūsdienu biznesa attīstības stratēģija nav vainojama pie tā, ka savulaik neviens nedomāja par cilvēkiem un plānoja dzīvojamo rajonu celtniecību ostai stra-

tēgiski svarīgās vietās. Tagad cietēji ir visi – gan osta, kas nevar pilnībā plānot savu attīstību, gan arī cilvēki, kuru dzīves apstākļus ostas darbība nereti tomēr ietekmē.

Lai novērstu naftas produktu nokļūšanu atklātā vidē, veikti lietuss ūdens kolektora rekonstrukcijas darbi, kas pilnībā izslēdz iespēju naftas produktiem iekļūt Ķīšezerā, un, rūpējoties par vides kvalitāti, jau 2003. gadā ir veikta attīrīšanas iekārtu rekonstrukcija. Atbilstoši Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumiem regulāri tiek veikti gaisa kvalitātes mērījumi. Nepārtraukti režīmā tiek mērīta sēra dioksīda, slāpekļa dioksīda, benzola, toluola un citu vielu koncentrācija atmosfērā. Ik gadus tiek veikti kontrolmērījumi, kas parāda, ka nevienai no vielām nav pārsniegta pieļaujamā koncentrācija un gaisa kvalitāte atbilst Latvijas likumdošanā paredzētajām prasībām. Tā kā Latvija ir Eiropas Savienības dalībvalsts, tai saistošas visas prasības, kas nosaka ekoloģijas jautājumu risināšanu un apkārtējās vides saudzēšanu.

„B.L.B. Baltijas termināls” speciālisti ļoti labi saprot, ka vienīgi tad, ja uzņēmuma darbība būs atbilstoša visaugstākajiem Eiropas standartiem, uzņēmums varēs ne tikai sekmīgi turpināt, bet arī paplašināt darbību. Bet tieši tad, kad uzņēmuma jaunie projekti nonāk līdz publiskajai apspriešanai, nākas dzirdēt ieteikumus vairāk domāt par ekoloģijas jautājumiem. Var teikt, ka nepārtraukti notiek tāda kā rīpas grūstīšana vienos vai ošos vārtos.■

UZZIŅAI

„B.L.B. Baltijas termināls” ir viena no lielākajām Rīgas brīvdostas stivdorkompānijām, kura nodarbojas galvenokārt ar naftas un ķīmisko produktu pārkraušanu un no 1994. gada, kad tā uzsāka darbību, vairākas reizes kāpinājusi pārkraušanas apjomus. „B.L.B. Baltijas termināls” dod darbu 170 darbiniekiem. Uzņēmumā uzbūvēta jauna katlu māja, kur par kurināmo izmanto dabasgāzi, kā arī dīzeļdegvielas noliešanas dzelzceļa estakāde un papildu dzelzceļa manevrēšanas līnijas. 2010.gadā sakarā ar Rīgas ostas 810. gadadienu „B.L.B. Baltijas termināls” saņēma apbalvojumu nominācijā „TOP Iejamkravas”.

„EKO OSTA” IEGULDA INOVĀCIJĀS

Latvijā uzbūvēta pirmā saules enerģijas elektrostacija rūpnieciskām vajadzībām, kas ir arī lielākā Baltijas valstīs. Elektrostaciju veido 700 kvadrātmetru saules enerģijas paneļu ar ražošanas jaudu līdz 120 kW stundā. Projekta attīstītāji ir bīstamo atkritumu apsaimniekotājs SIA „Eko osta” sadarbībā ar SIA „Zaļā Latvija” un Fizikālās enerģētikas institūtu (FEI).

Projekts realizēts, lai samazinātu siltumnīcas efekta gāzu (SEG) emisijas un veicinātu saules enerģijas izmantošanas tehnoloģiju pielietojanu bīstamo atkritumu (piemēram, nafta, atstrādātās eļļas) pārstrādes procesā, ko veic bīstamo rūpniecisko atkritumu apsaimniekotājs SIA „Eko osta”. Pateicoties šim projektam, gada laikā tiks iegūts 62 328 kg CO₂ izmešu samazinājums.

„Līdz šim uzņēmuma attīrīšanas iekārtu darbības procesi tika nodrošināti, par kurināmo izmantojot naftas produktu atlikumus, kas nenoliedzami rada CO₂ izmešus. Šis projekts ir kvalitatīvi jauns solis Latvijā, kas parāda rūpniecisku uzņēmumu iespējas minimizēt negatīvo ietekmi uz vidi, kā arī Latvijas zinātnieku iespēja piedāvāt jaunākās atjaunojamo energoresursu tehnoloģijas un to praktiskās lietošanas modeļus konkrētos uzņēmumos,” stāsta uzņēmuma vadītājs Andrejs Laškovs.

Plānots, ka gada laikā saules elektrostācijas saražotā jauda būs ne mazāka par 150 000 kWh, kas nodrošinās rūpniecisko attīrīšanas iekārtu darbību. Saules elektrostācijas būvniecība realizēta ar Eiropas līdzfinansējuma piesaisti. Kopējais budžets ir 235 298 latī, no kuriem uzņēmuma pašfinansējums veido 60%. Investīcijas šajā projektā varētu atmaksāties septiņu gadu laikā.

Saules enerģijas elektrostācijas projekts turpina uzņēmuma „EKO osta” iepriekšējos gados uzsāktos projektus ar videi draudzīgu tehnoloģiju ieviešanu bīstamo atkritumu apsaimniekošanā – attīrīšanas iekārtu modernizāciju un biotehnoloģiskās fabrikas izveidi. Uzņēmuma vadītājs Andrejs Laškovs kā inovatīvu sasniegumu vērtē to, ka šis ir pirmais piemērs Latvijā, kad rūpnieciska tipa ražotnē tiek uzstādītas tik lielas jaudas saules enerģijas tehnoloģijas.

„Ar šo projektu mēs gribam lauzt mītu par saules enerģijas tehnoloģiju nepiemērotību šejienes klimatiskajiem apstākļiem un apliecināt ekonomisko izdevīgumu un iespēju izmantot solārās tehnoloģijas rūpnieciska tipa uzņēmumiem. Tādēļ piesaistījām projekta realizācijā pieredzes bagātāko zinātnisko institūciju Latvijā – Fizikālās enerģētikas institūtu, kas nodarbojas ar solārās enerģijas pētniecību tieši Latvijas klimatisko apstākļu kontekstā,” stāsta uzņēmējs.

Kā uzsver SIA „EKO osta” vadītājs, elektrostacijā saražotās saules enerģijas daudzums būs pietiekams, lai nodrošinātu rūpniecisko ūdeņu attīrīšanas

iekārtu darbību. Būtiskākā projekta atdeve ir CO₂ izmešu samazinājums, ņemot vērā, ka projekta ietvaros tiks izveidots saules kolektora un bateriju kombinētās sistēmas modelis.

Solārās enerģijas tehnoloģijas SEG emisiju samazināšanai konkrētajā uzņēmumā projekta ietvaros tika izvēlētas, jo ir dabai draudzīgs risinājums, spēj nodrošināt neatkarīgu energoapgādi ārkārtas gadījumos un darbojas kā autonoma sistēma. Solārās tehnoloģijas uzlabo arī energoapgādes kvalitāti un faktiski ir mūžīga konstrukcija, kas gandrīz nenolietojas.

2010. gadā, sadarbojoties ar LU zinātniekiem, „Eko osta” uzbūvēja Baltijā pirmo biotehnoloģisko fabriku, kas izmanto patentēto bioloģisko metodi grunts attīrīšanā. Pirmajā darbības gadā biotehnoloģiskā ražotne izpildījusi plānoto – saražoti 2000 kg jeb divas tonnas dabisko baktēriju masas, kas ir pietiekami, lai attīrītu 1000 tonnu ar naftas atkritumiem piesārņotas grunts.



2009. gadā uzņēmums, piesaistot Eiropas līdzfinansējumu un sadarbībā ar Rīgas brīvostu veicis arī ūdens attīrīšanas iekārtu modernizāciju. Kopējais projekta investīciju apjoms ir divi miljoni latu.

Andrejs Laškovs: „SIA „Eko osta” katru gadu piedalās Mārupītes talkās, bet 2011. gadā iesaistījās arī Mārupītes piesārņotā ūdens attīrīšanas darbos. Parasti „Eko osta” savāc pēc talkas palikušos bīstamos atkritumus, taču šoreiz sūknēja piesārņotos notekūdeņus un ar kravas automašīnu cisternām veda uz Vecmīlgrāvi, kur atrodas „Eko ostas” bīstamo atkritumu rezervuāri, un no 3. līdz 6. jūlijam pavisam savāca 1349 kubikmetrus piesārņotā ūdens. Katrai kravai tika ņemtas analīzes, lai noteiktu ķīmiskā piesārņojuma koncentrāciju ūdenī. Sākumā notekūdeņu pieļaujamās piesārņojuma koncentrācijas normas bija pārsniegtas vairāk nekā tūkstoš reižu.”

SIA „Eko osta” dibināta 1999. gadā un specializējas dažādu videi bīstamu atkritumu apsaimniekošanā:

- ar naftas produktiem piesārņoto ūdeņu, notekūdeņu pārstrāde un attīrīšana;
- šķidro degvielas atkritumu, ieskaitot organiskos šķīdinātājus, utilizācija;
- ar naftas produktiem piesārņotas augsnes/grunts attīrīšana;
- izlietoto eļļas filtru savākšana un utilizācija;
- atstrādāto eļļu un naftas produktu atlikumu savākšana un utilizācija;
- ar naftas produktiem piesārņoto ūdeņu attīrīšanas iekārtu projektēšana, būvniecība un tehnoloģiskā pārbaude.■

EKOHIDROTEHNIKA UN KO

SIA "Ekohidrotehnika un Ko" (EHT) ir privāta neatkarīga kompānija, kuras pamatā ir tikai privātais kapitāls bez kredīta saistībām.

Kompānija dibināta 1990. gadā, un tās specializācija ir ostu padziļināšanas darbi un hidrotehnisko būvju projektēšana, piedāvājot pilnu pakalpojumu paketi: objekta projektēšanu, tehnoloģiju izstrādi, padziļināšanas vai hidroceltniecības darbus. Kompānija savu darbību pamatā izvērš Baltijā, tās pārstāvniecības ir arī Eiropā un Tuvajos Austrumos, bet centrālais biroja atrodas Rīgā.

Kompānijas kredo: augsta darba kvalitāte, laikus izpildīts pasūtījums, tirgus paplašināšana un partnerattiecību veidošana.

Kompānijas lielākais ieguvums ir kvalificēti darbinieki ar speciālo izglītību hidroceltniecības specialitātē.

Pateicoties sadarbības partneriem, EHT pasūtījumu veikšanai var izmantot Baltijas, Kaspijas, Melnās jūras un Tuvo Austrumu ostu padziļināšanas darbiem nepieciešamo tehniku un floti.

SIA „Ekohidrotehnika un Ko” ir veikusi nozīmīgus darbus Latvijas ostās, tai skaitā Ventspils brīvdostas pienākošā kanāla paplašināšanu un būvprojektēšanu un Liepājas ostas 50. un 51. piestātnes padziļināšanu. Kompānija strādājusi arī Rīgas brīvdostā.

Lai gūtu tiesības veikt šos darbus, SIA „Ekohidrotehnika un Ko” ir piedalījies ostu izsludinātajos konkursos un ar savu piedāvājumu pārspējusi citus pretendētus.

NENODARĪT KAITĒJUMU VIDEI UN CILVĒKIEM

Sniedzot pakalpojumus un domājot par ekonomikas attīstību, SIA „BGS” par galveno prioritāti izvirza saudzīgu attieksmi pret apkārtējo vidi un kultūras mantojuma saglabāšanu, tāpēc tiek izmantota jaunākās paaudzes tehnika, lietotas mūsdienīgas tehnoloģijas un videi nekaitīgi materiāli, darba procesus vada ziņoši un augsti kvalificēti speciālisti. Uzņēmuma darbības pamatā ir ilgtspējīgas būvniecības principi, t.i., resursu racionāla izmantošana, inovāciju un jaunāko tehnoloģiju lietošana, pieejamu būvju būvniecības nodrošināšana, tā radot kvalitatīvu dzīves vidi esošajām un nākamajām paaudzēm. SIA „BGS” strādā tādas nozarēs kā hidrotehniskā būvniecība, padziļināšanas darbi, ūdenstilpju renovācija, krastu nostiprināšana, mikropāļu izbūve, pamatu izbūve, sanācija, ģeosintētisko materiālu izmantošana, termosūkņu sistēmu uzstādīšana, t.sk. ūdensapgādes un termosūkņu dziļurbumi, izgāztuvju rekultivācija.

Kompānijai ir izveidojusies cieša sadarbība ar vairākiem starptautiskiem uzņēmumiem – „Minova Carbotech”, „Huesker Synthetics” un „Ischebeck-TITAN”, kas nodrošina plašu pakalpojumu klāstu dažādās jomās. Šobrīd „BGS” ir autorizēts šo uzņēmumu pārstāvis Latvijas un Baltijas tirgū, gan piedāvājot uzņēmumu ražoto produkciju, gan realizējot būvprojektus ar pārstāvēto uzņēmumu produktu pielietojumu.

HIDROTEHNISKIE DARBI

Ostas un ostu piestātnes, aizsargdambji, hidroelektrostacijas, kanāli – tās ir būves, kas tiek celtas tautsaimniecības vajadzībām un cilvēku pasargāšanai no ūdens stihijas, tāpēc nepieciešams regulāri veikt šo hidrotehnisko būvju uzturēšanu, remontu un renovāciju, kā arī jaunu būvju celtniecību. SIA „BGS” rīcībā ir ūdenslīdzēju stacija un kvalificēts personāls zemūdens darbu veikšanai, tāpēc uzņēmums spēj pilnībā nodrošināt tādus darbus kā zemūdens metināšana un griešana, nogrimušu objektu izcelšana, akvatorijas gultnes apsekošana, zemūdens filmēšana utt. Visi šie darbi nepieciešami gan hidrotehnisko būvju celtniecībai, gan renovēšanai.

Hidrotehniskie darbi ietver ļoti plašu darbu spektru, un uzņēmums ar tiem sekmīgi tiek galā, jo tā rīcībā ir specializēta tehnika, piemēram, zemessmēlēji, pāļu dzinēji, speciālie ekskavatori, dažādi peldlīdzekļi un cita tehnika, kā arī

pieredzējuši un sertificēti speciālisti, arī būvniecības ūdenslidēji, kas spēj šos darbus kvalitatīvi paveikt.

PADZIĻINĀŠANAS DARBI

Padziļināšanas darbi ir nepieciešami, lai padarītu ūdenstilpes dziļumu atbilstošu noteiktām vajadzībām, piemēram, kuģu, laivu vai jahtu tauvošanai pietātnēs, bet reizē tie būtiski ietekmē apkārtējo vidi, tāpēc ir nepieciešama šo darbu analīze un kontrole, ko veic kvalificēti vides speciālisti un ģeologi. SIA „BGS” rīcībā ir speciālā tehnika (dažādu tipu zemessmēlētji, niedru plāvēji, u.c.), ar kuru ūdenstilpes padziļina, nenodarot kaitējumu apkārtējai videi.

ŪDENSTILPJU RENOVĀCIJA, KRASTU NOSTIPRINĀŠANA

Latvija ir ūdeņiem bagāta zeme, bet šiem ūdeņiem – ezeriem, upēm un dīķiem – ir nepieciešama savlaicīga un regulāra kopšana un tīrīšana. SIA „BGS” veic gan gultnes attīrīšanu no nosēdumiem (t.sk. dūņām), gan apauguma noņemšanu, krastu stiprināšanu ar koka vai tērauda pāļiem, vai ģeosintētiskajiem materiāliem. Uzņēmuma rīcībā ir daudzfunkcionāla tehnika, ar kuras palīdzību ir iespējams nodrošināt darbus arī neērtās un grūti pieejamās vietās, kā arī speciālisti, kas vienmēr ieteiks visefektīvāko risinājumu.

MIKROPĀĻU IZBŪVE

Mikropāļu pielietojums ir ļoti plašs – tie tiek izmantoti atbalsta sienu un konstruktīvo atbalstu nostiprināšanai, pietātņu konstruktīvo elementu stiprināšanai, ceļu un tuneļu būvē, pāļu pamatnes izveidei un nostiprināšanai būvēm utt.

PAMATU IZBŪVE, SANĀCIJA

No tā, cik kvalitatīvi un prasmīgi ir uzbūvēti ēkas pamati, ir atkarīgs būves turpmākais mūžs. Pamatu izbūvē tiek izmantota rievpāļu atbalsta siena, kura nepieciešamības gadījumā tiek īpaši stiprināta – enkurota. Bieži vien darbi tiek veikti arī īpaši sarežģītos apstākļos, piemēram, tiešā ēku tuvumā.

ĢEOSINTĒTISKIE MATERIĀLI

Kopš 2003. gada SIA „BGS” būvprojektos izmanto ģeosintētiskos materiālus. To lietošanas sfēra ir ļoti plaša: tie tiek izmantoti gan kā nogāzes stiprinājuma elementi, gan ceļu pamatnes veidošanai, izgāztuvju rekultivācijas projektos, arī kā zemūdens barjeras smilts sanesumu mazināšanai un zemūdens nogāžu stiprināšanai.

TERMOSŪKŅI

Mūsdienās termosūkņi vairs nav jaunums. Blakus tradicionālajām ēku apkures sistēmām, kurās tiek izmantota gāze, naftas produkti, koksne vai elek-

trība, aizvien lielāku popularitāti iegūst ģeotermālo sūkņu sistēmas, kas sevi ir apliecinājušas kā drošas, efektīvas un videi nekaitīgas. Termosūkņu lietojums var būt ļoti plašs. „BGS” ierīko autonomo apkuri atsevišķās ģimenes mājās un sabiedriskās ēkās, kur vasaras periodā tā tiek izmantota gaisa kondicionēšanai, bet ziemas periodā – apsildei, rūpnieciskajās zonās, kur termosūkņus var izmantot siltuma ieguvei no ražošanas procesā uzsildītajiem ūdeņiem.

Šobrīd SIA „BGS” lielākais uzstādītais siltumsūknis ar kopējo jaudu 1,1 MW, kas veidots ar jūras kontūra pieslēguma izbūvi, atrodas Salacgrīvā. Jūrā ieguldīts siltumsūkņa ārējais kontūrs ar beztranšeju tehnoloģiju. Siltumsūknis ar jūras kontūru savienots ar cauruļvadiem caur stadionu un kāpām, izmantojot to pašu beztranšeju tehnoloģiju, tādējādi saudzējot apkārtējo vidi, tai skaitā kāpu zonu.

IZGĀZTUVJU REKULTIVĀCIJA

SIA „BGS” veic izgāztuvju rekultivāciju, kas nepieciešama piesārņoto teritoriju sakopšanai. Rekultivācija samazina atkritumu negatīvo ietekmi uz vidi un cilvēka veselību un nodrošina ar atkritumiem piesārņotas teritorijas iekļaušanos apkārtējā ainavā. Arī šo darbu veikšanai uzņēmuma rīcībā ir apmācīti darbinieki un speciālā tehnika.

Uzņēmuma uzdevums ir realizēt visus minētos darbus, nepārkāpjot to trauslo robežu, kad dabas postošie procesi var kļūst neatgriezeniski.■

Adrese: Ūnijas iela 8 k.9, Rīga LV-1084, Latvija
Tālrunis: +371 67568 363, fakss: +371 67568353
E-pasts: info@bgslatvija.lv

KONKURENCE LIEK NEZAUDĒT MODRĪBU

Uzņēmums „Harbour Enterprise” izveidots 1999. gadā un veiksmīgi strādā Baltijas valstu tirgū 12 gadus. „Mūsu bizness ir ļoti nozīmīgs kuģošanas drošībai un nenovērtējams gadījumos, kad jāglābj cilvēki uz jūras. No mūsu speciālistu paveiktā ir atkarīga jūrnieku dzīvība. Tieši tā mēs uztveram sava darba būtību un misiju. Ja kuģim kaut kas atgadās, tad ierindā stājas tās iekārtas, kuras ir pārbaudījuši un remontējuši mūsu speciālisti,” saka SIA „Harbour Enterprise” valdes locekle Marina Soboļeva, kura šajā uzņēmumā strādā kopš tās dibināšanas.

Par uzņēmuma darbību, problēmām un sasniegto stāsta MARINA SOBOĻEVA.

„Esmu uzņēmuma valdes locekle, un mans pienākums ir organizēt darbu un sekot, lai visas uzņēmuma struktūras strādātu nevainojami, tāpēc vislielāko vērību allaž veltām profesionālu un apzinīgu darbinieku atlasei, kā arī speciālistu kvalifikācijas celšanai. Pamatā mūsu speciālisti savas zināšanas ir ieguvuši Jūras akadēmijā Sanktpēterburgā un Latvijas augstskolās, bet visi tie, kas veic ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļu pārbaudi un remontu, izgājuši speciālu apmācību rūpnīcās, kurās šīs ierīces ir ražotas, kā arī mūsu pašu uzņēmumā. Nevienam cilvēkam nevar sākt darbu, pirms nav ieguvis sertifikātu, kas apliecina viņa kvalifikāciju. Lielus līdzekļus esam ieguldījuši modernas un mūsdienu prasībām atbilstošas tehnikas iegādei, kas ievērojami uzlabo darba

kvalitāti, kā arī ražošanas telpu remontā, tā uzlabojot arī pašus darba apstākļus.

Cenšamies apmierināt visas klientu vajadzības, jo tikai tad, ja klients būs apmierināts, viņš atgriezīsies pie mums atkal un atkal. Tirgū valda konkurence, tāpēc mūsu speciālisti intensīvi strādā, lai piesaistītu klientus, bet jāteic, veselīga konkuren-



UZZIŅAI

SIA „Harbour Enterprise” galvenais birojs atrodas Rīgas ostā, bet filiāles Ventspilī un Liepājā. Tallinā strādā SIA „Harbour Enterprise” meitas uzņēmums „Harbour Enterprise AS” un Klaipēdā meitas uzņēmums „Harbour Enterprise UAB”, kuri sāka darboties 2007. gadā.

ce tikai uzlabo sniedzamo pakalpojumu kvalitāti. Mūsu darba kvalitāti apliecina ISO 9001:2008 sertifikāts un Starptautisko klasifikācijas sabiedrību sertifikāti. Latvijā strādājam Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās, un šeit mūsu darbību kontrolē Latvijas Jūras administrācija, savukārt Tallinā esam pakļauti Igaunijas jūras administrāciju uzraudzībai, kā arī starptautisko klasifikācijas sabiedrību kontrolei.

2011. gadā esam strādājuši stabili visās ostās, kurās izvēšam savu darbību. Ir vēlme nostiprināt

uzņēmuma pozīcijas Klaipēdā, kas arī būs mūsu primārais uzdevums šogad.

Uzsākt darbību Tallinas un Klaipēdas ostās nebija viegli, jo izjutām lielu spiedienu un pretestību no konkurentu puses. Lai mēs varētu sniegt pakalpojumus Tallinas ostā, mēs bijām spiesti pierādīt, ka varam nodrošināt visaugstākajiem standartiem un drošības prasībām atbilstošus pakalpojumus, un tikai pēc tam varējām stabilizēt uzņēmuma stāvokli un attīstīties tālāk. Klaipēdā gan joprojām jūtams zināms spiediens, bet domāju, ka mēs to izturēsim un apliecināsim savu konkurētspēju, vēl jo vairāk tāpēc, ka Igaunijā jau esam ieguvuši zināmu rūdījumu. Ja salīdzina Latvijas, Igaunijas un Lietuvas lielās ostas, tad jāteic, ka, pateicoties pasažieru prāmju darbībai, visintensīvākā kuģu kustība, protams, ir Tallinas ostā, savukārt, Klaipēdā lieliski strādā kuģu remonta rūpnīca.

Bizness ir nežēlīgs, tas neļauj ne uz mirkli zaudēt modrību, savukārt konkurenti liek rosīties, lai mūsu pakalpojumu kvalitāte būtu kaut solīti priekšā, un līdz šim mums tas ir izdevies.”



Darbības pamatvirzieni:

- Ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļu pārbaude un remonts;
- Glābšanas laivu un dežūrlaivu, nolaišanas ierīču un celtnu 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 apkopes 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.

Uzņēmumu grupa „Harbour Enterprise”

Atlantijas iela 27, LV-1015, Rīga, Latvija

Tālrunis: +371 6734 3535, fakss: +371 6734 3535

E-pasts: harbour@harbour.lv

www.harbour.lv

NE TIKAI MELNAIS ZELTS CEĻ OSTU

„Kad vairāk nekā pirms pusgadsimta tika pieņemts lēmums par naftas pārkraušanas ostas celtniecības vietu Ventspilī, tam acimredzot bija loģisks izskaidrojums: neaizsalstoša osta un salīdzinoši lēti kuģošanas kanāla gultnes padziļināšanas darbi. Astoņdesmitajos gados lejammkravu pārkraušanas ziņā Ventspils bija lielākā osta Baltijā. Pēdējā laikā šķidro kravu īpatsvars un loma Ventspils ostas kravu apgrozījuma struktūrā būtiski mainījusies,” tā par vēstures faktiem un šodienas realitāti saka Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas priekšsēdētājs, Ventspils mērs un Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs.

A. Lembergs: „Nafta un naftas produkti veido aptuveni pusi no ostas kravu apgrozījuma. Tikpat daudz 2011. gadā pārkāva arī citas kravas, un tas, ka mainās kravu struktūra ostā, ir vērtējams pozitīvi, jo samazinās atkarība no aizbīdņa, kuru var ne tikai atvērt, bet arī aizvērt, ko Ventspils jau ir pieredzējusi. Jāatzīst, ka, atnākot jaunajam īpašniekam „Vitol Group”, arī kādreiz lielākais naftas un naftas produktu pārkraušanas uzņēmums „Ventspils nafta” ir būtiski mainījies. Ja vēl pirms pieciem gadiem „Ventspils nafta” nodarbojās tikai ar kravu pārkraušanu, tad tagad uzņēmums pievērsies arī naftas produktu tirdzniecībai, un svarīgākais vairs nav pārkraušanas apjoms, bet gan iegūtā peļņa. Nedomāju, ka ostai pavisam būtu jāatsakās no lejammkravām, tomēr tagad mēs lielu uzmanību



UZZIŅAI

Astoņdesmito gadu sākumā nafta un naftas produkti Ventspils ostā veidoja 92% no kravu apgrozījuma, 2001. gadā – 78%, 2011. gadā – 54%. Lejamkravu apjoms samazinājies 2,5 reizes. 1983. gadā Ventspili pārkrāva 35 miljonus tonnu naftas, 2011. gadā – 14 miljonus tonnu.

veltām kravu un termināļu daudzveidošanai ostā. Diemžēl, samazinoties naftas un naftas produktu apjomiem, šķidro kravu termināļos trīsreiz samazinājies arī nodarbināto skaits. Bez darba palikušajiem vajadzēja meklēt darbu, un daļa atlaisto atrada to citos ostas termināļos, bet vēl daļa tagad strādā jaunajās darbavietās Ventspils brīvpostas industriālo zonu uzņēmumos. Ja ostas vadība ne-strādātu pie kravu un termināļu daudzveidošanas, kā arī neveiktu industrializāciju, mēs saskartos ar nopietnām sociālajām problēmām. Tāpēc mūsu

devīze ir censties neko nepazaudēt! Centies daudzveidot kravas, termināļus un turpini industrializāciju!"

OSTAS STATISTIKA 2011

2011. gadā Ventspils brīvpostā pavisam pārkrauti 28,5 miljoni tonnu, kas ir par 15% vairāk nekā 2010. gadā un par 1,5 miljoniem tonnu pārsniedz gadā plānoto apgrozījumu. Lejamkravu apjoms sasniedza 15 miljonus tonnu, kas ir par 7% vairāk. Beramkravu kopējais apjoms – gandrīz 11 miljoni tonnu, un tas ir par 25% vairāk nekā iepriekš un arī jauns beramkravu rekorda apjoms Ventspils ostā, pārspējot iepriekšējo rekordu, kas tika sasniegts 2005. gadā. Ģenerālkraavu apjoms Ventspils ostā pagājušajā gadā palielinājās par 26%, nedaudz pārsniedzot 2,5 miljonus tonnu. Visvairāk ostā pārkrauts naftas produktu – vairāk nekā 14,5 miljoni tonnu, kas ir par 8% vairāk nekā iepriekšējā gadā. Otrs lielākais kravu apjoms bija akmeņogļēm – gandrīz 7 miljoni tonnu, kas ir par 81% vairāk. Trešais lielākais kravu apgrozījums bija minerālmēsliem, kuru kopējais apjoms gadā sasniedza gandrīz 3 miljonus tonnu, un tas ir par 18% vairāk nekā pirms gada. Veiksmīgs gads bija prāmju līnijām Ventspils ostā, īpaši līnijai Ventspils – Nīneshamna, kur gada sākumā sāka kursēt jauns prāmis „Scottish Viking”. Pasāžieru skaits šajā līnijā palielinājies vairāk nekā trīs reizes. Ro-Ro kravu apjoms salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu pieaudzis par 46%, sasniedzot gandrīz 2 miljonus tonnu.

Lielākais kravu apjoms Ventspils brīvpostā – gandrīz 12 miljoni tonnu – pagājušajā gadā bija SIA „Ventspils nafta termināls”. Uzņēmums arī būtiski kāpinājis kravu apgrozījumu – par 25% salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu. Lielākais kravu pieaugums no Ventspils brīvpostas termināļiem bija SIA „Baltic Coal Terminal” – par 95%. Par 43% kravu apjoms palielinājās SIA „Noord Natie Ventspils Terminals”, kas pamatā nodarbojas ar prāmju līniju apkalpošanu. AS „Kālija parks” apgrozījums palielinājās par vairāk nekā 18%. Par 9% pieauga apgrozījums SIA „Ventall Termināls”, kas nodarbojas ar naftas produktu pārkraušanu, bet par 10% – SIA „Ventspils tirdzniecības osta”.

Zemākie kravu apjoma rādītāji Ventspils brīvastā pagājušajā gadā bija AS „Ventspils Grain Terminal”, kur gada laikā pārkrauti 230 tūkstoši tonnu. Termināļa apgrozījums krities par 66% salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, un tas nozīmē, ka terminālis izmantojis tikai 15% no savas kopējās jaudas. Būtiski apgrozījums sarucis arī AS „Ventbunkers” terminālī – par 35%.

A. Lembergs: „Ārkārtīgi neprofesionāli strādā kompānijas „Ventbunkers” vadība, jo pieļauj termināļa dīkstāvi. „Ventbunkers” administrācija nevis sadarbojas ar klientiem, bet konfliktē ar tiem! Sliktāk nekā varētu strādāt kompānija „Kālija parks”. Kravu apgrozījums, kas mazāks par četriem miljoniem tonnu gadā, specializētajam minerālmēslu terminālim nav pietiekams. Ļoti slikti rādītāji ir kompānijai „Ventspils Grain Terminal”, kas savas darbības laikā tā arī ne reizi nav pārkārusi solītos pusotra miliona tonnu graudu gadā. 2011. gads termināļa darbībā ir vienkārši graujošs, jo pārkrauti tikai 60 000 tonnu graudu. Var, protams, aizbaidināties ar sliktu graudu ražu Krievijā, tomēr citi līdzīgi termināļi Baltijas jūras reģionā ir pietiekami noslogoti.



Kompānija „NNVT” joprojām nepietiekami piesaista ostai konteinerkravas. Vājāk par savām iespējām 2011. gadā strādāja arī Ventspils tirdzniecības osta.

Ventspils brīvastas pārvaldei nav ne tiesību, ne pienākuma, ne arī iespēju ietekmēt termināļu komercdarbību. Ventspils brīvastas pārvaldes uzdevums ir nodrošināt nepieciešamo infrastruktūru kuģu un kravu ienākšanai un apkalpošanai ostā. Tas arī tiek darīts visaugstākajā līmenī, diemžēl stividorkompānijas un komersanti pilnībā neizmanto piedāvātās iespējas.”

EIROPAS NAUDA OSTAS INFRASTRUKTŪRAI

Ventspils brīvastā turpinās iespaidīgi celtniecības darbi. Nākamo triju gadu laikā ar Eiropas Savienības atbalstu ostā tiks uzceltas divas jaunas piestātnes un terminālis, kas ievērojami ļaus palielināt kravu apgrozījumu.

Ventspils brīvastas pārvaldnieks Imants Sarmulis: „Jaunais sauskraavu terminālis turpinās ostas infrastruktūras attīstību kreisajā krastā aiz Ventas tilta, kur paredzēts uzbūvēt 300 metru garu un 8 metrus dziļu piestātni. Pateicoties tādām piestātnes garumam, vienlaikus kravu varēs uzņemt divi kuģi, savukārt vairāk

nekā piecu hektāru lielajā teritorijā tiks ierīkoti kravu laukumi, jauns dzelzceļa un autoceļa pievads Sauskravu terminālā būvprojekts jau izstrādāts un apstiprināts. Ventspils brīvdostas pārvalde jau noslēgusi līgumu par termināļa nomu ar SIA „Ventplac”, kas turpmāk koksni pārkraus aiz tilta. Savukārt SIA „Noord Natie Ventspils Terminals”, kura teritorijā patlaban darbojas „Ventplac”, iegūs vairāk nekā piecus hektārus teritorijas, kur varēs plānot savu turpmāko attīstību.

Krasta nostiprināšanas darbi Ventas kreisajā krastā un ostas termināļa pievedceļu izbūve rit pilnā sparā.

Ventas labajā krastā tiks būvēta 12. universālā 16,5 metrus dziļa piestātne, kas varēs uzņemt vislielākos tankkuģus, kādi vien Baltijas jūrā var ienākt, un ko būs iespējams izmantot dažādu kravu pārkraušanai. Īpaši šo piestātni gaida Skandināvijas māju moduļu ražotājs „Bau-How”.



Ventspils SIA „Reefer Cargo Terminal”, ko ekspluatācijā nodeva 2011. gada vasarā, ir lielākais saldēto pārtikas produktu terminālis Baltijas valstīs. Tā ir A klases noliktava – saldētava ar modernām administrācijas un palīgtelpām. Telpas ir aprīkotas ar jaunākās paaudzes elektroniskajām ventilācijas sistēmām, temperatūras un mitruma līmeņa regulētājiem, tāpat ierīkota gaisa cirkulācija, kas nodrošinās augstus higiēnas standartus noliktavā. Termināļa noliktavas platība ir 12 000 kvadrātmetru. Terminālā kopējā iespējamā jauda – 150 tūkstoši tonnu kravu gadā.

UZZIŅAI

2011. gada augusta beigās Eiropas Komisija pieņēma lēmumu par līdzfinansējuma piešķiršanu projektam „Ventspils brīvdostas sauskrauvu termināļa būvniecība” un „Ventspils brīvdostas infrastruktūras attīstība” realizēšanai. Darbi norisināsies upes abos krastos. Kopējās investīcijas projektu īstenošanai plānotas vairāk nekā 30 miljonu latu apmērā, plānotais ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums – ap 16,5 miljoniem.

Lejamkravu rajonā svarīgākais notikums būs jaunās 35. piestātnes būvniecība. Esošais pirmais muiļņš celts pirms vairāk nekā 50 gadiem, kas ir solīds hidrotehnisko būvju ekspluatācijas laiks. Savas ilgās kalpošanas dēļ tas ir morāli novecojis un piesārņots, tāpēc tiks nojaukts, kas savukārt ļaus „Baltic Coal Terminal” dubultot piestātnes pārkraušanas jaudu.”

... UN KUĢOŠANAS DROŠĪBAI

Pateicoties Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) līdzfinansējumam, 2011. gadā Ventspils osta turpināja navigācijas līdzekļu aprīkošanu ar jaunākās paaudzes automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS).

Ventspils brīvdostas pārvalde piedalās ERAF Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības 2007.–2013. gada programmas finansētā projekta „Transporta un

ostu komunikāciju sistēmu attīstība (TransPort)” īstenošanā, kura mērķis ir veicināt Latvijas – Lietuvas pierobežas reģionu sociāli ekonomisko attīstību, attīstīt pārrobežu transporta infrastruktūru, ieviešot jaunus loģistikas risinājumus kravu pārvadājumos un uzlabojot sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāti un pieejamību.

AIS ir uzstādīta arī uz Ventspils brīvostas hidrogrāfijas kuģa „Kapteinis Orle”, kas, uztverot boju informāciju, spēs tās izsekot un nepieciešamības gadījumā operatīvi novērst trūkumus.

Tā kā AIS ieviešana un izmantošana Latvijas ostās zināmā mērā ir novitāte, projekta dalībostu Ventspils, Liepājas un Klaipēdas pārstāvji vasaras sākumā devās pieredzes apmaiņā uz Barselonas ostu, lai plašāk iepazītos ar reāli pierādāmu pieredzi par sistēmas darbību, varbūtējiem riskiem un sistēmas attīstības iespējām. Vizītes laikā viņi uzklusēja Barselonas ostas speciālistu viedokļus un ieteikumus, kā arī ieguva derīgu informāciju kuģu AIS un ostas vārtu kontroles sistēmu efektīvas ekspluatācijas jautājumos.

UZZIŅAI

Citu pārrobežu transporta sistēmas risinājumu vidū projekts paredz divu Kurzemes reģiona lielāko ostu – Liepājas un Ventspils, kā arī Klaipēdas ostas komunikāciju sistēmu attīstību. Ventspilī ar jaunākās paaudzes AIS tiek aprīkotas četras visattālākās navigācijas bojas, kas brīdina kuģus par bīstamajiem sēkļiem. Jaunais aprīkojums tiks uzstādīts arī uz divām pieņemšanas navigācijas bojām un uz bojas, kas paredzēta avarējušo kuģu vraku vietu apzīmēšanai. Gan kuģi, gan ostas Kuģošanas atbalsta dienests no bojas saņems informāciju par tās atrašanās vietu un tehnisko stāvokli. Tādējādi ar sistēmas palīdzību ostas speciālisti turpmāk varēs viegli kontrolēt boju iespējamo nobīdi vai bojājumus.



Jaunas un modernas bojas Ventspils ostā.



Ventspils ostas kapteinis Arvids Buks ostas kuģu vadības centrā.

Ostas navigācijas līdzekļu aprīkošana ar AIS tika sākta jau 2010. gadā, kad ar jauno sistēmu aprīkoja visas trīs Ventspils brīvostas valdījumā esošās bākas – Ovišu, Užavas un Akmeņraga. AIS palīdz regulēt kuģošanu, mūsdienīgi risināt jūras vides aizsardzības un daudzus citus jautājumus, jo nodrošina ar visu nepieciešamo informāciju par kuģi, tā parametriem, kravu.

Projekta īstenošanas laiks ir no 2010. gada 1. oktobra līdz 2011. gada 31. decembrim. Projekts tiek realizēts ar ERAF līdzfinansējumu Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas 2007.–2013. gadam ietvaros.

Projekta kopējais budžets ir 763 491 eiro, t.sk. infrastruktūras izveidei 460 100 eiro jeb 60% no kopējā budžeta. Programmas līdzfinansējums ir 85%.

OSTA – VIENS NO LIELĀKAJIEM NODOKĻU MAKSĀTĀJIEM

I. Sarmulis: „Ventspils brīvostas pārvalde ir viens no lielākajiem nodokļu maksātājiem pilsētas pašvaldības budžetā. Nākamā gada budžetam sākam gatavoties jau iepriekšējā gada vasaras sākumā, un šis darbs notiek pēc principa „no apakšas uz augšu”. Tas nozīmē, ka budžeta izdevumu daļu gatavo visas struktūras apakšvienības. Visi dienesti, kas gūst ienākumus, iesniedz savas prognozes budžeta kopējā ienākumu daļā. Izstrādājot budžetu, cenšamies likt lietā visu mūsu speciālistu potenciālu, jo pēc šā dokumenta Ventspils brīvostas pārvaldei jādzīvo visu gadu. Varētu likties, ka brīvostas budžeta izstrāde ir vienkārša lieta, bet patiesībā, lai to profesionāli sastādītu, ir vajadzīga rūpīga un dziļa analīze. Budžeta izdevumu daļu sastādām ļoti kritiski, vadoties pēc galvenā principa – izdevumiem pašiem par sevi palielināties nevajadzētu, tieši otrādi – tie iespējami jāsamazina. Vispirms nosakām pamata vai kārtējos izdevumus, kas ļauj Ventspils brīvostas pārvaldei funkcionēt kā jebkurai citai saimniecībai. Pēc tam pārejam pie nākamās izdevumu daļas, ko sauc par investīcijām. Gribu teikt, ka investīcijas plānojam piecus gadus uz priekšu. Kārtējie izdevumi un investīcijas kopā veido gada budžeta izdevumu daļu. Cenšamies iespējami mazāk tērēt kārtējiem izdevumiem, lai vairāk paliktu investīcijām. Galveno ienākumu daļu līdz pat astoņdesmit procentiem nodrošina ostas nodevas par kuģu, pārsvarā ārvalstu, ienākšanu ostā. Konsultējoties ar stividorsabiedrībām, mēs analizējam un prognozējam iespējamo kravu apgrozījumu, bet no tā aprēķinām iespējamo kuģu daudzumu un ostas nodevu lielumu. Nākamais ienākumu avots – maksājumi par Ventspils brīvostas teritorijas un infrastruktūras nomu, ko mums maksā nomnieki. Arī dažas brīvostas struktūras, kā jau sacīju, pelna naudu, piemēram, kuģu tauvošanas dienests.

Ja ar saviem līdzekļiem nepietiek, tad ļoti rūpīgi un pārdomāti izpētām iespējas kredīta saņemšanai vai līdzekļu piesaistei no Eiropas Savienības fondiem. Otrais ir absolūta prioritāte, jo līdzekļi no Eiropas fondiem tiek piešķirti bez atmaksāšanas. Mums ir izdevies ļoti veiksmīgi piesaistīt Eiropas naudu no visām pieejamajām programmām un fondiem – Kohēzijas, INTERREG, TNT un citiem.

Brīvostas pārvalde nodrošina ar darbu aptuveni 250 ventspilnieku un maksā par viņiem attiecīgus nodokļus. Turklāt, realizējot investīciju projektus, Ventspils osta un līdz ar to arī pilsēta saņem mūsdienīgu infrastruktūru. Ja nebūtu ostas, šos objektus vajadzētu būvēt par nodokļu maksātāju naudu. Šie projekti, tāpat kā daudzu pilsētas ielu rekonstrukcija un būvniecība, saistīti ar pieveceļu attīstību ostas termināļu darbības nodrošināšanai. Prāmju satiksmes infrastruktūras izveide, arī Pasažieru termināļa būvniecība, palīdzējusi Ventspilij kļūt par

prāmju satiksmes galvaspilsētu Latvijā. Iedzīvotāji izmanto arī Ventspils brīvostas pārvaldes būvētās ielas. Taču mūsu galvenā prioritāte, protams, ir investīcijas termināļu un rūpnieciskās zonas infrastruktūras celtniecībā un attīstībā.”

Ventspils pilsētas domes Ekonomikas nodaļas vadītājs Laimonis Strujevičs: „Pēc ilgstoša kravu apgrozījuma krituma Ventspilī palielinājies kravu apgrozījums visās kravu grupās. Šis rādītājs ir pozitīvs novērtējums Ventspils brīvostas darbam, nodrošinot lieliskus darba apstākļus brīvostas teritorijā strādājošajiem uzņēmumiem. Ventspils brīvostas pārvalde ir veiksmīgi attīstījusi prāmju satiksmi, kuras operatoriem Ventspils osta ir izdevīga kā pasažieru un kravu piesaistes punkts. Savukārt fakts, ka savas nozares lielākais ražotājs „Bucher Schoerling” atvēris jaunu ražotni Ventspilī, norāda uz Ventspils brīvostas pārvaldes un pašvaldības teicamo darbu labu apstākļu nodrošināšanā ražotājiem. Par to liecina arī „Malmar Sheet Metal” paplašināšanās. Tas iedrošina citus investorus raudzīties Ventspils virzienā.



OSTAS AIZSARDZĪBAS PLĀNS

Ventspils osta ir svarīgs Eiropas transporta sistēmas posms, tāpēc tā ir iekļauta arī terorisma un nelegālās migrācijas apkarošanas globālajā sistēmā. Atbilstoši starptautisko un Latvijas normatīvo aktu prasībām Ventspils brīvostai – pirmajai no Latvijas lielajām ostām – ir apstiprināts savs Ostas aizsardzības plāns.

Ostas aizsardzības plāns satur konkrētus organizatoriskos pasākumus, kuru mērķis ir nepieļaut nesankcionētu personu iekļūšanu ostas teritorijā. Ostas iekārtu aizsardzības plāni, kas darbojas kopš 2004. gada, risina šos jautājumus termināļos un jau devuši rezultātus.

Ostas aizsardzības virsnieks Aivars Mendriķis: „Vairāki aizturēšanas gadījumi ir saistīti ar nelegālajiem bēgļiem, kuri slepeni uzturas uz ārvalstu kuģiem un mēģina iekļūt Ventspils ostā. Vienā gadījumā bēgļiem no Āfrikas centrālās daļas izdevās nemanītiem nokļūt no kuģa ostas teritorijā, bet, pateicoties personāla un valsts dienestu sadarbībai, viņus aizturēja. Bijuši arī gadījumi, kad kuģa komanda jau pa ceļam atklājusi zaķus un, ierodoties ostā, izolējusi tos atsevišķā kuģa telpā. Visos gadījumos bēgļi nosūtīti atpakaļ uz to valsti, no kurienes ieradušies.”

Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks Guntis Drunka: „Tā kā aizsardzības plāns ietver ne tikai nelegālās migrācijas, bet arī iespējamo terora aktu novēršanu, visi pasākumi un cilvēki, kas iesaistīti to īstenošanā, ir konfidenciali un plašākai publikai nav zināmi. Ostas aizsardzības dienesta speciālisti regulāri ceļ kvalifikāciju, iziet apmācību un sertifikāciju ārvalstu centros. Mūsu speciālistiem ir visas nepieciešamās zināšanas, informācija un iemaņas starptautiskā terorisma novēršanai, ko atzinuši arī starptautiskie inspektori, kuri vairākkārt ir izvērtējuši aizsardzības līmeni Ventspils brīvostā. Vienmēr paliek jautājums, cik reāli Latviju apdraud terorisms? Uz šo jautājumu atbilde ir viennozīmīga – viss ir relatīvs. Piemēram, Skandināvijas valstīs ir ļoti zems starptautiskā terorisma riska līmenis, tomēr arī Zviedrijā pērn nogranda sprādziens, kuru sarīkoja propagandas apmāts amatieris. Patlaban arī Latvijā ir zems starptautiskā terorisma riska līmenis. Ja rodas kaut nelielas aizdomas par terorakta iespējamību, Drošības policija izziņo paaugstināta riska līmeni, par ko uzreiz informē ostas aizsardzības dienestu, kurš izvērs sadarbību ar Valsts un pašvaldības policiju un citiem atbildīgajiem valsts dienestiem. Līdz šim tikai vienu reizi tika izziņots paaugstināta riska līmenis, proti, kad Rīgā notika NATO samits, un tad tika veikti visi preventīvie pasākumi, ko mūsu valstij uzliek šāda pasākuma organizēšana, pat ja tiešu terora draudu nav.”

KUĢOŠANAS CEĻA UZTURĒŠANA

Kuģošanas atbalsta dienesta priekšnieks Normunds Kornijanovs: „Ventspils ostā gultnes padziļināšana bijusi aktuāla vienmēr. Ventspils ostas ģeogrāfiskā īpatnība nosaka arī dziļumu uzturēšanas specifiku, un ar to mūsu osta ir unikāla, salīdzinot ar citām Latvijas ostām. Valdošās straumes virzienā no dienvidiem uz ziemeļiem pastāvīgi nes migrējošās smilšu plūsmas, kuru atzars pietuvojas Ventspils krastiem. Jāsaka, ka ne Rīgas ostā, kas atrodas liča krastā, ne Liepājas ostā tik lielu smilšu sanesumu kā Ventspilī nav. Ar šiem sanesumiem gada laikā pie ieejas Ventspils ostā var nosēsties līdz pat 900 tūkstošiem kubikmetru smilšu, tāpēc Ventspilij vienmēr ir bijusi aktuāla gultnes padziļināšana un tāpēc Ventspils brīvostas pārvalde ir iegādājusies savu gultnes padziļināšanas kuģi „Dzelme”.”

„Dzelmes” kapteinis Uldis Jansons: „Zemessūcējs darbojas pēc putekļusūcēja principa. „Dzelmei” strādājot, caurule uz trosēm tiek nolaista aiz borta un, velkot tās ķepu pa grunti, kopā ar ūdeni kravas tilpnē tiek iesūktas smiltis. Šis maisījums tehniskajā valodā saucas pulpa. Iesūkšanas jauda ļauj grunts tilpni piepildīt septiņās minūtēs. Smiltīm pakāpeniski nogulsējoties, liekais ūdens caur speciālu atveri jeb aku iztek atpakaļ jūrā. Aptuveni divu stundu laikā zemessūcēja kravas tilpne piepildās ar tur nosēdušos smilti – rūmē var ievietot sešsimt līdz sešsimt piecdesmit kubikmetru grunts. Tad „Dzelme” paceļ cauruli uz klāja un ved uzņemto kravu uz izgāztuvi, kas atrodas jūrā – Staldzenes un

Būšnieku rajonā. Visu darba procesu kontrole ir pilnībā datorizēta. „Dzelme” ir zemessūcējs, kas paredzēts darbam gan ostā, gan jūrā. Darba uzdevumus dod Kuģošanas atbalsta dienests pēc dziļumu mērījumiem, ko veicis kuģis „Skauts”.

Zemessūcēja galvenā darba vieta ir ienākošais jūras kuģošanas kanāls pie jūras vārtiem, kur veidojas bārs, proti, smilšu sanesums aptuveni 300 metru platumā. Dodoties darba uzdevumā, „Dzelmes” vīri tā arī saka: „Ejam strādāt uz bāru un kabatu!” Lai savlaicīgi novērstu bāra veidošanos, „Dzelme” izsūc smiltis tā saucamajā Dienvidu kabatā, kas atrodas blakus kuģošanas kanālam. Darba pietiek visu diennakti.

Kad pēc 2005. gada vētras Ventspils ostas kuģošanas kanāla dziļums samazinājās vairāk nekā par četriem metriem un ierastās 15 metru iegrimis vietā Ventspils ostas kapteinis pasludināja 10,7 metrus, kļuva skaidrs, ka „Dzelme” viena netiks ar darbu galā, tāpēc palīgā atnāca divi citi zemessūcēji – „Baltic Sea” un „Astra”, kuriem katram bija pa divām grunts uzņemšanas caurulēm. Ar kopīgiem pūļiem un pēc saspringta darba ostā tika atjaunota maksimālā iegrimis – 15 metri.”



AUGSTI VIDES STANDARTI

Valsts vides dienesta Ventspils reģionālās vides pārvaldes direktore Inguna Pļaviņa: „Spēkā esošajos vides aizsardzības normatīvajos aktos galvenā loma vidi piesārņojošo uzņēmumu darbību uzraudzībā atvēlēta valstij. Valsts vides dienests uzņēmumiem izsniedz A vai B kategorijas atļaujas. Katra atļauja ir speciāli konkrētam uzņēmumam sagatavots vides likums. Tiklīdz uzņēmējs vai uzņēmums saņem piesārņojošās darbības atļauju, tie uzņemas pilnu atbildību par vides aizsardzības normatīvo aktu ievērošanu un apkārtējās vides labas kvalitātes saglabāšanu. Eiropā šis paškontroles princips darbojas jau vairākus desmitus gadu, un ir pats par sevi saprotams, ka vides kvalitātes saglabāšana atbilst katra cilvēka interesēm, tāpēc ikviens – vai tas būtu iedzīvotājs vai uzņēmums – savu iespēju un kompetences robežās cenšas saglabāt apkārtējo vidi tīru. Šis individuālais likums ir jāievēro un arī pašam sevi jākontrolē. Par katra konkrēta uzņēmuma piesārņojošo darbību atbild tā vadītājs. Atsevišķi un īpaši normatīvie akti attiecas uz tiem uzņēmumiem, kas darbojas ar lieliem bīstamo vielu apjomiem. Šie uzņēmumi pieskaitāmi paaugstināta riska objektiem. Ventspilī ir pavisam astoņi tādi uzņēmumi. Tiem pašiem jāizvērtē risks apkārtējai videi un cilvēkiem, ko viņi rada savas darbības rezultātā, un pašiem jāizveido risku vadības sistēma. Tā ir ļoti apjomīga sistēma, kas paredz tehnoloģiju sakārtošanu, bīstamo vielu iespējamās noplūdes kontroli, brīdināšanu un informēšanu par

avārijas situācijām, darbinieku apmācīšanu, regulāras mācības, slīpējot rīcību avārijas laikā. Reizi piecos gados potenciāli bīstamajiem uzņēmumiem ir jāinformē iedzīvotāji par to, kā pareizi rīkoties ekoloģiskās avārijas gadījumā.

Paaugstināta riska uzņēmumu darbības pārraudzībā valsts iestādes – Vides pārraudzības valsts birojs, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, Valsts darba inspekcija un Valsts vides dienests – darbojas kopīgi. Avāriju gadījumos galvenā loma tiek atvēlēta Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestam.

UZZIŅAI

Paaugstināta riska termināļi Ventspilī ir SIA „Ventspils nafta termināls”, AS „Ventbunkers”, AS „Ventamonjaks”, SIA „Ventamonjaks serviss”, SIA „Ventall Termināls”, SIA „VARS”, SIA „Latvijas propāna gāze”, AS „Baltic Coal Terminal”.

„Ventspils nafta termināls” ģenerāldirektors un valdes loceklis Larss Panclafs: „Mūsu uzņēmumam augsto vides standartu nepieciešamību nosaka atrašanās ekoloģiski jutīgā vietā – pilsētā ar lielu ķīmisko kravu koncentrāciju, pie Ventas upes ietekas Baltijas jūrā un aizsargājamās kāpu zonas tuvumā. Tāpēc mēs cenšamies panākt uzņēmuma darbības atbilstību augstākajiem vides standartiem. Mums ir īpaša vides aizsardzības struktūrvienība ar savu

laboratoriju, kas apgādāta ar pasaules standartiem atbilstošu aparātūru.

Mums ir arī pašiem savs ugunsdzēsēju depo ar trim ugunsdzēsēju brigādēm, kuras jebkurā brīdī ir gatavas ļoti operatīvi novērst dažādus negadījumus. 2011. gada februāra beigās mēs pabeidzām uzstādīt speciālu naftas tvaiku savākšanas un utilizācijas sistēmu, kas novērš naftas tvaiku un ar to saistīto smaku izplatīšanos, pārkraujot naftu vagoncisternās. „Ventspils nafta terminālam” ir svarīgi, lai ventspilnieki, tai skaitā arī mūsu darbinieki, varētu justies drošībā un būtu pasargāti no jebkādiem ekoloģiskiem draudiem, ko varētu radīt uzņēmuma darbība.

GAISA KVALITĀTE

Tradicionāls ostas pilsētas izaicinājums ir nodrošināt gaisa kvalitāti, lai ostas darbība neapdraudētu iedzīvotāju veselību. Vēl jo vairāk tas ir svarīgi, attīstoties saimnieciskajai darbībai un bīstamo kravu apstrādei ostas termināļos, kas varētu nozīmēt arī piesārņojuma pieaugumu. Tomēr Ventspilī līdz ar ostas biznesa attīstību gaisa kvalitāte nekļūst sliktāka, kas iespējams, pateicoties tehnoloģiju attīstībai. Viens no piemēriem, kas raksturo ostas uzņēmumu modernās tehnoloģijas nozīmi gaisa piesārņojuma mazināšanā, ir jaunais „Baltic Coal Terminal”, kurā akmeņogļu pārkraušana organizēta tā, ka putekļu izplatīšanās gaisā ir samazināta līdz minūmam. Savukārt SIA „Ventamonjaks serviss” uzņēmumā „Ventall Termināls” uzstādīta tvaiku savākšanas un utilizācijas iekārta. Arī no uzņēmuma „Ventspils nafta”, kas pārkrauj naftu un naftas produktus un ir viens no lielākajiem gaisa piesārņotājiem Ventspilī, joprojām tiek gaidīta šādas iekārtas uzstādīšana uz naftas moliņa, tomēr pagaidām tas vēl nav izdarīts.

Informācija par pilsētas piesārņojuma zonām parāda, ka vienu no lielākajiem piesārņojumiem rada individuālā apkure. Ostas teritorijā lielākais gaisa piesārņojums veidojas SIA „Ventspils tirdzniecības osta” teritorijā un ap to. Lai arī pieļaujamās normas netiek pārsniegtas, sīko daļiņu koncentrācija šeit ir salīdzinoši augsta.

Savukārt, kā skaidro speciālisti, smārds, ko iedzīvotāji jūt, visbiežāk nāk no tankkuģiem, kad notiek to uzpildīšana un vējš pūš no kravu apstrādes vietas. Sākot uzpildi, no kuģa tiek izspiests ar ķīmiskām vielām piesātināts tvaiks, kas tvertnēs sakrājas no iepriekš pārvadātā produkta. Ja tankkuģu piekraušanas laikā tiek nodrošināta tvaika savākšana un pārstrāde, tas līdz pilsētai nenonāk. Brīvostā cenšas organizēt darbu tā, lai pilsētai tuvāk pārkrautu kravas, kas piesārņojumu nerada, piesārņojošās kravas virzot uz jūras pusi.

SIA „Ventamonjaks serviss” valdes priekšsēdētājs Arnis Janvars: „Lai samazinātu gaisa piesārņojumu un novērstu smaku izplatīšanos benzīna iekraušanas laikā, no 2007. gada tiek izmantota naftas produktu tvaiku savākšanas un rekuperācijas iekārta, kas par 98% samazina kaitīgo vielu emisiju gaisā. Ir realizēts kanalizācijas sistēmu modernizācijas projekts, kura



laikā nomainīja sadzīves, lietus un ražošanas kanalizācijas sistēmu cauruļvadus, sūkņus un vadības sistēmu. Projekta ietvaros veiktie pasākumi novērs gruntsūdeņu piesārņojumu un palīdz saglabāt Baltijas jūras ūdens kvalitāti. Šo projektu realizācijai izmants līdzfinansējums no ES struktūrfondiem.

Uzņēmumā realizētie vides aizsardzības pasākumi ir cieši saistīti ar termināļa drošības un riska novēršanas jautājumiem. Lai nepieļautu amonjaka noplūdes vidē, liela uzmanība tiek pievērsta tehnoloģisko iekārtu tehniskā stāvokļa kontrolei, uzturēšanai un atjaunošanai. Lai kontrolētu gaisa kvalitāti un veiktu atbilstošo vides aizsardzības pasākumu plānošanu, SIA „Ventamonjaks serviss” atestētā un sertificētā laboratorija veic gaisa monitoringu ne tikai uzņēmumā, bet arī pilsētas teritorijā atbilstoši grafikiem, kas ņem vērā vēja virzienus un veicamos tehnoloģiskos procesus.”

OGĻU TERMINĀLIS

„2011. gadā „Baltic Coal Terminal” vairāk nekā divas reizes palielināja kravu apgrozījumu salīdzinājumā ar 2010. gadu,” stāsta uzņēmuma valdes priekšsēdētājs Ilja Sokolovs.

„To izdevās paveikt, pateicoties vairākiem faktoriem. Vispirms jau patēriņa paaugums Eiropas valstīs un ar to saistītais pieprasījums pēc Krievijas ogļēm.

Mums par labu nostrādāja Ziemeļrietumu ostu tradicionālā aizsalšanas problēma, kas 2010. un 2011. gada ziemā ļāva piesaistīt ogļu papildu apjomus, pamatā no Rīgas ostas. Un vēl mūsu pluss ir slēgtā tipa terminālis, kas ogļu pārkraušanas procesā ir liela priekšrocība. Terminālī ir augsta kuģu apstrādāšanas intensitāte, kas ļauj sasniegt maksimālo apjomu – 43 tūkstošus tonnu diennaktī. Turklāt, pārkraujot ogles mūsu terminālī, netiek zaudēta to kvalitāte, jo tās neietekmē mitrums un tiek saglabāts kaloriju daudzums. Pārkraujot ogles slēgtajā terminālī, tiek izslēgts ogļu zudums un nodrošināta apkārtējās vides aizsardzība.”

Savukārt AS „Ventspils tirdzniecības osta” (VTO) pagaidām veic uzņēmējdarbību, pamatojoties uz atļauju B kategorijas piesārņojošai darbībai, kas izdota 2008. gada 28. augustā un ir spēkā piecus gadus. VTO kopējais dažādu kravu apgrozījums 2011. gadā bija 4 miljoni tonnu, no tām 50% veidoja ogles. Kopš 2009. gada uzņēmumā darbojas gaisa kvalitātes kontroles sistēma: ar speciālu staciju palīdzību nepārtraukti tiek veikti gaisa instrumentālie mērījumi, nosakot cieto daļiņu saturu gaisā.



VTO realizē aktīvu mārketinga politiku beramkravu un ģenerālo kravu piesaistīšanai un turpina maksimāli izmantot esošo ostas infrastruktūru, kas nodrošina lieltonnāžas *panamax* tipa kuģu pieņemšanu un apstrādi, kuru kravnesība pārsniedz 75 tūkstošus tonnu.

JAUNAS TEHNOLOĢIJAS UZŅĒMUMĀ „VENTPLAC”

2011. gadā SIA „Ventplac”, pateicoties Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras atbalstam, piesaistīja Eiropas Savienības līdzfinansējumu, lai realizētu projektu jaunas kravu apstrādes tehnoloģijas ieviešanai. Projekta ietvaros oktobra beigās tika uzstādīts hidrauliskais strēles celtnis ar paaugstinātu portālu, zem kura var izbraukt ar koksni pildīti dzelzceļa sastāvi vai automašīnas.

Izmantojot šo celtni, koksni uz kuģa var kraut uzreiz no vagoniem vai automašīnu piekabēm, tā samazinot apstrādes operāciju skaitu un palielinot pārkraušanas ātrumu. Projekta izmaksas bija 624,1 tūkstotis latu, no šīs summas 35% jeb 218,4 tūkstotus latu piešķīra Eiropas Savienība un LIAA no finanšu programmas „Jaunu produktu un tehnoloģiju izstrāde”.

UZZIŅAI

Ventspils brīvostas stīvdioruzņēmums SIA „Ventplac” pārkrauj apaļkokus un zāģmateriālus. Darbības 17 gados tas ieņēmis svarīgu nišu Skandināvijas celulozes ražotāju loģistikas ķēdē.

SIA „Ventplac” valdes priekšsēdētājs Aivars Bauda: „Pateicoties jaunajai tehnoloģijai, mūsu kompānija kļūst arvien konkurētspējīgāka arī

tranzītkravu apstrādē. Viena no tādām kravām, kuras apstrāde tagad notiek daudz intensīvāk, ir Baltkrievijas celuloze, kas tālāk tiek sūtīta uz Skandināviju. Varam apstrādāt arī zāģmateriālus un koksnes granulās.”

Ventspils terminālis ir visātrākais Latvijā un par 17% apsteidz Skandināvijas koksnes pārkraušanas ātruma standartus analogiskos laukumos. Salīdzinājumam: Latvijas mazajās ostās koksnes iekraušanas ātrums ir 139 m³/h, Rīgas ostā dažādos termināļos – 153 un 190 m³/h, bet kompānijas „Ventplac” terminālī – 328 m³/h.

PRĀMJU KUSTĪBA

Ventspils brīvostas valdes loceklis Didzis Ošenieks: „2011. gadā veiksmīgi darbojās visas trīs prāmju līnijas, kas savieno Ventspili ar Zviedriju, Vāciju un Krieviju.

Īpaši populāra kļuvusi līnija Ventspils – Nīneshamna, kas gada laikā trīskāršojusi apkalpoto pasažieru skaitu. Ļoti iespējams, tas noticis tāpēc, ka kopš 2011. gada sākuma prāmis uzņem ne tikai pasažierus, bet arī vieglās automašīnas. Pilsēta to lieliski izjūt pēc pieaugošā tūristu skaita viesnīcās un traileru daudzuma, it īpaši pilsētas svētku pasākumu laikā. Piemēram, pirms Pilsētas svētkiem kempings nevarēja uzņemt visus gribetājus, nebija pat brīvu telšu un traileru vietu, lai gan kempinga teritorija ir paplašināta par diviem hektāriem.

Prāmju satiksmes attīstība nodrošina labu ekonomisko atspērienu pilsētas tautsaimniecībai un tūrisma nozarei, jo traileru un prāmja tūristu pieplūdums nodrošina papildu darbu un ienākumus degvielas uzpildes stacijām, pilsētas viesnīcām, kafejnīcām un citiem apkalpošanas sfēras uzņēmumiem.

Prāmju satiksme dod pienesumu arī ostas kravu apgrozījumam, bet tas savukārt veicina termināļu darbību un jaunu darba vietu rašanos ostas uzņēmumos.■



KAD PAR IZVĒLI NAV ŠAUBU

Ventspils brīvostas pārvaldes locis ANDREJS TĪRMANIS jau kopš mazotnes nav šaubījies par profesijas izvēli. Gaidot tēvu no jūras un skrienot kopā ar klasesbiedriem uz ostu skatīties kuģus, Andrejs ne par ko citu kā vien jūru nav interesējies.

Skolas laikā Andreja un viņa draugu galvenā aizraušanās bija kuģu fotografēšana ostā, jo īpaši ārzemju, un kuģu skursteņu zīmēšana īpašā kladītē. Šī nodarbe šķita vēl jo saistošāka tādēļ, ka fotografēt kuģus ostā bija aizliegts. Beigu beigās aizraušanās pēc skolas beigšanas pārauga nopietnā lēmumā stāties Jūras akadēmijā.

ATKĀPE PAR TĪRMANI SENIORU

Ventspils brīvostas pārvaldnieka palīgu Gunti Tīrmani var saukt par staigājošu brīvostas vēsturi. Viņš bija viens no pieciem ostas administrācijas dibinātājiem un ir vienīgais, kurš turpina strādāt arī tagad, kad Ventspils ostas administrāciju jau sen sauc par Ventspils brīvostas pārvaldi. Tālbraucējs kapteinis Guntis Tīrmanis vairāk nekā 20 gadu strādājis jūrā uz okeāna zvejas kuģiem un sūro, reizē romantikas pilno peldošās zivju rūpnīcas vadības skolu apguvis uz okeāna saldētājukuģiem „Dzintarjūra”, „Dzintarkrasts” un „Dzintarzeme”. Strādājis arī vadošos amatos slavenajā zvejnieku kolhozā „Sarkanā bāka”.



Andrejs Tīrmanis.

No 1991. gada Tīrmanis seniors bija Ventspils zvejas ostas kapteinis. „Tolaik katru dienu no Ventspils jūrā izgāja un ar zivīm atgriezās ap 300 zvejas kuģu! Jo īpaši ziemā, kad citas zvejas ostas Latvijā un Baltijā aizsala,” atceras Tīrmanis. 1992. gada martā pēc Ventspils tautas deputātu padomes lēmuma zvejas ostas kapteiņa kabinetā tika organizēta Ventspils ostas administrācija, ko vadīja pirmais ostas pārvaldnieks Alfrēds Mačtams.

Guntis Tīrmanis kļuva par ilggadēju ostas pārvaldnieka vietnieku un palīgu. Visus šos gadus Guntim darba diena ir sākusies sešos no rīta, kad viņš sēžas mašīnā, lai apbraukātu ostu. „Man viss ir jāredz *dzīvajā!*” Viņš var nosaukt Ventspils ostas kravu apgrozījumu jebkurā no 19 brīvostas pārvaldes pastāvēšanas gadiem un var pastāstīt, kādi notikumi piedzīvoti šajā laikā.

LOCIS NAV SAUSZEMES ŽURKA

Ar inženiera – kuģu vadītāja un kapteiņa vecākā palīga diplomu Andrejs nepilnus divus gadus gāja jūrā. Paralēli viņš pabeidza Rīgas Tehniskās universitātes Ražošanas kvalitātes institūta maģistrantūru. Kad radās iespēja strādāt krastā, Andrejs to izmantoja, jo grūti ir pavadīt ilgas mēnešus bez ģimenes. Kopš 2000. gada viņš strādā Ventspils brīvostas pārvaldē – sāka kā kuģu tauvotājs, bija Kuģu satiksmes dienesta operators, tad vecākais operators un tagad jau piecus gadus strādā par loci.

Par savu skolotāju Andrejs uzskata Ivaru Osi, vienu no vecākajiem brīvostas pārvaldes ločiem. No viņa Tīrmanis juniors mācās saglabāt nosvērtību uz kapteiņtiltiņa, adekvāti izvērtēt situāciju un pieņemt pareizus lēmumus. „Šai darbā ir psiholoģisks sasprindzinājums – jebkurā situācijā tavā galvā ir jābūt diviem trim risinājumiem neparedzētam gadījumam,” saka jaunais locis. Andrejam patīk loča darbs, viņš to uzskata par interesantu, jo „nemēdz būt divu vienādu kuģu”. Nācies piedzīvot arī ekstrēmas situācijas. Sliktos laika apstākļos locis dažkārt kāpj uz ienākošā kuģa klāja jau pie jūras vārtiem. Gadās, ka kapteinis neievēro ieteikumus, kurus locis pirms tam devis no attāluma, un tad, uzkāpis uz kuģa, locis spiests operatīvi novērst radušos riskus. Par laimi, līdz avārijas situācijai lieta nav nonākusi.

Toties Andrejs jau ir saņēmis no kuģu kapteiņiem pateicību par kompetenti paveiktu darbu. Tāda veida uzslavas Andrejam Tīrmanim ir vislabākais viņa darba novērtējums. Garākais kuģis, ko viņš ievēdis ostā, bija 186 metru prāmis „Watling Street”.

KURIOZS ATGADĪJUMS

„Kad tikko sāku strādāt par loci, reiz uz loču kutera gaidījām kuģi. Kad kuģis pienāca un kuteris pietuvojās tā bortam, lai mani izsēdinātu, noskaidrojās, ka aizcirtušās stūres mājas durvis, tādēļ es nevaru iziet. Vienīgā iespēja nokļūt uz kuģa klāja bija izlīst pa stūres mājas iluminatoru. Nezinu, ko nodomāja uz kuģa, redzot, ka locis kā akrobāts lien laukā no stūres mājas, taču pilnīgi iespējams, ka no malas tas izskatījās gana smieklīgi. Toties uz kuģa klāja nokļuva bez nokavēšanās.” ■

LOCIM NAV LIELU VAI MAZU KUĢU

ANDRIS LAZDIŅŠ ir locis Ventspils ostā, viņš šajā amatā strādā jau kopš 1985. gada, bet pirms tam bijis stūrmanis uz tankkuģiem un banānvedējiem. Aizvadītais laiks loča amatā devis pārlicību, ka loča darbs ir daudz atbildīgāks par stūrmaņa darbu, jo stūrmanis var vērsties pēc palīdzības pie kapteiņa, bet locis pats dod padomus kapteinim. Locis ir speciālists, kas labāk par citiem pārzina ostu un vietējos apstākļus. Pieredzes bagātajam A. Lazdiņam ir uzticēta lielo kuģu ievēšana Ventspils ostā.

„Latviešu, krievu un angļu ir manas darba valodas. Bet pirmais, ar ko jāsāk, kad locis dodas uz kapteiņa tiltiņu, ir jāatrod labs kontakts ar kapteini. Tādos gadījumos bieži vien jāsāk ar... anekdoti. Kāpjot uz amerikāņu kuģa klāja, vienmēr jautāju kapteinim, vai viņš zina angļu valodu. Tas nav joks, jo amerikāņu angļu valodā daudzas komandas skan savādāk nekā angliki.

No vienas puses, tagad ostā strādāt ir daudz vieglāk un drošāk nekā pirms 25 gadiem, jo ir labi velkoņi un navigācijas iekārtas. Bet, no otras puses, tagad ir grūtāk, jo osta kļuvusi daudz sarežģītāka. Kad sāku strādāt Ventspilī, vislielākie naftas tankkuģi bija 195 metrus



gari, sauskravas kuģi nepārsniedza 185 metrus. Tagad ostā ienāk īsti milži! Ventā esmu ievējis ostas vēsturē vislielāko kuģi, kas bija četrdesmit trīs metrus plats, zinot, ka atļautais platumš Ventā ir trīsdesmit divi komats divi metri. No Ventas esmu izvējis arī divsimt piecdesmit metru garu amerikāņu transporta kuģi, un tas

bija visnopietnākais manēvs manā loča praksē, jo kuģa sarežģītā konstrukcija aizklāja skatu, un man orientēties palīdzēja mūsu velkoņa komanda. Nācies strādāt arī vētras laikā, kad jātiek galā ne tikai ar vēju, bet arī ar straumi.

Loča profesiju nevar iemācīties no grāmatām, to var izdarīt tikai praksē, un katra loča pieļautā kļūda var maksāt ļoti dārgi. Mūsu darbā nereti no svara ir katra sekunde, tāpēc locim rezervē ir jābūt vismaz diviem rīcības variantiem. To, ko savulaik man mācīja darbaudzinātāji, es tagad mācu jaunajiem kolēģiem: locim nav lielu vai mazu kuģu. Angļiem ir tāds teiciens: „Why the ship is called she?” (kāpēc par kuģi saka *viņa*?) Tāpēc, ka kuģis prasa tikpat uzmanīgu un saudzīgu attieksmi kā sievietē.”■

PELDOŠAIS CELTNIS UN TĀ KAPTEINIS

Braucot pāri Ventas tiltam, peldošais celtnis, kas bāzējas piestātnē netālu no graudu termināļa, pirmajā brīdī nelielā vai-rāk kā ceļamkrāns uz pontona, tomēr, kā izrādās, tas ir zelta vērtē, lai nodrošinātu pilnvērtīgu ostas darbu, un arī ostas vēstures lieci-ba. Peldošo celtni var salīdzināt ar veco dzīvsudraba termometru. Šobrīd to vairs nevar iegādāties, tādēļ, kamēr vēl darbojas, jāpucē un jāuzpasē, cik iespējams, jo tas ir ļoti vērtīgs.

Viesojoties uz peldošā celtna, atklājas vesela pasaule. Jāatzīst, ar pavisam izteiktu padomju laiku *smeķi*. Telpas ir ļoti plašas, jo celtnis būvējot paredzēts 30 cilvēku lielai apkalpei. Uz tā ir vairāki desmiti kajīšu, plaša atpūtas telpa un sanitārais mezgls.

Tā kā šodien uz celtna strādā vairs tikai pieci apkalpes locekļi, kā joko kapteinis – internacionāla, tomēr ļoti draudzīga komanda –, tad brīvas vietas ir ļoti daudz. Neviļus rodas doma, ka brīžos, kad celtnim tā pamazāk darba, kas parasti ir ziemas sezonā, varētu izveidot tematisku viesnīciņu, kas noteikti iekļautos pasaules topā, kur augstu novērtējumu ieguvusi Lie-pājas Karostas cietums. Telpas ir siltas, bet interjers atgādina sešdesmitos gadus. Un tajā ir savs šarms. Nekur nav pazudusi arī tik raksturīgā *kantora smarža*. Bet celtna kapteinis un viņa komanda ir pats viesmīlības un draudzīguma paraugs.

Celtnis ir vecākais, ja tā var teikt, peldošais objekts Ventpils ostā, tas būvēts 1965. gadā, tomēr vēl aizvien saglabāts darba kārtībā un ir neaizstājams palīgs Ventpils brīvostai un ostas termināļiem. Nereti tikai šis peldošais celtnis var palīdzēt ostas piestātņu, moliņu vai stacionāro celtnu remonta darbos. Ir darbi, kurus ostā var veikt tikai ar šīs vecās, bet neaizstājamās tehnikas – pel-došā celtna – palīdzību.

Arī tad, ja mazākiem kuģiem nepieciešams neliels remonts, ne vienmēr jādodas uz dokiem, jo palīgā var aicināt celtna komandu. Nedaudz paceļot kuģi, lai varētu piekļūt, piemēram, dzenskrūvei, remontdarbus var veikt šeit pat uz vietas ostā.

Ārpus konkurences celtnis bija, arī veicot paceļamā tilta remontu. Veco paceļamo daļu, kas vispirms tika sadalīta vairākās daļās, pacelt varēja vienīgi šis Ventpils brīvostas celtnis.

Kapteinis Viktors Vorobjovs stāsta, ka reizi četros gados celtnim jādodas uz dokiem un tehniskajām pārbaudēm Rīgā. Tur tiek pārbaudīta arī celtspēja.

Oficiāli uzrādītā ir 100 tonnu, tomēr testos pierādīts, ka celtnis vēl aizvien bez problēmām spēj pievarēt arī 120 tonnu.

Došanās uz remontdarbnīcu Rīgā esot īpašs pasākums. Vispirms celtnis ir īpaši jāsagatavo, jānostiprina strēle, lai tas varētu iziet jūrā. To sauc par konvertēšanu. Jūras ceļā celtni ved velkonis, jo tik garus pārbraucienus un jūras viļņus peldošais milzis pats nespēj pieveikt.

Pa ostu celtnis var nedaudz pārvietoties arī pats, tomēr kapteinis atklāj, ka tam piemēroti laika apstākļi novērojami ļoti reti. Lai pārvietotos no piestātnes uz piestātņi, tomēr jāizmanto velkoņu palīdzība. Kapteinis Viktors Vorobjovs stāsta, ka mēģinājis pa ostu pārvietoties arī bez velkoņiem, tomēr secinājis, ka tas iespējams tikai bezvēja laikā. Ja vēja ātrums ir kaut trīs četri metri sekundē,

celtnis kļūst nevadāms. Peldošā celtna strēle ir 40 metru augsta, bet klāja platība – gandrīz 800 kvadrātmtru. Tāds, lūk, ir vietējā ostas Herkulesa – peldošā celtna – stāsts.

Interesējoties par peldošajiem celtniem un pārlapojot vietējā laikraksta arhīvu, „Brīvās Ventas” 1946. gada izdevumā var atrast daudz interesanta par tā laika dzīvi ostā. Atklājas, ka tolaik dažāda gabarīta peldošie celtni ostas darbā bijuši īpaši nozīmīgi. Tie piedalījušies arī kuģu iekraušanas un izkraušanas darbos, līdz tos izkonkurējuši stacionārie celtni. Turklāt strādnieki par savām gaitām ostā tolaik stāstījuši ar humora pieskaņu. Kāds feļetons liecina, ka tolaik komforts uz celtna bijis lielāks nekā krastā.



Kapteinis Viktors Vorobjovs.

„Kad staigājat pa piestātņi, ziniet – visa, kas ostā ir uzcelts, tapšanā piedalījies arī peldošais celtnis, visur tas pielicis savas pūles laikā, kad osta veidojusies,” ar lepnumu saka peldošā celtna kapteinis Viktors Vorobjovs. „Komandā šobrīd ir pieci cilvēki kādreizējo divdesmit vietā, bet darbu darām to pašu. Savulaik, kad bijām ostas flotē, strādājām četrās maiņās. Šobrīd, kad ir darbs, strādājam visa komanda, pārējā laikā – pēc slidoša dežūrgrafika.”

Viktors Vorobjovs Ventspilī ieradies 1971. gadā, kad mūsu ostā bijuši vajadzīgi aizvien jauni speciālisti. Līdz tam viņš kuģojis Ziemeļjūrā un Barenca jūrā. Ventspilī Vorobjovs vispirms vadījis velkonī, vēlāk ieguvis arī mehāniķa kvalifikāciju un vēl nedaudz vēlāk par viņa darba vietu kļuvis peldošais celtnis.

Darbs viņam patīk, kaut reizēm mostoties nostalgija pēc īpašā Ziemeļjūras un Barenca jūras viļņa un kārtīgas šūpošanās. Lai arī Baltijas jūrā esot īpašs vilnis, Ventspils ostā esot mierīgi. Kapteinis smeļoties saka, ka tolaik, kad jūras viļņos šūpoties sanācis bieži, pats brīnījies, kā var būt tāda apetīte. Varējis ēst par diviem un pats brīnīties, kā viens cilvēks var pieveikt tik daudz ēdamā. Tā esot organisma savdabīga reakcija uz jūras slimību – vienam ir lielāka ēstgriba, cits savukārt nevar ieēst neko.

Īpašā atmiņā kapteinim palikusi tankkuģa avārija Ventspils ostā 1985. gadā. Toreiz arī peldošā celtna komanda piedalījies avārijas seku likvidācijas darbos. Vācot un no notikuma vietas vedot prom metāla detaļas, sabojāts celtna klāja koka segums.

GADĪJUMS IR CELTŅA DZĪVES

Atnāk jauns matrozis. Kuģis tieši tajā laikā bijis remontā. Vecākais palīgs saka: „Paņem vīli un uzasini enkura zarus, lai tie būtu asāki!” Matrozis nodomājis: ko es te pats ņemšos, iešu pie metinātāja. Aizgājis pie metinātāja un sacījis, ka enkurs ir nevis jāuzasina, bet jā sazāgē. Kas tad zāgēs ar rokas zāgīti? Metinātājs ņēmis aparātu un sazāgējis, nosakot, ka uzdevumu izpildījis. Vecākais palīgs vien spējis izdvest: „Ko tu izdariji? Kāpēc sazāgēji enkuru?”■

„Ventas Balss”

DIVDESMIT GADOS KĻUVUSI STARPTAUTISKI KONKURĒTSPĒJĪGA

Liepāja ir mūsdienīga daudzfunkcionāla osta, kam atšķirībā no citām Latvijas ostām raksturīga sabalansēta importa, eksporta un tranzīta kravu plūsmu attiecība, kā rezultātā osta funkcionē ne tikai kā starptautiskas nozīmes transporta mezgls, bet arī nozīmīgs reģionālās attīstības centrs. Ostas darbība ir nesaraujami saistīta ar speciālo ekonomisko zonu, kas veido vispārējo komercdarbības vidi, tādējādi līdz ar ostas sniegtajiem pakalpojumiem radot rūpniecības un pievienotās vērtības pakalpojumu attīstībai labvēlīgu vidi.

Liepājas osta atzīmē darbības atjaunošanas 20 gadus. 1992. gada 1. janvārī pēc gandrīz četrdesmit gadu pārtraukuma Liepājas ostā ienāca pirmais tirdzniecības kuģis.

Bijušais Liepājas pilsētas valdes priekšsēdētājs (1990–1994) Imants Vismins: „Tobrīd Liepāja bija slēgta militāra pilsēta, un bija grūti to ātri iesaistīt civilā aprītē. Bija svarīgi, lai to zinātu ne tikai PSRS teritorijā, bet arī Eiropā un pasaulē. Liepājai kopš tās pirmsākumiem ir osta, tirdzniecība, zvejniecība, un vajadzēja to visu iespējami ātrāk atjaunot. Mums toreiz galvenais šķita tirdzniecības ostas atjaunošana. Tas nebija viegli un bija pat bīstami. Pirmajos gados Liepājas ostā joprojām gan tiešā, gan pārnēstā nozīmē blakus atradās Krievijas jūras kara flote un tās militārpersonas, kas ostu atstāja tikai

1994. gada 31. augustā.

Osta saņēma padomju armijas mantojumu – 37 daļēji un pilnībā nogrimušus kuģus, piesārņotu Karostas kanālu, piestātnes, pievedceļi, aizsargmoli bija izpostīti, ostas akvatorija un kuģu ceļi neapmierinošā stāvoklī.”

Liepājas domes un speciālās ekonomiskās zonas valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks: „Lie-



Prezidents Andris Bērziņš darba vizītē Liepājas ostā.

UZZIŅAI

Liepājas osta no 1951. līdz 1957. gadam un no 1966. līdz 1991. gadam bija slēgta PSRS militārā bāze, kurā varēja iekļūt tikai PSRS jūras kara flotes kuģi un zemūdenes. Pēc valsts neatkarības atgūšanas Liepājas pilsētas valde 1991. gada 27. septembrī pieņēma lēmumu par tirdzniecības ostas statusa atjaunošanu, bet pirmais kuģis ostā ienāca 1992. gada 1. janvārī.

pājai ir paveicies daudz vairāk nekā citām Latvijas pilsētām, jo tai ir sava osta. Savulaik padomju militāristi izvēlējās labāko no ostām, lai veidotu to kā militāru bāzi, tagad notiek ostas padziļināšanas darbi, kas pavērs jaunas attīstības iespējas: ostā varēs ienākt arvien lielāki kuģi, kas savukārt būs stimuls uzņēmējiem būvēt jaunus termināļus un piesaistīt nopietnus kravu īpašniekus. Rezultātā ieguvēji būs visi, jo attīstīsies pilsētas un ostas infrastruktūra, bizness uzņems arvien lielākus apgriezienus un tiks radītas jaunas darbavietas liepājniekiem."

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš: „Osta ir atradusi savu vietu gan vietējā, gan arī starptautiskā mērogā. Pagājuši divdesmit gadi, un mums vairs nav jātāsta, kas ir Liepājas osta, kur tā atrodas un kādas ir ostas iespējas. 2011. gads bija pirmais, kad Krievijas uzņēmēji izrādīja nopietnu interesi par Liepājas ostu. Ja 1992. gadā ostā pārkrāva nieka simt tūkstošus tonnu, tad 2011. gadā kravu apgrozījums jau sasniedzis piecus miljonus tonnu. 1992. gadā ostā apkalpoja sešdesmit trīs kuģus, bet 2011. gadā jau tūkstoš piecsimt piecdesmit vienu. Izaugsme pēdējos divdesmit gados ir jūtama, esam ieņēmuši savu vietu starptautisko kravu pārvadājumu tirgū, un par to mums ir liels prieks."

Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja: „Esošā ostas infrastruktūra pieļauj sešu miljonu tonnu apgrozījumu gadā, bet pēc padziļināšanas jauda palielināsies, un, attīstot ostas brīvās teritorijas, kravu apgrozījumu iespējams palielināt līdz piecpadsmit miljoniem tonnu. Tā nav nejaušība, bet gan pārdomāta un loģiska darba rezultāts. Ostas veiksmīgas darbības pamatā ir pakalpojumu kvalitāte, atbilstoša infrastruktūra un situācija tirgū.

Lai attīstītu infrastruktūru, izbūvētu un sakārtotu auto un dzelzceļa pievedceļus, padziļinātu ostu, uzlabotu gan ostas, gan kuģošanas drošību,



Liepājas speciālās ekonomiskās zonas un Liepājas ostas pārvalde sadarbībā ar uzņēmējiem jau vairākus gadus piesaista valsts budžeta un Eiropas struktūrfondu investīcijas, kas savukārt uzņēmējiem ļauj sekmīgi attīstīt savus biznesa plānus. Tā kā osta daļēji jau ir padziļināta, *panamax* tipa kuģus var pieņemt ne tikai LSEZ AS „Liepājas osta LM” 43. piestātnē, bet arī LSEZ SIA „Liepāja Bulk Terminal” 51. piestātnē. Pavisam tuvā nākotnē Liepājas ostai lielo kuģu ienākšana vairs nebūs īpašs notikums, tā būs ostas ikdiena. Lai nodrošinātu kuģu iespējami efektīvu un drošu apkalpošanu, turpmāk Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde nomās trīs jaudīgus velkoņus, kas nepieciešami kuģu pietauvošanai un attauvošanai no ostas piestātnēm. Līdz šim Liepājas SEZ pārvalde piesaistīja velkoņus no blakus esošām ostām, iepriekš par to vienojoties ar kuģa aģentu un stividorkompāniju. Turpmāk trīs nomātie velkoņi un ostas īpašumā esošais velkonis „Namejs” Liepājā ostā atradīsies pastāvīgi.”

LIEPĀJAS OSTĀ MODERNA KUĢU VADĪBAS SISTĒMA

Liepājas ostā uzstādīta un noregulēta kuģu vadības sistēma, bet saskaņā ar līgumu vēl gadu turpināsies jaunās sistēmas testēšana.

Liepājas ostas kuģu vadības sistēmas modernizācijas projektu realizēja



Latvijas kompānija „Talsu spriegums” sadarbībā ar Holandes firmu „HITT” par ES Kohēzijas fonda līdzekļiem projekta „Liepājas ostas padziļināšana” ietvaros.

Kā atzina kompānijas „HITT” projekta menedžeris Jans Roels Bosmans, pateicoties rūpīgai plānošanai, izdevās veiksmīgi uzstādīt jauno sistēmu, ne uz mirkli nepārtraucot kuģu vadības sistēmas darbību.



Būvuzraugs Aldis Baltadonis norādīja, ka atšķirības starp veco un jauno sistēmu ir ļoti būtiskas. Pirmkārt, jaunā sistēma ir droša, otrkārt, tā ir digitalizēta ciparu formātā. Turklāt visas iekārtas – radari, radioserveri, videokameras un citas ierīces – ir saslēgtas vienotā sistēmā, kas ievēro-

jami atvieglo kuģu vadības dienesta ikdienas darbu.

Liepājas ostas kuģu vadības sistēmas operatori ar jauno sistēmu ir apmierināti un par lielāko ieguvumu uzskata iespēju saņemt precīzu informāciju par visiem kuģiem, to nosaukumu, parametriem, atrašanās vietu, kas vecās sistē-

mas darbības laikā nebija iespējams. Jaunā kuģu satiksmes vadības sistēma ir modernākā ne tikai Latvijā, bet arī Baltijas valstīs. Modernizācijas laikā uzstādīti jauni radari un videonovērošana kameras, kas ļauj daudz labāk pārskatīt Liepājas ostas akvatoriju, arī Karostas kanālu un Brīvostu.

Ar Eiropas Savienības struktūrfondu atbalstu paredzēts modernizēt arī navigācijas bojas. Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Dainis Eņģelis: „Līdz šim veikti sagatavošanas darbi boju izvietojumam. 2011. gadā nomainītas divu ostas vārtu ugunis, iegādātas 20 modernas bojas, ko izvietos jūrā pēc tam, kad savus darbus būs paveikusi firma „Dredging International N. V.”, kas veic ostas padziļināšanu un to pabeigs 2012. gada jūnijā.”

UN JAUNA CAURLAIDES SISTĒMA

Latvijas un Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas 2007.–2013. gadam projekta „Transporta un ostu komunikāciju sistēmu attīstība” ietvaros ierīkoti seši Liepājas ostas personu piekļuves punkti, kuru izmaksas bija 127 tūkstoši eiro.

Liepājas ostas aizsardzības virsnieks Kaspars Poņemecis: „Osta ir stratēģiski svarīgs objekts un uztverama kā vienots mehānisms, tāpēc bija svarīgi izveidot modernus personu piekļuves jeb caurlaides punktus ar vienotu kontroles sistēmu. To prasa Eiropas Savienības regulas Nr. 725 un 65. Vienotā sistēma ļaus palielināt ostas drošību un aizsardzību, bet nākotnē iegūtā informācija sniegs precīzus datus par personu plūsmu, kas varētu būt noderīga iespējamās ārkārtas situācijās.

UZZIŅAI

Projekta realizācijas gaitā tika modernizētas un pilnveidotas divu Kurzemes reģiona lielāko ostu – Liepājas un Ventspils, kā arī Klaipēdas ostas komunikāciju sistēmas. Liepājas ostā izveidoja sešus personu piekļuves punktus, Klaipēdas ostā piekļuves punktus pilnveidoja, bet Ventspils ostā veica navigācijas līdzekļu modernizāciju, ieviešot automatisko identifikācijas sistēmu (AIS).

IEGUVUMS – BRĪVĀ EKONOMISKĀ ZONA

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (LSEZ) investīciju un mārketinga nodaļas vadītājs Ivo Koliņš: „Lai gan dažādos pētījumos nav minēti konkrēti skaitļi, kas izteiktu ostas nozīmi pilsētas ekonomikā, tomēr pozitīvā ietekme ir nenoliedzama. Trīsdesmit seši miljoni latu – tik liels bija LSEZ 2011. gada budžets. Ostas maksas ir stabili LSEZ pārvaldes ienākumi, kas tiek novirzīti gan pārvaldes uzturēšanai, gan projektu līdzfinansēšanai. Ostā ir kā papildu trumpis, lai piesaistītu ietekmīgus investorus eksporta preču ražošanai. Piedevām Liepājas priekšrocība ir tā, ka tikai aptuveni simt kilometru to šķir no Klaipēdas un Ventspils ostas, kas ir dažādu prāmju līniju galamērķis.”

Ostas speciālisti atzīst, ka pagaidām vēl ostas darbībā ir lielas rezerves. Piemēram, pašreizējās vienas prāmju līnijas vietā osta var apkalpot divas,

UZZIŅAI

Iegūstot SEZ vai brīvās zonas statusu, uzņēmumi var saņemt 80% uzņēmuma ienākumu nodokļa atlaidi (pie 25% likmes) un 80–100% NĪN atlaidi. Nodokļu atlaides piesaistītas investīcijām (50% līdz 65% no ieguldījumu apjoma) – jo vairāk iegulda, jo vairāk naudas atgūst. Pilsētas ieguvums ir darba vietas, turklāt SEZ uzņēmumos vidējā alga nedrīkst būt zemāka par vidējo algu pilsētā, un tas iedzīvotāju ienākuma nodokļa veidā dod pienesumu pilsētas budžetam. Pašā ostā darba vietu skaits nav pārāk liels, bet osta transporta, uzglabāšanas un apkalpojošajā sfērā dod 2,2 tūkstošus darba vietu, kas ir 8,3% no kopējā darba vietu skaita Liepājā reģistrētajos uzņēmumos. Vēl viens ieguvums pilsētai ir ostas realizētie transporta infrastruktūras projekti.

pat trīs prāmju līnijas. LSEZ pārvalde gaida akceptu 13 miljonu latu vērtajam Karostas kanāla attīrīšanas projektam, kas nozīmēs ne vien Baltijas jūras piesārņotākā punkta likvidēšanu, bet arī jaunas iespējas termināļu attīstībai. Nākotnē osta lielas cerības saista ar konteineru termināli, kam rezervētas brīvās teritorijas.

Ostas darbību pozitīvi vērtē arī ārvalstu partneri. Tā, piemēram, Zviedrijas vēstnieks Latvijā Mats Stafansons, tiekoties ar Liepājas domes priekšsēdētāju Uldi Sesku, izteica atzinību par uzņēmēju iespējām strādāt Liepājā, jo te esot pieņemami zemas izmaksas, priekšrocības papildinot ostas tuvums un problēmas nesagādājot birokrātiskie šķēršļi. Savukārt pilsētas mērs U. Sesks atgādināja, ka

tieši tagad ir izdevīgs laiks jaunu investīciju piesaistei Liepājā, jo pagaidām te ir brīvas ražošanas platības, attīstīta infrastruktūra, salīdzinoši zema telpu nomas maksa, kā arī kvalificēts darbspēks.

Pēc Liepājas ostas apmeklēšanas ārlietu ministrs Ģirts Valdis Kristovskis atzina: „Vizītes laikā pārliecinājos, ka Liepājas osta ir labi pratusi pārdzīvot ekonomiskās lejupslīdes posmu un pašlaik savos rādītājos jau spēj uzrādīt nelielu izaugsmi. Uzņēmumu intereses ir daudzpusīgas – vieni turpina meklēt sadarbības partnerus tepat Baltijas jūras reģionā, citi lūkojas jau krietni tālāk. Pārliecinājos, ka Ārlietu ministrijas loma investoru piesaistē Liepājas LSEZ jau ir bijusi būtiska, taču tā var būt vēl efektīvāka. Arī uzņēmējiem drosmīgāk jāizvirza savi nākotnes mērķi un drošāk jāizmanto diplomātu atbalsts jaunu tirgu apgūvē.”

„SCANDLINES” PRĀMJI

Lai apmierinātu augošo pieprasījumu pēc pasažieru pārvadājumiem uz Baltijas valstīm, 2011. gadā maršrutā Trāvēminde – Liepāja sāka kursēt divi kompānijas „Scandlines” kravas un pasažieru prāmji, nodrošinot izbraukšanu no gala ostām Liepājas un Trāvēmindes trīs reizes

UZZIŅAI

Uzņēmums „Scandlines” dibināts 1998. gadā un ir viena no lielākajām kuģniecības kompānijām Eiropā. „Scandlines” veic pasažieru un preču pārvadājumus starp Vāciju, Dāniju un Zviedriju, kā arī maršrutos uz un no Baltijas valstīm un Somijas. „Scandlines” gadā pārvadā aptuveni 16 miljonus pasažieru, 3,7 miljonus vieglo automobiļu un vairāk nekā vienu miljonu kravas automobiļu un treileru.

nedēļā. „Scandlines” pārstāvji uzsver, ka pēdējo divu gadu laikā ievērojami pieaugusi arī kravu plūsma uz Baltijas valstīm, tāpēc, lai apmierinātu pieprasījumu, kuģniecības uzņēmums paņēmis nomā prāmjus „Scottish Viking” un „Watling Street”, kas sāka kursēt maršrutos Nīneshamna – Ventspils un Trāvēminde – Liepāja – Ventspils. Savukārt prāmja „Urd” iekļaušanās maršrutā Trāvēminde – Liepāja ir nākamais solis „Scandlines” stratēģijas īstenošanā kravu pārvadājumu jomā. Kā pastāstīja „Scandlines” izpilddirektors Sorens Polsgārds Jensens, 2011. gadā salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu kompānijas pārvadājumi Baltijas jūras reģionā ir pieauguši par 35%.

STIVIDORIEM NAV BRĪVDIENU

Kā raksta laikraksts „Kurzemes Vārds”, lai gan laika apstākļi nelutina un vētra seko vētrai, akciju sabiedrībā „Liepājas osta LM” darbs neapstājas.

„Mums nebija ne gada beigu, ne sākuma. Kuģi nāk, kravu netrūkst, pārkraujam armatūru, metāllūžņus un beramkravas. Vienīgi laika apstākļus varētu vēlēties piemērotākus. Tāpēc cenšamies lietderīgi izmantot katru stundu un minūti, kad vien ir iespējams strādāt,” runājot par aizvadīto gadu miju, sacīja Liepājas ostas lielākās kompānijas valdes priekšsēdētājs Pēteris Iesalnieks. Viņš pastāstīja, ka, lai gan pagaidām ne ar pilnu slodzi, taču ir sākusi darboties arī brīvostas 50. piestātne, ko rekonstruēja 2011. gadā. Plānots, ka pilnu jaudu tā sasniegs 2012. gada februāra beigās vai marta sākumā. 2011. gadā „Liepājas osta LM” sasniedza vairākus ražošanas rekordus, novembrī kravu apgrozījums bija gandrīz 200 tūkstošu tonnu, un P. Iesalnieks ir pārliecināts, ka tikpat dinamisku darbības ritmu akciju sabiedrības stividori saglabās arī 2012. gadā. „Tas būs iespējams, pateicoties ieguldījumiem infrastruktūrā, ko laikus nodrošinājām,” teica valdes priekšsēdētājs, piebilstams, ka nez vai firmai būtu pa spēkam bez 50. piestātnes nodrošināt apjomīgu kravu apgrozījumu un nospraust tik augstas robežlīnijas.



EIROPA NOSAKA TONI

Liepājas pašvaldības vadību visvairāk uztrauc krīze Eiropā, kādā intervijā laikrakstam „Diena” atzinis Liepājas mērs Uldis Sesks.

U. Sesks: „Liepāja ir izteikta rūpniecības pilsēta, kur 42% veido rūpniecības sektors, un rūpnieciskās ražošanas īpatsvars arvien pieaug. 2000. gadā pilsētā saražoja rūpniecības produkciju simt miljonu latu vērtībā, bet 2008. gadā jau teju par četršimt miljoniem latu. Kad man vaicā, kas Liepājas vadību uztrauc vairāk – krīze Eiropā, Grieķijā, vai mazās krīzītes Latvijā, atbildu: protams, mūs vairāk uztrauc tas, kas notiks Eiropā, jo mūsu rūpniecība par deviņdesmit procentiem vai dažos gadījumos par visiem simt ir vērsta uz eksportu. Neviena nevarēja paredzēt, ka 2008. gada vidū, piemēram, „Liepājas metalurgam”



no 26 valstīm paliks viena, uz kuru eksportēt. Līdz ar strādājošo skaita samazināšanos rūpniecībā sarūk arī iedzīvotāju ienākuma nodokļa ieņēmumi pašvaldības budžetā, tādējādi Liepājai nepieciešama valsts dotācija.

Esmu pārliecināts, ka tieši Latvijas valdības pienākums ir atbalstīt tās jomas, kas spējīgas izdzīvot arī

krīzes laikā, un tranzīta bizness ir viena no tām, jo tranzītpakalpojumu apjoms krīzes laikā nesamazinājās. Pēc Liepājas ostas padziļināšanas, pievedceļa, dzelzceļa piebūvēšanas osta kravu apjomu var dubultot. Bet 2011. gadā „Liepājas metalurģis” nevarēja pilnvērtīgi strādāt, jo veica modernizāciju, kas pati par sevi ir apsveicama, tikai diemžēl jāatzīst, ka finansiāli Liepājai tas ir bijis sarežģīts laiks. Tomēr visvairāk mūsu cilvēku labklājība ir atkarīgs no situācijas Eiropas tirgos. Ja Eiropā nebūs stagnācijas, tad arī pie mums viss ies uz augšu. Galvenās Liepājas speciālās ekonomiskās zonas uzņēmēju eksporta valstis ir Dānija, Nīderlande, Lietuva, Krievija, Zviedrija, arī citas. Savukārt Liepājas lielākais ieguvums ir Biznesa parks un trīspadsmit ārvalstu uzņēmumu darbība, kam lielas priekšrocības ir nodrošinājis Liepājas speciālās ekonomiskās zonas statuss.”■

„DG TERMINĀLS”

Liepājas ostā ik gadus pieaug pārkrauto kravu apjoms, un tas lielā mērā ir saistīts ar tendencēm naftas produktu tirgū. Te savu ieguldījumu dod uzņēmums „DG Termināls”, kas dibināts 2000. gadā un pamatā veic visu gaišo naftas produktu un naftas ķīmisko produktu pārkraušanu un uzglabāšanu. Pēc tehnoloģiju modernizācijas uzņēmums sācis pārkraut arī mazutu.

„DG Termināls” pārkrauj un uzglabā naftas produktus, kas tiek transportēti no Krievijas, NVS valstīm, Baltijas valstīm, Eiropas Savienības, kā arī citiem reģioniem.

2002. gada februārī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde piešķīra SIA „DG Termināls” SEZ statusu un noslēdza līgumu par uzņēmējdarbības veikšanu Liepājas SEZ teritorijā.

Kompānijai pieder 95 m gara piestātne, kuras dziļums pašlaik ir 7 metri, bet tuvākajā laikā plānots to padziļināt. Rezervuāru tilpums ir no 100 līdz 5000 m³, kopējais tilpums – 55 000 m³, pārkraušanas ātrums – no 300 līdz 800 m³ stundā.

Uzņēmumam pieder sliežu ceļi un pārkraušanas estakādes, kur vienlaikus var pārkraut 42 dzelzceļa vagonus ar naftas produktiem un 14 vagonus ar ķīmiskajiem produktiem. Ķīmiskajām vielām, kam nepieciešama sildīšana, ierīkots tvaika ģenerators, tā jauda ir viens megavats. SIA „DG Termināls” pārkrauj kravas arī no autocisternām.

2004. gadā „DG Termināls” vadības sistēma tika novērtēta un sertificēta atbilstoši ISO 14001:1996 standarta prasībām.

Uzņēmuma izpilddirektors Imants Vismins: „Lielu uzmanību mēs veltām ekoloģijas jautājumiem un sekojam, lai ar savu darbību nenodarītu kaitējumu apkārtējai videi un ekonomiski izmantotu tās resursus. Saudzīgu attieksmi pret dabu prasām gan no saviem klientiem, gan arī no darbiniekiem, tāpēc lielu vērību pievēršam viņu apmācībai, jo īpaši jautājumos, kas saistīti ar likumdošanas un vides prasību ievērošanu. Darbs uzņēmumā turpinās, ir izstrādāta vides sanācības stratēģija, jo vairākās vietās pazemē atrodas vecas naftas produktu cisternas un cauruļvadi.

Papildus esam iegādājušies jaunu gaisa attīrīšanas iekārtu, jo apzināmies, ka mums ir jāstrādā tā, lai nenodarītu postu videi. Iekārta uzstādīta pie darvas pārkraušanas termināļa, kur vasarā var veidoties spēcīgs izgarojums. Tagad esam pret to nodrošinājušies, tāpēc apkārtnes iedzīvotājiem nav pamata satraukumam

„DG Termināls” ir veicis būtiskus ieguldījumus vides jautājumu sakārtošanā un uzlabošanā un apņēmis arī turpmāk realizēt šādu vides politiku.

2011. gadā notika Liepājas pilsētas apzaļumošanas pasākumi, kuros iesaistījās pieci uzņēmumi, tai skaitā arī SIA „DG Termināls”.

Neraugoties uz ekonomiskās situācijas skarbajiem vējiem, kas pūš jau kopš 2009. gada, uzņēmums „DG Termināls” gandrīz pilnībā saglabājis agrāko darbinieku skaitu, un atalgojums viņiem ir viens no augstākajiem Liepājā. Mēs meklējam veidus, kā dažādot kravu plūsmu, lai varētu sekmīgi strādāt laikā, kad ieņēmumi krītas, bet izdevumi palielinās, tāpēc piesaistām kravas, kuras savu nelielo apjomu un specifiku dēļ nav piemērotas citām lielajām ostām. Piemēram, 2011. gadā sākām pārkraut Dānijas klientam piederošu darvu, ko iegūst Krievijas koksa ogļu pārstrādes uzņēmumos. Tas ir pilnīgi jauns produkts Liepājas ostā, tāpēc pārkraušanai izveidojām papildu infrastruktūru un uzstādījām atbilstošas tehnoloģiskās iekārtas. Rezervuāri un izbūvētā cauruļvadu sistēma uz pietātnēm paver iespēju iesūknēt kuģos ne tikai neapstrādātās eļļas, bet arī pārkraut Lietuvā iegūto naftu. Esam ierīkojuši laboratoriju, kurā spējam veikt nepieciešamās naftas produktu analīzes, kā arī uzbūvējuši katlumāju, kas ļauj uzņēmumam nelielos daudzumos – no 5 līdz 20 tūkstošiem tonnu – pieņemt viskozos naftas produktus, lai pēc sildīšanas tos nosūtītu patērētājiem.

Mūsu uzņēmums varētu paveikt vēl daudz vairāk, ja vien darbību nekavētu valsts nestabilā likumdošana, banku nekorektā darbība, kā arī citi šķēršļi. Mēs varētu ieguldīt vairāk ne tikai uzņēmuma attīstībā un darbinieku atalgojumā, bet arī sociālajos projektos.

Mēs nedomājam apstāties pie sasniegtā, jo zinām, ka šodiena – tā jau ir vakardiena, tāpēc turpināsim investēt tehnoloģijās, lai palielinātu termināļa kapacitāti, un meklēsim visas iespējas, lai vieta, kur mēs strādājam, būtu tīra un sakopta.”

SIA „DG Termināls” sniedz šādus pakalpojumus:

- naftas un naftas produktu tranzīts;
- visu gaišo naftas produktu un naftas ķīmisko produktu pieņemšana, pārkraušana;
- naftas produktu, kam nepieciešama apsilde, pārkraušana;
- gaišo naftas produktu un naftas ķīmisko produktu uzglabāšana;
- kuģu degvielas ražošana;
- bunkurēšana;
- naftas un naftas produktu ķīmiskās analīzes;
- kravu ekspedēšana;
- muitas pakalpojumi.

LATVIJAS MAZO OSTU IZAUGSME

Septiņu Latvijas mazo ostu mērķis nav tikai kāpināt pārkrauto kravu apjomu tonnās, bet pildīt arī vairākas citas funkcijas savu reģionu un visas valsts attīstībai. Latvijas Mazo ostu asociācijas valdes priekšsēdētājs JĀNIS MEGNIS pārlūko paveikto un ieskatās nākotnes plānos.

– Valsts transporta un ostu attīstības plānošanas dokumenti definē trīs virzienus, uz kuriem jābalstās Latvijas mazo ostu darbībai, – atgādina J. Megnis. – Tie ir transports, zvejniecība un jahtu apkalpošana. No kopējās tautsaimniecības un reģionālās politikas viedokļa svarīgākā ir zvejniecība, jo tā saistās ar zivju pārstrādi, kas dod daudz vairāk darba vietu nekā kravu apgrozīšana ostās. Savukārt kravu transports ir tas, kas nodrošina ostām pietiekamu finansējumu, jo ostu nodevas ir proporcionālas kuģu tonnāžai. Tas nozīmē, ka ienākumi no kravu plūsmas tiek novirzīti ostu attīstībai, no kā labumu gūst arī zvejniecība. Šie virzieni savstarpēji papildina viens otru un nodrošina piekastes ciemos augstāku dzīves līmeni nekā caurmērā Latvijas iekšzemē, izņemot lielākās pilsētas un vēl dažas atsevišķas teritorijas.

– Jahtas ir viens no simboliem skaistai dzīvei.

– Jā, bet latviešiem jāklūst vēl desmitreiz turīgākiem, lai jahtu apkalpošana pārvērstos par biznesa veidu. Zviedrijā ar nepilniem desmit miljoniem iedzīvotāju ir reģistrēti 300 līdz 500 tūkstoši jūras jahtu. Latvijā ar diviem miljoniem iedzīvotāju ir reģistrēts 300 līdz 400 jahtu. Šāds salīdzinājums parāda, cik niecīgs tirgus ir vietējo jahtu apkalpošanai.



Kuivižu jahtu osta.

– Atliek piesaistīt Latvijas ostām zviedru jahtas.

– Mēs jau tagad paņemam klasisko zviedru, kurš devies braucienā pa Baltijas jūru. Tomēr ar to biznesam nepietiek. Lai jahtu apkalpošana būtu biznesa, diennaktī ir jāapkalpo vismaz 100 jahtu. Ir bijuši jautri pārpratumu, kad es nosaucu zviedriem 400 jahtu, ko katra mūsu osta caurmērā apkalpo gada laikā, bet zviedri to pārprot un atzīstas, ka viņiem tik daudz jahtu nav – esot tikai pāris simti jahtu dienā. Līdzīgi gan gājis vienas lielās Latvijas ostas

pārvaldniekam kādā no pasaules lielajām ostām, kur arī nav uzreiz sapratuši, ka Latvijas pārstāvis runā par pārkrauto konteineru skaitu gadā, kas pie viņiem salīdzināms ar konteineru skaitu vienā dienā. Tajā pašā laikā neteiksim, ka jahtas vispār neinteresē uzņēmējus. Jahtu apkalpošana atmaksājas, ja piestātnes maksai pievieno ieņēmumus par naktsmitni, par ēdināšanu, par pirti utt. Labs piemērs šādai attīstībai jau ir Mērsragā, nākamgad arī Rojas ostas teritorijā atvērtā viesnīca iesaistīsies jahtu biznesā. Ja mēs veidojam Latviju par labklājības valsti, tad arī no jahtām atteikties nedrīkstam. Atliek pārliecināt valsts institūcijas, lai tās Briselē cīnās par Eiropas Savienības palīdzības fondu naudas ieguldīšanu jahtu tūrisma infrastruktūrā arī nākamajā ES plānošanas periodā, līdzīgi kā jau ir apgūta gandrīz visa tagadējā plānošanas perioda nauda.

– Tagadējais 2007.–2013. gada plānošanas periods ieiet finiša taisnē. Kādus rezultātus un tai skaitā kādas mācības tas dos?

– Ja vēl kavējamies pie jahtām, jāatzīmē Rojas veiksmīgā piedalīšanās konkursā par tiesībām šogad atvērt burāšanas apmācības centru bērniem, saņemot kaut tikai 14 tūkstošus latu no Zivsaimniecības fonda. Galvenie akcenti šajā plānošanas periodā tiek likti uz naudas pelnīšanu, kas, kā jau iepriekš teicu, ir atkarīga no kravu apgrozījuma ostās. Tā pieaudzēšanai pabeigti divi spoži projekti Mērsragā un Skultē. Tur nodrošināta iespēja apkalpot kuģus ar septiņu līdz desmit tūkstošu tonnu kravnesību. Tās vairs nav mazās ostas, bet reģionālās nozīmes ostas. Līdzīgi bija iecerēts par Eiropas Reģionālās attīstības fonda naudu padziļināt ostu Salacgrīvā, kas pagaidām kavējas, bet ceru, ka tas vēl šajā plānošanas periodā tiks izdarīts uz tās naudas rēķina, kāda periodu beigās mēdz atbrīvoties no nerealizētajiem projektiem.

– Par cik metriem ostas tika padziļinātas?

– Kuģošanas kanāli tika padziļināti no 6,2 līdz 8,25–8,5 metriem. Gan Mērsragā, gan Skultē līdz ar to ir sasniegts maksimālais ostas dziļums, jo kuģu iegrieme ir saistīta ar to garumu un platumu, ar kādu kuģiem vēl ir iespējams ienākt ostas akvatorijā, kuru paplašināt nevar, ja akvatorijas krasti jau ir aizņemti ar ostas un pilsētas būvēm. Salacgrīvā vēl rēķina, vai pie viņiem šā iemesla dēļ nepietiek ar 7,5 metrus dziļu ostu.

– Kāda ir fondu naudas atdeve – vai kravu apgrozījums patiešām pieaug līdz ar ostu jaudām? Kāda ir kravu nomenklatūra?

– Apgrozījuma pamats ir koksnes izvešana, ko papildina ceļu būvei u.c. būvēm nepieciešamo materiālu ievēšana. Skultes un Mērsraga ostu jaunie parametri dod iespēju cerēt arī uz jauniem kravu veidiem, kādi tur nemaz nevarēja parādīties pie vecajiem parametriem. Katram kravu veidam ir pieskaņots savs kuģu tips un pieprasītais kravas apjoms. Celulozes koksnes un kurināmā koksnes transportēšanai atbilst un arī turpmāk atbildīs kuģi ar piectūkstoš



Skultes ostas mols.

tonnu kravnesību. Lielākas kravnesības kuģus izmanto nevis tādēļ, lai aizvestu vairāk, bet lai aizvestu izdevīgāk, kur tas patiešām ir izdevīgi. Šāds izdevīgums desmit tūkstošu tonnu kuģiem parādās, pārvadājot, piemēram, šķembas ceļu būvei, bet tas prasa, lai Latvijā notiktu ceļu būve.

– Vai nelabvēlīgie procesi pasaules un Eiropas ekonomikā neatstāj iespaidu arī uz mazo ostu kravu biznesu?

– Atstāj pat ļoti tieši. Pērnvasar pietika ar politiski motivētiem strīdiem par to, kā ASV finansēs savus parādus, lai samazinātos pieprasījums pēc Latvijas koksnes, ko pārstrādā celulozē, jo no celulozes taisa dažādus iepakojumus, un tie ir vajadzīgi, ja pasaulē pārdod un pērk daudz preču. Tiklīdz radās jautājumi, no kurienes nāks dolāri šādai tirdzniecībai, tā papīrmalkas tirgus apsīka.

– Tad pievērsīsimies zvejniecībai, jo cilvēkiem taču gribas ēst neatkarīgi no ekonomiskās konjunktūras pasaulē.

– Jā, Zvejniecības fonda investīciju šajā plānošanas periodā ir sakrājis daudz. Šeit jānosauc Pāvilostā rekonstruētie moli, vairāki projekti gan Mērsragā, gan Skultē. Salacgrīvas osta ir sakārtojusi zvejas kuģu piestātnes Kuivižos. Rojā rekonstruētas zvejas kuģu piestātnes un izveidota zivju saldētava, kas dod iespēju zvejniekiem būt neatkarīgiem no cenu svārstībām zivju tirgū, bet pārstrādātājiem garantē kvalitatīvas izejvielas. No nepadarītajiem darbiem, kurus tomēr ceram pagūt tagadējā plānošanas periodā, jānosauc Engures mola rekonstrukcija, ja tiks atrisināti daži jautājumi par hidrobūvju īpašumtiesībām.



Kuģi Salacgrīvas ostā.



Ceļā uz Salacgrīvas ostu.



Mērsraga osta.

– Kādus projektus jūs gribat pieteikt un aizstāvēt nākamajam plānošanas periodam?

– Latvijas Mazo ostu asociācija aicina valsts institūcijas saglabāt visus tos darba virzienus, kas iesakti šajā plānošanas periodā. Tas attiecas gan uz ostu padziļināšanu, gan krastu nostiprināšanu. Taču tas prasa arī tālāko – pievedceļu izbūvi, jo ostu paplašināšana uzliek pārāk lielu slodzi esošajiem ceļiem un ielām, pat ja tās nekļūst tik svarīgas valsts mērogā, lai tām atvēlētu Kohēzijas fonda naudu. Ļoti sarežģīts jautājums ir ziemas navigācijas nodrošināšana, jo ostas ir sasniegušas tādu līmeni, ka tās vairs nedrīkstētu ledus mēnešos vienkārši slēgt. Tāpēc esam pārrunājuši nepieciešamību ar struktūrfondu līdzfinansējumu iegādāties divus nelielus, bet pietiekami jaudīgus ledlaužus, kuri strādātu Rīgas jūras līča Kurzemes un Vidzemes piekrastēs un aizvestu kuģus no mazajām ostām līdz kuģu ceļam, ko uztur Rīgas ledlauzis „Varma”. Mazās ostas varētu samest naudu ledlaužu iegādes līdzfinansēšanai un uzturēšanai, bet ne pamata summu kuģu pirkšanai, jo tik lielas

naudas mazajām ostām vienkārši nav. Par tālākām investīcijām jahtu tūrismā es jau teicu. Līdz šim tieši uz mazajām ostām nav attiecināta palīdzība uzņēmējdarbībai, kaut gan citām nozarēm tā ir sniegta no dažādiem fondiem. Nav tik svarīgi, kā sauks fondu, no kura nāktu nauda, bet vajadzīga tā ir tādu ražotņu atvēršanai ostu teritorijās, kurās taptu lielgabariņa produkti, kādi atbilst transportēšanai pa ūdens ceļiem.

– Kas varētu būt šādi produkti?

– Pirmais piemērs ir jūrā uzstādāmo vēja ģeneratoru masti. To ražošanai jāaizvieto zivju pārstrāde un tai atbilstošā zvejas kuģu apkalpošana tajās vietās, kur zivju pārstrāde nenoturējās, bet atbilstošas padomju laika būves palika. Tās tika privatizētas, iekļātas pret aizdevumiem un tagad lielā mērā

nonākušas pie ķīlas ņēmējām bankām, kuras ir gatavas laist šīs ķīlas saimnieciskajā aprītē. Šādas ražotnes būtu vajadzīgas ostās ar mazāk intensīvu kravu kustību, kā, piemēram, Pāvilostā un Engurē. Bez šādām ražotnēm nebūs iespējams noturēt iedzīvotājus reģionos un vispār Latvijā. Ražotņu atvēršanai ES atbalstam nav jābūt 80% apmērā, pietiktu ar 50–60%, kā tas citiem uzņēmējdarbības veidiem jau tagad tiek.

– Ziņas no ES nav patīkamas: vienu dienu tur sola taupībā pārspēt Latviju, otru dienu nodrukā simtiem miljardu eiro, kas nozīmē, ka nākamā plānošanas perioda eiro būs jūtami mazvērtīgāki nekā tagad. Cik lielā mērā mazās ostas var pašas nodrošināt savu pastāvēšanu un attīstību?

– Jābūt realīstiem – jāprasa un jāplāno neiespējamais, lai dabūtu iespējamo. Tagadējā plānošanas periodā ir izrādījies iespējams saņemt piecus miljonus eiro no ERAF divu ostu padziļināšanai, no Zivsaimniecības fonda saņemto ir grūtāk saskaitīt, jo uz to var pieteikties ostas un dažādi uzņēmumi un nodibinājumi no ostām. Zinu, ka Pāvilostas pārvalde ir apguvusi 700 tūkstošus latu, kas atbilst miljonam eiro, Rojā zivsaimniecības biedrība ir apguvusi miljonu latu, Mērsragā un Skultē arī ir ieguldīti lieli līdzekļi. Tas viss sākās jau iepriekšējā 2004.–2006. gada plānošanas periodā. Nekādā gadījumā nevar teikt, ka nebija vērts uzsākt sadarbību ar ES fondiem. Mērsraga un Skultes ostas ar ES palīdzību ir tikušas līdz kuģu kanāla maksimālajam dziļumam un reģionālo ostu statusam, Salacgrīvai ir visas iespējas to izdarīt. Rojai līdz šeit maksimāli iespējamam 7 metru dziļumam jānonāk nākamā ES plānošanas perioda laikā. Atjaunotā Latvijas Republika sāka savu pastāvēšanu vispār bez mazajām ostām, jo kravu apgrozījuma tajās nebija un to nosaukums bija Rīgas zvejas ostas punkti (*portopunkt*, kā bija ierakstīts tā laika pārvaldes dokumentos krievu valodā) Skultē, Salacgrīvā u.c. Šobrīd Skultes, Mērsraga un Salacgrīvas ostas ir pilnīgi stabilas, Roja tuvākajā laikā arī kļūs par ostu, kuras ieņēmumi par kravu apkalpošanu ļaus uzturēt visu ostas infrastruktūru un nodrošināt zvejniecību.■

Arnīs Kluinis

MĒRSRAGA OSTA PLĀNO JAUNUS ATTĪSTĪBAS VIRZIENUS

2011. gads ir bijis viens no veiksmīgākajiem ostas pastāvēšanas vēsturē – pateicoties infrastruktūras uzlabojumiem un uzņēmēju aktivitātēm, ostas apgrozījums aizvadītajā gadā, salīdzinot ar 2010. gadu, ir pieaudzis par 8%.

SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS DAŽĀDOŠANA MAZINA RISKUS

Kravu pārvaldājumu jomā Mēsraga reģionālā osta ir izteikta eksporta osta. Lielākā daļa kravu ir koksne un kokmateriāli, bet perspektīvā plānots aktualizēt arī Latvijas izcelsmes būvmateriālu kravas, piemēram, granti, smilti, akmens šķembas. Mēsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika uzsver: „Mums ir izdevies daudz izdarīt, lai osta spētu uzņemt lielākus kuģus un to apkalpošana būtu ātra un ērta, taču ir vēl ļoti daudz jāveic, lai osta varētu realizēt uzstādītos mērķus un kāpināt kravu apgrozījumu. Viena no aktualitātēm ir elektroapgādes jau du palielināšana, jo līdzšinējā kapacitāte ir pilnībā izsmelta. Ostas turpmākai attīstībai nepieciešama arī reģionālo ceļu sakārtošana, kas ietilpst Satiksmes ministrijas kompetencē. Esam runājuši ar bijušo ministru un runāsim arī ar Aivi Roni, jo no ceļu stāvokļa ir atkarīga reģiona ekonomiskā attīstība. Ostas tuvumā ir derīgo izrakteņu iegulas, bet to efektīvai apsaimniekošanai, kas radītu pēc ie-

spējas lielāku ekonomisko ieguvumu valstij kopumā, ir nepieciešams sakārtot ceļu Lauciena – Mēsrags, kas nodrošinātu rentablu kravu pārvaldījumus no ieguves vietām līdz ostai un tālāk uz Eiropas valstīm.”

Mēsraga ostas otra lielākā saimnieciskās nozares daļa ir zivju pārstrāde, ko veic trīs uzņēmumi. Pēc ostas piestātņu padziļināšanas Mēsragā var piestāt arī Zviedrijas zvejas kuģi, kas Mēsraga



Jānis Budreika.

uzņēmējiem piegādā brētliņas. Budreika zina teikt, ka zivju pārstrādes uzņēmumi ir gatavi kooperēties un piesaistīt zviedru zvejniekus. Visi nepieciešamie priekšnoteikumi, tai skaitā 6. piestātnes rekonstrukcija un zivju pieņemšanas bāzes izveidošana, jau ir. Paveiktie infrastruktūras uzlabojumi palielina zivju pārstrādes uzņēmumu konkurētspēju un apstrādātās produkcijas daudzumu, kas pieaug ar katru gadu.

Trešā ostas darbības nozare ir jahtu ostas attīstīšana. Pabeigta ir jahtu ostas servisa ēkas būve, kā arī jahtu piestātnes, un piestātnes piemērotas pat lielu jahtu uzņemšanai. Jāatzīmē, ka pagājušajā vasarā Mērsragā piestāja 100 miljonu eiro vērtā izklaides jahta.

Ik gadus pakalpojumus ekskursantiem sniedz jahta „Palsa”, kuras kapteinis teic: „Dāmas un kungi, *erbulītis* ir pārvērties un atgriezies, iespējams, lai piepildītu arī jūsu nepiepildītos sapņus. Ja tas ir tā, tad mēs esam vienā laivā un viss neiespējamais kļūs iespējams...”

NĀKOTNES VĪZIJA – LOĢISTIKAS UN INDUSTRIĀLAIS PARKS

Mērsraga ostas pārvaldei ir pieejama neizmantota 30 ha zemes platība, kurā plānots izveidot loģistikas un industriālo parku jaunas uzņēmējdarbības uzsākšanai. Mērsraga ostas pārvalde ir uzsākusi priekšdarbus investīciju projektu sagatavošanai un iesniegšanai ES strukturālo fondu finansējuma piesaistīšanai.

Vaicāts par to, cik reāli šim projektam ir piesaistīt ES finansējumu, Budreika ir optimistisks: „Zināms, ka ostu attīstībai jaunajā plānošanas periodā no 2014. gada būs pieejami pietiekami lieli finanšu līdzekļi, tāpēc jau tagad Satiksmes ministrija un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija sadarbībā ar ostu pārvaldēm un piekrastes pašvaldībām apzina iespējamus projektus, vērtē potenciālos ieguvumus un sāk strādāt pie jaunu projektu izveidošanas, lai brīdī, kad līdzekļi būs pieejami, aktīvi sāktu tos izmantot.”

MĒRSRAGA OSTAI 170 GADU

■ Mērsraga ostas vēsture aizsākās 1842. gadā, kad tika izrakts kanāls četru kilometru garumā no Engures ezera līdz jūrai. Līdz pat 20. gadsimta 20. gadiem ostas attīstība bija rāma. 1927. gadā tika uzsākta ostas ziemeļu mola izbūve, kas ievadīja ostas izaugsmi un attīstību.

- 2011. gada beigās Mērsraga ostā ir 10 piestātnes.
- Osta spēj uzņemt kuģus ar iegrimi līdz 6,5 metriem.
- 2011. gadā apstrādāti 432,8 tūkstoši tonnu kravu.
- 2011. gadā apkalpoti 137 kuģi.

■ Mērsraga ostas teritorijā strādā trīs zivju pārstrādes uzņēmumi ar kopējo nodarbināto skaitu 430.■

PIEAUDZIS SKULTES OSTAS KRAVU APGROZĪJUMS

Latvijas mazās jeb reģionālās ostas ieņem arvien būtiskāku vietu Latvijas tautsaimniecībā un ir viens no instrumentiem, kas veicina vienmērīgu valsts attīstību. Reģionālo ostu mērķa grupa ir Latvijā ražoto kravu eksportēšana uz Eiropas valstīm, galvenokārt kokmateriālu, papīrmalkas, kūdras, šķeldas un derīgo izrakteņu – smilts, grants, akmens šķembu. Par Skultes ostas prioritātēm un attīstību stāsta Skultes ostas pārvaldnieks IGORS AKULOVŠ.

– Kā jūs kopumā raksturotu 2011. gadu?

– Kā lielisku! Nu jau vairākus gadus pēc kārtas Skultes ostas kravu apgrozījums pieaug, un, kaut arī gada sākumā darbu apgrūtināja smagie ledus apstākļi, 2011. gads nav bijis izņēmums. Mēs spējam organizēt darbu arī ļoti saspringtos apstākļos, tāpēc Skultes osta nevienu dienu netika slēgta.

Pērn kravu apgrozījums sasniedza turpat 690 000 tonnu, kas ir par 6,2% vairāk nekā iepriekšējā pārskata periodā. Tas ir lielākais pārkrauto kravu apjoms ostas pastāvēšanas vēsturē. Skatoties uz šā gada iestrādēm, samērā droši varu teikt, ka šogad tiks gāzts arī 2011. gada rekords.

Pašreizējā ostas infrastruktūra ir piemērota kopējam kravu apjomam līdz 1,5 miljoniem tonnu gadā.

– Cik lielus nopelnus šajā procesā jūs piedēvējat ostas pārvaldei, kas ir pašvaldības dibināts uzņēmums, un cik uzņēmējiem, kuri darbojas Skultes ostā?

– Šie lielumi nav atdalāmi viens no otra, jo ostas pārvaldes galvenais uzdevums ir nodrošināt kvalitatīvu, uzņēmēju interesēm atbilstošu infrastruktūru, bet uzņēmējiem tā ir jāpilnveido un jāveic efektīvs darbs kravu piesaistē un apkalpošanā.

No savas puses ostas pārvalde ir realizējusi vairākus ļoti svarīgus ostas infrastruktūras rekonstrukcijas projektus. Pirmkārt, ir notikusi ostas molu rekonstrukcija, kas deva iespēju paplašināt ostas iekšējo akvatoriju. Otrkārt, ir notikusi akvatorijas un kuģu ceļa padziļināšana, kas dod iespēju droši pieņemt kuģus ar iegrimi līdz 7 metriem un garumu līdz 140 metriem. Tendence, ka kravu īpašnieki izvēlas arvien lielākus un lielākus kuģus, jo cena par pārvadāto kravas tonnu ir tieši saistībā ar vienā kuģī nosūtīto apjomu, ir vērojama visā pasaulē, arī Latvijas lielajās un mazajās ostās. Kopumā no ostas pārvaldes puses ostas kopējās hidrotehniskajās būvēs un krasta infrastruktūras uzlabošanā ir ieguldīti ap 11,2 miljoniem latu, no tiem padziļināšana vien izmaksāja 3,4 miljonus latu.

Vienlaikus ar ostas pārvaldes realizētajiem projektiem ostā strādājošie uzņēmēji par saviem līdzekļiem ir uzbūvējuši piestātnes, izveidojuši kravu laukumus un izbūvējuši dzelzceļa pievadu.

Ar ES fondu līdzfinansējumu sakārtota arī tā ostas daļa, kas paredzēta zvejnikiem, tur rekonstruētas trīs piestātnes, kas tiek aktīvi izmantotas.

– Vai tagad osta ir gatava?

– Nē, infrastruktūras uzlabojumi nepieciešami krastā, kā arī jānostiprina krasta josla, kam ir būtiska ietekme ne tikai uz vides saglabāšanu, bet arī ostas ekonomisko rentabilitāti. Ja smilts netiek ieskalota ostas akvatorijā, samazinās izmaksas, kas jātērē sistēmātiskai akvatorijas attīrīšanai no sanesām. Turpmākam ostas kravu apgrozījuma pieaugumam ir nepieciešami jauni ieguldījumi, jo jānovērš visi riski, kas var ietekmēt ostas darbu.



– Šogad laika apstākļi lutina – kuģošanu neapgrūtina ledus un vižņi, taču pagājušais gads nebija viegls. Kā tikāt galā pērn un kādi secinājumi ir izdarīti, lai samazinātu riskus, ka osta ir jāslēdz?

– Pagājušajā ziemā tikām galā un kuģu kustība netika apturēta arī smagos ledus apstākļos. Sadarbojoties ar ostas uzņēmējiem, nomājām ledus klases velkoni, kurš palīdzēja ievest ostā un no tās izvest kuģus. Taču šādi velkoņu pakalpojumi ir ļoti dārgi. Kopā ar citām reģionālajām ostām spriežam par labāko risinājumu, kādā veidā iegādāties atbilstošas ledus klases velkoņus un kā koordinēt to darbu. Būtu svarīgi, lai Rīgas līcī visu laiku būtu pieejami vismaz divi ledlauži, kuri sniegtu pakalpojumus tieši reģionālajām ostām. Nedrīkst pieļaut situāciju, ka ostas ar sakārtotu infrastruktūru, kurā ieguldīti miljoni, stāvētu neizmantotas kaut vai mēnesi. Apturēt darbu ir ļoti viegli, bet to atsākt un sakārtot loģistiku, nofraktēt kuģus prasa zināmu laiku. Tas rada zaudējumus gan ostai, gan stividoriem un kravu īpašniekiem.

– Cik aktīvi ir zvejnieki?

– Var teikt, ka ļoti aktīvi, jo pagājušajā gadā Skultes ostā ir reģistrēti gandrīz 300 zvejas kuģu apmeklējumi. Ostu apmeklē gan zvejas kuģi, kas bāzējās mūsu ostā, gan arī citi zvejas kuģi Skultes ostu izmanto par izkraušanas vietu. Lauku atbalsta dienesta virzīto projektu ietvaros Skultes ostā ir uzbūvēta zivju

pieņemšanas un šķirošanas ēka, kas aprīkota ar attiecīgām iekārtām. Pagaidām ir iespējama tikai svaigo zivju šķirošana un atdzesēšana, bet uzņēmēji plāno par saviem līdzekļiem būvēt arī saldētavu.

– Vai osta specializējas noteiktu kravu grupā?

– Nē, mēs spējam pieņemt un nosūtīt ļoti plašu kravu sortimentu, bet tā kā reģionālo ostu specifika ir Latvijas eksports, kravu sortiments atkarīgs no tā, ko Latvija ir gatava eksportēt. Turklāt svarīga ir arī konkrētā reģiona specifika. Kravu īpašnieki apzinās, ka sauszemes pārvadājumi ir dārgāki par jūras pārvadājumiem, tāpēc cenšas kravu pēc iespējas ātrāk iekraut kuģī.

Patlaban lielāko kravu apjomu – ap 90% – veido koksne (papīrmalka, zāģbalki, kurināmā un celulozes šķelda, briketes), kā arī kūdra. Jāatzīmē arī tāds specifisks importējamās kravas veids kā ogļskābā gāze, kas paredzēta pārtikas un rūpnieciskajām vajadzībām. Skultes osta ir vienīgā Latvijā, kurā ir izveidota ogļskābās gāzes pārkraušanas stacija.

– Jau teicāt, ka ostas kapacitāte ir līdz 1,5 miljoniem tonnu gadā. Cik reāli ir piesaistīt tik lielu kravu apjomu?

– Pakāpeniski attīstoties Latvijas ekonomikai, pieaugs gan importa, gan eksporta kravu apjomi. Par iespējamu uzskatām arī dzelzceļa kravu piesaisti nosūtīšanai caur ostu, respektīvi, sinerģiju starp dzelzceļa un jūras pārvadājumiem. Skultes ostai par labu runā fakts, ka ostā strādājošajiem uzņēmējiem ir pieejams dzelzceļa terminālis, kas atrodas ārpus ostas, bet ar lielu piegulošo teritoriju. Šajā teritorijā ir iespējams attīstīt industriālo parku, kas nodrošinātu kravu apjoma pieaugumu Skultes ostai. Atzīmēšu, ka jau šobrīd dzelzceļa terminālis dod savu ieguldījumu Skultes ostas kravas plūsmas palielināšanā.

- Osta dibināta 1937. gadā.
- 2011. gadā Skultes ostā ir vairākas piestātnes ar kopējo garumu 750 metri.
- Osta spēj uzņemt kuģus ar maksimālo iegrimi līdz 7 metriem.
- 2011. gadā apstrādāti 689 600 tonnu kravu.
- 2011. gadā apkalpoti 219 kravas kuģi un 298 zvejas kuģi. ■

Dita Stokenberga

IVO ĪSTENĀIS: „CENTĪSIMIES OSTU PADARĪT VĒL LABĀKU!”

2010. gads Salacgrīvas ostai bija viens no veiksmīgākajiem, bet pērnajā raizes sagādāja gan biezā ledus sega, gan neparedzētas izmaiņas tirgū. Tomēr Salacgrīvas ostas pārvaldnieks IVO ĪSTENĀIS ir noskaņots gana optimistiski, jo pagaidām sokas labi gan saimnieciskajā darbībā, gan projektos, kas tendēti uz ostas attīstību. Par visu, kas aktuāls, – intervijā.

– Kā gada siltā nogale ietekmējusi Salacgrīvas ostas darbu? Vai, pateicoties labvēlīgajiem šīs ziemas laika apstākļiem, 2011. gadu izdevās noslēgt ar pozitīvu bilanci?

– Siltas ziemas mazajām ostām vienmēr ir patikušas, jo tad nav rūpju, kas saistītas ar ziemas navigāciju, velkoņiem, ledlaužiem. Par velkoņa nomu pagājušajā ziemā iztērējām lielus līdzekļus. Vasaras beigās un rudenī piedzīvojām kritumu apaļkoksnes sūtījumos. Tirgus tajā sortimentā, kas attiecas uz papīrmalku, piedzīvoja lejupslīdi, turklāt viena no kompānijām, kas nodarbojas ar apaļkoksnes eksportu no mūsu ostas, uz laiku pārtrauca darbību, jo viņu rūpnīcā Zviedrijā notika rekonstrukcija. Tādējādi gan pērnā ziema, gan mums negaidītās pārmaiņas tirgū ietekmēja mūsu bilanci – gadu noslēdzām ar 25–26 procentu kritumu. Ceram, ka šis gads, salīdzinot ar pagājušo, būs veiksmīgāks, un vismaz šobrīd tas šķiet diezgan reāli.

– Vai esat gatavi rīkoties, ja ziema tomēr radīs problēmas kuģošanai? Pērn minējāt, ka viens no variantiem ir sadarbība ar kaimiņiem.

– Arī tagad esam sazinājušies ar kaimiņu ostu un pārrunājuši esošo situāciju. Pagaidām ziema mūs ir saudzējusi. Kā mēs to redzam, pašiem nopirkt labu velkoni ir dārgi un diezin vai mums pavelkami. Vienīgo iespēju saskatām nākamā plānošanas perioda ietvaros sadarbībā ar Satiksmes ministriju mēģināt startēt kādā Eiropas Savienības atbalstītā projektā velkoņa iegādei.

Diemžēl situācija, kāda veidojas Rīgas līcī ledus navigācijas laikā, joprojām ir neatrisināts jautājums, un es tiešām nezinu, kad to varētu atrisināt – klupšanas akmens ir gan valsts ekonomiskā situācija, gan zema ieinteresētības līmenis. Vajadzētu mainīt valsts attieksmi pret šo problēmu, risinājumam ņemot



Ivo Īstenāis.

piemēru no ziemeļu kaimiņiem. Iedodiet ostām kaut divus valsts apmaksātus velkoņus, tad ostas varētu strādāt, neraugoties uz smagajiem ledus apstākļiem līcī. Igaunijā, tāpat arī Somijā, kuģu kustību ledus navigācijas laikā garantē valsts, apmaksājot velkoņu palīdzību kuģiem. Nopietna biznesa attīstībai ir svarīgi, lai reģionu ostas strādātu neatkarīgi no laika apstākļiem ziemā.

– Cik zinu, šā gada plāni saistās ar attīstību un Eiropas finansētiem projektiem – dienvidu mola rekonstrukcija, papildu laukumu izbūve un Kuivižu ostas infrastruktūras uzlabošana.

– Pagājušajā gadā pabeidzām Salacgrīvas priekšostas attīstības plānu, tajā skaitā arī dienvidu mola rekonstrukcijas tehnisko projektu. Projekta kopējās izmaksas ir apmēram divi miljoni latu. Mola rekonstrukcija ir nepieciešama, jo vētrās vilņi gāžas pāri molam un apgrūtina kuģu satiksmi, kā arī veidojas smilšu saneši kanālā. Šobrīd esam iesnieguši vēstuli Satiksmes ministrijā, kurā ziņojam, ka mums ir šis projekts, esam gatavi to īstenot un ceram, ka ministrija atbilstoši savām iespējām aktivitātes „Mazo ostu infrastruktūras uzlabošana” ietvaros piešķirs nepieciešamo finansējumu startam Eiropas projektos. Esam pārliecināti, ka mēs šo naudu varēsim apgūt.

Kas attiecas uz laukumu izbūvi – pērn izbūvējām vairāk nekā 1,5 hektārus, šogad būvēsim vēl divus. Mums ir labas iestrādes attiecībā uz papildu kravām, un, ja izdosies jaunos laukumus pilnībā noslogot, tas būs redzams arī skaitļos un palīdzēs veidot pozitīvu bilanci.

– Kādā stadijā šobrīd ir Kuivižu ostas infrastruktūras uzlabošanas projekts?

– Šis ar Eiropas Zivsaimniecības fonda (EZF) līdzekļiem atbalstītais projekts ir pusceļā un jāpabeidz šogad, vasaras sākumā. Šobrīd uzbūvēta piestātnes pamatkonstrukcija, un nākamais solis ir visu projektā paredzēto komunikāciju ierīkošana. Kopumā projekts paredz rekonstruēt 120 metru piekrastes zvejnieku piestātnei ar tai piegulošo teritoriju, izbūvēt komunikācijas, kā arī pievedceļu šai piestātni. Tādējādi būs vēl viena sakopta un zvejnieku vajadzībām ar mūsdienīgu infrastruktūru aprīkota vieta Salacgrīvas novadā.

– Piestātne nebūs paredzēta lielā biznesa vajadzībām?

– Nē. Tā saskaņā ar MK un ESF noteikumiem ir domāta tikai piekrastes zvejniekiem, lai tie varētu strādāt labiekārtotā, apsargātā teritorijā. Nākotnē plānojam īstenot arī projekta otro daļu – uzbūvēt zivju īslaicīgas uzglabāšanas angāru.

– Kādus projektus esat iezīmējuši nākamajam, 2014.–2020. gada plānošanas periodam?

– Pirmkārt, dienvidu mols, otrkārt – ziemeļu mols un priekšostas padziļināšana. Mums ir vienošanās ar ostas stīvidoru par vēl vienas piestātnes būvniecību, ja no savas puses spēsim veikt nepieciešamos priekšdarbus, proti, padziļināt akvatoriju un pagarināt ziemeļu molu.■

Mūžīgā vērtība

Ir īslaicīgas, stabilas un paliekošas vērtības. Gadu simti nomaina cits citu. Katrs nākamais nes ko jaunu, izvirza savas prasības, nosaka likumus un tikumus. Kara laikus nomaina miera laiki. Krīzes nāk un aiziet. Viss plūst un mainās, bet ir kas tāds, kas paliek kā mūžīga vērtība un reizē mūžīgs lielais nezināmais. Tas ir Cilvēks.

Cilvēki vada valstis, pilsetas, ostas un kuģus. Viņi mēdz būt gudri un ne tik gudri, spējīgi un ne tik spējīgi, cilvēciski, bet reizēm arī ne. Senie romieši teica: „Dari savu darbu un esi krietns.” It kā tik vienkārši, bet reizē arī tik sarežģīti. Ne velti ir arī kāda cita gadu tūkstošos pārbaudīta patiesība - cilvēkam nekas cilvēcisks nav svešs. Arī vajības, kādas nu kuram un cik lielā mērā, piemīt visiem. Vai nekrietns cilvēks var paveikt krietnus darbus? Vai krietns cilvēks var paveikt nekrietnus darbus?

„Nenācu par ostas pārvaldnieku, lai visiem būtu labs, nācu šurp, lai strādātu,” saka Rīgas brīvostas pārvaldnieks. „Darbs ir manas dzīves mērauklis,” saka Rīgas brīvostas kapteinis. „Rīgas osta - tā ir visa mana dzīve,” saka ostas uzņēmuma vadītājs. „Man ir ļoti svarīgi godam padarīt savu darbu,” saka vienkāršs ostas strādnieks.

Cilvēciskas vajības tiek piedotas, ja CILVĒKS mīl savu darbu, dara to profesionāli, ar prieku un vislielāko atbildību.

Anita Freiberga

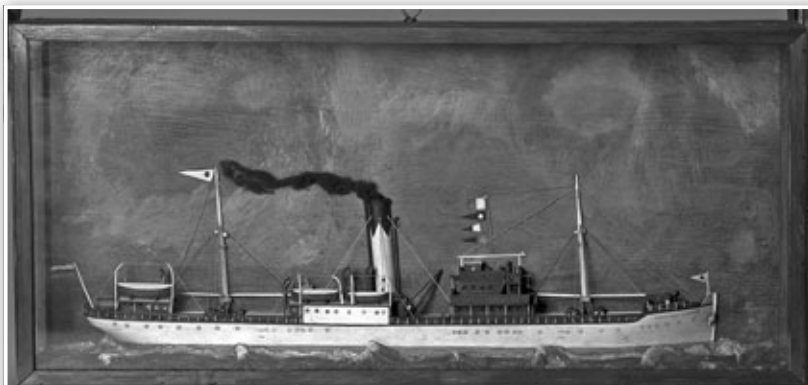
APLIECINĀJUMS LATVIEŠU JŪRNICĪBAS PAGĀTNEI

Iepriekšējo gadu Latvijas jūrniecības gadagrāmatās jau stāstīts par atsevišķiem stenda kuģu modeļiem. Šoreiz kuģu modeļu un maketu kolekcijas krājums ļauj iepazīties ar priekšmetisko materiālu, kas ir ne mazāk svarīgs Latvijas jūrniecības vēsturei.

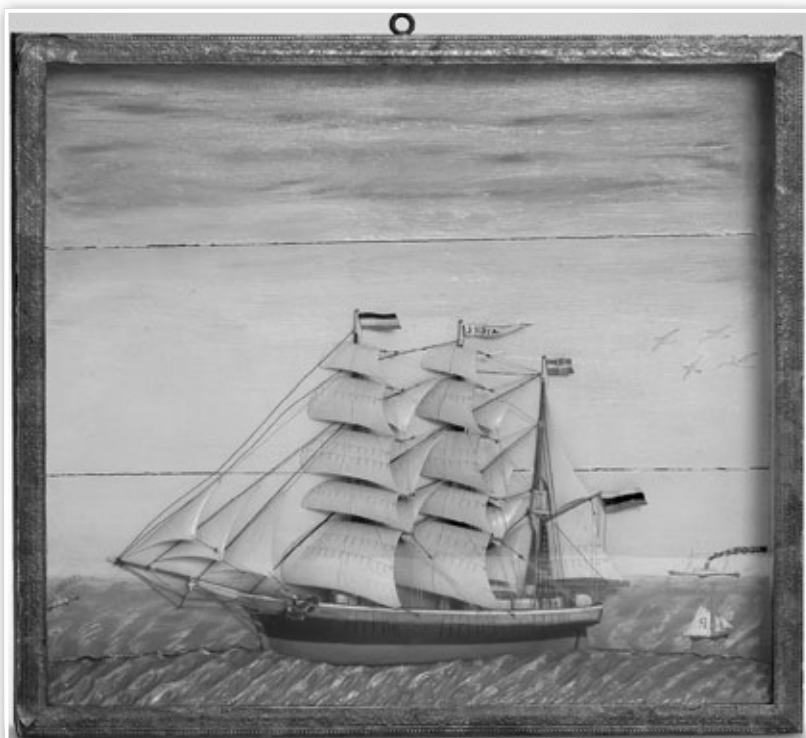
Par muzejisku vērtību kļuvušas no koka izgatavotas astoņas panorāmas kastes, kurās pie pamatnes piestiprināti burinieku un tvaikoņu modeļi garenskā griezumā pa ķīli. Savdabīgie priekšmeti ir vērtīga kolekcijas sastāvdaļa. Kolekcijas vēsture nav gara, tās aizsākums nosacīti datējams ar 1939. gadu. Pirmie kolekcijas priekšmeti radušies laikā, kad Rīgā nolēma dibināt Jūrniecības nodaļu Rīgas pilsētas vēsturiskajā muzejā. Skaitliski nelielā kolekcija izveidojās dāvinājuma un pirkuma veidā no latviešu jūrniekiem un jūrnieku ģimenes locekļiem. Tolaik iegādājās vairākus šādus darinājumus, kas izveidoja kuģu modeļu kolekcijā tematisko grupu – jūrnieku darinājumi. Maz ticams, ka aizvadītajos gados savāktais tiks papildināts.

Pārsvārā jūrnieki panorāmas kastes darinājuši atpūtas brīžos, atceroties uz kuģiem jūrā pavadītos gadus. Tās ir piekaramas pie sienas un atradās daudzu jūrnieku mājās. Vairākumā tie ir nezināmu autoru darbi, kas izgatavoti atbilstoši darinātāja prasmei, izdomai un gaumei. Ļoti dažāda panorāmas kastēm ir saglabātības pakāpe, taču restaurācija nepieciešama visām.

Panorāmas kastes, tāpat kā tajās iebūvētie kuģu modeļi, ir dažāda veida. Skaisti rotāts rāmis ir Mārtiņa Kraukļa darinājumam ar tajā ievieto-

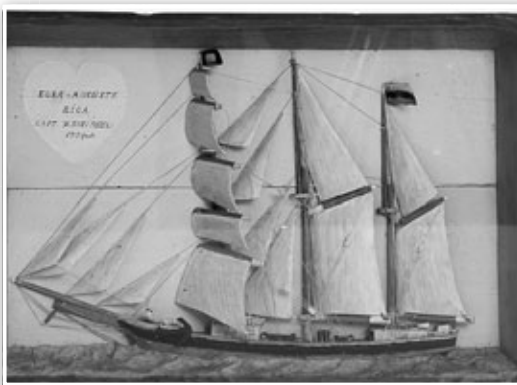


Panorāmas kaste ar tvaikoni „Imperatriza Alexandra”. Autors M. Plūme.



Panorāmas kaste ar burinieku „India”. Autors nezināms.

tu burinieka atdarinājumu. Ne mazāk interesanta ir panorāmas kaste ar burinieka „India” attēlu. Citādi izskatās kuģu modeļu restauratora Mārtiņa Maikes un gleznu restauratores Inetas Augustinas veikums – restaurētais kravas tvaikoņa „Imperatriza Alexandra” pusmodelis koka kastē, kas vēsturisko veidolu atguva 2010. gada nogalē. Kastes iekšpusē uz pamatnes jūras fona nostiprināta tvaikoņa gareniska šķelta puse līdz ūdens līnijai. Dažādās krāsās izkrāsots kuģa korpuss, bet noteiktās krāsās dūmenis ar kuģniecības sabiedrības „Helmsings un Grimms” skursteņa zīmi un cariskās Krievijas valsts karogs. Kastes iekšpusē ir gleznojums. Parasti koka kastes ar kuģu modeļiem ir pārklātas ar stiklu. Modeļi ap 1916. gadu izgatavoja 1881. gadā Skultes pagastā dzimušais kapteinis Miķelis Plūme. Viņš bija viens no latviešiem, kas tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva pirms Pirmā pasaules kara Rīgas jūrskolā. Diplomētais jūrniece no 1911. gada strādāja par kapteiņa vecāko palīgu un kapteini uz tvaikoņa „Imperatriza Alexandra”. Par muzeja īpašumu modelis kļuva 1974. gadā, kad to uzdāvināja kuģinieka radniece.



Panorāmas kaste ar burinieku „Elsa Auguste”. Autors nezināms.



Panorāmas kastē ievietots nezināms burinieks. Autors M. Krauklis.

Vairāk nekā 90 metru garais un 13 metrus platais tvaikonis „Imperatriza Alexandra”, ar sākotnējo nosaukumu „Wologda”, būvēts 1903. gadā. Maršrutā starp Rīgu un Londonu kursējošais 2387 bruto reģistra tonnu tvaikonis kopš 1911. gada bija pierakstīts Rīgā, kad to no brāļiem Lasmaņiem nopirka kuģniecības sabiedrība „Helmsings un Grimms”. Turpmāk tvaikona liktenis bija saistīts ar Krieviju. Pēc Pirmā pasaules kara kuģis bija Krievijas īpašumā un tika ekspluatēts līdz 1960. gadam.

Kolekcijā interesantās lietas saistībā ar jūrnieceības tēmu papildina krājuma kopainu un pavisam noteikti ļauj iejusties aizgājušo gadsimtu latviešu kuģniecības noskaņās.■

Inta Kārklīņa

BURINIEKU GADSIMTA LIECINIEKI

Vienkāršās formās darinātie burinieku pusmodeļi ir latviešu buru kuģniecības uzplaukuma liecinieki un ilustrē kuģu būves vēsturi no 19. gadsimta 60. gadiem līdz 20. gs. sākumam. Daži no pusmodeļiem nostiprināti uz koka pamatnes, uz kuras uzraksts „Latwieschu kuğa modelis no 1890.–1895. gadam. Aug. Ferle”.

Pašlaik muzejā ir reģistrēti 20 zināmu un mazāk zināmu Latvijā būvēto burinieku „Andrejs Veide”, „Capella”, „Eiropa”, „Elsa Auguste”, „Jupiters”, „Minor”, „Pittan”, „Rudolfs”, „Titilbs” un citu būvmodeļi. Tie stāsta par iedzīvotāju nodarbošanās veidu, ļauj iepazīt latviešiem nozīmīgo zēģelnieku amatu, aplicinādami vietējo Rīgas jūras līča piekrastē no priedes un ozola koka būvēto kuģu izturību tālos braucienos. Memoriāla nozīme ir pusmodeļiem, kurus lietojuši latviešu kuģu būves meistars Mārtiņš Morgenšterns un Augusts Ferle, vācu tautības burinieku būvdarbu vadītājs. Kopš laika, kad galvenokārt dāvinājumu veidā izveidojās pusmodeļu kolekcija, tajā nav jaunieguvumu. Dažus vērtīgus oriģinālpriekšmetus no krājuma kolekcijas var aplūkot Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ekspozīcijā par Latvijas jūrniecības vēsturi, pārējie būvmodeļi glabājas Latvijas kuģniecības vēstures krājumā līdzās kuģu modeļiem.

Ar ne tik senu pagātni saistītas oriģinālās lietas kuģu modeļu un maketu kolekcijā ir nonākušas no kuģu īpašnieku ģimenēm un Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības pagājušā gadsimta 30. gadu beigās. Tā, piemēram, 1938. gada 8. oktobrī rēderis Pēteris Legzdiņš no Skultes pagasta „Dūciem” muzeja īpašumā nodeva trīsmastu šonera „Rudolfs” korpusa gareniski grieztu koka modeli. Burinieks būvēts no 1902. līdz 1904. gadam Skultē pie Aģes grīvas. Īpašnieki bija Pēteris Legzdiņš, Augusts Feizaks, Jānis Bāliņš un Pēteris Sniķeris. Būvmeistars bija Redrihs Tūms no Sāmsalas. Ap 1920. gadu burinieku



Burinieku pusmodelis. 19. gs. beigas – 20. gs. sākums.



Burinieku pusmodeļi. 19. gs. beigas – 20. gs. sākums.

Rīgā pārdeva igauņiem. Līdzīgs stāsts ir par trīsmastu šonera „Capella” modeli, ko muzejam nodeva Jānis Sniķeris no Skultes pagasta „Arņu” mājām. Burinieku ūdenī nolaida 1895. gadā Pēterupē. Savukārt burinieku „Pittan”, „Minor” un „Sedonia” pusmodeļi ir kapteiņa Aleksandra Veides dāvinājums, kam Ainažos piederēja vairāki zēģelnieki. Pusmodeļi

„Tītilbs” 1939. gada augustā muzejam dāvināja Emīls Šnore no slavenās jūrasbraucēju dzimtas no Duntess „Ūķiem”.

No koka mērogā izgatavotus burinieku būvmodeļus gatavoja kuģu būvdarbu vadītāji (būvmeistari), un vēlāk tos izmantoja, būvējot zēģelniekus. Tā varēja novērst kļūdas, būvējot kuģi, un izvēlēties labāko korpusu. Rīgas jūras līča piekrastē dzīvojošie latviešu zemnieki pusmodeļus izgatavoja no bezzaļiem alkšņa dēļiem, sutinātiem, žāvētiem un cieši kopā satapatotiem. Pirmie būvdarbu vadītāji bija ieceļotāji no Igaunijas salām un to pēcteči, no kuriem amata prasmi apguva vietējie iedzīvotāji. Kuģu būves arods kļuva par vienu no piekrastes zemnieku labklājības avotiem.

Šie necilā izskata koka veidojumi – būvējamā kuģa korpusa pusmodeļi – ir mūsu latviešu jūrniecības pagātne un liek atcerēties, ka pasaulē ir zeme, kur būvēja izcilus kuģus.■

Inta Kārcliņa

JELGAVA, LATVIJAS JŪRAS OSTA

1936. gada 15. novembrī Latvijas Valsts prezidents Kārlis Ulmanis nosūtīja Jelgavas pilsētas galvam Hugo Štolcam telegrammu: „Apsveikdams pirmā jūras kuģa Lielupes braucienu un Jelgavas ostas atklāšanu tālbraucējiem kuģiem, priecājos kā vecs zengalietis līdz ar Jelgavu un Zemgali par tās senās, tālās slavas atdzimšanu.” Tajā dienā pie Jelgavas pils pagaidu piestātnes pietauvojās tvaikonis „Indra”. Daudzi jelgavnieki bija ieradušies uz šo vēsturisko notikumu. Nākamajā dienā kuģis no Jelgavas elevatora uzņēma rudzu kravu Helsinkiem.

1930. gada 14. martā Jūrniecības departamentā notika apspriede par Jelgavas ostas izbūvi. Tās dalībnieki atzīmēja Lielupes ūdensceļa nozīmi vietējo kravu pārvadājumos. 20. gadsimta sākumā, 1907. gadā, pa Lielupi pārvadāja 481 285 tonnas kravu. Arī Latvijas Republikā upes nozīme vietējā transportā nemainījās. 1928. gadā pārvadāja 384 417 tonnas dažādu kravu. Kravu struktūru veidoja kokmateriāli, ķieģeļi, kūdra, siens u.c. Tās pārvadāja kuģniecību „Kurzemes kuģniecības akciju sabiedrība” un akciju sabiedrības „A. Augsburs” 14 preču – pasažieru kuģi, liellaivas un velkoņi. Abām kuģniecībām katrai bija sava piestātne pilsētā. Ostas izbūve Jelgavā varēja palielināt ūdensceļa nozīmi kravu pārvadājumos Zemgalē. Analizējot iesniegto projektu, apspriede nolēma, ka vietējai kuģu satiksmei zeme rezervējama pēc iespējas tuvāk pilsētas centram. Tranzīta ostai paredzēja rezervēt Pils salas lejasgalu un pretējo Driksas upes kreiso krastu.

Pēc četrām dienām, 18. martā, Jelgavas ostas projektu pieņēma Tehniskā padome. 1930. gada 22. septembrī Jūrniecības departamentā notika vēl viena apspriede. Tajā piedalījās kara, finanšu un satiksmes resoru, Jelgavas pilsētas un apriņķa valžu un kuģniecības sabiedrību pārstāvji. Apspriedes uzdevums bija caurskatīt galīgo ostas izbūves projektu un noskaidrot tuvākos veicamos darbus. Inženieris Leonards Gailis iepazīstināja ar projektu. Tajā bija ņemtas vērā iepriekšējo sanāksmju iebildes. Topošās ostas prognozētais kopējais kravu apgrozījums bija aprēķināts 1 162 640 tonnu (eksports – 954 540 tonnu, imports – 208 100 tonnu).

Projektā ostu iedalīja trīs galvenajās daļās: Eksportosta, Importa osta, Rūpniecības osta.

Eksportostā bija paredzēta vairuma un gabalpreču apgrozība. Pirmo kravu grupu veidoja kokmateriāli, māla izstrādājumi (ķieģeļi, drenas u.c.), zeme un akmeņi. Gabalpreces galvenokārt bija lauksaimniecības ražojumi. Eksportosta pēc kravu apgrozības bija nākamās ostas lielākais rajons. Kokmateriāliem



Jelgava, 20. gs. sākums.

bija jāienāk pa Lielupes ūdensceļu un dzelzceļu. Pēc ledus iziešanas koks pludināja plostos. Pēc tam pludināja baļķus izklaidus un kā beidzamo, arī izklaidus, malku. Koku uzglabāšanai paredzēja ierīkot koku dārzu, no kurienes tie bija jāpadod uz kokzāgētavām un eksportam. Tā laukumu plānoja 750 000 m². Pa dzelzceļu paredzēja ievest papīrmalku, stutmalku un apstrādātus kokmateriālus, kas sastādīja vienu ceturtdaļu no koku eksporta, t.i., 47 000 tonnu (94 000 m³). Šo kravu apstrādei bija nepieciešams izbūvēt 180 metru garu piestātņi. Krastā šīm kravām paredzēja 56 000 m² lielu laukumu. Māla ražojumu eksports bija prognozēts 200 000 tonnu apjomā. Ķieģeļu cepļi atradās Lielupes krastos abpus Jelgavai. Lejpus pilsētas cepļu ražojumus paredzēja iekraut no to krastmalām. Ostā bija jāierīko nepieciešamie kravu laukumi un 333 metrus gara krastmala. Cukurbietes bija prognozētas 270 000 tonnu apjomā. Tās bija paredzētas pārstrādāt Jelgavas I Latvijas cukurfabrikā. Šīm kravām bija jāierīko 900 metru gara krastmala. Pārējiem lauksaimniecības ražojumiem (268 040 tonnu) plānoja ierīkot 900 metru krastmalu. Piestātnes jāierīko 14 kuģiem. Kopā vajadzēja izbūvēt piecas noliktavas, pieņemot, ka viena noliktava varēja uzņemt trīs kuģu kravas.

Gabalpreču eksportosta bija plānota Lielupes kreisajā krastā. Tās krastmalas garums 860 metru. Teritorijas augstums virs ūdens līmeņa 3,5 metri. Piestātņu dziļums 5,0 metri. Gar krastmalu ies divi krievu (1524 milimetru platuma) un normāla (1435 milimetri) platuma sapīti sliežu ceļi. Aiz tiem atradīsies noliktava (20 metru plata) 12,87 metru attālumā no krastmalas. Aiz noliktavas bija jāierīko divi sliežu ceļi un pievedceļš (kopējais joslas platums – 22,8 metri).

Noliktavas izbūvēs 100–140 metru attālumā vienu no otras. Kravām bruģēti laukumi atradīsies starp noliktavām. Aiz tām rezervēta ceļam paredzēta josla 40 metru platumā.

Uz leju no iepriekšējās atradīsies vairumpreču eksportosta. Krastmalas garums 460 metru. Teritorijas augstums 3,5 metri virs ūdens līmeņa. Piestātnes dziļums 5,0 metri. Kravu nokraušanai paredzēts laukums 80 metru platumā. Aiz laukuma pievedceļš 10 metru platumā. Blakus tam sapīts krievu un normāla platuma sliežu ceļš.

Importa ostā paredzamā preču apgrozība bija 208 100 tonnu. Krastmalas kopējais garums 700 metru. Šī ostas daļa bija paredzēta Driksas upes labajā krastā 2,5 kilometru attālumā uz leju pa upi no pilsētas. Krastmalas garums 884 metri. Ostas teritorijas augstums 3,5 metri virs ūdens līmeņa. Dziļums piestātnēs 5,0 metri. Gar krastmalu paredzēti divi krievu un normāla platuma sapīti sliežu ceļi. Aiz tiem 12,87 metru attālumā 25 metrus plata nojume. Tālāk divi krievu platuma sliežu ceļi un pievedceļš, tad 20 metru plata noliktava. Sekos trīs krievu platuma sliežu ceļi un pievedceļš. Importa ostā būs piecas nojumes, kurām iepretī piecas noliktavas. Starp noliktavām 130 metru attālums. Brīvos laukumus kravām bruģēs.

Rūpniecības osta paredzēta Driksas upes kreisajā krastā un Pils salas daļā augšpus Eksporta un Importa ostām. Šajā vietā izvietosies metālrūpniecība. Kokrūpniecībai atvēlēts Lielupes labais krasts. Pils salas augšgalā Driksas upes labā krasta dabīgais līcis nostiprināms un te novietojama kuģu būvētava ar eliņu. Rūpniecības ostas krasti nostiprināmi ar slīpu bruģētu nogāzi.

Blakus galvenajiem ostas rajoniem bija plānota ziemas osta, vietējās kuģniecības osta un koku osta.



Jelgavas pilsētas karte, 1936. gads.

Ziemas osta izvietojama augšpus kuģu būvētavas. Līča krasti nostiprināmi. Līcis jāpadziļina līdz 3,5 metriem. Ziemas osta domāta vietējiem peldošiem līdzekļiem. Platums ieejā 50 metru. Osta vidējais platums 40 metru un garums 360 metru.

Vietējā kuģniecības osta atradīsies 0,5 kilometrus no Driksas tilta upes kreisajā krastā. Krastmalas augstums sasniegs 1,6 metrus virs ūdens līmeņa. Piestātnes dziļums 3,0 metri. Kravas glabāšanai izbūvēs četras saliekamas nojumes (7x20 metri). Plūdu laikā tās varēs nojaukt. Augšpus tām izbūvējama krastmala vietējiem pasažieru tvaikonīšiem, kuras kopējais garums būs 600 metru.

Koku ostas lielākā daļa atradīsies augšpus pilsētas. Koku dārza platums plānots 50 metru, bet garums – 15 kilometri. Koku kravu laukums Lielupes kreisajā krastā paredzēts 40 metru platumā un 1,5 kilometru garumā. Koku iekraušanai no ūdens rezervēta vieta lejpus Jelgavas šosejas tilta, kur pēc vajadzības iedzenami pāļu puduri, pie kuriem piesiet kuģus un uzņemt kokus no plostiem. Projektēja pāļus trīs kuģu piesiešanai (195 metri). Kokrūpniecības rajonam dzelzceļš pievadīts no Pils salas, ierīkojot pāri Lielupei prāmi, kas pārvadātu pa upi atsevišķus vagonus.

Osta kravu transportēšanai bija jāizbūvē dzelzceļš un ceļi. Ostai paredzēja pievadīt krievu platuma dzelzceļu ar vienu normāla platuma nozarojumu. Dzelzceļa pievadam ostai vajadzēja sākties vietā, kur tas krustoja Žagares šoseju pār viaduktu. Tā attālums līdz ostai bija pieci kilometri. Starp Dobeles šoseju un ostu plānoja ierīkot ostas šķirotavu. Tajā paredzēja tikai krievu platuma sliedes. Šķirotavā būtu četri šķirošanas ceļi:

- 1) uz Importa ostu (216 metrus garš),
- 2) uz gabalpreču Eksporta ostu (306 metri),
- 3) uz vairumpreču Eksporta ostu (396 metri),
- 4) uz rūpniecības rajonu (486 metri).

Vilcienu pieņemšanai plānoja vienu sliežu ceļu, kura turpinājums būtu arī izvelkamais ceļš (801 metra kopgarums). Apbraucamā ceļa garums būs 528 metri. Attālums starp sliežu ceļiem 4,5 metri. Aiz šķirotavas dzelzceļš uz rūpniecības rajonu nozarojas pa labi (200 metru) un kreisi (300 metru). Dzelzceļš ies pāri Driksai pa izgriežamu tiltu. Sliežu ceļu kopgarums, ieskaitot dzelzceļa nozarojumu un šķirotavu, 24 193 metri.

Kravu pārvadāšanai Importa ostai jāpievada divi ceļi, bet Eksporta rajonā – viens. Ceļu platums 10 metru. To kopējais garums visā ostas teritorijā – 9420 metru.

Topošās ostas darbības galvenais nodrošinājums bija kuģu ceļš. Jelgavas ostu paredzēja jūras kuģiem ar 4,0 metru iegrimi, ap 950 bruto reģistra tonnu tilpumu un 60 metru garumu. Kuģu apgriešanai bija plānots baseins 92 metru garumā. To ienākšana no jūras bija paredzēta no Daugavgrīvas, tālāk pa

Bullupi un Lielupi. Tādēļ jāpadziļina Jelgavas ostas rajonā Driksa par 3 metriem, bet Lielupe par 2 metriem. Pavisam Lielupe no Daugavgrīvas līdz Jelgavai jāpadziļina 9,6 kilometru kopgarumā, bet ostas rajonā – 9 kilometri.

1930. gada 22. septembra apspriedē secināja, ka izstrādātais vispārīgais Jelgavas ostas projekts atzīstams par lietderīgu. Kā tuvākie darbi paredzami:

a) jāpadziļina un jāaplašina Driksa no dzelzceļa tiltiem līdz Zādes fabrikai,

b) iegūtās zemes jāuzrefuliere Driksas kreisajā krastā un izbūvējamas krastmalas no Driksas tilta uz leju līdz Frišmaņa mājai un uz augšu līdz Annas ielai,

c) Palīdzības ielas galā atrodošais upes līcis aizberams,

d) līdz tranzītostas izbūvei Pils salā tā iekārtojama augšpus dzelzceļa tiltiem,

e) padziļināmi un iztīrāmi sēkļi Lielupē.

Pasaules ekonomiskā krīze 30. gados un tās izraisītais Latvijas valsts smagais finansiālais stāvoklis liedza realizēt šo projektu. No paredzētajiem darbiem Jūrniecības departaments uzmanību pievērsa Lielupes padziļināšanai. Sākot no 1931. gada, Lielupi padziļināja bagars „Rāpulis”.

1933. gadā tika padziļināta Driksas upe. Vēlākajos gados bagarēja Lielupes Jāņraga, Kaigu, Kalnciema, Stūrmaņu u.c. sēkļus. Pirmos divus cietās grunts dēļ vispirms spridzināja. 1938. gadā Lielupes kuģu ceļā līdz Jelgavai bija sasniegts 3,5 metru dziļums.

Gadu iepriekš, 1937. gadā, Jūrniecības departaments izstrādāja jaunu Jelgavas ostas izbūves plānu. Autors bija inženieris Ernests Kraulis. Tas paredzēja



Kārlis Ķulmis, tvaikoņa „Indra” kapteinis un līdzīpašnieks, Liepājas jūrskolas absolvents, 1900. gads.



Tvaikoņa „Toni” (no 1934. gada – „Indra”) komanda uz klāja, 1933. gads.

Ekspostostai izveidot divus baseinus. Blakus tiem plānoja uzbūvēt noliktavas, saldētavu un elevatoru. Cauri Pils salai bija paredzēts izrakt kanālu, kas Lielupi savienotu ar Driksu.

Visi šie projekti netika nerealizēti. Varbūt to iespaidoja tvaikoņa „Indra” liktenis. Braucienā no Jelgavas uz Helsinkiem kuģis kopā ar visu apkalpi (7 cilvēki) 1936. gada 20. novembrī netālu no Pērnavas gāja bojā. Nelaimes cēloņi netika noskaidroti.

1939. gadā Jūrniecības departamenta Hidrogrāfijas nodaļa uzstādīja Lielupes posmā Rīga – Jelgava 34 ugunis, kas nodrošināja kuģniecības drošību uz upes. Tajā gadā bagars „Rāpulis” padziļināja Driksu pie jaunprojektētās piestātnes līdz 4,0 metru dziļumam. 100 metru garās kuģu piestātnes būve Jelgavas ostā tika uzsākta 1940. gada pavasarī. Tālākie politiskie notikumi darbus pārtrauca un no iespaidīgajiem plāniem tika realizēta tikai Lielupes un Driksas padziļināšana.

Projekta realizācija dotu Latvijai vēl vienu nozīmīgu ostu, kurā varētu izmantot jūras transportu.■

Aigars Mīklāvs

KĀ LATVIEŠI IEKAROJA JŪRAS PLAŠUMUS

Latvieši vienmēr bijuši lieliski kuģotāji un kuģu būvētāji. Vikingu laikos (800–1060) Latvijas teritorijā dzīvojošās baltu tautas karoja ar vikingiem un tirgojās. Kurši jo īpaši izcēlās ar saviem sirojumumiem uz Skandināvijas zemēm. Lai veiktu tik tālus jūras braucienus, vajadzēja labus un izturīgus kuģus. Kurši tos mācēja būvēt. Tas bija sarežģīts un ilgs process, kas prasīja vismaz trīs gadus: pirmajā tika savesti un sagatavoti kokmateriāli, otrais gads pagāja, tos kaltējot, un tikai trešajā gadā varēja ķerties pie kuģa būvēšanas.

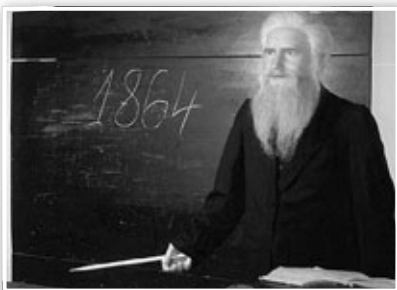


13. gadsimtā Rīga iestājas Hanzas savienībā. Pateicoties ģeogrāfiskajam stāvoklim, uzplaukst kuģniecība, osta attīstās un iegūst aizvien lielāku stratēģisko nozīmi. Kuģu karogi kalpoja par pazīšanas zīmi. Tie norādīja ostu, kurā attiecīgais kuģis ir pierakstīts. Pirmais zināmais Rīgas kuģu karogs bija melns ar baltu krustu.



17. gadsimtā kuģu būve strauji attīstās Kurzemes hercogistē, kur tiek izveidotas sešas kuģu būvētavas. Latviešu dzimtcilvēki būvēja kuģus saviem saimniekiem, un daži pat tika pieņemti uz kuģiem par matrožiem. Ar hercoga Jēkaba gādību tiek uzbūvēti vairāki simti burinieku. Un ne tikai savām vajadzībām vien. Tos pārdod arī Francijai (27) un Lielbritānijai (6). Pateicoties kuģniecības attīstībai, nelielā hercogiste veiksmīgi tirgojās, uzturot pat divas kolonijas: Tobago Latīņamerikā un Andreja fortu Gambijā. Kurzemes hercogistes vērienīgā flote tiek pilnībā iznīcināta Ziemeļu kara laikā (1700–1721).





Jaunlatviešu kustības pārstāvis Krišjānis Valdemārs bija pirmais, kurš jūras piekrastes iedzīvotājus aicināja uzsākt tāljūru burinieku būvi un dibināt savu jūrskolu. 1864. gada 23. novembrī tālbraucējs kapteinis Kristiāns Dāls par saziēdotiem līdzekļiem nodibina Ainažu jūrskolu. Šajā jūrskolā bez maksas var mācīties latvieši un igauņi, jo mācības notiek gan latviešu, gan igauņu valodā. Jūrskola pastāvēja līdz Pirmajam pasaules karam.



1870. gadā pirmais latviešu buriņeks dodas pāri Atlantijas okeānam. Apkalpē ir tikai vietējie iedzīvotāji, kuri kuģošanas prasmi apguvuši pašmācības ceļā, kuģojot gar piekrasti. Kā stāsta vēstures liecības, diezgan pārdroši tie latvieši esot bijuši! 1882. gadā tiek nodibināta kuģniecības sabiedrība „Austra”, kurai arī piederēja vairums tā laika burinieku.



19. gadsimta pirmajā pusē pasaulē kravu pārvadāšanai sāk izmantot tvaikoņus. Pirmais tvaikonis „Oskars” Rīgas ostā ienāk 1830. gada 8. jūnijā no Zviedrijas. 19. gs beigās arī latvieši sāk iegādāties tvaikoņus, kas bija jau sasnieguši 20 līdz 25 gadu vecumu. Kuģi veica regulārus braucienus uz Krieviju, Rietumeiropu, Āziju un Āfriku. Darbojās pat regulāra pasažieru tvaikoņa līnija Liepāja – Ņujorka.



Pēc neatkarības proklamēšanas 1918. gada decembrī pirmais kuģis, uz kura tika pacelts sarkanbaltsarkanais karogs, bija tvaikonis „Maiga”. Tirdzniecības flotē bija tikai 45 kuģi. Tiem pēc miera līguma noslēgšanas

pievienojās vēl astoņi tvaikoņi, kuri atgriezās no Petrogradas. No Vācijas neko neizdevās atgūt. 1923. gadā tvaikoņu cenas pasaules tirgū strauji kritās, un latviešu tirdzniecības flote tika papildināta ar lietotiem tvaikoņiem. Vienīgais kuģis, kas būvēts speciāli darbam Rīgas ostā, bija ledlauzis „Krišjānis Valdemārs”. 1937. gadā starp Latviju un Eiropas valstīm bija 16 regulāras līnijas. 1940.gadā gandrīz visa flote pāriet PSRS īpašumā.



Otrais pasaules karš gandrīz pilnībā iznīcina Latvijas jūras transporta floti, pavisam tiek zaudēti aptuveni 230 kuģu. Daļa tiek aizturēti Krievijas ostās, daļu konfiscē Vācija. Daudzi latviešu jūrnieki tā arī nekad vairs neatgriezās mājās.■

IERAKSTI KUĢA ŽURNĀLĀ

Džeimss Kuks ir viens no visu laiku slavenākajiem jūrasbraucējiem, kurš atklājis jaunas zemes un mājās atvedis zināšanas par cilvēkiem, augiem, dzīvniekiem un tālām zemēm.

1768. gada 12. augustā tika paceltas kuģa „Endeavour” buras, un kapteiņa Kuka komanda devās uz tālo Taiti, lai novērotu Venēras tranzītu. Mēnešiem ilgajā ceļojumā komandu gaidīja bargas vētras, slimības, vientulība un nezināmas dzīvības formas tumšajos okeānu ūdeņos. Kuks zināja, ka var zaudēt visu. Un tomēr Venēras tranzīts bija tā vērts, lai riskētu.

UZZIŅAI

Venēras tranzīts, kad Venēra šķērso Saules disku, ir ļoti rets notikums. Tranzīti ir divi pēc kārtas, tos atdala tikai astoņi gadi. Bet... šis pāris atkārtojas reizi 120 gados. Iepriekšējai ekspedīcijai slikto laika apstākļu dēļ Venēras tranzītu neizdevās novērot, ja tas neizdotos Kukam arī 1769. gadā, tad nākamā iespēja rastos tikai 1874. gadā. Var teikt, ka mēs esam tā laimīgā paaudze, kurai lemts Venēras tranzītu skatīt savām acīm. Pirmais no abiem bija jau 2004. gada 8. jūnijā, bet nākamais būs 2012. gada 6. jūnijā. Kas nokavēs šo datumu, varēs gaidīt līdz 2117. gada 11. decembrim vai 2125. gada 8. decembrim.

„Divos pēcpusdienā mēs aizsākām ceļojumu ar 94 cilvēkiem uz klāja,” rakstīja Kuks kuģa žurnālā. „Mēs pametām Eiropu uz Dievs vien zina cik ilgu laiku, varbūt uz mūžu,” mazliet romantiskāk šo notikumu aprakstīja Džozefs Benkss, viens no zinātniekiem, kurš devās līdzzi Kukam.

Kuģim bija jāaizklūst līdz Taiti salai pirms 1769. gada jūnija, jānodibina labi sakari ar iezemiešiem un jāuzbūvē observatorija, lai precīzi veiktu Venēras tranzīta novērojumus un vēlāk šos datus nogādātu Anglijas Karaliskajā Akadēmijā.

„Endeavour” komanda bija izmēģinājumu trusiši. Lai cīnītos pret cingu jeb skorbutu, Kukam līdzzi bija skābēti kāposti un iesals. Ikvienš, kurš atteicās tos ēst, tika pērts. Šis soda veids uz Kuka kuģa netika žēlots.

Kuka ceļojums ilga vairāk nekā astoņus mēnešus. Piecus apkalpes locekļus paņēma vētras pie Labās cerības raga, viens pārleca pār bortu, neizturot desmit nedēļu ilgo braucienu

pāri Klusajam okeānam. Ar mezglotām virvēn un smilšu pulksteņiem tika mērīts kuģa ātrums, ar sekstantu un almanahu noteikta kuģa atrašanās vieta pēc zvaigznēm. 1769. gada 13. aprīlī „Endeavour” sasniedza galamērķi Taiti. Sala izrādījās laba vieta dzīvošanai, pat iezemieši bija ļoti draudzīgi. Sala tika aprakstīta kā paradīze Zemes virsū.

UZZIŅAI

Cilvēka organismā C vitamīna rezerves pietiek aptuveni sešiem mēnešiem, kad tās beidzas, cilvēks jūtas noguris, bojājas smaganas un sākas to asiņošana. 18. gadsimtā ilgu ceļojumu laikā no cingas mira aptuveni puse apkalpes.

Nav brīnums, ka Venēras tranzītam Kuka un viņa līdzbraucēju pierakstos tika atvēlēta pavisam niecīga vieta. 1769. gada 3. jūnijā novērojamais Venēras tranzīts nevarēja sacensties ar Taiti jaukiem.



Benksa tās dienas ierakstā no 622 vārdiem tikai 100 ir veltīti Venēras tranzītam. Viņš bagātīgi aprakstīja brokastis ar salas karali Tarroa un viņa māsu Nunu, kā arī trīs „jauku sieviešu” apmeklējumu. „Es kopā ar saviem biedriem, Tarroa, Nunu un dažiem viņu virsaišiem devos uz observatoriju. Mēs parādījām viņiem planētu uz Saules un pastāstījām, ka esam atbraukuši to skatīties. Pēc tam mēs devāmies atpakaļ,” rakstīja Benkss savā dienasgrāmatā.

Kuks bija mazliet daiļrunīgāks: „Šī diena bija labvēlīga mūsu uzdevuma veikšanai, nebija redzams ne mākonītis, un gaiss bija perfekti dzidrs. Mums bija visas priekšrocības novērot visu Venēras diska tranzītu pār Sauli. Mēs redzējām atmosfēru jeb dūmaku ap planētu, kas neļāva precīzi noteikt kontakta laikus.”

Pēc tam Kuks turpināja ceļu, veicot neskaitāmus atklājumus, meklējot *terra australis incognita*, apmeklējot Jaunzēlandi un Austrāliju. Sadursme ar Lielo Barjerrifu piespieda kapteini un apkalpi apmesties Džakartā uz desmit nedēļām, kur slimības krietni vien paplicināja apkalpi – 38 no apkalpes locekļiem, ieskaitot astronomu Čarlzu Grīnu, mira no dažādām slimībām. 1771. gada 11. jūlijā Kuks atgriezās Anglijā, noslēdzot patiesi episko ceļojumu.■

JŪRNIIEKI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

Kārlis Aleksandrs Ābelnieks dzimis 1911. gada 28. augustā Jaunpiebalgā. 1940. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties kara laikā, jūrskolu beidza 1944. gadā. 1942. gadā ieguva 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu. Amatu apguva, strādājot par mācekli un atslēdznieku E. Mertra mehāniskā darbnīcā (1926–1930). Jūrā sāka iet 1929. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Kangars”. 1930. gados brauca par kurinātāju uz latviešu tvaikoņiem.

Jānis Balodis dzimis 1911. gada 1. janvārī Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1939. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1943. gadā. Jūra sāka iet 1927. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Kalpaks”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Kaupo” (1939), „Kandava” (1940), 1. un 2. stūrmani uz tvaikoņa „Jaunjelgava” (1939–1940), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Gaisma” (1940–1941). PSRS – Vācijas kara pirmajā dienā, 1941. gada 22. jūnijā, kuģi Baltijas jūrā nogremdēja vācu torpēdkuteri. Kopā ar pārējiem dzīvi palikušajiem apkalpes locekļiem glābšanas laivā sasniedza Latviju. Kara laikā bija velkoņa „Libek” kapteinis. No 1945. līdz 1947. gadam strādāja Latvijas valsts jūras kuģniecībā. Vēlāk bija Skultes ostas priekšnieks. Miris 1967. gada 1. aprīlī Saulkrastos.

Jānis Brasliņš dzimis 1911. gada 7. septembrī Rīgā. 1929. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1940. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku A. Irbes gāzes un ūdensvada darbnīcā (1927–1929). Jūrā sāka iet 1937. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Everonika”. Brauca par kurinātāju uz latviešu tvaikoņiem.

Kārlis Brīķis dzimis 1911. gada 10. februārī Ungurmuižas pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. To beidza 1939. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1935. gadā. Amatu apguva, strādājot par mācekli I. Jansona mehāniskā darbnīcā (1927–1929) un par atslēdznieku metālrūpnīcā „Stars” (1929). Jūrā sāka iet 1933. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Ramava”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Astra” (1939–1940), „Kuldīga” (1941).

Voldemārs Dimza dzimis 1911. gada 17. maijā Rīgā. 1928. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1935. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1932. gadā. Jūrā sāka iet 1927. gadā kā meses zēns uz tvaikoņa „Southerner”. Brauca par 3. stūrmani uz tvaikoņa „Everolanda” (1940–1941). Iesaukts Sarkanajā armijā. Kritis frontē.

Oskars Duka dzimis 1911. gada 26. jūlijā Cēsis. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1939. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1932. gadā kā dižmatrozis uz karakuģa „Imanta”. 1930. gados brauca par matrozi uz Latvijas Republikas tvaikoņiem.

Augusts Dunkers bija viens no zvejnieku kopsaimniecību dibinātājiem Latvijā. Dzimis 1911. gada 8. augustā Kurzemē zvejnieka ģimenē. 1935. gadā sāka braukt uz velkoņa. Tam sekoja piecu gadu darbs uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem kurinātāja, matroža un vecākā matroža amatā. Otrā pasaules kara laikā, 1941. gadā evakuējot floti no Latvijas ostām, A. Dunkers ar tvaikoni „Daugava” devās uz Tallinu un Ļeņingradu. Turpmāk

viņa kuģis pārvadāja kravas starp šīm pilsētām. 1941. gada jūlija beigās A. Dunkers tāpat kā daudzi citi latviešu jūrnieki devās uz Vidusāziju, kur Arāla jūrā strādāja uz transportkuģa „Vorošilovs”. 1946. gadā atgriezās Latvijā, dzimtajā Melnsilā. Pēc zvejnieku kopsaimniecības nodibināšanas bija tās priekšsēdētāja vietnieks.

Alfrēds Dzelve dzimis 1911. gada 1. oktobrī Daugavgrīvā. 1932. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1938. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1943. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Johanne”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Kaupo” (1937), stūrmani uz tvaikoņa „Kaija” (1938), 1. stūrmani uz tvaikoņiem „Kaupo” (1939), „Everiga” (1940–1941). Kara laikā bija velkoņu „S” un „Bremen” kapteinis. Pēc kara strādāja zvejnieku kolhozā par maiņas komandu kapteiņa palīgu. Miris 1986. gada 8. augustā Rīgā.

Oskars Riņhards Eglīts dzimis 1911. gada 2. maijā Liepājā. Jūrniecības izglītību ieguva Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1936. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1935. gadā. Jūrā sāka iet 1931. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Roja”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Imanta” (1939), „Bārtava” (1939), „Tobago” (1940).

Fricis Jūlijs Fogels dzimis 1911. gada 21. novembrī Ventspilī. Viņa jūrnieka gaitas aizsākās 1929. gadā, kad nepilnus 18 gadus jaunais cilvēks kā misiņš uzkāpa uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņa „Saule” (piederības osta Ventspils). Sekoja mācības Kuģu vadītāju nodaļā Ventspils jūrskolā, tad Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā Rīgā. Diploms tika iegūts 1941. gadā. Kopš 1939. gada viņš bija kuģa virsnieks – tvaikoņa „Gauja” 2. stūrmanis. Sākoties karadarbībai starp Padomju Savienību un Vāciju un vienai okupācijas varai nomainot otru, F. Fogels palika Ventspilī. Viņš sāka vadīt velkoni „Rota”, paralēli bija arī bākas sargs, kas deva iespēju kā ostas strādniekam nepakļauties mobilizācijai. 1943. gadā jūrnieks piedalījās vienā no pirmajiem braucieniem uz Gotlandi, lai vienotos par iespējamo bēgļu no Latvijas pieņemšanu. Kara beigās pārveda uz šo salu vairāk nekā 150 cilvēku (arī rakstnieku Kārli Skalbi). Atjaunojoties neatkarīgai Latvijas valstij, Fogelim piešķīra Nacionālās pretošanās kustības dalībnieka statusu. Pēc kara darbā profesijā profesionālo jūrnieku, protams, neviens neņēma, un viņš strādāja par balķu pludinātāju, pārcēlāju un ostas uzraugu. 1963. gadā Fricis Fogels pārcēlās dzīvot uz Mērsragu un gandrīz 10 gadus, līdz aiziešanai pensijā, bija zvejnieku kopsaimniecības „1. Maijs” flotes kapteinis. No 1979. gada kuģu vadītājs regulāri ieradās Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā uz valdemāriešu salidojumiem. Muzeja krātuvēs glabājas viņa dāvinājumi – fotogrāfijas, dokumenti, atmiņas. Fricis Fogels mūžībā aizgāja 2002. gada 30. maijā Mērsragā.

Jānis Alfrēds Freijs dzimis 2011. gadā Rojā. Jau 13 gadu vecumā kā kuģa puika sāka iet jūrā uz buriniekiem, vēlāk strādāja uz tvaikoņiem „Vaidava” un „Regent”. J. A. Freijs piedalījās Rojas ostas būvē un Otrā pasaules kara priekšvakarā bija šīs ostas kapteinis. Pēc kara Freija dzīve ar jūru un ostām nebija saistīta – viņš strādāja zivju apstrādes fabrikā un gāja meža darbos..

Gerhards Freimanis dzimis 1911. gada 15. augustā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1935. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Regent”. Brauca par 2. stūrmani tvaikoņiem „Regent” (1935), „Curonia” (1935–1936), „Arija” (1937), par 1. stūrmani uz tvaikoņa „Lettonia” (1939).

Rūdolfs Jānis Freimanis dzimis 1911. gada 27. jūnijā Pāvilostā. Profesionālu jūrnieka izglītību ieguva, 1935. gadā absolvējot Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasi. Jūrā sāka iet 1928. gadā. Visilgāk strādāja uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņa „Elizabete” (1938–1944) 1. un 2. stūrmaņa amatā. 1940. gadā „Elizabete” pameta Latviju, devās

uz Velsu un nekad dzimtenē vairs neatgriezās. Turpmāk tvaikonis kuģoja ar Lielbritānijas karogu, bet daudzi komandas locekļi, arī R. J. Freimanis, palika Lielbritānijā un pārejo darba mūžu strādāja un šīs valsts kuģiem. Kopš 1979. gada Freimanis bija Latvijas Jūrnieceības vēstures arhīva biedrs (arhīvs dibināts 1966. gadā Kārdifā). Rūdolfs Jānis Freimanis miris 1990. gada 20. aprīlī Kārdifā (Lielbritānija).

Arvīds Ginters dzimis 1911. gada 21. decembrī. 1931. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, skolu beidza 1937. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1935. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Spīdola”. 1930. gados brauca par matrozi uz Latvijas Republikas tvaikoniem.

Kārlis Žanis Goldmanis dzimis 1911. gada 4. oktobrī Cīravas pagastā. Jūrnieceības izglītību sāka apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Tās 3. klasi beidza 1935. gadā. Mācības turpināja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Kuģu mehāniķu nodaļas 4. klasi beidza 1936. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1941. gadā. Jūrā sāka iet 1933. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Zenta”. Brauca par 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Zenta” (1934), 3. mehāniķi uz tvaikoniem „Katvaldis” (1936), „Kaupo” (1938–1939), „Tautmīla” (1940), „Skauts” (1940–1941). Otrā pasaules kara laikā jūrā negāja un strādāja lauksaimniecībā.

Alberts Jansons dzimis 1911. gada 18. augustā Kuldīgā. Profesionāla jūrnieka izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. 1938. gadā beidza šīs skolas 3. klasi. Strādāt Jansons sāka 1929. gadā kalēja darbnīcā Īvandes pagastā. Tam sekoja atslēdznieka mācekļa darbs un obligāts karadienests Latvijas Republikas armijā. Pirmie viņa kuģi bija Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoni „Skrunda”, „Paula Faulbaums” un „Iris Faulbaums”, bet ieņemamais amats – kurinātājs. No 1938. gada jūrieks jau bija kuģa virsnieks – tvaikoņa „Lettonia” 3. mehāniķis. Kā daudziem latviešu jūrniekiem, arī Albertam Jansonam „dzīve apmeta kūleni”, sākoties Otrajam pasaules karam un Padomju Savienībai okupējot neatkarīgo valsti. Kuģošanu nācās nomainīt pret kuļmašīnas un gatera vadītāja darbu. Tam sekoja leģions. Atgriežoties Latvijā, atlikušais darba mūžs bija saistīts ar Brocēnu šifera fabriku, kur profesionālais kuģu mehāniķis strādāja par inženieri. Alberts Jansons miris 1981. gada 23. janvārī Saldū.

Žanis Teodors Jurgenovskis dzimis 1911. gada 9. aprīlī Dubultos. Jūrnieceības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kur beidza 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā matrozis uz dāņu tvaikoņa „Havborg”. 1930. gados brauca par matrozi uz Latvijas Republikas un Dānijas kuģiem.

Verners Kārklīņš dzimis 1911. gada 29. septembrī. 1931. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1938. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Regent”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Gaida” (1941).

Oskars Eduards Kīršfelds dzimis 1911. gada 3. decembrī Kalnciema pagastā. 1936. gadā beidza Liepājas jūrskolu. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrnieka gaitas sāka 1931. gadā. Tvaikoņu „Klints” 2. stūrmanis (1933–1935), „Ausma” 2. stūrmanis (1936–1937) un 1. stūrmanis (1937), „Banga” 1. stūrmanis (1939), „Bārta” 1. stūrmanis (1938–1939), 2. stūrmanis (1939–1940), „Arethusa” 1. stūrmanis (1939–1940). 1940. gadā O. Kīršfelds kļuva par tvaikoņa „Arethusa” kapteini un PSRS – Vācijas karadarbības sākumā ar to nokļuva Ļeningradā, no kurienes pēc tam tika izsūtīts darbā uz Balhašu. 1945. gadā atgriezās Latvijā, bija tvaikoņa „Henriete Šulte” kapteinis (1945–1947). Pēc tam O. Kīršfelds strādāja Latvijas ostās – vispirms tika iecelts par Liepājas ostas uzraudzības inspektoru (1947–1950), pēc tam kļuva par Pāvilostas ostas punkta priekšnieku (1950). Zivsaimniecībā O. Kīršfelds strādāja no

1957. gada, līdz 1973. gadam vadīja Liepājas zvejas ostu, būdams tās priekšnieks. 1966. gadā O. Kiršfeldam piešķīra Nopelniem bagātā rūpniecības darbinieka nosaukumu.

Antanas Kmitas dzimis 1911. gada 13. jūnijā. Lietuvas pilsonis. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1939. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1944. gadā. 1930. gados bija matrozis uz Latvijas Republikas tvaikoņiem. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Utena” (1940), par 1. stūrmani uz tvaikoņiem „Mariampole” (1940–1941), „Kretinga” (1941).

Jānis Nikolajs Kurzeme dzimis 1911. gada 21. jūnijā Rucavas pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1934. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1932. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Kokness”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Ramava” (1932–1933), 3. stūrmani uz tvaikoņa „Everolanda” (1940–1941).

Leonids Kutlets dzimis 1911. gada 3. oktobrī Rīgā. 1929. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1936. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1934. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku O. J. Kellera mašīnu fabrikā (1928) un Pasta un telegrāfa virsvaldes galvenajā darbnīcā (1928–1929).

Dmitrijs Matisons dzimis 1911. gada 7. novembrī Krievijā, Arhangeļskā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1938. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā deķa zēns uz tvaikoņa „Evermore”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Everasma” (1939–1940). Pēc Latvijas okupācijas kopā ar kuģi palika ASV. Otrā pasaules kara laikā un pēc kara vadīja Vidusamerikas un Dienvidamerikas valstu kuģus. Miris 1987. gada 30. janvārī Ņujorkā, ASV.

Jānis Oto Melderis dzimis 1911. gada 15. aprīlī Baldones pagastā. 1930. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1942. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1939. gadā. Amatu apguva un strādāja par atslēdznieku P. Maculēviča mehāniskā darbnīcā (1928–1930), a/s „Omega” (1931–1933), P. Bērziņa elektrības kopā ar kuģi palika 1930. gados brauca par kurinātāju uz Latvijas Republikas kuģiem.

Ādolfs Vilhelms Naumanis dzimis 1911. gada 12. septembrī Liepājā. Jūrniecības izglītību sāka apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā, 1935. gadā beidza 3. klasi. Mācības turpināja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1937. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1940. gadā. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Livonia” (1935–1936), „Paula Faulbaums” (1939).

Ēriks Nords dzimis 1911. gada 23. novembrī Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidza 1936. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sāka iet 1927. gadā kā meses zēns uz tvaikoņa „Rauna”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Baltmor” (1934), par 2. un 1. stūrmani uz tvaikoņa „Dago” (1934–1938), 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Kandava” (1938), „Skrunda” (1939).

Augusts Ozols-Ozoliņš dzimis 1911. gada 23. novembrī Drustu pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1937. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1936. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku P. Greppa fabrikā (1927–1928) un A. Strauha & M. Krūmiņa kuģu būvētavā (1928–1929). Jūrā sāka iet 1931. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Gundega”. Brauca par 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Vidzeme” (1932–1933), 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Margarete” (1933), „Salaca” (1935–1939), 1. mehāniķi uz tvaikoņa „Miervaldis” (1939).

Ēvalds Pelnis dzimis 1911. gada 23. jūnijā Rīgā, Bolderājā. 1940. gadā beidza Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasi. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Florentine”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Tālvaldis” (1935–1938), „Amata” (1939–1941), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Kalpaks” (1941). 1941. gada jūnijā Tallinā apcietināts. Notiesāts uz 25 gadiem. 1943. gadā gājis bojā ieslodzījumā nometnē.

Visvaldis Pētersons dzimis 1911. gada 28. februārī Krievijā, Pēterburgā. Jūrniecības izglītību ieguva, 1934. gadā beidzot Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1939. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku P. Greppa fabrikā (1926–1927). Jūrā sāka iet 1929. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Kokness”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Aurora” (1933), „Gaisma” (1934), „Kangars” (1936–1939), par 2. mehāniķi uz motorkuģa „Bru” (1939).

Voldemārs Kārlis Petrovics dzimis 1911. gada 14. janvārī Ukru pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1936. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Laimons”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Martin” (1934–1937), 1. stūrmani uz tvaikoņiem „Tālvaldis” (1938–1939), „Miervaldis” (1939–1940). Otrā pasaules kara laikā un pēc tā bija kuģu stūrmanis un kapteinis Lielbritānijā. Miris 1967. gadā 19. maijā Vācijā, Brēmerhāfenē.

Jānis Alfrēds Pūce dzimis 1911. gada 24. novembrī Rīgā zvejnieka un enkurnieka Teodora Pūces ģimenē. Pēc pamatskolas beigšanas J. A. Pūce strādāja par virpotāju „Ed. Cepp” kuģu remonta rūpnīcā. Jūrā sāka iet 1933. gadā un bija kurinātājs uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem „Curonia” („Kuronija”), „Laimdota”, „Kūhrs” („Kūrs”). 1932. gadā Pūce iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Mācījās ar pārtraukumiem un skolu absolvēja 1938. gadā. Kā labākais šā gada absolvents jaunais kuģa mehāniķis saņēma Latvijas Kuģu īpašnieku savienības balvu – zelta kabatas pulksteni. Vēl mācoties jūrskolā J. A. Pūce ieguva 3. mehāniķa vietu uz tvaikoņa „Arija” un 2. mehāniķa – uz tvaikoņa „Daugava”. 1941. gadā kļuva par šā kuģa 1. mehāniķi. Kara laikā tvaikonis ieguva kara transporta numuru 522 un kā hospitālkuģis kursēja starp Tallinu un Ļeņingradu (tag. Sanktpēterburga). 1942. gadā J. A. Pūce kopā ar tvaikoņa „Daugava” komandu tika nosūtīts darbā uz Kaspijas jūras flotes kuģiem. Pēc Otrā pasaules kara līdz 1947. gadam viņš strādāja Latvijas valsts jūras kuģniecībā par tvaikoņu 1. mehāniķi, pēc tam tāpat kā daudziem citiem latviešiem nācās pāriet uz palīgflotes kuģiem. 1950. gadu beigās Rostokā (Vācija) Latvijas valsts jūras kuģniecībai uzbūvēja motorkuģi. Tam deva vārdu „Daugava”. Uz jaunā motorkuģa par 1. mehāniķi darbā uzaicināja Jāni Alfrēdu Pūci. Šai amatā viņš nostrādāja gandrīz 10 gadus.

Pēc aiziešanas pensijā Pūce vairākkārt apmeklēja Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju, palīdzot Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbiniekiem jūrniecības vēstures izpētē. Nodaļas krājums glabā mehāniķa dāvinājumus – priekšmetus (arī 1938. gadā iegūto zelta pulksteni) un fotogrāfijas, arī tēva Teodora Pūces enkurnieka zābakus.

Jānis Alfrēds Pūce miris 2003. gada 10. janvārī Rīgā.

Romans Purītis dzimis 1911. gada 27. septembrī Pēterburgā, Krievijā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolas 3. klasi beidza 1938. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa „Donator”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Curonia” (1938–1939), „Everagra” (1939–1940). Pēc Latvijas okupācijas kopā ar kuģi palika ASV. Brauca par 1. stūrmani uz tvaikoņa „Everalda” (1940–1942). Pēc kara bija kuģu kapteinis ASV.

Jēkabs Eduards Riekstiņš dzimis 1911. gada 13. decembrī Doles pagastā. 1931. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē.

Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1938. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1944. gadā. Jūrā sāka iet 1931. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Abava”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Kuldīga” (1940–1941). Otrā pasaules kara laikā pēc kuģa konfiskācijas un pārlīkšanas zem Vācijas karoga ar nosaukumu „Preussish Holland” turpināja braukt par tā 2. stūrmani. Pēc kara palika Vācijā. No 1947. gada bija tvaikoņa „Kaupo” 2. un 1. stūrmanis. Vēlāk ieguva Lielbritānijas tālbraucēja kapteiņa diplomu un bija angļu kuģu stūrmanis un kapteinis. Miris 1984. gada 30. aprīlī Lielbritānijā, Grimsbi.

Kārlis Arnolds Ritenbergs dzimis 1911. gada 24. augustā Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1937. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1943. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Kuldīga”. Brauca par 3. un 2. stūrmani uz tvaikoņa „Kangars” (1940–1941). Otrā pasaules kara laikā bija vācu tvaikoņu 3. un 2. stūrmanis.

Jānis Aleksandrs Roze dzimis 1911. gada 8. aprīlī Doles pagastā, kur dzimta bija dzīvojuši vairākus gadsimtus. Viņa tēvs strādāja uz liellaivām, pārvaldānot kravas no Doles uz Rīgu. Jānis septiņu bērnu ģimenē bija jaunākais. Jau 16 gadu vecumā nākamais kuģu vadītājs sāka jūrnieka gaitas kā junga uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģa „Emmy”. Tam sekoja matroža amats uz tvaikoņa „Zigurds”. 1937. gadā viņš absolvēja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļu, un uz tvaikoņa „Daugava” jau bija 2. stūrmanis. Sekoja stūrmaņa amats uz tvaikoņa „Skrunda”. Jāņa Rozes dzīvi pilnībā pārvērtā Otrās pasaules karš – karadarbības sākums starp Vāciju un Padomju Savienību, Latvijas tirdzniecības flotes kuģu evakuācija. 1941. gada vasarā Roze bija tvaikoņa „Rasma” otrais stūrmanis, vēlāk Lietuvas kuģu stūrmanis. Grīmstot Lietuvas kuģim „Kretinga”, Jānim Rozem izdevās glābšanas laivā šķērsot Somu līci un pietāt pie Helsingforsas bākas, kur viņu apcietināja somu krasta apsardze. Tikai pēc četriem mēnešiem noskaidrojās, ka latviešu jūrnieks turēts cietumā nepamatoti. Pēc atbrīvošanas viņš atgriezās Latvijā un vācu okupācijas laikā strādāja Rīgas ostā par ūdenslīdzēju. 1944. gadā J. A. Rozi iesauca vācu armijā (latviešu leģionā) un nosūtīja uz Vāciju. Ņemot vērā jūrnieka labās svešvalodu zināšanas, viņam bija jāstrādā par tulku. Pēc kara Roze caur filtrācijas nometni atgriezās Latvijā. Viņa sieva, meklējot vīru, ar meitām bija aizbrukusi uz Vāciju un dzimtenē vairs neatgriezās. Turpmāko darba mūžu J. A. Roze aizvadīja Latvijā, Doles salā, un strādāja ar jūrniecību nesaistītus darbus, jo tālbraucējiem kuģiem „kaitīgus elementus” pat tuvumā nelaida. Uz jūrnieku salidojumiem Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā Roze sāka nākt, tikai sākoties atmodai, jo pēc kara bija piedzīvots pārāk daudz pazemojumu no padomju varas. Bailes par savu otro ģimeni mudināja viņu neiesaistīties nekādās aktivitātēs. Jānis Aleksandrs Roze miris 2003. gada 10. martā un apbedīts Ķekavas kapos.

Liudas Serafinas dzimis 1911. gada 7. novembrī. Lietuvas pilsonis. Jūrniecības izglītību ieguva Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1936. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1940. gadā. 1930. gados bija matrozis uz Latvijas Republikas tvaikoņiem. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Kretinga” (1937), „Šauli” (1937–1938), 1. stūrmani uz tvaikoņiem „Kretinga” (1938), „Paņeveži” (1938–1939), „Mariampole” (1939–1940), par kapteini uz tvaikoņa „Utena” (1941).

Pauls Sinevics dzimis 1911. gada 23. martā Krievijā, Šliselburgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1935. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sāka iet 1927. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Katie”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Latvis” (1935), „Jānis Faulbaums” (1935–1937), 1. stūrmani uz tvaikoņiem „Jānis Faulbaums” (1937–1939), „Sigurds Faulbaums” (1939–1940), „Amata” (1940–1941). Otrā pasaules kara laikā brauca uz Vācijas kuģiem. Pēc kara pārcēlās dzīvot uz Kanādu.

Jānis Smilga dzimis jūrnierka ģimenē 1911. gada 7. aprīlī. Gaitas uz kuģiem sāka kā kurinātājs uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņa „Jānis Faulbaums”. Vairākus gadus Smilga mācījās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Kā 3. mehāniķis gāja jūrā uz tvaikoņiem „Gauja”, „Navigator” un „Amata”. Darbu jūrniercībā lika pamest Otrais pasaules karš. Kara laikā strādāja par virpotāju. Arī pēc kara Smilgam bija ar jūru nesaistīts darbs. 1971. gadā viņš devās pensijā. No 1985. gada pensionētais mehāniķis labprāt apciemoja Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju un *valdemāriešu* salidojumus. Muzejam uzdāvināja vairākus desmitus kuģniecības vēsturei nozīmīgu fotogrāfiju. Bijušais kuģu mehāniķis miris 1993. gada 23. aprīlī un apbedīts Meža kapos Rīgā.

Alberts Stirkšs dzimis 1911. gada 20. janvārī Rīgā. Jūrniercības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1935. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1925. gadā kā meses zēns uz tvaikoņa „Dagmar”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Johanne” (1933–1934), „Skrunda” (1937–1939), 1. stūrmani uz tvaikoņiem „Latvis” (1939), „Imanta” (1940), „Kandava” (1940), „Ausma” (Ventspils) (1940–1941). No Ļeņingradas viņu evakuēja uz Balhaša ezeru. Vēlāk iesaukts Sarkanajā armijā. Kritis frontē.

Eduards Šmits dzimis 1911. gada 17. jūlijā. 1931. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidza 1934. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1932. gadā. Amatu apguva kā atslēdznieks svaru darbnīcā „K. Brihmanis” (1929), „Latem” mehāniskā darbnīcā (1931). Jūrā sāka iet 1930. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Evermore”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Evertons” (1937), „Everolanda” (1937). Miris 1937. gada 26. augustā.

Alberts Šulcs dzimis 1911. gada 13. jūlijā Mangaļu pagastā. Brauca par radiotelegrāfistu uz tvaikoņiem „Everonika” (1933–1934), „Helena Faulbaums” (1934–1936). Gāja bojā kopā ar kuģi 1936. gada 26. oktobrī Skotijas rietumu piekrastē. Apbedīts Lūinga salas Kilčatanas kapsētā.

Teodors Taupmanis dzimis 1911. gada 7. februārī Džūkstes pagastā. 46 viņa darba mūža gadi bija saistīti ar jūrniercību. Nesasniedzis 20 gadu vecumu, Taupmanis kā matrozis uzkāpa uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņa „Velta”. Jau 1931. gadā jūrnierks sāka mācības Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Skola tika absolvēta 1936. gadā. Paralēli mācībām Taupmanis gāja jūrā. Viņš bija tvaikoņu „Kangars”, „Kaija”, „Konsuls P. Dannebergs” motorists. Pēc jūrskolas beigšanas strādāja par tvaikoņu „Laimdota” un „Bārta” 2. stūrmani, īslaicīgi arī par motorkuģa „Hercogs Jēkabs” bocmani. Otrā pasaules kara laikā Teodors Taupmanis vadīja Jūrniercības departamenta hidrogrāfijas kuģi „Guna”. 1945. gadā kapteinis iestājās loču dienestā un līdz 1976. gadam ievadīja kuģus Rīgas ostā. Kopš 1984. gada T. Taupmanis regulāri apmeklēja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventu salidojumus. Miris 1997. gada 15. maijā Rīgā un apbedīts Lāčupes kapos.

Pēteris Aleksandrs Tauriņš dzimis 1911. gada 9. jūnijā Slokas pagastā. 1930. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1940. gadā. Par labām sekmēm saņēma Rīgas pilsētas galvas balvu – grāmatu „Latvijas pilsētas”. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1938. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku Rīgas pilsētas centrālā darbnīcā (1930). Jūrā sāka iet 1929. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Kandava”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Ogre” (1939).

Voldemārs Jānis Tenbergs dzimis 1911. gada 22. augustā Ventspilī. Jūrniercības izglītību sāka apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, tās 3. klasi beidza 1936. gadā. Mācības turpināja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā.

Jūrskolu beidza 1939. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Balva”. 1930. gados brauca par matrozi uz Latvijas Republikas tvaikoniem. 1939. gada oktobrī sāka braukt par vecāko matrozi uz tvaikoņa „Everasma”. 1941. gada aprīlī atgriezās no ASV Latvijā. 1945. gada martā iesaukts Sarkanajā armijā. Pazudis bez vēsts.

Fricis Artūrs Tunnis dzimis 1911. gada 20. jūlijā Ventspilī. Beidzis Ventspils jūrskolas 1. klasi. Jūrniecības izglītību turpināja, 1932. gadā iestājoties Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidza 1938. gadā, bet tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1937. gadā. F. Tunnis strādājis Ventspils ostā par ostas pārvaldes strādnieku (1928–1930), (1933–1934). Braucis par matrozi uz tvaikoniem „Viktorija” (1931), „Katvaldis” (1931–1932), kā arī uz angļu tvaikoniem „Baltrader” (1934–1935), „Baltrover” (1936–1937), „Baltanic” (1938). 1937. gadā F. Tunnis gāja jūrā arī kā audzēknis uz mācību burinieka „Jūrnies”. 1940. gadā viņš tika iecelts par Ventspils ostas velkoņa „Rota” kapteini un šajā amatā nostrādāja līdz 1945. gadam.

Vilhelms Vahe dzimis 1911. gada 8. februārī. Jūrniecības izglītību sāka apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Tās 3. klasi beidza 1936. gadā. 1939. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 4. klasē. Jūrskolu beidza 1940. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1935. gadā. Brauca par 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Martin” (1934), 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Elizabete” (1936–1938).

Arnolds Vasariņš dzimis 1911. gada 23. augustā Tērvetes pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1937. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1941. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Vidzeme”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Ciltvaira” (1939–1941). Miris 1957. gada 30. maijā Kanādā, Monreālā.

Edgars Zālītis dzimis 1911. gada 24. maijā Skultes pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1937. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Kangars”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Kangars” (1933–1934), 2. un 1. stūrmani uz motorkuģa „Bru” (1936–1939), 2. stūrmani uz tvaikoņa „Kaupo” (1939–1941). Pēc Otrā pasaules kara bija kapteinis ārzemēs uz tvaikoņa „Ogre” (1948–1949). Miris 1975. gada 25. jūnijā Lielbritānijā, Londonā.

Mārtiņš Georgs Ziemelis dzimis 1911. gada 31. augustā Vecmīlgrāvī. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidza 1935. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā klaja zēns uz tvaikoņa „Baltmor”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Livonia” (1933–1934), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Lettonia” (1938–1939), par kapteini uz tvaikoniem „Ogre” (1939–1940), „Vulcan” (1940), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Gundega” (1940–1941). Pēc Otrā pasaules kara dzīvoja ārzemēs. ■

A. Miklāvs, I. Bernsone, A. Cekuls

BRUNO ZEILIŅŠ

(1939. 6. X – 2011. 13. XII)

Tālbraucējs kapteinis Bruno Zeiliņš bija cilvēks ar Latviju un Latvijas jūrniecību sirdi, bet vislabāk viņu raksturo divi vārdi – goda vīrs.

Bruno Zeiliņš beidzis Liepājas jūrskolu un Kaļiņingradas Ziv rūpniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu, ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. „Esmu zvejnieks un ar to lepojos, jo, kā mēdz teikt, zvejnieks ir dubults jūrniece,” tā lepni apgalvoja Bruno Zeiliņš. Jūrā savulaik nostrādāti divdesmit divi gadi, pēc tam divdesmit gadi Zvejnieku kolhozu savienības flotes daļā, tad darbs jau atjaunotās Latvijas Republikas Zivsaimniecības ministrijā par Jūrniecības nodaļas priekšnieku. Viņš bija arī Latvijas ostu galvenais kapteinis. Kad 1994. gadā tika izveidota Latvijas Jūras administrācija, kapteinis Bruno Zeiliņš kļuva par tās pirmo direktoru, valdes priekšsēdētāju un šajā amatā nostrādāja līdz 2000. gadam, kad tika pavadīts pelnītā atpūtā. Savulaik Bruno Zeiliņš teica, ka pirmo Latvijas karogu jūrniecībā, vispirms jau apziņas līmenī, pacēla tieši Zivsaimniecības ministrijā, kur arī aizsāka veidot nacionālās jūrniecības pārvaldes sistēmu.

Pirmais Latvijas Jūras administrācijas vadītājs ar gandarījumu atcerējās laiku, kad visu vajadzēja sākt no nulles, darba bija vairāk nekā saprašanas, bet cilvēkos dega milzīgs patriotisma uguns. Reiz, atskatoties uz administrā-



cijā nostrādātajiem gadiem, Bruno Zeiliņš atzina, ka izjūt gandarījumu par paveikto, jo īpaši par Latvijas mazajām ostām, kam savulaik tika iedota sēklas nauda, un saprātīgākie saimniekotāji to ir pratuši novērtēt un izmantot.

Kopš 2000. gada kapteinis un jūrniece Bruno Zeiliņš pilnībā bija nokāpis krastā – bija zemnieks ar zemnieka priekiem, bēdām un rūpēm. Lai gan viņa saimniecība atradās tālu no jūras, tas viņam neliedza joprojām to mīlēt un paturēt savā sirdī. Kā apliecinājums tam bija Bruno Zeiliņa aktīvā līdzdalība Latvijas Jūrnieceības savienības darbībā, kuras biedrs viņš bija no tās dibināšanas brīža un palika līdz savas dzīves pēdējai dienai.

„Visiem gribu novēlēt godīgu darbu, lai jūrnieceības lietas sakarīgi iet uz priekšu! Lai veicas visiem, kas tagad strādā šajā nozarē!” Tā pirms dažiem gadiem Latvijas Jūrnieceības savienības kopsapulcē teica tālbraucējs kapteinis Bruno Zeilīšs, kurš ar savu darbu un personību mums atstājis paliekošu mantojumu un novēlējumu turpmākajam darbam.

Nu Bruno Zeiliņš devies mūžības jūrā, bet mēs viņam paliekam paldies parādā par milzīgo ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā.

Latvijas Jūrnieceības savienība

ROBERTS ŽILDE

(1933. 03. VIII – 2011. 03. XI)

Vēlā rudenī, 2011. gada 3. novembrī, aizsaules ceļos aizgāja Roberts Žilde – viens no Latvijā pazīstamākajiem zvejas vīriem vairāku gadu desmitu garumā. Aktīvas zvejnieka gaitas Roberts Žilde sāka tālajā 1954. gadā, kad absolvēta Rīgas zvejniecības jūrskola. Četrdesmit gadus viņš bija zvejnieku kolhoza „9. maijs” flotes vidējo zvejas traleru kapteiņa palīgs un kapteinis un viens no pirmajiem, kas apguva jaunos zvejas rajonus tāljūras zvejas ekspedīcijās Atlantijas okeānā.

1972. gadā Robertam Žildem par izcilu darbu piešķīra Nopelniem bagātā zvejnieka goda nosaukumu. Kā vienkāršs un godīgs cilvēks viņš mūžam paliks savu līdzgaitnieku atmiņā.

LJG 2011

A. Cekuls

JĀNIS GASIŅŠ

(1937. 23. VI – 2011. 4. II)

2011. gada 8. februārī no Baltās baznīcas kapu kapličas uz mūža mājām Vecmīlgrāvja kapos devās jūrnīeks, kuģu mehāniķis Jānis Gasiņš. Viņš dzimis 1937. gada 23. jūnijā Rīgā. 1944. gadā, sasniedzis septiņu gadu vecumu, sāka mācības Rīgas 29. pamatskolā Vecmīlgrāvī. 1955. gadā Gasiņš beidza Latvijas PSR Zivju rūpniecības ministrijas Rīgas zvejniecības jūrskolu, kas arī atradās Vecmīlgrāvī. Tas bija pēdējais gads, kad mācības skolā notika latviešu valodā. 1959. gadā viņš absolvēja Zivsaimniecības ministrijas kvalifikācijas celšanas kursus, bet 1965. gadā Liepājas jūrskolu. 1955. gadā J. Gasiņš uzsāka profesionāla jūrnīeka gaitas, strādājot uz zvejas kuģiem Klaipēdā par mehāniķa palīgu. No 1956. līdz 1958. gadam J. Gasiņš bija mazo, no 1959. līdz 1960. gadam vidējo zvejas traleru mehāniķis zvejnieku kopsaimniecībā „9. maijs”. Ar šā tipa kuģiem viņš devās zvejā uz Atlantijas okeānu. Sekoja vecākā mehāniķa vieta uz zvejnieku kopsaimniecības „Zvejnieks” vidējiem zvejas traleriem (no 1961. līdz 1967. gadam), pēc tam 25 gadi šīs kopsaimniecības tehniskās flotes vecākā mehāniķa amatā. 1992. gadā pārgāja darbā uz Latvijas Jūras administrāciju par loču kuteru vecāko mehāniķi, bet 2000. gadā uz Rīgas brīvdostas pārvaldes kapteiņa dienestu par loču kuteru grupas vecāko mehāniķi.

Jānis Gasiņš aktīvi darbojās Latvijas Jūrniecības savienībā kopš tās dibināšanas 1989. gadā.

I. Bernsone

EDGARS RIKVEILIS

(1928. 24. X – 2011. 21. III)

JĀNIS JENZENS

(1940. 10. XI – 2011. 23. VI)

Ir tāda valsts - Latvija!

Skaļā balsi, kā tas bija paredzēts reglamentā, teicu: „Valsts prezidenta kungs, lūdzu atļauju kaprālim Legzdīnam ieiēt.”

Nekad savā mūžā nebiju bijis tik tuvu tik lieliem vīriem, tos pazinu pēc laikrakstos un žurnālos ievietotajām fotogrāfijām. Turklāt apzinājos, ka Valsts prezidents ir galvenais armijas un flotes priekšnieks, ne jau vienu reizi vien biju lasījis Valsts prezidenta pavēli par virsnieku paaugstināšanu.

Pienācis cik iespējams tuvāk, prasīju: „Valsts prezidenta kungs, atļaujiet griezties pie Ministru prezidenta Kārļa Ulmaņa kunga.” Saņēmis atļauju, turpat pagriezos pret viņu un teicu: „Ministru prezidenta kungs, lūdzu, jums telegrammā.” Tād tradicionālais „Atļaujiet iet”, un, izdarījis militāro pagrieziena, devos uz durvīm un izgāju no salona.

Otrajā dienā jau no rīta visi kungi bija uzcēlušies. Bija skaists, saulains bezvēja maija rīts. Redzēju, ka Kārlis Ulmanis no „Krišā” komandtiltiņa kopā ar citiem vēro jūru.

Gadu vēlāk, 1927. gada 14. martā, prezidenta Jāņa Čakstes nāves dienā, izjutu dziļu cieņu, kāda tika parādīta Latvijas prezidentam. Es, kaprālis, atrados goda ierindā uz „Roņā” klāja Francijas kara ostā Brestā. Visi Francijas lielās kara ostas karakuģi, kas stāvēja ierindā, kā arī tie, kas bija pie moliņiem, nolaida karogus pusmastā. Arī uz mūsu abām zemūdenēm un „Virsaiša” karogi bija nolāisti pusmastā. Tādā veidā godināja ne tikai prezidentu Jāni Čaksti, bet tas visiem atgādināja, ka eksistē valsts, ko sauc par Latviju, kurai ir pašai savs karogs un ģerbonis, ko atzīst visas pasaules valstis un kas pati ir Tautu savienības locekle.

No komandkapteiņa Hugo Legzdīna atmiņām par Latvijas valsts pirmā prezidenta Jāņa Čakstes viziti Helsinkos no 1926. gada 13. līdz 19. maijam

NEŽĒLĪGĀ STATISTIKA

Pēdējo gadu laikā cilvēki arvien vairāk pievēršas sportiskām aktivitātēm, aktīvai atpūtai, arī atpūtai uz ūdens, un izmanto katru iespēju, ko piedāvā visai daudzie kuteru, jahtu un kuģišu īpašnieki, lai izvazinātos ezeros, upēs un pat dotos jūrā.

Diemžēl nereti šādi izklaides pasākumi beidzas visai bēdīgi. Viens no tādiem traģiskiem notikumiem sabiedrību satrauca vasaras vidū, kad pie Kolkas no jahtas „Mārupe” jūrā iekrita un pazuda tās kapteinis, prasmīgs burātājs un „Latvian Sailing Team” komandas loceklis Vilnis Antsons. Visus satrauca neskaitāmi jautājumi: kā un kāpēc tā varēja notikt? Vai bija ievēroti drošības noteikumi? Vai jahta bija nokomplektēta atbilstoši visiem drošības standartiem? Kāpēc kapteinis nebija uzvilcis glābšanas vestī?



2011. gada 9. augustā pazudis bez vēsts Irbes šaurumā – šāds ieraksts noslēdz kapteiņa, burātāja un uzņēmēja Viļņa Antsona dzīves gaitas. Jautājums, kāpēc tā notika, ir palicis bez atbildes, tieši tāpat kā jautājums: vai viņu jebkad atdos jūra?



ARĪ MEISTARĪBA NEGLĀBĀJ

Torīt ap pulksten deviņiem rītā Vilnis kopā ar jahtu centra „Mērsrags” vadītāju Ivo Tikumu esot izskatījuši laika prognozes – pūtis dienvidu, dienvidrietumu vējš, viss šķitis labvēlīgs ceļojumam. Iespējams, ka Tikums bija pēdējais, kurš krastā sarunājās ar Antsonu un pavadīja viņu ceļā. „Ļoti zinošs, pārzināja jūru, ar kartēm mācēja darboties, ar navigāciju. Ja mēs ko nezinājām, varējām viņam pajautāt,” atceras Ivo Tikums un piebilst, ka Antsons minējis par kaut kādām problēmām ar jahtas dzinēju. Vēlāk ekspertīze dzinēja problēmas neapstiprināja, jahtas priekšējā bura gan bijusi driskās. Pasažieri, kuri pēc traģēdijas bija nogādāti Rojas ostā, stāstīja, ka, iespējams, kaut kas noticis ar jahtas priekšējo buru, Antsons liecies un iekritis jūrā.

Laikā, kad uz „Mārupes” risinājās dramatiskie notikumi, apmēram trīs stundu attālumā, Kolkas raga tuvumā, atradās kapteiņa Andreja Buļa vadītā „Latvian Sailing Team” jahta „MMM”. Laika apstākļi burāšanai esot bijuši normāli. Vēl pirms divām dienām Andrejs sazvaniņies ar Vilni, aicinājis palīgā pārdzīt komandas jahtu uz pasaules čempionātu, tomēr tas atteicis. „Viņš teica, ka uz Gotlandi iet,” saka A. Bulis. Viņš pieļauj, ka notikušajā vainojams nogurums:

„Vienam pašam no Gotlandes – tās ir vismaz 80 jūdzes... Galvenā nianse jau tā, ka neviens no pasažieriem nemācēja apgriezt jahtu pretējā virzienā. Viņš viens pats un pieci tūristi.”

Vēlāk kāds atcerējās, ka Antsons šim braucienam uz Gotlandi meklējis līdzbraucēju no burātājiem, taču neesot izdevies nedēļas vidū tādu atrast. Šis bijis viens no čarterbraucieniem, kādos „Mārupes” kapteinis devies samērā bieži.

Vēl vairāk notikušā dramatismu pastiprina tas, ka ar „Mārupes” vārdu saistītas jau divas nāves.

TOREIZ

Ziņu portāla arhīvā saglabājusies ziņa, ka 2005. gada 5. jūnijā dienas vidū netālu no Lielupes grīvas no jahtas „Mārupe” jūrā iekritis un pazudis tās kapteinis Hardijs Matīss.

Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra pārstāvji, sazinoties ar jahtu „Mārupe”, kas tobrīd atradās piecas jūras jūdzes no Lielupes grīvas, noskaidroja, ka uz jahtas ir pieci cilvēki alkohola reibumā un kapteinis ir pārkritis pāri bortam.

Jahtas „Mārupe” kapteinim nebija uzvilкта glābšanas veste, un viņa ierēbušie kolēģi nespēja palīdzēt savam kapteinim, tāpēc cilvēku sāka pūst jūrā. Mēģinot glābt kolēģi, jahtas apkalpes locekļi metuši ūdenī glābšanas riņķus, tomēr nelaime nokļuvušo cilvēku nav izdevies izglābt. Savukārt glābšanas riņķu auklas iekērušās jahtas dzenskrūvē, un peldlīdzeklis kļuvis nevadāms. Lai nepieļautu, ka jahta uzskrien uz kāda sēkļa un apgāžas, glābšanas dienesta pārstāvji to nogādāja tuvējā pietātnē. Uz notikumu vietu nekavējoties tika nosūtīts Jūras spēku Krasta apsardzes kuģis „Klints” un Gaisa spēku meklēšanas un glābšanas helikopters „Mi-8 MTV 1”, kas sāka pazudušā kapteiņa meklēšanas un glābšanas operāciju.

Kapteinis Hardijs Matīss tā arī netika atrasts.

VAI NELAIME VARĒJA NENOTIKT?

Latvijas Zēģelētāju savienības izpilddirektors Juris Ailis: „Kaut arī Latvijas Zēģelētāju savienības (LZS) apliecību reģistrs uzrāda, ka Vilnim Antsonam bija apliecība par jahtu vadīšanu iekšējos ūdeņos, kas noteica viņa formālo kvalifikāciju, nav šaubu, ka viņa zināšanas un pieredze bija pietiekamas „Carter 30” tipa jahtas vadīšanai visā Baltijas jūrā gan dienā, gan naktī. No pasažieru stāstītā saprotams, ka kapteinis iekrita ūdenī, būdams pie samaņas. Ūdens temperatūra jūrā tajā



Juris Ailis.

vietā un brīdī bija aptuveni astoņpadsmit grādi, kas raženam vīram nodrošina izdzīvošanu no trim līdz pat četrdesmit stundām. Kritiski īss izdzīvošanas laiks kļūst vien pie ūdens temperatūras zem piecpadsmit grādiem. Pirmie glābēji nelaimes vietā ieradās ātrāk nekā pēc trim stundām, tāpēc varam secināt – uzvilktā glābšanas veste Vilni būtu izglābusi. Protams, līdzētu arī tas, ja kaut vienam no laivas pasažieriem būtu zināms, kā rīkoties ar stūri un burām. Diemžēl no visa aprikojuma viņi prata lietot tikai mobilo tālruni. Turklāt viņiem bija visai vāja nojauta par atrašanās vietu.

UZZIŅAI

Glābšanas dienestu statistika liecina, ka tikai divpadsmit procenti no Kanādā (ieskaitot Arktiku) ūdenī bojā gājušajiem bija ar glābšanas vesti, bet deviņdesmit astoņi procenti burātāju, ko sekmīgi izglābj Lielbritānijas glābšanas laivas, ir bijuši ar uzvilktu glābšanas vesti. Izdzīvošanas laiks aukstā ūdenī glābšanas vestes valkātājiem ir divas reizes ilgāks nekā nevalkātājiem.

Līdzīga traģēdija 7. augustā norisinājās Krievijā, kur R. A. Aleksejeva kausa regates laikā Gorkijas ūdenskrātuvē iekrita pieredzējis kapteinis Ivans Panarins. Jahtas komanda bija kvalificēta, spēja novākt genakeru un atgriezties kritiena vietā apmēram divu minūšu laikā. Tomēr ar to bija pietiekami, lai no trīs laivu korpusu attāluma tikai redzētu savu biedru pazūdam zem ūdens. Stūrmanis, kurš ielēca duļķainajā ūdenī, lai glābtu kapteini, pazudošo diemžēl atrast nespēja. Šajā gadījumā izšķiroša izrādījās tikai neuzvilktā veste, nekas cits.

Pamatojoties gan uz pašu pieredzi, gan citu valstu statistiku, varam teikt, ka glābšanas vestes noteikti ir jāvalkā, jo neuzvilktas tās nedod nekādu labumu. Jautājums tikai, kad vilkt un kā panākt, lai to darītu visi? Latvijā izdotie normatīvie akti nosaka, ka glābšanas vestes uz jahtas obligāti jāvalkā tikai līdz 12 gadu vecumam, pie tam ne tikai uz klāja, bet visa brauciena laikā, un tikai uz atpūtas kuģiem, kuriem formāli nepieder jahta, kas ved pasažierus par naudu. Varbūt vajadzētu noteikt, ka glābšanas veste jāvalkā visiem? Piemēram, Īrijā visiem, kas jaunāki par 16 gadiem, to valkāšana ir obligāta laivās, kas īsākas par 7 m, kā arī uz jebkura izmēra jahtām. Vestes var nevilkt piestātnē, stāvot uz enkura, kā arī peldoties no laivas.

Lielbritānijā RYA veiktā aptauja liecina, ka, kaut gan vairākums asociācijas biedru valkā glābšanas vestes, to obligātas lietošanas iekļaušanu likumdošanā atbalsta samērā nedaudzi. Zinot satiksmi uzraugošo institūciju praksi Latvijā, ir skaidrs, ka te šādi noteikumi novedīs pie naudas sodu iekasēšanas vasarā mierīgos Daugavas ūdeņos, nevis pie reālām izmaiņām *laivotāju* paradumos.

Tāpēc laikam pareizāk būtu izveidot likumos nerakstītus noteikumus, kurus vajadzētu ievērot uz katras laivas. Iespējams, šie noteikumi katram varētu nedaudz atšķirties. Mēģināšu uzskaitīt gadījumus, kad vesti vajadzētu vilkt. Varbūt raisīsies diskusija un tiešām varētu radīt kādu rakstisku rekomendāciju.

Tā tad veste obligāti būtu jāvelk:

- bērniem līdz 12 gadiem – vienmēr! Arī tiem, kuri lieliski peld. Jo to nasa-ka likums un bērnu psiholoģija – ja kāds drikst nevalkāt vesti, tad kāpēc man tā būtu jāvelk;
- nakti, biezā miglā vai citādi ļoti apgrūtinātā redzamībā;
- lielos viļņos. Domāju, viļņi būtu vērtējami kā lieli, ja uz jahtas klāja stāvošs cilvēks nevar ar skatienu izsekot peldošam priekšmetam gandrīz nepārtraukti;
- ja ūdens temperatūra ir zemāka par 8–10 grādiem. Šādā temperatūrā spēja peldēt var zust dažu minūšu laikā;
- peldēt nepratējiem;
- cilvēkiem ar slimībām, kuru dēļ tie var pēkšņi zaudēt samaņu (epilepsija, nekompensēts cukura diabēts, asinsrites traucējumi u.c.);
- auksta laika vai lietus dēļ valkājot apjomīgu tērpu un/vai zābakus;
- ja uz jahtas nav neviena, kurš mācētu to apturēt/ pagriezt atpakaļ;
- ja visi pārējie komandas locekļi ilgstoši atrodas zem klāja un/ vai gul.

Gadījumi, kad vajadzētu arī pastāvīgi būt piesprādzētam:

- burājot vienatnē;
- ja visi citi komandas locekļi gul;
- ļoti stiprā vējā, sevišķi, ejot uz foru;
- nakti, īpaši, ja ļoti nāk miegs.

Īpaši pieminēšanas vērti ir pasažieri. Droši vien vairākums jahtu kapteiņu ir vizinājuši kompānijas, kurās nav neviena, kam pat skaidrā prātā esot varētu uzticēt dažas minūtes jahtu nostūrēt taisni, kur nu vēl veikt kādas darbības ar burām, ja nu vienīgi izpildīt komandu „pavelc to virvi!”. Man tādas situācijas nešķiet omulīgas.

Diemžēl pieredze liecina, ka vestes valkāšana rada tādu kā nemieru pasažieros – ja jau jāvelk veste, noteikti gaidāmas kādas briesmas, kur nu vēl, ja pats kapteinis velk vesti.

Vēl viens svarīgs noteikums ir otra kompetenta cilvēka pieaicināšana, bet Latvijas trūcīgajos apstākļos uz mazas jahtas diez vai tas ir reāli, tāpēc, manuprāt, ļoti noderīga varētu būt pasažieru instruktāža, kā tas ir lidmašīnās pirms pacelšanās. Šobrīd visām kompānijām jau ostā parādu, kā darbināma tualete (to droši vien saprotamu iemeslu dēļ dara visi), kur atrodas DSC rācījas „MayDay” poga un drukāta instrukcija „MayDay” balss izsaukumam. Dažreiz arī – kā iedarbināt motoru. Tomēr šķiet, ka būtu vērts izstrādāt tādu kā *check list* ar lietām, kas noteikti parādāmas. Protams, noteikumi nedrīkst pārsniegt atpūsties alkstoša indivīda uzmanības iespējas. Vajadzētu būt instruktāžai:

- kur atrodas individuālie glābšanas līdzekļi (vestes, riņķis, pakavs), kā tie uzvelkami un aktivizējami vai metami;
- ja burājam naktī – kur atrodas pirotehnika, lukturi, kā tie darbināmi;
- kur atrodas un kā lietojama MOB poga ploterim (ja tāda ir);
- par nepieciešamību kādam obligāti paturēt MOB acīs un nepārtraukti uz to rādīt;
- kā veikt „MayDay” izsaukumu pa DSC rāciju (ja tāda ir), kur atrodas instrukcija balss izsaukumam;
- kā uzzināt kuģa koordinātas (kuros displejos tās redzamas);
- kā apturēt laivu /samazināt gaitu (atlaist šotes, falles, sagriezties pret vēju, ierullēt buru);
- kā iedarbināt dzinēju;
- kur rakstīti glābšanas dienestu telefona numuri. Zvanot uz MRCC Riga, precīza glābšana noteikti sāksies daudz ātrāk, nekā komunicējot caur 112;
- kā aktivizēt EPIRB, ja tāds ir un netiek burāts piekrastē.

Ceru, ka lasītāji sarakstu papildinās vai precizēs. Droši vien pasažieru uzmanību nav vērts aizņemt ar tādām lietām kā plostis, *grab-bag* u.c., kas nav akūti nepieciešami, jahtas vadītājam pazūdot aiz borta.

Un vēl kāda ziņa. Regates „Cowes Week” laikā notika jahtas un 870 pēdu gara 124 000 tonnu tankkuģa sadursme, kuras rezultātā divi burātāji no deviņu cilvēku komandas iekrita ūdenī, no tiem viens ar samērā nopietnu galvas traumu. Tomēr viss beidzās laimīgi, jo, pateicoties glābšanas vestēm, viņi palika uz ūdens, kamēr glābēju un krasta apsardzes laivas tos izcēla.”

BURĀTĀJU KOMENTĀRI

RYA instruktors Raimonds: „Varu teikt, ka parasti instruktāža ir obligāta, neatkarīgi no tā, vai uz jahtas ir tūristi vai burātāji ar pieredzi. Ja tie ir tūristi, tad pamatnostādnes ir šādas: tikai piekrastes burāšana laika apstākļos līdz sešām ballēm un VESTES VISIEM OBLIGĀTAS, ieskaitot kapteini. Ir vēl interesanti aplūkot apdrošināšanas kompāniju nostāju. Ja noticis nelaimes gadījums, viņi ne tikai apskata kapteiņa kvalifikāciju (tiesības), bet arī noskaidro, kas to ir piešķīris, un novērtē kapteiņa rīcību atbilstoši drošības reglamentam. Attiecībā uz burāšanu ar pieredzējušu komandu: vestes velk, ja uzskata par vajadzīgu, bet obligāti, sākot ar divi rēvi un tumšā diennakts laikā, kā arī pēc kapteiņa pavēles. Ja komanda vestes velk vienlaikus, pirmais to dara kapteinis. Runājot par tūristu spēju apturēt jahtu, jāatzīst, ka viņiem desmit minūšu laikā iemācīt kaut ko nav iespējams. Jācenšas panākt trīs lietas: izmantot mobilo tālruni (iedot krasta apsardzes numuru), nospiegt un pagriezt DISTRESS pogu un nofiksēt stūri vienā no galējiem stāvokļiem, kas pamatā liks laivai dreifēt. Neko citu izdarīt praktiski nevar. Galvenais drošības pamats ir nepieļaut darbības, kuras var novest pie ārkārtas situācijas, piemēram, ja vēja ātrums ir desmit metru

sekundē, nevajag ar tūristiem braukt uz Roņu salu. Īpaši vienam kapteinim ar desmit cilvēkiem uz desmit metru garas jahtas.”

Ģirts Fišers-Blumbers: „Drošības instruktāža ir laba lieta, un to oficiālos pasākumos visur pieprasa. Pats divas reizes dienā lasu tādu instruktāžu, bet bez praktiskām nodarbībām neko neiemācīsies. Statistika rāda, ka pēc pirmās instruktāžas tikai trīsdesmit procenti kaut ko atceras, pēc atkārtotas ir cerība uz piecdesmit procentiem. Un tas viss arī ātri aizmirstas, kad situācija kļūst saspringta. Instruktiju saņēmis cilvēks bez iepriekš iegūtām praktiskām iemaņām var tikai pakļauties komandām, nevis pārņemt vadību. Jādomā, kā likt pašiem burātājiem saprast drošības nozīmi. Par pasažieriem ir cits stāsts. Ja ar tiem notiek nelaime, tad biežāk tā ir muļķīga bravūra no viņu puses un vēlēšanās kādam kaut ko pierādīt.”

Andris: „Piekritu, ka finanses visus spiež, bet ir jau opcija paņemt līdz komandā kādu bez tiesībām, vājāku navigācijā, bet ar elementārām zināšanām, kā vadīt jahtu. Un obligāti skaidrā. Bet iet pat līcī, kur nu vēl uz citu ostu ar baru *komercnieku* tomēr ir baigi riskants pasākums... Burāt vienatnē vēl ir OK, ja riskē tikai pats ar sevi un savu jahtu. Bet vest draugus, kad uz klāja nav citu burātāju, manuprāt, ir principā nepieņemami! Un vestes nopietnos laika apstākļos tomēr ir obligātas VISIEM.”

Kaspars Smilga: „Vest draugus, kad uz klāja nav citu burātāju, principā ir nepieņemami. Tomēr prakse ir pavisam cita. Palasīsim sludinājumus un paskatīsimies, kas vakarā notiek pie moliem! Komerciāli braucieni, kur ir viens burātājs (iespējams, skaidrā) un vairāk vai mazāk iereibusi kompānija, kam par burāšanu ir mazāks priekšstats nekā par lidošanu. Es nebūšu tas, kas metīs akmeni, jo pats esmu spiests tā rīkoties, lai varētu uzturēt laivu. Tāpēc nevajadzētu runāt, cik tas ir nepieņemami, bet gan kaut ko darīt, lai pārvaldātu cilvēkus droši. Visiem vadītājiem vienādi stingras prasības attiecībā uz vestu lietošanu, pasažieru instruktāžu un sakaru līdzekļiem, manuprāt, būtu pirmais, ar ko sākt.”

IZMEKLĒŠANAS REZULTĀTI

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja (TNGIIB) darbinieki izvērtēja jahtas „Mārupe” negadījumu. Lai gan formāli šis gadījums neietilpst biroja kompetencē, izvērtēšana tika veikta, atsaucoties uz Zēģelētāju savienības aicinājumu. Izvērtēšanas galvenais mērķis bija sagatavot ieteikumus, kas palīdzētu izvairīties no līdzīgiem negadījumiem nākotnē. Lai uzsāktu diskusiju par drošību uz ūdens, biroja darbinieki uz tikšanos aicināja Zēģelētāju savienības, Krasta apsardzes dienesta, Ostas policijas, Latvijas Jūras administrācijas un citu ar jahtošanas uzraudzību saistītu organizāciju pārstāvjus. Kā uzsvēra TNGIIB Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļas vadītājs Aleksandrs Pavlovičs, negadījuma izvērtēšanas gaitā nācies secināt, ka

pietrūkst dialoga starp visām ieinteresētajām pusēm. Izmeklējot negadījumu, noskaidrots, ka šā gada 9. augustā jahtai „Mārupe”, uz kuras atradās kapteinis un seši tūristi, lrbes šaurumā aptuveni divas jūdzes no krasta radušās problēmas ar priekšējo buru. Mēģinot problēmas novērst, jahtas kapteinis pārkritis pār bortu, un tā kā neviens no tūristiem nemācēja jahtu vadīt, tad arī nevarēja sniegt kapteinim palīdzību. Jahtas pasažieriem izdevās par notikušo paziņot Krasta apsardzei, lietojot mobilo telefonu, un tūristi veiksmīgi tika nogādāti krastā, taču jūrā iekritušā cilvēka meklēšana nedeva rezultātus. Visticamāk, jahtas kapteinis gājis bojā. A. Pavlovičs ieinteresēto institūciju tikšanās laikā paziņoja, ka glābšanas operācija bijusi pilnībā adekvāta, pirmais kuģis pie cietušās jahtas ieradies 40 minūtes pēc zvana saņemšanas. Taču, izvērtējot situāciju, kas novedusi pie traģiskā negadījuma, tiek konstatēts daudz pārkāpumu. Pirmkārt, nepareizs bijis kapteiņa pieņemtais lēmums iziet jūrā, kur viņu



Aleksandrs Pavlovičs.

augstums bija līdz 2,5 metriem. Izvērtējot kapteiņa kvalifikāciju, konstatēts, ka viņam bijusi apliecība, kas ļauj jahtu vadīt iekšējos ūdeņos. Jahtas aprikojums nav atbildis prasībām, un uz jahtas uzstādītā raidstacija bijusi nelikumīga. Ja jahta nelaimes brīdī būtu jau izbraukusi ārpus mobilā telefona uztveršanas zonas, traģēdijas apmēri būtu daudz lielāki, jo, kā jau minēts, neviens no pasažieriem nemācēja apieties ne ar jahtu,

ne iekārtām, kas atradās uz tās. Nopietna diskusija tikšanās laikā izraisījās par to, vai kapteinim vajadzēja paziņot robežsardzei par došanos jūrā un ceļojuma galamērķi un vai viņš to darīja. Zēģelētāju savienības pārstāvji uzskata, ka robežsargu vēlme kontrolēt iedzīvotāju pārvietošanos ir nepamatota, jo Šengenas zonā šo valstu iedzīvotāji drīkst pārvietoties, neinformējot par to robežsardzi. „Mēs esam ieinteresēti ziņot tiem, kas nepieciešamības gadījumā mūs varēs izglābt!” uzsver zēģelētāji. Krasta apsardzes dienesta pārstāvji norādīja, ka robežsargi saņemto informāciju bieži vien nemaz neievada centralizētajā informācijas sistēmā, tāpēc glābēji nespēj šo informāciju operatīvi iegūt. „Lai izvairītos no liekas birokrātijas, izejot jūrā jahtu kapteini parasti vispār neziņo neko un nevienam,” atzīst ostas policijas darbinieki. IZRādās, izmeklētājiem nav pat iespējams iegūt precīzus datus, kad jahta izgājusi jūrā, jo jahtklubs darbojas tikai kā stāvvietā. Ostas policija arī atzīst, ka viena no lielākajām problēmām ir tā, ka neviens nekontrolē jahtas jūrā. Jūras administrācijai ir tiesības pārbaudīt jahtu tehnisko stāvokli un aprikojumu, taču tas, protams, tiek darīts krastā. Tad, kad jahta iziet jūrā, neviens nepārbauda cilvēku skaitu uz tās, nepārbauda, vai uz jahtas ir nepieciešamais glābšanas aprikojums, cik kvalificēta ir jahtas apkalpe.

Vēl viens nopietns jautājums – kāda ir jahtas īpašnieka atbildība? Gadījumā ar jahtu „Mārupe” īpašnieks pilnībā distancējas no notikušā, apgalvodams, ka viņš neko nezina, jo jahta bijusi nodota kapteinim un par visu atbild kapteinis.

A. Pavlovičs: „Savulaik internetā bija lasāma informācija, ka nu jau bojā gājušais burātājs iecelts par „Mārupes” kapteini. Tad ir jautājums, kas viņu varēja iecelt, vēl jo vairāk ņemot vērā, ka viņam nebija attiecīgu dokumentu, kas atļautu vadīt jahtu ārpus iekšējiem ūdeņiem. Nākamais jautājums, kāda notikušajā ir Zēģelētāju savienības atbildība? Zēģelētāju savienība taču ir tā, kas eksaminē zēģelētājus un izsniedz viņiem kvalifikācijas dokumentus. Ja tiek konstatēti nopietni pārkāpumi, tad šai organizācijai ir tiesības arī anulēt kvalifikācijas dokumentus. Un galu galā, kur ir noteikta atbildība kuģiem, kas nav pakļauti ISM kodeksam?”

Jūras administrācija pauda viedokli, ka nopietns arguments, kas varētu ierobežot jahtotāju visatļautību, būtu jahtas obligāta apdrošināšana. Ja tiek konstatēti kādi pārkāpumi, tad nelaimes gadījumā apdrošināšana netiek izmaksāta. Taču pagaidām vēl apdrošināšana jahtotājiem nav obligāta. Ierosinājums noteikt obligāto apdrošināšanu un ieviest daudz stingrāku kontroli atdūrās pret Zēģelētāju savienības pārstāvju argumentu – ja valsts jahtotājiem uzlikts pārāk lielu slogu, viņi savas jahtas reģistrēs citās valstīs...

Neatbildēts palika jautājums, vai tad, ja uz jahtas „Mārupe” nebūtu pieļauti nekādi pārkāpumi, tas būtu novērsis kapteiņa iekrišanu jūrā?

Tā īsti neviens nespēj pateikt, ko darīt, lai šādi negadījumi neatkārtotos...

Bet burātāji spriež, ka „Mārupei” tagad ir uzlikts nelāgs zīmogs: kurš gan vairs gribēs ar šo jahtu burāt... Bet ar citām jahtām?■

„SPANIEL” ZIEMEĻJŪRAS STĀSTI

Savu iepriekšējo rakstu „Jūrniecības gadagrāmatā 2009” par jahtas „Spaniel” ceļiem pasaules jūrās beidzu ar teikumu par to, ka regate „The Tall Ships Races” pēc 10 gadiem atkal atgriezīsies Rīgā 2013. gada jūlijā: „Līdz lielajiem burāšanas svētkiem atlikuši tikai 40 mēneši.” Kad lasītāji turēs rokās šo grāmatu, līdz regatei Rīgā būs atlikuši tikai 16 mēneši. Kur veduši „Spaniel” ceļi šajos divos gados un ko esam iecerējuši? No 2010. gada 10. jūlija līdz 10. augustam jahta „Spaniel” piedalījās Starptautiskās burāšanas mācību asociācijas „Sail Training International” rīkotajā regatē „The Tall Ships Races 2010” pa maršrutu Antverpene (Beļģija) – Olborga (Dānija) – Kristiansana (Norvēģija) – Hartlupla (Lielbritānija).

ZIEMEĻJŪRA 2010 – 2011

Regates pirmais sacensību posms Antverpene – Olborga laika apstākļu dēļ jahtām nebija labvēlīgs. Vēja virziens ļāva lielajiem A klases buriniekiem uzņemt gaitu un traukties rekorda ātrumā uz finiša līniju. Par to liecina gan fakts, ka Sanktpēterburgas S. Makarova akadēmijas mācību burinieks „Mir” uzstādīja jaunu regates vidējā ātruma rekordu, kopš tas tiek fiksēts no pirmās regates 1956. gadā, gan tas, ka pirmajās desmit vietās regates kopvērtējumā pēc laika koeficienta pārrēķina ierindojās tikai A klases burinieki, neatstājot nekādas iespējas C un D klasēm. Jahta „Spaniel” savā C klasē 15 startējušo jahtu konkurencē izcīnīja 7. vietu.

„Spaniel” kapteiņi un komandas mainās katrā regates ostā, palielinot burātāju skaitu, kuriem iespējams piedalīties regatē. Jaunā komanda pēc kruīza posma pa nelielām Zviedrijas un Norvēģijas ostām ieradās Kristiansanā, kur spēja sevi godam parādīt. Komandām tika organizētas sporta spēles deviņos dažādos sacensību veidos. Protams, „Spaniel” 12 cilvēku komandai nav iespējams pludmales volejbolā vai virves vilkšanā uzvarēt komandas no tādiem buriniekiem kā „Mir” vai „Dar Mlodziezy”, jo uz katra no tiem ir vairāk nekā 100 kadetu. Septiņos no sporta veidiem uzvarēja burinieku komandas. Divos triumfēja jahtu komandas – mēs un kaimiņi. Jahtas „Lietuva” komanda izcīnīja pirmo vietu basketbolā, „Spaniel” četru meiteņu komanda pieveica visus toposos *jūras vilkus* no buriniekiem kanoe airēšanā!

Regates otrs sacensību posms jahtām, tajā skaitā „Spaniel”, bija veiksmīgāks. Rezultātā izcīnīta 3. vieta C klasē. Tā bija „Spaniel” komandas 15. godalgotā vieta kopš pirmās piedalīšanās regatē 1998. gadā!

Dažādu valstu burātāju draudzība un sadarbība ir galvenais regates mērķis. Tas izpaužas arī 2010. gada regatē – pēc finiša „Spaniel” saplēsto grotburu



Kapteine Signe Andersone vada "Spaniel" komandas treniņbraucienus.

sašuva Indonēzijas jūras kara flotes mācību barkentinās „Dewaruci” meistari.

Arī 2011. gadā regate „The Tall Ships Races” notika skarabajā Ziemeļjūrā: Voterforda (Īrija) – Grīnoka (Lielbritānija) – Lervika (Šetlendās salas, Lielbritānija) – Stavangera (Norvēģija) – Halmstāde (Zviedrija). Ņemot vērā, ka 2013. gadā šī regate pēc 10 gadu pārtraukuma atkal būs Rīgā, pavadīt jahtu „Spaniel” ceļā bija ieradies Rīgas domes priekšsēdētāja vietnieks un Rīgas brīvdzīves valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks, kurš uzdāvināja „Spaniel” komandai simbolisku ozolkoka stūres ratu un novēlēja veiksmi un izturību tālajos regates ceļos un cīņā par uzvaru.

Atkal regates pirmajā sacensību posmā Voterforda – Grīnoka vājamais vējš nebija „Spaniel” sabiedrotais – komanda izcīnīja 6. vietu savā C klasē un 33. vietu kopvērtējumā. Bet tas ir tikai rezultāts, kas neizsaka to, kā notiek cīņa reisa laikā.

Stāsta posma kapteinis Normunds Strods: „Jau pirms starta brīdināju komandu, ka vājā vējā būs jākantē laiva un gulēt varēs tikai tajā bortā, kur atļaus kapteinis. 15 minūtes pirms starta vējš bija 5–6 metri sekundē, tāpēc, lai neieskrietu startā par ātru, uztaisijām papildu klapi, bet vējš strauji nokritās līdz 1–2 m/sek. Rezultātā starta līnijā kavējāmies par 5 minūtēm. Nākamajās trijās stundās panācām visus A un B klases buriniekus un arī C klases jahtas. Sacensību piektajā stundā vadībā atradās Igaunijas jahta „St Iv” un pēc faktiskās atrašanās vietas otrajā pozīcijā bija „Spaniel”.



Meklējot enkurvietu pie Islay salas.

Pirmajā sacensību naktī līdz plkst. 02:00 vēl bija vējš, tam noplokot, sākās cīņa ar straumēm, kas „Spaniel” un „St Iv” nonesa no kursa. Ceļā uz otru pagrieziena punktu „St Iv” mēģināja iet augstāk, lai, parādoties vējam, iegūtu sāna vēju. Savukārt mēs ar „Spaniel” mēģinājām saglabāt pozīciju pēc iespējas tuvāk pagriezienam. Plkst. 07:00 uzpūta krasta vējš, kuru pirmais noķēra „Spaniel”. Ar 0,4 mezgliem pārliecinoši gājām uz 2. marku. Igaunis arī dabūja vēju, un nu skrējām, kurš fiziski būs pirmais pie 2. markas. Visa pārējā flote bija tālu un pie horizonta varēja redzēt tikai pāris buru. „Spaniel” pie markas bija pirmais, apsteidzot „St Iv” par diviem jahtas korpusiem pēc desmit stundu ilgas burāšanas ļoti saspringtā režīmā. Komanda bija priecīga, jo redzēja, ka kopīgais darbs nesis augļus un sākotnējais līderis ir atstāts aiz muguras.

Iepūta 15 mezglu bakštāgs, un „Spaniel” pārliecinoši atrāvās no „St Iv”. Tomēr laika apstākļi un vējš nebija pielūdzami, pēcpusdienā vējš nokritās līdz 5–8 mezgliem tīrā fordakā. Rezultātā D klases jahtas pēc 12 stundām panāca mūs, bet lielās C klases jahtas, izmantojot spinakera bomjus un savu pārākumu buru laukumā, apsteidza „Spaniel”.

Tomēr bijām mierā pēc finiša. Pie otrā pagrieziena punkta bijām pirmie klasē un kopvērtējumā, bet vējš nolūza, un tas neļāva cerēt uz augstu vietu. Reālajā laikā mēs finišējām kā otrie savā C klasē. Paldies komandai, kas parādīja, ka ar izturību var sasniegt daudz!”

KOLUMBIJAS KAFIJA

Regates kruīza posmā „Spaniel” komanda apmeklēja Skotijas sastāvdalas – Argilu, Hebridu, Orkneju un Šetlendas salas. Hebridu un Šetlendas salās



Distancē A klases burinieki.

„Spaniel” pirmoreiz viesojās 1999. gadā, kad regates kruīza maršruts arī bija Grīnoka – Lervika. Glāzgovas priekšosta Grīnoka ir industriālās Anglijas osta, kas uzplaukumu piedzīvoja 19. gadsimtā, bet arī tagad Grīnoka joprojām ir viena no trim galvenajām Lielbritānijas kara flotes servisa ostām.

Pastaigājoties pa Grīnoku, tā liekas skarba un neviesmīga vieta tūristiem. Pēc 1970.–1980. gada ekonomiskās lejupslīdes tūrisma industrijas attīstība ir viena no Grīnokas ekonomiskās atveseļošanās cerībām. To sekmē gan jaunie prāmjū termināļi „Clydeport Container Terminal” un „Ocean Terminal”, gan kruīza kuģu maršruti no Grīnokas uz Karību jūras salām. Tādēļ arī Grīnoka vēlējās uzņemt regates „The Tall Ships Races” floti vēlreiz 2011. gadā pēc pirmās sekmīgās vizītes 1999. gadā. Flote bija izvietota diezgan kompakti – gan vienā no dokiem, gan pie piestātnēm Klaidas upē. Komandu ballīte vienā no vecajām noliktavām pie doka bija labs risinājums, kā, izmantojot industriālo mantojumu, noorganizēt obligāto regates programmas daļu turpat pie piestātnes.

Grīnokā vajadzēja atrisināt komandas komplektēšanu atbilstoši regates prasībām – vismaz pusei katra kuģa komandas jābūt vecumā no 15 līdz 25 gadiem. Uz „Spaniel” bija astoņi pieaugušie un četri jaunieši. Vēl Rīgā biju visiem braukt gribētājiem apsolijs: Grīnokā atradīsim iespēju samainīties – divi pieaugušie aizies uz kādu citu kuģi un mēs paņemsim divus jauniešus. Tā nu vienu dienu veltīju vizītei uz daudziem kuģiem kopā ar Solvitu un Jāni, kuri bija gatavi doties uz jebkuru citu kuģi meklēt piedzīvojumus. Solvita, kā jau sieviete, izvēlējās skaistāko – ieraudzīja Kolumbijas kara flotes trīsmastu barku „Gloria” un teica: „Es gribu burāt uz šā kuģa!” Devāmies ciemos. Mūsu

vizīte izraisīja nelielu apjukumu. Vispirms tikām uzaicināti kuģa bārā nobaudīt Kolumbijas kafiju. Pēc pusstundas gaidīšanas parādījās kuģa kapteinis *Gabriel Alfonso Perez Garces* un atvainojās, ka līcis gaidīt, jo zvanijis uz Kolumbijas jūras kara flotes štābu, lai konsultētos, vai šāda apmaiņa iespējama. Eiropas sieviete Dienvidamerikas kara flotes kuģa komandā? Štābs atbildējis – nē. Sapratām, ka esam pāršāvuši par strīpu. Šķirāties ar apziņu, ka abas puses ieguvušas jaunus draugus. Ar savējiem eiropiešiem vienkāršāk – piecu minūšu vizīte uz beļģu jahtas „Sirma”, un Solvita un Jānis pārcēlās pie beļģiem, bet mēs ieguvām divus vācu jaunekļus no viņu starptautiskās komandas.

SKOTIJAS KŪDRAS GARŠA

Pēc diennakts pārgājiena no Grīnokas vāja vēja apstākļos 13. jūlija agrā rītā pietājām pie enkurbojas Port Elenā, *Islay* salā, kas ietilpst Argilu salu grupā. Kamēr apmēram sešas septiņas jahtas, piesējušās pie enkurbojām, turpināja mierīgi gulēt un gaidīt, vai kāds no krasta komandas nogādās ostā, mēs izsēdinājām ar laivu desantu. Atradu vienīgo brīvo vietu marīnā un veiksmīgi izsaucām „Spaniel” to ieņemt. Viens no iemesliem, kādēļ izvēlējos uzņemties kapteiņa pienākumus tieši regates kruīza posmā, bija vēlēšanās redzēt, kā regates kuģus uzņems mazās ostas kruīza posma laikā, lai šajā pieredzē dalītos ar tām Latvijas ostām, kuras vēlēšies uzņemt regates kuģus kruīza posma laikā 2013. gada jūlijā ceļā no Helsinkiem uz Rīgu. Diemžēl Port Elenā regates jahtu uzņemšana bija ļoti neorganizēta – dušas par maksu, vienīgā vietējā organizatora telefons neatbildēja.

Regates programmā solīto *crew barbeque* – desiņu cepšanu kopā ar vietējiem izdevās īstenot pa pusei – vakarā salas pludmalē sapulcējās angļu „Alba Explorer”, beļģu „Sirma” un mūsu „Spaniel” komandas. Bija desiņas, alus, stāsti par piedzīvoto un turpmākajiem plāniem. Nebija salinieku.

CEĻŠ UZ SCAPA FLOW

17. jūlija agrā rītā „Spaniel” devās ceļā no Stornovejas uz Kērkvolu Orkneju salās. Pēc dažām stundām radās vienīgā problēma kruīza brauciena laikā – notrūka vētras foka falle, šekelis palika pie buras, falle tika ierauta mastā. Uzvilcām vētras foku ar spinakera falli un turpinājām ceļu. Vakarā pēkšņi no nekurienes aiz viļņiem kā zemūdene apmēram 20–30 metru attālumā mūsu ceļā parādījās kravas kuģis. Nobijāmies abi. Nakts pagāja ar miglu un bezvēju. 18. jūlijā 16:45 pietauvojāmies Kērkvolā kravas kuģu piestātnē pie metāla rievsienu. Pirmā jahta ar Latvijas karogu bija sasniegusi Orkneju salas. Kērkvolā viss bija beidzies, pasākumu komandām nebija.

19. jūlijā ar autobusu braucām ekskursijā pa salu. 1988. gadā, kad pirmoreiz devāmies ar „Spaniel” uz Rietumeiropu, Ķīlē „Spaniel” kapteinis Egons Stieģelis komandai izstāstīja par Orkneju salu līci *Scapa Flow*, vietu, kurai

bija nozīmīga vieta abu pasaules karu jūras kaujās. Egons bija izlasījis Vācijas zemūdenes kapteiņa grāmatu par reidu no Ķīles uz *Scapa Flow* un prata to pārstāstīt tā, ka radās vēlēšanās to redzēt savām acīm.

Devāmies ar autobusu uz otru lielāko Orkneju salu ostu Stromnesu. Pa ceļam izkāpām apskatīt „Ring of Brodgar” – vēl viena megalītu vieta. Pakalnā lielā aplī izvietoti vairāki desmiti stāvošo akmeņu. „Ring of Brodgar” iekļauta UNESCO Pasaules kultūras mantojuma sarakstā kā viena no ievērojamākajām neolīta laikmeta piemiņas vietām. Iespaidīgi.

Stromnesā stāvēja daļa no regates flotes, pasākumi vēl turpinājās – skotu dūdinieki, skotu alus, skotu lietus.

NĀKAMĀ SALA – AMERIKA

19. jūlija vakarā devāmies ceļā uz Lerviku Šetlendas salās. Skaists 100 jūdžu burājums ar ceļavēju. Salas pa labi, salas pa kreisi. Skarbas, bet skaistas ainavas. Vīrs ūdeņiem līdinājās daudz dažādu neredzētu putnu. Baigs aukstums. Gulēt gājām pilnā ekipējumā, vienīgi bez drošības jostām.

20. jūlijā pietauvojāmies Lervikā. Pirmoreiz regates flote un arī „Spaniel” šeit bija 1999. gadā. Jāatzīst, ka 2011. gada regates laikā Lervika bija viena no vislabāk organizētajām pilsētām, kuras esmu redzējis, kopš „Spaniel” piedalās šajās regatēs no 1998. gada. Jau 15 minūtes pēc pietauvošanās klāt bija mūsu sakaru virsniece Berija. Mēs izstāstījām, kādās organizatoru piedāvātajās ekskursijās vēlētos piedalīties. Berija devās noskaidrot, kas ir iespējams, pēc brīža bija atpakaļ un paziņoja, ka mēs visi varam doties gan skatīt slave-nākos Šetlendas salu iemītniekus – pingvīniem līdzīgos alkus salas vienā galā, gan ekskursijā uz klintīm Atlantijas okeāna krastā salas otrā galā.

Salinieku galvenā nodarbošanās gadsimtiem ilgi ir bijusi zvejniecība. Arī šodien zvejniecība ir ievērojams salinieku ienākumu avots. Gadā tiek nozvejotas zivis par kopējo tirgus vērtību vairāk nekā 70 miljonu sterliņu mārciņu, galvenokārt skumbrijas, arī siļķes, mencas un citas. 20. gadsimta



Rīgas domes priekšsēdētāja vietnieka Andra Amerika ceļavārdi, pavadot „Spaniel” uz regati „The Tall Ships Races 2011”.

septiņdesmitajos gados, kad tika atklātas naftas atradnes Ziemeļjūrā, tas ievērojami palielināja salinieku nodarbinātības, ienākumu un dzīves līmeni. No naftas ieguves samaksātie nodokļi nonāk salas pašpārvaldes rokās un tiek izlietoti sociālo programmu īstenošanai, mākslas un sporta attīstībai un vides aizsardzībai.

Apgūstot Ziemeļjūras gāzes atradnes, salinieki izvēlējās pāriet uz gāzes apkuri, taču, palielinoties gāzes cenām, atkal sāk atgriezties pie kūdras. Braucot pa salu, katra lauka malā redzējām kūdras ķieģeļu kaudzes.

Šetlendas salu ģeogrāfisko izvietojumu salinieki pasniedz kā zināmu vērtību tūristiem, neaizmirstot uzvērt, ka šeit atrodas vistālāk uz ziemeļiem esošā Lielbritānijas apdzīvotā vieta, cietoksnis un alus darītava. Salu nosacīto izolētību no pārējās Lielbritānijas labi raksturo kāds joks, ko vietējie gidi stāsta ārzemniekiem okeāna krastā: „Jūs redzat tur okeānā to mazo salu? Tā ir viena no Šetlendas salām. Bet aiz tās nākamā sala ir – Amerika.”

Varbūt tieši šīs izolētības dēļ salinieki tā priecājās par regates kuģu vizīti – katrā krodziņā spēlēja skotu mūziku, dejoja, dziedāja, labprāt aprunājās ar atbraukušajiem jūrnikiem un burātājiem. Tas viss radīja patiesu svētku atmosfēru, un mums visiem par Šetlendas salām paliks ļoti patīkamas atmiņas.

SEŠPADSMITĀ GODALGA

Diemžēl arī otrajā regates sacensību posmā Lervika – Stavangera vējš bija vājš un rezultātā „Spaniel” ierindojās tikai 10. vietā C klasē. „Laikam vēlreiz jāapmeklē kādi burāšanas kursi,” humora izjūtu nezaudēja posma kapteinis Silards Kamergrauzis.

Trešajā sacensību posmā Stavangera – Halmstāde komandai izdevās izcīnīt 2. vietu C klasē un 4. vietu kopvērtējumā. „Kārtējo reizi pierādījās, ka viegla vēja apstākļos cīnīties, lai tiktu uz priekšu un izmantotu katru mazāko brīdīti, patiesībā ir daudzkārt grūtāk nekā vētrā. Pareizi taktiskie lēmumi un visas komandas darbs triju diennakšu garumā sevi attaisnoja. Tieši neatlaidība un 100% koncentrēšanās deva fantastisku labi padarīta darba sajūtu, kāpjot uz pjedestāla pēc balvas,” pastāstīja posma kapteine Signe Andersone.

Tā ir „Spaniel” komandas 16. godalgotā vieta kopš pirmās piedalīšanās regatē 1998. gadā! Joprojām neviena no regates jahtām šo gadu laikā tik daudz godalgotu vietu nav izcīnījusi.

„THE TALL SHIPS RACES” 2012 UN 2013

Olborgā notika regates „The Tall Ships Races 2013” četru pilsētu Orhūsas, Helsinku, Rīgas un Ščecinas pārstāvju tikšanās ar STI Regates direktorāta pārstāvjiem. Tika apspriesti iespējamie kopējie pasākumi, kopīgs regates vadmotīvs. Notika pieredzes apmaiņa par pilsētu stratēģiju sponzoru piesaistišanā. Rīgas pārstāvji jahtas „Spaniel” kapteini Gunārs Šteinerts un Uģis Kalmanis

pastāstīja par veikto darbu sponsoru piesaistīšanā, pieminot apdrošināšanas kompāniju „BTA” un uzņēmumu „Aldaris” kā veiksmīgu ilgtermiņa sadarbības piemēru, sponsoriem atbalstot gan „The Tall Ships Races” regates Rīgā, gan Latvijas jahtu piedalīšanos šajās regatēs.

Kad šī grāmata nāks klajā, jau būs notikusi „Spaniel” komandas tradicionālā marta kopsapulce, kurā komanda tiek iepazīstināta ar gada plāniem, ar sevi iepazīstina tie, kuri vēlas pievienoties komandai. „The Tall Ships Races 2012” notiks no 5. jūlija līdz 26. augustam pa maršrutu Senmalo (Francija) – Lisabona (Portugāle) – Kadisa (Spānija) – Lakorunja (Spānija) – Dublina (Īrija). Arī šogad „Spaniel” aicina burātājus pievienoties komandai, īpaši reisos Rīga – Ķīle – Duvra – Senmalo un Dublina – Rīga. Komandas noteikumi u.c. informācija www.spaniel.lv.



„Spaniel” takelāžas remontdarbi.

„The Tall Ships Races 2013” notiks pa maršrutu Orhūsa – Helsinki – Rīga – Ščecina. Kruīza posma laikā apmēram 80–100 burinieku un jahtu lielajai flotei būs iespēja pēc saviem ieskatiem apmeklēt ostas ceļā no Helsinkiem uz Rīgu. Ņemot vērā, ka šajā maršrutā neviena osta nespēj uzņemt visu floti vienuviet, Latvijas



Naktssardze ceļā uz Hebridu salām.

Burāšanas mācību asociācija (LBMA) ir ieinteresēta palīdzēt sadalīt floti atsevišķās grupās, kas apmeklēs kādu no Latvijas ostām. LBMA ir vienojusies ar Ventspils domi, ka Ventspils uzņems apmēram 40 flotes kuģu Ventspils ostas 750. gadadienas jubilejas programmas ietvaros. LBMA sadarbojas ar Liepājas domi, lai aicinātu regates kuģus apmeklēt Liepāju. LBMA vēlas iesaistīt regates



"Spaniel" komanda kopā ar Šetlendzas salu vikingu.

jahtu uzņemšanā arī Roju, Mērsragu un Salacgrīvu. LBMA sadarbojas ar Rīgas domi, Rīgas brīvostas pārvaldi, Rīgas pasažieru termināli un jahtu centru „Andrejosta” regates tehniskā nodrošinājuma un programmas izstrādāšanai.

LBMA ir apņēmusies noorganizēt regates sakaru virsnieku komandu, tāpat kā to izdarīja 2003. gadā. Tie būs apmēram 130 brīvprātīgie, kuri būs starpnieki starp regates organizatoriem un kuģu komandām. LBMA meklē aktīvus jauniešus ar labām valodu zināšanām darbam sakaru virsnieku komandā. LBMA ir apņēmusies realizēt „Kadetu programmu” – nodrošināt regates A klases buriniekus ar vismaz 25 jauniešu (16–25 gadi) piedalīšanos šo kuģu komandas sastāvā vienā no regates posmiem, kā to paredz starp Rīgas domi un „Sail Training International” noslēgtais Ostas līgums. Programmas realizācijai LBMA slēdz līgumus ar firmām, biedrībām un privātpersonām. LBMA meklē jauniešus dalībai „Kadetu programmā” un viņu sponsorus! Informācija par gatavošanos „The Tall Ships Races 2013” un LBMA aktivitātēm www.sta-latvia.lv.

Ieceru un darāmā ir daudz. Bet mēs ticam, ka šie burāšanas svētki ir tā vērts!■

Uģis Kalmanis

Latvijas Burāšanas mācību asociācijas valdes priekšsēdētājs,
jahtas „Spaniel” kapteinis

JŪRAS NOBURTAIS

2011. gada janvāra sākumā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā tika atklāta bijušā jūrnieka Jēkaba Lībmaņa gleznu un kuģu modeļu pudelēs izstāde „Jūra – dzīve mana”. Jēkabs Lībmanis ir jūrnieks – jūras noburtais, vitāla un fascinējoša personība. Savu jūras izjūtu un dzīves aizrautību viņš izsaka gleznās, kuģu modeļos, kā arī noslēpumainajā mākā – kuģu modeļu „ievilināšanā” pudelēs. Jauneklīgais jūras vilks tikko kļuva astonešmitgadnieks.

Jēkabs Lībmanis vienu no savām mīļākajām gleznām 2011. gadā uzdāvināja Latvijas Jūras akadēmijai, un pēc viņa ierosinājuma tika izsludināts konkurss „Labākais gleznas nosaukums”. Lielformāta glezna ir izstādīta mācību korpusa 2. stāva foajē.

No Pārdaugavas puikas viņš kļuva par jūrnieku, izbraukāja gandrīz visas pasaules jūras un okeānus. Uz padomju zvejas kuģiem viņam Atlantijas okeānā nācies pavadīt garus mēnešus. Vērojot bezgalīgo ūdens klajumu gan tā nesatricināmajā mierā, gan vētras neprātā un izjūtot tā baiso spēku, viņš to iemīlēja.



A. Vjaters (no kreisās), J. Bērziņš, J. Lībmanis.



J. Lībmanis.

Pirms 30 gadiem Jēkabs Lībmanis kopā ar ģimeni pārcēlās uz dzīvi Dānijā, kur turpināja strādāt par kuģu mehāniķi. Tieši šajā laikā arī aizsākusies kaislīgā aizraušanās ar glezniecību, vēlāk arī ar kuģu modeļiem. Jēkaba Lībmaņa personība spēj aizraut līdzcilvēkus, laikiem jau tāpēc, ka viņš saprot dzīves *smeķi*. Bijušā rīdzinieka gleznas eksponētas vairākās izstādēs Latvijā, Dānijā,

Vācijā. Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā viņa mākslas darbi apskatāmi trešo reizi.

Izstādes atklāšanā jauneklīgais astoņdesmitgadnieks un jūras noburtais Jēkabs Lībmanis aicināja izstādē un dzīvē meklēt „dzīves un jūras izjūtu” un ar smaidu dziedāja sava kursabiedra Jāņa Buklovskā sacerēto „Jungu himnu”:

„Un tamdēļ, jungi, kausu tveram,
Un līdz dibenam to dzeram,
Jo tikai vīns un meitenes,
Spēj ielīksmot mums dvēseles.” ■

CILVĒKS, KURŠ IZSTARO GAISMU

2011. gadā mākslinieks Romāns Rudzītis nosvinēja astoņdesmito dzimšanas dienu. Viņš tagad ir pensionārs, dzīvo Bolderājā, bet nekas neliecina, ka cienījamā vecuma mākslinieks baudītu pelnīto atpūtu. Mākslinieks vienmēr ap sevi pulcinājis mākslas mīļotājus un interesentus. Viņš vada gleznošanas studiju Carnikavā, gleznošanas nodarbības Rīgas sociālā dienesta dienas centrā pilngadīgām personām „Ābeļzieds”, kā arī piedalās centra sociālo aktivitāšu programmā.

Savulaik Romāns Rudzītis ir pabeidzis Rīgas jūrskolu un vēlāk arī Rīgas Politehnisko institūtu, kļūstot par diplomētu būvinženieri. Glezniecībai pievērsies 40 gadu vecumā un 1998. gadā kļuvis par Latvijas Mākslinieku savienības biedru. Gleznotāja iedvesmas avots ir daba, viņš izmanto aktīvas krāsas un savos darbos apvieno naivismu un abstrakcionismu. Romāna Rudziša kompozīcijām raksturīga realitātes brīva interpretācija.

Romāns Rudzītis: „Man allaž ir milzīgs gandarījums, kad mākslas darbi *aiziet savā dzīvē*. Esmu dāvinājis gleznas vairākām bibliotēkām, citām iestādēm, tagad arī Latvijas Jūras akadēmijai. Arī divās baznīcās atrodas manas kompozīcijas. Nekādi materiāli labumi nav samērojami ar prieku, ko redzu skatītāju acīs, kad viņi uzlūko manus darbus.”

Mākslinieks ir pārliecināts, ka mācīties nekad nav par vēlu un nekad nav par vēlu atklāt sevi talantu. Ko jaunu var apgūt arī pēc sešdesmit,



Romāns Rudzītis.



Mākslinieks un viņa darbi.

septiņdesmit un pat astoņdesmit gadu vecuma. Arī pats savu roku iesākumā iemēģinājis tikai ziņkāres vadīts, bet vēlāk iemīlējis gleznas radīšanas procesu.

R. Rudzītis: „Ir ļoti saistoši likt krāsas uz audekla vai kartona un vērot, kā no to pleķiem kaut kas top. Tas ir īpašs enerģijas avots. Uz glezniecības studiju gāju ar lielu prieku un centību. Ja cilvēks dara kaut ko ar mīlestību, neizpaliek arī panākumi. Visvairāk prieka cilvēkam spēj sagādāt radošs darbs.”

Savu drosmi arvien mācīties ko jaunu R. Rudzītis apliecina arī mūzikā. Pavisam nesen viņš sācis apgūt ģitārspēli. „Savulaik dziedāju jauktajā korī „Mazā ģilde”, bet mūzika man sēž galvā jau kopš bērnības. Bērnībā vecāku rocība neļāva iegādāties kādu instrumentu vai ņemt mūzikas stundas, bet tagad, jau sirmā vecumā, beidzot varu atbrīvot mūziķi sevī,” saka mākslinieks.

Balvai „Labās zvaigznes Rīgā 2011” Romānu Rudzīti pieteica dienas centra „Ābeļzied” vadītāja Ināra Ulmane. Viņa stāsta: „Drīz pēc ienākšanas „Ābeļziedā” mākslinieks sāka darboties kā aizrautīgs brīvprātīgais. Viņš ir gatavs katram iemācīt strādāt ar otu, rosināt saskatīt skaisto un būt radošam, saliedēt un iedrošināt savus audzēkņus. Romānam piemīt neparasti dziļa tolerance pret cilvēka personību. Būdams skolotājs, viņš spēj neaizrauties ar kritiku, bet saviem audzēkņiem dot vajadzīgos padomus, prot viņus iedrošināt un atbrīvot. Viņa gleznās jūtams gaišums un vieglums, un tieši tāds – gaišs un vienkāršs – ir arī viņš pats.”■

IZSTĀDE „PIE DZINTARA JŪRAS”

No 2011. gada 29. aprīļa līdz 26. jūnijam Latvijas Nacionālā mākslas muzeja izstāžu zālē „Arsenāls” bija skatāma Latvijas mākslas darbu izstāde no muzeja krājuma „Pie Dzintara jūras”, kas veidota no Latvijas Nacionālā mākslas muzeja pēdējos divdesmit gados radīto darbu kolekcijas un kuras nosaukums ņemts no Daces Lielās 1995. gadā radītās gleznas, kurā uz svina pelēkas jūras fona eksponējas trīs viri smokingos. Viņu iznesīgā stāja, platos smaidos atieztie zobi un priecīgie viepļi demonstrē pašapmierinātību un nekaunību. Māksliniecei šajos trijos, iespējams, reālajos personāžos izdevies fiksēt deviņdesmito gadu smalko aprindu portretu, kad jauno ekonomisko iespēju kriminālo tehnoloģiju piepratēji kļuva par cienjamiem cilvēkiem, sabiedrības krējumu, vienlaikus izceļoties ar provinciālu ārišķību, lielummāniju un bezgaumību. „Toreiz tika rīkotas smalkas balles, uz kurām brauca īrētos smokingos,” komentē māksliniece. Izstāde atspoguļoja atjaunotās un neatkarīgās Latvijas laikmetu.



Mākslinieces Daces Lielās glezna
„Pie dzintara jūras”.

„ES DZĪVOJU PIE JŪRAS”

Starptautiskais vizuāli plastiskās mākslas projekts „Es dzīvoju pie jūras” ir lielākais bērnu un jauniešu mākslas projekts, kuram ir izstrādāta sava simbolika un attīstības koncepcija. 2011. gada vasarā Jūrmalas pilsētā projekta ietvaros organizēja izstādi, kurai tika iesniegti 2245 darbi no 225 skolām: no Latvijas – 2079 darbi no 208 skolām, no Igaunijas, Lietuvas, Polijas, Baltkrievijas, Turcijas – 166 darbi no 13 skolām.

Izstāde ļāva iepazīties ar dažādu nacionalitāšu bērnu un jauniešu darbiem, saskatīt līdzīgo un atšķirīgo, tādējādi saskatot un izprotot multinacionālās sabiedrības mākslas daudzveidīgo bagātību. Ikvienu izvēlētās tēmas vizuālā realizācija bērniem un jauniešiem liek pētīt gan savu dzimto vietu, gan savas nacionālās identitātes savdabību.■

MĀKSLINIEKI AIZSARGĀ BALTIJAS JŪRU

Šarlote Nikolina ir māksliniece no Zviedrijas, kura jau vairāk nekā trīsdesmit gadus ar labiem panākumiem darbojas gleznošanā. Daba vienmēr ir bijusi viņas galvenais iedvesmas avots un izraisījusi vēlmi, izmantojot savas mākslinieces prasmes, iesaistīties dažādos vides aizsardzības procesos.

„Es uzaugu pie Baltijas jūras un savu bērnību pavadīju, vērojot tās dzīvi, ūdeņus, zvejas laivas un burātājus. Jau bērnībā sapratu, ka Baltijas jūra ir ne tikai apbrīnojama, bet arī aizsargājama, jo tā ik gadus kļūst aizvien piesārņotāka. Kad kļuva pieaugusi, aktīvi iesaistījos Baltijas jūras aizsargāšanas pasākumos,” stāsta Šarlote. „2008. gadā izveidoju gleznu sēriju, kurā attēloju dažādas Baltijas jūras reģionā dzīvojošas dzīvnieku sugas. Man palīdzēja uzticama komanda „Living in the Baltic sea”, kurā kopā ar mani darbojas vēl četri cilvēki. Sadarbojamies arī ar vides konsultantiem, nevalstiskajām organizācijām un biologiem. Ienākumi no šo darbu pārdošanas tiek izlietoti jūras saglabāšanai un sabiedrības informēšanai.”



Flirtēšana. Šarlote: „Zandarts ir ļoti augstu vērtēta zivs. Daudzi cilvēki to uztver kā peldošu pārtiku. Es vēlējos tam radīt tādus ārējos vaibstus, lai parādītu, ka tam arī ir jūtas un emocijas. Lai cilvēki pirms ēšanas padomātu.”



Želejvēders. „Mēness medūzas, manuprāt, ir viselegantākās un vieglākās jūras radības. Tās noteikti atšķiras no citām jūras radībām. Es vēlējos parādīt, cik ļoti tās nepieciešamas mūsu ekosistēmai.”



Asaru ballīte. „Asaris ir viena no manām mīļākajām zivīm. Tas man atgādina bērnību, kad vasarās bieži devāmies tos zvejot. Šajā darbā vēlējos parādīt veselu Baltijas jūru, kurā ir asaru pārpilnība.” Māksliniece ir pārliecināta – Baltijas jūras piesārņojums ietekmē visas dzīvās radības gan jūrā, gan krastā, tāpēc ir nepieciešams diskutēt par šīm problēmām, lai nepieļautu bioloģiskās daudzveidības bojāeju.■

IESPĒJAMS, ATRASTS PASAULĒ SENĀKAIS NOGRIMUŠAIS KUĢIS

Baltijas jūrā starp Gotlandi un Ēlandi atrasts kuģa vraks, ar kuru, iespējams, 14. gadsimtā kuģojis Dānijas karalis Valdemārs Aterdāgs. Kuģa vraks atrasts ar hidrolokatora palīdzību, un, pēc ekspertu domām, tas varētu būt pasaulē senākais saglabājies nogrimuša kuģa vraks. „Man uz skausta sacēlās visas spalvas, kad es pirmo reizi ieraudzīju attēlus,” Zviedrijas laikrakstam „Barometern” atzina kuģu vraku eksperts Ēriks Bjurstrēms.

Pēc ekspertu novērtējuma, kuģis izmantots laikā no 12. līdz 14. gadsimtam. Ņemot vērā tā vecumu un atrašanās vietu, vēsturnieki neizslēdz iespēju, ka tas varētu būt leģendārais kuģis, ar kuru Dānijas karalis Valdemārs Aterdāgs devās mājup pēc Visbijas iekarošanas 1361. gadā.



Kuģu vraki Baltijas jūrā.

Vēloties ierobežot Hanzas tirgotāju savienības spēku šajā reģionā, Dānijas karalis Valdemārs IV nolēma uzbrukt Baltijas jūras salai Gotlandei. Saskaņā ar vēstures liecībām viņš ienāda Gotlandi, bet jo sevišķi Visbiju, kur par viņu dziedot izsmejošas dziesmas.

Iekarojis Visbiju, Dānijas karalis līcis priekšā pilsētniekiem trīs milzīgas alus mucas, pieprasot, lai trijās dienās tās būtu piepildītas ar zeltu un sudrabu, ja ne, viņa vīri pilsētu izlaupīs paši. Mucas bijušas piepildītas līdz tās pašas dienas saulrietam, un laupījums sakrauts dāņu kuģos. Viens no kuģiem tā arī nenonāca galamērķī, un, lai arī daudzi kuģu vraku speciālisti to meklējuši, līdz šim tā arī nav atrasts.

Lai gan pagaidām nav zināms, vai šis patiešām ir Valdemāra Aterdāga kuģis, pēc sonāro attēlu izpētes Bjurstrēms ir gandrīz pilnībā pārliecināts, ka atrasts kāds neliels, 28 metrus garš un septiņus metrus plats viduslaiku burukuģis.

Šajā Baltijas jūras rajonā nekad iepriekš nav atrasti nogrimuši viduslaiku burukuģi, lai gan to kuģošana šeit bijusi visai intensīva. Baltijas jūrā ir ideāli apstākļi vraku saglabāšanai – tās dibens ir plakans, tajā nemīt tā dēvētie kuģu tārpi – gliemeži, kas gluži kā termiņi sagrauž koksni, un arī skābekļa līmenis ir pietiekami zems, lai vraki labi saglabātos.

„Mēs neuzskatām, ka šis noteikti ir kuģis, kas veda trīs mucas ar saliniekiem atņemto zeltu, sudrabu un citām vērtslietām,” komentēja atklājumu zemūdens daiveris – nirējs Rihards Lundgrēns. „Tomēr atrastais nogrimušais kuģis ir sensācija, un tas ir ļoti interesants.”■

KĻIMOVIČA JŪRNIIEKU MEZGLS

GEORGIJS KĻIMOVIČS jūrā iet jau vairāk nekā trīsdesmit gadu. Nesen bocmanis draugiem pavēstīja priecīgu ziņu – viņš kļuvis par izgudrotāju. Izgudrojis jaunu jūrnieku mezglu! To apliecina arī SIA „Aģentūra INTELS Latvija” izsniegtā reģistrācijas apliecība Nr. 220.

Lūk, ko pastāstīja Georgijs Kļimovičs.

– Mana interese par jūrnieku mezgliem jau sen izgājusi ārpus bocmaņa profesionālās darbības ietvariem. Es veidoju standus ar jūrnieku mezgliem, popularizēju tos, kur vien varu. Jebkuram cilvēkam, pat pašam to neapzinoties, pastāvīgi iznāk darīšana ar mezgliem, piemēram, kad jāsasien kurpju auklas, šalle vai kaklasaite. Es, piemēram, zinu četrus kaklasaites siešanas paņēmienus.

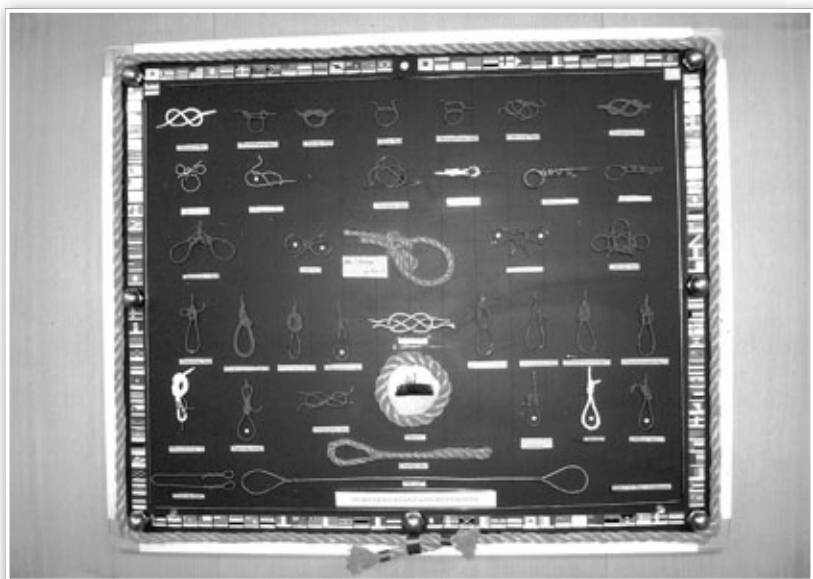
Mezglu cilvēki izgudroja agrāk nekā riteni. Mūsu senči savus akmens cirvjus pie roktura sēja ar dzīslām, un viņiem bija vajadzīgi stipri mezgli, kas neraisās

vaļā. Senie cilvēki ar mezgliem nostiprināja akmens bluķus. Buenosairesā ir milzīgs akmens – pieminekļis darbam: vesela cilts velk ar mezgliem nostiprinātu lauk-akmeni.

Jau senajos laikos mezgli bija ļoti dažādi. Pirmais zinātniski pierādītais mezgla lietošanas gadījums datēts ar septīto gadu tūkstoši pirms mūsu ēras.

No dažādiem avotiem mūsdienās pazīstami aptuveni 3800 mezglu. Darbojas pat Starptautiskā mezglu sējēju līga (IGKT) ar mītni Lielbritānijā. Tā radās 1979. gadā diskusijas gaitā sakarā ar pēdējā reģistrētā mezgla izgudrošanu. Tas ir doktora Hantera mednieku mezgls. Daži zinātnāji apgalvoja, ka





līdzīgs mezgls radīts jau 1953. gadā. Polemika saveda kopā cilvēkus, kas interesējās par mezgliem, un viņi nodibināja savu ģildi. Tagad tajā ir tūkstošiem entuziastu no Lielbritānijas, Zviedrijas, Somijas, Vācijas un citām valstīm.

Arī es ceru iestāties šajā organizācijā. Ar mezgliem nodarbojos jau sen un, protams, allaž esmu sapņojis kādreiz jaunā stendā ielikt pats savu mezglu. Siet jau var visādi, galvenais, lai mezgls būtu cilvēkiem vajadzīgs, ātri sasienams, drošs un ātri atraisāms. Es mērķtiecīgi gāju uz šo izgudrojumu. Vēl tikai gribu piebilst, ka mans jūrnieku mezgls ir Latvijas jūrniecības vēsturē pirmais oficiāli reģistrētais. Daudz mezglu izgudrots Holandē, Anglijā.

Mans mezgls noderēs ne tikai jūrniekiem, bet arī alpīnistiem, glābējiem, ugunsdzēsējiem, tas ir izmantojams ārkārtas situācijās.

Vēlos pateikties Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai par morālo un materiālo atbalstu mana izgudrojuma reģistrācijas dokumentu noformēšanā.■

Pierakstīja V. Novikovs

REKLĀMAS UN PUBLICITĀTES PASĀKUMI 2011. GADĀ

Saskaņā ar Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes atbalstīto reklāmas pasākumu plānu 2011. gadā Latvijas lielo ostu pārvaldes un tranzīta uzņēmumi ar Ostu attīstības fonda atbalstu ir piedalījušies septiņās starptautiskās transporta un loģistikas izstādēs.

Par dalību izstādēs kopējā Latvijas nacionālajā stendā lēmumus pieņem Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) Reklāmas komisija, ko vada Satiksmes ministrijas valsts sekretārs vietnieks Uldis Reimanis un kurā darbojas Rīgas un Ventspils brīvostu pārvalžu, Liepājas SEZ pārvaldes, VAS „Latvijas dzelzceļš” un SIA „LDz Cargo” pārstāvji. Dalība pasākumos notiek ar daļēju LOTLP finansiālu atbalstu, bet no 2011. gada dalībai starptautiskajās izstādēs tiek piesaistīti Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzekļi, kas nosedz līdz 50% no izmaksām.

„TRANSRUSSIA 2011”

No 26. līdz 29. aprīlim Maskavā notika lielākā Krievijas starptautisko kravas pārvadājumu, transporta un loģistikas izstāde un konference „TransRussia 2011”. Izstādē piedalījās Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Anrijs Matīss, valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis, Tranzīta politikas departamenta direktors un LOTLP sekretārs Andris Maldups.

Paralēli izstādei notika konference „Trans Russia”. Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Anrijs Matīss tajā stāstīja gan par ātrvilciena Rīga – Maskava izveides iecerēm, gan konteinervilcienu jomas attīstīšanu, uzsverot, ka Latvijai ir veiksmīga pieredze transporta plūsmu nodrošināšanā gan austrumu – rietumu, gan ziemeļu – dienvidu virzienā.



„TRANSBALTICA 2011”

9. un 10. jūnijā Rīgā notika 14. starptautiskā transporta un loģistikas nozares konference „Trans-Baltica 2011”, kurā piedalījās 155 dalībnieki. Konferenci atklāja satiksmes ministrs U. Augulis. Rīgas Menedžeru skolai sadarbojoties ar Rīgas brīvostas pārvaldi, 10. jūnijā konferences ietvaros bija organizēta Rīgas brīvostas

apskate, braucot ar kuģīti „Jelgava”. Sadarbībā ar Latvijas TV par pasākumu tika stāstīts raidījumu ciklā „Latvji, brauciet jūrīnā!”.

„TRANSPORTLOGISTIC”

No 10. līdz 13. maijam Minhenē notika pasaulē lielākā starptautiskā transporta un loģistikas nozares izstāde „TransportLogistic”, kurā piedalījās 13 lielākie Latvijas ostu un transporta uzņēmumi.



„LDz Cargo” pārstāvji Latvijas stendā izstādē „TransportLogistic”.

„TRANSCASPIAN 2011”

No 16. līdz 18. jūnijam Baku notika izstāde „TransCaspian 2011”, kurā piedalījās Rīgas brīvostas pārvalde, Liepājas SEZ pārvalde, VAS „Latvijas dzelzceļš”, SIA „LDz Cargo” un citi uzņēmumi. Izstāde tika novērtēta atzinīgi.



Latvijas stendu apmeklē Azerbaidžānas transporta ministrs Zija Mamadovs.

„TRANSPORTS UN LOĢISTIKA”

No 5. līdz 7. oktobrim Minskā notika Baltkrievijas piektais starptautiskais transporta un loģistikas forums un tā ietvaros nozares izstāde „Transports un loģistika”, kurā piedalījās pārstāvji no desmit valstīm. Paralēli izstādei tika rīkots Baltkrievijas transporta kongress, kurā apsprieda Baltkrievijas transporta un loģistikas sistēmas attīstību un perspektīvas. Konferencē ar referātu par Latvijas transporta sistēmas iespējām uzstājās SM valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis.



Latvijas ekspozīcija izstādē „Transports un loģistika” Minskā.

„TRANSIT-TRANSKAZAKHSTAN 2011”

No 10. līdz 12. novembrim Astanā notika izstāde „Transit-TransKazakhstan 2011”, 8. starptautiskā konference „TransEurasia 2011”, 1. starptautiskais



No kreisās: Rīgas brīvostas pārvaldes mārketinga direktors Edgars Sūna, Latvijas Republikas ārkārtējais un pilnvarotais vēstnieks Kazahstānas Republikā Juris Maklakovs, satiksmes ministrs Aivis Ronis un Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis pie Latvijas nacionālās ekspozīcijas izstādē „Transit-TransKazakhstan 2011”.



Latvijas stends izstādē „Logitrans 2011”.

transporta un loģistikas forums „Zīda ceļš 2011” un „Baltic Sea Gateway”. Pasākumus apmeklēja un izstādē strādāja Latvijas delegācija satiksmes ministra Aivja Roņa vadībā. Kopumā pasākumā piedalījās ap 70 Latvijas pārstāvju no vairāk nekā 30 uzņēmumiem. Konferencē „TransEurasia 2011” uzstājās ministrs A. Ronis.

„LOGITRANS 2011”

No 8. līdz 10. decembrim Stambulā notika transporta un loģistikas izstāde „Logitrans 2011”, kurā piedalījās Ventspils un Rīgas brīvostu un Liepājas SEZ pārvaldes un uzņēmumi, VAS „Latvijas dzelzceļš” un SIA „LDz Cargo”, kā arī „Ave Trans” grupas, TVA grupas, SIA „Inflot” un SIA „Ultima” pārstāvji un kurā galvenais uzsvars tika likts uz konteineru vilciena „Zubr” popularizēšanu. Latvijas delegāciju vadīja Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis, izstādi apmeklēja arī Latvijas Republikas vēstnieks Turcijā Aivars Vovers. Izstādes ietvaros LOT-LP sekretārs un Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors A. Maldups kopā ar Latvijas Republikas vēstnieku A. Voveru, SIA „LDz Cargo” valdes locekli M. Kancānu un ostu pārstāvjiem tikās ar Turcijas lielākās biznesa asociācijas MUSIAD vadību un pārrunāja tālākās sadarbības iespējas.

Līdzšinējais modelis, kad Latvijas ostu un tranzīta uzņēmumu publicitāti koordinē un dalību izstādēs organizē Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes izveidotā Reklāmas komisija Satiksmes ministrijas ietvaros, ir optimālākais risinājums, lai veicinātu Latvijas kā tranzīta valsts atpazīstamību ārvalstīs un piesaistītu jaunus sadarbības partnerus mūsu valsts tranzīta koridoram. ■

MAGNĒTISKĀ REZONANSE LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS CENTRĀ

Veselības aprūpes attīstība nav iespējama bez investīcijām jaunākajās medicīnas tehnoloģijās, tāpēc, lai sniegtu saviem klientiem arvien kvalitatīvākus medicīniskos pakalpojumus, Latvijas Jūras medicīnas centrs iepērk arvien jaunākas paaudzes medicīnas aparāturu.

Latvijas Jūras medicīnas centra (LJMC) Ziemeļu diagnostikas centrā izveidots moderns magnētiskās rezonanses diagnostikas kabinets, kur 2011. gada jūlijā tika uzstādīts firmas „General Electric” jauns stipra lauka magnētiskās rezonanses aprāts „Optima Brivo MR 355”.

PRIEKŠROCĪBAS

Jaunās paaudzes magnētiskās rezonanses iekārtas optiskās radio frekvences (RF) pastiprinātāja tehnoloģija saīsina pacienta izmeklēšanas laiku no divām trim minūtēm līdz vienai minūtei, kas ļauj palielināt izmeklējamu pacientu skaitu. Ar šo unikālo tehnoloģiju magnētiskā lauka stiprums 1,5 T ir ekvivalents 2 T, kas ļauj veikt pacientu izmeklēšanu 3D režīmā; līdz šim 3D attēlus varēja iegūt tikai pēc izmeklējuma.

„Optima Brivo MR 355” šobrīd ir modernākais magnētiskās rezonanses aparāts Baltijas valstīs, kam ir:

- attēla augsta kvalitāte,
- vienkāršs pielietojams,
- saīsināts attēlu analīzes laiks,
- mazākas ekspluatācijas izmaksas.

Salīdzinot ar iepriekšējās paaudzes aparātiem, jaunajam ir par 34% mazāks elektrības patēriņš.

IZMANTOŠANAS IESPĒJAS

- Unikālā aparātūra ļauj izmeklēt pacienta mugurkaulu visā tā garumā, ātrā optiskā RF pastiprinātāja darbība ļauj iegūt ideālu kontrastu balsta un kustību orgānu izmeklējumiem ar augstu attēlu izšķiršanas spēju.
- Optiskā RF pastiprinātāja darbība ļauj veikt pacientu asinsvadu izmeklēšanu īsākā laikā, neizmantojot kontrastvielas, kas samazina iespējamo komplikāciju risku.
- Aknu, nieru un citu orgānu izmeklēšana notiek ļoti īsa laikā, iegūstot augstas kvalitātes attēlu.
- Ar magnētiskās rezonanses aparātu iespējams veikt plašu centrālās nervu sistēmas slimību diagnostiku, asinsvadu, kaulu un locītavu sistēmas, vēdera dobuma un citu orgānu izmeklējumus. Magnētiskās rezonanses izmeklēšana ir viena no mūsdienīgākajām un precīzākajām diagnostikas metodēm. Lai veiktu magnētiskās rezonanses izmeklēšanu Latvijas Jūras medicīnas centrā, pacientiem ir vajadzīgs speciālistu nosūtījums, to var veikt arī par maksu vai izmantojot apdrošināšanas polises.

AS „LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS CENTRS”

Patversmes iela 23, Rīga, LV-1005, Latvija

Tālr.: (+371) 67501255 • Fax.: (+371) 67501240 • www.ljmc.lv

LJG 2011

VECĀ VADUGUNS MUZEJĀ

Reizē ar 2011. gada Ziemassvētku egli Salacgrīvā iededza arī veco vaduguni. Kad tika pārbūvēta Salacgrīvas osta, veco vaduguni nomainīja jauna, bet veco kā svarīgu ostas vēstures liecību salacgrīvieši Valdis Ozoliņš un Ivo Īstenais nogādāja muzejā.

Nomainot 1000 vatu spuldzi pret cilvēka redzei draudzīgāku un muzeja budžetam piemērotāku, notīrot metāla korpusu un stikla lēcu un, visbeidzot, pieslēdzot elektrību, muzejs ieguva ne tikai vērtīgu priekšmetu krājumam, bet arī lielisku papildinājumu interjeram.

Kādreizējais flotes kapteinis Agris Skujiņš un pensionētais kuģu remonta ceha vadītājs Gunārs Nartišs atgādināja, ka ostā jābūt divām vadugunīm: viena zemāk, otra tālāk no krasta un augstāk. Kad abas ugunis deg un atrodas uz vienas līnijas, tad kuģis ir uz pareizā ceļa un var ienākt ostā.■

VENTSPILĪ MĪL „HERCOGU JĒKABU”

2011. gadā Ventspils ostas kuģis „Hercogs Jēkabs” sāka savu sešpadsmito sezonu. Bija nepieciešams pavisam neilgs laiks, lai mazais kuģītis kļūtu par vienu no atpazīstamākajiem Ventspils simboliem. To par neatņemamu pilsētas iepazīšanas rituālu uzskata gandrīz katrs tūrists, bet daudziem ventspilniekiem „Hercogs Jēkabs” kļuvis par vietu, kur atzīmēt kādu privātu vai darba notikumu.■

ADMINISTRĀCIJA TALKO UN SPORTO

Katru pavasari Jūras administrācijas kolektīvs ar lielu entuziasmu pulcējas uz lielo talku, lai no ziemas gružiem un netīrumiem atbrīvotu un sakoptu administrācijas teritoriju.

Talkas pēdējo gadu laikā kļuvušas par jauku tradīciju un parasti tiek rīkotas ne tikai pavasarī, bet arī rudenī, un visbiežāk strādāt gribētāju ir pat vairāk nekā veicamo darbu un darba rīku. Taupības režīmā dzīvojot, kolektīvam

vairs nav iespēju pulcēties uz svētku kopīgu svinēšanu vai vērienīgiem iestādes sporta pasākumiem, un talkas ir iespēja neformālā gaisotē izjust kolektīva garu.

2011. gadā pirmo reizi administrācijas komanda startēja arī „Nordea Rīga” maratonā.■



KAUSS PALIKA RĪGĀ

2011. gada 28. un 29. oktobri Rīgas Olimpiskajā sporta centrā norisinājās 9. Baltijas valstu ostu basketbola turnīrs, kurā piedalījās sešas komandas no Latvijas, Igaunijas, Lietuvas un Krievijas. Pirms deviņiem gadiem šī tradīcija tika iedibināta Igaunijas galvaspilsētā Tallinā. Turnīra mērķis bija



veicināt draudzību un sadarbību starp Baltijas jūras ostām, kā arī noskaidrot stiprākās basketbola komandas. Līdz šim basketbola laukumos pārliecinoši dominēja Klaipēdas ostas komanda, un vairākas reizes kauss aizceļoja uz Lietuvu. Uzvaru tikusi arī Ventspils komandai. Šoreiz finālspele starp Rīgas un Ventspils ostām izvērtās ļoti spraiga, taču ceļojošais kauss palika Rīgā. Rīgas brīvostas pārvalde pirmo reizi svinēja uzvaru Baltijas valstu ostu basketbola turnīrā. ■

LIEPĀJĀ TAPUSI PIRMĀ PRIEKŠPIEDZIŅAS SACĪKŠU LAIVA

„Laurita 4” ir priekšpiedziņas sacīkšu laiva, kuras konstruktors ir Uldis Atmats.

U. Atmats: „Četri tāpēc, ka laivai ir četri atbalsta punkti. Pilnā gaitā – lidojuma fāzē – laiva balstās tikai uz viena. Ideju par priekšpiedziņas sacīkšu laivu auklēju divdesmit gadus. Štukoju, vai var radīt tādu sacīkšu laivu, kas, braucot lielā ātrumā, neuz-



lidotu gaisā. „Laurita” ir projektēta, lai sasniegtu 160 līdz 180 kilometru lielu ātrumu stundā. Pie pilnas jaudas, kas ir ap 160 zirgspēku, aizmugurējā daļa 40 mm lido virs ūdens. Tomēr ātrums nav vienīgā šīs laivas priekšrocība. Pat ja tā nebūs ātrāka par pašreizējām laivām, daudz svarīgāka ir drošība. Šajā laivā pilots atrodas visdrošākajā vietā – aizmugurē. Ja notiek sadursme, cilvēka dzīvība nav apdraudēta. Pagaidām šķiet, ka laiva vairāk domāta sirdspriekam un ir apliecinājums mūsu varēšanai. Ja mums būtu nauda, es ietu tālāk. Mēs diezgan mērķtiecīgi meklējam sponsorus, kas vēlētos logo uz pirmās priekšpiedziņas sacīkšu laivas, bet neatradām un saskārāmies ar neticību... Laikam jau neviens īsti netic, ka kaut kas tāds var tapt Latvijā.” ■

STALDZENE CĪNĀS AR JŪRU

Staldzenei pamatīgas raizes sagādā vētras jūrā, kas izskalo krastu, kurš tiek uzskatīts par pašu augstāko Latvijas stāvkrastu. Krasta augstums ir 19 metri, un tas ir iekļauts Eiropas nozīmes aizsargājamo teritoriju tīklā „Natura 2000”. Pēc ģeoloģijas doktora Jāņa Lapinska teiktā, jūras piekrastes lielākā problēma ir erozija un krastu atkāpšanās. Saskaņā ar ES pieņemtajiem standartiem un



aprēķinu metodiku Staldzenes piekraste ik gadu zaudē vairāk nekā divus metrus no sauszemes. Profesors Guntis Eberhards prognozē, ka turpmāko 50 gadu laikā Staldzenes jūrmalā izskalošanai būs pakļauta 30 līdz 100 metru plata krasta josla.

Lielus zaudējumus Staldzenes piekrastei nodarīja 2001. gada postošā vētra, taču tieši tai mēs varam pateikties par apbrīnojamu atradumu, kas pazīstams kā Staldzenes depozīts. Stāvkrastā atklājās bronzas laikmeta rotaslietas – aptuveni 5,5 kg. Apslēptie dārgumi izrādījās ierakti pirms 2,5 tūkstošiem gadu. Arheoloģiskais atradums apstiprināja Staldzene piekrastes joslas unikalitāti.■

KUĢU VESELS!

Hamburgas reģiona pilsētiņā Bukstehūdē (*Buxtehude*) izveidota jauna atrakcija tūristiem un citiem ziņkārīgajiem – uz kuģa vadības simulatora jebkurš var izmēģināt iespēju vadīt lielu jūras konteinerkuģi.

Roterdamas ostā majestātiski ieslīd konteinerkuģis, līdz augšai pielādēts ar 8100 jūras konteineriem ar vērtīgu kravu no Tālajiem Austrumiem, bet pie kuģa stūres atrodas pilnīgi nepieredzējis kapteinis, proti, jūs pats! Iespaidis ir pārsteidzoši reāls, un tomēr – tā ir tikai spēle, un šī spēle notiek uz viena no pasaulē modernākajiem kuģu vadības simulatoriem pie Bukstehūdes viesnīcas „Hotel Navigare”. Bijušā brūža teritorijā esošo simulatoru var izmantot arī *sauszemes žurkas*, stāsta rēderejas „NSB-Reederei” pārstāvji, kam pieder viesnīca. Parasti to izmanto īsti topošie tāljūras kapteiņi, bet brīvajā laikā to var noīrēt jebkurš, kas kādreiz sapņojis par jūras braucieniem apkārt pasaulei. Darbība simulatorā notiek īsta jūrnieka vadībā, tūristi var kļūt par kapteiņiem, stāties pie kuģa stūres, kontrolēt radarus un vienlaikus aiz loga vērot garāmslidošo izvēlētās ostas ainavu. „Brauciens” noslēdzas ar pietauvošanās manevru ostā, kas prasa pilnu koncentrēšanos. Ja simulatorā darbojaties divatā, divu stundu brauciens maksās 959 eiro vienai personai, ieskaitot nakšņošanu viesnīcā un trīs ēdienu vakariņas restorānā. Sešu cilvēku grupai cena par iespēju izmēģināt roku kuģu vadības simulatorā būs 559 eiro vienai personai.■

JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2011!

Astoņdesmit pieci

Vladislavs Buklovskis

Astoņdesmit

Jānis Buklovskis

Jānis Grāvītis

Valērijs Latīševs

Eduards Ņikitins

Romāns Rudzītis

Jēkabs Lībmanis

Septiņdesmit pieci

Arvīds Buks

Vitolds Daubergs

Pēteris Drebeiniks

Vladimirs Einiņš

Artūrs Lapiņš

Gunārs Ozoliņš

Ivars Ross

Gunārs Šteinerts

Ernests Zvirbulis

Septiņdesmit

Tālivaldis Bernhards

Aivars Dančauskis

Grigorijs Gladkovs

Raisa Jurovska

Māris Kempe

Māris Ošs

Viktors Para

Antons Vjaters

Eduards Šņukuts

Elmārs Drātnieks

Sešdesmit pieci

Ilze Bernsone

Ēvalds Grāmatnieks

Andris Bernāns

Kārlis Kleins

Jānis Šjars

Sešdesmit

Austris Adumāns

Juris Bičkovskis

Dainis Caune

Svjatoslavs Makārovs

Aigars Miklāvs

Elmārs Picalcelms

Piecdesmit pieci

Jānis Birks

Anita Freiberga

Uģis Kalmanis

Igors Pavlovs

Modris Sudrabs

Andris Umbedahts

Aldis Zieds

Piecdesmit

Jānis Megnis

Aleksandrs
Nedežņikovs

Svetlana Raksa

Georgs Kuklis-
Rošmanis

Četrdesmit pieci

Haralds Sulainis

Ainārs Vimba

Artis Līdaks

Četrdesmit

Vilnis Daņilovskis

Kaspars Verners

Kaspars Veidemanis

Trīsdesmit pieci

Jānis Krastiņš

Gints Ozoliņš

Artis Ozols

2011. GADA NOTIKUMI ĪSUMĀ

■ 2011. gada konsolidētā kopbudžeta deficīts, salīdzinot ar 2010. gadu, samazinājās par 357,8 miljoniem latu un bija 444,9 miljoni latu. Budžeta deficīts ir 4% no iekšzemes kopprodukta.

■ Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroja priekšnieka vietniece Juta Striķe uzskata, ka liela apmēra kontrabanda nevar tikt īstenota bez amatpersonu akcepta un atbalsta.

■ 28. maija vakarā Valsts prezidents Valdis Zatlers Latvijas televīzijā paziņoja, ka izdod rīkojumu Nr. 2 un rosina Saeimas atlaišanu. 23. jūlija referendumā Saeimas atlaišanu atbalstīja 650 518 pilsoņi, līdz ar to 10. Saeima tika atlaista.

■ 2. jūnijā notika Valsts prezidenta vēlēšanas, un vēlēšanu otrajā kārtā ar 53 deputātu balsīm par jauno LR Valsts prezidentu ievēlēja Andri Bērziņu, kurš Saeimā bija ievēlēts no Zaļo un Zemnieku savienības un 10. Saeimā vadīja Tautsaimniecības komisiju.

■ Apvienojoties partijām „Jaunais laiks”, „Pilsoniskā savienība” un „Sabiedrība citai politikai”, tiek nodibināta partija „Vienotība”.

■ Pirms 11. Saeimas vēlēšanām nodibina Zatlera reformu partiju.

■ Notiek 11. Saeimas vēlēšanas, tiek ievēlētas piecas partijas – „Saskaņas centrs”, „Zatlera reformu partija”, „Vienotība”, Nacionālā apvienība „Visu Latvijai – Tēvzemei un brīvībai/LNNK” un „Zaļo un Zemnieku savienība”. Valdību uzdod veidot Valdim Dombrovskim.

■ Rudenī Latvijas finanšu sistēma piedzīvo jaunu satricinājumu – „Latvijas Krājbankas” krahu.

■ Valdība pieņem lēmumu glābt nacionālo lidsabiedrību „airBaltic”.

■ Notiek vērienīgi nemieri Tunisijā, Ēģiptē, Lībijā un arī citur Tuvajos Austrumos.

■ 11. martā deviņas balles stipra zemestrīce satricina Japānas ziemeļu daļu, seko cunami, kas izdzēš aptuveni 22 tūkstošu cilvēku dzīvību un izraisa katastrofu Fukušimas atomreaktorā.

■ 29. aprīlī notiek Lielbritānijas troņmantnieka Velsas prinča Viljama un Keitas Midltones karaliskās kāzas.

■ 31. oktobrī pasaulē piedzimst septiņmiljardais bērns. Tiek pieņemts, ka tas noticis Indijā.

PALDIES PAR SADARBĪBU UN ATBALSTU!

Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas padomei
Rīgas brīvdostas pārvaldei
Ventspils brīvdostas 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”
AS „Liepājas osta LM”
„Baltic Container Terminal”
SIA „BGS”
SIA „B.L.B. Baltijas termināls”
„Ekohidrotehnika un Ko”
SIA „Eko osta”
AS „BMGS”
SIA „Jūras projekts”
LSEZ „DG Termināls”
„Rīgas pasažieru termināls”

Paldies visiem, kas palīdzēja „Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2011” sagatavošanā, neliedzot padomu, informāciju, fotomateriālus, kā arī finansiāli atbalstīja tās izdošanu.

SATURA RĀDĪTĀJS

PRIEKŠVārds

- 4 KUĢI, PIEDERĪBA, CILVĒKI
- 29 KUĢI UN LAIKS

JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

- 38 PASTĀVĒS, KAS PĀRMAINĪSIES
- 46 „ENKURS” JAU KĻUVIS PAR TRADĪCIJU
- 49 AINAŽU OSTAS VIĻŅLAUŽA BĀKAS OTRĀ ELPA
- 54 TĀLBRAUCĒJA KAPTEIŅA ZĪMOLS
- 58 MIRKLIS, KAD REDZAMS HORIZONTS
- 68 PALDIES, DAKTERĪT!
- 71 AR LATVIJAS KAROGU SIRDĪ
- 86 SŪRĀ DARBĀ PAVADĪTS MŪŽS
- 94 BRĀĻI IERINDĀ

POLITIKA

- 100 ES STRATĒGIJA BALTIJAS JŪRAS REĢIONAM
- 103 ES ZIŅAS
- 109 UGUNSGRĒKS KOLKAS BĀKĀ
- 110 ZVEJAS KUĢIS „KATE” UZ SĒKĻA
- 111 SATIKSMES MINISTRIJAS ZIŅAS
- 123 NETAISNĪBA – PIRMIE KRĪT TIE LABĀKIE

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

- 126 LATVIJA UZRĀDA LABUS REZULTĀTUS
- 133 LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS ZIŅAS
- 140 SIMPOZIJS PAR DROŠU KUĢOŠANU BALTIJAS JŪRĀ
- 142 PĀRKĀPUMI MAKSĀ PĀRLIEKU DĀRGI
- 147 PAR KRAVU PĀRVADĀŠANU, NEAPDRAUDOT DZĪVĪBU UN KUĢU DROŠĪBU
- 150 KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA AICINĀJUMS IR DZĪVS
- 154 BŪT ĪSTĀ LAIKĀ ĪSTĀ VIETĀ
- 160 PAR AKTUALITĀTĒM VIDES AIZSARDZĪBAS JOMĀ

JŪRNICĪBA

- 166 JUBILĀRE – MANGAĻU JŪRSKOLA
- 179 JŪRNIKU DZĪVES MOZĀĪKA
- 186 LJA ABSOLVENTI UN TO KVANTITATĪVIE RĀDĪTĀJI
- 191 AKADĒMIJA ARVIEN UZLABO MĀCĪBU KVALITĀTI

193	IZGLĪTĪBAS MINISTRS IEPAZĪST JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBU
197	TIEK MODERNIZĒTA LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽA
201	AR DOMĀM PAR LATVIJU
208	SIEVIETE JŪRĀ
210	SIEVIŠĶĪGAIS KOMANDTILTIŅŠ
224	JŪRNIEMI MĒDZ BŪT DAŽĀDI
230	IESKATS JŪRAS NEGADĪJUMU IZMEKLĒŠANAS VĒSTURĒ
232	CILVĒKI RAKSTA VĒSTURI
241	TĀ IR NOTICIS
243	TRAGĒDIJA UZ DAUGAVAS
247	PASAULES TIRDZNIECĪBAS FLOTES ATTĪSTĪBAS TENDENCES
249	„LATVIJAS KUĢNIECĪBAS” DARBĪBA 2011. GADĀ
257	VESELĪBA LIELĀ MĒRĀ ATKARĪGA NO MUMS PAŠIEM
260	STREIKS – JŪRNIEMIKA LIKUMĪGAS TIESĪBAS
266	ARĀBIJAS JŪRA: ŠĀVIŅI DRAGĀ BORTUS
272	PIRĀTI KĻŪST ARVIEN VARDARBĪGĀKI
273	LATVIJA DODAS UZ „ATALANTA”
276	SVARĪGI BŪT CILVĒKIEM UN PĒC TAM – LATVIEŠIEM
284	NATO PRET PIRĀTIEM
286	AUGLĪGA SADARBĪBA STARP EIROPAS UN ĶĪNAS JŪRAS SPĒKIEM

EKOLOĢIJA

288	JOPROJĀM ATPALIEKAM
292	JŪRU NEVAR IEGROŽOT
298	JŪRA SAMAZINA LATVIJU

JŪRAS SPĒKI

306	NAKTS REIDĀ AR PATRUĻKUĢI KA-09 „KLINTS”
311	KRASTA APSARDZES DIENESTS 2011. GADĀ

OSTAS

326	VAI KĻŪSIM PAR LOĢISTIKAS CENTRU?
329	KAS OGLĒM CEĻĀ?
331	KAS JĀDARA TRANZĪTA SEKMĒŠANAI?
336	STATISTIKA
342	VAI IZVĒĒSIMIES EIROPAS CEĻU?
343	CENTRALIZĒTA OSTAS PĀRVALDĪŠANA NAV VAJADZĪGA
346	NAUDAS UN POLITIKAS JAUTĀJUMS
354	LEDUS NAV OSTINIEKU DRAUGS
360	RĪGAS BRĪVOSTAS ZIŅAS
371	STRĪDS PAR UZVARU

- 372 VELKOŅU FLOTE MAZA, BET JAUDĪGA
- 376 STIVIDORKOMPĀNIJAI „STREK” – 20!
- 379 „RĪGAS PASAŽIERU TERMINĀLS” APKALPO ARVIEN VAIRĀK PASAŽIERU
- 382 „BMGS” PIEDĀVĀ LABĀKO PROJEKTU
- 385 „JŪRAS GRĀMATA”
- 386 “B.L.B. BALTIJAS TERMINĀLS” ATTĪSTA DARBĪBU
- 388 „EKO OSTA” IEGULDA INOVĀCIJĀS
- 391 NENODARĪT KAITĒJUMU VIDEI UN CILVĒKIEM
- 394 KONKURENCE LIEK NEZAUDĒT MODRĪBU
- 397 NE TIKAI MELNAIS ZELTS CEĻ OSTU
- 398 VENTSPILS BRĪVOSTAS ZIŅAS
- 410 KAD PAR IZVĒLI NAV ŠAUBU
- 412 LOCIM NAV LIELU VAI MAZU KUĢU
- 413 PELDOŠAIS CELTNIS UN TĀ KAPTEINIS
- 416 DIVDESMIT GADOS KĻUVUSI STARPTAUTISKI KONKURĒTSPĒJĪGA
- 418 LIEPĀJAS OSTAS ZIŅAS
- 423 „DG TERMINĀLS”
- 424 LATVIJAS MAZO OSTU IZAUGSME
- 430 MĒRSRAGA OSTA PLĀNO JAUNUS ATTĪSTĪBAS VIRZIENUS
- 432 PIEAUDZIS SKULTES OSTAS KRAVU APGROZĪJUMS
- 435 IVO ĪSTENĀIS: „CENTĪSIMIES OSTU PADARĪT VĒL LABĀKU!”

VĒSTURE

- 438 APLIECINĀJUMS LATVIEŠU JŪRNICĪBAS PAGĀTNEI
- 441 BURINIEKU GADSIMTA LIECINIEKI
- 443 JELGAVA, LATVIJAS JŪRAS OSTA
- 449 KĀ LATVIEŠI IEKAROJA JŪRAS PLAŠUMUS
- 452 IERAKSTI KUĢA ŽURNĀLĀ
- 454 JŪRNICI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI
- 462 PRO MEMORIA

NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

- 466 NEŽĒLĪGĀ STATISTIKA
- 474 „SPANIEL” ZIEMEĻJŪRAS STĀSTI
- 483 JŪRAS NOBURTAIS
- 485 CILVĒKS, KURŠ IZSTARO GAISMU
- 487 IZSTĀDES
- 489 IESPĒJAMS, ATRAISTS PASAULĒ SENĀKAIS NOGRIMUŠAIS KUĢIS
- 490 KĻIMOVIČA JŪRNICU MEZGLS
- 492 REKLĀMAS UN PUBLICITĀTES PASĀKUMI 2011. GADĀ
- 496 NOTIKUMI, JUBILĀRI