



LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATA 2012

LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

**LATVIJAS JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2012**

20. grāmata

RĪGA 2013

Redkolēģija

Antons Vjaters, Anita Freiberga, Ilze Bernsone

Redaktore

Anita Freiberga

Datorgrafika

Kaspars Vēveris

Pirmais vāks:

Jēkaba Libmaņa gleznas reprodukcija

Ilustrācijām izmantoti:

Ā. Freiberga, H. Apoga, S. Kočānes, A. Oša, V. Novikova, Ģ. Aniņas, O. Griķa, 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”, Iv.lv, informācija. Rakstus publicēšanai sagatavojusi Anita Freiberga.

© „Latvijas Jūrniecības gadagrāmata 2012” sagatavota SIA „Jūras informācija”

© Latvijas Jūrniecības savienība

Ievads

MĪLOT UN RESPEKTĒJOT

Jūru nevar pakļaut un nevar piemānīt. Tā ir varena un neparedzama. Lai arī šķiet, ka vari to uzrunāt familiāri, sakot „tu”, patiesībā jūra tevi vienmēr tur „jūs” attālumā.

Tiklīdz cilvēks iedomājas, ka ir gudrāks un varenāks, jūra viņu noliek uz ceļiem. Vai arī patur uz mūžu. Sāpīgi. Un nav svarīgi, vai jūru pievarēt vēlējušies zvejnieki, kuri savās laivās devušies selgā, vai tas bijis nenogremdējamais „Titāniks”, „Prestige”, „Costa Concordia” vai „Kaupo”. Jūras māte kļūst par pamāti, un tikai tāpēc, ka cilvēks nav ievērojis gadu simtiem zināmus noteikumus, nav mācījies no citu kļūdām un novērtējis savas iespējas. Nav bijis pietiekoši zinošs, tālredzīgs, nav spējis atzīt jūras pārākumu. Un palīdzēt nevar nedz paši modernākie kuģi, nedz augstākās tehnoloģijas.

Cilvēks vienmēr ir viens pret vienu, aci pret aci ar jūru. Ne vienmēr tā ir meitene zilos svārkos, reizēm tā ir saniknota fūrija, kas nepiedod kļūdas. Un kļūdas maksā ļoti dārgi.

Patiesībā jau runa nav tik daudz par jūru, cik par cilvēku. Un viņa niecību tās priekšā.

Ko novēlēt? Mīlēt jūru un respektēt to. Dzejnieka A. Krūkļa vārdiem runājot:

„Baltijas jūra, brīvai tev šalkt, kuģi vienmēr tā kā nemiera domas lai pāri tev skrien!”

Anita Freiberga,
„Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas” redaktore

GAIDĪTA. KATRU GADU NO JAUNA

Esam piedzīvojuši gandrīz vai neticamo – iznācis „Latvijas jūrniecības gadagrāmats” divdesmitais izdevums, bet kopš pirmās grāmatas – „Latvijas jūrniecības gadagrāmata ‘89/’90” pagājuši jau 22 gadi.

Cipari nesaskan vien tāpēc, ka dažus gadus naudas trūkuma dēļ Latvijas Jūrniecības savienība bija spiesta izdot apvienotos numurus – tie bija 95./96. un 97./98. gads.

Domāju, kā iesākt atskatu uz izdotajām 20 grāmatām, kad 3. marta svētdienas rītā e-pastā saņēmu Uģa Kalmaņa vēstuli, kas man lika uz daudzām lietām palūkoties citām acīm. Lūk, ko raksta Uģis:

„Svētdienas nakts pārdomas Imanta Ziedoņa piemiņai.

Man ir bijis tas gods būt par pirmo Latvijas Kultūras fonda juristu no tā pirmsākumiem 1987. gada oktobrī līdz 1990. gada aprīlim un strādāt kopā ar LKF priekšsēdētāju Imantu Ziedoni. Tas bija visskaistākais laiks manā jurista karjerā, kas sakrita ar vēsturiskām pārmaiņām Latvijas vēsturē.

LKF darbības sākumā Ziedonis izvirzīja trīs galvenos fonda uzdevumus, un viens no tiem – Latvijas jūrniecības vēstures apzināšana un popularizēšana.

Latvijas kultūras fonda emblēma bija laiva un saule virs tās.

Pateicoties Ziedoņa atbalstam:

■ mēs pie LKF nodibinājām Latvijas Jūrniecības vēstures kopu, kas, pateicoties Arvim Popem, apzināja to Latvijas jūrniecības vēstures daļu, kas



1990. gads. Lūgšana pie jūras.

glabājās pie Latvijas jūrnikiem ārvalstīs;

■ 1988. gada vasarā es organizēju pirmo Latvijas jahtu „Spaniel” un „Bravo” braucienu uz Dāniju, VFR, VDR un Poliju kā Latvijas Kultūras fonda vizīti šajās valstīs ar fonda karoģu jahtu vantīs;

■ 1989. gada vasarā kopā ar LKF paspārnē esošo Rīgas Videocentru un tā direktoru Māri Gaili organizējām jahtas „Bravo” braucienu uz Skotiju un uzņēmām Zigurda Vidiņa filmu „Tvaikoņa „Helēna Faulbaums” bojāeja”;

■ 1989. gadā, atgriežoties no Skotijas brauciena, pēc vienošanās ar „Daugavas” apgāda Stokholmā izdevēju G. Šleieru jahta „Bavo” atveda uz Rīgu daudzas kastes ar „Daugavas” izdotajiem „Latvijas vēstures” un „Kārļa Ulmaņa dzīve” sējumiem. Šīs grāmatas svinīgā ceremonijā tika nodotas LKF un Latvijas Nacionālajai bibliotēkai ar motīvu – 1944. gadā laivās no Latvijas aizbrauca Latvijas zinātnieki, pēc 45 gadiem viņu darbi laivā atgriežas Latvijā;

■ 1990. gada aprīlī LKF Jūrnieceības vēstures grupa no Temirtavas Kazahijā pārveda mājās admirāļa Teodora Spādes pišļus, kas svinīgi tika pārāpbedīti Meža kapos. Z.Vidiņa filma „Pārnāca latvietis”.

Iespējams, ka daudzi šos faktus nezina vai ir piemirsuši.

Iespējams, bez Imanta Ziedoņa atbalsta mēs to tāpat būtu izdarījuši. Varbūt kaut kad vēlāk.”

Cik viss savā starpā ir saistīts: sapņi, idejas, domas un darbi. Viena



Galda labajā pusē: Eriks Streičs,
Arvis Pope, Normunds Smalinskis.
Kreisajā pusē – Maija Migla.



1990. gads. Engures jūrskolnieki.



Uģis Kalmanis.



Deviņdesmitajos bija jūrniecības tematikai veltīts Latvijas televīzijas raidījums „Ahoi!”. Diemžēl naudas trūkuma dēļ to nācās slēgt, un tas jāpieskaita zaudējumiem. „Ahoi!” radošā grupa: (no labās) Arvis Pope (viņš arī „Latvijas jūrniecības gadagrāmatas” tēvs), Maija Migla un Normunds Smajlinskis.



1996. gada 15. oktobrī aizsaulē aizgāja pirmais un vienīgais jūras lietu ministrs Andrejs Dandzbergs. Viņa pelni no ledlauža „Varma” tika atdoti Baltijas jūrai. Latvijas jūrniecības sabiedrība zaudēja zinošu jūrniecības speciālistu un lielisku cilvēku.

cilvēka idejas realizējas citu īstenotajos projektos. Imanta Ziedoņa domas ir rosinājušas darbiem, un tagad arī viņa aiziešana liek revidēt katram savu vērtību mēru. Tieši vai netieši, bet pateicoties tieši Latvijas Kultūras fondam un Imantam Ziedonim, dzima doma par vajadzību saglabāt un popularizēt Latvijas jūrniecības vēsturi, un viens no drošiem veidiem ir saglabāt liecības drukātā veidā. Tā arī radās ideja par „Latvijas jūrniecības gadagrāmatas” izdošanu. Pateicoties tiem, kuri lielās Atmodas laikā izcēla jūrniecību saulītē, radās līdz tam nebijušas lietas – tika dibināta Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Jūras akadēmija, izdota „Latvijas jūrniecības gadagrāmata”.

Lasot pirmās grāmatas ievadrakstu, nodomāju, cik gan labi, ka grāmatas izdevēji nav turējušies pie sākotnējās domas atjaunot K. Valdemāra jūrskolas izdevumu „Kuģniecības gada grāmata”, kas tika izdota no 1926. gada līdz 1932. gadam. Tie bija pieci izdevumi, kas, līdzīgi mūsu gadagrāmatai, rakstīja par dažādām jūrniecības lietām, vislielāko vērību tomēr veltot sarakstiem, tabulām un likumiem, kas interesēja šauru lasītāju loku. Ko mēs tagad darītu



1988. gada vasarā Uģis Kalmanis organizēja pirmo Latvijas jahtu „Spaniel” un „Bravo” braucienus uz Dāniju, VFR, VDR un Poliju kā Latvijas Kultūras fonda vizīti šajās valstīs ar fonda karogu jahtu vantīs.
1992. gads. „Bravo” pirmā komanda finišējusi Ņujorkā.



LTV raidījums „Ahoi!” nenoturējās pretī ekonomiskajam spiedienam, bet Gints Šīmanis (otrais no kreisās) ir uzkrājis pieredzi un pārņēmis šā raidījuma labākās tradīcijas, televīzijā veidojot žurniecības raidījumu „Latvji, brauciet jūriņā!”.

ar grāmatas nosaukumu, ja pašiem savas kuģniecības nemaz nav! Paldies Dievam, ka žurniecība vēl ir dzīva!

1988. gads. Tie bija pavisam citi laiki, jaunākajai paaudzei varētu likties gandrīz vai aizvēsture. Sākās atdzimšana. Pirmās gadagrāmatas atbildīgais redaktors Arvis Pope rakstīja: „Nacionālā žurniecība un kuģniecība iznīcināta. Savu žurnieku latviešiem ļoti maz, un lielākā daļa no tiem pašiem zaudējusi savu nacionālo identitāti.”

Traki jau bija, bet viss nemaz nebija tik melni krāsojams. Atskatoties uz aizvadīto laiku, negribētos piekrist, ka mums ir maz žurnieku un tie augstu neturētu savu nacionālo godu. To ar pilnu pārliecību saku par sirmajiem žurniekiem, kuri piedzīvojuši visai sarežģītos padomju laikus, tomēr spējuši varas priekšā pārāk nelocīt savas muguras. To es varu teikt arī par jaunākās paaudzes žurniekiem un jūras virsniekiem, kuri, strādājot uz svešu valstu kuģiem, neaizmirst, ka pārstāv Latviju, tāpēc ir atbildīgi savas valsts priekšā. Daudzu gadu garumā esmu sarunājusies un uzklājusies dažādu paaudžu žurnieku dzīves stāstus, tāpēc varu būt pārliecināta, ka lielākā daļa mūsu žurnieku ir īsti goda vīri.

Pavisam cits jautājums ir, kā Latvija spēja novērtēt savas iespējas un izmantot tās.



Ainažu jūrskolas muzejs astoņdesmito gadu sākumā. Kopš tā laika iedibināta tradīcija reizi gadā Ainažos pulcēt vecos un jaunos jūrniekus un jūrniecības darbiniekus. Tas ir viens no lielākajiem ieguvumiem.



1994. gads iezīmējies ar vienu no lielākajiem ieguvumiem – no Liepājas ostas aizgāja Krievijas armija. Par ieguvumu gan nevar uzskatīt tās atstātos nogremdētos un pusnogremdētos kuģus un zemūdenes Karostas kanālā, kā arī piesārņojumu, ko tagad nākas likvidēt, tērējot milzu līdzekļus.



Latvijas Jūrniecības fonda pirmais priekšsēdētājs tālbraucējs kapteinis Aleksandrs Kārklīšs.



Tālbraucējs kapteinis Mikēls Elsbergs Latvijas Jūrniecības savienības vadību pārņēma 1993. gadā no tās pirmā vadītāja tālbraucēja kapteiņa Gunāra Šteinerta.

IEGUVUMI

Mūsu lielākais ieguvums neno-liedzami ir mūsu Latvija. Brīva un neatkarīga, ar savu karogu un himnu. Ar savu jūrniecību un ar saviem jūrnikiem. Tas, kā protam rīkoties ar savu brīvību un neatkarību, jau ir cits jautājums. Varbūt mēs vēl tikai mācāmies kļūt patiesi demokrātiski un brīvi. Jāatzīst, ka sevišķi labi nespējam noturēt melniņu, kad kopīgi jādzied kāda dziesma. Mēs vēl tikai mācāmies lielo Dziesmu svētku repertu-āru. Bet laiki mainās.

Divdesmitā gadsimta astoņdesmito gadu beigās tika izveidota Latvijas Jūrniecības savienība, un tā spējusi izdzīvot un vēl joprojām būt sabied-rībai vajadzīga. Protams, tagad sabiedriskajai or-ganizācijai vairs nav senās ietekmes. Savulaik ne-viens jūrniecībai svarīgs lēmums netika pieņemts bez garām un kaismīgām debatēm Jūrniecības savienības valdes sēdēs, kas parasti bija atklātas – tajās varēja piedalīties visi interesenti. Tagad val-des sēdes notiek virtuālā veidā, jo citi laiki – visi tik aizņemti, ka kopā sanākšana iespējama labi ja

Viens no lielākajiem ieguvumiem ir divu Latvijas jūrniecības vēstures enciklopēdiju izdošana. „Latvijas jūrniecības vēsture 1950 – 2000” atvēršanas svētki Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. No kreisās: LSEZ Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja un Liepājas ostas kapteinis Eduards Raits.



Enciklopēdijas „Latvijas jūrniecības vēsture 1950 – 2000” galvenā redaktore Ilze Bernsone (pa labi), ģenerālsponsors Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents Antons Ikaunieks un Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore Klāra Radziņa.



reizi gadā kopsapulcēs. Arī Jūras svētkus tagad katrs svin savās mājās, bet tolaik jūrniecības sabiedrība pie klātiem galdiem vienojās kopīgā dziesmā Salacgrīvā, Engurē, Rīgas kuģniecībā vai Rīgas pasažieru ostā. Laiki mainās.

Divdesmitā gadsimta astoņdesmito gadu beigās tika nodibināta Latvijas Jūras akadēmija. Esmu pārliecināta, ka tā ir viena no mūsu lielākajām nacionālajām vērtībām. Pirmajā gadagrāmatā var lasīt Ginta

Iveta Erdmane pirmajā gadagrāmatā vēl bija Iveta Brante. Lielā mērā pateicoties viņai, Ainaži nav tikai jūrskolas pieminekļi, bet dzīva saikne no pagātnes cauri šodienai uz nākotni.



Šīmaņa sagatavotu rakstu „Dzelzšņū ceļš. Tomēr... Uz zvaigznēm!”, kurā viņš raksta: „Par latviešu jūrskolas atdzimšanas lietām sākotnēji sprieda sirmie kādreiz slavenās Krišjāņa Valdemāra jūrskolas absolventi tikšanās reizēs Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Sāpe laužas ārā, un 1988. gada 14. oktobrī, kad Ainažos atklāja K. Valdemāra krūšutēlu, nolēma, ka no runām steigšus jāpāriet pie darbiem. Novembra sākumā izveidojās Latvijas Kultūras fonda Jūrnieceības vēstures kopa, kurai blakus pagājības izpētei bija otrs pamatuzdevums – jau 1989. gadā panākt latviešu puīšu apmācīšanu jūrnieceības arodos dzimtajā valodā. Sākumā neviens pat nespēja iedomāties, ka vēlme, kuru nevarēja īstenot 30 stagnācijas gados, tomēr piepildīsies.”

Gints atceras, kā toreiz tapis šis raksts. Viņš reizes piecas zvanījis Ģertrūdei Aniņai un lasījis priekšā savu apcerējumu, bet Ģertrūde katru reizi atradusi, ko varētu uzlabot un vēl papildināt. Tik daudz tolaik bija sakāmā, tik pilna bija sirds, tik svarīgs šķita katrs vārds un katra nianse. Visu, ko līdz tam bija pierasts lasīt starp rindām, nu varēja brīvi paust.

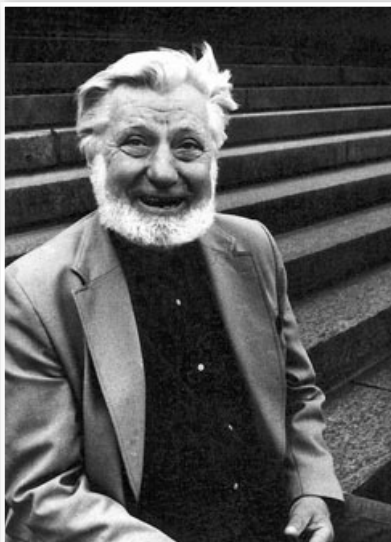
Akadēmiju, protams, nodibināja. Daudzus gadus rektors Jānis Bērziņš un prorektore Ģertrūde Aniņa uzturēja akadēmijas puīšos – topošajos jūras virsniekos – patriotisma garu. Ar valsts un akadēmijas karogu gāja pie Brīvības pieminekļa, uz K. Valdemāra atdusas vietu. Tad akadēmija vēl bija sava ceļa sākumā. Bet tagad, kad akadēmija jau iemantojusi starptautisku atpazīstamību un ieguvusi zināmu pieredzi, jūrnieceības sabiedrība no tās sagaida vairāk, nekā tā spēj piedāvāt. Jaunākās paaudzes jūrnieceības sabiedrība, protams, novērtē visu, ko vecākā paaudze darījusi, bet jāsaprot, ka izauguši jauni cilvēki, kuri vairs nespēj saprast to lielo sāpi, kas bija dzīva viņu vectēvu un pat tēvu sirdīs. Jauni cilvēki pavisam savādāk skatās uz lietām un problēmām. Kāds man uzdeva jautājumu: kā tu domā, cik ilgi studenti būs gatavi par savu naudu sēdēt uz koka ķebliem, ja par to pašu naudu citur viņi var izvēlēties ērtus krēslus? Šodien nevienu neinteresē sūkstīšanās par naudas trūkumu, kas nomoka valsts pārziņā esošās jūrnieceības mācību iestādes. Šodien tiešām ceļi ir vaļā, un cilvēks var doties mācīties gan uz Austrumiem, gan Rietumiem. Latvijas pienākums ir viņu noturēt šeit – Latvijā. Laiki mainās, bet neviena gadagrāmata nav iztikusi bez jūrnieceības izglītības tēmas atspoguļošanas. Par laimi, arī Latvijas Jūras akadēmija ir dzīva!

Ieguvumu sarakstā ir ierakstīta Latvijas Jūras administrācija, kuras sekmīgam darbam pateicoties sakārtota jūras lietu pārvalde mūsu valstī. Bet Jūras administrācijas darbs nevar beigties, jo tas ir process, kas prasa sistēmas uzlabošanu un pilnveidošanu. Viss ir dinamiskā attīstībā.

Par lielo ieguvumu varam uzskatīt K. Valdemāra dzīvo vārdu. Reizēm gan šķiet, ka piesaucam to vienmēr un visur, kad pietrūkst citu argumentu, lai pārliecinātu oponentu vai vienkārši kādu cilvēku par savas domas pareizību. „Latvi, brauciet jūriņā!” nereti līdzinās tādai kā parodijai par jūrnieceības tēmu. Bet svētas lietas jāprot ar cieņu glabāt, neskatoties uz to, ka laiki mainās.

29ans d'ans

29 June 1960



iznākšanu, bet viņa gars ir dzīvs arī divdesmitajā grāmatā.

TEODORS SPĀDE ATGRIEZĀS DZIMTENĒ

Par to A. Pope rakstīja 1991. gada gadagrāmatā: „Pavasara svētdienas rīts pār Rīgas Meža kapiem. Melnais zārks pārsegts ar mirdzoši baltu karogu, kuram pāri sarkanbaltsarkans krusts. Pavadītāju desmiti kārtojas simtos, simti – tūkstošos. Salūta nav, lai gan tam pienāktos būt, jo tauta un tās armijas nedaudzie vēl dzīvi palikušie vīri atdod godu savam Admirālim. Taču šautenes armijai ir atņemtas pirms 50 gadiem, tāpat kā flotei karakuģi. Ir 1990. gada 29. aprīlis, un dzimtajai zemei tiek atdotas Teodora Spādes mirstīgās atliekas, kuras divdesmit gadu slēpusi Kazahijas stepe.

„Admirālis Teodors Spāde nav izcīnījis slavenas jūras kaujas. Tomēr viņa mūžs mums nozīmīgs, jo tas ir liecība par mūsu tautas bijušajiem sasniegumiem un pēc tam nākušo neizmērojamo postu un pazemojumu. Un tieši tādēļ viņa piemineklī būs iecirsta mūsu Kara flotes devīze: „Mūs vieno Latvijas svētais vārds!”

ZAUDĒJUMI

1991. gada decembrī tika likvidēts Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments un Zivsaimniecības ministrija un to vietā izveidota Jūras lietu ministrija. Tās pirmais un vienīgais ministrs Andrejs Dandzbergs toreiz teica: „Tagad ikvienam, kam dārga Latvija, jāstrādā ar pilnu atdevi! Tikai kopīgiem spēkiem mēs spēsim mīkstināt krīzes triecienu.”

Bet jau 1993. gada augusta sākumā ministrija tika likvidēta. Nu varam to ierakstīt zaudējumos, jo nezinām, kā jūras lietas Latvijā būtu veidojušās, ja ministrija netiktu likvidēta. Vai tas būtu palīdzējis izvairīties no vēl kāda zaudējuma – „Latvijas kuģniecības” privatizācijas? Bet varbūt šie abi zaudējumi jāvērtē kā viens veselums?

Nemaz nevar nosaukt visus gadagrāmatas autorus, kurus pa šo laiku esam zaudējuši. Gadagrāmatas tēvi Egons Līvs un Arvis Pope. Pirmās gadagrāmatas autori Hugo Legzdiņš, Egons Stieģelis, Bruno Kondruss, Laimonis Millers un Arvīds Mitrēvics. Arī Velta Krūze un Valdis Alberts. Tie ir tikai daži vārdi, kuri ierakstīti gadagrāmatas vēsturē.

NEZŪDOŠAS VĒRTĪBAS

Gadagrāmatas vēsturi veido notikumi un cilvēki. Divdesmit izdevumu bilance ir visai plaša un daudzveidīga. Tur lasāmi vēstures materiāli, intervijas, atspoguļoti notikumi un viedokļi, pieminēti cilvēki un kuģi. Gadagrāmata ir priecājusies par divu Latvijas jūrnieceības enciklopēdiju izdošanu, piedalījusi citu grāmatu atvēršanas svētkos, atspoguļojusi Latvijas ostu izaugsmi, dzīvojuši līdzīglītības problēmām, rakstījusi par jūras spēku, zvejniecības, ekoloģijas, politikas un daudziem citiem jautājumiem. Izteikusi pateicību cienijamiem jūrniekiem un jūrnieceības darbiniekiem par ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā, sveikusi jubilārus un pieminējusi mūžībā aizgājušos. Tas viss veido divdesmit gadagrāmatu vēsturi.

No 170 lappušu izdevuma Latvijas jūrnieceības gadagrāmata ir kļuvusi par visai iespaidīgu un apjomīgu grāmatu.

Bet ir arī kaut kas tāds, kas palicis nemainīgs visus šos gadus. Ir saglabāta vēstures rubrika, kurā jau no pirmās grāmatas pieminēti jūrnieki un jūrnieceības darbinieki – simtgadnieki.

Un ir autori, kuri gadagrāmatai uzticīgi rakstījuši kopš pirmā izdevuma: Ilze Bernsone, Gints Šīmanis, Uģis Kalmanis un Iveta Erdmane (pirmajā grāmatā – Brante).

Viņi ir veidojuši gadagrāmatas vēsturi un paši iegājuši vēsturē.

„Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas” divdesmitais izdevums. To varam piešķaitīt lielajiem ieguvumiem.■

Anita Freiberga,

„Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas” redaktore

Jūrniecības savienība

NO LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAS VĒSTURES

Lai aktivizētu darbu un iesaistītu jaunus biedrus Latvijas Jūrniecības savienībā, 1989. gada 21. decembrī Rīgā tika sasaukta kopsapulce, kurā piedalījās Latvijas jūrnieki, zvejnieki un citi ar jūrniecību saistītu profesiju pārstāvji. Vienkopus sanāca 133 dalībnieki no Rīgas, Liepājas, Ventspils un citām piejūras vietām. Kopsapulce apstiprināja Latvijas Jūrniecības savienības statūtus un valdi. LJS valde darbojas pastāvīgi un uz tās sēdēm tiek aicināti visi LJS biedri, arī citi interesenti. Kopsapulcē tiek izskatīti jautājumi par Latvijas jūrniecības attīstības perspektīvām, jūras izglītības problēmām, jūras transporta attīstību.

LJS cieši sadarbojas ar Latvijas Republikas Augstākās Padomes Jūras lietu komiteju, ar Latvijas Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu, Latvijas Jūras akadēmiju un citām ar jūrniecības problēmām saistītām organizācijām.

LJS galvenais uzdevums un mērķis ir dot iespēju apgūt jūrniecības specialitātes latviešu valodā, atgūt Latvijas Republikas īpašumā visas tās ostas un kuģus, dot iespēju latviešiem strādāt uz saviem, kā arī ārzemju kuģiem.

„Latvijas jūrniecības gadagrāmata 1991”

VISI KOPĀ RAKSTĀM JŪRNICĪBAS VĒSTURI

Jūrniecības savienības uzdevums? Savas kompetences ietvaros piedalīties visu to jautājumu risināšanā, kas saistīti ar izmaiņām jūrniecības likumdošanā vai jaunu likumdošanas normu veidošanu. Lielākās izmaiņas? Jūrniecības nozarē ir izaugusi jauna kompetentu speciālistu paaudze, kas profesionāli strādā ar jūrniecību saistītās valsts institūcijās un privātās kompānijās. Lielākais gandarījums? Protam kopt tradīcijas un esam vajadzīgi jūrniecības sabiedrībai.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters: „Kad atskatāmies uz aizvadīto gadu, jāatzīst, ka pirmajā brīdī šķietami necili ir ikdienas darbi: neaizmirst sirmos jūrniekus un viņu vajadzības, sekot visu to problēmu daudzveidībai, kas skar jūrniecības nozari gan politiskā, gan tīri sadzīviskā līmenī. Tie visi ir jautājumi, kas prasa spēju iedziļināties un pārzināt nozari kopumā.

Lai labāk izprastu strauji mainīgās politiskās tendences, Eiropas Savienības direktīvu prasības, Latvijas jūrnieku darba tirgus apstākļus, jūrniecības izglītības problēmas, jūrnieku tiesību un pensiju jautājumus, ir jābūt ciešā kontaktā un sadarbībā ar Satiksmes ministriju, Latvijas ostu pārvaldēm, jūrnieku arodbiedrību, mācību iestādēm, kā arī jūrniecības nozares sabiedriskajām organizācijām.”

Latvijas Jūrniecības savienības 2012. gada kopsapulcē notika valdes priekšsēdētāja un valdes vēlēšanas. Par valdes priekšsēdētāju atkārtoti

uz diviem gadiem ievēlēja Antonu Vjateru, bet valdes sastāvā tika ievēlēti: Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, LSEZ Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja, Rīgas brīvostas kapteiņa vietnieks tālbraucējs kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods, Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks, Latvijas Jūras akadēmijas studente Lienīte Ērkšķe, Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra pārstāvis Roberts Gailītis, tālbraucējs kapteinis Ēvalds Grāmatnieks, tālbraucējs kapteinis Antons Ikaunieks, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs



LJS priekšsēdētājs Antons Vjaters
un LJA rektors Jānis Bērziņš.

Jānis Krastiņš, „Latvijas kuģniecības” Mācību centra direktors Juris Leimanis, Latvijas Jūras akadēmijas students Mareks Pentjušs, Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzējs tālbraucējs kapteinis Gunārs Šteinerts, Latvijas Jūras administrācijas direktora padomnieks Ansis Zeltiņš.

A. Vjaters: „Vēl joprojām var teikt, ka Jūrniecības savienības aktīvākā daļa ir gados vecāki jūrniecības darbinieki, un mēs ar viņiem lepojamies. Bet Jūrniecības savienības valdes vēlēšanas apliecināja, ka savienībā ienāk arī jaunie, notiek paaudžu maiņa. Galvenais, lai mums visiem pietiktu enerģijas, spēka un gribas sakārtot un tālāk veidot mūsu jūrniecības tradīcijas, mūsu nacionālo jūrniecību un atgādināt sabiedrībai, ka neesam raduši padoties un samierināties, neesam raduši stāvēt malā un ļaut kādam citam lemt mūsu likteni, jo mūsu kopīgi uzsāktais ceļš vēl nav noiets un mums kopā vēl daudz kas paveicams.”

2012. gada 30. martā notikušajā ikgadējā Latvijas Jūrniecības savienības (LJS) biedru kopasapulcē piedalījās Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktore Laima Rituma, satiksmes ministra biroja vadītājs Aivis Freidenfelds, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, kā arī citu jūrniecības iestāžu un organizāciju pārstāvji.

Turpinot tradīciju, Antons Vjaters Jūrniecības savienības un visas jūrniecības sabiedrības vārdā par ieguldījumu nozares attīstībā izteica pateicību labākajiem šīs nozares ilggadējiem darbiniekiem – tālbraucējam kapteinim un



Viens no aktīvākajiem LJS valdes locekļiem tālbraucējs kapteinis Ēvalds Grāmatnieks (priekšplānā).



Ko zaļajai jaunībai lai saka sirmis?... Otrajā plānā – Gunārs Šteinerts un Imants Vikmanis.



Antons Vjaters un Aleksejs Tarvids.



Roberts Gailītis un Igoris Vītols.

bijušajam „Latvijas kuģniecības” prezidentam Imantam Vikmanim un Latvijas Jūras medicīnas centra galvenajai ārstei Martai Aizsilniecei. Satiksmes ministrijas pārstāvji viņiem pasniedza ministrijas Atzinības rakstus.

L. Rituma savā uzrunā atzinīgi novērtēja LJS darbību jūrniecības nozares popularizēšanā un iesaistīšanos nozarei svarīgu jautājumu risināšanā. Viņa uzsvēra, ka Satiksmes ministrija, sadarbojoties ar Jūras administrāciju, strādā pie transporta attīstības pamatnostādņu izstrādes laika posmam no 2013. līdz 2020. gadam, un aicināja LJS iesaistīties šā dokumenta vērtēšanā,

sniegt savus atzinumus un ieteikumus.

Kā ļoti nozīmīgu Jūrniecības departaments vērtē Starptautiskās konvencijas par darbu jūrniecībā stāšanos spēkā, jo jaunās konvencijas prasības atvieglos jūrnieku ikdienas darbu, un tas palīdzēs piesaistīt cilvēkus šai profesijai.

Ministrijas pārstāvjiem nācās atbildēt uz jautājumiem par joprojām neatrisināto problēmu, kā nodrošināt jūrniekiem iespēju, esot reisā, piedalīties vēlēšanās. A. Freidenfelds pauda viedokli, ka, visticamāk, šis jautājums tiks atrisināts, valstī ieviešot elektronisko balsošanas sistēmu.

JŪRNICI JOPROJĀM NEVAR PIEDALĪTIES VĒLĒŠANĀS

A. Vjaters: „Reizi divos gados, kad notiek pašvaldību vai Saeimas vēlēšanas, atkal un atkal aktuāls kļūst jautājums: kā jūrnieks var izmantot savas vēlēšanu tiesības, ja vēlēšanu dienā viņš atrodas jūrā? Pagaidām, joprojām un vēl arvien atbilde ir viena un tā pati – nekādi nevar izmantot. Pēc Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra datiem, Latvijā ir trīspadsmit tūkstoši aktīvo



Juris Leimanis izjautā Satiksmes ministrijas amatpersonas.

jūrnieku. Ja pieņemam, ka tikai puse no viņiem vēlēšanu dienā ir darbā, tātad strādā jūrā uz kuģa, varam secināt, ka aptuveni septiņi tūkstoši jūrnieku tā arī neizpilda savu pilsoņa pienākumu. Vēl arvien tas nav tehniski iespējams. Atliek vien jautāt: kāpēc? Tāpēc, ka Saeima joprojām nav pieņēmusi likumu par elektronisko balsošanu. Centrālās vēlēšanu komisijas priekšsēdētājs Arnis Cimdars uzskata, ka jautājums par elektroniskās balsošanas iespējām vēlēšanās ir jāuzdod valdībai. Konceptijas izskatīšana bija plānota 2012. gadā, bet tika atlikta. Darba grupā viņš esot piedāvājis sākotnēji Latvijā ieviest dalīto balsošanas iespēju – daļa var balsot internetā, daļa joprojām uz papīra, taču šis priekšlikums neesot sadzirdēts. Cimdars norāda, ka Centrālajai vēlēšanu komisijai resursi šim mērķim nav piešķirti, līdz ar to esot grūti pateikt, kad Latvijā varēs balsot elektroniski. Lai nākamajās Saeimas vēlēšanās jau varētu balsot elektroniski, līdz 2013. gada vasarai būtu konceptuāli jāizšķiras par konkrētu elektroniskās balsošanas modeli. Vai tas notiks? Zinot, cik lēni un negribīgi virzās šīs lietas, man nav ilūziju, ka arī nākamajās Saeimas vēlēšanās varēs piedalīties tie mūsu jūrnieki, kuri strādā pasaules jūrās. Kamēr sistēma un valsts attieksme nav mainījusies, daudzas Latvijai svarīgas lietas izlemj gados vecāki cilvēki, kuri nespēj novērtēt rītdienas vajadzības, bet atjaunotās neatkarības divdesmit divos gados ir izaugusi jauna vēlētāju paaudze, kura vairs nevēlas dzīvot aizvēsturē.”

Latvijas Jūras administrācijas direktors Jānis Krastiņš informēja par aizvadīto gadu Jūras administrācijā. Gads ir bijis veiksmīgs, darba plāns izpildīts



Satiksmes ministra biroja
vadītājs Aivis Freidenfelds.

un administrācija strādājusi ar peļņu. Administrācijā notikuši divi Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) audiiti, abos JA darbs vērtēts atzinīgi un nopietnas problēmas nav konstatētas.

VAI IZGLĪTĪBA ATRODAS KRUSTCELĒS?

Aizvadīto gadu laikā jūrniecības izglītība ir nostiprinājusies un kļuvusi par stabilu 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 formastērpu, kas veidojis īstu jūrnieka stāju, tātad viņi godam var nest Latvijas jūrnieka vārdu pasaulē, jo apvieno profesionālās zināšanas ar augstiem jūrniecības principiem un stāju. Tomēr 2012. gads izglītības sfērā ir bijis satraukumu pilns.

A. Vjaters: „Mūs, protams, satrauca Izglītības un zinātnes ministra paziņojums par augstskolu skaita samazināšanu. Arguments – daudzu augstskolu studiju programmas neatbilst augstākās izglītības standartiem. Mēs visi apzināmies, ka nekas nav pilnīgs un tik labs, lai neko nevajadzētu mainīt vai uzlabot. Tas attiecas arī uz Latvijas Jūras akadēmiju, arī Liepājas Jūrniecības koledžu. Jūrniecības sabiedrībā nav viennozīmīgas attieksmes pret to, kā strādā akadēmija un koledža un kā tās sagatavo speciālistus starptautiskajam kuģošanas biznesam. Kruinga kompānijas, ar kuru starpniecību jaunie jūrnieki tiek pie darba kontraktiem, ļoti labi redz, kāds ir jauno speciālistu profesionālo zināšanu līmenis. Un tas ne vienmēr ir apmierinošs. Tieši tāpat arī Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs aktualizē nepieciešamību veikt, iespējams, sāpīgas, bet nepieciešamas pārmaiņas Latvijas jūrniecības izglītības mācību iestādēs. Bet tas ir pavisam cits jautājums. Varētu teikt, tā ir jūrniecības sabiedrības iekšējā lieta – mums visiem kopā jābūt tālredzīgiem un zinošiem, lai izglītības jautājums nepaliktu tikai kādas vienas mācību iestādes kompetence. Lai uzlabotu pašu sistēmu, ir jāiesaistās jūrniecības valsts un sabiedriskajām organizācijām. Bet mēs nevaram vienaldzīgi noskatīties, ja par jūrniecības izglītību spriež ar šo nozari nesaistīti cilvēki, kuri nesaprot daudzas

prasības un saistības, ko jūrniecības izglītībai uzliek starptautiskās konvencijas. Te izskaidrošanas darbā visaugstākajā līmenī jāiesaistās gan Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentam, gan Latvijas Jūras administrācijai un tās Jūrnieku reģistram, gan arī mums – jūrniecības sabiedriskajām organizācijām. Latvijas Jūrniecības savienība nosūtīja vēstuli Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisijai, lai parādītu, cik svarīga loma ir Latvijas Jūras akadēmijai jūrnieku sagatavošanā, vēl jo vairāk tāpēc, ka Jūras akadēmija ir vienīgā augstākā mācību iestāde Latvijā, kas sagatavo jūras speciālistus. Jūrniecība Latvijā vienmēr bijusi un joprojām ir nozīmīga nacionālās tautsaimniecības nozare. Tā ir nozare, kas arī ekonomiskās krīzes apstākļos nepazīst bezdarbu un daudziem jūrniecībā nodarbinātajiem ir nodrošinājusi pieklājīgu atalgojumu, palīdzot uzturēt ģimenes. Ministra izteikumus uztveram kā reālus draudus Latvijas Jūras akadēmijas pastāvēšanai. Latvijas Jūras akadēmija kā specializēta jūrniecības augstskola ir viens no mūsu nozares balstiem, tāpēc akadēmijas likvidēšana būtu neiedomājams trieciens visai Latvijas jūrniecības nozarei, jo tiktu iedragātas Latvijas transporta, loģistikas un ostu attīstības perspektīvas. Tas ir svarīgs jautājums mūsu nozares profesionāļiem, akadēmijas esošajiem un potenciālajiem studentiem un viņu ģimenēm.”

„ENKURS” SAISTA JAUNIEŠUS

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



Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolnieku tradicionālais priekšnesums – jūrnieku dziesmas.

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.

A. Vjaters: „Visus gadus Latvijas Jūrniecības savienība ne tikai pasīvi seko konkursa gaitai, bet ir aktīva šī pasākuma organizētāja. Kā jau allaž, viena no lielākajām problēmām ir finansējums. Tomēr jāteic, ka Latvijas jūrniecības sabiedrība ir ļoti ieinteresēta, lai jaunieši iespējami daudz uzzina par jūrnieka darbu un tā specifiku. Ir daudz motivējoša, kāpēc saistīt savu dzīvi ar darbu jūrā. Protams, katram ir jāapzinās, ka šis darbs nozīmē milzīgu atbildību, arī stresu un atšķirtību no mājām. Tomēr garantēts darbs un laba samaksa ir svarīgs

faktors, kas katru gadu pēc „Enkura” konkursa uz Latvijas Jūras akadēmiju vai Liepājas Jūrniecības koledžu aizved arvien vairāk jauniešu.”



A. Freidenfelds un SM Jūrniecības departamenta direktore Laima Rituma.

VIENMĒR VARĒTU DARĪT VAIRĀK

A. Vjaters: „Valstij tomēr ir neieinteresēta attieksme pret kuģniecības nozares attīstību, neskatoties uz to, ka Latvijā ir ap 13 000 aktīvo jūrnieku un to skaita ziņā mūsu valsts ieņem piekto vietu Eiropas Savienībā. Lielākā daļa no mūsu jūrniekiem strādā uz citu valstu kuģiem, jo Latvijā reģistrēto kuģu skaits ir niecīgs. Arī Latvijas kuģu īpašnieki savus kuģus labprātāk reģistrē zem citu valstu karogiem. Kuģu īpašniekus atbaida nesakārtotā



Latvijas Jūras medicīnas centra galvenā ārste Marta Aizsilniece saņēma pateicību par ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā.

nodokļu politika un smagnējā birokrātija.

Tā arī paiet gads, domājot par globālām problēmām un risinot sīkus ikdienas jautājumus.

Kārtējo reizi vēlos uzsvērt: ir labi, ka kopā ar Jūrniecības savienību ir visi tie, kam rūp Latvijas jūrniecības nozares attīstība. Tādi ir Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja un Ainažu jūrskolas muzeja ļaudis, kuri allaž atsaucas, kad nepieciešams viņu padoms un profesionālās zināšanas. Jūrniecības savienību atbalsta lielās un mazās ostas, „Latvijas kuģniecība”, Latvijas Jūras administrācija, Jūrniecības departaments, Jūras spēki, Jūras medicīnas centrs, „Jūras vēstis”, „Jūras informācija”, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, jūrniecības nozares sabiedriskās organizācijas, kā arī privātie uzņēmēji. Patiesu gandarījumu sagādā apziņa, ka par Latvijas jūrniecības procesiem arvien vairāk interesi izrāda jauni cilvēki. Jaunākās paaudzes kapteiņi pulcējas kopā ar saviem pieredzējušajiem kolēģiem, lai daudziem neatbildētiem jautājumiem meklētu risinājumus.

„Latvijas jūrniecības gadagrāmata” iznāk kopš 1989. gada un ir vienā vecumā ar pašu Jūrniecības savienību. Tās izdošana uzskatāma par senu, skaistu un rūpīgi koptu tradīciju. Arī nozares gada balvas „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā” pasniegšanu jūrniecības darbiniekiem varētu uzskatīt par jaunāko laiku tradīciju, kas mums visiem kopā rūpīgi jākopj, jo ir taču tik svarīgi pateikt paldies cilvēkam par viņa mūža darbu. Šķiet, ka ar katru gadu šīs balvas nozīmīgums jūrniecības sabiedrībā arvien pieaug, tomēr vēl joprojām neesam vienojušies par tiem kritērijiem, pēc kuriem tiek vērtēti balvas pretendenti.”



Pateicību par ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā saņēma tālbraucējs kapteinis Imants Vikmanis.



„Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas” radošais kolektīvs: (no kreisās) A. Freiberga, I. Bernsone, V. Novikovs, Ģ. Anīša, I. Kārklīša, A. Cekuls, R. Gaillītis, G. Šīmanis.

A. Zeltiņš: „Par nomināciju izvēli jāpiekrīt, to vajadzētu sistematizēt, lai būtu skaidri kritēriji. No otras puses arī jāsaprot, ka nopietna izvērtēšana prasa personīgu ieguldījumu, kuru ne vienmēr visi iesaistītie pamatā no laika viedokļa vai citu apsvērumu pēc ir gatavi dot. Jāatzīst: jo visiem saprotamāki būs kritēriji, jo prestižāka nominācija. Šogad mēs nepagūsim kaut ko kardināli mainīt, bet nākotnē to noteikti vajadzētu izdarīt.”

Latvijas Jūrnieceības savienības 2013. gada kopsapulcē pateicība par ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā tiks izteikta tālbraucējam kapteinim Gunāram Zaksam un tālbraucējam kapteinim Aleksejam Tarvidam.

Par vienu no nozīmīgiem gada notikumiem jūrnieceībā uzskatāma „Latvijas jūrnieceības gadagrāmata”, kuras prezentācija parasti notiek LJS gadskārtējās kopsapulces laikā. Gadagrāmatas popularitāte aug, un tas pierāda, ka mūsu gadagrāmata ir ne tikai dzīvotspējīga, bet arī interesanta un nepieciešama.

A. Freiberga: „Šis ir īpašs Gadagrāmatas izdevums. Divdesmit grāmatas divdesmit divos gados. Tik ilgu mūžu nav piedzīvojis neviens cits gadagrāmatu izdevums. „Baltijas jūrnieku kalendārs”, ko izdeva no 1889. līdz 1903. gadam, piedzīvoja 14 izdevumus, no 1925. līdz 1931. gadam izdotā „Kuģniecības gadagrāmata” tika izdota piecās grāmatās. Arī Jūrnieceības gadagrāmatai viegli nav gājis. Lai cik cēlas un skaistas ir domas, lai kā visi vienā balsī sauc – mums ir vajadzīgs šāds jūrnieceības izdevums, nauda nereti ir tas klupšanas akmens, kas aizšķērso ceļu labiem nodomiem. Naudas trūkuma dēļ dažus gadus nācās

izdod apvienotos numurus ne sevišķi biezos izdevumos. No 200 lappusēm grāmata apjoma ziņā ir palielinājusies divarpus reizes. Ko var vēlēties Gadagrāmatas veidotāji? Tikai to, lai tā būtu interesanta un noderīga grāmatas lasītājiem, bet tiem, kuri ziedo naudu tās izdošanai, nezūd vēlme to darīt. Mēs visi kopā Latvijas jūrniecību ierakstām vēsturē.”

Latvijas Jūrniecības savienība turpina savu darbību. Tai joprojām ir viena balss Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē, 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. Pie šī galda viena balss ir daudz. Pamatojoties uz Ministru kabineta noteikumiem, LJS pakļautībā darbojas Sertificēšanas centrs.

LJS Sertificēšanas centrs veic profesionālo zināšanu pārbaudi un būvprakses sertifikātu izsniegšanu hidrotehniskās būvniecības speciālistiem, un tas darbojas, pamatojoties uz LR Ministru kabineta 2003. gada 8. jūlija noteikumiem Nr. 383 „Noteikumi par būvprakses un arhitekta prakses sertifikātu piešķiršanu, reģistrēšanu un anulēšanu” („Latvijas Vēstnesis”, 2003, 106. nr.; 2004, 112. nr.) un SC akreditēto sertifikācijas kārtību. Jūras hidrotehnisko būvju būvprakses sertifikāti tiek piešķirti personām, kas atbilst noteiktiem kritērijiem attiecībā uz izglītību un uzraudzītas būvprakses ilgumu attiecīgajā jomā: otrā līmeņa profesionālā augstākā izglītība vai atbilstošs akadēmiskais grāds, pirmā līmeņa profesionālā augstākā izglītība vai atbilstošs akadēmiskais grāds vai otrā līmeņa profesionālā augstākā izglītība citā radniecīgā inženierzinātņu specialitātē, kuras mācību programmas speciālie priekšmeti atbilst sertificējamai jomai, profesionālā vidējā tehniskā izglītība.

Sertificēšanas centrs gadā izsniedz aptuveni trīsdesmit licences. Akreditējamo vidū ir tādas lielas kompānijas kā BMGS, BGS, „Jūras projekts”, „Latvenergo”, „EkoHidrotehnika”, visas Latvijas ostu pārvaldes, visi Latvijas HES. Pēdējā gada laikā sertificētas arī ārzemju kompānijas no Lietuvas, Ukrainas un Somijas.

A. Vjaters: „Tomēr viss mūsu darbs būtu veltīgs un nevajadzīgs, ja nebūtu jūrniecības sabiedrības, to cilvēku, kuriem jūrniecība nav tikai termins vai viena no Latvijas tautsaimniecības nozarēm.”■

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 sertifikācijai 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.

TRĪS KAPTEIŅI

Latvijas jūrniecības sabiedrība vienojās, ka šoreiz pateicība par mūža ieguldījumu Latvijas jūrniecībā tiks izteikta Gunāram Zaksam. Kā Latvijas jūrniecības enciklopēdijā par viņu rakstīts – kuģu vadītājs, zivsaimniecības un valsts darbinieks. Jūrniecības vecākā un vidējā paaudze tālbraucēju kapteini un atjaunotās Latvijas pirmo un vienīgo zivsaimniecības ministru ļoti labi pazīst un ciena, bet jaunākie atzīst, ka dzirdējuši ir, bet neko daudz par viņu nezina. Vēl kāds pajautā, vai viņš ir tas Zakss, kurš piedalās jūrnieku kompetences vērtēšanā Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā. Nē, Jūrnieku reģistra komisijā strādā viņa jaunākais brālis Kārlis Zakss.

Kad janvāra beigās sazinājos ar Gunāru Zaksu, lai norunātu tikšanos, viņš mēģināja atrunāties, ka labāk gan uz sarunu būtu aicināt jaunāko brāli Kārli, jo viņam šogad tāda kantaina jubileja – 75. Lai nezustu pārsteiguma moments, kad Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcē Gunāram Zaksam tiks pasniegts Pateicības raksts, pirms laika nedrīkstēju izplāpāties par intervijas iemeslu. Godīgi sakot, pateicoties tam, ka Gunārs Zakss ir patiesi lepns par saviem tuvākajiem – brāli un dēlu –, materiāls gadagrāmatai izvērsās pavisam savādāks, nekā bija iecerēts. Man bija tas gods un prieks izjautāt un uzklautīt trīs tālbraucējus kapteiņus – Gunāru, Kārli un Ēriku Zaksus. Kapteinis Ēriks Zakss ir kapteiņa Gunāra Zaksa dēls, un par laimi iegādājās tā, ka viņš šajā laikā bija krastā.

MOTIVĀCIJA UN MOTIVĒTĀJI

Lai izprastu, kāpēc cilvēks savu dzīvi saistījis ar jūru, vēl jo vairāk, ja Ķeipene, kur dzimuši abi brāļi, atrodas labu gabaliņu no jūras, neizbēgams ir jautājums, kā tad Ķeipenes puikas ir tikuši pie savas jūras profesijas izvēles.

Jau sarunas sākumā saprotu, un tas apstiprinājumu gūst arī sarunas gaitā, ka Gunāram Zaksam ir lieliska humora izjūta. Viņš tūlīt atgādina: vai tad es nezinot to veco patiesību, ko teicis Kārlis Ulmanis un vienmēr atkārto Gints Šīmanis, ka visi tie, kas nedzīvo tālāk par 200 kilometriem no jūras, dzīvo jūras krastā, tātad Ķeipene praktiski ir pie jūras, tāpēc par izvēli nav ko brīnīties.

Gunārs Zakss: – Mans hobijs un mīlestība ir grāmatas. Jau bērnībā lasīju Džeku Londonu un Vili Lāci. Bija pēckara laiks, un padomju armijā ļoti slaveni bija jūras kājnieki. Arī pašam gribējās būt stipram un veiklam. Un tad vēl uz Ķeipenes skolu atnāca strādāt direktors, kura sievai, arī skolotājai, bija brālis, tāds Alberts Bušs. Viņš mācījās Rīgas zvejniecības jūrskolā. Atbrauc uz Ķeipeni savā skaistajā jūrnieka formā. Tāds solīds. Viņš no pārējiem atšķīrās gan ārēji,



Ēriks Zakss, Gunārs Zakss un Kārlis Zakss.

gan iekšēji, un tas iespaidoja. Bet vispār jau tajā laikā bija mode kļūt par jūrnieku.

Kārlis Zakss: – Manu izvēli iespaidoja laiks. Viennozīmīgi (Gunārs piekrītoši māj ar galvu)! Ļoti svarīga bija, kā tagad saka, motivācija un arī motivētāji. Agrāk gan neviens nezināja, kas tā motivācija tāda ir. Mūsu vecamātei 1950. gadā bija septiņdesmit deviņi gadi. Viņa un arī viņas daudzie brāļi un māsas tam laikam bija labi izglītoti. Vecāmāte bija beigusi pagasta skolu, tātad četras vai piecas ziemas bija gājusi skolā. Viņa mums iemācīja lasīt. Starp citu, Gunārs bija viņas mīlais mazdēliņš, un viņa tam pat vecajā drukā iemācīja lasīt (Gunārs apmierināts smaida). Vecāmāte bija progresīvs cilvēks, un, lai gan padomju sistēma viņai īsti nepatika, vienu gan viņa atzina – tā kā tagad var mācīties, tā nekad nav bijis, tāpēc, bērni, to vajag izmantot un noteikti vajag mācīties! Arī skolotāji mudināja mācīties. Latviešu valodas skolotāja ar literatūras palīdzību mēģināja parādīt, ka cilvēkam savā dzīvē ir jātiecas kaut ko redzēt, uzzināt un sasniegt. Nu, kaut vai stāsts par Dullo Dauku. Mūsu vecāmāte, izpradzama tā laika situāciju, neiebildā, ka mēs dodamies prom no mājām, lai mācītos. Es no trim brāļiem pēdējais 1953. gadā aizbraucu. Vecāmāte palika viena, un, lai cik grūti viņai bija, nekad pat mājienu nedeķa, ka kādam no mums vajadzētu palikt un atteikties no izvirzītā mērķa. Un tiešām bija tāda sajūta, ka kaut kas jādara. Gunāram arī taisnība, ka piecdesmitajos gados bija mode kļūt par jūrnieku. Un tas Dullais Dauka jau nemaz nav atrauts no dzīves. Tās ir cilvēka alkas uzzināt, kas notiek tur – aiz apvāršņa.



Kārlis Zakss.

G.Z.: – Pareizi jau tu saki, mūsos visos iekšā sēž Dullais Dauka.

K.Z.: – Arī pēckara trofeju filmas apvija jūrnieka profesiju ar romantiķu. Un kur tad vēl tās jūrnieku formas, kas izskatījās ļoti labi, it īpaši uz parasto karavīru formas tērpu fona, kas bija gluži vai plukatas.

G.Z.: – Agrāk jūrniekiem bija arī savs īpašais parādes solis. Jūrnieki gāja tādā platā solī.

K.Z.: – Jā, bet par to Bušu tev taisnība. Mēs vēl tādi knariņi skrējām uz skolu, kad viņš jūrnieka formā visā savā godībā gāja uz Ķeipenes centru. Formas tērps iespaidoja. Arī mūsu tēvs rādīja labu paraugu. Viņš bija pilsētnieks un ar savu stāju, runas veidu un izturēšanos ļoti atšķīrās no lauku vīriem. Un tad vēl mūsu rokās nonāca Ulmaņa laika armijas reglamenta grāmata. To skatoties, šķita, ka formu nēsāt ir kaut kas īpašs un elitārs.

Ēriks Zakss: – Mana nonākšana jūrā ir likumsakarīga. Cik vien sevi atceros, vienmēr dzirdēju jūrnieku stāstus, tāpēc jau sešu gadu vecumā zināju, ka būšu jūrnieks. Reizēm uzradās vēl dažas profesijas, kas kandidēja uz manu izvēli, bet vienmēr nemainīga palika doma – būšu jūrnieks. Jau pirmajā klasītē zināju, ka mācīšos Ļeņingradā, tagad Sanktpēterburga. Tagad skatos uz jauniešiem, kuri nezina, ko darīt, un saprotu, kā man paveicies. Profesijas izvēle man palīdzējusi arī visos sarežģītajos pārmaiņu laikos, jo man nekad nav trūcis darba, un arī ar finansēm nav bijušas grūtības.

G.Z.: – Tas tiesa, ka Ērika jūrnieka gaitas sākās jau bērnudārzā. Kad pusgadu ar kuģi „Pozdņakovs” biju remontā Polijā, ar ģimeni sazinājos pa telefonu. Tajā laikā Ēriks bija poļu kuģa kapteinis. Kad sāku strādāt krastā, „Latribpromā” (Latvijas Zivsaimniecības ražošanas apvienība), mans uzdevums bija vest dēlu uz bērnudārzu. Rītos, viņu modinot, attēloju kuģa tauri: tū-tū, kuģis gaida savu kapteini. Un mazais kapteinis samiegojies saka: „Lai viņš drusiņ pagaida, man jānoskatās sapnītis!”

Ē.Z.: – Nu, redzat, vai tad, augot šādos apstākļos, var būt cita izvēle, kā vienīgi kļūt par jūrnieku. Atceros, bērnībā sapņoju, kā tas būs, kad arī man būs jūrnieka formas tērps, un nevarēju vien sagaidīt, kad beidzot man tā tēva forma derēs! Tagad kapteiņa formu velku, kad kuģis iet ostā, jo tāda ir kompānijas prasība, bet citādi gan es to labprāt nedaru. Laikam pārāk ilgi esmu formas tērpā staigājis.

Uz jautājumu, vai Ēriks ir lepns, ka bijuši tādi motivētāji kā tēvs un tēvocis un ka viņš ir jūrnieku dinastijas turpinātājs, skan nešaubīga atbilde.

Ē.Z.: – Viennozīmīgi! Esmu lepns, ka man ir tāds tēvs un tēvocis! Savulaik, kad sāku mācīties, daži mani brīdināja, lai nevienam nesaku, ka mans tēvs un tēvocis ir kapteiņi, jo kāds varētu padomāt, ka esmu kaut kādā veidā bīdīts. Uz to es vienmēr esmu atbildējis, ka man nav jāklusē, jo visu, ko vēlēšos, sasniegšu pats, bet ar saviem senčiem lepojos. Dažas reizes ir bijuši mājieni, ka man diploms ir nācis *pa blatu*. Tās ir blēņas! Es savā dzīvē visu esmu sasniedzis pats.

IZGLĪTĪBA UN IZGLĪTOTĀJI

Abi brāļi Zaksi ir beiguši Rīgas zvejnniecības jūrskolu un Liepājas jūrskolu. Gunārs vēl arī Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehnisko universitāti, bet Kārlis Admirāļa S. Markarova Ļeņingradas augstāko inženieru jūrskolu. Abi ieguvuši tālbraucēja kapteiņa diplomu: Gunārs 1966. gadā un Kārlis 1967. gadā. Lai gan brāļi pa izglītības ceļu gājuši gluži vai soli soli, pret saviem skološanās laikiem un skolotājiem katram ir sava attieksme.

G.Z.: – Karš arī skolām un skolotājiem uzlika savu zīmogu. Daudzas skolas kara laikā bija cietušas, sabombardētas vai nodegušas. Skolotājiem pašiem bieži vien nebija vairāk kā vidusskolas izglītība. Speciālajās skolās, tai skaitā jūrskolās, daudzi pasniedzēji nāca no demobilizētiem virsniekiem. Savukārt tie, kas mācījās, bieži vien jau bija pārauguši skolas vecumu, tāpēc vajadzēja atrast veidu, kā viņi varētu iegūt profesiju, lai pievienotos strādnieku armijai, jo fabrikās un visās citās nozarēs trūka darba roku. Tā arī radās dažādas fabriku skolas, arodskolas un kursi, kur iespējami īsākā laikā sagatavoja strādniekus vajadzīgajās specialitātēs.

Vecākā brāļa iedrošināts un pamudināts, es devos mācīties par jūrnieku. Tā kā Rīgas jūrskolā mācības notika krievu valodā, bet Rīgas zvejnniecības jūrskolā vēl varēja mācīties latviešu valodā, mana izvēle bija par labu šai skolai, kura atradās Vecmīlgrāvī. Līdzaks, Vikmanis, Mazitāns, Brencons, Delvers. Mēs visi bijām vienā kursā un vienā grupā.

– **Un bijāt Hugo Legzdiņa mīļuli.**

G.Z.: – Par mīļuliem mēs kļuvām jau pēc tam, pieaugušo dzīvē. Hugo Legzdiņš bija stingrs un mauca mums ādu pār acīm, bet citādi jau nevarēja. Mēs



Gunārs Zakss.

bijām dzīvojuši ģimenēs, bet te sākās pavisam cita dzīve. Ziemā mīnus 21 grāds, bet mums pusplikiem jāskrien pa Vecmilgrāvi. Skrienam, un virs mums ceļas tvaiku mutulis. Ne katrs to varēja izturēt. Skolā katrs mācījās kā mācījās, šeit bija ne tikai jāmacās, bet arī jāzina. Daudzi nevarēja pielāgoties. Mēs kuģu vadītāju grupā bijām trīsdesmit plus viens no mehāniķiem, un no mums atskaitīja tikai četrus. No mūsējiem tikai trīs bija pilsētnieki, pārējie nāca no tiem divsimt kilometriem, kas skaitās pie jūras. Savukārt mehāniķus uzņēma sešdesmit, beidza tikai trīsdesmit seši, jo šajā grupā bija daudz pilsētnieku, bet pilsētniekiem bija arī citas intereses. Mēs, laucinieki, bijām izmesti, un mums vajadzēja izdzīvot. Ja mēs neizturētu, vajadzētu iet atpakaļ uz laukiem un strādāt kolhozā. Stūrmanis krastā ir galīgi nekam nederīgs. Nav kā mehāniķis, kas darbu var atrast arī krastā.

Mums visiem ir bijis ļoti daudz skolotāju, bet kurus tad mēs tagad atceramies? Tos, kuri ir bijuši stingri un prasīgi. Ja Hugo Legzdiņš par mani kādreiz ir teicis kādus labus vārdus, un pat tad, ja viņš nekad tādus nebūtu teicis, es par viņu varu teikt tikai to labāko. Vispirms jāatceras, kas mēs tajā laikā bijām. Bija 1950. gads, mēs bijām četrpadsmit līdz sešpadsmit gadus veci puikas. Kad beidzām jūrskolu, mums bija astoņpadsmit, un pat darba diplomus nevarējām saņemt, jo tos deva no deviņpadsmit gadiem. Mēs, kara laika puikas, nonācām Legzdiņa rokās, un viņš mūs dresēja. Hugo bija sava vērtēšanas sistēma. Ja audzēknis parādīja īpaši labas zināšanas, viņam pienācās pieci ar krustu, ja tās bija parastā līmenī, tad bija pieci, bet, ja nekādu zināšanu nebija, tad varēja saņemt arī vieninieku ar mīnusu. Tieši Hugo Legzdiņš mums ielika pamatus visam mūžam, un tieši par to mēs vēl šodien esam viņam pateicīgi.

K.Z.: – Man par Hugo ir citāds viedoklis nekā Gunāram. Man viņš nepatika, kaut arī es biju teicamnieks.

G.Z.: – Jā, mans brālis vienmēr ir bijis teicamnieks un visas skolas beidzis tikai uz pieci. Nu, sakiet, vai tad tas ir normāli?

K.Z.: – Gunāram paveicās, jo viņš sāka mācīties latviešu valodā, bet, kad es stājos, tad viss jau notika krievu valodā. Bija kara katedra, mums bija rotas komandieri, pasniedzēji pārsvarā visi bija virsnieki. Izņēmums bija valodu pasniedzēji, vēl daži civilie, un viņu starpā arī Hugo Legzdiņš ar savu astronomiju un navigāciju. 1953. gadā, kad es iestājos Rīgas zvejniecības jūrskolā, bija divas stūrmaņu grupas, pa trīsdesmit katrā, un manā grupā tikai četri bijām latvieši. Hugo Legzdiņš bieži izgāja no rāmjiem, bija neiecietīgs un kļiedza. Tikai vēlāk sapratu, ka tā viņš izrādīja savu nepatiku pret krieviem. Pirmajā kursā man bija piecpadsmit gadu. Mācības notika sešas dienas nedēļā, un vienīgā brīvā diena bija svētdiena, bet Hugo mums uzdeva tādu lēmumu, ka visa svētdiena līdz vēlai naktij pagāja, lai sagatavotos pirmsdienas stundām.

G.Z.: – Par milzīgo slodzi Kārlim ir taisnība. Zinu, ka Hugo bija saukts uz pedagoģiskās padomes sēdi, jo pasniedzēji protestēja, ka Legzdiņa dēļ

audzēkņiem neatliek laika citu priekšmetu mācībām. Ar mums jau arī viņš visādi izdarījās, bet tas viss bija labvēlīgā gaisotnē, tāpēc varu teikt, ka viņš pret mums nebija naidīgs, un arī mēs viņu cienījām.

K.Z.: – Katram no mums šajā ziņā ir sava pieredze. Pēc būtības mēs tajā laikā bijām tikai puišēji, bet piedzīvojām ļoti daudz. Izbaudījām, ko nozīmē slepenā daļa. Pirmā ranga kapteinis, kuru mēs iesaucām par *Smerķ* (nāve), pasniedza kuģu būvi un teoriju. Grāmatu nebija, tāpēc nācās visu pierakstīt. Reizēm nevarējām pagūt, bet pavaicāt, ja kaut ko nesapratām, baidījāmies, jo tad sekoja: *dva narja-*

da vņe očereži (sodīts ar ārpuskārtas sardzes norīkojumu). Piedevām kuģu uzbūve un teorija bija klasificēta kā slepena informācija, tāpēc mūsu burtnīcas bija iegrāmatotas un apzīmogotas. Pirms stundas burtnīcas izdalīja, bet stundas beigās tās savāca un nesa uz slepeno daļu. Bija iedota speciāla auditorija, kurā varēja mācīties no saviem pierakstiem, un arī tikai piecpadsmit minūtes.

Lai cik dīvaini tas būtu, abiem brāļiem kapteiņiem, runājot par izglītošanos, atmiņas visvairāk saistās tieši ar viņu pirmo jūrniecības izglītības iestādi. Arī daudzi citi, ar kuriem nācies apspriest šo tematu, atzīst, ka, lai arī pēc tam ir mācījušies Tallinā, Liepājā, Ļeņingradā vai Kaļiņingradā, iegūstot pamatīgas zināšanas, tādu siltumu un izjūtas, kādas bija Vecmīlgrāvī, vairs nekad un nekur nav piedzīvojuši. Šodienas jūrskolnieki un akadēmijas studenti, lasot sirmo kapteiņu atmiņas, droši vien domā: kas tie par murgiem, vai tad var mācīties visu nedēļu bez brīvdienām, vai kuģu uzbūve var saturēt slepenu



Pirmās valdības zivsaimniecības ministrs
G. Zakss uzņem Dānijas delegāciju.



1990. gads. I. Godmaņa pirmā valdība.



1954. gads. Zvejas kuģis, viļņa šūpots un slapināts, pilnā gaitā uz ostu.



Ē. Zakss.

informāciju, vai par uzdotu jautājumu var saņemt sodu? Tā bija, un ne tā vien vēl bija.

Bet Zakss juniors mācījās jau pavisam citos laikos.

Ē.Z.: – Ļeņingradā iestājos 1984. gadā un augstskolu pabeidzu 1993. gadā. Ar mācīšanos krievu valodā nebija nekādu problēmu, jo pagalma valoda bija krievu. Daudzi paziņas bija pārsteigti, ka esmu latvietis, nevis krievs, jo runāju praktiski bez akcenta. Te gan jāpiebilst, ka sagatavošanasursos Ļeņingradā uzzināju, ka tā krievu valoda, kurā runā te, Latvijā, ir pavisam cita, nekā tā, kurā runā Ļeņingradā un ko izmanto terminoloģijā.

G.Z.: – Ēriks piemirsa pateikt, ka viņu pēc pirmā kursa iesauca armijā

un krievu terminoloģiju trīs gadus varēja apgūt, dienot uz zemūdenēm.

Ē.Z.: – Jā, tas bija pirmais gads, kad armijā ņēma arī no militāras mācību iestādes.

K.Z.: – Nē, Ērik, tas nebija pirmais gads! Arī manā laikā ņēma armijā. Es Ļeņingradā iestājos 1962. gadā, un visus, kuri bija dzimuši, sākot no 1945. gada, ņēma armijā. No manas grupas paņēma kādus piecus.

– Vai tolaik Makarova augstskola bija prestižākā jūrniciības mācību iestāde?

K.Z.: – Es domāju – jā, tā bija Ļeņingrada, bet Gunārs ir pārliecināts, ka tā bija Odesa.

G.Z.: – *Maķ Odesa* (māte Odesa)! Jā gan, domāju, ka labākā tomēr bija Odesa. Bez mācībām augstā līmenī tur vēl bija arī īpaša gaisotne. Kāds mans

draugs aizbrauca mācīties uz Odesu un pēc sešiem gadiem atgriezās ar Odesas žargonu.

– Ja jau esam sākuši sarunu par izglītību, tad kāds ir jūsu viedoklis par jūrniecības izglītību šodien?

Ē.Z.: – Ja runājam par Latvijas Jūras akadēmiju, tad neko sliktu nevaru teikt. Esmu strādājis ar jaunajiem virsniekiem un runājis ar kursantiem, tāpēc esmu pārliecināts, ka pieeja apmācībai ir pareiza. Savulaik, tā sauktajos padomju laikos, kad uz kuģa atnāca kursanti no Ļeņingradas augstskolas un Rīgas jūrskolas, tad Rīgas jūrskolas kursanti bija labāk sagatavoti praktiskajam darbam jūrā, savukārt teorija un prasme mācīties, protams, labāka bija Ļeņingradai. Pēc studijām kā profesionālis labāks bija augstskolu beigušais.

K.Z.: – Ērikam taisnība. Un kāpēc Rīgas jūrskola bija spēcīga? Tāpēc, ka pasniedzēji nāca no flotes, un arī tāpēc, ka Rīgas jūrskolas kursanti, sākot no pirmā kursa, izgāja praksi uz normāliem kuģiem, bet Ļeņingradā pirmajā kursā bija stulbā matrožu prakse – airēšana un visas tās lietas.

G.Z.: – Mūsu laikos kursantiem uz buriniekiem vilka ādu pār acīm. Mēs nezinājām, kas tā tāda – darba drošība. Kāpām mastā jebkuros laika apstākļos. Toreiz visām jūrskolām bija savi mācību burinieki – Vecmīlgrāvim „Meridiāns”, Rīgas jūrskolai „Kapella”, tāpēc jūrskolu kursanti saprata praktiskās lietas, bet akadēmiķis bija kā baltā vārna un uz kuģa mācījās dzīvot it kā pa jaunam.

Ē.Z.: – Atgriežoties pie mūsdienām, gribu teikt, ka Jūras akadēmijas stūrmaņi nāk labāk sagatavoti nekā savulaik mēs, jo mums bija daudz teorijas, bet nebija prakses.

K.Z.: – Bet Ērikson (tā tēvocis uzrunā savu brāļadēlu), lūdzu, nodali tos kursantus, kuri pie tevis nāk no akadēmijas un tos, kuri nāk no jūrskolas. Ja tu runā par akadēmiju, tad es tev piekrišu.

Ē.Z.: – Varbūt varētu būt pamatīgākas zināšanas navigācijā, bet es saprotu, ka diemžēl mūsdienu tendence ir paļauties uz aparātūru, un tas neko labu neliecina. Savukārt angļu valoda ir ļoti laba. Mums savulaik tik labu angļu valodas zināšanu nebija. Salīdzinoši labi jaunie virsnieki ir sagatavoti jūras tiesībās. Bet, kas attiecas uz jūrskolām, tad, piemēram, par Liepājas Jūrniecības koledžu es neko labu nevaru teikt, vienīgi to, ka no laukiem nākušie puiši prot strādāt fizisku darbu, bet visa cita sagatavotība ir kritiska. Ja uz kuģa praksē atnāk ceturtā kursa students, rāda uz radaru un jautā, kas tas par televizoru, tad tās taču ir šausmas! Diemžēl ir tā, ka cilvēks četrus gadus nomācījies jūrskolā, bet ne reizi nav bijis praksē. Jūras prakses studiju laikā tagad ir viens no lielākajiem klupšanas akmeņiem, tāpēc arī nav jābrīnās, ka viņi par kuģi neko nezina. Šis bija tikai viens piemērs, bet ne jau tas vien parāda kursantu sliktu sagatavotību.



Pret vilni Baltijas jūrā.



Ē. Zakss.

– Kārļa kungs, ko jūs, piedaloties jūrnieku sertificēšanā, varat teikt par jūrnieku sagatavošanas problēmām?

K.Z.: – Ko varu teikt? Spridzānam jau ir taisnība, ka pašreizējais stāvoklis jūrniecības izglītībā nav normāls. Tas vēl bija 1994. un 1995. gadā, kad Jūras akadēmijas profesors Gladkovs lūdza palīdzēt un piedalīties valsts eksāmenu komisijā. Atnāk kursants un sāk kaut ko muldēt. Vistrakākais stāvoklis bija navigācijā, kad jaunais cilvēks pretendē iegūt jūrskolas beigšanas diplomu, bet nezina nevienu formulu kartogrāfijā un navigācijā. Beidzot eksaminējamam saku: nes šurp savus pierakstus, gribu paskatīties, ko esat pierakstījuši un ko esat mācījušies. Bet viņš man atbild, ka nekādu konspektu nav. Nevarēju pat pārliecināties, vai šos jautājumus vispār varēja iekļaut biļetēs. Arī tagad nekas nav mainījies. Akadēmijas ceturrtā kursa studentam uzdodu jautājumus par kuģu uzbūves lietām. Matrozim es pajautātu elementāras lietas, bet virsniekam ir jābūt kompetentam, tāpēc jautājumi ir pēc būtības. Izrādās, viņiem kuģu būve

mācīta otrajā kursā, un tagad, ceturtajā, tas viss jau ir aizmirsts. Spridzāns satraucas arī par astronomijas zināšanām, pareizāk sakot, nezinašanu. Bet runas par paļaušanos uz tehniku un GPS ir tukša gvelšana, jo tehnika var nobirt, un ko tad?

Akadēmijai vajadzīgi jauni pasniedzēji ar šodienas redzējumu kuģošanas lietās, tāpēc vēlos zināt, vai kapteinis Ēriks būtu gatavs kļūt par akadēmijas pasniedzēju. Viņš atbild noraidoši, jo ir pārliecināts, ka pasniedzēja darbam ir nepieciešama īpaša sagatavotība. Ir jābūt pedagogam. Arī Kārlis piebilst, ka viņš par pasniedzēju neietu, jo nav pedagogs, vēl jo vairāk mūsdienās, kad tehnoloģijas un prasības tik strauji mainās. Ēriks vēl piemetina, ka viņam ir bijuši ļoti labi pasniedzēji un viņš varētu mācīt tā, kā to savulaik darīja viņa



Maskavas delegācija Rīgā.

pedagogi, bet šodien ir pavisam citi laiki, citas prasības, un arī mācību metodika ir pavisam cita. Katram jādara tas, ko viņš vislabāk prot.

DARBS UN DARBINIEKI

Ik pa laikam Ērikam iesprūk pa krievu vārdam, uz ko abi vecākie aizrāda, ka viņam esot grūtības ar latviešu valodu. Uz šādu aizrādījumu Ēriks nepaliek atbildi parādā: viņiem pašiem arī esot tādas problēmas. Kad tēvam lūdzis vienu vai otru jūrniecības terminu pateikt latviešu valodā, viņš necik krietni nav varējis palīdzēt. Gunārs Zakss ar nopietnu sejas izteiksmi atjoko, ka nav teicis, jo tā bijusi slepena informācija. Ērikam taisnība, jo arī abiem vecākajiem Zaksiem ieskrien pa krievu terminam vai apzīmējumam. Ko tur teikt, katrs laiks prasa savu, un Kārlis vēl piebilst, ka viņu mācības bijušas krievu valodā un arī lielākā darba mūža daļa bijusi cieši saistīta ar krievu valodu. Pie Gunāra Zaksa un Kārļa Zaksa darba gaitām vēl atgriezīsimies, bet Ēriks ir steidzīgs, tāpēc vispirms par viņa karjeru, darbu un pieredzi jūrā.

Ēriks saka, ka viņa karjera ir bijusi diezgan lēna, jo nav sevišķi iesprindzis, lai ātri kāptu uz augšu. Tam esot vajadzīga īpaša piepūle. Darbs „Latvijas kuģniecībā” un arī uzņēmumā „Latmarkolumbija” palīdzējis profesionālajā izaugsmē. Kapteinis Ēriks Zakss sevi nepieskaita romantiķu paaudzei, kas jūrā meklē kādu īpašu valdzinājumu, bet nenoliedz, ka tad, kad redz burvīgu saules rietu vai kādu skaistu kanālu, ieslēdzas ne tikai profesionālās zināšanas un darba pienākums, bet arī kādas citas maņas. Tad ir mazliet romantiski, bet nav arī tā, ka vajadzētu saukt – jūra, mīļā jūra! Jūrā ir darbs – grūts un atbildīgs. Ir piedzīvoti



Laikraksta „Jūras Vēstis” speciālkorespondents Jānis Lapsa intervē Gunāru Zakšu.

sarežģīti mirkli, ir bijušas vētras, bet tad prātā nav domas par ļaunāko, jo ārkārtas situācijās ir jārikojas pragmatiski. Tas ir tavs darbs, pienākums un misija, saka Ēriks. Parasti jau šausmīgāk izklausās, kad par to stāsta citiem, jo cilvēki netic, ka mēdz būt 20 metru augsti viļņi, kur nu vēl tādos strādāt. Tas ir darbs, un tas pieder pie lietas. Tāds ir kapteiņa viedoklis. Bet pati lielākā cīņa viņam ir bijusi ar jūras slimību, un arī tagad, skatoties, kā dāņu zvejas kuģi Ziemeļjūrā lēkā pa viļņiem, paliekot slikta dūša. Bet ar laiku ir atrasts, kā vislabāk panest viļņošanos.

KAPTEINIS ĒRIKS ZAKSS

– Liekāko darba mūža daļu esmu nostrādājis uz „Latvijas kuģniecības” kuģiem, bet pašlaik strādāju uz Kolumbijas tankkuģa. Pārvadājam kravas Eiropā, pārsvarā Vidusjūrā un Baltijas jūrā. Mans kontrakts ir četri mēneši plus viens, bet apkalpei seši mēneši plus viens.

– Tas nozīmē, ka esat pasargāts no pirātu briesmām?

– Tagad jā, bet nekad nevar zināt, kā mainīsies kompānijas plāni, jo tās kuģi strādā arī pirātu rajonā, viens pat bija pirātu gūstā. Arī pats esmu kuģojis šajos rajonos, tāpēc varu teikt, ka izjūtas nav īpaši patīkamas. Varbūt spēju mierīgāk reaģēt uz ekstrēmām situācijām, bet redzu savu kolēģu reakciju, kuriem ir grūti izturēt milzīgo spriedzi, jo viņi ļoti labi saprot – ja ar viņiem kaut kas notiks, tad ģimenēm klāsies ļoti grūti. Pirāti ir ļoti ekipēti, spēj ātri pārvietoties, un, lai gan tiek meklēti dažādi risinājumi, īstenotas bruņotas operācijas, konvoji un apsardzes, izskaust pirātu uzbrukumus ir ļoti grūti. Laikam jau nekas nav labāks par apsardzi, jo vienīgi tad, ja pirāti jūt, ka nevarēs tikt uz kuģa vai

arī viņus var nogalināt, tad ir zināma drošības garantija. Ir pierādījies, ka konvoji diemžēl nav devuši vēlamo rezultātu, jo, tiklīdz konvojs vairs kuģus nepavada, tiem uzbrūk pirāti.

K.Z.: – Runāju ar kādu vecāko stūrmaņi, kura kuģis pārvadā automašīnas, tad kuģis esot notīts ar dzeloņstieplēm un to pavadot pat ar ložmetējiem bruņota apsardze, bet bruņotie apsargi esot neapmierināti ar apkalpes rīcību, jo, viņuprāt, tā nepievēršot vajadzīgo uzmanību drošības pasākumiem. Pirātiem okeānā ir bāzes kuģis, no kura ātrlaivas dodas uzbrukumā tirdzniecības kuģiem.

– Kā jūs domājat, vai pirāti no krasta saņem informāciju par kuģiem un kravām?

– Par to esmu pilnīgi pārliecināts. Viņi saņem ļoti precīzu informāciju, un es pat domāju, ka viņi saņem konkrētus uzdevumus. Protams, arī viņiem gadās kļūdas un viss neizdodas, kā iecerēts.

– Vai tiesa, ka pirāti izvairās no vardarbīgas attieksmes pret apkalpi?

– Tā varētu likties, bet tie, kas ir bijuši pirātu gūstā, tā nedomā. Man ir kolēģi, kuri bija sagūstīti pie Dienvidāfrikas un tika fiziski ietekmēti. Viņus sita, lai iegūtu informāciju, kur ir nauda vai atslēgas.

– Jūs esat kapteinis, tātad atbildīgs par visu, kas notiek uz kuģa. Kā izjūtat savu misiju, atbildību un varbūt arī vientulību?

– Manā skatījumā kapteinis nedrīkst būt pārāk tuvs ar apkalpi, nedrīkst brāļoties. Cilvēciskajā saskarsmes līmenī tā nedrīkstētu būt, bet reglamentē-



Topošais kapteinis Ēriks un jau pieredzējušais kapteinis Gunārs Zakss.



Kārlis Zakss un Gunārs Zakss. 1956. gads.

tajā dienestā, kāds pēc būtības ir darbs uz kuģa, lai uzturētu kārtību, subordinācija ir jāievēro. Mana personiskā pieredze liecina, ka kapteinis nedrīkst nevienu pielaist sev par tuvu. Man nav grūti norobežoties no apkalpes, jo pēc dabas esmu vientuļnieks. Bet kapteiņi ir dažādi, kas nespēj izturēt, aiziet krastā, bet es sevi neredzu krasta darbā, ja nu vienīgi ar jūrniecību saistītā. Nenoliegšu, arī man bija laiks, kad domāju – viss, ar to jūru jābeidz. Uz šādām pārdomām vedina dažādi faktori. Nostrādā prombūtne no mājām, milzīgā atbildība un spriedze. Reizēm tieši morāli izturēt reisu ir ļoti grūti. Liela nozīme ir veiksmei – tam, kā nokomplektēta apkalpe. Piemēram, iepriekšējais kontrakts bija ļoti labs, tad šķiet, kāpēc nestrādāt. Bet gadās ļoti nervozi kontrakti. Arī darbs pirātu rajonā ir ļoti nervozs. Kapteinis uz kuģa nav viens, man, piemēram, tagad ir 29 apkalpes locekļi, un katrs cilvēks pilnīgi individuāli reaģē sarežģītās vai ārkārtas situācijās. Jebkurā gadījumā cilvēks, atrauts no dabīgā ritma – krasta, izjūt zināmu spriedzi un diskomfortu. Man ir gadījies, ka sešu mēnešu laikā apkalpei nav bijusi izdevība nokāpt krastā, jo tāds bijis darba grafiks. Dabiski, ka rodas morāls nogurums un spriedze, bet kapteinim jāspēj fiziski un morāli saturēt apkalpi, lai nesāktos panika vai kas tamlīdzīgs.

Mūsdienās cilvēki jūrā iet, lai nopelnītu, un tā ir viņu galvenā motivācija. Mazsvarīgs ir iekšējais uzstādījums – es vēlos būt jūrniece, jo man šis darbs ļoti patīk.

Te nu jāpiebilst, ka abi vecākie kapteiņi uzmanīgi klausās, reizēm māj ar galvu, brīžam seļā parādās jautājoša izteiksme. Ērika tēvocis Kārlis Zakss, laikam jau tāpēc, ka darbs jūrā vēl pulsē viņa asinsritē, nenociešas, lai reizēm neiemestu vienu vai otru repliku. Tā sanācis, ka savulaik uz tiem „Latvijas kuģniecības” kuģiem, uz kuriem jau bija strādājis Kārlis, vēlāk sāka strādāt viņa brāļadēls Ēriks. Lūk, cik cieša ir ne tikai viņu asinsradniecība, bet arī darba pulss!

K.Z.: – Arī kādreiz viens no iemesliem, kāpēc cilvēki izvēlējās jūrniece profesiju, bija labā peļņa, bet tā nebija dominējošā.

– Kādreiz viens no dzinuļiem bija redzēt pasauli, tagad cilvēki nāk strādāt.

K.Z.: – Es precizēšu – nevis strādāt, bet rukāt (*vkalivaĭ* – šis apzīmējums vislabāk raksturojot to, kas notiek).

– Lai tā būtu, bet tagad cilvēki zina, ko par savu darbu iegūs, jo neviens par ideju vairs neko nedara.

– Kas īpaši sarežģī kapteiņa dzīvi un darbu?

– Tankkuģiem un stratēģisko kravu vedējiem ļoti lielu spriedzi sagādā iespējamo fraktētāju inspekcijas. Nezinu, kā tas ir citiem kapteiņiem, bet domāju, ka viņiem tāpat kā man tas rada lielas problēmas. Lai cik labi tu esi sagatavojis kuģi, inspektori allaž atradīs kādu nepilnību.



G. Zaksa ministrijas laiks.

K.Z.: – No savas pieredzes varu teikt, ka visriebīgākās ir „BP” inspekcijas, kaut gan paši piegandējuši Meksikas līci. Manā laikā viņi paši bija lielākie draņķi.

– Iespējams, ka tagad viņi ir kļuvuši vēl nejaukāki, un man tas rada briesmīgu stresu. Ja kaut kas neatbilst, sākas skaidrošanās, bet, ja inspekcija atzīst, ka tavs kuģis atbilst prasībām, tad, protams, ir liels gandarījums un atvieglojums. Vēl dzīvi sagandē nesaprašanās apkalpē. Mēdz teikt, ka viena aita sabojā visu ganāmpulku, tāpat reizēm pietiek ar vienu cilvēku, kurš ar visu un par visu ir neapmierināts, lai viņš spētu samusināt pārējos. Un sākas ķīviņi. Varbūt kapteini tas mazāk skar, bet nāk virsnieki un sūdzas par problēmām. Labs mikroklimats uz kuģa ir ļoti vajadzīgs. Būtu jau labi, ja musinātājus varētu norakstīt no kuģa, bet tas nemaz nav tik viegli izdarāms.

– Varbūt, lai mazinātu spriedzi, var līdzēt kāda glāzīte stiprināta dzēriena. Ko jūs domājat par šādu stresa noņemšanas veidu?

– Daudzās kompānijās alkohola lietošana ir aizliegta. Manā kompānijā alkohola daudzums ir limitēts. Zinu, ka daudzi kapteiņi paši aizliedz lietot alkoholu, bet es to nedaru un iztuos ar sapratni, protams, ar noteikumu, ka cilvēks zina mēru un tas netraucē darbam. Bet ir nācies pieredzēt nepatīkamus un pat bīstamus brīžus, kad cilvēkam, kurš nedrīkstēja dzert, bet savu kolēģu iespaidā tomēr to darīja, aizvērās *širmis*. Nācās viņu norakstīt no kuģa. Varbūt mans tēvocis domā savādāk, bet es piekritu uzskatam, ka cilvēkam ir vajadzīgs veids, kā atslābināties. Tas gan nenožīmē, ka akceptēju regulāras iedzeršanas. Darbs uz kuģa ir pirmajā vietā.

– Vai apzināties, ka X stundā esat pēdējais, kurš atstāj kuģi?

– Jā. Pilnībā.

– Un kā ar sievietēm uz kuģa?

– Es saku nē, jo principā esmu pretinieks tam, ka sieviete iet jūrā. Bet jāatzīst, ka viens no labākajiem trešajiem palīgiem, kāds man ir bijis, bija tieši sieviete. Un tomēr esmu pārliecināts, ka jūra nav tā vieta, kur vajadzētu strādāt sievietei, jo esmu piedzīvojis arī pietiekami daudz problēmu, ko uz kuģa izraisījusi tieši sievietes klātbūtne. Kuģis – tas ir komandas darbs, tāpēc man ir ļoti svarīgi apzināties, ka mana komanda fiziski un morāli jūtas labi, ka katrs zina savu vietu un savus pienākumus. Man ir jābūt pārliecinātam, ka apkalpe arī ārkārtas apstākļos neapjuks un zinās, ko darīt, tāpēc mans pienākums ir gādāt, lai kuģa un apkalpes mehānisms darbotos nevainojami. Tas ir mans darbs, mana atbildība un mana misija.

K.Z.: – Tā sauktajos padomju laikos notika nopietna kadru atlase, tai skaitā arī dāmu vidū, lai vispār tiktu jūrā. Un arī tad visādi gadījās, bet tagad nekādas pārbaudes netiek veiktas, lai pārliecinātos, vai cilvēks vispār ir piemērots jūrai, tāpēc pašnāvības un pašnāvību mēģinājumi nav retums.

Kad Ēriks ir devies savās gaitās, viņa tēvocis piebilst, ka viņi, visi trīs kapteiņi, cits citu ļoti labi saprot pat bez vārdiem, jo profesionālajā ziņā ir līdzvērtīgi. Pēc sarunas konteksta noprotu, cik svarīgi Gunāram Zaksam ir būt pārliecinātam, ka ar dēlu jūrā viss ir kārtība, jo viņš it kā starp citu piebilst, ka sešus mēnešus, kamēr dēls bijis jūrā, viņi regulāri sazinājušies. Bet reiz bijis gadījums, kad vairākas dienas ar dēla kuģi nebija sakaru. Izrādījās, kuģim bija jāievēro radio klusēšana, bet krastā palicējiem tas rada spriedzi un satraukumu.

KAPTEINIS KĀRLIS ZAKSS

– Protams, laiki ir mainījušies, un tagad neviens vairs nestrādātu tādos apstākļos, kādos bija jāstrādā pagājušā gadsimta piecdesmitajos, sešdesmitajos un pat septiņdesmitajos gados. Ēriks teica, ka kādā no reisiem viņa komandai pusgadu nebija iespēja ne reizes nokāpt krastā, tomēr arī bez tā jūrnieku dzīve tagad ir salīdzinoši dinamiska un mainīga, ir civilizēti darba un sadzīves apstākļi, krastu un ostu kaut pa gabalu var redzēt. Bet savulaik uz zvejas kuģiem seši mēneši pagāja tā, ka cilvēks vispār nebija īsti gulējis un atpūties, kur nu vēl krastu kaut pa gabalu redzējis. Piedevām nekādas mehanizācijas, piecdesmitajos gados pat sakaru un radio nebija. Var tikai pabrīnīties, kā to visu varēja izturēt. Ja tagad man būtu jāstrādā un jādzīvo tādos apstākļos, es pat nezinu, kā uz to reaģētu, bet toreiz man bija astoņpadsmit un visu uztvēru kā pašu par sevi saprotamu.

Arī to, ka nav bijis ūdens, ar ko nomazgāties. Gunārs piebilst, ka drēbes mazgājuši jūras ūdenī, labi vēl, ka bijis ūdens, ko padzerties. Un abi kungi uzbur ainiņu, kuru gan var iztēloties, bet grūti saprast, kāpēc cilvēks labprātīgi

sevi pakļāvis tādiem fiziskiem un morāliem pārbaudījumiem. Nu, spriediet paši. Ziemā, ārā ap nulli, ūdens temperatūra kādi plus četri grādi, uz klāja ledus. Vīri ceļas ap četriem no rīta, lai vilktu tīklus no jūras. Rokas tā nosalušas, ka kļuvušas nejutīgas, un tikai tad, kad telpā tās nedaudz sasīlušas, vīri delnās sajūt sāpes. Asais tīklu audums līdz asinīm sagriezis zvejnieku rokas. Un kur tad vēl augoņi, kas sliktās pārtikas un vitamīnu trūkuma dēļ vīriem metušies visās iespējamās vietās, jo īpaši uz plaukstu locītavām, padusēs un uz kakla. Bet darbs negaida, lai tev augoņi vai rokas lupatās.

Gunārs Zakss stāsta, ka 1953. gadā, kad pirmie zvejas kuģi devušies Atlantijas ekspedīcijā, tas ir bijis milzīgs pārbaudījums cilvēku izturībai. Vēlāk, kad uz Atlantiju gājuši modernāki kuģi, darba un sadzīves apstākļi jau bijuši nesalīdzināmi labāki, bet darba organizācija gan bijusi tālu no civilizēta līmeņa. „Ko jūs!” abi kapteiņi vienā balsī iesaucas, kad iejautājos par zivju resursu saprātīgu izmantošanu un apkārtējās vides saudzēšanu. Kādi resursi, kāda daba! Par to neviens nedomāja. Kad siļķes gāja uz nārstu, norvēģi savās šērās



tām nogrieza ceļu un vārda tiešā nozīmē smēla laukā. Padomju zvejas armija, pie kuras piederēja arī Latvijas zvejnieki, nevēlējās atpalikt un devās uzbrukumā okeānu resursiem. Vīri, nodzenot sevi līdz pēdējam un bendējot veselību, cēla bagātīgus lomus, kurus vēlāk nevarēja nodot bāzēm. Kādreiz pat vairāk nekā mēnesi bijis jāmuļļājas pie bāzes kuģa, lai nodotu sazvejoto, bet pa to laiku zivis pagalam un jāgāž jūrā. Ja bāze nepieņem, tad mucām vāki vaļā un viss pāri bortam. Piemēram, kuģis „Belorusija”, uz kura strādāja Gunārs Zakss, nebija refrīžerators, tāpēc vasarā, kad rūmēs sagūla vairāk nekā desmit tonnas nozvejoto zivju, bet bāze nepieņēma, nereti tās nācās izgāzt jūrā. Tā vienkārši bija, un neviens par to neuztraucās. Iedomājoties pūstošu zivju smaku, kļūst nelabi, bet, ja zivju smaka ir jācieš sešus un vēl vairāk mēnešus bez pārtraukuma? Zaksi saka, ka pie visa pierod, arī pie zivju smakas. Neticu, bet viņi apgalvo, ka tas ir fakts. Tomēr zivju miltu smaka gan bijusi nepieciešama.

G.Z.: – Kad uz lielā saldētājtralera strādāja miltu mašīna, no kuģa nāca tāda smaka, ka no tās nebija glābiņa. Nezinu, kā cilvēki tur varēja strādāt! Mums uz „Pozdņakova” 1967. gadā arī bija neaizmirstams atgadījums. Palaidām miltu maļamo mašīnu, viss labi, zivis slid pa lentēm, darbs kūsā līdz brīdim, kamēr *ieklemējās* gultņi. Tos nevarēja ieelļot, jo mūsu poļu brāļi, kuģu būvētāji, tišām bija nepareizi salikuši gultņu mehānismu. Kamēr novērsa tehniskās



Mācību kuģa „Mendeļejevs” štata komanda. 1955. gads.

problēmas, zivis puva. Smirdoņa uz klāja bija tāda, ka nevienu īpaši nevajadzēja steidzināt. Visi strādāja, lai iespējami ātrāk atkal varētu palaist līniju.

K.Z.: – Kad es strādāju uz „Belorusijas”, mums bija tāds gadījums. Virsniekiem bija atsevišķa duša. Kā sāk laist ūdeni, nāk pretīga smaka, bet mēs nevaram saprast, no kurienes. Beidzot ņemam caurules, un izrādās, ka apakšā ir naturāli pieķēzīts. Arī tas bija mūsu poļu draugu sveiciens brālīgajiem padomju zvejniekiem.

PAR AMBĪCIJĀM

G.Z.: – Kad vēl mācījāties Rīgas zvejniecības jūrskolā, mūsu pasniedzēji centās celt topošo stūrmaņu pašapziņu. Hugo Legzdīnš, ienākot klasē, mūs uzrunāja: „Sveiki, stūrmaņi!”, bet pasniedzējs Kārlis Majors vienmēr teica: „Sveiki, kapteiņi!”

K.Z.: – Tas bija gluži vai asinīs – tev jābūt kapteinim. Mācījos arī no saviem darba skolotājiem. 1957. gadā vēl gāju par matrozi, bet 1958. gadā jau biju trešais stūrmanis. Tad mani norīkoja uz „Belorusijas”, kur nobraucu līdz 1962. gadam, kad iestājos Ļeņingradā. Esmu pieredzējis arī veco kuģi „Kaļiņingrada”, kas bija tāds 1918. gadā būvēts liels zārks, vēl kniedēts. Bet mācību laikā visus sešus gadus gāju praksē gan uz „Rīgas”, gan „Kondas”. Uz „Kondas” bija tāds slavens Krievijas latvietis kapteinis Štrumfs Aleksandrs Jakovļevičs, mēs viņu saucām par Balerīnu. Es personīgi redzēju kapteiņa diplomu, kas bija izdots cara laikā. Viņš bija perfekts savā stājā, akurāts, nekad nepacēla balsi

un neizpaua emocijas. Uz tilta bija izturēts, gluži kā no reglamenta grāmatas. No mūsu kapteiņiem viņam līdzīgs bija Kondruss. Es pie viņa biju otrais stūrmanis un allaž brīnījos, kā tik mierīgi un aukstasinīgi var uztvert kritiskas situācijas. Reiz pie Farēru salām piedzīvojām lielu vētru, kad mūsu kuģi gandrīz izmeta uz salas, kuģis bija piedzīts pilns ar ūdeni, bet kapteinis nezaudēja mieru, kas arī mums deva pārliecību, ka nekas kritisks nevar notikt. No kapteiņa Štrumfa varēja daudz mācīties, arī no kapteiņa Vītola un visbeidzot arī no mana brāļa Gunāra, pie kura biju par dublieri uz kuģa „Trudovaja slava”.

Pēc studiju beigšanas mani gribēja nosūtīt uz Arhangeļskas kuģniecību, bet pēc sadales tomēr nonācu „Latvijas jūras kuģniecībā”.

G.Z.: – Vai atceries, ko tas ministra vietnieks no sadales komisijas par tevi teica?

K.Z.: – Viņš neko sevišķu neteica.

G.Z.: – Re, pats tagad neatceries, bet es atceros, ko brālis man stāstīja. Sadales komisija skatoties, ka Kārlis nāk no zvejniekiem, un spriež, ka tad jau jāsūta pie viņiem atpakaļ, bet ministra vietnieks noteicis – nē, nē, viņš ir labs puisis, mēs viņu norīkosim uz kuģniecību. Lūk, tā tu nonāci „Latvijas kuģniecībā”! Un ar to biji vinnētājs.

– Vai darbs tirdzniecības flotē bija prestižāks?

K.Z.: – Pie zvejniekiem stūrmanim būtībā nav īsti stūrmaņa darbs, viņš kļūst par zvejniecības sastāvdaļu, jo viss ir pakārtots zvejai, bet tirdzniecības flotē stūrmanis tiešām ir stūrmanis. Vēl zvejas flote bija nepievilcīga ar milzīgo kadru mainību un nemitīgajām reformām. 1968. gadā sāku strādāt kuģniecībā un par kapteini nobraucu divdesmit vienu gadu no 1972. līdz 1993. gadam,



Tā viņš sāka. K. Zakss uz mācību kuģa „Mendeļejevs”. 1954. gads.



Avīzes „Padomju Jaunatne” redakcijas darbinieku desants uz Roņu salu „Mendeļejeva” glābšanas laivā. 1955. gads.



Arī tā gadās. „Mendeļejeva” laivas desanta laikā.



Māris Mertens un Kārlis Zakss uz „Mendeļejeva”.



„Mendeļejevs”.



G. Zakss un kapteinis Bruno Kondruss. 1954. gads.

kad sāku strādāt „Latvijas kuģniecības” krasta darbā. Mans pēdējais amats bija menedžmenta priekšnieks. Varu teikt, ka esmu „Latvijas kuģniecību” pilnībā izbaudījis uz savas ādas. Es personīgi redzēju, kāda bija situācija, kad no LK pazuda tie četrdesmit miljoni. Agrā rītā eju iekšā kuģniecībā, un man pretī no Avotiņa kabineta nāk toreizējais Ministru prezidents Māris Gailis. Pēc divām dienām Avotiņš dispečeru sanāksmē jautā galvenajam grāmatvedim Grieznim: „Griežņa kungs, kā ir, vai mums pietiks naudas, ko izmaksāt algās?” Uz to Grieznis atbildēja: „Nu, algām vēl pietiks, bet ar to arī viss.” Iedomājieties, kuģniecībai tukšs konts pie astoņdesmit četriem strādājošiem kuģiem. Visa privatizācija bija absurda, un arī tagad brīnos, kā Latvijā var noslēpt patiesos kuģniecības īpašniekus, ja visos kompānijas gaitējos un pīpētavās runā par galveno akcionāru un bez viņa ziņas pat mats no galvas nenokrīt. Bet gan jau kādreiz viss nāks gaismā. Bija aprēķināts, ka tad, ja LK kuģus nodotu lūžņos, par to ieguvums būtu divas reizes lielāks, nekā ienesa privatizācija. Kur tad vēl menedžments, kas maksā baltu naudu, un mācību centrs. Jau Avotiņa laikā LK bija *bardaks*. Kāds mans skolotājs reiz teica, ka es nepareizi lietoju vārdu *bardaks*, jo *bardaks* – tā ir zināma kārtība, bet šī, lūk, ir nekārtība. Godīgi runājot, nevajadzēja man kāpt krastā.

G.Z.: – Nu, brālīt, nākamajā dzīvē tu varēsi nekāpt krastā!

– Laikam gan ir taisnība, ka nedrīkst pārkāpt savus principus. Bet, runājot par darbu jūrā, es, tāpat kā Ēriks, nelietotu apzīmējumu – romantiķa. Darbs jūrā vai nu patīk un ir pie sirds, vai arī nav, un tad jūrā nav ko meklēt! Uz kuģa pat miegā tu dzirdi, kā strādā dzinējs. Jūra – tā ir vīriešu dzīve un vīriešu darbs!

KAPTEINIS GUNĀRS ZAKSS

Esmu pieteikies kapteini Gunāru Zaksu aizvest mājās, tāpēc sarunu turpinām arī mājupceļā.

– Kapteinis saaug ar savu kuģi. Ja jūs braucat ar savu mašīnu, ir viens, bet, kad iesēžaties svešā mašīnā, tā ir pavisam cita lieta. Kapteinim tā ir ar kuģi. Mēdz teikt, ka suns dzīvo tajā pašā enerģētiskajā laukā, kādā viņa saimnieks. Ar kuģi ir līdzīgi. Tas gan nedzīvo sava saimnieka laukā, bet saimnieks šā kuģa laukā gan. Kuģa saimnieks – kapteinis – lieliski jūt, kā jūtas viņa kuģis, bet, ja ignorē kuģa izturēšanos un raidītos signālus, tad noteikti būs kādas ziepes.

– Kā vērtējat, kāda ir bijusi jūsu karjera?

– Bez jebkādiem sarežģījumiem. Tā kā jūrskolu beidzot man nebija darba prakses, lai varētu saņemt darba diplomu, bija jābrauc par matrozi. Pagāja kāds laiciņš, vēl pietrūka trīs vai četri mēneši, lai saņemtu tuvbraucēja stūrmaņa diplomu, kad man laimējās nejaūsi satikt mācību kuģa „Mendeļejevs” vecāko mehāniķi, un viņš saka, ka mani vēlas redzēt kapteinis Kondruss. Uz mācību kuģiem biju gājis praksē un strādājis par matrozi. Kapteinis Kondruss saka: „Nāc pie manis par trešo stūrmani!” Es viņam savukārt izstāstu savas klapatas ar stūrmaņa diplomu, bet viņš tikai nosaka, ka gan jau visu atrisināsim, tu man esi vajadzīgs. Laikam jau prakses laikā bija noskatījies, ka esmu baigais *nagu vecis*, bet uz mācību kuģiem tādi bija vajadzīgi. Sāku braukt pie Kondrusa. Strādājām kopā ar Līdaku Harīti, Zaļo, kā mēs viņu saucām. Paldies Kondrusam, tā bija ļoti laba skola. Viņš pats mīlēja stūrmaņa darbu, tāpēc mēs ar Harīti profesionālā un cilvēciskā ziņā bijām lieli ieguvēji. Kā iesāku strādāt uz mācību kuģiem, tā ar tiem vai saaugu kopā – „Mendeļejevs”, „Meridiāns” un „Kustanaļ” desmit gadus bija manas darba vietas.

Kad neklātienē pabeidzu Liepājas jūrskolu, biju otrais stūrmanis pie kapteiņa Vītola uz „Kondas”. 1965. gadā mani norīkoja par vecāko palīgu uz peldošās bāzes „Rīga”, tad par kapteinīdirektoru, bet 1970. gadā Latvijas Zivsaimniecības ražošanas apvienības ģenerāldirektors Kirejevs mani uzaicināja par savu vietnieku flotes jautājumos, kur nostrādāju piecpadsmit gadus.

– Vai nebija žēl pamest darbu jūrā?

– Bija žēl. Un es nožēloju, ka to izdarīju. Varētu likties, ka krastā bijusi veiksmīga karjera, bet par manām krasta darba pārdomām vajadzētu veidot atsevišķu stāstījumu. Mācību kuģos es biju ieaudzis. Arī ražošanā uz „Kondas” un „Rīgas” biju savā vietā. Piemēram, uz „Rīgas” ne visi varēja sastrādāties ar kapteini Kuļiņiču, bet es uzskatu, ka viņš bija izcils ražošanas vadītājs un ļoti labs skolotājs. Bet par tiem piecpadsmit gadiem krastā man slikti metas. Problēmas gadu no gada vienas un tās pašas, bet neviens risinājums nedod vajadzīgo rezultātu. Flotes apgāde bija neatrisināma problēma.

Kas attiecas uz Zvejnieku kolhozu savienību, varu teikt, ka tas bija interesants laiks. Zvejnieku kolhozu savienība mūsdienu izpratnē bija tāda kā zvejnieku kolhozu asociācija, kas pārstāvēja savus asociētos biedrus republikas un vissavienības līmenī. Faktiski bija izveidota tāda kā dubulta sistēma, bez kuras tajos laikos nevarēja iztikt. No sava priekšgājēja Miķeļa Pesses saņēmu



Viena no „Rīga” tipa peldošajām bāzēm.



G. Zakss un kapteinis V. Kuļiņičs
Atlantijas okeānā. 1965. gads.



Inspektors šifrētājs I. Ponomarenko (no
kreisās), kapteinis V. Kuļiņičs un kapteiņa
trešais palīgs Atlantijas okeānā. 1966. gads.

sakārtotu saimniecību. Salīdzinot ar valsts saimniecībām, kolhozos bija lielāka saimnieciskā brīvība. Spriežot pēc statūtiem, kolhozi bija tāda kā valsts valstī, tiem it kā neviens neko nevarēja uzspiest, jo skaitījās, ka visu izlemj kolhoznieki. Parasti zvejnieku kolhozi strādāja ar peļņu, bet ko ar to darīt, varēja lemt paši. Visiem kolhoziem, izņemot starpkolhozu uzņēmumus, bija pašiem celtniecības nozare, remonta cehi un palīgsaimniecības. Arī priekšsēdētāju institūcija bija ļoti spēcīga, bet, kad nāca jaunie neatkarības laiki, tad kolhozu priekšsēdētāji lidoja kā korķi no pudelēm.

DOKUMENTĀLS ATSKATS PAGĀTNĒ

1987. gada 1. aprīļa laikrakstā „Latvijas Zvejnieks” ir publicēts materiāls „Atklāta saruna” par Zvejnieku kolhozu savienības pilnvaroto sanāksmi, kurā runāja par sasniegumiem un trūkumiem zvejnieku kolhozu darbā. Šķita, ka viss kārtībā – plāni pārpildīti un peļņa vairojusies. Citāts no laikraksta: „Varētu likties, ka neko labāku vairs nevar vēlēties.

Tomēr Zvejnieku kolhozu savienības valdes priekšsēdētājs Gunārs Zakss savā pārskata referātā tikai īsumā pieminēja gūtos panākumus. Galveno uzmanību referents veltīja neatrisinātajām problēmām, pie kurām pārkārtošanās procesā nopietni jāstrādā.” Valdes priekšsēdētāja referāts toreiz ildzis pusotru stundu, un, kā var lasīt rakstā, Gunārs Zakss ne tikai analizēja un kritizēja, bet arī ieteica sasāpējušo problēmu risināšanas ceļus.

Savukārt laikraksta „Jūras Vēstis” 1. numurā, kas iznāca 1991. gada maijā, ir publicēta intervija ar Latvijas zivsaimniecības ministru Gunāru Zaksu, kur cita starpā ministrs saka: „Ļoti svarīgs un sarežģīts tagad, piemēram, ir jautājums par materiāli tehnisko apgādi. Ne tikai zivsaimniecībā. Latvijas valdība cenšas

risināt šo problēmu, slēdzot līgumus ar republikām. Tā kā rublis vairs *nestrādā*, mēs dzīvojam gluži kā pirmatnējā sabiedrībā: mainām precī pret precī." Avīzei ministrs toreiz novēlēja būt patiesai vienmēr un visur. Bet lasītājiem – strādāt un dzīvot brīvā Latvijā.

– Laikam jau darbs pirmajā valdībā nebija nekāda medusmaize? Ne velti gruzīni saviem nedraugiem velta diezgan paskarbu novēlējumu – lai tu dzīvotu pārmaiņu laikā!

– Bija izveidota Tautas frontes valdība, kuras ietvaros strādāja arī Zivsaimniecības ministrija. Tika noteikts pārejas laiks, un mūsu uzdevums bija šajā periodā pārņemt vadību zivsaimniecības nozarē, vadību iekšējos ūdeņos un Baltijas jūras ekonomiskajā zonā. Viss bija daudz sarežģītāk, nekā varēja domāt. Dotācijas, kas 1991. gadā vairs nenāca no Vissavienības zivsaimniecības ministrijas, bija aptuveni sešsimt miljardi rubļu. Tas nozīmēja: ja mēs pārņemam visu savu īpašumu, bet dotācijas nesaņemam, tad neesam spējīgi strādāt un izputam. Tajā laikā vislielāko ienākumu deva stavridu zveja Atlantijas okeānā. Viena tonnas vērtība bija trīssimt ASV dolāru, bet viena tonna naftas, kas bija vajadzīga, lai nozvejotu un apstrādātu tonnu stavridu, maksāja divsimt desmit dolāru. Nauda bija vajadzīga arī algām, remontam un vēl daudz kam citam.

Tomēr jūrnieki un zvejnieki cerēja, ka beidzot varēs dzīvot normālos apstākļos, jo pēdējos gados, kad Latvija vēl bija Padomju Savienības sastāvā, viņu stāvoklis tiešām bija neapskaužams. Zvejnieki pusgadu plēsās jūrā, bet, atnākot krastā, izrādījās, ka nopelnītais ir tikai salmi, jo rublis gāzās ļoti strauji un ar lielu blikšķi, bet valūtas piemaksas bija niecīgas. Diemžēl zvejnieku sapnis par labāku dzīvi nav īstenojies.

Godīgi sakot, par ministrēšanas laiku man gandarījuma nav, „Latribproma” piecpadsmit gadi mani morāli nospieda un bija vissmagākie darba mūžā. Zvejnieku kolhozu savienībā darbs bija interesants. Nezinu, kā es priekšnieka amatā viņus apmierināju, jo man jau nemaz tik labs raksturs nav. Bet manu raksturu veidoja jūra, tā prasa spēcīgus raksturus un necieš nolaidību. Arī dzeršanu ne, no kuras pamatā ceļas visas nelaimes. Kapteinis. Šis viens vārds izsaka visu – stāju, morāli un profesionalitāti. Uz kuģa ir jābūt kārtībai un bijāšanai. Pareizi jau teica mans brālis Kārlis, ka cilvēks nedrīkst pārkāpt savus principus. To, ko esmu darījis, nenožēloju un esmu pateicīgs visiem, ar kuriem kopā esmu strādājis un no kuriem esmu mācījies.■

A. Freiberga

MUZEJA ZELTA FONDS

Kopš 1972. gada strādāju Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, un diez vai iespējams saskaitīt cilvēkus, ar kuriem daudzajos darba gados nācies tikties – tūkstoti jau noteikti esmu pārsniegusi. Sarunas parasti nav prognozējamas, jo katrs jūrniece par sevi stāsta dažādi – cits labprāt un daudz, cits vārdos pavisam skops, un vēsturei nepieciešamo „jāvelk ārā kā ar stangām”. Gadiem ejot, cilvēki un runātais piemirstas, paliek tā saucamā personas kartiņa, uz kuras pierakstīts kuģinieka stāstījums. Tomēr ir ne mazums izņēmumu, un viens no tiem ir Aleksejs Tarvids.

1999. gadā autoru kolektīvs uzsāka darbu pie enciklopēdijas „Latvijas jūrniecības vēsture 1950 – 2000”. Tajā bija jāapkopo simtiem šķirķļu par cilvēkiem, kuģiem, jūrskolām, bākām, ostām, jūrniecības organizācijām u. c. kuģniecībai svarīgām lietām. Darba gaitā muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbinieki ne vien strādāja arhīvos un bibliotēkās, bet arī tikās ar daudziem pieredzējušiem kuģu vadītājiem, mehāniķiem, ostu, jūrniecības un jūrniecības izglītības darbiniekiem. Ieinteresētību un atsaucību mūsu darbā izrādīja „Latvijas kuģniecības” pensionāru un invalīdu biedrība „Enkurs”. Daudzi organizācijas biedri visu darba mūžu atdevuši jūrai. Uz tikšanās ar muzejniekiem viņi parasti ieradās kā uz īpašu notikumu. Atmiņā palikuši daudzi no šiem cilvēkiem, bet dažus no viņiem atļaušos saukt par draugiem arī šodien, kaut arī kopš pirmās tikšanās pagājuši vairāk nekā desmit gadi.

Saviem gadiem neatbilstošs gan izskatā, gan pasaules uztverē – tādu es toreiz iepazīnu Alekseju Tarvidu. Laikam Latvijā neatrast otru cilvēku, kurš ir gan profesionāls aktieris, gan profesionāls kuģu vadītājs un ir strādājis abās tik nesaderīgajās profesijās.

Aleksejs Tarvids dzimis 1928. gada 9. jūnijā Daugavpilī. Te gan liekas, ka dokumentos ieviesusies kļūda un dzimšanas dati uzrakstīti aplami. Laikam jau tā ir atsevišķu cilvēku īpaša māksla – stāvēt gadiem pāri. Varbūt te nedaudz pievairas pirmā profesionālā izglītība – 1952. gadā



Aleksejs Tarvids pēc atgriešanās no zvejas Atlantijā, 1956. gads.



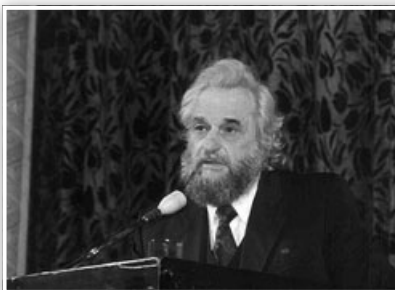
Aleksejs Tarvids Rīgā, ap 1960. gadu.



viņš absolvēja Latvijas Valsts teātra institūta Aktiermākslas fakultāti un saņēma norīkojumu uz Liepājas teātri. 1954. gadā dzīve apmeta pamatīgu kūleni – Aleksejs no aktiera pārtapa par jūrnieku un Liepājā beidza mazizmēra kuģu vadītāju un tuvbraucēju kapteiņu kursus. Darbs profesijā aizsākās matroža „rangā” uz mazajiem zvejas kuģiem, bet vēlāk viņš kā kapteiņa trešais, otrais un vecākais palīgs devās zvejā uz Atlantijas okeānu jau ar lielajiem jūras zvejas traleriem. 1958. gadā zvejas kuģi tika nomainīti pret tirdzniecības kuģiem Latvijas jūras kuģniecībā. Sākumā tie bija tvaikoņi „Balašova”, „Auseklis”, „Kašira”, kur Alekseja kungs no 1958. līdz 1962. gadam bija kapteiņa trešais un otrais palīgs. Paralēli iešanai jūrā 1962. gadā A. Tarvids absolvēja Liepājas jūrskolu un ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu. Pagātnē aizgāja tvaikoņi, un turpmākās jūrnieka



Aleksejs Tarvids ar dēlu Igoru un mazmeitu, 1999. gads.



Aleksejs Tarvids VEF kultūras un tehnikas pilī uzrunā biedrības „Enkurs” kopsapulces dalībniekus, 1998. gads.



Aleksejs Tarvids 70 gadu
dzimšanas dienā
Rīgā, 1998. gads.



Aleksejs Tarvids pie
motorkuģa „Vasilijis Struve”
vadības pults, 1998. gads.

gaitas viņam saistījās ar motorkuģiem – vispirms refrīžeratorkuģa „Kura” kapteiņa vecākais palīgs, tad gandrīz desmit gadus kapteinis uz motorkuģiem „Engure”, „Roja”, „Sivašs”, „Vigozero”, „Aragvi”, „Larisa Reisnere”, „Klāra Cetkina”. Vairāk nekā desmit gadus (no 1973. līdz 1984. gadam) Tarvids strādāja par Latvijas jūras kuģniecības kravu apkalpojošās daļas „Transflote” supervaizeru. 1976. gadā viņš tika atzīts par labāko savā profesijā Latvijas jūras kuģniecībā. Arī pēc aiziešanas pensijā kapteinim gribējās darboties sev tuvajā sfērā, ko viņš arī darīja un turpina darīt – ir Latvijas Jūrniecības savienības biedrs, kopš 1991. gada „Latvijas kuģniecības” pensionāru un invalīdu biedrības „Enkurs” biedrs (kopš 1995. gada valdes loceklis). No 1995. gada viņš ar pārtraukumiem strādāja par „Latvijas kuģniecības” remontā vai dīkstāvē esošo kuģu maiņas kapteini. Tēva pēdās sekojis arī 1952. gada 7. maijā Liepājā dzimušais dēls Igors. 1971. gadā viņš beidza Rīgas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļu un kopš tā laika ir gājis jūrā par motoristu, tad ceturto, trešo un otro mehāniķi. Dažus gadus vēlāk kļuva par ārvalstu firmu kuģu vecāko mehāniķi.

Enciklopēdijas sagatavošanas darbs jau sen noslēdzies, izdotā grāmata atradusi vietu daudz jūrnieku un jūrniecības darbinieku grāmatu plauktos, bet muzeja un personīgi mana draudzība un sadarbība ar Alekseju Tarvidu turpinās – tiekamies gan Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulcēs, gan sazināties telefoniski, lai runātu ne tikai par Latvijas kuģniecības vēsturi, bet vienkārši viens otram pajautātu: „Kā tev iet?”.■

Ilze Bernsone,

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītāja

ANANĀSU KANDŽA

Tas notika sešdesmito gadu vidū uz banānvedēja „Kura”, kur es jau biju kapteinis. Ananāsus un banānus mēs uzņēmām Gvinejā. Mūsu kuģis bieži stāvēja valsts galvaspilsētas Konakri ostas piestātnē, un tad nebija glābiņa no padomju vēstniecības darbiniekiem. Viņi pastāvīgi nāca ciemos un lūdza gabaliņu rupjmaizes, kādu siļķīti. Kā lai sagādā pietiekami daudz šo produktu un citu *prezentu*, ņemot vērā viņu apetīti! Bet, ja izdevās diplomātam izpatikt, viņš noteikti solīja:

– Es parūpēšos, lai tu saņemtu paaugstinājumu!

Kad pāri normai iedzertais diplomātiem atrisīja mēli, viņi čukstus žēlojās, cik grūti vēstniecībā strādāt, kad tavi paša kolēģi izspiego katru tavu soli.

Dažkārt 7. novembra, 1. maija vai Jaungada svinību priekšvakarā ieradās vēstniecības darbinieks ar ziņu:

– Mēs nolēmām svētkus svinēt pie jums uz „Kuras”.

Un nevienam no „viesiem” pat prātā nenāca parēķināt, cik izmaksā dažas stundas jautrības.

Tā nu kādā nedēļas nogales brīvajā dienā stāvam Konakri. Kravas nav. Apspiežos ar vecāko mehāniķi, ar pirmo palīgu, vecāko palīgu – ko darīt? Visi kopā nolemjam, ka jālaižas lapās, kamēr vēl ciemiņi no vēstniecības nav ieradušies.

Ātri saposāmies un, paaicinājuši līdzī no sardzes brīvos apkalpes locekļus, ar glābšanas laivu devāmies „baudīt kultūru”, proti, uz pludmali.

Atradām burvīgu vietīņu pie paša krasta ar kādus desmit metrus platu smilšainu liedagu. Bet ūdenī starp akmeņiem trako milzīgi viļņi. Tie nāk, triecas pret akmeņiem un aizejot griež vērpētes uz visām pusēm. Pirmais palīgs nolemj izpeldēties, bet bangas viņam norauj brilles. Pirmajam tas tāds nieks vien! Viņš ienirst un pēc mirkļa parādās virs ūdens



Motorkuģa „Kura” kapteiņa vecākais palīgs Aleksejs Tarvids (no kreisās) un kapteinis Erihs Tomsons (1903–1971, tālbraucējs kapteinis, viņa vārdā nosaukts motorkuģis „Kapteinis Tomsons”) uz motorkuģa klāja, ap 1963. gadu.

ar lepni paceltu roku, kurā ir šķietami uz visiem laikiem vilņu atņemtās brilles.

Piepeši pamanu, ka vecākais matrozis ejot streipuļo. Vai tiešām no vilņiem galva sareibusi? Pavēroju uzmanīgāk un saprotu, ka tas nav no vilņiem. Skaidrs, ka piedzēries. Eju klāt un prasu:

- Kas tevi tā griež un loka?
- Aleksej Jevgeņjevič, vai negribat... arī?
- Ko – arī?

Puisis attapās, vienā mirklī atskurba un prasa:

- Negribat arī... paplunčāties?
- Gribu paplunčāties. Bet tu saki – no kurienes dzeramais?
- Ilgi netielēdamies, vecākais matrozis atzinās:
- No ananāsiem...
- Kā tas ir – no ananāsiem?

– Nesodiet, – jūrnieks nolaida galvu. – Mēs esam uztaisījuši nelielu aparātu un no sardzes brīvajā laikā tecinām kandžu no ananāsiem. To taču uz kuģa ir tūkstošiem tonnu! Bet kandžu – tikai mazdrusciņ...

Šo informāciju vecākais matrozis vēl papildināja ar eksotiskās dziras izgatavošanas recepti.

Bargā balsi prasu:

- Kur glabājat aizliegto dzērienu?
- Glābšanas laivā.

Eju līdz vecākajam matrozim. Viņš iekāpj laivā, ielaiž ķēdītē iestiprinātu metāla krūzīti koka mucīnā, kurā parasti glabājas dzeramais ūdens gadījumam, ja ar kuģi notiek kas nelāgs un jūrnieki glābšanas laivā nonāk plašajā okeānā.

Esmu dusmīgs:

– Kā gan var rīkoties tik bezatbildīgi! Ja nu vajadzēs pamest kuģi?! Kandža dzeramo ūdeni neaizstās!

Kad atgriezāmies uz kuģa, bija nopietna saruna ar vecāko matrozi un viņa „atjautīgo” kompāniju.

Apspriedies ar pirmo palīgu, šajā garajā reisā palaidu apkalpei grožus nedaudz vaļīgāk: atļāvu bufetes pārzinim ne tikai izsniegt vīriem tropos paredzēto sausā vīna devu, bet tiem, kam ar to ir par maz, dot to pašu vīnu virs normas, protams, par maksu. Bet ananāsu Jergu lai aizmirst!■

Aleksejs Tarvids, kapteinis

Pierakstīja V. Novikovs

„ENKURA” SESTĀ SEZONA

2011./2012. mācību gadā „Enkurs” notika jau sesto reizi, tajā piedalījās vairāk nekā divsimt 10., 11. un 12. klases skolēnu. No šā gada enkuriešiem – skolu absolventiem Latvijas Jūras akadēmijā iestājās 16, bet Liepājas Jūras koledžā trīs. Konkursa mērķis ir iepazīstināt vidusskolniekus ar jūras virsnieka profesiju un mudināt viņus to apgūt, kā arī celt profesijas prestižu sabiedrības acīs. Lai gan konkursa atlases kārtas un fināls tradicionāli notiek pavasarī – martā, aprīlī un maijā, gatavošanās tam sākas jau rudenī.

Konkursa „Enkurs” finālā Latvijas Jūras akadēmijā tikās 12 spēcīgākās komandas, kas savu pārākumu spēja apliecināt atlases kārtās. Kopvērtējumā uzvarēja Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas komanda ar 47,9 punktiem, tikai par nepilniem pusotra punktiem atpalika Bauskas Valsts ģimnāzijas jaunieši (46,5 punkti), trešie bija Madonas Valsts ģimnāzijas enkurieši, kuri spēja savākt 43,3 punktus, pirmo reizi iekļūstot labāko trijniekā. Visspēcīgāk fināls beidzās pagājušā gada līderiem – Alūksnes Valsts ģimnāzijas komandai, kura no madoņniešiem atpalika tikai par 0,7 punktiem, ieņemot ceturto vietu, bet 2010. gada uzvarētāja Jelgavas Valsts ģimnāzijas komanda palika piektā.

2012. gadā pirmo reizi konkursa organizēšanā iesaistītās jūrnieceības un citas ieinteresētās organizācijas nodibināja speciālu „Enkura” stipendiju, kuru, mācoties 1. kursā, saņems nu jau bijušie enkurieši – trīs Jūras akadēmijas un





viens Liepājas Jūrniecības koledžas students

Pasaules jūrās joprojām akūts ir profesionālu jūras virsnieku trūkums. Tiek būvēti jauni un arvien lielāki kuģi, tāpēc jūras virsnieku deficīts būs arvien jūtamāks.

Apzinoties šo nozares problēmu, konkursa rīkošanā iesaistījušās un to atbalsta gan valsts, gan nevalstiskās jūrniecības organizācijas un uzņēmumi – Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta, Liepājas SEZ osta, AS „Tallink Latvija”, „Anglo Eastern Ltd” un citas. Ievērojamu darbu konkursa organizēšanā ir ieguldījusi Latvijas Jūras akadēmija, jūrnieku treniņu centri „Novikontas” un „Lapa”, Jūras spēku Karsta apsardzes dienests.

2008. gadā Lietuvas Jūras akadēmijas speciālisti iepazinās ar Latvijas pieredzi, organizējot „Enkuru”, un iedibināja līdzīgu konkursu – „Ceļš uz jūru”. 2011. gadā Klaipēdā pirmo reizi tikās abu konkursu uzvarētāji – Alūksnes Valsts ģimnāzijas un Kauņas Bābtu ģimnāzijas komandas.



Rezultāts bija neizšķirts. Šogad Lietuvas jaunieši tika uzņemti Rīgā. Jūrnieku treniņu centrā „Novikontas” sacentās Liepājas un Klaipēdas komandas. Cīņa bija ļoti sīva, tikai ar viena punkta pārsvaru uzvarēja liepājnieki.

„ENKURA” KAROGS

2012. gadā „Enkurs” beidzot ticis pie sava karoga – uz dzeltena fona tumši zilā krāsā attēlots „Enkura” logo un uzraksts „Enkurs”.

Karoga izgatavošanas iniciators bija SIA „Lapa” ģenerāldirektors Aleksandrs Nadežņikovs, un to arī finansēja „Lapa”. Pavisam izgatavoti pieci karogi, no kuriem viens nodots Jūras administrācijai, viens palika kompānijas „Lapa” rīcībā un pa vienam nākamās „Enkura” sezonas sākumā tiks dāvināts

organizācijām, kur notiek konkursa atlases kārtas vai fināls – jūrnieku treniņu centram „Novikontas”, Rīgas brīvostas pārvaldei un Latvijas Jūras akadēmijai. Turpmāk „Enkura” karogs tiks pacelts visos šā konkursa pasākumos.



„ENKURA” STIPENDIJAS

Konkursa organizētāji apsprieda jautājumu par papildu *bonusu* piešķiršanu „Enkura” dalībniekiem, kuri stājas Latvijas Jūras akadēmijā. Tāpat tika uzsāktas sarunas par „Enkura” stipendijas dibināšanu.

Stipendiju komisijā bija pārstāvji no LTFJA, LJA un LJS, un viņi nolēma piešķirt četras ikmēneša stipendijas 50 latu apmērā.

Naudu stipendijai atvēlēja Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība. Tā kā 2012. gadā Latvijas Jūras akadēmijā iestājās 16 konkursa dalībnieki, bet Liepājas Jūrniecības koledžā trīs, tika nolemts trīs stipendijas piešķirt LJA pirmā kursa studentiem un vienu LJK pirmkursniekam.

Rīgā par labākajiem tika atzīti topošie kuģu vadītāji Kristīne Cirse un Aivis Ābele, kā arī topošais kuģu elektromehāniķis Gatis Siliņš. Liepājā stipendija nonāca nākamā kuģu mehāniķa Edgara Sigai rokās.



„ENKURA” SPĒKS

Ar kuru LJA studentu lai parunā? Būtu interesanti atrast kādu daiļā dzimuma pārstāvi. Līga Millere ir studiju programmas „Ostu un kuģošanas vadība” 3. kursa studente un Studentu padomes priekšsēde.

– Jau vidusskolā sapratu, ka nevēlos studēt kaut ko vispārīgu – ekonomiku vai jurisprudenci, bet gan kādu konkrētu, īpašu jomu, ko nepārzinātu visi. Skatījos TV konkursu vidusskolniekiem „Enkurs”, un redzētais iepatikās. Piedalījos atvērto durvju dienās Latvijas Jūras akadēmijā, un kļuva skaidrs: jā, vēlos šeit studēt. Pēc pirmā kursa vasaras praksē uz „Tallink” sapratu, kas ir kuģis, ka uz tā ir pilnīgi citāda dzīve nekā uz sauszemes. Apsvēru, vai nepāriet studēt kuģu vadības programmā. Bet tad kaut kas mani nobremzēja. Nē, ne



jau vīriešu pasaule, tā ir droša un uzticama. Bet sāku domāt: ja man būs ģimene un bērni, kā to apvienošu ar jūrā iešanu? Tolaik sāku darboties studentu padomē un sajutu, ka mana stihija ir sadarbība ar cilvēkiem. Esmu saistīta ar jūrniecību, zinu, kas tajā pasaulē notiek, bet esmu krastā. Ideāli! – par savu izvēli priecājas

Līga. Kādi ir LJA studenti? Salīdzinot ar citu augstskolu puisiem, cepuri nost! Vienmēr meitenēm atver durvis, tas mūsdienās ir retums. Formastērps mobilizē, un puisiem ir stalta stāja. Ja, pasākumus rīkojot, vajadzīga palīdzība, nav čīkstēšanas un pikstēšanas, visu izdara, studiju biedrus slavē Līga. Bet viņa arī redz, ka profesijā ienāk sievietes – spēcīgas, gudras, kas zinībās neatpaliek no vīriešiem. Varbūt reiz Līga Millere kļūs par Rīgas brīvostas vadītāju?

– Vēlētos strādāt kādā no kuģošanas līniju pārstāvniecībām Latvijā. Lai darbs būtu dinamisks, lai varētu braukt pieredzes apmaiņā. Ļoti patīk prakses. Ceturtajā mācību gadā „Erasmus” programmā ir paredzētas mācības kādā sadraudzības augstskolā. Gribētu gūt pieredzi Roterdamā, kur ir liela osta ar iespaidīgu kravu apgrozījumu. Patīk, kā mans ceļš ir iesācies!■

Politika

NEVIENLĪDZĪGA KONKURENCE EIROPĀ

Eiropas Komisija publicēja dokumentu „Par piesārņojošo vielu emisiju samazināšanu no jūras transporta un ilgtspējīga ūdenstransporta rīki”. Tajā norādīts, kas jādara, lai veicinātu „zaļās” kuģošanas tehnoloģijas, alternatīvas degvielas, atbilstošas „zaļās” transporta infrastruktūras u.c.

Latvijas nevalstiskās organizācijas un ostas pauda bažas, ka, ieviešot prasības par sēra saturu kuģu degvielā (0,1% no 2015. gada 1. janvāra), pastāv risks par konkurences kropļošanu Eiropas reģionā. Piemēram, kuģojot Ziemeļamerikas piekrastē, visā reģionā ir vienādas prasības un tādējādi netiek radīts konkurences kropļojums, kas nav ievērots Eiropas reģionā, tāpēc vienotas prasības būtu jāpiemēro visu ES dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvajās ekonomiskajās zonās. Šāda pieeja nodrošinātu ievērojamu ieguvumu videi un cilvēku veselībai, kā arī palīdzētu izvairīties no iespējamajiem konkurences kropļojumiem.

Lai aizsargātu vidi un izvairītos no konkurences kropļošanas, ir jāturpina atbalstīt jaunu prasību izveidi IMO ietvaros.

PIEŅEM LIMASOLAS DEKLARĀCIJU

2012. gada 7. un 8. oktobrī Kiprā notikušajā ES dalībvalstu par jūrlietu politiku atbildīgo ministru sanāksmē tika pieņemta Limasolas deklarācija. Tās uzdevums ir akcentēt jūras ekonomisko un sociālo nozīmi nākotnē un ES dalībvalstu stratēģiskās darbības virzienus ar jūru saistītajās nozarēs, lai stimulētu stabilu ekonomisko izaugsmi un jaunu darbavieta radīšanu.

UZZIŅAI

Limasolas deklarācija ir sagatavota, balstoties uz 2007. gadā Lisabonā apstiprinātās ES Integrētās jūrniecības politikas (*Integrated Maritime Policy*) ietvaru, stratēģiju „Eiropa 2020” un ES Zilo izaugsmi (*Blue Growth*). Deklarācijā tiek akcentēta ES atkarība no jūras visplašākajā izpratnē. Ar jūrniecību saistītās profesijās strādā aptuveni 5,4 miljoni ES valstu iedzīvotāju, savukārt 88 miljoni strādā un 205 miljoni dzīvo piekrastes reģionos. Ar jūrniecību saistītais kopprodukts ES valstīs ir ap 500 miljardu eiro gadā, līdz 2020. gadam to plānots palielināt par 20%, sasniedzot 600 miljardus eiro. 75% ES valstu ārējās tirdzniecības un 37% iekšējā tirgus tiešā veidā saistīti ar jūru.

Sanāksmē piedalījās Kipras Republikas prezidents Demetris Kristofiass, Eiropas Komisijas priekšsēdētājs Žozē Manuels Barrozu un ES jūrlietu un zivsaimniecības komisāre Marija Damanaki. Latviju sanāksmē pārstāvēja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš un priekšsēdētāja padomnieks Ansis Zeltiņš.

ES jūrlietu un zivsaimniecības komisāre Marija Damanaki savā uzrunā aicināja visas dalībvalstis atbalstīt Eiropas Komisijas centienus un aktīvi darboties, lai sasniegtu „Eiropa 2020” un Integrētajā jūrniecības politikā izvirzītos mērķus.

KAS IR ZILĀ IZAUGSME?

Zilā izaugsme ir ilgtermiņa stratēģija, lai atbalstītu izaugsmi visās jūras nozarēs. Tās uzdevumi ir šādi:

- apzināt un risināt ekonomiskas, ekoloģiskas un sociālas dabas izaicinājumus, kas skar visas jūras ekonomikas nozares;
- sekmēt sinerģiju starp dažādu nozaru politikas;
- pētīt mijiedarbību starp dažādām saimnieciskām darbībām un to potenciālo ietekmi uz jūras vidi un bioloģisko daudzveidību;
- apzināt darbības, kurām ilgtermiņā ir augsts izaugsmes potenciāls, un atbalstīt tās:
 - likvidējot administratīvos šķēršļus, kas kavē izaugsmi,
 - veicinot ieguldījumus pētniecībā un inovācijā,
 - sekmējot izglītību, kvalifikācijas celšanu un līdz ar to arī prasmes.

Ja interesējaties par kādu konkrētu nozari (piemēram, transportu, kuģu būvi, zivsaimniecību, reģionālo attīstību, jūras vidi utt.), skatiet Eiropas Komisijas mājas lapu.

Limasolas deklarācijā ir uzsvērts, ka nākamais stratēģiskās plānošanas periods „Eiropa 2020” jāpastiprina ar dinamisku jūru un okeānu programmu un vienotu telpisko plānošana, kas ļautu samazināt birokrātiskos šķēršļus, pilnveidot dalībvalstu starpinstītūciju sadarbību, sekmētu izaugsmi, konkurētspēju, radītu jaunas darbavietas un veidotu ilgtspējīgu uz inovācijām un efektivitāti balstītu ekonomiku.

Atbalstot deklarāciju, dalībvalstis apņemas uzlabot ES kuģniecības nozares konkurētspēju, saglabājot šīs nozares vadošo lomu pasaulē un palielinot tuvsatiksmes kuģošanas īpatsvaru ES iekšējā tirdzniecībā, vienlaikus attīstot ostu infrastruktūru un pakalpojumus. Tāpat deklarācijā tiek solīts pavērt plašas iespējas inovācijai Eiropas kuģubūves un aprīkojuma ražošanas nozarē, lai uzlabotu kuģu ekoloģiskos raksturlielumus, paplašinātu darbības profilu, apgūstot jaunas nozares un izmantojot augošo pieprasījumu pēc izklaides kuģiem. Bez tam atzīta nepieciešamība stimulēt plašāku atjaunojamās enerģijas (ne tikai vēja) ražošanu un meklēt jaunus, progresīvus enerģijas ieguves risinājumus. Deklarācijā skartas arī daudzas citas ar jūru un jūrlietām saistītas sfēras. ■

EIROPAS JŪRAS DROŠĪBAS AGENTŪRAI JAUNS IZPILDDIREKTORS

Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) administratīvās valdes sēdē 2012. gada 8. jūnijā tika ievēlēts jauns EMSA izpilddirektors – Somijas pārstāvis Markus Milli. Vēlēšanās Latviju pārstāvēja un M. Milli kandidatūru atbalstīja Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks.

Vēlēšanās situācija bija sarežģīta. Balsošana notika četrās kārtās, pēc pēdējās kārtas M. Milli bija 23 balsis, bet procedūra nosaka, ka kandidātam jāsavāc 4/5 no visām (31) balsīm. Pēc ilgākām konsultācijām tomēr tika nolemts apstiprināt M. Milli izpilddirektora amatā, jo ieilgušais vēlēšanu process varētu nopietni traucēt EMSA darbību. ■

TOP „VIENA LOGA” SISTĒMAS PROJEKTS TRANSPORTA NOZAREI

Lai mazinātu birokrātiju, optimizētu resursus un paaugstinātu drošības līmeni, EK finansētā *e-Freight* projekta (www.efreightproject.eu) ietvaros Latvijā tiek izstrādāta nākamās paaudzes „viena loga” (*Next Generation Single Window*) sistēma.

UZZIŅAI

e-Freight projekts tika uzsākts 2010. gada 1. janvārī, projekta termiņš ir četri gadi, tas apvieno 31 partneri no 14 ES dalībvalstīm un Norvēģijas un ir viens no Eiropas Komisijas septiņiem ietvara programmas projektiem, kura mērķis ir maksimāli uzlabot un optimizēt informācijas un dažādas dokumentācijas apriti.

Pēdējo divdesmit gadu laikā tiek izstrādāti dažādi nesaistīti „viena loga” virzieni, tai skaitā jūrniecībā „SafeSeaNet” sistēma. Problēma ir tā, ka daudzas un dažādas kādu konkrētu nozari regulējošas prasības netiek pienācīgi vai vispār koordinētas gan nacionālajā, gan ES, gan plašāk starptautiskajā līmenī, tāpēc tirgotājiem un transporta operatoriem jāreķinās ar sarežģītu ziņojumu vairākkārtēju sagatavošanu un iesniegšanu, kas palielina izmaksas, tērē laiku un samazina precizitāti. Problēma kļuvusi īpaši aktuāla, kopš spēkā stājušās jaunas drošības prasības, kuru izpildei nepieciešama laikus iesniegta informācija un risku analīze.

Projekta mērķis ir novērst nepilnības obligāto ziņojumu iesniegšanas kārtībā, vienkāršot informācijas apmaiņu starp iestādēm un uzņēmējiem, apvienojot jau esošās „viena loga” sistēmas transporta jomā un izveidojot jaunu, nākamās paaudzes sistēmu. Latvijas Jūras administrācija ir viena no projektā iesaistītajām iestādēm.

Jaunās paaudzes sistēma būs izdevīga gan valstu valdībām, gan komercstruktūrām. Valsts pārvaldes iestādēm tā sniegs jaunas iespējas riska vadībai un drošības garantēšanai, kā arī resursu optimizācijai. Savukārt komercstruktūras varēs veiksmīgāk plānot cilvēku un finanšu resursus, tā palielinot produktivitāti un konkurētspēju.■

TIEK PRECIZĒTI „SAFESEANET” LIETOTĀJI

Latvijas Jūras administrācijas Juridiskā departamenta speciālisti sagatavoja grozījumus Ministru kabineta 2009. gada 4. augusta noteikumiem, lai noteiktu kārtību, kādā nodrošināma sakaru tīklu darbība Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas datu apmaiņas sistēmas ietvaros. 2012. gada 23. maijā grozījumi stājās spēkā un Ministru kabineta noteikumi tika papildināti ar informatīvo atsauci uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra direktīvu par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām.

Grozījumiem tiek precizēts nacionālās „SafeSeaNet” sistēmas (SSN sistēmas) lietotāju uzskaitījums un precizēta kārtība, kādā var kļūt par SSN sistēmas lietotāju.

Turpmāk būs vienota pieprasījuma forma, kas iesniedzama Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centram (MRCC), lai institūciju amatpersonas vai darbinieki saņemtu piekļuvi SSN sistēmai vai privātpersona (piemēram, kuģa, kravas īpašnieks) kļūtu par SSN sistēmas autorizēto lietotāju. Savukārt vienreizēju piekļuvi SSN sistēmai varēs saņemt, elektroniski nosūtot MRCC pieprasījumu brīvā formā. Grozījumi nosaka, ka autorizētie lietotāji un MRCC slēdz līgumu par SSN sistēmas izmantošanu.■

BŪS JĀAPDROŠINA ATBILDĪBA

Latvijas Jūras administrācijas Juridiskā departamenta speciālisti izstrādā virkni normatīvo aktu, kas nepieciešami, lai ieviestu Eiropas Parlamenta un Padomes regulā par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras izvirzītās prasības. Regulas prasības ES dalībvalstīm jāpiemēro ne vēlāk kā no 2012. gada 31. decembra. No šā datuma pasažieru starptautiskos pārvadājumus pa jūru varēs veikt tikai tie pārvadātāji, kuri būs apdrošinājuši savu atbildību pasažieru nāves vai nelaimes gadījumiem. Obligātās apdrošināšanas ierobežojums nevarēs būt mazāks par 250 000 SDR (speciālās aizņēmuma vienības) uz vienu pasažieri katrā atsevišķā gadījumā.

Regulas prasību ieviešanai Latvijā tika izstrādāti grozījumi Ministru kabineta noteikumos par kuģu reģistrēšanu Latvijas Kuģu reģistrā, lai noteiktu institūciju, kas izsniegs pasažieru pārvadātājiem sertifikātu, apliecinot, ka pārvadātāja atbildība ir apdrošināta. Tāpat tika gatavoti grozījumi Jūras kodeksā, nosakot pasažieru pārvadātāju atbildības apdrošināšanu par obligātu.

Ir izstrādāts likumprojekts par grozījumiem likumā „Par 1974. gada Atēnu konvencijas par pasažieru un to bagāžas jūras pārvadājumu 2002. gada protokolu” saistībā ar minēto Eiropas Parlamenta un Padomes regulu un Padomes 2011. gada 12. decembra lēmumu par Eiropas Savienības pievienošanos 1974. gada Atēnu konvencijas 2002. gada protokolam.■

PARĪSES MEMORANDA KOMITEJAS SANĀKSME RĪGĀ

No 2012. gada 7. līdz 11. maijam Rīgā notika Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) komitejas sanāksme. Sanāksmē Rīgā piedalījās arī pārstāvji no citiem teritoriālajiem memorandiem – Tokijas, Riādas, Melnās jūras, Vidusjūras, Karību jūras u.c., kā arī no Eiropas Komisijas, Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) un ILO (Starptautiskā darba organizācija).

2012. gadā apritēja 30 gadu, kopš Eiropas jūras valstis apvienojušās Parīzes saprašanās memorandā par ostas valsts kontroli (1982. gads), turklāt šī bija komitejas 45. sanāksme (iesākumā sanāksmes tika organizētas biežāk nekā reizi gadā).

Viens no svarīgākajiem jautājumiem bija par ostas valsts kontroles jauno inspekciju režīmu. Sanāksmes laikā tika analizēti jaunā inspekcijas

UZZIŅAI

Komiteja ir Parīzes memoranda augstākā institūcija, tās sanāksmes notiek reizi gadā, sanāksmēs piedalās visu 27 dalībvalstu pārstāvji un tiek lemti Memoranda darbībai svarīgi politiski, stratēģiski un tehniski jautājumi.

režīma (NIR) rezultāti un iespējamie nepieciešamie režīma uzlabojumi.

Parīzes memoranda mērķis ir nodrošināt vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem par kuģošanas drošību, aizsardzību un vides piesārņojumu. Latvija ir Parīzes memoranda dalībvalsts kopš 2005. gada.■

VISI LK FLOTES KUĢI IR PIEMĒROTI DEGVIELAI AR SAMĀZINĀTU SĒRA SATURU

Eiropas Parlamenta (EP) nesēn pieņemtajam lēmumam samazināt kuģu degvielā pieļaujamo sēra saturu līdz 0,1% no 2015. gada būs neliela ietekme uz akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība” (LK) flotes darbību. LK piederošie kuģi pārsvarā tiek fraktēti laika nomā, tāpēc kuģu degvielas izmaksas sedz kuģu fraktētājs, nevis kuģu īpašnieks. Individuālie kuģu frakts līgumi paredz, ka papildu izmaksas, kas saistītas ar pazeminātu sēra satura degvielu, atmaksā kuģu fraktētājs. Visi LK flotes kuģi ir piemēroti degvielai ar stipri samazinātu sēra saturu.

UZZIŅAI

AS „Latvijas kuģniecība” 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. Uzņēmumam pieder 20 moderni kuģi, kas nodrošina darbu vairāk nekā 700 profesionāliem un augsti kvalificētiem Latvijas jūrnikiem. LK flotes kopējā kravnesība ir 957 974 DWT un flotes vidējais vecums nepārsniedz 5,5 gadus. Visi kuģi saņēmuši ISM (*International Safety Management*) sertifikātu.

Globālā vienošanās paredz, ka pasaulē no 2020. gada tiks izmantota kuģu degviela, kurā sēra saturs nedrīkstēs pārsniegt 0,5%. Ja izrādīsies, ka šādas degvielas ražošana ir nepietiekama, tad šie normatīvi varētu stāties spēkā no 2024. gada. Noteikumi atļauj sašķidrinātās dabasgāzes lietošanu. Jaunie noteikumi paaugstinās kuģu degvielas cenu, kas nozīmē, ka, visticamāk, pieaugs transportēšanas izmaksas un tā rezultātā, iespējams, var pieaugt arī pārvadāto preču un produktu cena. Šobrīd nav iespējams prognozēt, vai naftas pārstrādes rūpnīcas būs gatavas piegādāt nepieciešamajos daudzumos jauno degvielu ar ievērojami pazeminātu sēra saturu.■

ASTOŅI GADI KOPĀ AR NATO

2012. gada 29. martā apritēja astoņi gadi, kopš Latvija kļuvusi par pilntiesīgu Ziemeļatlantijas līguma organizācijas (NATO) dalībvalsti.

Pievienojoties šai militārajai aliansei, Latvija ieguva drošības garantijas un nostiprināja savu lomu starptautiskās politikas veidošanā. Par spīti nelielajiem aizsardzības resursiem, Latvija ir ievērojami stiprinājusi savu aizsardzības potenciālu, spējusi pildīt savas saistības NATO un kļuvusi par partneri, ar kuru sabiedrotie var rēķināties.



Latvijas Valsts prezidents Andris Bērziņš tiekas ar NATO ģenerālsekretāru Andresu Forgu Rasmusenu.

LATVIJAS CEĻŠ UZ NATO

■ 1995. gadā Latvija par vienu no ārpolitikas mērķiem izvirza dalību NATO, aktīvi iesaistās NATO programmā „Partnerattiecības mieram”.

■ 1999. gada aprīlī NATO valstu un valdību vadītāju sanāksmē Vašingtonā Latvija kopā ar citām sešām kandidātvalstīm uzsāka Rīcības plāna dalībai NATO procesu.

■ 2002. gada novembrī NATO valstu un valdību vadītāju tikšanās laikā Prāgā Latvija saņem uzaicinājumu pievienoties aliansei.

■ 2004. gada 29. martā Latvija kļūst par pilntiesīgu NATO dalībvalsti. ■

IGAUNIJAS PREZIDENTS VIESOJAS KOLKĀ

2012. gada 5. septembrī Igaunijas Republikas prezidents Tomass Hendriks Ilvess, uzstājoties 6. pasaules somugru tautu kongresā, kas notika Šiofokā, Ungārijā, savā runā uzteica Latviju un lībiešus par paveikto, kā arī pasniedza Tartu Universitātes un Latviešu valodas aģentūras sadarbībā izdoto „Lībiešu – igauņu – latviešu vārdnīcu”. Uzmanā kongresa dalībniekiem Igaunijas prezidents cita starpā teica: „No šejienes turpat tūkstoš kilometru attālumā Mazirbē, kur Latvijas smilšainais jūras krasts ieslēgst Rīgas līci, stāv lībiešu tautas nams, kas tapis 1939. gadā Somijas,



Igaunijas prezidenta T. H. Ilvesa un Latvijas prezidenta A. Bērziņa viesošanās Kolkasragā.



Igaunijas un Latvijas prezidenti ar kundzēm.

Ungārijas, Igaunijas un Latvijas sadarbībā. Šis baltais nams, kas joprojām ir lībiešu – pēc daudzu domām, jau izmirušas radu tautas – kultūras pavadrs, no vienas puses, simbolizē lielāko pamanišanu un rūpes par mazāko valodas un kultūras pastāvēšanu, izaugsmi, un, no otras puses, par mazo [tautu] īpašo dzīves spēku.”

2012. gada 7. jūnijs bija viena no *skaļākajām* dienām Kolkas salīdzinoši rāmajā ikdienā: Kolku apmeklēja divu valstu prezidenti – Latvijas Valsts prezidents Andris Bērziņš un Igaunijas Republikas prezidents Tomass Hendriks Ilvess. T. H. Ilvess, uzturoties valsts vizītē Latvijā, vienu dienu veltīja, lai iepazītos ar lībiešu krastu un tā cilvēkiem. Vizītes laikā prezidenti un pavadošā delegācija apmeklēja Kolkas Līvu centru un Kolkasragu, mājupceļā iegriezās Vaidē, Mazirbē un Šlīterē.■

„STENA LINE” PĀRNĒM „SCANDLINES” APKĀLPOTOS MARŠRUTUS



„Stena Line” no „Scandlines” nopirka tiesības apkalpot prāmju maršrutus starp Zviedrijas pilsētu Trelleborgu un Vācijas pilsētām Rostoku un Zasnici, kā arī līnijas Trāvēminde – Liepāja, Trāvēminde – Ventspils un Nīneshamna – Ventspils.

Darījuma detaļas netiek atklātas. „Stena Line” izpilddirektors Gunnars Blomdāls: „Mūsu mērķis ir piedāvāt jaunus pakalpojumus un uzlabot servisu, tāpēc loģiski, ka vēlamies palielināt kapacitāti Baltijas jūras dienvidu daļā.”

„Scandlines” apkalpo prāmju maršrutus starp Vāciju, Dāniju un Zviedriju, savukārt, „Stena Line” izvērs darbību daudz plašāk, apkalpojot prāmju līnijas Lielbritānijā, Īrijā, Nīderlandē, Polijā, Vācijā, Dānijā, Norvēģijā un Zviedrijā.■

„MIR” VIESOJAS RĪGĀ UN VENTSPILĒ

27. septembrī Ventspils ostā piestāja Sanktpēterburgas Valsts jūras akadēmijas mācību burinieks „Mir”, starptautiskās burāšanas mācību asociācijas

„Sail Training International” regates ikgadējs dalībnieks un uzvarētājs. Pēc viesošanās Ventspilī burinieks devās uz Rīgu, kur uzturējās līdz 3. oktobrim.

Latvijas Burāšanas mācību asociācijas valdes priekšsēdētājs Ugis Kalmanis ir pārliecināts, ka „Mir” Rīgā un Ventspilī atgriezies jau 2013. gadā regates „The Tall Ship Races 2013” ietvaros. Flotes viesošanās Ventspilī kļūs par vienu no centrālajiem Ventspils brīvostas 750 gadu jubilejas svinību pasākumiem.

2013. gadā Rīga kļūs par vienu no ostām, kas no 25. līdz 28. jūlijam uzņems starptautisko regati „The Tall Ship Races 2013”. Tā ir lielākā kopīgā burinieku un jahtu regate pasaulē, kurā ik gadu piedalās 80 līdz 100 burinieku un jahtu no visas pasaules. „The Tall Ship Races 2013” maršruts: Orhūsa (Dānija) – Helsinki (Somija) – Rīga – Ščecina (Polija).■

UZZINAI

Burinieks „Mir” ir viens no lielākajiem šādiem kuģiem pasaulē. Tā garums ir 110 metru, maksimālā iegrime – 6,5 metri, uz tā var satilpt 330 cilvēku. Kopš 1998. gada kuģis ir Sanktpēterburgas oficiālais sūtņis ārvalstīs.

VĒJA PARKS BALTIJAS JŪRĀ

Uzņēmums „Baltic Wind Park” plāno Baltijas jūras Kurzemes piekrastē no Bernātiem līdz Jūrkalnei izveidot vērienīgu vēja parku un aptuveni astoņus kilometrus no krasta uzstādīt 47 līdz 80 rotorus, kuru augstums būtu 90 līdz 100 metru. Sliktā ziņa projekta virzītājiem ir tā, ka projekta apspriešanas procesā iedzīvotāji to asi kritizēja. Jautājums, vai tas būs ko ietekmējis?



Lielākie vēja parki pagaidām ir Lielbritānijā.

„Baltic Wind Park” padomes priekšsēdētājs Andrejs Siliņš: „Esam ņēmuši vērā sabiedriskajā apspriešanā dzirdēto, par kuriem iespējamajiem vēja parka izvietojanas punktiem iedzīvotājiem pa īstam bija *spuras gaisā*, tāpēc uz īstu konfrontāciju neiesim. Ja plānojam, ka vēja parks jūrā varētu būt gatavs 2018. vai 2019. gadā, tad tagad nodošanas termiņš jau attālinājies uz 2020. gadu.”■

MENCAS LIEPĀJĀ

2011. gada rudenī, piesaistot Eiropas Savienības līdzfinansējumu, akciju sabiedrības „Kursa” teritorijā atklāja zivju pārstrādes kompleksu. Vispirms uz cēla saldētavu, tad mencu filejas ražotni, bet, kad tiks īstenota projekta trešā kārtā, būs arī attīrīšanas iekārtas. Projekta attīstītājs ir „Latvijas Zvejas produktu ražotāju grupa” (LZPRG), kurā apvienojušās 12 zvejniecības firmas.

AS „Kursa” valdes priekšsēdētājs un LZPRG pārstāvis Igors Markuševskis: „Visās projekta kārtās kopumā būs ieguldīti 1,3 miljoni latu. Mencu filejas galvenokārt tiek eksportētas uz Zviedriju un Poliju, saldētās brētliņas uz Lietuvu, Ukrainu, Baltkrieviju, Krieviju un Igauniju, bet daļa tiek realizēta arī vietējā tirgū, jo pašmāju konservu ražotāji izjūt izejvielu deficītu. Ražotnē strādā 40 cilvēku, un darbam ir sezonāls raksturs, kas atkarīgs no mencu zvejas lieguma.”■

ARODBIEDRĪBAS ATZINĪBA UZNĒMĒJIEM

Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība apbalvoja darba devējus, kuri 2012. gadā visveiksmīgāk sadarbojušies ar arodbiedrību, rūpējušies par darbiniekiem un stiprinājuši sociālo dialogu. Atzinības rakstu saņēma 16 darba devēji, un apbalvoto vidū bija arī AS „Latvijas Jūras medicīnas centrs”.

Savukārt Ūdens transporta arodbiedrību federācija balvai izvirzīja Ventspils brīvostas pārvaldi, norādot, ka tur ir labākais koplīgums Ventspilī. Darbinieki tiek nodrošināti ar kvalitatīvu medicīnisko aprūpi un Eiropas attīstītāko valstu līmenim atbilstošu dzīvības apdrošināšanu nelaimes gadījumiem darba laikā, kā arī vienu stundu pirms un vienu stundu pēc darba laika, ko cilvēki pavadā ceļā uz darba vietu. Tiek veicinātas darbinieku mācības un kvalifikācijas celšana, atbalstīta un finansēta arodbiedrības dalība starptautiskajās aktivitātēs. ■

MODERNIZĒTS AINAŽU JŪRSKOLAS MUZEJS

Saņēmis sadarbības partneru finansiālu atbalstu, Ainažu jūrskolas muzejs modernizējis savu ekspozīciju. Igaunų, krievu un angļu valodā ierakstīti desmit audiogidi, kā arī sagatavota informācija drukātā veidā, bet datorā muzeja apmeklētāji paši var atrast informāciju par bijušajiem Ainažu jūrskolniekiem un burukuģiem. Muzeja direktore Iveta Erdmane: „Nereti muzeja apmeklētāji taujā, vai viņu vectēvi nav mācījušies šajā skolā, un tad muzeja darbiniekiem tas jāpēta kartotēkā. Tagad, kad informācija apkopota datorā, katrs pats var atrast interesējošo. Bijām pārliecināti, ka informācija audiogidā ir nepieciešama dažādās valodās, vispirms jau igauņu valodā, jo muzeju lielā skaitā apmeklē igauņi.

Protams, algu mums maksā valsts, bet lielu paldies esam parādā saviem sponsoriem, uz kuru palīdzību ceram arī turpmāk. Faktiski uz sponsoriem mēs arī turamies. 2014. gadā Ainažu jūrskola svinēs 150. gadskārtu, un šim pasākumam par godu top īpaša piemiņas monēta. Bet galvenie to mēr būs saimnieciskie darbi: jauns



žogs, svaigi krāsota muzeja ēka, kā arī citi darbiņi. Joprojām sapņa līmenī palikusi iecere netālajā saimniecības ēkā izveidot izstāžu zāli un glabāt krājumu.”■

MUZEJU NAKTS TĒMA – ZILĀ JŪRA

2012. gadā jau astoto reizi Latvijā notika Muzeju nakts, kuras tēma šoreiz bija „Zilā krāsa – jūra”. Tā aizsāka Muzeju nakts triju gadu ciklu – zilā jūra, zaļais mežs un sarkanais dzintars, kas noslēgsies 2014. gadā, kad Rīga būs Eiropas kultūras galvaspilsēta un kā viens no Latvijas simboliem tiks godināts dzintars.

Kultūras ministrijas Muzeju un vizuālās mākslas nodaļas vadītājs Jānis Garjāns: „Triju gadu cikls tematiski iezīmē dzintara ceļu, vienojot jūru un mežu ar brīnumaino saules akmeni – dzintaru. Muzeju nakts pasākumā iesaistījās vairāk nekā 130 Latvijas muzeju, bet dalībnieku skaits bija ievērojami lielāks, jo piedalījās ne tikai muzeji vien.”

Piemēram, Liepājā uz karakuģa „Namejs” notika Muzeju nakts akcija „Jūras vilku virtuves degustācija kambīzē pie Gundara”, kur pēc kuģa apskates varēja nobaudīt jūrnieku iecienītākos ēdienus, savukārt Rīgā visi, kas to vēlējās, varēja apskatīt ledlauzi „Varma”.■

RADOŠĀ DARBNĪCA UZ KUĢA

No 18. jūnija līdz 15. jūlijam burinieks no Vācijas „Lovis” ceļoja gar Baltijas jūras piekrasti no Gdaņskas līdz Turku, pa ceļam pietājot arī Liepājā un Salacgrīvā, kur notika dažādas radošās darbnīcas, diskusijas un citas aktivitātes. Vairāk nekā 100 aktīvistu devās ceļojumā pa Baltijas jūru, gan rīkojot un vadot dažādas mācības, lekcijas un radošās darbnīcas uz kuģa, gan rosinot diskusijas par ilgtspējīgu attīstību, praktisku pieeju ekonomikai, kā arī atjaunojamajiem energoresursiem.

Radošajā darbnīcā Salacgrīvā varēja veidot dažādus videi draudzīgus priekšmetus: tetrapaku maciņus, eko instalācijas no tetrapakām, saules pulksteņus un vēja propellerus, zīmēt un būvēt klusos telefonus, kā arī piedalīties sporta aktivitātēs. Salacgrīvieši apskatīja klimata pārmaiņu interaktīvo izstādi Ziemeļvidzemes biosfēras rezervātā un nelielā ekskursijā aplūkoja atjaunojamās enerģijas objektus Salacgrīvā.■



SARUNAS AR BALTKRIEVIJU

2012. gada 31. augustā Polockā (Baltkrievija) notika Latvijas Republikas satiksmes ministra Aivja Roņa darba tikšanās ar Baltkrievijas Republikas transporta un komunikāciju ministru Anatoliju Sivaku, kuras gaitā abu valstu transporta ministri un Latvijas un Baltkrievijas dzelzceļa uzņēmumu vadītāji pozitīvi novērtēja līdzšinējo sadarbību transporta un tranzīta joma, kā arī pārrunāja perspektīvā veicamo. Ministrs Ronis uzskata, ka Baltkrievijai jāieņem adekvāta vieta mūsu reģiona ekonomiskajā sadarbībā, kā arī Eiropas Savienībai sadarbībā ar kaimiņu reģioniem.

Satiksmes ministrs A. Ronis uzsvēra: „Baltkrievija līdz šim ir bijis uzticams Latvijas ekonomiskās sadarbības partneris, un arī turpmāk ir svarīgi veicināt sadarbības attīstību, jo tā sekmēs gan abu valstu ekonomisko sakaru paplašināšanos, gan radīs iespējas izmantot pastāvošo ekonomisko telpu starp Krieviju, Kazahstānu un Baltkrieviju.” ■

DALĪBA STARPTAUTISKAJĀ TRANSPORTA FORUMĀ LEIPCIGĀ

2012. gada 2. un 3. maijā satiksmes ministrs Aivis Ronis piedalījās gadskārtējā Starptautiskajā transporta forumā un tā laikā notiekošajā piektajā ministru sesijā, kas norisinājās Vācijas pilsētā Leipcigā.

UZZIŅAI

Starptautiskais transporta forums ir starpvaldību organizācija, kurā piedalās 53 dalībvalstis. Tā mērķis ir veidot stratēģiju transporta nozarē un organizēt ikgadējas ministru tikšanās.

Foruma ietvaros satiksmes ministrs tikās ar Eiropas Komisijas viceprezidentu un transporta komisāru Sīmu Kallasu un pārrunāja projekta „Rail Baltica” virzību.

Forumā A. Ronis ar kolēģiem no citām valstīm, kā arī ar satiksmes un pārvadājumu nozares pārstāvjiem pārrunāja gaisa, jūras, sauszemes un dzelzceļa savienojuma jautājumus. ■

SATIKSMES MINISTRA UN ASV TRANSPORTA VIRSPAVĒLNICĪBAS KOMANDIERA TIKŠANĀS

2012. gada 20. jūnijā satiksmes ministrs Aivis Ronis tikās ar Amerikas Savienoto Valstu Transporta virspavēlniecības (USTRANCOM) komandieri ģenerāli Viljamu Freizeru (*William M. Freiser III*), lai pārrunātu ar kravu pārvadājumiem starp Latviju un Afganistānu saistītos jautājumus. V. Freizers augstu novērtēja līdzšinējo ASV un Latvijas sadarbību kravu pārvadājumu nodrošināšanā uz

Afganistānu, īpaši uzsverot Latvijas institūciju un uzņēmumu sniegto atbalstu un pielāgošanos sarežģītu situāciju risināšanai. Satiksmes ministrs piedāvāja Latvijas transporta speciālistu padomus kravu pārvadājumu organizēšanā uz Afganistānu, kā arī aicināja ASV pusi, izvedot tehniku un citas kravas no Afganistānas, Latvijā veikt arī to apkopi, remontu vai pārstrādi.■



V. Freizers un A. Ronis.

SATIKSMES MINISTRIJAS EKSPERTU VIZĪTE AFGANISTĀNĀ

2012. gada septembrī notika Satiksmes ministrijas un Ārlietu ministrijas ekspertu vizīte Afganistānā. Vīzītes mērķis bija Afganistānas speciālistu apmācības Latvijā sagatavošana, kā arī kravu pārvadājumu starp Latviju un Afganistānu attīstība.

Afganistānas pārstāvji apliecina, ka tiek meklēti jauni ceļi kravu eksporta un importa plūsmām un tā sauktais „ziemeļu ceļš” caur Latviju uzskatāms par perspektīvu, jo jau tagad pa to tiek veikti arī komerckravu pārvadājumi.■

UZZIŅAI

No 2009. gada caur Latviju uz Afganistānu nosūtītas kravas vismaz 50 000 TEU apjomā, un 2012. gada vidū tika uzsākti pārvadājumi arī pretējā virzienā – no Afganistānas.

STARPTAUTISKĀ IZSTĀDE „TRANSIT-KAZAKHSTAN 2012”

2012. gada 19. septembrī Kazahstānā atklāja gadskārtējo starptautisko izstādi „Transit-Kazakhstan”, kurā piedalījās Latvijas transporta un loģistikas uzņēmumi. Latvijas apvienotajā stendā bija pārstāvētas Latvijas ostas, dzelzceļš, loģistikas valsts un privātā sektora uzņēmumi. Latvijas delegācijā bija arī Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis un Transīta politikas departamenta direktors Andris Maldups.

U. Reimanis apaļā galda diskusijā „Kazahstāna – jaunais zīda ceļš – tilts starp Eiropu un Āziju” runāja par tematu „Latvijas transporta un loģistikas nozares iespējas un sadarbības perspektīvas”.■

FINANSĒJUMS OSTU ATTĪSTĪBAS PROJEKTIEM

2012. gada 28. septembrī Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēdē izskatīja jautājumu par finanšu līdzekļu pieejamību Latvijas ostu attīstības projektiem Eiropas Savienības 2014. – 2020. gada plānošanas perio-

UZZIŅAI

LOTLP ir valdības izveidota institūcija, ko vada premjers. Padome piedalās nozares politikas veidošanā, sniedzot priekšlikumus un atzinumus valdībai un citām institūcijām.

dā, kā arī iztīrāja ar Latvijas ostām un robežšķērsošanas vietām uz Latvijas – Krievijas robežas saistīto valsts galveno autoceļu attīstības plānus līdz 2013. gadam, tostarp pārrunāja aktuālo informāciju par remontdarbiem šajos ceļos.■

LATVIJAS TRANSPORTA KORIDORI ES STRATĒGISKO PRIORITĀŠU LOKĀ

2012. gada 7. jūnijā Luksemburgā notika Eiropas Savienības Transporta ministru padomes sanāksme, kuras ietvaros tika panākta vienošanās par daļēju vispārējo pieeju par Eiropas savienošanas instrumenta (*Connecting Europe Facility – CEF*) regulas projektu.

CEF nākamajā ES finanšu plānošanas periodā būs viens no būtiskākajiem infrastruktūras investīciju finansējuma avotiem. Latvija vairāku mēnešu garumā aktīvi strādāja ar Eiropas Komisiju, lai nodrošinātu Latvijas nozīmīgāko transporta savienojumu iekļaušanu ES prioritātēs. Rezultātā Latvijai izdevies panākt, lai jau iepriekš starp prioritātēm iekļautajā Baltijas – Adrijas transporta koridorā (kas Baltijas valstīs pazīstams kā „Rail Baltica II”) tiktu iekļauti arī savienojumi ar Rīgas un Ventspils ostām, kā arī Rīgas lidostu.

Koridora atzars Ventspils – Rīga, kas ietver Latvijas abas lielākās ostas, paver iespējas savienojumu attīstībai Baltijas jūras reģionā, Rīgas un Ventspils ostām attīstot jūras maģistālos savienojumus (*Motorways of the Sea*), piemēram, ar Ziemeļvācijas un Skandināvijas ostām. Tāpat CEF prioritātēs iekļauts arī Latvijas Rietumu – Austrumu koridors, savienojot Rīgu ar Krieviju un Baltkrieviju, kā arī iezīmējot Latvijai nozīmīgu lomu Rietumu – Austrumu un Ziemeļu – Dienvidu stratēģisko koridoru krustcelēs.■

STARPTAUTISKĀ KONFERENCE „TRANSBALTICA”

2012. gada 7. jūnijā satiksmes ministrijas valsts sekretārs Anrijs Matīss atklāja 15. starptautisko konferenci „TransBaltica”, kurā notika diskusijas

par Baltijas transporta un tranzīta tirgu, īpašu uzmanību veltot nozares attīstības tendencēm un paredzamajiem izaicinājumiem turpmākajos gados. Konferencē piedalījās transporta jomas eksperti no Krievijas, Vācijas, Čehijas, Igaunijas, Gruzijas, Lietuvas un Latvijas, kopumā ap 150 nozares speciālistu.■

KĪNU INTERESĒ LATVIJA

Latvija un Ķīna ir ieinteresētas stiprināt savstarpējo sadarbību un attīstīt transporta savienojumu starp Āziju un Eiropu, izmantojot ne tikai jūras, bet arī sauszemes koridoru. Tas tika pausts Latvijas un Ķīnas apvienotās komitejas 8. sēdē, kas no 6. līdz 9. februārim norisinājās Pekinā.

Latvijas puse iepazīstināja Ķīnas transporta nozares pārstāvjus ar iespējām papildus tradicionālajam jūras transporta koridoram izmantot Latvijas sauszemes transporta infrastruktūru. Liela uzmanība tikšanās laikā tika pievērsta kravu pārvadājumu attīstībai pa dzelzceļu, piemēram, pagarinot konteineru vilciena „Baltika Transit” maršrutu no Kazahstānas līdz Ķīnas Ziemeļrietumu apgabalam, kas būtu nozīmīgs progress tranzīta infrastruktūras attīstībā. Kravas no Āzijas uz Eiropu transportējot pa dzelzceļu, tiktu būtiski ietaupīts pārvadājumu laiks. Tāpat Ķīnas uzņēmēji tika aicināti veidot loģistikas un distribūcijas centrus Latvijā, tādējādi veicinot piekļuvi Baltijas un Skandināvijas tirgiem. Ķīna atzinīgi novērtēja Latvijas transporta koridora un ostu infrastruktūras sniegtās iespējas.■

KRIEVIJAS TRANSPORTA MINISTRA VIZĪTE LATVIJĀ

Decembrī pēc satiksmes ministra Aivja Roņa ielūguma Rīgā darba vizītē uzturējās Krievijas Federācijas transporta ministrs Maksims Sokolovs. Abu valstu satiksmes ministri tikās divpusējās sarunās, kurās puses pārrunāja turpmāko sadarbību transporta un kravu pārvadājumu jomā. Krievijas transporta ministrs arī apmeklēja Rīgas brīvostu, tikās ar Rīgas domes priekšsēdētāju Nilu Ušakovu un „Latvijas dzelzceļa” prezidentu Uģi Magoni, kā arī apskatīja nacionālās aviosabiedrības „airBaltic” treniņu centru.■



Satiksmes ministrs Aivis Roņis tiekas
ar Krievijas Federācijas transporta
ministru Maksimu Sokolovu.

AICINA UZBEKISTĀNU IZMANTOT LATVIJAS OSTAS

No 20. līdz 23. februārim satiksmes ministrs Aivis Ronis un aizsardzības ministrs Artis Pabriks pēc Uzbekistānas Republikas valdības uzaicinājuma uzturējās darba vizītē Taškentā, kur tika apspriesta abu valstu politiski ekonomiskā sadarbība. Satiksmes ministrs A. Ronis: „Līdzšinējā sadarbība ar Uzbekistānu vērtējama kā konstruktīva un pragmatiska, jo abas valstis šobrīd cieši sadarbojas, lai nodrošinātu NATO kravu pārvadājumus sabiedroto spēku vajadzībām Afganistānā. Ir svarīgi, lai sadarbība tiktu turpināta, jo arī turpmāk regulāri būs jānodrošina dažādu kravu plūsma uz un no Afganistānas.”

Satiksmes ministrs aicināja Uzbekistānas pusi aktīvi izmantot Latvijas ostu un loģistikas infrastruktūras piedāvātos pakalpojumus, veicot arī investīcijas. ■

JŪRAS PROJEKTS – specializēta projektēšanas organizācija ar 50 gadu pieredzi

„Jūras projekts” piedāvā:

■ jūras hidrotehnisko būvju, piestātņu, molu, krasta nostiprinājumu, kuģu ceļu projektēšanu;

■ ostu saimniecības infrastruktūras kompleksu projektēšanu – noliktavas un citas ražošanas ēkas, inženiertikļi, atklātie kravas laukumi u.tml.;

■ ēku un būvju pamatņu un pamatu projektēšanu, tai skaitā dziļās būvbedres, gruntsūdens pazemināšanas risinājumi, visu veidu atbalstsienas;

■ pilna nulles cikla projekta izstrādi, ieskaitot augstceltņu pazemes stāvu projektu.

Sadarbībā ar partneriem izpilda ģenerālā projektētāja funkcijas, pilnu projektēšanas apjomu (ieskaitot topogrāfiskos uzmērījumus un inženierģeoloģisko izpēti) sarežģītiem rūpniecības un civilās būvniecības objektiem.

„Jūras projekts” strādā pieredzējuši un augsti kvalificēti speciālisti. Kompānijas rīcībā ir pilnīga tehniskā bāze, tai skaitā visas nepieciešamās programmatūras, plašs arhīvs ar informāciju par Latvijas un ārzemju ostām, kā arī Eiropas Savienības būvniecības normatīvu un standartu bāze.

Sadarbība projektēšanā un būvniecībā ar radniecīgiem uzņēmumiem Vācijā, Nīderlandē, Norvēģijā, Krievijā. Spēja kompleksi un kvalitatīvi organizēt darbus no izpētes līdz objekta nodošanai.

Profesionāla sadarbība ar Austrumeiropas uzņēmumiem.

Atvērtība izdevīgām partnerattiecībām.

Kompānijas prioritāte ir apmierināts pasūtītājs.

**ADRESE: ĢERTRŪDES IELA 33/35, 507. KAB., RĪGA, LV-1011
TĀLRUNIS: 67842514, TĀLR./FAKSS: 67842514; 67842509
E-PASTS: JURAS@PROJEKT.LV, INFO@JURASPROJEKTS.LV**

NEPIEKRĪT BALTIJAS JŪRAS NOTEIKŠANAI PAR SLĀPEKĻA EMISIJU KONTROLES RAJONU

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēdē nolēma mainīt nacionālo pozīciju jautājumā par iespējamo slāpekļa emisiju kontroles rajona (NECA) noteikšanu Baltijas jūrā. Latvija nepiekrīt Baltijas jūras noteikšanai par kontroles zonu.

Iepriekš Latvija piekrita noteikt iespējamo slāpekļa emisiju kontroles rajonu Baltijas jūrā, taču vienlaikus arī uzsvēra, ka šādi nosacījumi jāpiemēro arī citām reģiona jūrām, piemēram, Ziemeļjūrai.

Nacionālā pozīcija tika mainīta pēc Aivara Lemberga Ostu padomei iesniegtās alternatīvās pozīcijas, par kuru nobalsoja padomes vairākums. Galvenais arguments nepieļaut kontroles noteikšanu ir ostu konkurētspējas mazināšanās. No Baltijas reģiona valstīm patlaban slāpekļa emisiju kontroles rajona noteikšanai Baltijas jūrai nepiekrīt Krievija un līdzīgu nostāju solījusi paust arī Lietuva. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas pārstāvji uzskata, ka lēmums, visticamāk, netiks pieņemts, jo Krievija kategoriski iebilst kontroles noteikšanai, un jautājums tiks atlikts izskatīšanai līdz oktobrim.

BALTIJAS JŪRAS NĀKOTNE RŪP DAUDZIEM

No 2012. gada 8. oktobra līdz 7. novembrim biedrība „homo ecos” īstenoja sociālo kampaņu „Latvija – zaļākā valsts pasaulē?”. Kampaņa notika jau trešo gadu, un tās mērķis bija pievērst sabiedrības uzmanību Baltijas jūras problemātikai un parādīt, ka ikviens Latvijas iedzīvotājs ir saistīts ar Baltijas jūru un tieši mūsu ikdienas rīcība nosaka to, kāda Baltijas jūra būs nākotnē.

Kampaņas laikā ikvienam bija iespēja uzzināt, kā pasargāt Baltijas jūru no piesārņojuma, kā arī uzklaut dažādu pašvaldību un vides organizāciju stāstus par to, kas jau tiek darīts Baltijas jūras labā.

UZZIŅAI

Baltijas jūras vides aizsardzības komisijas virzītais priekšlikums paredz Baltijas jūrai noteikt slāpekļa emisiju kontroles rajona statusu. Tas attiektos uz jauniem kuģiem, kas būvēti no 2016. gada 1. janvāra un vēlāk, kā arī gadījumos, kad dzinējam veiktas būtiskas izmaiņas, ja to ekspluatē slāpekļa emisiju kontroles rajonā. Plānots, ka minētajiem kuģiem būs jānodrošina stingrāki emisijas standarti. Ostu padomes locekļi jau iepriekš izteikušies, ka nevar pieļaut jaunu ierobežojumu ieviešanu Baltijas jūrai, jo konkurence ar citiem reģioniem saasināsies un Latvijas ostas var zaudēt savas priekšrocības un kravu apjomus.

Kampaņas pasākumi apliecināja, ka Baltijas jūras nākotne rūp daudziem cilvēkiem un viņi ir gatavi rīkoties, lai uzlabotu situāciju jūrā. Noslēdzot kampaņu, biedrības „homo ecos:” vadītāja Evija Rudzite aicināja cilvēkus apzināties, ka mēs katrs esam saistīti ar Baltijas jūru. „Jūra sākas mūsu mājās. Tās veselība ir atkarīga no tā, cik daudz un kādu sadzīves ķīmiju mēs lietojam, vai nododam bīstamos atkritumus īpašajās savākšanas vietās, vai aiz sevis atstājam tīru piekrasti. Mūsu pilsoņa pienākums ir sekot, lai pašvaldība sakārto ūdens un atkritumu saimniecību, tādējādi pēc iespējas mazinot negatīvo ietekmi uz Baltijas jūru. Mums arī jānodrošina, lai valsts labie nodomi Baltijas jūras aizsardzībā tiek pārvērsti rīcībā, veicinot iesākto Baltijas jūras reģiona valstu sadarbību jūras atveseļošanā.”

Par Baltijas jūras piesārņojuma aktualitāti atgādināja arī vides stendi Latvijas piejūras pilsētās un galvaspilsētā un komunikācija sociālajos medijos.

PADOMJU MANTOJUMS LIEPĀJĀ

Karostas kanāla 26. pietātnes apkārtnē, kur padomju laikos atradās naftas produktu uzglabāšanas rezervuāri, konstatēja naftas produktu plēvi. Tā veidojas, mainoties ūdens līmenim, un Liepājas osta ar šo problēmu cīnās jau no deviņdesmito gadu vidus. Piesārņotais ūdens tiek savākts un nogādāts uz Liepājas ostas notek-ūdeņu attīrīšanas iekārtām.

UZZIŅAI

Projekta ietvaros ir paredzēta Karostas kanāla gultnes attīrīšana, savācot piesārņotos nogulumus no kanāla gultnes un deponējot tos iepriekš izveidotajā nogulumu apglabāšanas vietā Karostas kanāla austrumu galā. Realizējot projektu, tiks likvidēts piesārņojums Karostas kanālā 780 000 m² lielā areālā, kā rezultātā uzlabosies vides kvalitāte Liepājas ostā. Projektam būs pozitīva ietekme arī uz Baltijas jūru kopumā – tiks samazināts risks Baltijas jūras piesārņošanai. Projekta kopējās izmaksas ir 13,09 miljoni latu, no tiem 11,07 miljonus latu finansē Kohēzijas fonds, bet atlikušo daļu sedz finansējuma saņēmējs – Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde.

Kā atzīst Liepājas ostas kapteinis un Liepājas ostas ārkārtas situāciju koordinācijas centra vadītājs Pēteris Gudkovs, konstatētais piesārņojums ir padomju militārais mantojums, ko nav iespējams pilnībā novērst bez lieliem finansiāliem ieguldījumiem. Karostas kanāls saskaņā ar Helsinku komisijas Baltijas jūras rīcības plānu ir noteikts par vēsturiski piesārņotu vietu, un tā ir viena no deviņām vispiesārņotākajām teritorijām Latvijas Republikā (karstais punkts Nr.48).

Pilnībā piesārņojumu varēs novērst, īstenojot ES Kohēzijas fonda līdzfinansētā projekta „Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla attīrīšana” ietvaros.

Valsts vides dienesta Liepājas reģionālās vides pārvaldes direktore Ingrīda Sotņikova uzskata, ka piesārņotā Karostas kanāla tīrīšana būs juveliera cienīgs darbs, jo Karostas kanālā ir sastopama lielākā daļa smago metālu, no kuriem toksiskākie un bīstamākie ir cinks, kadmijs un niķelis, skābes,

kas izplūdušas no kuģu un zemūdeņu akumulatoriem, un naftas produkti. Kanāls ir lielākais šāda veida piesārņotais objekts Baltijas jūras piekrastē. Kā pastāstīja I. Sotņikova, 1999. gadā šajā objektā veikts viens no pirmajiem ietekmes uz vidi novērtējumiem Latvijā, un tajā secināts, ka kanāls noteikti ir jātīra.

Kanāla attīrīšana notiks, izmantojot modernas tehnoloģijas, lai piesārņojums, kas nosēdies uz kanāla grunts, netiktu saduļķots. Vides speciālisti uzskata, ka kanāla austrumu gals, kas norobežots ar rievsienu, ir piemērota vieta piesārņojuma apglabāšanai. Veidot jaunu piesārņojuma apbedīšanas vietu uz sauszemes ir sarežģīti, jo pastāv risks, ka piesārņojums var iesūkties gruntī, bet šādu atkritumu apglabāšana poligonos jūrā nav pieļaujama. Tomēr pastāv nelielas bažas, vai dažāda veida piesārņojums Karostas kanāla krastos pēc attīrīšanas neturpinās sūkties ūdenī. Vispiesārņotākais ir kanāla austrumu gals. Virzienā uz jūru piesārņojums samazinās, tomēr tas ieplūstot arī ostas akvatorijā.

UZZIŅAI

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš parakstīja līgumu ar uzņēmumiem „Boskalis International B.V.” un „Skonto būve” par vēsturiski piesārņotās vietas „Liepājas Karostas kanāls” attīrīšanas projekta izstrādi un sanācijas darbu veikšanu. Plānots kanāla attīrīšanas darbus veikt 30 mēnešu laikā un no kanāla izcelt gandrīz 700 000 kubikmetru piesārņotās grunts.

EIROPAS PARLAMENTS BĀLSO PAR ILGTSPĒJĪGU ZVEJU

„Ir noticis kas patiesi svarīgs – pozitīvs Eiropas Parlamenta balsojums ar 502 balsīm *par*, lai uzsāktu būtiskas un stingras reformas, ļautu atjaunoties pārzvejotajiem zivju resursiem, kā arī nodrošinātu zvejas iespējas nākotnē. Tas ir triumsfs, ņemot vērā gan ekonomisko situāciju, gan atsevišķu politisko spēku spēcīgo lobismu neilgtspējīgām industrijas interesēm,” norāda Kopējās zivsaimniecības politikas projekta koordinators Roberto Ferigno.

UZZIŅAI

Pasaules Dabas fonda darbību 2012. gadā atbalstīja Eiropas Savienība ar Eiropas Sociālā fonda starpniecību projekta „Pilsoniskās sabiedrības padziļināta attīstīšana kvalitatīvai dalībai interešu aizstāvībā vides un dabas aizsardzības jomā” ietvaros. 92,07% projekta izmaksu finansē Eiropas Savienība ar Eiropas Sociālā fonda starpniecību. Apakšprogrammu „Nevalstisko organizāciju administratīvās kapacitātes stiprināšana” administrē Valsts kanceleja sadarbībā ar Sabiedrības integrācijas fondu.

„Okeāni, jūras, zivis un tie zvejnieki, kas zvejo ilgtspējīgi, ir uzvarējuši pusi no cīņas. Tālākais ir atkarīgs no valstu ministriem, kas atbild par zivsaimniecības sektoru, – arī viņiem ir jābalso par zivju nozvejas regulējošo dokumentu. Cīņa nebūs viegla, bet mēs ceram, ka valstu valdības ieklausīsies Parlamenta teiktajā un īstermiņa interešu vietā izdarīs izvēli par labu ilgtermiņa attīstībai un ilgtspējai, kas vairošas pārticību gan Eiropas jūrās, gan zvejniecības sektorā.”

Pasaules Dabas fonds uzsver, ka organizācijas prasības Kopējās zivsaimniecības politikas (KZP) uzlabošanai ir ņemtas vērā.

MODINĀTĀJA ZVANS BALTIJAS JŪRAI

2012. gada 11. septembrī Rīgas ostā piestāja Stokholmas burukuģis „Briggen Tre Kronor”, uz kura 13. septembrī norisinājās starptautiska konference par Baltijas jūras piesārņojuma situāciju un iespējamiem problēmas risinājumiem. Konferencē piedalījās Latvijas, Igaunijas, Zviedrijas un Somijas delegācijas.

Rīga bija „Briggen Tre Kronor” pēdējā pietura garajā kampaņas „Modinātāja zvans Baltijas jūrai” ceļā. Kampaņa sākās 2. jūlijā Visbijā, tās laikā notiek zemūdens niršana, dziļāko ūdens slāņu un tajā atrodamo atkritumu filmēšana un izcelšana. Kampaņas iniciators zviedru dokumentālo filmu autors un žurnālists Folks Ridens iegūtos materiālus izmantos jaunai filmai.

Savukārt 27. jūnijā Vides izglītības fonds atklāja Baltijas jūrai veltītu sociālo kampaņu „Mana jūra”. Pēc atklāšanas pasākuma komanda devās uz Lietuvas – Latvijas pierobežu, lai uzsāktu 500 km garo Latvijas jūras robežas maršrutu, dokumentējot, apkopojot un izzinot jūras un piekrastes vides aktuālās problēmas. Kampaņas ietvaros notika dažādas aktivitātes Baltijas jūras piesārņojuma jautājumu aktualizēšanai. Piemēram, tikšanās ar politiķiem, lēmumu pieņēmējiem un sabiedrībā zināmiem cilvēkiem, aicinot pievērst uzmanību Baltijas jūrai, jūru piesārņojošo atkritumu situācijas monitorings Latvijas piekrastē saskaņā ar ANO Vides programmas metodoloģiju, pirmo reizi apkopojot salīdzināmus datus Baltijas jūras reģionā.

Par Baltijas jūras ekoloģisko situāciju un jūru piesārņojošo atkritumu problemātiku preses konferencē stāstīja arī Latvijas pārstāve HELCOM Baiba Zasa.■

SEKMĪGĀK IZMANTOT PRIEKŠROCĪBAS

Latvijas tranzīta koridora galvenās priekšrocības ir ģeogrāfiskā atrašanās vieta un zemās izmaksas, kā arī spēja apkalpot dažādu veidu kravas. Latvijas ostas ir pietiekami dziļas, ar labi attīstītu infrastruktūru, plašu noliktavu klāstu, piedāvā nodokļu atlaides tajās strādājošajiem uzņēmumiem, ir labi savienotas ar Centrāleiropu un Skandināviju gan pa jūru, gan sauszemi, turklāt atrodas Baltijas valstu centrā.

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) un Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departaments izskatīja iespēju attīstīt Latvijas lielās ostas kā savstarpēji papildinošus loģistikas centrus un strādāt pie Latvijas loģistikas klastera izveidei. Šādam klasterim būtu jādarbojas kā dažādu nozares uzņēmumu (ostu, loģistikas centru, pārvadātāju u.c.) apkopojumam, kas spēj piedāvāt integrētus risinājumus jebkuram potenciālajam interesentam, kas vēlas izmantot Latvijas tranzīta koridoru.

Jautājumu par Latvijas ostu un tranzītkoridora priekšrocību iekļaušanu LOTLP 2012. gada darba kārtībā lūdza Ārlietu ministrija un Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra, jo par to interesējušies vēstnieki, potenciālie ārvalstu investori un citi sadarbības partneri.

LOTLP īpašu uzmanību veltīja robežkontroles punktu uz Latvijas – Krievijas robežas caurlaides palielināšanai. SM vadībā darba grupa risina ar elektroniskās rindas ieviešanu saistītos jautājumus, lai kravas automašīnas Latvijas un Krievijas robežas šķērsošanai varētu pieteikt rindā elektroniski – tādējādi tiktu ievērojami samazināts robežas šķērsošanai nepieciešamais laiks. Pēdējos gados LOTLP sēdēs regulāri tiek izskatīti ziņojumi par tranzītkravu pārvadājumus traucējošiem faktoriem un priekšlikumi to novēršanai. Tiek apkopota informācija par 2011. un daļēji 2012. gadā identificētajām neatrisinātajām problēmām un to risinājumu virzību. Galvenā problēma ir vagonu un platformu trūkums, tāpēc VAS „Latvijas dzelzceļš” plāno meitasuzņēmumam SIA „LDz Ritošā sastāva serviss” Daugavpilī sākt vagonbūves produkcijas ražošanu.■

UZZIŅAI

LOTLP ir valdības izveidota institūcija, un to vada Ministru prezidents. Padome piedalās nozares politikas veidošanā, noteiktā kārtībā sniedzot priekšlikumus un atzinumus valdībai un citām institūcijām.

PAR PAVEIKTO 2012. GADĀ

Saskaņā ar Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes atbalstīto reklāmas pasākumu plānu 2012. gadam Latvijas lielo ostu pārvaldes, VAS „Latvijas dzelzceļš” un citi tranzīta un loģistikas jomā strādājošie uzņēmumi kopīgi ir piedalījušies deviņās starptautiskās transporta un loģistikas izstādēs, atgādinot par sevi un iepazīstinot ar Latvijas ostu un tranzīta uzņēmumu pakalpojumiem un jaunajiem projektiem.

Latvijas uzņēmumu kopējie standi šogad tika veidoti šādās izstādēs:

- „TransRussia 2012”, Maskava (Krievija)
- „TransUzbekistan 2012”, Taškenta (Uzbekistāna)
- „InterTransport 2012”, Odesa (Ukraina)
- „Transport & Logistic China 2012”, Šanhaja (Ķīna)
- „TransCaspian 2012”, Baku (Azerbaidžāna)
- „Transit-Kazakhstan 2012”, Almati (Kazahstāna)
- CILF 2012 („China International Logistics & Transportation Fair”), Šeņņeņa (Ķīna)
- „Transports un loģistika 2012”, Minska (Baltkrievija)
- „Logitrans 2012”, Stambula (Turcija)

Par dalību izstādēs kopējā Latvijas nacionālajā standā lēmumus pieņem Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) Reklāmas komisija. Komisijā darbojas Rīgas un Ventspils brīvostu, Liepājas SEZ, VAS „Latvijas dzelzceļš” un SIA „LDz Cargo” pārstāvji. Reklāmas komisiju vada Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis. Dalība izstādēs tiek organizēta ar Ostu attīstības fonda daļēju atbalstu, kura turētājs ir VAS „Latvijas Jūras administrācija”.

Latvijas uzņēmumu dalība deviņās nozares izstādēs 2012. gadā bija iespējama, izmantojot programmas „Uzņēmējdarbība un inovācijas” apakšaktivitātei „Ārējo tirgu apgūšana – ārējais mārketingš” piešķirto līdzfinansējumu no ES struktūrfondiem, ko administrē LIAA.

„TRANSRUSSIA 2012”

24.–27. aprīli Maskavā notika Krievijas lielākā starptautiskā kravas pārvadājumu, transporta un loģistikas



Latvijas ostas izstādē „TransRussia 2012”.

izstāde un konference „TransRussia 2012”. Šogad Latvijas nacionālā stenda platība bija 300 m². Latvijas kopējā ekspozīcijā ar saviem stendiem piedalījās 35 uzņēmumi, vēl vairāki brīvostās strādājošie uzņēmumi izmantoja iespēju veidot standus brīvostu nomātajā platībā.

Izstādi apmeklēja satiksmes ministrs Aivis Ronis, ministra biroja vadītājs Aivis Freidenfelds, ministra padomnieks Kaspars Briškens un valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis.

Paralēli izstādei katru gadu Maskavā notiek konference „Trans Russia”, kurā regulāri uzstājas kāds no Latvijas pārstāvjiem, prezentējot Latvijas transporta sistēmu un jaunākos projektus tranzīta jomā, kā arī īpašu uzmanību vēršot uz Latvijas tranzīta uzņēmumu pakalpojumu piedāvājumu Krievijas uzņēmumiem preču tranzītam no un uz Eiropu.

Šogad konferencē „TransRussia” ar prezentāciju „Latvijas transporta un loģistikas nozares iespējas sadarbībai ar Krieviju” uzstājās SM valsts sekretārs Anrijs Matīss.



SM valsts sekretārs A. Matīss uzstājas konferencē „TransRussia 2012”.

„TRANSUZBEKISTAN 2012”

No 15. līdz 17. maijam Taškentā notika starptautiskais forums „Centrālāzijas industriālā nedēļa”, kura ietvaros bija organizēta izstāde „Transports un loģistika – TransUzbekistan 2012”. Latviju izstādē pārstāvēja Satiksmes ministrija, kā arī transporta un loģistikas nozares uzņēmumi. Latvijas uzņēmumiem dalība izstādē deva iespēju informēt Uzbekistānas un citu Centrālāzijas valstu un starptautiskā transporta un loģistikas sektora pārstāvjus par Latvijas transporta infrastruktūras iespējām, īpaši ostu servisa, kravu tranzīta un loģistikas pakalpojumiem.

Ilgadējo starptautisko izstādi „TransUzbekistan” rīko Uzbekistānas Ārējo ekonomisko sakaru, tirdzniecības un investīciju ministrija sadarbībā ar Uzbekistānas Tirdzniecības un rūpniecības palātu. Uzbekistānas izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis un attīstītā transporta infrastruktūra veido pievilcīgu vidi starptautiskās sadarbības veicināšanai transporta un loģistikas nozarē, it īpaši tranzīta pakalpojumu sfērā.

Kopumā izstādē piedalījās vairāk nekā 200 uzņēmumu no Vācijas, Indijas, Irānas, Ķīnas, Norvēģijas, Apvienotajiem Arābu Emirātiem, Polijas, ASV, Taivānas, Turcijas, Ukrainas, Somijas, Francijas, Čehijas, Šveices un Uzbekistānas. Izstāde ar katru gadu kļūst plašāka un populārāka, aptuveni 30 uzņēmumu tajā piedalījās pirmo reizi.



Uzbekistānas ekonomikas ministre Gaļina Saidova sarunā ar SIA „LDz Cargo” mārketinga un pakalpojumu pārdošanas daļas vadītāju Juriju Vagelu.

Latvijas stendu, kurā bija pārstāvēti tādi uzņēmumi kā Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas, „Latvijas dzelzceļš”, „LDz Cargo”, „DB Schenker Latvija” un „Alpa Centurms”, apmeklēja augstas Uzbekistānas amatpersonas, tostarp ārējo ekonomisko sakaru, tirdzniecības un investīciju ministrs Eljars Gaņijevs, kurš atzinīgi novērtēja Latvijas pārstāvju dalību izstādē.

Uzbekistānas ekonomikas ministre Gaļina Saidova vairākkārt uzsvēra Latvijas un Uzbekistānas vēsturiski izveidojušos sadarbību un izteica gandarījumu, ka sadarbība kravu pārvadājumu jomā uzlabojas. Zīmīgi, ka izstādes laikā Rīgā notika Latvijas – Uzbekistānas starpvaldību komisijas sēde, ko augstās amatpersonas īpaši akcentēja, apmeklējot Latvijas stendu.

Izstādē bija pārsteidzoši liela interese par Latvijas uzņēmumu piedāvājumu un iespējām izmantot Latvijas tranzīta koridoru kravu pārvadājumiem un ostas un loģistikas centrus kravu apstrādei. Vairāki interesenti nāca ar piedāvājumu atrast noieta tirgus kokvilnai un kokvilnu uz Eiropu sūtīt caur Latvijas ostām. Stendu apmeklēja jau esošie Uzbekistānas un citu valstu sadarbības partneri, kuri izstādē strādāja savos stendos vai bija ieradušies kā apmeklētāji. Latvijas stands ieguva balvu par debiju izstādē nacionālā stenda veidā.

„INTERTRANSPORT 2010”

No 30. maija līdz 1. jūnijam Odesā notika izstāde „InterTransport 2012”. Parāleli izstādei tika rīkota konference „Melnās jūras reģiona transporta tīkls: komunikāciju komplekss starp Eiropu, Āziju un citiem kontinentiem.”

No Latvijas konferencē uzstājās Liepājas SEZ pārvaldes Mārketinga un investīciju daļas vadītājs Ivo Koliņš, kurš iepazīstināja ar Latvijas transporta un loģistikas sistēmas iespējām sadarbībai ar Ukrainu. Konferences dalībnieki pēc uzstāšanās uzdeva jautājumus un izrādīja interesi par konteinerilciena „Zubr” izmantošanu savu kravu transportēšanai.

Izstādē bija ierīkots 6 m² liels informatīvais stands, kurā bija pieejama informācija par Rīgas, Ventspils un Liepājas ostām un VAS „Latvijas dzelzceļš”.

„TRANSPORT & LOGISTIC CHINA 2012”

Izstādē Šanhajā, kas notika 5.–7. jūnijā, Latvijai bija nacionālais stands ar kopējo platību 66 m². Tajā strādāja Ventspils brīvdostas un Liepājas SEZ pārvaldes, VAS „Latvijas dzelzceļš”, SIA „LDz Cargo”, SIA „TVA Group”, „Inflot”, „Muller Baltic”, „Alpa Centurms”, Rīgas tirdzniecības ostas un Rietumu bankas pārstāvji.



Latvijas stands izstādē „Transport & Logistic China 2012”.

„Transport Logistic China” ir viens no galvenajiem notikumiem Āzijā transporta un loģistikas sektorā. Šoreiz izstādē piedalījās 490 uzņēmumu no 42 valstīm. Izstādes kopējā platība bija 22 000 m², to apmeklēja ap 15 300 cilvēku no 73 valstīm. Izstāde notiek katru otro gadu, Latvijas uzņēmumu stands tiek veidots kopš 2006. gada.

„TRANSBALTICA 2012”

7.–8. jūnijā notika jau 15. starptautiskā konference „TransBaltica”. Tas ir vienīgais specializētais ikgadējais transporta nozares pasākums, kas tiek rīkots Rīgā. Konferenci atklāja Satiksmes ministrijas valsts sekretārs A. Matīss. Notika diskusijas par Baltijas transporta un tranzīta tirgu, īpašu uzmanību veltot nozares attīstības



Konferences „TransBaltica 2012” plenārsēde.

tendencēm un paredzamajiem izaicinājumiem turpmākajos gados. Konferencē piedalījās transporta jomas eksperti no Krievijas, Vācijas, Čehijas, Igaunijas, Gruzijas, Lietuvas un Latvijas, kopumā ap 150 nozares speciālistu.

Konferences laikā notika trīs plenārsēdēs Rīgā, viesnīcā „Radisson SAS Daugava”, un izbraukuma sesija Liepājā.



Sadarbības līgumu paraksta Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš un Batumi jūras ostas ģenerāldirektors Vjačeslavs Hartjans.

Apmeklējot Liepājas ostu un industriālo parku, konferences ietvaros tika noslēgts Liepājas un Batumi ostu sadarbības līgums. To parakstīja Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš un Batumi jūras ostas ģenerāldirektors Vjačeslavs Hartjans.

„TRANSCASPIAN 2012”

Izstādē "TRANSCASPIAN 2012" (13.–15. jūnijs, Baku, Azerbaidžāna) tika veidota Latvijas nacionālā ekspozīcija 36 m² platībā. Latviju pārstāvēja Satiksmes ministrija, Ventspils brīvdostas un Liepājas SEZ pārvaldes, VAS „Latvijas dzelzceļš”, SIA „LDz Cargo”, kā arī transporta un loģistikas nozares uzņēmumi. Latvijas uzņēmumiem dalība izstādē pavēra iespēju informēt Azerbaidžānas un citu Centrālāzijas valstu un starptautiskā transporta un loģistikas sektora pārstāvjus par Latvijas transporta infrastruktūras iespējām, īpaši ostu servisa, kravu tranzīta un loģistikas pakalpojumiem. Izstādē piedalījās aptuveni 70 dalībnieku no 15 valstīm. Latvijas standu apmeklēja LR vēstnieks Azerbaidžānas Republikā Hārdijs Baumanis un Azerbaidžānas transporta ministrs Zija Mamedovs, kurš, viesojoties Latvijas standā, vairākkārt akcentēja Latvijas un Azerbaidžānas veiksmīgi izveidojušos sadarbību un izteica patiesu gandarījumu par to, ka jau otro gadu pēc kārtas izstādē ir pārstāvēti Latvijas uzņēmumi. Z. Mamedovs uzsvēra arī Starpvaldību komisi-



Latvijas standu apmeklē Azerbaidžānas transporta ministrs Zija Mamedovs.

nas Republikā Hārdijs Baumanis un Azerbaidžānas transporta ministrs Zija Mamedovs, kurš, viesojoties Latvijas standā, vairākkārt akcentēja Latvijas un Azerbaidžānas veiksmīgi izveidojušos sadarbību un izteica patiesu gandarījumu par to, ka jau otro gadu pēc kārtas izstādē ir pārstāvēti Latvijas uzņēmumi. Z. Mamedovs uzsvēra arī Starpvaldību komisi-

jas darba nozīmīgumu abu valstu sadarbības stiprināšanā. No Baltijas reģiona valstīm Latvija vienīgā piedalījās izstādē. Azerbaidžāņu uzņēmēji izrādīja interesi par Latvijas ostu un VAS „Latvijas dzelzceļš” piedāvājumu, īpaši liela interese bija par kravu pārvadājumiem ar autotransportu.



Latvijas stends izstādē „TransCaspian 2012”.

„CILF 2012”

Latvijas delegācijas vizīte starptautiskā transporta un loģistikas foruma „China Transport week 2012” ietvaros Šeņņeņā tika organizēta vēl nebijušā formātā – kopā ar Krievijas un Kazahstānas delegācijām.

Latvijas stends tika veidots kā daļa no kopējā Latvijas, Krievijas un Kazahstānas stenda „Eirāzijas loģistika”. Kopumā izstādes platība bija vairāk nekā 60 000 kvadrātmētru. Tajā bija pārstāvētas gan vietējās kompānijas, kas piedāvā loģistikas pakalpojumus un pārvadājumus pa Ķīnu, gan arī starptautiskas kompānijas. Šeit jāmin „Hapag-Lloyd”, „China Shipping Container Lines”, „Fesco Lines”, „Hamburg Sud”, „CMA CGM”, „TransContainer”, „Russian Railways Logistics”. No Eiropas ostām bija pārstāvētas Zēbrige un Hamburga.

Interese par Latvijas stendu bija samērā liela. Lielākā daļa interesentu sākotnēji centās noskaidrot, kur atrodas Latvija. Konstatējot, ka tā ir Eiropas Savienības dalībvalsts, interese jau tika izrādīta par konkrētiem transporta mezgļiem un piedāvājumiem.

Izstādes ietvaros delegāciju pārstāvi apmeklēja Šeņņeņas ostu un starptautisko „Yanting Container Terminal”.



Latvijas stends izstādē „CILF 2012”.



Latvijas nacionālais stends izstādē „Transit-TransKazakhstan 2012”.

„TRANSIT-KAZAKHSTAN 2012”

19.–21. septembrī Almatī notika lielākā un nozīmīgākā Vidusāzijas reģiona transporta un loģistikas izstāde „Transit-Kazakhstan 2012”. LOTLP sekretariāts organizēja dalību pasākumā.

Šogad Latvijas nacionālā ekspozīcija bija 70 m² liela.

Izstādē Latviju pārstāvēja ostu, dzelzceļa un loģistikas valsts un privātā sektora uzņēmumu pārstāvji, kā arī Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis un Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups. 20. septembrī konferences apaļā galda diskusijā „Kazahstāna – jaunais zīda ceļš – tilts starp Eiropu un Āziju” U. Reimanis stāstīja par Latvijas transporta un loģistikas nozares iespējām un sadarbības perspektīvām. Konferences gaitā dažādu valstu transporta un loģistikas nozaru speciālisti diskutēja par sauszemes, gaisa un jūras transporta attīstības tendencēm, loģistikas jautājumiem, kā arī informācijas tehnoloģiju lomu mūsdienās.

Izstādē „Transit-Kazakhstan” ik gadus piedalās 100–120 uzņēmumu no vairāk nekā desmit valstīm un līdz pat 4000 nozares profesionāļu.

„TRANSPORTS UN LOĢISTIKA 2012”

2.–4. oktobrī Minskā notika gadskārtējais Baltkrievijas starptautiskais transporta un loģistikas forums un tā ietvaros nozares izstāde „Transports un loģistika”. Kopumā izstādē piedalījās aptuveni 100 uzņēmumu no 12 valstīm.

Latvijas ekspozīcijā piedalījās Rīgas brīvostas pārvalde, Ventspils brīvostas pārvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, VAS „Latvijas dzelzceļš”, SIA „LDz Cargo”, SIA „TVA group”, SIA „Ultima”, „Noord Natie Ventspils termināls”, SIA „Parex brokeru sistēma”, SIA „Terrabalt”, SIA „Jaunzeltiņi”. Vēl daži uzņēmumi, kas bija ieradušies izstādē kā apmeklētāji, izmantoja iespēju strādāt Latvijas nacionālajā stendā.

Latvijas nacionālais stends tiek organizēts ar Ostu attīstības fonda atbalstu kopš pirmās izstādes.

3. oktobrī Baltkrievijas transporta kongresā ar Latvijas ostu, loģistikas un transporta uzņēmumu piedāvājumu Baltkrievijas uzņēmumiem iepazīstināja Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks un Latvijas

Ostu, tranzīta un loģistikas padomes Reklāmas komisijas priekšsēdētājs Uldis Reimanis. Kongresa laikā daudz tika diskutēts par Baltkrievijas kā tranzīta un loģistikas pakalpojumu sniedzējas attīstību, par investīcijām galvenajos transporta infrastruktūras objektos, par sadarbību Muitas savienības (Baltkrievija, Krievija, Kazahstāna) un Ziemeļu dimensijas ietvaros. Kongresa gaitā dalībnieki pārrunāja arī pasaules tendences transporta un loģistikas attīstībā.

Konferencē vairākkārt izskanēja, ka Muitas ūnijas izveidošana atvieglot tirdzniecības darījumus šo valstu ietvaros, jo uzņēmējiem jāveic muitas operācijas tikai uz vienas robežas, nevis visās ūnijas valstīs.

„LOGITRANS 2012”

No 15. līdz 17. novembrim Stambulā notika starptautiskā transporta, tranzīta un loģistikas izstāde „Logitrans 2012”, kas ir lielākais ikgadējais notikums transporta jomā Turcijā. Izstādi rīkoja Turcijas izstāžu sabiedrība EKO sadarbībā ar Minhenes mesī. Piedalījās 194 uzņēmumi no 16 valstīm. Izstādi apmeklēja 12 600 viesu no 53 valstīm.

Latvijas uzņēmumu mērķis izstādē bija veicināt Latvijas kā tranzītvalsts atpazīstamību, informēt par ostu, transporta un loģistikas uzņēmumu pakalpojumiem, piesaistīt jaunas kravas un potenciālos investorus.



Liepājas SEZ pārstāvji G. Beļskis un I. Matisonē-Rube Latvijas stendā izstādē „Transports un loģistika 2012” Minskā.



Ostu un VAS „Latvijas dzelzceļš” pārstāvji Latvijas standā izstādē „Logitrans 2012”.

Latviju izstādē pārstāvēja Satiksmes ministrija, Ventspils brīvostas un Liepājas SEZ pārvaldes, VAS „Latvijas dzelzceļš”, kā arī Latvijas transporta un loģistikas nozares uzņēmumi. Tā bija laba izdevība informēt Turcijas un citu valstu pārstāvjus par Latvijas transporta infrastruktūras iespējām, īpaši ostu servisa, kravu tranzīta un loģistikas pakalpojumiem.

Izstādē bija vērojama liela interese par Latvijas uzņēmumu piedāvājumu un iespēju izmantot Latvijas tranzīta koridoru kravu pārvadājumiem un ostas un loģistikas centrus kravu apstrādei. Stendu apmeklēja sadarbības partneri no Vācijas un citām valstīm, kuri strādāja savos standos vai bija ieradušies kā izstādes apmeklētāji. Turcija par ļoti izdevīgu ceļu uz Ziemeļeiropu un Skandināviju atzina konteinervilcienu „Zubr”. Interesi izrādīja esošie un potenciālie Latvijas uzņēmumu klienti, kuri meklē sadarbības partnerus Baltijas valstīs savu kravu transportēšanai uz Eiropas un Skandināvijas valstīm, izmantojot Latvijas ostas, dzelzceļa un autopārvadātāju pakalpojumus. Par Latvijas pakalpojumiem ieinteresēti bija arī muitas brokeri, ekspeditori, autopārvadātāji. ■

Jūras administrācija

PĀRSTĀVOT VALSTS INTERESES

No 2012. gada 23. līdz 27. aprīlim Monako notika Starptautiskās hidrogrāfijas organizācijas (IHO) 18. konference, ko vadīja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš. Latvijas Ārlietu ministrija un Satiksmes ministrija saņēma Starptautiskās hidrogrāfijas organizācijas prezidenta Aleksandrosa Marato vēstuli, kurā viņš izteicis pateicību un atzinīgi novērtējis Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja Jāņa Krastiņa darbu IHO 18. konferences vadītāja amatā. Satiksmes ministrs par to izteica atzinību Jānim Krastiņam: „Iespēja vadīt šādu konferenci liecina par IHO augsto uzticības pakāpi jums un jūsu profesionalitātei hidrogrāfijas nozarē, kas dara godu Latvijas valstij.”

„Piedāvājot kļūt par konferences vadītāju, man personiski tika 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. Latvijai un man personīgi tas ir nozīmīgs sasniegums,” atzīst Jānis Krastiņš.

JA VALDES PRIEKŠSĒDĒTĀJS VADA IHO KONFERENCI

No 2012. gada 23. līdz 27. aprīlim Monako notika Starptautiskās hidrogrāfijas organizācijas (IHO) 18. konference, ko vadīja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš. Latvijas Ārlietu ministrija un Satiksmes ministrija saņēma Starptautiskās hidrogrāfijas organizācijas prezidenta Aleksandra Marato vēstuli, kurā viņš izteicis pateicību un atzinīgi novērtējis Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja Jāņa Krastiņa darbu IHO 18. konferences vadītāja amatā.

Savukārt Latvijas Republikas satiksmes ministrs Aivis Ronis nosūtīja vēstuli Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājam Jānim Krastiņam, kurā izteica atzinību par veiksmīgo darbību Starptautiskās hidrogrāfijas organizācijas 18. konferences prezidenta amatā.

„Iespēja vadīt šādu konferenci liecina par IHO augsto uzticības pakāpi jums un jūsu profesionalitātei hidrogrāfijas nozarē, kas dara godu Latvijas valstij,” uzsvērts vēstulē.



Vēstules noslēgumā A. Ronis izteicis atzinību Jūras administrācijai par sagatavoto Latvijas stenda prezentāciju konferences ietvaros notikušajā Kartogrāfijas izstādē, kurā iegūta 4. vieta 27 valstu konkurencē.

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.

IHO konferences tradicionāli notiek reizi piecos gados Monako, kur atrodas IHO mītne, tās atklāj Monako princis un parasti vada ietekmīgāko jūras valstu – Anglijas, Vācijas, Norvēģijas – pārstāvji. Latvijas pārstāvja nominēšana konferences vadītāja amatam liecina par augsto Latvijas darbības novērtējumu pasaules mērogā.

IHO 18. konferences darba kārtībā bija daudzi svarīgi jautājumi, arī pārskati par padarīto, jauni darba plāni, finanšu stratēģija un daudzi citi. Šajā konferencē bija jāskata arī kāds politiskā ziņā ļoti sarežģīts jautājums: vai un kā atdot Japāņu jūrai tās iepriekšējo nosaukumu – Austrumu jūra (*East Sea*). Šo Korejas virzīto jautājumu nav izdevies atrisināt jau vairākus gadu desmitus, jo neviena no ietekmīgākajām pasaules valstīm nevēlas uzņemties atbildību un bojāt attiecības ar Japānu vai Koreju. Arī šoreiz, kad karstu debašu rezultātā jautājums nonāca strupceļā, J. Krastiņš pieņēma lēmumu pārtraukt debates un atstāt zināšanai darba grupas ziņojumu. Šādu konferences prezidenta rīcību atzinīgi novērtēja ne tikai IHO, bet arī abas strīdā iesaistītās valstis.■

UZZIŅAI

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

TIKŠANĀS AR UPJU PASAŽIERU KUĢU ĪPAŠNIEKIEM

Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta un Kuģošanas drošības inspekcijas speciālisti uz nu jau tradicionālo tikšanos bija aicinājuši pasažieru kuģīšu, kuri kursē pa Daugavu un pilsētas kanālu, īpašniekus. Sanāksmē piedalījās arī pieaicinātie Rīgas domes, policijas un vides aizsardzības institūciju pārstāvji.

Joprojām aktuāls ir jautājums par kuģošanas uzraudzību pilsētas teritorijā. Rīgas domes speciālisti gan sola jaunus saistošos noteikumus, taču nepieņemot atgādināt, ka reiz jau pašvaldību lietu ministrs esot nobremzējis domes iniciatīvu šīs problēmas risināšanā. Daudz problēmu rada kuģu piestātņu izmantošana, lai tās risinātu, tiek rīkoti konkursi, taču pagājušā gada pieredze liecina, ka gadās pat kuriozi – firma, kas nosola labu piestātņi par augstāko cenu, beigās nesamaksā vispār.

Kuģu īpašnieki uzsver, ka kuģošanas drošību ietekmē kuģu ceļos izliktie zvejas tīkli. Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes vadība sola šo problēmu risināt, ja saņems konkrētu informāciju. Tāpat zaudējumus komersantiem sagādā nelegālie pasažieru pārvadātāji. Šeit darbs policijas struktūrām, taču ir grūti pierādīt, ka tiek veikti pasažieru pārvadājumi par maksu, nevis tikai vizināti radnieki vai paziņas.

Tikšanās laikā pārrunāja arī jautājumus, kas saistīti ar kuģu tehniskā stāvokļa pārbaudēm, ko JA inspektori veiks pirms pasažieru pārvadājumu sezonas sākuma. Tika atgādināts, ka, tāpat kā parasti, sevišķi rūpīgi pārbaudīs komandu sastāvu un nepieciešamo dokumentu esamību.■

SARUNAS AR KLASIFIKĀCIJAS SABIEDRĪBU PĀRSTĀVJIEM

2012. gada 31. janvārī Latvijas Jūras administrācijā notika gadskārtējā JA speciālistu un JA pilnvaroto klasifikācijas sabiedrību pārstāvju tikšanās, kuras laikā klasifikācijas sabiedrību pārstāvji tika iepazīstināti ar EMSA audita rezultātiem par direktīvu, kas regulē kuģu pārbaudes un sertificēšanas pienākuma deleģēšanu atzītajām organizācijām. Vispretrunīgāk tiek vērtēta audita rekomendācija par Jūras administrācijas aktīvu līdzdalību atzīto klasifikācijas sabiedrību tehnisko noteikumu izstrādē, jo administrācijai nav pietiekamu resursu šā uzdevuma pildīšanai. Auditori gan atzina, ka tāda pati problēma esot gandrīz visās Eiropas jūras valstīs, tomēr direktīvas prasības ir jāievēro.

Kopumā audita atzinums ir pozitīvs, JA un klasifikācijas sabiedrību sadarbības rezultāti atzīti par ļoti labiem, nopietnas problēmas nav konstatētas.

JA un klasifikācijas sabiedrību regulāras tikšanās ir viena no klasifikācijas sabiedrību uzraudzības procesa sastāvdaļām.

JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs: „Vienu gadu šīs tikšanās tiek organizētas ar visām klasifikācijas sabiedrībām kopīgi, bet otru gadu ar katru kompāniju atsevišķi. Uzraudzības process tiek dalīts divu gadu ciklos, un 2010. – 2011. gada cikls bijis tiešām veiksmīgs, jo šajos divos gados ārvalstu ostās nav aizturēti Latvijas karoga kuģi un nav arī bijušas nopietnas Latvijas karoga kuģu avārijas.”■

PIEAUG INTERESE PAR JAHTU REĢISTRĀCIJU

Kā liecina Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra speciālistiem uzdotie jautājumi, pēdējā laikā ievērojami pieaug interese par jahtu iegādi un reģistrāciju. Bet, pirms iegādāties jahtu, vajadzētu noskaidrot, vai un kur tā reģistrēta, kas ir tās īpašnieks, vai jahta nav ieķīlāta, vai tai nav uzliktsliegums vai kāds apgrūtinājums.



Visu nepieciešamo informāciju par jahtu reģistrāciju var atrast Latvijas Jūras administrācijas mājas lapas www.lja.lv sadaļā „Kuģu reģistrācija”, uzklīkšķinot uz „Atpūtas kuģu reģistrēšanas kārtība”.

Jahtu reģistrācija ir maksas pakalpojums. Jo lielāka un jaudīgāka jahta, jo dārgāka tās reģistrācija. Tā, piemēram, līdz 7 metrus garas buru jahtas reģistrācija maksā tikai 35 latus, turpretī motorjahtas reģistrācija – 400 latu. Reģistrācijas maksa nav mainījiesies četrus gadus.

Konsultācija Kuģu reģistrā ir bezmaksas pakalpojums!■

PASTIPRINĀTA KUĢU UGUNSDROŠĪBAS SĪSTĒMAS KONTROLE

No 2012. gada 1. septembra līdz 30. novembrim visās Parīzes saprašanās memoranda dalībvalstīs notika ikgadējā koncentrētā ostas valsts kontroles inspekciju kampaņa, kuras laikā šoreiz galvenā uzmanība tika pievērsta kuģu ugunsdrošības sistēmām.

Kampaņas gaitā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas speciālisti pārbaudīja Latvijas ostās ienākošo ārvalstu kuģu ugunsdrošības aprīkojumu, pārliecinājās, vai tas ir darba kārtībā un atbilst SOLAS konvencijas prasībām. Tika izvērtētas kuģu apkalpju zināšanas par ugunsdrošības sistēmu, prasme un spēja pielietot ugunsdrošības aprīkojumu, kā arī rīkotes ārkārtas situācijās.

Koncentrētās kampaņas laikā pastiprināti tika pārbaudīti arī Latvijas karoga kuģi citu valstu ostās. Lai sagatavotos kampaņai, tika veikts nopietns darbs ar mūsu valsts kuģu īpašniekiem.

Vienlaikus koncentrētā kampaņa notiek arī Tokijas memoranda valstīs, un, beidzoties kampaņai gan Parīzes, gan Tokijas memoranda valstīs, tiek apkopota statistika par biežākajiem pārkāpumiem.■



UZZIŅAI

Parīzes memoranda valstīs katru gadu notiek tam līdzīgas kampaņas par kādām tā bīži aktuālākajām kuģošanas drošības tēmām. Visās dalībvalstīs pārbaudes tiek veiktas pēc vienādiem standartiem un vienādos, iepriekš saskaņotos jautājumos. 2008. gadā koncentrētā kampaņa bija veltīta kuģu navigācijas aprīkojumam, sistēmām un kartēm, kā arī stūrmaņu darbam, 2009. gadā uzmanības centrā bija kuģu glābšanas laivu nolaišanas iekārtas, 2010. gadā par aktuālāko bija atzīta tankkuģu avārijas noturības kontrole, bet 2011. gadā galvenā uzmanība tika pievērsta kuģu kravu uzkrāšanai atbilstoši Kravas zīmes konvencijas prasībām.

BALTIJAS VALSTU JŪRAS ADMINISTRĀCIJU TIKŠANĀS



No 2012. gada 5. līdz 7. septembrim Palangā notika ikgadējā Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās, kas jau kopš 1997. gada tiek organizēta kādā no Baltijas valstīm.

Tikšanās galvenais mērķis ir dalīties pieredzē par gada laikā paveikto, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt risinājumus, kā arī saskaņot viedokļus dažādos aktuālos starptautiskos jūrniecības nozares jautājumos.

Sanāksmes gaitā administrāciju vadītāji informē kolēģus par nozares aktualitātēm savā uzņēmumā un valstī. Konkrēti profesionāli jautājumi tiek apspriesti darba grupās, ko veido administrāciju speciālisti, kuri ikdienā nodarbojas ar kuģošanas drošības uzraudzību, jūrnieku sagatavošanu un sertifikāciju, kuģu un ostu aizsardzības nodrošināšanu un hidrogrāfijas darbu veikšanu.■

AUDITA REZULTĀTI IR POZITĪVI

„Lloyd's Register Quality Assurance” Latvijas Jūras administrācijā veica kārtējo uzraudzības auditu. Auditoru atzinums par uzņēmumu ir pozitīvs, kvalitātes sistēma atbilst ISO 9001:2008 standarta prasībām un tiek uzturēta atbilstoši standartam un visām likumdošanas normām.

Šoreiz auditori īpašu uzmanību pievērsa Kuģošanas drošības departamenta Kuģošanas drošības inspekcijas un Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas, kā arī Hidrogrāfijas dienesta nodaļu darbības un vadības procesiem. Vērtēti tika arī uzņēmuma darbības uzraudzības mehānismi – vadības sistēmas pārskati un veiktie iekšējie auditi, tika pārrunāta uzņēmuma darbība divu iepriekšējo gadu periodā, plānotās izmaiņas un uzlabojumi turpmāk, ieviestās izmaiņas kvalitātes vadības sistēmas (KVS) politikas rokasgrāmatā, KVS auditu plāni.■

25. JŪNIJS – STARPTAUTISKĀ JŪRNIKU DIENA

Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) aicināja, izmantojot sociālos tīklus un citas komunikāciju iespējas, Starptautiskajā jūrnieku dienā izteikt atbalstu un cieņu 1,5 miljoniem jūrnieku visā pasaulē un pateikt viņiem vislielāko paldies.

2012. gadā, atzīmējot Jūrnieku dienu, tika uzsvērta kuģošanā iesaistīto jūrnieku nenovērtējamā un pozitīvā ietekme uz cilvēku dzīves kvalitāti, starptautisko tirdzniecību un pasaules ekonomiku kopumā, jo 90% pasaules kravas pārvadājumu notiek pa jūru.

Pirmo reizi Jūrnieku diena (*The Day of the Seafarer*) tika svinēta 2011. gada 25. jūnijā, un tā ir iekļauta arī Apvienoto Nāciju Organizācijas starptautiski atzīmējamo dienu sarakstā.■

UZZIŅAI

25. jūniju par Jūrnieku dienu pasludināja ar rezolūciju, kas tika pieņemta 2010. gada jūnijā Manilā (Filipīnas) notikušajā Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) diplomātiskajā konferencē IMO Starptautiskās konvencijas par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu un tās Kodeksa grozījumu pieņemšanas un parakstīšanas laikā.

IERINDAS JŪRNIKU PROFESIONĀLĀ PĀRKVALIFIKĀCIJA

2012. gada 12. septembrī Rīgā notika Eiropas Savienības pilotprojekta par ierindas jūrnieku profesionālo pārkvalifikāciju seminārs. Jūrnieku profesionālā pārkvalifikācija ir ļoti aktuāls jautājums lielākajā daļā Eiropas Savienības jūras valstu, jo trūkst kvalificētu jūras virsnieku un reizē ir ierindas jūrnieku *pārprodukcija*. Pilotprojekts par ierindas jūrnieku profesionālo pārkvalifikāciju ir daļa no ES „Leonardo da Vinci” programmas.



Latvijā virsnieku un ierindas jūrnieku attiecība šobrīd ir 46:54. Pēdējos gados proporciju ir izdevies pakāpeniski mainīt – 2005. gadā tā bija 40:60, diemžēl temps ir pārāk lēns, tāpēc ir pamats bažām, ka ierindas jūrnieki varētu sākt papildināt bezdarbnieku rindas. Bet aktīvie jūrnieki dod ievērojamu pienesumu Latvija ekonomikai arī tad, ja viņi strādā uz citu valstu karogu kuģiem, jo nopelnīto naudu tērē Latvijā, kur dzīvo viņu ģimenes. Jūrnieki un viņu ģimenes veido ļoti nozīmīgu iedzīvotāju vidusslāņa daļu.

UZZIŅAI

Latvijā pašlaik ir ap 13 000 aktīvo jūrnieku, no tiem 12 000 strādā starptautiskajā tirdzniecības flotē (pārējie – iekšējo ūdeņu un zvejas flotē). No šiem 12 000 ierindas jūrnieku ir 6500, tai skaitā 70% ar vidējo izglītību. Ja tikai 20% no tiem būtu gatavi iesaistīties profesionālās pārkvalifikācijas programmā, tas mainītu virsnieku un ierindnieku attiecību par 7%.

Runājot par jūrnieku profesionālo pārkvalifikāciju, semināra dalībnieki atzina, ka lielākā daļa ierindas jūrnieku nav gatavi pārtraukt darbu jūrā, lai vairākus gadus mācītos un iegūtu augstāko izglītību, kas ļautu viņiem ieņemt virsnieka amatu. Tāpēc ir ļoti svarīgi izveidot sistēmu, kas ļautu jūrniekam, nepārtraucot darbu jūrā, iegūt vismaz pirmā līmeņa augstāko izglītību. Latvijā šo problēmu sākusī risināt jaunizveidotā SIA „Novikontas Jūras koledža” un Liepājas Jūrniecības koledža.

Savukārt Latvijas Jūras akadēmijā klātienē mācās jaunieši, kuri, beidzot studijas, iegūst otrā līmeņa profesionālo izglītību. Akadēmijā neklātienē studējošo skaits ir salīdzinoši neliels.■

VISVAIRĀK LATVIJAS JŪRNIĒKU STRĀDĀ UZ TANKKUĢIEM

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vecākais inspektors Roberts Gailītis apkopojis Jūrnieku reģistra rīcībā esošos datus par Latvijā reģistrētajiem aptuveni 13 000 aktīvo jūrnieku. Pētījumā secināts, ka 55% no Latvijas jūrniekiem strādā uz tankkuģiem, 12% – uz *ro-ro* tipa kuģiem, uz citu tipu kuģiem strādājošo jūrnieku skaits nepārsniedz 10% uz katra kuģu tipa.

Latvijas jūrnieki ir nodarbināti uz dažāda tipa tankkuģiem. Izteikti liela jūrnieku grupa (61% no jūrniekiem, kuri strādā uz tankkuģiem) ir nodarbināti uz ķīmisko/ naftas produktu tankkuģiem.

No kopējā aktīvo Latvijas jūrnieku skaita 46% ir kuģu virsnieki, 54% – ierindas jūrnieki, bet uz tankkuģiem vērojama apgriezta nodarbināto jūrnieku īpatsvara proporcija – no Latvijas jūrniekiem, kuri strādā uz tankkuģiem, 58% ir virsnieki (klāja komandas virsnieki – 32%, kuģu mehāniķi – 26%). Citāda situācija ir uz *ro-ro* kuģiem, kur no nodarbinātajiem jūrniekiem gandrīz 70% veido tieši ierindas jūrnieki.

Latvijas jūrnieku vidējais vecums ir 39,9 gadi. Klāja komandas vidējais vecums ir 40,8 gadi, kapteiņu – 49,4. Kuģu mehāniķu vidējais vecums ir 43,5 gadi, vecāko mehāniķu – 48,9 gadi. Ierindas jūrnieku vidējais vecums ir 39 gadi. Latvijas jūrnieku vidējais vecums būtiski neatšķiras no vidējā Eiropas jūrnieku vecuma.

55% aktīvo jūrnieku dzīvo Rīgā, 4% Rīgas rajonā, 15% no Latvijas jūrniekiem dzīvo Liepājā un Liepājas rajonā, 6% Ventspilī un Ventspils rajonā. Šie dati ļauj secināt, ka lielākā daļa Latvijas jūrnieku dzīvo tieši lielākajās Latvijas ostu pilsētās vai to tuvumā.■

RATIFICĒTA STARPTAUTISKĀ KONVENCIJA PAR DARBU JŪRNICĪBĀ

2012. gada 20. augustā Filipīnas un Krievija ratificēja Starptautisko konvenciju par darbu jūrniecībā (MLC). Tā kā konvenciju tagad ratificējis nepieciešamais valstu skaits – 30, tā stāsies spēkā 2013. gada 20. augustā. Konvencijas ratifikācijas process tika sākts 2006. gadā, Latvija tai pievienojās 2011. gada 12. augustā.

MLC aptver ļoti plašu jūrnieku nodarbinātības jautājumu klāstu – par darba un atpūtas laiku, atpūtas iespējām, sadzīves apstākļiem, pārtiku un ēdināšanu, veselības aizsardzību, medicīnisko aprūpi, labklājību un sociālo nodrošinājumu.

MLC tiek dēvēta par *ceturto pīlāru* līdzās Starptautiskajai konvencijai par cilvēku dzīvības aizsardzību jūrā (SOLAS), Starptautiskajai konvencijai par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL) un Starptautiskajai konvencijai par jūrnieku sagatavošanu, sertifikāciju un jūrnieku darba uzraudzību (STCW).

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) pārstāvji uzsver, ka konvencijas spēkā stāšanās un ieviešana ietekmēs vairāk nekā 1,2 miljonus jūrnieku visā pasaulē.

Svarīgs MLC konvencijas ieviešanas pasākums būs kuģu sertifikācija, kas būs kuģa karogvalsts uzdevums. Latvijai līdz 2013. gada 20. augustam vēl jāpaspēj sakārtot nacionālā likumdošana, kurā jābūt atspoguļotām MLC konvencijas prasībām, tās jāiekļauj arī MLC deklarācijā. MLC deklarācijai vajadzēs būt uz kuģa kā apliecinājumam par atbilstību MLC prasībām.■

UZZIŅAI

Lai MLC konvencija varētu stāties spēkā, to vajadzēja ratificēt 30 valstīm, kuru kopējā kuģošanas tonnāža pārsniedz 33% no visas pasaules kuģošanas tonnāžas, taču pašlaik visu 30 konvencijai pievienojušos valstu kopējā kuģošanas tonnāža pārsniedz 60%. Tas liecina, ka šī konvencija būs saistoša lielākajai daļai visu pasaules kuģu īpašnieku, kuriem būs jāpārlicinās, vai viņu kuģi atbilst MLC konvencijas prasībām. Konvencijas prasību atbilstība tiks pārbaudīta ostas valsts kontroles inspekciju gaitā, lai to veiktu, nepieciešams arī pašiem inspektoriem papildināt zināšanas.

HIDROGRĀFIJA IET SAVU CEĻU

Pēc neatkarības atgūšanas ne tikai pašām Baltijas valstīm aktuāls bija jautājums, kā nodrošināt kuģošanas drošību savā atbildības zonā, par to noraizējās bija arī mūsu Baltijas jūras kaimiņvalstis. Starptautiskās Hidrogrāfijas un bāku organizācijas konferencē, kas 1993. gadā notika Parīzē, viens no galvenajiem darba kārtības jautājumiem bija Baltijas valstu hidrogrāfijas dienestu darbība un kuģošanas drošība šo triju valstu teritoriālajos ūdeņos. Tolaik vēl nebija vienkārši atrast kopēju valodu ar Krievijas valdību par bijušā PSRS Hidrogrāfijas dienesta pārziņā esošo navigācijas līdzekļu un tehniskā aprīkojuma pārņemšanu.

Šajā laikā Latvija jau bija pievienojusies Starptautiskajai konvencijai par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvencija), tāpēc bija pašsaprotami, ka vajadzēja uzņemt atbildību arī par hidrogrāfiskajām ierīcēm.

UZZIŅAI

1990. gada 2. oktobrī Latvijas Republikas Augstākā padome savā lēmumā „Par ostu, ar kuģošanu un jūrmieciņu saistīto uzņēmumu statusu” noteica, ka LR teritorijā esošās ostas, ar kuģošanu un jūrmieciņu saistītie uzņēmumi ir neatņemama LR tautas saimniecības sastāvdaļa un ir pakļauti LR likumdošanai.

1992. gada 28. oktobrī LR Jūras lietu ministrija izdeva pavēli Nr. 170 „Par Latvijas Republikas Hidrogrāfijas dienesta izveidošanu”, kura uzdevums ir nodrošināt drošu kuģošanu Latvijas Republikas atbildības zonas ūdeņos.

1993. gadā Latvijas Hidrogrāfijas dienests pārņēma daļu bijušā PSRS Hidrogrāfijas dienesta īpašuma: ēkas, navigācijas aprīkojuma līdzekļus –



bākas, krasta navigācijas zīmes, bojas u.c., kas atradās Latvijas Republikas ūdeņos un piekrastē. Pārņemtā īpašuma lielākā daļa bija apmierinošā stāvoklī un problēmas ar bāku apkalpošanu neradās, liela daļa speciālistu tika uzaicināti strādāt jaun dibinātajā dienestā.

1994. gada 15. jūlijā ar Satiksmes ministrijas pavēli Nr. 156 Hidrogrāfijas dienests tika iekļauts Latvijas Jūras administrācijas sastāvā kā tās struktūrvienība.

1994. gadā bāku nodevas veidoja aptuveni 1 milj. latu, bet, lai varētu sakārtot un uzturēt Latvijas bākas, bija nepieciešami vismaz 3,5 milj. latu. Toreizējais Hidrogrāfijas dienesta priekšnieks Imants Burvis bija neapmierināts, jo pēc Latvijas Jūras administrācijas izveidošanas tikai daļa no bāku nodevām nonāca Hidrogrāfijas dienesta rīcībā bāku uzturēšanai. Pārējā nauda aizgāja centralizētām vajadzībām, tāpēc Burvim īsti nepatika ne Zviedrijas modeļa iedzīvināšana LJA veidošanā, ne valdības politika. Viņaprāt, tas bija politikas trūkums, tāpēc I. Burvis pretojās šādai shēmai un uzskatīja, ka Hidrogrāfijas dienests piedzīvo tādus kā sociālisma pārdales laikus. Tam vajadzētu būt patstāvīgam dienestam, kas līdzīgi kā Vācijā vai Francijā, atrodies ministrijas pakļautībā, tomēr strādā autonomi. 1994. gada ziemā I. Burvis, sniedzot interviju laikrakstam „Jūras Vēstis”, zīmēja visai pesimistisku ainu, prognozēdams, ka pēc gadiem pieciem kuģošana uz Latvijas ostām apstāsies, jo politika pārvilks svītru saimnieciskajai darbībai un nebūs neviena, kas atbildēs par bāku saimniecību, krasta uzmērījumiem un kartēm.

Vismaz šajā ziņā Burvim tomēr nav piemītusi gaišredzība.



Bijušais Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta vadītājs, tagad direktors J. Krastiņš sveic Hidrogrāfijas dienestu jubilejā.

ĀRZEMNIEKI PALĪDZ LATVIJAI

Deviņdesmito gadu sākumā Latvijai palīgā steidzās ārzemju kolēģi. Piemēram, 1993. gadā Dānijas valdība nodibināja speciālu fondu, lai palīdzētu Latvijai sakārtot Hidrogrāfijas un Ostu kapteiņu dienestus. Tika izstrādāts īpašs tehniskais projekts, kas ļauj bākas kontrolēt no attāluma ar telefona



JA Jūrnieku reģistrs sveic savus kolēģus.

vai rācijas palīdzību. Irbes un Kol-
kas bākas bija pirmās, kas ieguva
mūsdienīgu aprīkojumu un sāka
darboties automatiskā režīmā. Dā-
nija, uzzinājusi, ka Latvijā nepie-
ciešama bāku rekonstrukcija, bet
šiem darbiem nepietiek līdzekļu,
pieņēma lēmumu palīdzēt. Tie ne-
bija tikai tukši vārdi un nekonkrēti
solījumi. Bāku rekonstrukcijā vie-
nu piektdaļu ieguldīja Latvija, bet
pārējos līdzekļus – Dānija. Skali
tika teikts, ka Dānija to dara vienī-
gi tāpēc, ka atbalsta Latvijas neat-
karību, izprot sarežģīto finansiālo
situāciju un vienlaikus arī domā
par kuģošanas drošības jautāju-
miem, kas vienlīdz svarīgi visām
Baltijas jūras reģiona valstīm, jo
problēmas, kas rodas vienas valsts
atbildības zonā, var radīt problē-
mas arī citām valstīm un reģionam
kopumā. Taču, kā savulaik stāstīja
JA pirmais šefs Bruno Zeiliņš, Dā-
nija no draudzīgā atbalsta cerēja
gūt arī kādu taustāmu labumu –
savas aparātūras, aprīkojuma un
tehnoloģiju ieviešanu Latvijā. Ne
vienmēr tas bija pats labākais ie-
spējamais variants. Dāņu admirā-
lis Grenčmanis bija ieinteresēts,

lai Latvija no Dānijas pērk loču kuterus. Tie bija izgatavoti no plastmasas,
tāpēc darbam mūsu ostās un mūsu navigācijas apstākļos nebija piemēroti.
Šo projektu dāņiem neizdevās realizēt, tāpēc admirālis esot apvainojies
un draudzība paputējusi. Taču Dānijas palīdzību, protams, visi piemin ar
labu vārdu un arī tagad prot pateikt paldies par to, kas no viņu puses bija
izdarīts. Bet pašu lielāko paldies, nenoliedzami, visi saka Zviedrijai, kura,
sniedzot palīdzību, tiešām bijusi nesavtīga.

Starp citu. 1992. gadā Krievija bāku un boju uzturēšanai Latvijā izlietoja
400 miljonus rubļu, Latvijas Hidrogrāfijas dienestam 1993. gadā šiem pašiem
nolūkiem tika iedalīti 142 miljoni rubļu.

VADĪTĀJI UN DARBINIEKI

HD vadījuši: A. Kostišins (28.10.1992. – 20.01.1993.), I. Burvis (20.01.1993. – 04.11.1994.), I. Zemļakovs (pirmoreiz: 04.11.1994. – 01.02.1995., otrreiz: 12.01.2000. – 09.03.2001.), J. Jurisons (01.02.1995. – 31.08.1995.), J. Budreika (01.09.1995. – 14.01.2000.), J. Krastiņš (5.03.2001. – 30.12.2010.); kopš 2010. gada 31. decembra HD vada Aigars Gailis.

J. Jurisons un J. Budreika aizgājuši aizsaulē.

1992. gadā HD strādāja 289 darbinieki, 1994. gadā – 279, kopš 2001. gada darbinieku skaits vairs nav pārsniedzis 30 robežu.

„KRISTIĀNS DĀLS” – HD LEPNUMS

Pirmais hidrogrāfijas kuģis, kas Latvijas brīvvalsts laikā uzbūvēts speciāli hidrogrāfijas vajadzībām, paredzēts kā darbiem atklātā jūrā, tā seklos ūdeņos un ostu akvatorijā. Kuģa garums – 19,8 m, platums – 6,7 m, iegrimē – 1,3 m, ātrums – līdz 11 mezgliem, aprīkojums – daudzstaru eholote „Reson SeaBat 8101”, divfrekvenču eholote „Deso-15”. Pozicionēšanas sistēma ar precizitāti līdz 1 cm un priekšskata hidrolokators. Tas atbilst IMO un IHO noteiktajiem standartiem.

„Kristiāna Dāla” krustmāte ir LR eksprezidente Vaira Vīķe-Freiberga, kuģa kristības notika 2001. gada 29. jūnijā.

2012. gadā Hidrogrāfijas dienesta kuterim iegādājās daudzstaru eholoti.



Prezidente V.Vīķe-Freiberga uz „Kristiāna Dāla” klāja.



„Kristiāna Dāla” iesvētības.

LAIKS IET – PRIEKŠNIEKI MAINĀS

Domājot par Hidrogrāfijas dienestu, gandrīz nežēlīgas varētu likties tās kadru maiņas, pareizāk sakot, skaitliskā samazināšana, ko piedzīvojis šis dienests. Deviņdesmito gadu sākumā darbinieku skaits tuvojās trim simtiem. Te gan jāņem vērā, ka hidrogrāfijas pirmsākumos Latvijā bija trīs hidrogrāfijas rajoni – Rīgas, Ventspils, Liepājas, kā arī administratīvā pārvalde. Daudzi speciālisti hidrogrāfijā strādāja jau padomju laikos un strādā arī tagad. Tāds ir navigācijas iekārtu speciālists Leonīds Gitāls, kurš visu vislabāk zina par bākām, tāds ir pieredzējušais galvenais hidrogrāfs, arī bijušais kuģa „Kristiāns Dāls” kapteinis, tagad Hidrogrāfijas daļas vadītājs Jurijs Rižovs, kurš pie mērījumiem strādāja jau padomju laikos. Tie ir cilvēki ar pamatīgu pieredzi un zināšanām. Loģiski, ka viss ir gājis uz priekšu un gadu gaitā nākuši klāt jauni augstas klases speciālisti. HD piedzīvojis arī priekšnieku maiņu.

IMANTS BURVIS

Imants Burvis: – Kad man lūdz kaut ko atcerēties, vispirms vienmēr atceros, kā es, puika būdams, vectēvam, kurš bija piedalījies brīvības cīņās, jautāju: „Kā tad īsti tu toreiz karoji?”, un viņš mēdza atjokot, ka dzēruši šņabi, milējuši meitas un, kad nav bijis ko darīt, gājuši šaut. Ņemot vērā, ka dažas rētas viņam tomēr bija un arī zemi par karošanu iedeva, šķiet, ka šaut vectēvs tomēr ir gājis itin bieži.



Tā drukāja papīra kartes...

Līdzīgu stāstu es tagad varētu stāstīt arī par savu darbu Hidrogrāfijas dienestā. Bet par to, kas ir hidrogrāfija, es skaidrībā tiku kādā trešajā mēnesī pēc tam, kad sāku vadīt dienestu. Hidrogrāfijas dienestā nonācu, pateicoties mums visiem tik labi pazīstamajam Gunāram Šteinertam, kurš vairākas reizes uzstājīgi teica, ka vajadzētu nākt strādāt, jo katastrofāli trūkst cilvēku. Tajā laikā es vadīju deputātu bariņu Rīgas Ziemeļu rajonā, un tā nu sanāca, ka biju pabrīvs tad, kad cilvēku trūka, arī Šteinerts neatstājās, līdz man tika pateikts, ka rīt no rīta jābūt pie ministra. Varēju, protams, atteikties, bet labam cilvēkam atteikties ir grūti. Tā, puspajokam runājot, es nonācu Hidrogrāfijas dienestā.

Darbs dara darītāju. Vēl jo vairāk, ja es no tās lietas zināju visai maz, tieši tāpat kā visi citi Latvijā, izņemot diplomētus hidrogrāfus. Tika izveidota lieliska



Enerģiskais Hidrogrāfijas dienesta pirmais vadītājs Imants Burvis kopā ar A. Freibergu un A. Vjateru.

komanda, kurā bija arī daudz skaistu meiteņu un daži gudri zēni. Ilona Cipruse iemanījās ļoti ātri sakārtot grāmatvedību, daudz arī palīdzēja ministrijas grāmatvedes, citas meitenes pietiekami ātri apguva datorus, mēs tos dabūjām vieni no pirmajiem, patiesībā ar to arī sākām. Sagādīšanās pēc kādai citai ministrijai nebija vajadzīgi spējīgi kartogrāfijas speciālisti, un pie mums atnāca Imants Zemļakovs. Re, un tagad arī tīri glītas kartes mums ir!

Starpt. citu. 2012. gada aprīlī JA HD Kartogrāfijas daļa piedalījās IHO 18. konferences ietvaros rīkotajā kartogrāfijas izstādē, kur atzinīgi tika novērtētas HD izdotās kartes un Latvijas stands 27 valstu konkurencē ierindojās ceturtajā vietā. Ievērojami pieaudzis arī HD izdoto karšu pārdošanas apjoms: 2004. gadā tika pārdotas 422 kartes, 2006. gadā – 2404, bet 2012. gadā pārdoto karšu skaits sasniedza 10 tūkstošus.

Bāku daļa bija pati vieglākā, jo Latvijā bāku nav daudz, bet katra ir sevišķa. Mums ļoti svarīgs bija Ventspils rajons, jo tur bija pati vecākā, pati augstākā, pati resnākā un pati jaunākā – visas *pati, pati* koncentrējās Ventspils rajonā.

Hidrogrāfijas dienestā tolaik strādāja ne pārlietu liels, bet arī ne pārlietu mazs cilvēku bariņš.

Kad gāja prom Krievijas armijas vīri – jāatzīst, ka profesionāli ir un paliek profesionāli, viņi nespēj būt neliēši, – viņi visu, ko varēja, mums nodeva tādā stāvoklī, lai tas darbotos. Un arī pateica priekšā dažas labas lietas. Man kolo-sāls palīgs bija ASV bijušais pulkvedis Juris Jurisons. Arī mēs viņam palīdzējām

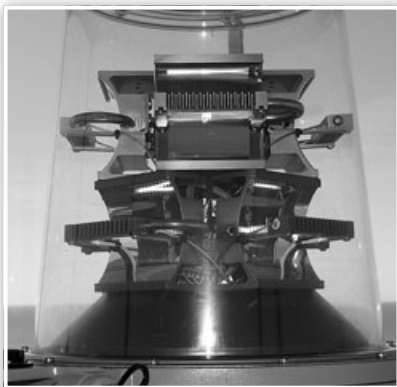
un mācījām krievu valodu, un šīs viņa krievu valodas zināšanas vienu reizi mums lieti noderēja.

Par to, kā mums noderēja Jura Jurisona krievu valodas zināšanas, ir atsevišķs stāsts.

Jūrnieki šo valodu ļoti labi zina, bet dienestā strādājošās meitenes nesaprata, tāpēc droši varēja runāt. Ir tāds vārds, kas beidzās ar ...ģec. Juris man vienreiz jautā: „Imant, ko tas vārds īsti nozīmē? Lai ko jūs runātu, jūs vienmēr

to piesaucat, un es to nekādi nevaru saprast.” Mēģināju viņam stāstīt, ka tas ir atvasināts no kāda krievu valodas dialekta, un skaidroju, ko šis atvasinājums tieši nozīmē. Tajā pašā laikā es viņam centos paskaidrot, ka tas var nozīmēt pilnīgi visu. Tas var būt ļoti labi, tas var būt briesmīgi slikti, tas noteikti var būt attiecināms uz situāciju, kad viss norunātais noteikti notiks, un tikpat labi nozīmēt arī to, ka nekas nenotiks. Bet, lai kā es centos skaidrot, tajā brīdī Juris neko nesaprata. Līdz pienāca īstā reize.

Bija tāda epopeja, kad Latvija nolēma no bākām ņemt nost atoma baterijas. Visas ar to saistītās darbības ir ne tikai laika un cilvēku ietilpīgas, bet arī finansiāli dārgas. Tā nu Pēterburgā notiek lielās sarunas, pie galda sēž Dānijas admirālis Grenčmanis, mūsu padomdevējs, kurš runā tikai angļu, Juris Jurisons, daži krievu virsnieki, daži igauņi. Un vēl tikai neliela atkāpe. Mēs, četri cilvēki, uz Pēterpili braucām ar vilcienu. Dabiski, ka visu nakti dzērām stipru tēju. Kad mūs Pēterburgā sagaidīja, restorānā pie pusdienu galda deva tikai „slapjās uzkodas”, tai skaitā stipru tēju. Tad uz viesnīcu pie manis ciemos atbrauca kolēģis no Krievijas bāku daļas, kurš tikko kā bija saņēmis admirāļa pakāpi. Iedomājieties ainu: durvis parādās



gandrīz divus metrus garš plecīgs piecdesmit divus gadus vecs jauneklis admirāja formā! Vienā rokā rupjmaizes kukulis un desas luņķis, uz otras kaste ar konjaka pudelēm, pilnām. Šajā vakarā baudīt tēju praktiski nedabūjām, jo bija jādzer konjaks. Bet atgriezīsimies pie sarunu galda: tur sēž liels bars cilvēku, visiem nopietnas sejas, arī sarunas nopietnas. Nāk ierosinājums sarīkot nelielu pauzi, tās laikā tiek atvērts liels seifs, kurā stāv kaste ar šnabi. Kādu pusstundu parunājamies un dodamies atpakaļ pie sarunu galda. Nu gan galvas un sarunas kļuvušas daudz smagākas. Kāds no Krievijas armijas vīriem saka, ka Kolkasraga bākai bateriju apmaiņa varētu izmaksāt kādus simt piecdesmit tūkstošus dolāru. Ja vēl atceraties, tad toreiz dolāriem bija nedaudz cita vērtība, jo, piemēram, man kā dienesta priekšniekam alga bija 250 latu. Gribu atgādināt, ka saruna notiek tulkojot. Es tulkoju Jurisonam latviešu valodā, viņam pēc nakts tējas dzeršanas nav neko viegli. Kāds igaunis Grenčmanim tulko angļu valodā. Uz brīdi aizmirstu, ka man jātulko Jurim, un sāku strīdēties ar virsniekiem par nosauktajiem cipariem, savukārt Juris uzmanīgi cenšas saklausīt, ko igaunis tulko dānim. Tad Jurisons jautā man: cik, cik mums tas izmaksās? Es apstiprinu, ka tiek prasīta milzīga summa. Un tad Juris skaļi prasa: vai tagad būs tas ...ģec, ko jūs visu laiku piesaucat? Zālē iestājās absolūts klusums, bet, pateicoties Jurisona krievu valodas zināšanām, Latvija par aptuveni 20 tūkstošiem dolāru nomainīja visām bākām atoma baterijas. Te arī morāle: ļoti svarīgi zināt un prast lietot svešvalodas.

1999. gadā visi navigācijas līdzekļi, kas atradās Rīgas, Ventspils, Liepājas un mazo ostu akvatorijās, tika nodoti ostu pārvalžu valdījumā, kā arī tika likvidēti trīs hidrogrāfijas rajoni un izveidota vienota navigācijas iekārtu daļa.

2001. gada 2. augustā, pamatojoties uz Likumu par ostām un Satiksmes ministrijas rīkojumu, bākas un bojas lrbes jūras šaurumā HD nodeva Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu pārvalžu valdījumā.

Kas tad vēl tāds palicis atmiņā no darba Hidrogrāfijas dienestā? Ja runājam jau mazliet nopietnāk, tad sistēma un struktūra bija izveidotas ļoti labi un pareizi. Kad tika veidota Jūras administrācijas struktūra, protams, sirds sāpēja un ļoti negribējās iet prom no pārvaldes, taču vienā migā vairāki lāči dzīvot nevar, tāpēc arī izvēlējās to labāko. Un to es saku no tīras sirds, ka toreiz Brunis noteikti bija vairāk vajadzīgs un noderīgs. Varbūt tik viegli par to runāju tāpēc, ka arī es netiku izmests uz ielas. Struktūra bija izveidota pareiza, tāpēc tā varēja *rullēt*. Kā saka, arī jūrnīkam jūrā jāiet droši, neatkarīgi no tā, vai viņš jūrā aizgājis pēc šķiršanās no sievas vai pēc šķiršanās no viesmīļa. Jūras

UZZIŅAI

1993. gadā HD no Krievijas Federācijas Jūras robežapsardzes karaspēka un Jūras kara flotes Hidrogrāfijas dienesta savā valdījumā pārņēma visus LR ūdeņos esošos navigācijas līdzekļus, aptuveni 177 vienības. Pēc vienošanās ar KF tika noņemtas radioaktīvās baterijas, bet sadarbībā ar Dānijas Jūras administrāciju bākās uzstādīja saules paneļus.



E. Šņukuts.



1995. gads. Rīgas ostas hidrotehnisko
būvju vadītājs J. Marnauza.

administrācija krastā tiek veidota vienam vienīgam mērķim – drošai kuģošanai Latvijas atbildības zonā.

Kad neatkarīgo Hidrogrāfijas dienestu pakļāva jaunajai Jūras administrācijas struktūrai, kādu laiku, protams, pretojāmies, jo katra administratīvā vienība līdz pēdējam brīdim cenšas pierādīt, ka tā ir visvajadzīgākā, un tas ir tikai normāli. Ar to esmu sastapies ne tikai jūrniecības pārvaldē, bet arī visur citur un vienmēr, un, atklāti runājot, tas nemaz nav nepareizi, jo, palasot tiesību vēsturi, var pārliecināties, ka tieši tādi paši joki ir bijuši senajā Romas impērijā, pirms tam arī senajā Spartā. Pārvaldes struktūras ļoti nemil likvidēties.

Daudzi to var uztvert kā joku, bet es vienmēr atceros Vācijas apvienotāja Bismarka vārdus: „Ar nopietnu sejas izteiksmi tiek taisītas tikai lielas muļķības, tāpēc jādzīvo jautrāk!”

IMANTS ZEMĻAKOVS

Imants Zemļakovs HD nostrādājis vienpadsmit gadus un lieliski var salīdzināt visu dienesta vadītāju darba metodes un stilu. Kā pats atzīst, katram bijis savs „piegājiens”. Arī pašam divas reizes nācies ņemt grožus savās rokās, taču tas nu gan neesot viņam sagādājis gandarījumu, un arī viņa

ambīcijām vadītāja amats nav nepieciešams.

Kad tika dibināts HD, I. Zemļakovs strādāja Kartogrāfijas departamentā, kuru iznīcināja, bet uz tā bāzes radīja Zemes dienestu. Tā nu bez īpašiem sirdsapziņas pārmetumiem ļāvis sevi saāģītēt darbam hidrogrāfos. Te atnākot, sarunas bijušas tiešas, bez aplinkiem. Dienestu tolaik vadījis Imants Burvis, kurš teicis, lai iesniegumā raksta – pieņemot darbā par priekšnieka vietnieku. Un – uz priekšu!

I. Zemļakovs: – No Krievijas armijas visu pārņēmām 1992. gada vasarā, un varu teikt, ka situācija mums bija visai labvēlīga. Ar tehnoloģijām bijām



J. Budreika.

iepazīnušies, zinājām arī, kas un kā darāms, būtu tik bijusi nauda. Godīgi sakot, par finansējumu īpaši nevarējām sūdzēties, jo HD vēl nemaz nebija izveidots, kad kaut kāda darbība tomēr jau notika un ministra vietnieks G. Šteinerts palīdzēja arī finansējumu atrast. Tobrīd bija aptuveni viens miljons latu, lai sagādātu nepieciešamo aparatūru. Iznāca tā, ka man tolaik gandrīz vai vienīgajam bija skaidrība par to, kas tālāk darāms. Uz papīra uzmetām rīcības plānu, kā tagad saka – koncepciju, un vispirms iepirkām instrumentus. Par speciālistiem varu teikt: tie, kas tolaik sāka strādāt, tiešām bija īsti speciālisti, daudzi no viņiem arī tagad turpina strādāt Hidrogrāfijas dienestā. Hidrogrāfija ir specifiska nozare. No vienas puses, tās ir jūras lietas, bet uz tām tomēr jāskatās pavisam atšķirīgi – tie ir precīzi mērījumi, tā ir ģeodēzija, tā ir hidrogrāfija. Hidrogrāfiem darba nepietrūks. Arī Baltijas jūrā daudz vēl darāms. Nav izpētīti vraki, jāmeklē mīnas, liela daļa kuģu ceļu ir aizmirsti, tos tagad vajadzētu atjaunot, īpaši jau Irbes šaurumā. Baltijas jūra tā nopietni nav mērīta kopš aizpagājušā gadsimta, bet tas ir plašs darba lauks, kas saistīts ar lieliem izpētes darbiem un krietniem izdevumiem.

UZZIŅAI

1995. gadā HD noslēdza sadarbības līgumu ar Sanktpēterburgas firmu „Morintech” par matemātiska pamatojuma un programmu izstrādi karšu datorizētai sagatavošanai. Tā radās pirmās *dKart* programmas. 1997. gadā HD pirmo reizi LR ūdeņiem nodrošināja pilnīgu pārklājumu ar elektroniskajām kartēm.



J. Krastiņš.

JĀNIS KRASTIŅŠ

Jānis Krastiņš (bijušais HD vadītājs, tagad JA direktors): – Kad pats sāku darboties Hidrogrāfijas dienestā, tas jau bija iekļauts administrācijas struktūrā, bet 2001. gadā, kad kļuva par tā vadītāju, man nācās atdot ostām visu, kas vēl bija palicis pāri. Jau 1999. gadā ostu pārziņā bija nodoti navigācijas līdzekļi, 2001. gadā atdevām arī bākas un

Irbes šauruma bojas, paturot savā kompetencē vien uzraudzības funkcijas. Ja tagad jānovērtē, kā ostas uztur bākas, tad jāatzīst, ka tas nav viennozīmīgi vērtējams process. 1995. gadā sāka navigācijas līdzekļu modernizāciju un monitoringa sistēmas ieviešanu. Savulaik no ostām izjutām spiedienu, izskanēja apgalvojumi, ka ostas pašas var uzturēt bākas un, paturot bāku nodevu, prātīs visu izdarīt daudz lētāk, nekā to dara Jūras administrācija. Ostas mūžīgi pauda aizdomas par naudas šķērdēšanu. Tagad, runājot par naudu un tās taupīšanu, domāju, ka joprojām tas ir diskutējams jautājums, cik racionāli tiek izlietoti līdzekļi. Viedokļi šajā jautājumā dalās. Bākas ir sadalītas starp lielajām ostām, un neviens nevar atrast loģisku izskaidrojumu, kāds, piemēram, sakars Rīgas ostai ar Ainažu bāku vai Miķeļtorni? Rīgai teorētiski vēl varētu piesaistīt Irbes bāku vai Kolkas bāku. Bet kā nu ir sadalīts, tā ir, ko paši gribēja, to dabūja!

Kad sāku strādāt Hidrogrāfijas dienestā, viss vairāk koncentrējās uz iekšējām aktivitātēm. Dalība starptautiskajos pasākumos nebija tik aktīva, vairāk tikai paskatīšanās līmenī, kam viens no iemesliem varbūt bija tā pati valodas problēma. Ļoti labi atceros, cik sarežģīti pat man, hidrogrāfam, bija orientēties dažādos tematos, kad sāku piedalīties starptautiskajos pasākumos. Sākumā nesapratu, par ko tad viņi tur runā. Pirmajās reizēs, kad piedalījos starptautiskajos saietos, jutu, ka visi skatās uz mani – kas tas tāds ir atnācis?! Pats jau arī apzinājos, ka pēc gadiem neatbilstu šai solīdajai hidrogrāfu sabiedrībai. Nemanot pagājuši desmit gadi, un esmu paspējis ne tikai iejusties šajā vidē, bet arī apliecināt savu profesionālo varēšanu un izrādīt aktivitātes, strādājot dažādās darba grupās un komitejās.

Starp citu. 2012. gada aprīlī JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš vadīja IHO 18. konferenci, par ko Latvijas Ārlietu ministrija un Satiksmes ministrija saņēma Starptautiskās hidrogrāfijas organizācijas (IHO) prezidenta Aleksandra Marato vēstuli, kurā viņš izteicis pateicību un atzinīgi novērtējis Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja Jāņa Krastiņa darbu IHO 18. konferences vadītāja amatā. Līdz šim konferenču vadītāji bijuši tikai tādu jūras lielvalstu kā Francija, Anglija un ASV hidrogrāfijas speciālisti.

AIGARS GAILIS

Aigars Gailis: – Hidrogrāfija ir nozare, bez kuras nav iedomājama ne kuģošana, ne ostu darbs. Hidrogrāfi veic kuģu ceļu un ostu dziļumu mērījumus, izgatavo jūras kartes un nodrošina to izplatību, kā arī uzrauga un apsaimnieko navigācijas līdzekļus: bākas, bojas un citas kuģiem domātās zīmes un norādes. Mums ir ļoti laba sadarbība ar Ventspils, Rīgas un Liepājas ostas hidrogrāfiem.

Ventspilnieki ir pionieri bāku un boju aprīkošanā ar automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) transponderiem, un tagad jau viņu piemēram seko arī Rīgas un Liepājas ostas. Ventspilnieki apsaimnieko Ovišu, Akmeņraga un Užavas bākas, un tās jau ir aprīkotas ar AIS. Tagad uzsākts darbs, lai ar AIS aprīkotu lrbes šaurumā esošās bojas.

AIS sistēma savos pirmsākumos tika radīta, lai no kuģiem būtu iespējams pamanīt un identificēt citus kuģus nelabvēlīgos apstākļos. Idejas autors ir kāds zviedru locis, kurš novērtēja šādas sistēmas nepieciešamību Zviedrijas piekrastē, kur redzamību apgrūtina daudzās mazās šēru salas. Tikai pēc tam AIS pārņēma arī kuģu vadības centri krastā, izveidojot monitoringa sistēmas, kas ļauj nepārtraukti novērot kuģu kustību, kā arī identificēt ar AIS raidītājiem aprīkotos kuģus. Baltijas jūra bija viena no pirmajām, kur tika izveidots visām dalībvalstīm kopīgs AIS tīkls, kas pazīstams kā HELCOM AIS sistēma.

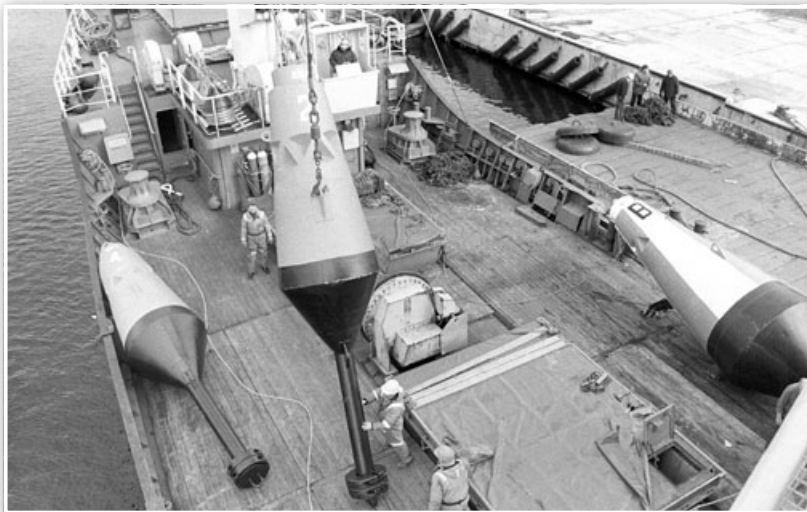


A. Gailis.

Jaunā sistēma ļauj visiem uztveršanas zonā esošajiem kuģiem saskatīt bākas jebkuros apstākļos, kā arī redzēt bāku parametrus un citu nepieciešamo informāciju. Vienlaicīgi visu nepieciešamo informāciju no ar AIS aprīkotajām bākām saņem arī bāku uzturēšanas dienesti. Nākamais solis – nodrošināt, lai bākas varētu arī pārraidīt kuģotājiem nepieciešamo meteorinformāciju, navigācijas brīdinājumus un citas ziņas. Kā redzat, Hidrogrāfijas dienestam darba netrūkst, jo drošības, par ko esam atbildīgi arī mēs, nekad nevar būt par daudz.

HIDROGRĀFIJA SENATNĒ

Par vienu no kuģošanai bīstamākajām vietām Baltijas jūrā Latvijas ūdeņos līdz šai dienai tiek uzskatīts lrbes šaurums, bet senāk par liktenīgu uzskatīja



Navigācijas līdzekļi deviņdesmito gadu vidū.

Kolkasragu, ar kuru saistījās daudz nostāstu un noslēpumu. Kā viens no noslēpumiem tiek pieminēts 1625. gada rudens, kad lielajā vētrā Kolkasraga sēkli avarēja desmit zviedru flotes kuģi. Zviedrijas arhīvos ir atrasti dokumenti, kuri rada priekšstatu par nelaيمي, kas piemeklēja admirāļa Klāsa Larsona Fleminga vadīto eskadru. 1625. gada 8. oktobrī admirālis rakstīja ziņojumu karalim: „Kad bijām gatavi braukšanai, mēs vēl dažas dienas gaidījām vēju Daugavas grīvā. 20. septembrī sešos vakarā, kad bija labs laiks un teicams ceļavējš, mēs divas stundas kavējāmies aizvējā, braucot cauri mucu ceļam. (Tolaik jūra iepretim grīvai nebija bagarēta, tāpēc šauru līkumoto ceļu starp sēkliem un dziļumu iezīmēja noenkurotas mucas.) Apspriedies ar flotes labākajiem stūrmaņiem – holandietiem, kurš visu mūžu kuģojis šajos ūdeņos, un zviedru Garo Knutu, izlēmu braukt ar mazām burām. Naktī vējš mainījās un sākās tik briesmīga vētra ar lietu, ka neviens vairs nevarēja valdīt buras. Visu nakti braucām uz ziemeļaustrumiem un pēc astoņām ar pusi stundām, kad dziļums bija 20 asu, izmetām enkuru, jo domājām, ka esam Roņu salas tuvumā. Enkurs vēl nebija aizķēries, kad kuģis saņēma spēcīgus triecienus un apstājās. Tas bija pusstundu pirms rītausmas. Kad kļuva gaišs, ar lielu izbrīnu sapratām, ka esam avarējuši pie Kolkas raga. Aizvēja pusē redzējām, ka sēklīm uzskrējis arī „Persejs” un „Marss” ar 33 vīru komandu. Dievs bija pasargājis „Apollo”.”

Atgriezies Stokholmā, admirālis vēl cerēja, ka avarējuši tikai trīs kuģi, bet redzēdams, ka neatgriežas vēl septiņi, viņš ziņojumu pabeidza ar frāzi: „Zinu, ka notikusi ļoti liela nelaime.”■

TIEKAS NAVIGĀCIJAS LĪDZEKĻU APSAIMNIEKOTĀJI

2012. gada 26. septembrī Ventspils ostā notika Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālistu organizētā tikšanās Latvijas ostu pārstāvjiem, kuri veic navigācijas līdzekļu – bāku, boju un citu jūrniekiem domātu zīmju un norāžu apsaimniekošanu Latvijas teritoriālajos ūdeņos.

Šādas tikšanās ir tradicionālas, to galvenais mērķis ir informēt navigācijas līdzekļu apsaimniekotājus par nozares jaunumiem un kopīgi izrunāt aktuālākās problēmas. Lai ostu pārstāvji varētu iepazīties ar kolēģu pieredzi, pasākums katru gadu tiek rīkots citā Latvijas ostā.

Tikšanās reizē ostinieki pārrunāja situāciju navigācijas līdzekļu apsaimniekošanā katrā no Latvijas ostām, kā arī tika iepazīstināti ar jaunumiem normatīvajos aktos. Ostinieki varēja iepazīties ar firmas „Tideland Signal” bāku ugunu, boju un cita aprīkojuma piedāvājumiem. Krievijas fonda „Ma-jačnij” pārstāvis no Sanktpēterburgas informēja par kādreizējo Irbes šauruma kuģi – bāku, kas tagad nonācis šā fonda rīcībā. Sanāksmes nobeigumā visi apmeklēja Ovišu bāku.

2012. gada 28. oktobrī JA Hidrogrāfijas dienests atzīmēja 20 gadu jubileju.■



VIDES AIZSARDZĪBAS AKTUALITĀTES

PAR SILTUMNĪCEFEKTU IZRAISOŠO GĀZU EMISIJU SAMAZINĀŠANU

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Jūras vides aizsardzības komitejā (MEPC) joprojām aktuāls ir jautājums par siltumnīcefektu izraisošo gāzu (SEG) emisiju mazināšanu no kuģiem, vispirms vēršot uzmanību uz ogļskābās gāzes (CO₂) emisiju samazināšanu. IMO pētījuma „IMO GHG Study 2009” dati liecina, ka CO₂ emisijas, ko rada starptautiskā kuģošana, veido ap tuveni 2,7% no kopējā piesārņojuma apjoma.

Šobrīd IMO īpašu uzmanību velta pētījumam par CO₂ emisijām no kuģiem, kā arī regulāri veic datu atjaunināšanu. Lai izveidotu darba grupu, IMO dalībvalstis tika aicinātas deleģēt savus ekspertus. Pirmā darba grupas sanāksme notika 2013. gada februārī un vienojās par pētījuma metodoloģiju. Pētījums balstīsies uz statistikas datiem par pasaules starptautiskās kuģošanas flotes sastāvu un kuģiem ar bruto tilpību 100 un vairāk.

Jau iepriekšējos gadagrāmatas izdevumos tika rakstīts par to, ka SEG emisiju samazināšana no kuģiem IMO Jūras vides aizsardzības komitejas ietvaros notiek divos virzienos:

- kā ekspluatācijas un tehniska rakstura pasākumu kopums uz kuģiem;
- uz tirgus principiem balstītie pasākumi¹ (MBM, *Market Based Measures*).

Kā ekspluatācijas un tehnisku pasākumu kopums kuģu energoefektivitātes uzlabošanai vērtējami 1973. gada Starptautiskās konvencijas piesārņojuma novēršanai no kuģiem (MARPOL) un tās 1978. gada Protokola VI pielikuma „Noteikumi gaisa piesārņojuma novēršanai no kuģiem” grozījumi, kas stājās spēkā 2013. gada 1. janvārī.

Nākamais solis emisiju mazināšanai² no kuģiem ir priekšlikumu izskatīšana un lēmumu pieņemšana, ņemot vērā informāciju, ko ekspertu darba grupa ieguva, veicot pētījumu par tirgus iespējamo ietekmi uz starptautisko kuģošanas nozari, tai skaitā par izmaksu ietekmi uz nozares ilgtspējīgu attīstību, praktisko ieviešanu, administratīvo un ekonomisko slogu utt. Nozīmīgas diskusijas šo jautājumu sakarā gaidāmas MEPC-65 sesijā, kas notiks 2013. gada maijā.

Pagaidām SEG emisiju mazināšana no kuģiem Eiropas Savienības ietvaros netiek regulēta³. Bet tajā pašā laikā ES transporta politikas Baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” ir noteikts mērķis SEG emisiju samazināšanai no kuģiem. Eiropas Komisijas rīkotā (19.01.2012.–12.04.2012.) sabiedriskā apspriešana internetā saistībā ar iespējamo SEG MBM ieviešanas

priekšlikumu Eiropas Savienībā parādīja, ka vairums dalībvalstu reģionālā līmenī neatbalsta šāda regulējuma ieviešanu. Arī Latvija piedalījās aptaujā, paužot nostāju, ka gadījumā, ja tomēr šīs prasības tiks ieviestas, tad tam ir jābūt globālam pasākumam.

Eiropas un IMO līmeņa forumos Latvija paudusi savu nostāju jautājumā par SEG emisiju mazināšanu no kuģiem, akcentējot, ka kuģošana ir starptautisks bizness, tāpēc, lai novērstu tirgus kropļošanu un nevienlīdzīgas konkurences radīšanu reģionā, atbalstāma ir vienīgi un tikai globāla pieeja šā jautājuma risinājumā.

Jautājumā par iespējamo MBM risinājumu IMO ietvaros, ņemot vērā pētījuma rezultātus, Latvijas pozīcija tiks veidota sadarbībā ar Vides un reģionālās attīstības ministriju (VARAM) kā atbildīgo institūciju par klimata pārmaiņām. VARAM jau ir zināma pieredze saistībā ar ES ieviesto emisiju kvotu tirdzniecības sistēmu (ES ETS) aviācijas nozarē.

Savukārt EK, ņemot vērā sabiedriskās aptaujas rezultātus, paziņojusi, ka 2013. gada pirmajā pusē nāks klajā ar regulas projektu par SEG emisiju no kuģiem monitoringu, ziņošanu un sertificēšanu.



PRASĪBAS SĒRA OKSĪDU EMISIJU MAZINĀŠANAI NO KUĢIEM

2012. gada 21. novembrī ir pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/33/ES, ar ko groza Padomes Direktīvu 1999/32/EK par sēra saturu flotes degvielā (Direktīva 2012/33/ES). Minētā direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas „Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī”, t.i., 2012. gada 17. decembrī. Eiropas Savienības dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz 2014. gada 18. jūnijam. Dalībvalstis Komisijai dara zināmus minēto noteikumu tekstus.

Direktīva 1999/32/EK tika grozīta, lai pilnībā to saskaņotu ar MARPOL konvencijas VI pielikumā „Noteikumi gaisa piesārņojuma novēršanai no kuģiem” noteiktajiem sēra satura standartiem kuģu degvielā. Grozījumi nosaka prasības, kas ir līdzīgas MARPOL VI pielikumā noteiktajām. Kuģojot sēra oksīdu emisiju kontroles rajonos (SECA) Eiropas reģionā – Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā, sēra saturs kuģa degvielā no 2015. gada 1. janvāra nedrīkstēs pārsniegt 0,1%. Šobrīd sēra saturs kuģa degvielā SECA nedrīkst pārsniegt 1%, ārpus SECA – 3,5%.

Direktīvas 2012/33/ES projekta izstrādes procesā Latvija iesniedza Deklarāciju, kurai vēlāk pievienojās arī Zviedrija:

„Latvija un Zviedrija atzīst, ka ir svarīgi par direktīvas projektu panākt kompromisu, lai Eiropas Savienības tiesību aktus saskaņotu ar MARPOL konvencijas VI pielikumu, ko IMO grozīja 2008. gadā.

Sarunās Latvija un Zviedrija puda nostāju, ka prasības, kas ir spēkā SECA, būtu jāpiemēro visu ES dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvajās ekonomiskajās zonās. Šāda pieeja nodrošinātu ievērojamu ieguvumu videi un cilvēku veselībai, kā arī palīdzētu izvairīties no iespējamām konkurences kropļojumiem. Latvija un Zviedrija arī pauž nostāju, ka, lai aizsargātu vidi un izvairītos no konkurences kropļošanas, ir jāturpina atbalstīt jaunu SECA izveidi IMO ietvaros.

Latvija un Zviedrija izsaka atbalstu direktīvas projekta pieņemšanai, jo tajā ir paredzēta sistēma turpmākām diskusijām par ierosinātajā direktīvā ietvertu prasību iespējamo ekonomisko ietekmi, it īpaši saistībā ar konkurences kropļošanu un iespējamo apdraudējumu, ko radītu kravu plūsmu pārvirzīšana no jūras transporta uz sauszemes transportu, tādējādi palielinot kaitējumu videi.

Lai izvairītos no minētajiem riskiem, Latvija un Zviedrija vēlas aicināt Eiropas Komisiju īpašu uzmanību pievērst tādu atbilstošu pasākumu sagatavošanai, kas būtiski mazinātu negatīvo ietekmi, un šajā saistībā aicina to cieši sadarboties ar dalībvalstīm.”

2011. gada 16. septembrī EK publicēja dokumentu „Par piesārņojošo vielu emisiju samazināšanu no jūras transporta un ilgtspējīga ūdenstransporta rīki” (SEC (2011) 1052 final) (http://ec.europa.eu/environment/air/transport/pdf/ships/sec_2011_1052.pdf) (TOOLBOX).

TOOLBOX sniedz ieskatu par īstermiņa un ilgtermiņa pasākumiem un atbalsta mehānismiem, kas būtu izmantojami, lai palīdzētu izpildīt jaunus standartus, pēc iespējas mazinot nevēlamos blakusefektus (Direktīvas 2012/33/ES prasību ieviešanai). Dokumentā ietverti pasākumi, lai veicinātu „zaļās” kuģošanas tehnoloģijas, alternatīvas degvielas, atbilstošas „zaļās” transporta infrastruktūras u.c. Kā īstermiņa risinājums tiek piedāvāts izmantot ES „TEN-T” un „Marco Polo II” programmas, kā arī Eiropas Investīciju bankas aizdevuma un valsts atbalsta iespējas, ilgtermiņā piedāvājot meklēt normatīvus risinājumus ilgtspējīga jūras transporta nodrošināšanai, lai vienlaikus uzlabotu tā draudzīgumu videi un uzturētu konkurētspēju.

Ņemot vērā, ka šobrīd ES ietvaros tiek veikta TOOLBOX tālākā attīstība, Latvijas darba grupa ir pievērsusi uzmanību šim jautājumam un paudusi bažas, ka var zaudēt nevienlīdzīgajā konkurencē (salīdzinot ar ostām un maršrutiem ārpus SECA). Tāpēc Latvijai īpaši svarīgi būtu pasākumi tādai TOOLBOX tālākai attīstībai, kas nepazeminātu mūsu ostu konkurētspēju. Pretējā gadījumā nozarei rastos neatgriezeniski zaudējumi.

Jau pirms direktīvas grozījumu projekta izskatīšanas ES ietvaros Latvijas nevalstiskās organizācijas un ostas bija paidušas bažas par MARPOL VI pielikumā noteikto prasību attiecībā uz sēra saturu kuģu degvielā (0,1% no 2015. gada 1. janvāra) ieviešanas iespējamo negatīvo ietekmi uz kuģošanu Baltijas jūrā kā SECA, konkurences kropļošanu Eiropas reģionā. Piemēram, kuģojot Ziemeļamerikas piekrastē, visā reģionā ir vienādas prasības un tādējādi netiek radīts konkurences kropļojums, kas nav ievērots Eiropas reģionā.

Šādas bažas apstiprina arī IMO MEPC izskatīšanai iesniegtais pētījums ar secinājumiem par negatīvajiem ekonomiskajiem aspektiem kuģošanai Baltijas reģionā un kravu iespējamo novirzīšanos no jūras transporta uz sauszemes transportu (MEPC/61/Inf.10 (ICS)), kas radītu lielāku gaisa piesārņojuma risku.

Arī Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) ir apkopojusi informāciju ar izpētes rezultātiem par ekonomiskajiem aspektiem degvielas ar sēra saturu 0,1% izmantošanas gadījumā. Septiņi pētījumi ietver dažādas pieejas, izvērtējot iespējamo ekonomisko ietekmi uz kuģošanas industriju kopumā, atkarībā no kuģu tipa, no kuģošanas maršrutiem utt., secinājumos uzsverot, ka, pārejot uz degvielas ar S saturu 0,1% izmantošanu, iespējama negatīva ekonomiskā ietekme uz kuģošanas industriju, konkurences kropļojums. Bet tajā pašā laikā būtisks akcents tiek likts uz alternatīvo tehnoloģiju (*scrubber*) attīstīšanu, izmantošanu, alternatīvo degvielu (LNG, biodegvielas) pielietojumu uz kuģiem, ostu infrastruktūru pielāgošanu utt. Prasības alternatīvu pielietojumam nosaka gan Direktīvā 2012/33/ES, gan MARPOL VI pielikumā noteiktas.

Latvija dažādos ES forumos ir rosinājusi aktualizēt minēto problēmu, kā arī lūgusi Eiropas Komisijas atbalstu un ieteikumus Direktīvas 2012/33/ES,



Ģertrūde Anija.

UZZIŅAI

2013. gada 24. janvārī EK ir nākusi klajā ar paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai – „Nepiesārņojošu enerģiju transportam – Eiropas alternatīvo degvielu stratēģija” {SWD (2013) 4 final} un priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu.

MARPOL VI pielikuma prasību praktiskajā piemērošanā, lai pēc iespējas samazinātu iespējamo negatīvo ekonomisko iespaidu uz kuģošanas industriju, konkurences kropļojumu attiecībā uz jūras transportu, ostām.

Latvijas puse arī turpmāk diskusijās ar EK uzsvērs jautājumu par mūsu ostu konkurētspējas saglabāšanu.

Direktīvas projektā liela uzmanība pievērsta infrastruktūrai un standartiem, minēts rīcības plāns sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) izmantošanai jūras transportā. EK ierosina LNG uzpildes stacijas ierīkot visās 139 Eiropas pamattīklā iekļautajās jūras un iekšzemes ostās – attiecīgi līdz 2020. gadam un 2025. gadam, tādējādi liekot akcentu

nevis uz lieliem gāzes termināļiem, bet gan nostiprinātām vai pārvietojamām LNG uzpildes stacijām.

PAR KAITĪGIEM ŪDENS ORGANISMIEM KUĢU BALASTA ŪDEŅOS

2004. gada Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un pārvaldību (IBWMC) vēl nav stājusies spēkā. Tai šobrīd ir pievienojušās 36 valstis, kuru kopējais tirdzniecības flotes apjoms ir 29,07% no pasaules tirdzniecības kuģu bruto tilpības (BT), bet konvencija stāties 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.

Latvija IBWMC konvenciju vēl nav ratificējusi.

PAR HONKONGAS KONVENCIJU

Honkongas konvenciju (*Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009*) vēl nav ratificējusi neviena valsts (spēkā stāties, kad tai 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).

Savukārt EK 2012. gada 23. martā ir nākusi klajā ar priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par kuģu pārstrādi. Šobrīd noris tās izstrāde. Regulas projekta mērķis ir agrīna Honkongas konvencijas prasību ieviešana ES DV. Darba grupās Latvija ir pozicionējusi nostāju par regulas iespējamu tuvināšanu Honkongas konvencijā noteiktajam. Atbildīgā institūcija regulas projekta izstrādei ir VARAM.

2013. gada 1. janvārī spēkā stājās:

■ MARPOL IV pielikuma „Noteikumi piesārņojuma novēršanai ar notekūdeņiem” grozījumi (MEPC Rezolūcija 200(62)), grozījumi paredz speciālā rajona statusa noteikšanu Baltijas jūrai (pasažieru kuģiem IV pielikuma kontekstā) utt.;

■ MARPOL V pielikuma „Noteikumi piesārņojuma novēršanai ar atkritumiem” grozītā versija (MEPC Rezolūcija 201(62)), grozījumi paredz prasības jauna atkritumu pārvaldības plāna izstrādei, jaunu atkritumu uzskaites žurnālu un būtiski atšķirīgas prasības atkritumu klasifikācijai un to izmešanas nosacījumiem;

■ MARPOL VI pielikuma „Noteikumi gaisa piesārņojuma novēršanai no kuģiem” grozījumi (MEPC Rezolūcija 203(62)), ieviešot jaunu IV nodaļu par kuģu energoefektivitāti), kas paredz prasības kuģa energoefektivitātes plāna izstrādei, starptautiskajai kuģa energoefektivitātes apliecībai utt.

Informācija par aktualitātēm IMO ietvaros cirkulāru veidā ir atrodamā Latvijas Jūras administrācijas tīmekļa vietnē <http://www.lja.lv/> (sadaļa Cirkulāri – Kuģošanas drošība/vides aizsardzība).■

Ģertrūde Aniņa,

Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta
eksperte vides aizsardzības jautājumos

¹ Diskusijām IMO MEPC iesniegti vairāki varianti par iespējamajiem MBM – Global Emission Trading Scheme (GETS) (Vācija), International GHG Fund (Kipra, Dānija, Māršala Salas, Libērija utt.), Efficiency Incentive Scheme (EIS) (Japāna), Ship Efficiency and Credit Trading (SECT) u.c. SEG emisiju mazināšanai no kuģiem.

² Rūpniecības radīto emisiju samazināšana tiek risināta globāli – ANO Klimata pārmaiņu konvencijas un tās Kioto protokola ietvaros. Kioto protokols (2.pants) nosaka, ka kuģošanas nozarei, kā arī aviācijai GHG emisiju mazināšanas risinājumi jārod savu ANO specializēto aģentūru, t.i., IMO (aviācijai – ICAO) ietvaros.

³ Klimata un enerģētikas paketes (EU Climate and Energy Package) ietvaros pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/29/EK, kuras preambulas 3. punktā 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 stāšanās spēkā līdz 2013. gadam. Šādam priekšlikumam būtu maksimāli jāsamazina jebkāda veida negatīva ietekme uz Kopienas konkurētspēju, vienlaikus ņemot vērā iespējamus ieguvumus vides jomā.”

TĪRA KUĢOŠANA BALTIJAS JŪRĀ

Līdz šim vairāk esam uztraukušies par piesārņojumu, ko rada lidmašīnas, auto un dzelzceļš, bet samērā maz uzmanības pievērsts emisiju avotiem jūrā. Jāņem vērā, ka gaisa piesārņojums jūrā var pārvietoties lielos attālumos, tāpēc tas ietekmē ne tikai jūras vidi, bet arī sauszemi. Prognozes, kas tika izstrādātas 2005. gadā, liecināja, ka bez papildu reglamentācijas jūrniecības nozares radīto SO₂ un NO_x emisiju apjoms palielināsies un, ja nekas netiks darīts, ap 2020. gadu piesārņojums no jūras būs lielāks nekā emisijas no visiem sauszemes avotiem kopā.

Jūras flote ir Baltijas reģiona tirdzniecības mugurkauls – jūrā katru dienu pārvietojas vairāk nekā divi tūkstoši kuģu, un to skaits nemītīgi pieaug. Rēķinot emisijas uz tonnu kravas, kuģošanu var saukt par salīdzinoši tīru transporta veidu, tomēr arī tas ir nozīmīgs siltumnīcefekta gāzu emisiju avots. Starptautiskā Jūrniecības organizācija jau 2005. gadā pasludināja Baltijas jūru par īpaši jutīgu teritoriju un pasludināja to par sēra oksīdu (SO_x) emisijas kontroles rajonu, kur noteikti sēra emisiju ierobežojumi, lai mazinātu gaisa piesārņojumu un tā nelabvēlīgo iedarbību uz sauszemes un jūras teritorijām. Šāda statusa piešķiršana Baltijas jūrai palīdz mazināt jūras satiksmes negatīvo ietekmi uz vidi – MARPOL konvencija jau no 2010. gada noteica, ka sēra saturs kuģa degvielā nedrīkst pārsniegt 1%, bet no 2015. gada 1. janvāra – 0,1%.

MAZINĀT SKĀBOS LIETUS UN EITROFIKĀCIJU

Sēra dioksīda desmitkārtīgs samazinājums noteikti uzlabos vides stāvokli un mazinās skābos lietūs, bet – vienlaikus palielinās pārvadājumu izmaksas, tāpēc pilnīgi iespējams, ka pēc trim gadiem tirgotāji izvēlēsies preces vest nevis ar kuģiem, bet ar automašīnām vai pa dzelzceļu, un tas diez vai uzlabos vispārējo vides stāvokli valstīs ap Baltijas jūru. Tāpēc pagaidām, kamēr Baltijas jūrai vienīgajai noteikta stingrā SO_x aizsardzība, ostas un pārvadātāji atrodas neapskaužamā situācijā. Lai kuģošanas kompānijas Eiropas reģionā būtu konkurētspējīgas, SO_x emisiju kontroles rajons būtu jāpaplašina un līdzīgas stingras prasības jānosaka arī citām Eiropas jūrām.

No visām precēm, ko iaved Eiropā, 90% jeb 3,5 miljardus tonnu te nogādā ar kuģiem. Neskatoties uz to, ka kuģi vienas tonnas kravas pārvadāšanai patērē mazāk enerģijas nekā kravas automašīnas, tie rada aptuveni 800 miljonu tonnu CO₂ izmešu gadā, un tie savukārt ir aptuveni 2% globālo izmešu. Tomēr šo izmešu apjomu ir iespējams samazināt, ieviešot jaunas videi draudzīgas tehnoloģijas un tā panākot, ka kuģniecība 25 gadu laikā samazina CO₂ izmešu apjomu aptuveni par trešdaļu. Baltijas jūras reģiona valstīm ir svarīgi



sadarboties, lai ne tikai mazinātu kuģu radīto piesārņojumu, bet vienlaikus arī maksimāli palielinātu jūras transporta pozitīvo ietekmi uz vidi un ekonomisko izaugsmi.

NOx emisiju samazināšana mazina eitrofikāciju, jo aļģu augšanu veicina ne tikai fosfors, bet arī slāpekļis – tas kā nekvalitatīvas degvielas sadegšanas blakusprodukts ar nokrišņiem atgriežas jūrā. Kā norāda HELCOM, kuģniecības ir atbildīgas par aptuveni 9% slāpekļa, kas nonāk jūrā. Ja kuģniecības nozare attīstīsies tā, kā ir iesākts, un ja netiks īstenoti stingrie emisiju samazināšanas lēmumi, paredzams, ka NOx emisiju apjoms līdz 2020. gadam varētu pieaugt par 50%, salīdzinot ar 2000. gadu.

Lai no 2015. gada sasniegtu minimālo jeb 0,1% sēra dioksīda izmešu līmeni, par zaļāko alternatīvu uzskata sašķidrināto dabasgāzi, jo tā, salīdzinot ar pašlaik lietoto flotes degvielu, satur ne tikai mazāk sēra, bet arī slāpekļa.

PROJEKTS „TĪRA BALTIJAS FLOTE”

Vides attīstības biedrība (VAB) pārstāv Latviju Baltijas jūras reģiona sadarbības projektā „Clean Baltic Sea Shipping” un kopā ar 20 nozares pārstāvjiem no deviņām Baltijas jūras reģiona valstīm jau kopš 2010. gada strādā pie Baltijas jūras piesārņojuma un eitrofikācijas mazināšanas. Projekta partneri ir arī Baltijas jūras vides aizsardzības komisija (HELCOM), Eiropas Komisijas pārstāvniecība, Baltijas jūras valstu padome (CBSS) u.c. Projekta mērķis ir sasniegt svarīgāko no Baltijas jūras rīcības plāna punktiem – kļūt par tīras kuģošanas paraugreģionu.

2011. gada beigās VAB organizēja apaļā galda diskusiju, kurā piedalījās pārstāvji no Vides attīstības biedrības, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Satiksmes ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas un Latvijas Jūras akadēmijas, lai apspriestu, kā mazināt kuģu radīto gaisa piesārņojumu visā Baltijas jūras reģionā, kā arī ostās un ostu pilsētās, ko pieprasa MARPOL konvencijas VI pielikums, kas stāsies spēkā 2015. gada 1. janvārī. Dalībnieki apsprieda galvenās prioritātes un mērķus, kā pielāgot kuģošanu augstajām



prasībām; izskatīja galvenos jautājumus un problēmas, kā arī alternatīvus risinājumus un iespējas, lai triju gadu laikā varētu desmitkārt samazināt sēra saturu kuģu degvielā un padarīt Baltijas jūru par tīras kuģošanas paraugu. Diskusijas laikā VARAM Ķīmisko vielu un risku nodaļas vadītājs Armands Plāte atgādināja, ka mūsu galvenā kuģošanas problēma ir tranzīta ierobežojumi Latvijā, tāpēc tālsatiksmes kuģošana būs apdraudēta dienā, kad spēkā stāsies stingrie emisiju ierobežojumi. Turklāt mums trūkst ne tikai videi draudzīgu infrastruktūru, bet arī pētījumu, ar kuriem argumentēt ES finansējuma piesaisti šai jomai. Jāatzīmē, ka pašlaik neviena

Latvijas osta nav iekļauta to ES valstu ostu grupā, kas varētu pretendēt uz ES struktūrfondu finansējumu.

„Baltā grāmata paredz izņemt no apgrozības piesārņojošās degvielas un aizstāt tās ar videi draudzīgākām degvielas veidiem. Tieši tāpēc milzīga nozīme ir dažādu iestāžu sadarbībai un līdzekļu piesaistei no citām programmām, kur galvenais mērķis – veikt izpēti par to, kas nepieciešams Latvijas ostu infrastruktūras uzlabošanai, lai samazinātu eitrofikāciju un emisijas no kuģiem,” uzskata Vides attīstības biedrības priekšsēdētājs Kārlis Maulics. Pateicoties Latvijas ostu pārvalžu interesei par kuģošanas infrastruktūras attīstību un ekoloģiju ostās, Kārlis Maulics un projektu asistente Žanna Savčuka projekta „Clean Baltic Sea Shipping” ietvaros apmeklēja pārdesmit Baltijas jūras reģiona ostu un iepazinās ar pieredzi, kā ostās īsteno videi draudzīgu infrastruktūru, lai kuģi varētu uzlādēt elektromotorus un iepildīt tvertnēs sašķidrināto dabasgāzi. Svarīgi laikus apzināt labākās tehnoloģijas, cik tās maksā un cik līdzekļu jārezervē, lai varētu piesaistīt naudu no ERAF programmām un citiem



Skats uz jūru no Akmeņraga bākas.

finansējumu avotiem. Latvijas pārstāvji piedalījās arī starptautiskajā konferencē „Videi draudzīgs kuģis” Londonā un starptautiskajā forumā „Ekoloģija” projekta „Sanktpēterburga – jūras galvaspilsēta Krievijā” ietvaros, bija vizītē Dānijas Jūrniecības pārvaldē, kā arī tikās ar Saeimas deputātiem. Jaunās idejas un iepazīšanās ar speciālistiem citās valstīs palīdzēs Latvijai izstrādāt pasākumu plānu, lai bez liekām kļūdām ātri ieviestu ilgtspējīgu ostu infrastruktūru un samazinātu jūras piesārņojumu.

Sociālās kampaņas mērķis ir uzskatāmi parādīt, ka ikviens Latvijas iedzīvotājs ir nesaraujami saistīts ar Baltijas jūru un ka tieši mūsu ikdienas izvēles nosaka to, kāda Baltijas jūra būs nākotnē.

„Šā gada kampaņai „Latvija – zaļākā valsts pasaulē?” par galveno varoni esam izvēlējušies Baltijas jūru. Šobrīd jūra ir kritiskā stāvoklī gan ķīmiskā, gan industriālā piesārņojuma dēļ, un bez mūsu palīdzības un līdzdalības tā drīz vien var kļūt par piesārņotāko jūru pasaulē,” saka organizatori.

KĀPĒC JĀGLĀBJ BALTIJAS JŪRA?

Šobrīd Baltijas jūra ir viena no piesārņotākajām jūrām pasaulē, un gandrīz ceturtdaļa no 377 000 km² lielās platības tiek dēvēta par “mirušo zonu”. Tā ir teritorija, kurā organiskā un ķīmiskā piesārņojuma dēļ ir samazināts skābekļa daudzums, tāpēc dažādi dzīvie organismi šajās vietās vairs nespēj izdzīvot. Organiskā un ķīmiskā piesārņojuma cēlonis ir gan intensīvā lauksaimniecība

un tajā izmantotās vielas, gan industriālie un māsasaimniecību notekūdeņi. Baltijas jūru skar arī citas problēmas – bīstamo vielu (svina, litija, pesticīdu utt.) nokļūšana ūdenī, piekrastes piesārņojums, kā arī intensīvā kuģu satiksme un zivju resursu izmantošana.

„Patiesībā Baltijas jūra sākas mūsu ūdens glāzē. Tas, kādu sadzīves ķīmiju lietojam, kur liekam bīstamos atkritumus, kā uzvedamies pludmalē – to visu beigu beigās var „redzēt” Baltijas jūrā. Taču mēs negribam stāstīt tikai par slikto, mēs gribam vēstīt arī labo pieredzi – tiem cilvēkiem, pašvaldībām un uzņēmumiem, kuri jau šobrīd dara labas lietas, lai palīdzētu Baltijas jūrai,” norāda „Homo ecos:” vadītāja Evija Rudzīte.

Noslēdzot 2012. gada sezonas darbu pie Baltijas jūras glābšanas kampaņas „Spēks ir tīrā jūrā”, tās iniciators liepājnieks Dzintars Jūra Saeimai iesniedza petīciju „Par tīru un dzīvu Baltijas jūru”, ko parakstījuši vairāk nekā 5000 Latvijas iedzīvotāju.

Ar šo petīciju Pasaules Dabas fonds (PDF) un sabiedrība pieprasa, lai Latvijas likumdevējvara nākamgad, veidojot nacionālo lauksaimniecības politiku nākamajiem septiņiem gadiem (2014. – 2020.), pieņemtu lēmumus, kas samazinātu barības vielu nonākšanu jūrā no lauksaimniecības zemēm.

„Milzīgā sateces baseina un intensīvās saimniekošanas dēļ katru gadu Baltijas jūrā ielūst vairāk nekā miljons tonnu barības vielu – fosfātu un nitrātu, kas nākuši galvenokārt no lauksaimniecības un meža zemju apsaimniekošanas, municipālajiem un kuģu notekūdeņiem, tāpat arī no atmosfēras. Barības vielas izraisa aļģu pastiprinātu savairošanos, un, tām atmirstot un pūstot, tiek patērēts ūdenī esošais skābeklis, kura pietrūkst citiem jūras iemītniekiem – augiem un dzīvniekiem. Samazinās ūdens caurspīdība un gaisma vairs netiek līdz jūras aļģu pļāvām ar zivju bērnistabām. Tiek traucēta zivju un citu ūdens organismu eksistence šajos jūras bezskābekļa reģionos,” Baltijas jūras problēmas skaidro PDF Jūras un saldūdens programmas vadītājs Ingus Purgalis.

Par lauksaimniecības politikas izstrādi laika posmam līdz 2020. gadam ir atbildīga Zemkopības ministrija. Lai aktīvi aizstāvētu Latvijas iedzīvotāju vēlmi dzīvot tīras Baltijas jūras krastā, PDF nākamgad aktīvi piedalīsies LR Zemkopības ministrijas Nacionālās lauksaimniecības politikas veidošanas procesā un lēmumu pieņemšanā, piedāvājot konkrētus risinājumus agrovides pasākumiem topošajai Lauku attīstības programmai, kas palīdzētu saimniekot jūrai un dabai draudzīgi.■

Vides attīstības biedrība

Jūrniecība

LAI KONVENCIJA NEPALIKTU TIKAI UZ PAPIĀRA!

2013. gada 20. augustā stāsies spēkā Starptautiskā konvencija par darbu jūrniecībā. Konvencijas ratifikācijas process tika uzsākts 2006. gadā, Latvija tai pievienojās 2011. gada 12. augustā.

Konvencija aptver ļoti plašu jūrniekiem svarīgu nodarbinātības jautājumu kopumu – par darba un atpūtas laikiem, atpūtas iespējām, sadzīves apstākļiem, pārtiku un ēdināšanu, veselības aizsardzību, medicīnisko aprūpi, labklājības un sociālo nodrošinājumu, un tā tiek dēvēta par „ceturto pīlāru” līdzās Starptautiskajai konvencijai par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS), Starptautiskajai konvencijai par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL) un Starptautiskajai konvencijai par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW). IMO uzsver, ka konvencijas stāšanās spēkā un ieviešana ietekmēs vairāk nekā 1,2 miljonus jūrnieku visā pasaulē.

Pagaidām gan 56% aptaujāto jūrnieku uzskata, ka tiesību akti ir formāli, bet darba stundu un atpūtas laika pārbaudēs, ko veic ostas valsts kontroles inspektori, tikai 9% gadījumos tiek uzrādīta patiesā informācija.

JŪRNICĪBAS INDUSTRIJA IZJŪT PROFESIONĀLU TRŪKUMU

Latvijā aktuāli jautājumi ir bezdarbs, darbaspēka aizplūšana, kā arī zems atalgojums. Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija (LKKA) uzskata, ka jūrniecības profesijas var šīs problēmas sekmīgi atrisināt, tomēr valsts līmenī tās ir nepelnīti atstātas novārtā un nav pietiekami popularizēta.

Ļoti svarīgi ir runāt par jūrniecības nozari, ieinteresēt un informēt jauniešus par to, ka jūrniecības nozare nav tikai un vienīgi darbs jūrā, tā ietver arī kuģu būvi, jūras hidrogrāfijas un hidrobūvju zinātnes, ostu pārvaldību, kuģošanas drošības pārzināšanu un uzraudzību utt., tāpēc jūrniecības izglītības iegūšana var pavērt ļoti plašas karjeras iespējas. Lai to visu uzzinātu sabiedrība, valsts līmenī vajadzētu popularizēt jūrniecības izglītību un pieņemt valsts ilgtermiņa programmu, kas paredzētu jūrniecības nozares attīstību. Ir jāaizmirst, ka pelnīt var tikai ar ostām un tranzitkravām. Pareiza attieksme pret jūrniecības nozari var padarīt to par būtisku Latvijas augsti kvalificēta darbaspēka resursu, turklāt ar garantiju, ka šis darbaspēks no valsts neaizplūst.

Kopš seniem laikiem Latvija ir bijusi zināma kā jūrnieku izcelsmes un ar jūrniecību saistīta valsts. Nenoliedzami, tā pamatā ir Latvijas ģeogrāfiskā atrašanās vieta Baltija jūras krastā, kas sekmējusi reģiona attīstību, kā arī pastāvīgi vilinājusi svešzemju iekarotājus. Šodien vēsture mums stāsta par hercoga Jēkaba lielo entuziasmu attīstīt jūrniecību pirms vairākiem gadsimtiem un Krišjāņa Valdemāra aicinājumu pievērst latviešus jūrniecībai ar mērķi celt savu pašapziņu un kultūru. Tieši Krišjānis Valdemārs bija tas, kurš tālajā 1864. gadā atvēra pirmo latviešu jūrskolu Ainažos.

Bet tagad par jūrniecību un jūrniekiem Latvijā runā visai maz. Mūsdienu sabiedrībai ir maz informācijas par jūrniecības nozares devumu mūsu tautsaimniecībai un par jūrniecības profesijām, kuras nepietiekamas informācijas dēļ jauniešu vidū ir zaudējušas savu popularitāti. Iemesli, kāpēc tā varēja notikt, ir dažādi. Vispirms jau daļa no pirmās Latvijas Republikas jūrniecības nozares un jūrniekiem tika iznīcināta Otrā pasaules kara laikā. Tā atdzima un ziedu laikus sasniedza padomju gados, bet dažādu politisku iemeslu dēļ daļai latviešu jūrnieku darbs tālās jūrās bija liegts. Padomju sistēmai sabrūkot un atjaunotajai Latvijas Republikai uzsākot patstāvīgas gaitas, dažādu nelabvēlīgu un nesaimniecisku lēmumu rezultātā tā laika Latvijai piederošā viena no lielākajām un jaunākajām flotēm tika pazudināta. „Latvijas kuģniecībai” piešķirēja 107 tirdzniecības kuģi, kas tobrīd bija arī moderni un konkurētspējīgi jūras kravu pārvadājumu tirgū.

Neskatoties uz to, ka tagad Latvija nevar lepoties ar kuģu kompānijām, jūrnieka profesija tomēr ir saglabājusies, un mūsu jūrnieku skaitliskais īpatsvars Eiropas Savienībā ir visai ievērojams. Tie ir 13 600 jūrnieku, kuri, strādājot jūrā, uztur savas ģimenes. Latvija jūrnieku skaita ziņā ir piektajā vietā Eiropas Savienībā un pirmajā vietā pēc jūrnieku skaita attiecībā pret iedzīvotāju skaitu valstī. Jūrnieku skaitu ir izdevies saglabāt, pateicoties darba iespējām uz ārzemju kompāniju kuģiem, kas Latvijai pavērās pēc valsts neatkarības atjaunošanas. Protams, jāatzīst, ka šāda situācija nevarēti rasties, ja mūsu jūrniekiem nebūtu jūrā braukšanas tradīciju un visai augsts profesionālais līmenis. Ārzemju kompānijas ir novērtējušas Latvijas jūrniekus un to apliecinājušas ar aizvien pieaugošo pieprasījumu, jo īpaši pēc augsti kvalificētiem vairāk nekā sešiem tūkstošiem Latvijas jūras virsnieku.

Attīstoties globālajai industrijai un tehnoloģijām, mainās arī jūrniecība. Paralēli augošajam jūras transporta segmentam attīstās tādas specifiskas kuģniecības nozares kā naftas un gāzes ieguves industrija, jūrā izvietoto vēja ģeneratoru darbība, globālo telekomunikāciju bizness, kas prasa augsti kvalificētus speciālistus, tai skaitā arī profesionālus jūrniekus, kuru deficīts pasaulē arvien pieaug un, mērot skaitļos, sasniedz aptuveni 100 000 jūras virsnieku. Tieši kvalificētu jūras virsnieku deficītu pasaules darba tirgū mūsu sabiedrībai un valdībai vajadzētu uztvert kā signālu pievērsties augsti kvalificētu jūras profesionāļu sagatavošanai, tā samazinot sauszemes profesiju pārprodukciju un risinot nodarbinātības problēmas, arī to jauniešu aizbraukšanu no valsts, kuri šeit nesaredz izaugsmes un darba iespējas.

Nereti dažādu profesiju tradīcijas varējušas saglabāties un pastāvēt, pateicoties nozaru profesionāļiem, kuri, apvienojušies asociācijās un biedrībās, uzturējuši sava aroda prestižu un popularizējuši to. Latvijā jau daudzus gadus darbojas Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija. Par tās pirmsākumu uzskatāma 1899. gadā dibinātā Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrība, kas ar pārtraukumiem, mainoties nosaukumiem, ir pastāvējusi atbilstoši katra laika ģeopolitiskajai situācijai. Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija ar mērķi vienā profesionālā organizācijā apvienot gan aktīvos kuģu kapteiņus, gan aktīvu jūras braukšanu pārtraukušos kapteiņus, tika dibināta 2001. gadā. Asociācijas uzstādījums ir turēt augstu kapteiņu profesionālos standartus un aizsargāt viņu intereses visos jūrniecības jautājumos, jo īpaši kapteiņa pienākumu pildīšanā. Nav noslēpums, ka jūras industrijā liels komerciālais spiediens uz kapteiņiem ir no kuģu un kravu īpašnieku puses. Nereti tas noved pie ļoti nopietnām sekām, kuģu sadursmēm un cita veida avārijām, kas savukārt nenovēršami prasa cilvēku upurus un nodara lielu postu videi. Kapteiņi ir sanākuši vienkopus, lai stiprinātu un atbalstītu kuģu kapteiņu prestižu, popularizētu kuģošanas vēsturi un jūrnieka profesiju. Asociācijā ir iestājušies 140 kapteiņu, un katrs no viņiem ar savu īpašo pieredzi ir gatavs sniegt profesionālu atbalstu tiem, kam tāds nepieciešams.

LKKA iekšienē aktīvi tiek diskutēts par trūkumiem jūrniecības izglītībā. Acīmredzams, ka arī jūrniecības izglītība ir zaudējusi kvalitāti, un tas lielā mērā saistīts ar trūkumiem valsts izglītības sistēmā kopumā. Šis ir tas brīdis, kad nopietni jāstrādā pie jūrniecības izglītības sistēmas sakārtošanas, lai sagatavotu spēcīgus profesionāļus. Lielā mērā tieši jūrniecības mācību iestādes ir tās, kam jāieliek jaunajā jūrniekā vēlme veidot karjeru jūrā un sasniegt visaugstāko profesionālo līmeni. Savas pastāvēšanas laikā LKKA ir izveidojusi veiksmīgu sadarbību ar citām jūrniecības nozares organizācijām ne tikai Latvijā, bet arī ārpus tās. Kopš 2004. gada Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija darbojas Starptautiskajā Kuģu kapteiņu asociāciju federācijā (IFSMa), tā veiksmīgi sadarbojas arī ar Eiropas Kuģu kapteiņu konfederāciju (CESMA).

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija savā darbībā un principos balstās uz ļoti pieredzējušiem profesionāļiem, tāpēc tā vienmēr ir atvērta, lai sniegtu palīdzību un padomu ar jūrniecību un jūras drošību saistītos jautājumos. Nereti plašsaziņas līdzekļos nācies sastapties ar nepareiziem pieņēmumiem un spriedumiem par jūrniecību, kas raisa sabiedrībā vēl lielāku neskaidrību, tāpēc pieredzējušu profesionāļu viedoklis ir ļoti svarīgs, lai sabiedrībā veidotu pareizu priekšstatu par notiekošo jūrā un jūrniecībā, un LKKA vienmēr ir atvērta profesionālam padomam un viedoklim.■

LKKA padomes loceklis Andris Benefelds

PAR PROFESIJAS PRESTIŽU DOMĀJOT

Lai saglabātu amata noslēpumus, uzturētu profesijas prestižu, aizstāvētu sava kolektīva biedrus, lai radītu profesijai labvēlīgus apstākļus un piedalītos likumdošanas izstrādē, visos laikos kārtīgi amata meistari allaž ir veidojuši savas amata biedrības, senākos laikos tās bija cunftes. Arī jūrnieki nav izņēmums, tāpēc gandrīz visās jūras valstīs ir tādas jūrniecības nozares biedrības kā, piemēram, kuģu īpašnieku, kuģniecību un zēģelētāju savienības, kuģu mehāniķu biedrības, un tā vēl ilgi varētu turpināt uzskaitījumu. Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija par savu pirmsākumu uzskata Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrību, kas dibināta 1899. gadā.

2001. gada 12. decembrī aktīvākie Latvijas kapteiņi nodibināja Latvijas Kuģu kapteiņu asociāciju (LKKA). Dibināšanas sapulces dalībnieki bija kapteiņi V. Anisimovs, A. Bārtulis, A. Brokovskis-Vaivods, I. Deņisovs, J. Freimanis, Ē. Grāmatnieks, P. Kukanovs, J. Līckalns, M. Mitriķis, N. Sabadaševs, J. Spridzāns, A. Šapošņikovs, Ā. Zagantis un N. Žeļezņaks. 2004. gada 8. aprīlī LKKA tika uzņemta Starptautiskajā Kuģu kapteiņu asociācijā federācijā un saņēma sertifikātu.

2012. gada sākumā LKKA ir 132 biedri. Desmit pastāvēšanas gados dažādu iemeslu dēļ asociāciju pametuši 23 kapteiņi: seši miruši, četri izstājušies un trīspadsmit izslēgti. 2012. gada 23. februāra kopsapulcē pilnvaras noliek prezidents kapteinis Staņislavs Čakšs. Kopsapulce ievēl jaunu prezidentu un pārvēl padomi. Par LKKA prezidentu tiek ievēlēts kapteinis Jāzeps Spridzāns, viceprezidenti ir kapteiņi Artūrs Brokovskis-Vaivods un Aleksandrs Tregubovs, izpilddirektors kapteinis Artis Ozols un padomes locekļi kapteiņi Andris Benefelds, Vadims Līkovskis, Ēvalds Grāmatnieks, Kaspars Burķits, Ivo Logins.

2013. gada 1. janvārī LKKA biedru skaits jau bija sasniedzis 141, un, kā atzīst LKKA prezidents J. Spridzāns, lielākais izaicinājums ir aktivizēt kapteiņus



Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas tikšanās ar Lietuvas un Kaļiņingradas kolēģiem.



Latvijas kuģu kapteiņi savā gada ballē Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

kopīgam darbam. Risināmu un apspriežamu problēmu un jautājumu netrūkst, bet pašlaik pietrūkst pašu kapteiņu aktivitātes. Labi, ka Kapteiņu balle, kas tradicionāli notiek decembra beigās, pulcē kapteiņus tik kuplā skaitā, ka Rīgas vēstures un kuģniecības zāle jau kļuvusi par šauru.

LKKA izvērš arī starptautisku sadarbību. Lai apzinātu sadarbības iespējas, 2012. gada septembrī Klaipēdā notika LKKA pārstāvju tikšanās ar Lietuvas Kapteiņu kluba un Kaļiņingradas Kapteiņu asociācijas biedriem.

J. Spridzāns: „Tā bija pirmā tikšanās ar kaimiņvalstu kapteiņu asociācijām. Lietuvu pārstāvēja Kapteiņu asociācijas prezidents kapteinis Jozas Lieponius un vēl 22 tās biedri, Kaļiņingradas asociāciju – tās prezidents kapteinis Jevgeņijs Muhins, vietnieks Valērijs Mezencevs un kapteinis Boris Gudima. Tikšanās bija noderīga, tāpēc nolēmām sadarbību turpināt, un tagad notiek sarakste ar abu asociāciju vadībām. Kaimiņvalstu asociācijas cieši sadarbojas ar savu pilsētu pārvaldes struktūrām, piedalās Jūras svētku un pilsētas svētku svinībās, tāpēc ceru, ka kaimiņu pieredzi varēsim izmantot arī mūsu asociācijas turpmākajā darbībā.”

Turpinājumu par LKKA darbību varat lasīt 180. lpp., bet par Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrību – 392. lappusē.■

MAN IR TAS, KO ESMU PAVEICIS

„Man ir tas, ko esmu paveicis”, sacījis V. Gēte. Tā par savu kara jūrnieka un tagad jauno jūrnieku audzinātāja darbu droši var teikt atvaļinātais jūras kapteinis, Latvijas Jūras akadēmijas prorektors, asociētais profesors ILMĀRS LEŠINSKIS.

Sagaidot Latvijas Jūras spēku 20. gadskārtu, sarunā ar Ilmāru Lešinski atcerējāties gan mūsu tikšanos Latviešu strēlnieku muzejā 1991. gada rudenī, gan viņa skolas gadus, dienesta laiku padomju kara flotē un Trešās atmodas notikumus.

Vecāki – Ādolfs Sigismunds Lešinskis un Irēna Herta Nikovska – pēc tehnikuma beigšanas bija nosūtīti darbā uz Kuldīgu. Tur viņi iepazinās, iepatikās viens otram un apprecējās. Ilmārs Kuldīgā aizvadīja pirmos trīs mūža gadus. Tad, kā viņš pats sacīja, tika nodots vecāsmātes Annas Nikovskas uzraudzībā un audzināšanā un pirmo reizi ieraudzīja jūru. Turpmāk dzīve ritēja Liepājā. „Vecmamma bija ļoti strādīga un enerģiska. Kaut arī viņa bija beigusi sešas klases Liepājas poļu skolā (līdz 1940. gadam pamatskola bija sešas klases), viņa prata vairākas svešvalodas un varēja strādāt mašīnbūves rūpnīcas personāla nodaļā (20. gadsimta 60. gados – kadru daļa). Bet, lai varētu vairāk nopelnīt, viņa darbu turpināja krāsošanas cehā. Vectēvs Eduards Nikovskis bija kritis Otrajā pasaules karā, dienot padomju armijā. Allaž atceros, ka abi ar vecmammu daudz laika aizvadījām grāmatu veikalos. Viņa daudz lasīja un mudināja arī mani lasīt. Grāmatu pasaule atklāja daudz interesanta. Tajās iepazinu savu bērnības un jaunības elku Žanu Kusto – izcilo zemūdens pētnieku. Skolā bez matemātikas un fizikas ļoti patika bioloģija, īpaši – hidrobioloģija.”

Vai Ilmārs Lešinskis būtu kļuvis par zemūdens pasaules pētnieku, grūti pateikt. Bet tas laiks, kas pavadīts, vērojot dabu Liepājā, kā arī vēlāk Ogrē, kad vecāki saņēma tur dzīvokli, palicis atmiņā kā skaists, neizsagatots sapnis (viņi strādāja jaunajā Ogres trikotāžas kombinātā). Ilmārs savus vērojumus turpināja Zilo kalnu apkārtnē un, nirdams Ogres upē, vēroja zemūdens pasauli. Bet ne vienmēr



I. Lešinskis un G. A. Zeibots.

sapņiem lemts piepildīties. Pēc Jaunogres vidusskolas beigšanas 1974. gadā vajadzēja pieņemt praktiskāku lēmumu, jo nodrošināt studijas augstskolā vecākiem būtu sarežģīti. Kā daudziem zēniem, arī viņam toreiz atlika izvēlēties karaskolu.

„Izlēmu kļūt par kara jūrnieru, jo jūra patika kopš bērnības. Mana izvēle bija saistīta ar privilēģijām, ko nodrošināja virsnieka amats, – iespēju redzēt pasauli un, galvenais, iegūt augstāko izglītību mācību iestādē, kur valsts nodrošina ar visu dzīvei nepieciešamo.

Tas man bija ļoti būtiski. Tuvākā augstākā kara flotes mācību iestāde bija Kaļiņingradā. Turp arī mani nosūtīja Ogres kara komisariāts. 1979. gadā beidzu Augstāko kara flotes kara skolu un saņēmu diplomu specialitātē – elektronavigācijas sistēmu inženieris, stūrmanis. Sekoja dienests uz minū traleriem. Mana vēlēšanās dienēt zemūdenē netika ņemta vērā. Pēc tam astoņus mēnešus dienēju uz kuģa Vidusjūrā un organizēju zemūdeņu navigācijas aprikojuma remontu. Biju arī zemūdeņu brigādes štāba flagmaņstūrmanis. Ieguvu lielisku pieredzi, paaugstinājumu dienestā un dzīvokli Liepājā. Tas bija ļoti svarīgi, jo varēju nodrošināt ģimeni, kurā auga divi dēli – Artūrs un Antons.”

Viņš turpināja mācīties. Pabeidzis augstāko virsnieku klasi Ļeņingradā, atgriezās Liepājā un īsi pirms Trešās atmodas kļuva par pretzemūdeņu kuģu vienības komandieri. Ilmāra Lešinska pakļautībā bija deviņi karakuģi.

Pirms Augstākās padomes vēlēšanām, kā atcerējās Ilmārs Lešinskis, noticis jocīgs gadījums. „Gorbačova laikā, lai simulētu demokrātiju, izvirzīja divus kandidātus. Komjaunieši mani izvirzīja kā alternatīvo kandidātu pret Liepājas karabāzes komandieri. Savādi, bet augstākā priekšniecība bija manu sāncensi brīdinājusi, ka neievēlēšanas gadījumā viņš nesaņems admirāļa pakāpi. Lai es netraucētu, 1990. gadā tiku nosūtīts mācīties uz Kara flotes akadēmiju Ļeņingradā. Tur arī uzzināju par 1991. gada janvāra notikumiem Rīgā. Uzrakstīju iesniegumu, uz kuru saņēmu atbildi, ka manai atļaušanai no dienesta kara flotē nav nekāda iemesla. Patiesībā, kā man pateica, neviens neuzdrošinātos sūtīt padomju kara flotes virspavēlniekam tādu iesniegumu. Tas bija bezprecedenta gadījums akadēmijas pastāvēšanas laikā. Pēc augusta puča, kad sākās grandiozas pārmaiņas, tiku valā no akadēmijas. Atgriezcos Liepājā, un mani iecēla viszemākajā virsnieka amatā...”

Sekoja brīvīdaišana. Karjerai padomju kara flotē bija pielikts punkts. Drosmīgi, pat ļoti. Liepājā taču joprojām saimniekoja padomju virsnieki. Daudzi brīnījās par bijušo kolēģi, visnotaļ perspektīvu, drosmīgu un labu speciālistu, jaunu – tikai 34 gadi... un pēkšņi tāds lēmums! Bet Ilmārs Lešinskis savu izvēli bija izdarījis. Viņš devās uz Rīgu, Sabiedriskās drošības departamentu. Jūrnieris nebija aizmirsis sava jaunības gadu ideāla Žana Kusto atziņu: „Mēs dzīvojam, lai radītu, un radām, lai dzīvotu.” Latvija bija atguvusi neatkarību. Vajadzēja atjaunot, patiesībā radīt tās armiju, sargāt sauszemes un jūras robežu. Tādi

cilvēki kā Ilmārs Lešinskis varēja likt lietā savas zināšanas un pieredzi. Viņam netrūka arī pilsoniskās drosmes. Departamenta direktors J. A. Baškers uzdeva sākt darbu Liepājas Jūrniecības koledžā, kur veidojās jūras robežsargu mācību centrs (pēc LR izglītības ministra A. Piebalga 1991. gada 4. oktobra pavēles nr. 412 „Par jūras robežsargu apmācību”). Tur viņu sagaidīja koledžas direktors Ivars Virga un atvaļinātais trešā ranga kapteinis Leonīds Kurakins.

„Tobrīd abi ar L. Kurakinu bijām vienīgie virsnieki ar kara jūrnieka pieredzi, bet bija daudz entuziastu – īstu Latvijas patriotu. Man kā virsniekam nebija pases, un Liepājas Jūrniecības koledžā algu nesaņēmu. Strādāju par brīvu. Padomju kara flote arī nemaksāja. Toreiz savus kolēģus smēdināju, jokojot, ka krievu armija man negrib maksāt, bet Latvijas vēl nevar. Labi, ka ģimene saprata un atbalstīja. 1992. gada sākumā koledžā notika svinīga Latvijas karavīru zvēresta ceremonija. Virgas kungs bija parūpējies, lai visi jūrnieki būtu formās. Komandējošais sastāvs bija melnos jūrnieku uzvalkos, bet matroži zilās formās ar īsiem zābakiem. Visi bija priecīgi satraukti. Tas bija viens no svarīgākajiem brīžiem manā dzīvē. 30. janvārī tika oficiāli nodibināts



Komandkapteinis H. Legzdīņš uzrunā Latvijas Jūras spēkus.



Liepājas Jūras spēku divīzions ar nelielu štābu, kur pirmais virsnieks bija Ivars Ozoliņš, personāldaļas priekšnieks, bet Ēvaldam Juhnevičam tika uzticēta saimniecība. Visu pārējo uzņēmos darīt pats. Galvenais jautājums, ko toreiz risinājām, bija kuģu pārņemšana no zivju inspekcijas. To nodošanu topošajiem Jūras spēkiem akceptēja toreizējā Ministru padome ar savu rīkojumu. Trīs kuģi atradās katrs savā ostā. Viens no kuģiem bija uzsācis savu biznesu – kamīna malkas piegādi Zviedrijai. Radās grūtības ar tā pārņemšanu un vajadzēja ķerties pie viltības – pārvilināt dienestā Jūras spēkos kuģa mehāniķi, vienīgo



1994. gads. Tiekas Baltijas valstu Jūras spēku komandieri.

latvieti kuģa apkalpē. Tā izdevās novērst kuģa mehānisma sabojāšanu. Tikām pie pirmajiem trim kuģiem – „Sama”, „Komētas” un „Spulgas”. „Sama” komandieris bija enerģiskais Gunārs Melnis. 11. aprīlī uz „Sama”, piedaloties Štāba orķestrim no Rīgas, Aizsardzības spēku komandierim D. Turlajam, Jūras spēku komandierim G. Zeibotam un citiem viesiem, svinīgi pacēlām Latvijas kara kuģa karogu. Ceremoniju, par spīti stiprajam lietum un vējam, vēroja liels skaits liepājnieku. Šī diena ir Jūras spēku dzimšanas diena, ko atzīmējam ik gadu 11. aprīlī. Šogad jau 20. reizi.”

Pirmais Liepājas divizionā komandieris atceras, cik daudz pacietības, kādu diplomātiju un stingru pilsonisko stāju vajadzēja, lai ne tikai padomju Kara flotes vadībai, bet arī jūras robežsargiem ieskaidrotu, ka viņi atrodas neatkarīgas, suverēnas valsts teritoriālajos ūdeņos, kuri būs jāatstāj. „Bet jums nav kuģu, ar ko sargāt jūras robežu,” viņi nekautrējoties iebilda.

„Tūlīt pēc karoga pacelšanas „Sams” uzsāka braucienu gar Latvijas jūras robežu. Tagad, atceroties, cik mazs bija mūsu pirmais karakuģis, ir apbrīnā jānoliec galva mūsu pirmo kara jūrnieku priekšā par viņu uzdrošināšanos un darba spējām. Viņi zināja, ka ar mazo, lēno bijušo zvejas inspekcijas kuģīti pārkāpējus aizturēt nevarēs, bet krievu jūrnieki drīz saprata, ka uz mazā kuģa stāv īsti jūrnieki. Atcerēsimies, ka 1992. gadā Latvijas teritorijā atradās ne tikai krievu robežsargi, bet Liepājā un Rīgā bāzējās arī Krievijas Federācijas Baltijas kara flote. Viņi ignorēja Latvijas ostu civilo administrāciju un pilnīgi brīvi kuģoja mūsu ūdeņos. Grūti ir aizmirst, cik vīzdegunīgi bija karakuģu komandieri: viņi, lūk, neesot informēti, cik lieli esot Latvijas teritoriālie ūdeņi, pēc kādiem

noteikumiem jārikojas... „Sama” nelielie izmēri radīja situācijas, kad krievu lielo desantkuģu komandieri bieži nevarēja saprast, kurš ir tas Latvijas karakuģis, kas viņus izsauc un izvirza prasības. Kuģis gan bija nokrāsots pelēkā krāsā un uz tā bortiem bija labi redzams numurs 101, tomēr tam bija īsta zvejas kuģa siluets. Ar laiku viņi tomēr sāka pierast, it īpaši krievu robežsargu kuģi, kas bija spiesti samierināties ar situācijas maiņu. Drīz vien citu valstu jūrnieki zināja, kurš ir saimnieks Latvijas ūdeņos.”

1992. gada vasarā ar patruļkuģi „Spulga” Ilmārs Lešinskis kopā ar saviem kara jūrniekiem

devās pirmajā ārzemju vizītē uz Zviedriju, pavadot turp Latvijas burātājus. Toreiz I. Lešinskis vadīja Latvijas delegāciju, un, kā viņš atceras, neviens pat neprasīja viņa piekrišanu. Vienā no oficiālajām pieņemšanām pat satīcis savus radniekus. „Tas, ka es viņus satīku Zviedrijā, lika man aizdomāties, ka Eiropa kļūst mums, latviešiem, pieejamāka,” savu atmiņu stāstījumu turpina jūras kapteinis. Viņam bija uzticēti arī Dienvidu rajona komandiera pienākumi. Kopā ar Igaunijas un Lietuvas jūras spēku vadību latvieši gatavojās pirmajām kopējām mācībām „Amber Sea”. Radās doma veidot vienotu eskadru ar Lietuvu un Igauniju. Un Lietuvas Kara flotes komandieris admirālis Baltuška par BALTRON komandieri ieteica iecelt Liepājas Dienvidu rajona komandieri I. Lešinski.

„BALTRON” veidošana bija mans otrais lielākais izaicinājums, ja par pirmo uzskatītu Dienvidu rajona veidošanu Liepājā. 1998. gadā, kad bija izstrādāti visi nepieciešamie reglamentējošie dokumenti, ko veica četri BALTRON štāba virsnieki, Tallinā notika svinīga vienības inaugurācija. Uz to ieradās karakuģi arī no Zviedrijas un pārstāvji no atbalsta valstīm. Pēc manas svinīgās uzrunas skanēja



I. Lešinskis un E. Raits.



I. Lešinskis un G. A. Zeibots.

Lietuvas, Latvijas un Igaunijas valsts himna. No Lietuvas karakuģa „Vētra” tika izšauts Nāciju salūts – 21 lielgabala zalve, apliecinot, ka radies jauns militārs spēks mūsu drošībai. Viegli jau nebija, jo tas tomēr bija starptautisks projekts. Vajadzēja saliedēt vienā komandā triju tautu pārstāvjus ar dažādiem raksturiem. Pierādīt, ka BALTRON ir ne tikai karakuģu vienība, bet arī programma, kuras pamatideja ir trīs Baltijas valstu kara flotes veidošana un nostiprināšana. Par spīti grūtībām, 1998. gadā BALTRON piedalījās starptautiskajās mācībās “Open Spirit” un saņēma labas atsauksmes no mācību vadības. Ziemā mācības turpinājās Klaipēdā, bet tajās nepiedalījās Igaunija. Ar Lietuvas un Latvijas Gaisa spēku atbalstu kuģu komandām notika mācības pretgaisa aizsardzībā, regulāri veicām artilērijas šaušanas vingrinājumus, lielu vēribu veltījām minū meklēšanas prasmes pilnveidošanai. Kad notika amerikāņu vadītās mācības BALTOP, mēs jau varējām uzņemties vadīt vienības no Vācijas, Polijas un Dānijas vienā formācijā ar BALTRON karakuģiem. Mācību vadība atzina, ka mums izdevās izpildīt vairāk, nekā to spēja citas grupas, turklāt mācību rajonā notika intensīva kuģu kustība un visu sarežģīja nelabvēlīgie laika apstākļi. Protams, gandarījums bija liels. Savu gadu BALTRON nokalpoju godam.”

1999. gada augustā Latvijas Jūras spēki skaisti nosvinēja Latvijas Kara flotes 80. gadskārtu. Jūras kapteini Lešinski gaidīja trešais lielais izaicinājums – kļūt par otro Jūras spēku komandieri, jo pirmais komandieris G. A. Zeibots saņēma admirāļa pakāpi, pirmo brīvību atguvušajā Latvijā, un devās mācīties uz Amerikas Savienotajām Valstīm. Ar sev raksturīgo pamatīgumu un atbildību jaunais komandieris turpināja pilnveidot Jūras spēkus, izvirzot trīs galvenos uzdevumus: personāla apmācība atbilstoši NATO prasībām, jaunu kuģu iegāde un infrastruktūras tālāka attīstība. Jūras spēkos, kā ierasts kopš to pastāvēšanas pirmsākumiem, tika koptas un pilnveidotas arī kultūras dzīves tradīcijas. Katram karakuģim tika izraudzīta sava krustmāte. Pie jūrniekiem ciemojās kultūras darbinieki. Jūras spēku orķestris plūca laurus pašu mājās un ārzemēs. Tas bija gaidīts viesis Latvijas skolās un kultūras namos.

2004. gada augustā, kad tika atzīmēta Latvijas Kara flotes 85. gadskārta, parādē pie Brīvības pieminekļa Latvijas jūrnieki un viņu komandieris Ilmārs Lešinskis soļoja vienlīdz pārliecinoši un skaisti kopā ar itāļu, poļu, igauņu un lietuviešu jūrniekiem.

Kopš aiziešanas no Jūras spēkiem 2005. gadā Ilmārs Lešinskis māca jaunos Latvijas jūrniekus un dalās savā bagātīgajā dzīves un darba pieredzē ar Latvijas Jūras akadēmijas kadetiem.

Satiekot kolēģus un draugus, viņš allaž ar sev raksturīgo humoru un labestīgo smaidu ir gatavs sarunai. „Esmu optimists,” viņš mēdz sacīt, un tam var ticēt, jo tikai ar tādu attieksmi var pieņemt dzīves izaicinājumus un paveikt reizēm šķietami nepaveicamo.■

LAI GAN KRASTĀ, TOMĒR JŪRĀ

LOČI APZINĀS RISKĀ CENU

Lai kuģus droši ievestu ostā, ir vienlīdz labi jāpārzina osta un kuģi, tāpēc arī Ventspils brīvostas loči vispirms jau ir pieredzējuši jūrasbraucēji.

Piemēram, Ivars Osis Ventspils ostā strādā jau 25 gadus. Pabeidzis kapteiņa karjeru uz Atlantijas zvejas kuģa, viņš sāka strādāt Ventspils ostā vispirms par ostas uzraugu, tad loču dienestā par loci. Pa šiem gadiem viņš ievēdis un izvedis no ostas ļoti daudz kuģu un iemācījis aroda noslēpumus vairākiem jaunajiem ločiem. Savu darbu viņš salīdzina ar šahu, jo ik brīdī ir jādomā divi soļi uz priekšu, un to viņš māca arī saviem mācekļiem. Ventspils ostā strādā vismaz pieci seši loči, kurus apmācījis Osis. „Par loču maiņu esmu mierīgs, mums ir spēcīga komanda,” saka pieredzējušais locis. Būdam Nacionālās Latvijas loču asociācijas viceprezidents, viņš aizstāv kolēģu intereses; pateicoties arī viņa pūliņiem, ločiem ir pieklājīgi formas tērpi, kuros nav kauns kāpt uz ārzemju kuģa.

Tieši Ivaram Osim bija tas gods un atbildība ievest ostā pirmo 225 metrus garo *panamax* kuģi. Tas bija vēl nebijis notikums, jo saskaņā ar Ļeņingradas institūta projektētajām ostas jaudām Ventspili ienākošie kuģi nedrīkstēja būt garāki par 180 metriem.

Kad lielais kuģis bija veiksmīgi sagaidīts un pavadīts, Ventspils mērs Aivars Lembergs uzaicināja ločus pie sevis, lai uzdotu tikai vienu jautājumu: vai arī turpmāk ostā droši varēs ievest šādus kuģus? Toreiz loči atradās Jūras administrācijas pakļautībā, bet *panamax* kuģu ienācieni bija gandrīz vai eksperiments, tāpēc, domājot par kuģošanas drošību, Jūras administrācijas vadība bija piesardzīgi noskaņota, jo uzskatīja to par lielu risku. Toreiz pieredzējušie jūrnieki pilsētas mēram sniedza apstiprinošu atbildi, un, kā izrādās, nebija uzņēmušies neizpildāmo. Ja būsīm godīgi, citu atbildi no viņiem arī neviens negaidīja. Tāpēc var teikt, ka, savā ziņā pateicoties ločiem, deviņdesmito gadu beigās Ventspils ostā pieauga beramkravu un lejamkravu apjomi.

Gadsimtu mijā pirmo reizi Ventspils ostas vēsturē sāka lielo kuģu apstrādi reidā. Daudzi ostinieki atceras unikālo gadījumu, kad Ventspils ostas reidā enkuru izmeta milzīgs Irānas tankkuģis, kura garums bija 330 metru un krāvesība 300 tūkstoši tonnu. Kuģis savu izmēru dēļ nevarēja ienākt ostā, tāpēc tika iedarbināta vesela ķēde: vispirms vidēja izmēra tankkuģi reidā apkalpoja 290 metrus garu kuģi, kurš pēc tam tauvojās pie *irāņa*, lai pārkrautu tā tvertnēs naftas produktus, un pievest pie *irāņa* 290 metrus garo kuģi bija uzticēts Ivaram Osim.

Andris Reisons par loci strādā jau septiņpadsmit gadus, bet pirms tam bijis kapteinis uz zvejnieku kolhoza „Sarkanā bāka” kuģiem. Savu pašreizējo

amatu viņš sauc gandrīz vai par sapņu piepildījumu, jo ir iespēja atrasties pie ūdeņiem, uz jūras, bet tajā pašā laikā nepamest mājas un nodarboties ar savu vaļasprieku – makšķerēšanu.

Strādājot šajā amatā, nākusi atziņa, ka loča darbā vissvarīgākā ir prasme komunicēt, jo, uzkāpjot uz kuģa, ir jāprot rast kontaktu ar pilnīgi svešu komandu. Un vēl viens novērojums: mazo kuģu kapteiņiem patīk demonstrēt savu svarīgumu, kas izpaužas ne vienmēr laipnā attieksmē pret loci un arī savu komandu. Šajā ziņā ar lielajiem kuģiem ir vieglāk, jo laikam jau lielo kuģu kapteiņi ir pašpietiekamāki.

UZ OSTAS VĀRTIEM SKATOTIES

Ventspils brīvostā darba vietu sev raduši ne vien Ventspils novada cilvēki un pilsētnieki. Izrādās, ir darbinieki, kuri mēro gandrīz simt kilometru līdz



Ventspilij, lai darītu darbu, kas sir-dij tuvs un saistīts ar jūru. Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks atzīst, ka ostas kapteiņa dienesta trīs darbinieki – Valdis Meiers, Druvvaldis Alberts un Ivo Zapareckis – strādāt brauc no tālienes. Ivo Zapareckis un Druvvaldis Alberts arī iepriekš bijuši kolēģi, jo braukuši uz zvejas kuģa. „Tā mēs te draudzīgi strādājam. Viņiem labi, ka ir diennakts darba režīms, tas nozīmē, ka ir trīs brīvas dienas, bet mums – ka ir zinoši darbinieki,” saka ostas kapteinis.



Ivo Zapareckis ir gatavs mērot ceļu no Tukuma novada līdz Ventspilij, jo kuģa stūrmanim atrast darbu uz sauszemes nav viegli. „Vai nu šeit, vai jūrā. Mūsu kuģi sagrieza metāl-

lūžņos, un tas nozīmē, ka saskaņā ar ES noteikumiem gadu nedrīkstu strādāt jūrā uz zvejas kuģa. Man piedāvāja darbu šeit, un es, protams, izvēlējos nevis pārkvalificēties, apgūt citu profesiju, bet gan izmantot šo iespēju.” Tomēr jūra sauc un vilina, tāpēc, strādājot kapteiņa dienestā par uzraugu un lūkojoties uz Ventspils ostas jūras vārtiem, Ivo Zapareckis ir pārliecināts, ka vēl jau jūrai ardievas pavisam nav teiktas, jo dzīvē neko nevar paredzēt.

I. Zapareckis: „Treknajos gados celtnieks pelnīja tikpat, cik tas, kurš jūrā gāja, tāpēc daudzi mani paziņas izvēlējās strādāt krastā. Taču, kad treknie gadi beidzās un viņi gribēja atkal iet jūrā, tas vairs nebija tik vienkārši. Lai ietu jūrā,

nepieciešami dažādi sertifikāti, parasti viena tāda papīra derīguma termiņš ir pieci gadi. Pēc tam tie jāatjauno. Turklāt tas maksā lielu naudu – aptuveni trīs tūkstošus latu. Ja aizej krastā un sertifikātu derīguma laiks beidzas, tad, lai tiktu atpakaļ par kuģu vadītāju, uzreiz vajadzīgs kapitāls. Bet, ja gribi par matrozi, tad cita nelaime, jo šajā amatā mūs izkonkurē ukraiņi, filipīnieši.”

DIVI KAPTEIŅI

Pagājušā gadsimta septiņdesmito gadu vidū kolhozs „Sarkanā bāka” organizēja kuģu vadītāju kursus, tos pabeidzis, Ārvaldis Briedis kļuva par zvejas kuģa „Blāzma” kapteiņa palīgu, bet pēc tam sāka vadīt „Baltika” klases kuģi „Balva”.

Zvejnieki bija izvagojuši visu Baltijas jūru – no Botnijas līča līdz pat dienviddaļai. Reiz, kad „Balva” zvejojusi Zviedrijas teritoriālajos ūdeņos, sākusies spēcīga vētra ar ziemeļrietumu vēju. Kapteinis lūdzis kolhoza vadībai atļauju noenkuroties pie Gotlandes krastiem, lai paslēptos no vētras. Kā par nelaيمي bijusi sestdiena, bet atļauju vajadzēja apstiprināt Maskavā un bija jāgaida līdz pirmdienai, tāpēc zvejnieki saņēmuši atteikumu, un viņiem nekas cits nav atlicis, kā vien vētras laikā mērot ceļu mājup.



90. gadu sākumā nāca pārmaiņas un bruka zvejnieku kolhozi, un Ārvaldis Briedis atkal pievērsās piekrastes zvejniecībai Staldzenes piekrastē. 1996. gadā viņu uzaicināja strādāt Ventspils brīvostas pārvaldē par maiņas kapteini uz „Hercoga Jēkaba”, kurš kādu gadu kalpoja par pārceltuvi starp abiem Ventas krastiem un pārvadāja galvenokārt Ventspils zivju konservu kombināta darbiniekus. Kā pasažieru transports „Hercogs Jēkabs” nebija īpaši iecienīts, toties svētkos, kad varēja braukt bez maksas, interesentu nav trūcis. Kad samazināja štatus, Ārvaldim Briedim vajadzēja mainīt darbības profilu. Vairākus gadus viņš vadīja naftas savācējkugi „Svēte”. Tas bijis mierīgs laiks, jo nelielas naftas noplūdes notika reti.



2000. gadā Ārvaldis Briedis kļuva par hidrogrāfijas kuģa „Kapteinis Orle” kapteini. Hidrogrāfi lielāko daļu darba laika pavada jūrā. Reiz vajadzēja doties uz Igaunijas ostu Vēri Sāremā pēc bojām, kas bija norautas vētras laikā. Tika

sazvanīts ostas kapteinis un saņemta atļauja ieiet ostā, taču ventspilniekiem pajautāja, uz kuru vietu Igaunijas teritoriālajos ūdeņos viņi tieši dodas. Agri no rīta pie Igaunijas jūras robežas ventspilniekus sagaidīja karakuģis, kas konvojēja hidrogrāfu līdz pašai ostai. Var tikai pieļaut, ka hidrogrāfijas kuģi kopā ar tā aprīkojumu igauņi pielīdzināja karakuģim.

Sākoties rudens vētrām, „Kapteinim Orlem” darba netrūkst. Pateicoties nelielajai iegrimei, kuģis bojas var uzņemt gandrīz no krasta un nogādāt tās vajadzīgajā vietā, gādājot par drošu kuģošanu jūrā un Ventspils ostā. Šo atbildīgo darbu katru dienu veic hidrogrāfijas kuģa „Kapteinis Orle” komanda kopā ar kapteini Briedi. „Kapteinis Orle” piedalās arī glābšanas operācijās un jau vairākkārt steidzies palīgā nelaimē nonākušiem kuģiem. Kad pie Ventspils krastiem avāriju cieta sauskravas kuģis „Golden Sky”, Ārvaldis Briedis kopā ar savu komandu piedalījās glābšanas operācijās no pirmās līdz pēdējai dienai, uz sēkļa uzskrējušajam kuģim piegādājot visu nepieciešamo nodrošinājumu.

Divpadsmit gadus kopā ir „Kapteinis Orle” un kapteinis Ārvaldis Briedis. Uz jautājumu, vai kapteinis Briedis domā par došanos pensijā, viņš atbild, ka tikai kopā ar kuģi. Pirms 30 gadiem Sosnovkas kuģu būvētavā Vjatkas upes krastā Krievijā būvētais „Baltika” klases zvejas kuģis kuģojis Melnajā un Kaspijas jūrā, bet pēc tam līdz 1994. gadam piederējis kolhozam „Banga”. Vēlāk to izpirka Latvijas Hidrogrāfijas dienests, pielāgojot jaunu funkciju pildīšanai, bet 2000. gadā, reorganizējot Hidrogrāfijas dienestu, kuģi pārņēma Ventspils brīvostas pārvalde.

Neraugoties uz savu pieklājīgo vecumu, hidrogrāfijas kuģis ir labā kārtībā. „Kapteinis Orle” aprīkots ar vismodernākajām navigācijas iekārtām, un gan kapteinim, gan komandai jāatbilst kuģa tehniskā aprīkojuma līmenim. Kapteinim ir jāapgūst jaunā aparatūra un ik pēc pieciem gadiem jāapliecina sava profesionālā kompetence.■

„Ventas Balss”

JŪRĀ IR ROMANTIKA, ATBILDĪBA UN ILGAS

Statistika rāda, ka pasaules okeānos tiek pārvadāti deviņdesmit procenti no visām pasaules kravām, bet pasaules flotē pietrūkst aptuveni 40 tūkstoši kvalificētu jūras virsnieku. Var teikt, te komentāri lieki!

Bezdarbs tuvākajās desmitgadēs jūras virsniekiem nedraud.

Un kur nu vēl jūras romantika!

ROMANTIKA

„Kad vairākas dienas esi bijis trakā vētrā, to pārvarējis un nākamajā rītā, stāvot uz kapteiņa tiltiņa, redzi, kā lec saule, tu apjaut, cik tas ir burvīgi! Krastā kaut ko tādu nepiedzīvosi!” Tā romantikas devu iespīlgtina kapteinis, LJA prorektors un asociētais profesors Ilmars Lešinskis. Un tūlīt arī parāda jūras darba medaļas otru pusi: „Un vēl adrenalīns, kad esi izgājis no ļoti sarežģītām situācijām, kad esi piedzīvojis gandrīz vai ārpātu!”

ATBILDĪBA

Ainārs Vimba bija pirmais Latvijas Jūras akadēmijas absolvents, kurš kļuva par kapteini. Nu jau desmit gadus ieņem šo amatu un tagad strādā Norvēģijas kompānijā „Stolt Tankers” uz kuģa „Stolt Kittiwake”. Pats gan saka, ka septiņu gadu laikā kļūt par kapteini visdrīzāk viņam palīdzējis virsnieku trūkums pasaules flotē, tomēr, šķiet, patiesais iemesls bija labās profesionālās zināšanas un cilvēciskās īpašības. „Tikai no malas šķiet, ka kapteinim ir viegls darbs,” saka Ainārs Vimba. „Īstenībā tā ir ļoti liela atbildība par cilvēkiem, kuģi un kravu. Tikai tad, kad esi stājies kapteiņa amatā, saproti, cik labi un viegli bija strādāt par vecāko palīgu!”

Andrim Benefeldam ir trīsdesmit astoņi gadi, un viņš ir viens no jaunākajiem kapteinim. Pašlaik strādā uz tankkuģa, kas kuģo starp Ziemeļeiropu un Karību jūru, ieskaitot Brazīlijas piekrasti. „Lai kļūtu par kapteini, vajadzīgi desmit gadi,” saka Andris. „Tas tāpēc, lai nobriestu personība, uzkrātos pieredze, lai spētu pieņemt pareizo lēmumu, jo no kapteiņa lēmuma ir atkarīga kuģa komanda, jūrnieku ģimenes, citu kuģu komandas, ostas pilsētu iedzīvotāji, paši kuģi un



LJG 2012

A. Benefelds.



A. Vimba



V. Viksna

to krava. Ne velti jūrnieku sabiedrībā ir nerakstīts likums, ka kapteiņa gods tiek piešķirts tikai pēc nobraukta reisa šajā amatā un uz visiem laikiem. Lielākais mīnuss ir prombūtne no mājām un ģimenes. Arī kuģu īpašnieku, kravas īpašnieku un lielo jūrniecības nevalstisko organizāciju lielais komerciālais spiediens uz jūrniekiem. Pirms krīzes strādāju par vecāko stūrmani uz viena no pasaulē lielākajiem ķīmisko kravu tankkuģiem. Šis amats no manis prasīja daudz pacietības un nervu. Toreiz neizturēju un sāku strādāt krastā. Tagad atkal esmu atgriezies jūrā, bet nu jau ar citādiem uzskatiem un citu rūdījumu. Tagad esmu pārliecināts, ka toreiz man vienkārši pietrūka brieduma.”

ILGAS

„Milzīga atbildības sajūta, jo īpaši tad, kad jāpieņem lēmums un jārikojas!” Tā par savu darbu saka kapteinis Viesturs Viksne. Viņš ir pirmā Latvijas Jūras akadēmijas izlaiduma absolvents, kurš tagad strādā par kapteini uz Norvēģijas kuģa „Eagle”. Bahamu salas, ASV, Singapūra, Apvienotie Arābu Emirāti un Malaizija – lūk, tikai daži maršruti, kuros kursē viņa vadītais kuģis.

„Gribējās redzēt pasauli, un tas arī bija dzinulis mācīties par jūrnieku. 1987. gadā iestājos Makarova Jūras akadēmijā, bet, kad studēju otrajā kursā, tika nodibināta Latvijas Jūras akadēmija, tāpēc varēju turpināt studijas Latvijā. Savu karjeru esmu sācis no pašas apakšas. Reiz reisa laikā, toreiz jau biju uzdienējis līdz kapteiņa vecākā palīga amatam, uz kuģa ieradās superintendants un jautāja, vai es spēšu uzņemties kapteiņa pienākumus, bet otrā rītā kapteinis teica: „Es braucu mājās, un tu būsi jaunais kapteinis!”

„Pēdējā reisā divreiz gāju cauri Somālijas pirātu rajonam. Godīgi sakot, par pirātu rajonu jau kļuvusi vai puse Indijas okeāna. Tagad daudzi kuģi lūdz talkā apsardzes vienības ar ieročiem, savus kuģus notinam ar dzeloņstieplēm, lai pirātiem būtu grūtāk tikt uz klāja,” stāsta kapteinis Viesturs Viksne. „Uz kapteiņa pleciem gulstas arī liels administratīvais slogs, tāpēc reizēm esmu gan fiziski, gan morāli noguris un iztukšots, bet jāsaņemams un jāstrādā. Atklāti runājot, reizēm esmu apsvēris iespēju strādāt krastā, jo arī krasta darbs ir salīdzinoši labi apmaksāts. Bet, kad iedomājos, ka katru rītu jādodas uz ofisu un

brīvdienas jāgaida kā atpestīšana, piedevām nezinot, vai brīvdienās nebūs jāstrādā, domu par nokāpšanu krastā atmetu. Trīs četrus mēnešus strādāju jūrā, bet, kad esmu mājās, tad patiešām esmu mājās. Visgrūtākais jūrnieka darbā tomēr ir ilgas pēc mājām. Tās ir visu laiku.”

KRASTS

Varbūt tieši ilgas bija noteicošās, kāpēc kapteinis Raitis Mūrnieks, nobraucis desmit gadus jūrā, nolēma palikt krastā. Tagad viņš strādā par Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktoru. Arī vecvectēvs Pēteris Ēcis bijis kapteinis, vadīja zvejas kuģi „Kurland”, bet diviņubrālis, kurš reizē ar Raiti pabeidza Latvijas Jūras akadēmiju, ir Ventspils ostas locis.



R. Mūrnieks.

„Strādāt jūrā, kad vēl nav ģimenes, ir viena lieta, bet, kad tā rodas, vērtības mainās. Saproti, ka tev ir ko zaudēt, īpaši tad, kad piedzimst bērni. Man ir diviņi Kārlis un Katrīna. Redzēju viņus mēnesi vecus, kad pārbraucu no jūras, bērniem jau bija pusgadiņš. Ikreiz, ejot jūrā uz pusgadu, tu zaudē saikni ar Latviju, draugiem un neesi mājās, kad ir svētki. Bet uz kuģa mainās tikumi un ieražas. Materiālajā ziņā gan gribētos atpakaļ jūrā, bet savs laiks ir izkuģots. Un arī piedzīvots gana daudz. Nu, kaut vai tas, kā uz klāja rāpjas ar zobeniem bruņojušies baskājaini vīri, kuri angļu valodā prot pateikt tikai *kapteinis* un *nauda*. Tagad laiki mainījušies, pēdējos gados pirātisms kļuvis par milzīgu biedu kuģošanas biznesam, kravu īpašniekiem, kuģu apkalpēm un kapteiņiem. To īsti nevar iznīdēt, jo problēma nav jūrā, bet gan krastā – nabadzībā sliktosajās valstīs. Eiropa sūta savus karakuģus, lai tie pavadītu kravu cauri pirātu apdraudētajai zonai, kas kļūst arvien lielāka, un karakuģi, kurus turp sūta, ir kā adata siena kaudzē.

2012. gadā Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) moto bija „Atzīmējam 100 gadu pēc „Titānika””, bet gada pirmajās dienās avarēja kruīza kuģis „Costa Concordia” un bojā gāja trīsdesmit divi cilvēki, bet uz kuģa bija 4000 pasažieru. Pēc izglābto pasažieru skaita varētu teikt, ka glābšanas pasākumi bija veiksmīgi, bet kā viss būtu beidzies, ja avārija notiku simtiem jūdžu no krasta? Ar kruīza kuģiem ceļo daudz pensijas vecuma cilvēku. Kas notiks, ja pēc trauksmes signāla viņi dosies pēc zālēm uz kajīti, nevis uz pulcēšanās vietu? Par drošību ir jādomā ik mirkli, nevis tikai tad, kad notikusi nelaime. Cilvēku dzīvība ir pārlielu augsta mācību maksa. Tas viss liek aizdomāties par kuģošanas nozares plusiem un mīnusiem.”■

RŪPES, RAIZES, PRIEKI

Saruna ar Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības prezidentu IGORU PAVLOVU.

– Kas nozīmīgs 2012. gadā noticis Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA) dzīvē?

– Viens no svarīgākajiem notikumiem 2011. gada nogalē un 2012. gada pirmajos divos mēnešos bija intensīvās un smagās sarunas ar Latvijas Republikas valdību un Saeimu par iedzīvotāju ienākuma nodokli jūrniekiem. Mūsu mērķis bija panākt, lai jūrnieki ar šo nodokli tiktu aplikti pēc sistēmas, kas bija spēkā no 2008. gada sākuma. Saskaņā ar Saeimas 2011. gadā pieņemtajiem grozījumiem likumā „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” jūrniekiem tika atcelts neapliekamais minimums, atvieglojumi par apgādībā esošu personu, kā arī izdevumu par izglītību un ārstnieciskajiem pakalpojumiem kompensācija. Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai izdevās pārliecināt valdību un Saeimu, ka šos grozījumus nepieciešams atcelt. Pretējā gadījumā tas būtu smags trieciens jūrniekiem, vispirmām kārtām ierindas sastāvam, jaunajiem jūrniekiem un jaunākajiem virsniekiem. Tagad ar gandarījumu varu sacīt, ka jūrnieku ģimenēm budžets necieta. 2012. gada martā Saeima likuma grozījumus atcēla, un jūrnieki nodokli par 2011. gadu maksāja pēc agrākās sistēmas.

Laikā, kad tapa 2013. gada budžets, bija bažas, vai valdība atkal nesagādās kādu pārsteigumu, bet, kā zināms, tas nenotika. Mēs turam roku uz pulsa. Nekādi pārsteigumi saistībā ar ienākuma nodokli jūrniekus 2013. gadā negaida.

– Vai pagājušajā gadā jūrniekiem savu tiesību aizstāvēšanai vajadzēja izmantot galējo līdzekli – streiku?

– Risinot jūrnieku, mūsu arodbiedrības biedru, problēmas, LTFJA ieņem ļoti nosvērtu pozīciju. Mēs uzreiz nerokam ārā kara cirvi un nestājamies uz kara takas. Vai būtu runa par neizmaksātu algu, ar ārstnieciskajiem pakalpojumiem saistīto izdevumu kompensāciju vai citu jautājumu, arodbiedrība allaž cenšas problēmas risināt sarunu ceļā, un mēs esam ļoti priecīgi, ja tas izdodas.

Prasība tiesā, kuģa arests ir galējais līdzeklis, kas reizēm tomēr ir jāliek lietā. Un jāteic, ka, pateicoties jūrnieku arodbiedrības aktivitātei, Latvijas tiesu sistēma jau uzkrājusi zināmu pieredzi kuģa aresta prasību izskatīšanā. Pirms septiņiem astoņiem gadiem šis jautājums vēl radīja daudz problēmu, jo tiesu sistēmā ļoti liela nozīme ir praksei. Kad prakse ir izstrādāta un ir analogi, tiesneši darbojas pietiekami operatīvi. Tagad šāda tiesu prakse Latvijā ir. Labāk, protams, ja tādas nebūtu, ja kuģu īpašnieki laikus maksātu jūrniekiem algu.

Runājot par 2012. gadu, jāteic, ka arestu lietā tas bija visai draudīgs: pēc arodbiedrības iesnieguma Latvijas ostās tika arestēti pieci kuģi. Viens no

šādiem incidentiem notika pavisam nesen, un rezultātā kuģa „Argo” apkalpei tika izmaksāta aizturētā alga – 100 tūkstoši eiro. Kuģa arests un turpmākā tiesāšanās reizēm ir ilgstošs process. Un tam vēl jāpievieno desmitiem individuālu jūrnieku iesniegumu, kas LTFJA bija jāizskata. Šādos gadījumos mēs izmantojam citus arodbiedrības rīcībā esošus mehānismus. Vajadzības gadījumā jūrniekiem svarīgu problēmu risināšanā iesaistām arī kolēģus no Starptautiskās transporta darbinieku federācijas (ITF).

– Cik nozīmīgu vietu LTFJA ieņem starp citām Austrumeiropas jūrnieku arodbiedrībām?

– Uzskatu, ka arodbiedrību veidošanās process ir beidzies, un šobrīd mūsu organizācija godam pārstāv Latvijas jūrniekus ITF saimē. Mēs zinām, ka 2013. gada augustā spēkā stāsies Starptautiskās darba organizācijas (ILO) Konvencija par darbu jūrniecībā (MLC, 2006). Tas ir ārkārtīgi svarīgs dokuments. Tas nosaka jaunus standartus, kas tirdzniecības flotes jūrniekiem garantē labākus darba apstākļus. Šis dokuments tapa vairākus gadus, un visās sarunās ar kuģu īpašniekiem un valstu valdību pārstāvjiem ILO sēdēs Ženēvā ITF delegācijas sastāvā piedalījās arī mūsu arodbiedrība.

Mēs piedalāmies dažādos pasākumos, lai celtu LTFJA reputāciju un stiprinātu pozīcijas gan starptautiskajā arēnā, gan, protams, tepat mūsu valstī.

– Tik nopietnam darbam vajadzīga laba profesionālā sagatavotība. Vai arodbiedrībai ir savi kursi?



„V Group Manpower Services” operatīvais direktors kapteinis Radžešs Tandons, LTFJA prezidents Igors Pavlovs un kompānijas „BGI” ģenerālmenežeris Igors Kļimovskis.



Jaunievelētie „Jūrnieku foruma” valdes locekļi A. Umbraško, A. Korbuts, N. Gončarova, N. Petrovskis.

– ITF lielu uzmanību pievērš treniņiem un zināšanu papildināšanai. Jūrniekiem tiek rīkoti daudzi un dažādi kursi, kas viņiem jāapmeklē. Arī arodbiedrības aktīvam ITF rīko attiecīgus kvalifikācijas celšanas kursus. Mēs labi apzināmies: lai piedalītos sarunās ar valdību, kuģu īpašniekiem, kruinga kompānijām, ir nepieciešamas attiecīgas zināšanas ekonomikā, jūras biznesa jautājumos un, protams, tieslietās. Aizstāvēt savas tiesības ar klaigāšanu vien mūsdienās vairs nevar, ir vajadzīgas zināšanas un pieredze.

– Pēdējā laikā daži politiķi apgalvo, ka smagā ekonomiskā krīze, kas skārusi gandrīz visas valstis, iet mazumā. Vai tas nozīmē, ka arodbiedrības organizācijas var atvilkt elpu?

– Nevaru pilnībā piekrist šādam apgalvojumam. Esmu ticīgs ar daudziem kuģu īpašniekiem un nedomāju, ka, runājot par stāvokli kuģošanas biznesā,



Latvijas brīvprātīgie A. Rimets un A. Suhins
Kopenhāgenas ostā arodbiedrības
rikotās „Akcijas nedēļas 2012” laikā.

par situāciju jūrnieku darba tirgū, viņi būtu liekuļojuši. Ja paraudzīsimies, cik daudz kuģu īpašnieku bija spiesti atcelt jaunu kuģu būves līgumus, cik daudz pēdējo četru gadu laikā krahu cietušo kuģniecības kompāniju pārņēmušas lielākas un spēcīgākas un cik daudz kuģniecību vispār pārstājušas eksistēt, kādas pārmaiņas notikušas darba tirgū, skaitļi, manuprāt, būs iespaidīgi. Latvijā, piemēram, lielu rezonansi izraisīja kompānijas „Pianura Armatori” bankrots, kura rezultātā cieta arī mūsu jūrnieki. Jā, saistībā ar „Pianura Armatori” kuģiem mūsu arodbiedrībai un ITF radās ne mazums sarežģījumu, jo uz tiem strādāja ne tikai Latvijas, bet arī citu valstu jūrnieki. Dažādu īstenoto

akciju rezultātā naudu apkalpēm izmaksāja, diemžēl daļa jūrnieku nesaņēma pilnu algu, bet daži vispār neko nedabūja. Tā ka nav nekāda pamata apgalvot, ka krīze kuģošanas biznesā ir beigusies. Par krīzi nozarē liecina arī tas, ka Eiropas, tostarp Latvijas, jūrniekus uz kuģiem nomaina filipīnieši. Eiropas kuģu īpašnieki, protams, labāk ņemtu darbā jūrniekus no Eiropas valstīm, cilvēkus ar līdzīgu mentalitāti, kopīgu kultūru, taču pat ITF šobrīd noteiktais salīdzinoši zemašs atalgojums neizšķir jautājumu par labu ierindas jūrniekiem no Eiropas, jo filipīniešiem diemžēl ir viena liela „priekšrocība” – viņi var bez pārtraukuma strādāt uz kuģa pa 9–10 mēnešiem. Mums, eiropiešiem, ir grūti tik ilgi atrasties jūrā – tālu no krasta, prom no ģimenes.

Man reizēm vaicā: „Kāpēc gan visas pasaules jūrniekiem, visu zemju arod-
biedrībām nesapulcēties un nenolemt: zemāk par tādu un tādu algu ne-
strādājam, ilgāk par pieciem mēnešiem nepārtraukti jūrā neejam? Kāpēc
nesapulcēties un nenolemt? Kur paliek jūrnieku solidaritāte?” Teorētiski tas ir
iespējams – sapulcēties un nolemt, bet praktiski diemžēl to nevar realizēt, jo
valstu ekonomiskā attīstība ir atšķirīga, un tādās valstīs kā Filipīnas, Indija, Indo-
nēzija, Nigērija, Gana u.c. arī pašreizējā darba samaksa pat ierindas jūrniekiem,
nerunājot nemaz par virsniekiem, nodrošina cienīgu dzīvi.

Mēs, pārstāvējot Latvijas jūrnieku intereses, saprotam, ka ierindas sastāva at-
algojums Eiropā ir nepietiekams, tāpēc mūsu arodbiedrība lielu uzmanību pie-
vērs jūrnieku mācībām, zināšanu līmeņa celšanai. Mēs priecājamies, ka kompā-
nija „Novikontas” ir atvērusi jūrniecības koledžu, kur Latvijas matroži, motoristi
varēs, nepārtraucot pamatdarbu, iegūt izglītību, lai kļūtu par mehāniķiem un
kapteiņa palīgiem. Mūsu kooperatīvā krājaizdevu sabiedrība „Jūrnieku forums”
ir izstrādājusi īpašu kredītēšanas programmu tiem, kas vēlas mācīties.

**– Solidaritāte ir arodbiedrības ēkas pamats. Kādi ir šīs celtnes pārējie
stāvi? Kas vēl vajadzīgs, lai arodbiedrības darbs būtu iespējami efektīvs?**

– Domāju, ka visai arodbiedrības ēkai jābūt būvētai no materiāla, kas saucas
solidaritāte. Ņemsim piemēram, divstāvu ēku. Gan pirmais, gan otrais stāvs ir
solidaritāte, jumts arī. Bet starp stāviem jābūt „finansiālam nostiprinājumam”
– kā jau visur mūsu dzīvē. Nelaime tikai tā, ka cilvēki reizēm nesaprot – īsta
solidaritāte nenozīmē tikai savu interešu aizstāvēšanu. Šādu solidaritāti ir viegli
panākt. Cita lieta – kā panākt kopīgu rīcību, kad problēma nav kopīga visiem,
kas solidarizējas. Bet tas jau ir filozofisks jautājums, kas pastāv arī tālu aiz arod-
biedrības robežām.

**– Ir darba koplīgumu parakstīšanas un pagarināšanas laiks. Vai jūrnie-
ki var cerēt uz lielāku algu 2013. gadā?**

– Mums vienmēr jāatceras, cik svarīgs ir koplīgums, jāapzinās, ka tas nosaka
spēles noteikumus uz kuģa.

Jāpiebilst, ka pašreizējie koplīgumi ir noslēgti uz trim gadiem – no 2012. līdz
2014. gadam.

Jūrnieku darba algu, protams, ir paredzēts palielināt gan 2013., gan arī 2014.
gadā, taču mūs neapmierina pieauguma procenti. Diemžēl konkurence darba
tirgū un situācija kuģošanas biznesā neļauj daudz palielināt atalgojumu. Bet
svarīgi ir tas, ka lielākā daļa mūsu jūrnieku strādā uz kuģiem, kur spēkā ir ITF kop-
līgumi, un tāds līgums nosaka ne tikai algas līmeni, bet ietver arī daudz citu po-
zīciju, piemēram, sociālo nodrošinājumu. Ja uz kuģa notiek nelaimes gadījums,
jūrnieki var saņemt atšķirīgas kompensācijas. Viena lieta – ja ir arodbiedrības
noslēgts darba koplīgums, kur viss ir juridiski pareizi un precīzi formulēts, pavi-
sam cita – ja šāda ITF koplīguma nav un jūrnieks strādā pēc individuāla līguma,
ko varbūt parakstījis, pat lāgā neizlasot un līdz ar to nezinot, kādus nosacījumus

tajā pēc saviem ieskatiem iekļāvis darba devējs. Reizēm atklājas, ka individuālajā līgumā ietverti jūrniekam nepieņemami nosacījumi, un tādā gadījumā risināt saistībā ar nelaimes gadījumu radušos problēmu ir ārkārtīgi sarežģīti. Taču mēs uzņemamies risināt arī šādas problēmas, un reizēm tas izdodas.

– Vai jūs palīdzat visiem jūrniekiem, arī tiem, kas nav arodbiedrības biedri?

– Gan jā, gan nē. Jā, ja apkalpei ir mūsu koplīgums un jūrnieks ir ar mieru strādāt atbilstoši šā līguma nosacījumiem. Tādā gadījumā mūsu pienākums ir palīdzēt risināt līguma laikā radušos konfliktus. Nē, ja jūrnieks strādā vai ir strādājis uz kuģa, kur nav spēkā mūsu koplīgums. Attiecībā uz arodbiedrības biedriem (jūrniekiem, kam ir jaunā parauga arodbiedrības biedra karte) nav nekādu ierobežojumu, visas šā jūrnieka problēmas darba līguma laikā ir arodbiedrības problēmas, kas tai jārisina.

– Vai šobrīd arodbiedrībā stājas jauni biedri?

– Atbildot uz šo jautājumu, teikšu tā: pats galvenais ir tas, ka saglabājas pozitīva tendence. Aug to jūrnieku skaits, īpaši jauno, kuri vēlas iestāties arodbiedrībā. Patīkami, ka, vaicāti, kas ieteicis stāties arodbiedrībā, jaunie jūrnieki ļoti

bieži nosauc savus vecākos kolēģus, ar kuriem strādā uz viena kuģa. Tas liecina: cilvēki sākuši apzināties, ka arodbiedrība viņiem ir gluži kā Arhimēda svira, ar kuras palīdzību viņi var uzlabot sev darba apstākļus flotē. Pēdējā laikā parādījusies vēl viena interesanta tendence: stāties arodbiedrībā jūrniekiem



„Skossen” komitejas sēdē Rīgā.

iesaka viņu sievas. No vienas puses, tas izraisa smaidu, no otras, liecina par sievas gudrību.

Es bieži jautāju: „Kas būtu, ja valstī likvidētu policijas institūtu?” Atbilde ir skaidra: sāktos haoss un patvaļā. Kas notiktu, ja visur likvidētu arodbiedrības? Tad darba devējs varētu darīt, ko vien vēlas, tāpat tāpat iestātos patvaļā un kaut kas līdzīgs haosam. Kad cilvēki pirms 250 gadiem sāka veidot arodbiedrības, tā bija nepieciešamība. Šī nepieciešamība saglabājusies vēl šobaltdien un pastāvēs, kamēr vien pastāvēs kapitālisms un kamēr darbaspēks tiks uzskatīts par precī.

– Pavlova kungs, par iespēju iestāties LTFJA interesējas ne tikai Latvijas, bet aizvien biežāk arī citu valstu jūrnieki.

– Jā, šis jautājums patiešām ir aktuāls. Piemēram, pavisam nesen LTFJA saņēma iesniegumus no trim jūrniekiem, kam mītnes vieta ir Kaļiņingrada. Mēs noteikti tos izskatīsim un dosim atbildi.

– Kādas īpatnības varētu būt tādai pieredzei?

– Vispirmām kārtām jāsaprot, ka saskaņā ar likumu Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai ir tiesības ierosināt likumu, noteikumu, nolikumu grozījumus Latvijas Republikā un nākt klajā ar iniciatīvu citos jautājumos, bet tā nevar risināt jūrniekiem svarīgus jautājumus saistībā ar likumdošanu, kas regulē, piemēram, jūrnieku sociālo nodrošinājumu, teiksim, Horvātijā, Lielbritānijā vai Ukrainā. Iestājoties citas valsts arodbiedrībā, jūrnieks sevi par šīs arodbiedrības pilnvērtīgu biedru varēs uzskatīt tikai tad, kad atradīsies uz kuģa.

– Bet kādas ārzemju jūrnieka problēmas Latvijas arodbiedrība var risināt krastā, ja jūrnieks ir tās biedrs?

– Dažas problēmas mēs, protams, varam palīdzēt risināt arī ārzemju jūrniekiem – LTFJA biedriem. Piemēram, ir iespējams apdrošināt jūrnieka veselību. Šobrīd mums darbojas kooperatīvā krājaizdevu sabiedrība „Jūrnieku forums”. Līdzīgu struktūru Latvijas Republikā atbilstoši tās likumiem nevar izveidot neviena brālīgā ārvalstu arodbiedrība no ITF saimes. Bet ārzemnieki – LTFJA biedri var iestāties sabiedrībā „Jūrnieku forums”, kura dara jūrniekiem ļoti vajadzīgu



Liepājas Jūrniecības koledžas audzēknis Edgars Sigais no LTFJA viceprezidenta A. Umbraško saņem apliecinību par viņam piešķirto stipendiju.



LTFJA prezidents I. Pavlovs un apvienības „Grāmatas bērniem” priekšsēdētājs V. Novikovs pasniedz balvu Elizabetei Kačurīnai.

darbu. Šī krājaizdevu sabiedrība nekādā gadījumā nav uzskatāma par komerciālu arodbiedrības projektu, jo tās darbībā ir daudz sociālo aspektu. Protams, pastāv arī komerciālais aspekts – gada beigās „Jūrnieku forums” izmaksā dividendes. Bet kas saņem šīs dividendes? Protams, tie paši jūrnieki – sabiedrības biedri. Krājaizdevu sabiedrībai nav galvenā akcionāra kā, piemēram, kredītiespējīgām „DNB banka” vai „Rietumu banka”, tai ir gandrīz trīs tūkstoši akcionāru. Kas tie ir? Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības biedri!

– Kā Latvijas jūrnieku arodbiedrībai izdodas vienmēr būt līdzās saviem biedriem gan rūpju brīžos, gan svētkos? Arī krastā jūrnieki izjūt arodbiedrības uzmanību un atbalstu. Piemēram, Jaungada svinības jūrniekiem, Ziemassvētku eglītes bērniem, Jūras diena flotes veterāniem, radošie konkursi jūrnieku atvasēm...



Arodbiedrības „Akcijas nedēļas 2012” dalībnieki Liepājas ostā.

– Viss, ko jūs minējāt, attiecas uz tā dēvēto sociālo bloku. Pildot savu pamatfunkciju – slēdzot darba kopīgumus, sniedzot jūrniekiem juridisko palīdzību dažādos jautājumos un problēmu risināšanā, mēs neaizmirstam arī to, ka jāpalīdz jūrniekiem apgūt latviešu vai angļu valoda, jānoorganizē kāds svētku sarīkojums, kopā ar sabiedrisko organizāciju „Grāmatas

bērniem” jāsarīko radošais konkurss „Manā ģimenē ir jūrnieks”, jāpalīdz bērnam audzēkņiem. Ik gadus piedalāmies jūrnieka profesijas popularizēšanas konkursa „Enkurs” rīkošanā vecāko klašu skolēniem. Pēc LTFJA iniciatīvas un ar tās finansējumu nodibinātas četras stipendijas šā konkursa dalībniekiem, kuri turpina izglītību Latvijas jūrniecības mācību iestādēs. 2012. gadā, vadoties pēc iestāžu eksāmenu rezultātiem, stipendijas tika piešķirtas trim Latvijas Jūras akadēmijas studentiem un vienam Liepājas Jūrniecības koledžas audzēknim. Arī flotes veterāni nav aizmirsti, mēs atbalstām „Latvijas kuģniecības” pensionāru un invalīdu biedrību. Ņemot vērā pašreizējos grūtos dzīves apstākļus, dalāmies ar jūrniekiem rūpēs par viņu veselību. Šajā jomā īstenojam īpašas programmas. Viena no tām – jūrnieku un viņu sievu veselības pārbaudes bez maksas – darbojas kopš 2012. gada decembra un turpināsies visu 2013. gadu. Jau sen darbojas programma jūrnieku veselības apdrošināšanai krastā. Mums zvana no citām Austrumeiropas jūrnieku arodbiedrībām, interesējas par šo apdrošināšanas veidu, vēlas to ieviest arī pie sevis. Patikami, ka mēs esam šā derīgā pasākuma pionieri.

– Paldies par sarunu.■

Pierakstīja Vladimirs Novikovs,
izdevuma „Jūrnieku vēstnesis” galvenais redaktors

TRĪS STARPGADĪJUMI VIENA REISA LAIKĀ

Tankkuģim 2012. gada nogalē beidzās remonts Šanhajā. Turp devās mūsu apkalpe, lai nomainītu jūrniekus, kas jau bija nostrādājuši vairākus mēnešus.

Drīz vien kuģis devās ceļā, lai trijās nelielās Filipīnu un Malaizijas ostās uzņemtu palmu eļļas un stearīna kravu, kas bija jānogādā Roterdamā. Pārbrauciena laikā izmazgājām tankus. Palmu eļļa īpašas raizes nesolīja, stearīns gan, jo tā ir ļoti kaprīza krava – stearīns sastingstot kļūst ciets kā tauki.

Dienvidaustrumāzijas valstīs pirātisms nav tik globāli izvērsies kā Āfrikā, tomēr visās ostās uz kuģa organizējam „pirātu sardzes”. Pēc kārtas dežurēja motoristi, matroži un arī es.

Otrajā ostā mana maiņa iegadījās no pulksten trijiem naktī līdz deviņiem no rīta. Stājos sardzē, sāku apstaigāt kuģi. Klāja apgaismojums ieslēgts. Ap četriem dodos uz baku un redzu, ka priekšā pie enkurspilves pazib kāda ēna.

Brīdinoši uzsitu ar nūju pa klāju un pa rāciju padodu ziņu par ložnātāju. Palīgā atskrien matrozis. Nu jau skaidri saskatu divus malaiziešus – abi gaišos kreklos, biksēs un sandalēs bēguļo pa priekšgala klāju. Pazīstam mēs tādus zaglēnus! Parasti viņi zog tauvas. Esmu to paredzējis un visus rituļus nostiprinājis – pārsējis ar resnu trosi, lai nevarētu ātri pārgriezt ar nazi. Ja tauvas nav nostiprinātas, zagļi velk tās pāri bortam, ritulis attinas, un 250 metru pazūd laivā zem kuģa priekšgala.

Skrienu uz baku. Lai gan kuģis vēl ir balastā un tā priekšgals ir augstu pacelts, viens no zaglēniem uzlec uz margsienas un metas ūdenī. Esam pietauvojušies ar labo bortu, labās puses enkurs izmests, tātad enkurklīze ir vaļā. Skatos, otrs ložnātājs lec lejā tieši caur klīzi.

Pagrābju prāvu dzelzs stieni, pārliecos pār margām, paspīdinu lukturīti un redzu: pie ūdenī nolaistās enkurķēdes piesieta laiva, tajā abi neveiksmīgie zagļi. Piedraudu viņiem ar stieni: sargieties! Bailēs, ka var ar smago priekšmetu dabūt pa galvu, viņiicina rokas un kliec: „Finish! Finish!” Tā sacīt, darbs esot pabeigts!

Tas notika otrajā iekraušanas ostā. Mēs lieki necēlām troksni, un malaizieši ar savu laivu aizirās prom.

Trešajā ostā atkal nepatīkams starpgadījums. Tikai šoreiz ļaundarus atklāja nevis „pirātu sardze”, bet prakticante – jūras akadēmijas studente. Ap divpadsmitiem naktī viņa bija aizgājusi uz kambīzi kaut ko uzkost un caur iluminatoru pamanīja divus pār pakaljala klāju skrienošus svešiniekus. Prakticante piezvanīja sardzes stūrmanim, tūlīt tika izziņota trauksme. Mēs paņēmām nūjas un pārmeklējām kuģa pakalgalu. Nekā! Devāmies tālāk. Pie skursteņa atrodas no trim posmiem sastāvošs traps, pa kuru var nokļūt pie glābšanas laivām. Sākām kāpt augšā un ieraudzījām, ka uz otrā laukumiņa paslēpušies četri nelūgti viesi. Aptvēruši, ka

ir atklāti, viņi uzrausās kājās un sāka vicināt milzīgas mačetes, liekot saprast, ka tik viegli vis nepadosies.

Kapteiņa vecākais palīgs deva pavēli neiet tuvāk un ļaut iebrucējiem pašiem aizvākties.

Mēs pakāpāmies sānis, un aziāti, turēdami mačetes gatavībā, uzmanīgi noraušās pa trapu un devās uz kuģa pakalgalu, bet tur – uz margām uz mesti trīs paštaisīti āķi ar piesietām virvēm. Pa šīm virvēm iebrucēji noslīdēja lejā. Tur viņus gaidīja divas laivas, kuras viņus aizvizināja prom no mūsu tankkuģa. Bet mēs drošības labad turpmāk vēl pastiprinājām „pirātu sardzes”.

Beidzot bijām uzņēmuši pilnu kravu un devāmies uz Šrilankas pusi, lai uzņemtu bruņoto apsardzi: mūs gaidīja brauciens caur Adenas līci, un mūsu kuģniecības kompānija ir gatava maksāt par šādu efektīvu aizsardzību pret Somālijas pirātiem.

Šrilankas rajonā stāvēja karakuģis, pretpirātu bāze. No tā uz mūsu tankkuģa uzkāpa trīs NATO kareivji pilnā ekipējumā. Izrādījās, ka tie visi ir igauņi.

Kareivji bija bruņoti ar automātiem un šautenēm. Kopā ar mums brašie puisi devās reisā un atradās uz kuģa 15 diennaktis. Visu pārbrauciena laiku igauņi stāvēja sardzē uz komandtilta, mainoties ik pēc četrām stundām. Visiem pastāvīgi bija ielēgtas rācijas, gulēja viņi neizgērbusies.

Pēc divām nedēļām bijām Adenas līcī. Braucām Sarkanās jūras virzienā, jau bijām tikuši līdz pašai šaurākajai līča vietai, kur redzamība vienmēr ir slikta – tikai aptuveni četras jūdzes, jo no krasta vējš nes smilšu mākoņus.

Viss bija normāli. Atrados kopā ar kapteiņa vecāko palīgu uz tiltiņa rīta sardzē, turpat stāvēja apsardzes kareivis. Piepeši no smilšu mākoņa iznira kuteris. Tas lēni virzījās gar mūsu tankkuģi, it kā to pētīdams. Mēs braucām uz priekšu, kuteris nedaudz atpaliek aizmugurē. Acīmredzot no kutera tiek nodota informācija „kolēģiem”, jo pavisam drīz pamanījām, ka mūsu virzienā traucas divi ātrgaitas kuteri. Katrā seši līdz astoņi cilvēki, priekšgalā vīd gara trapa gals, ko, sākot uzbrukumu, pirāti parasti uzmet uz nolūkotā kuģa borta.

Igaunis nekavējoties izsauc uz tiltiņa savus kolēģus. Visi trīs kareivji ir gatavi kaujai. Viens no viņiem raida brīdinājuma šāvienu gaisā. Pirāti uz to nereaģē un ātrumu nesamazina. Tad kareivis raida automāta kārtu ūdenī kuteru tuvumā. Tas liek pirātiem apstāties. Viņi pagriež savus kuterus un laižas lapās. Bet mēs mierīgi turpinām reisu.

Nākamajā dienā tankkuģis piebrauca pie karakuģa, kurš uzņēma mūsu bruņotos sargus. Tur puisi nedaudz atpūtiesies, lai drīz vien dotos apsargāt citu tirdzniecības kuģi atpakaļvirzienā pa Indijas okeānu.

Bet mums atliek tikai aizkuģot līdz Roterdamai un nodot kravu, kamēr stearīns nav sastindzis.■

PIRĀTU UZBRUKUMS IZPALIKA

Pirms dažiem gadiem, vēl būdams Latvijas Jūras akadēmijas students, biju kadeta praksē uz veca tankkuģa. Un vajadzēja ar gadīties, ka kuģis, ar kuru veicu savu pirmo okeāna reisu, sastapās ar pirātiem.

Mēs devāmies uz pamatīgu remontu Šanhajā un pa ceļam bijām paņēmuši kravu Singapūrai.

Kad braucām caur Adenas līci, vienā brīdī uz radiolokatora ekrāna parādījās reizē pieci mērķi. Divi no tiem atradās kuģa priekšā, pa vienam katrā pusē un viens aizmugurē. Sardzes stūrmanis uzmanīgi sekoja punktiņiem uz ekrāna. Nezināmie peldlīdzekļi kustības virzienu nemainīja un pārliecinoši tuvojās mūsu tankkuģim. Nekādas pazišanas zīmes nebija saskatāmas. Uz kuģa tika izziņota trauksme.

Kad mērķi bija gandrīz saplūduši ar ekrāna centru, kas nozīmēja, ka svešie peldlīdzekļi jau ir pavisam līdzās, kapteinis pavēlēja ieslēgt starmešus un vērst gaismu pret nelūgtajiem ciemiņiem.

Spēcīgie starmeši izgaismoja divus ātrgaitas kuterus, pilnus ar bruņotiem cilvēkiem. Tie atradās tikai dažu desmitu metru attālumā no mūsu kuģa.

– Un tagad, – sacīja kapteinis, – ieslēdziet visu klāja apgaismojumu. Apgaismojiet virsbūvi un bortus.

Kā jau pieminēju, mūsu tankkuģis bija vecs un intensīvi ekspluatēts, gan virsbūve, gan borti bija vienos rūsas plankumos. Patiesi neapskaužams skats.

Ieraudzījuši savu potenciālo upuri un novērtējuši tā bēdīgo izskatu, pirāti acīmredzot atmeta domu par uzbrukumu, pagrieza savus kuterus un aiztrauca Adenas līča ūdeņos meklēt pievilcīgāku medījumu.

Gan jau viņi saprata, ka par tik noplukušu kuģi no īpašnieka neko nedabūs, tāpēc nav vērts zaudēt laiku un lieki tērēt munīciju. Tāds der tikai lūžņiem!■

Anatolijs Suhiņins, kapteiņa palīgs

Pierakstīja V. Novikovs

TIKŠANĀS AR NIGĒRIJAS JŪRAS LAUPĪTĀJIEM

2012. gada vasaras beigās Kaļiņingradas ostā iebrauca refrižeratorkuģis „Cool Aster”, kura apkalpē bija Latvijas, Lietuvas, Ukrainas un Igaunijas jūrniece. Labu laiku pirms ierašanās Kaļiņingradā apkalpi bija piemeklējušas pamatīgas nepatikšanas. Lūk, ko pastāstīja „Cool Aster” jūrniece.

PIRĀTU UZBRUKUMS

Jūnija vidū kuģi sagrāba Nigērijas pirāti. „Cool Aster” tobrīd stāvēja Lago-sas reidā. Krava – saldētas zivis – bija vai nu domāta norēķiniem par naftu, vai arī starptautisko humanitāro organizāciju palīdzība vietējiem iedzīvotājiem.

Pie reidā mierīgi stāvošā kuģa piebrauca ātrgaitas kuteris ar bruņotiem nigēriešiem. Vispirms viņi apšaudīja kuģi, pēc tam uz tā uzrausās seši vīri ar diviem ložmetējiem. Jūras laupītāju arsenālā bija arī kalašņikovi un nedaudz mazāki automāti. Kapteinis paspēja nospiegt trauksmes pogu, pēc brīža ziņu par pirātu uzbrukumu saņēma mūsu kuģošanas kompānijas operatore, kura to nodeva tālāk Nigērijas varas iestādēm. No tām atbilde pienāca tikai pēc vairākām dienām: viss kārtībā, tikai mazliet pašaudījās.

Tostarp pirāti sadzina visus jūrniece komandas ēdnīcā un lika mesties guļus. Vajadzēja pakļauties, jo atlika tikai ieskatīties bandītu miglainajās acīs, lai saprastu, ka viņi ir *sanarkojušies*. Un tādiem rokās automāti!

Uz tiltiņa palika tikai „Cool Aster” kapteinis un pirātu bandas vadonis. Saldzinājumā ar pārējiem viņš izskatījās mazliet civilizētāks – runāja angļiski un centās pat domāt un spriest.

VIŅIEM VAIRS NEBIJA KO ZAUDĒT...

Ložmetējus pirāti novietoja komandtilta sānos. Ložmetējnieki uzmanīgi vēroja ne tikai kuģa klāju, bet arī jūru. Vēlāk uzzinājām, kāds tam iemesls: izrādās, par pirātismu Nigērijā draud nāves sods. Ja tuvumā parādītos karakuģis, viņi ne tikai apšautu mūsu apkalpi, bet blieztu arī pa karakuģi un turētos līdz pēdējam vīram, jo viņiem vairs nebija ko zaudēt.

Pirāti vadīja „Cool Aster” tuvāk krastam. Ēdnīcā sadzītajiem jūrniecekiem ļāva apsēsties. Pēc bandas vadoņa rīkojuma viņiem pat tika izsniegti divi bloki cigarešu. Pavāram tika dota atļauja paēdināt apkalpi ar sauso pārtiku.

„BRIGĀDES LĪGUMS”

Uz kuģa darbojās divas jūras laupītāju brigādes. Pirmā – kuģa sagrābšanas grupa. Kad kuģis piebrauca tuvāk krastam, pirmā brigāde nodeva sardzi

otrajai – laupīšanas grupai, kas bija ieradusies ievākt ražu. Tās dalībnieki vispirms pārmeklēja jūrniekus, iztīrīja viņu kabatas, savāca mobilos telefonus un citas vērtīgas lietas. Pēc šīs procedūras bandīti sāka lauzties kajītēs. Ja durvis bija slēgtas, viņi ar šāvieniem izsita slēdzeni. Dažās kajītēs it viss tika sacaurumots. Laupītāji ņēma visu iespējamo, pat apakšveļu.

Kuģis tika vadīts uz kādu licīti, acīmredzot no turienes pirāti varēja nokļūt savā bāzē, lai tur izkrautu no kuģa saldētās zivis.

TIK ATŠKIRĪGI

Te jāpiebilst, ka Āfrikas austrumu un rietumu reģionu pirāti ir ļoti atšķirīgi. Austrumnieki, Somālijas pirāti, kopā ar kuģi parasti ņem gūstā ķīlniekus. Tā viņiem ir prece, par kuru var dabūt izpirkuma naudu, tāpēc viņi cenšas nenodarīt īpašu kaitējumu gūstekņiem. Turpretī rietumniekiem, Nigērijas pirātiem, mērķis ir tikai izlaupīt kuģi un aptīrīt apkalpi, cilvēku dzīvība un veselība viņiem nav no svara. Varam tikai minēt, kāds liktenis mūs būtu piemēklējis, ja nokļūtu Āfrikas džungļos, kur acīmredzot bija plānots izkraut kuģi.

Par laimi „Cool Aster” apkalpei, ceļš līdz pirātu bāzei bija patāls, un vai nu pirāti nolēma, ka tik garam pārbraucienam var nepietikt degvielas, vai arī ņēma vērā, ka ceļš līdz bāzei ir sarežģīts un bīstams, taču laupīšanas brigāde piepeši pameta kuģi. Var arī gadīties, ka pirmā brigāde jau bija noskatījusi pievilcīgāku laupījumu.

Pēc negaidītās atbrīvošanas „Cool Aster” apkalpe devās uz Laspalmasu Kanāriju salās savest kārtībā pirātu sapostītās kuģa telpas, ierīces, klājus.■

Pierakstīja V. Novikovs



SOMĀLIJAS PIRĀTI NESNAUŽ

Pirātiskie uzbrukumi parasti notiek dienas gaišajā laikā, īpaši rīta pusē. Ja ir kuģošanai nelabvēlīgi laika apstākļi (liela viļņošanās, negaiss, migla, spēcīgs lietus), pirātu uzbrukumu nebūs.

Parasti divas vai vairākas pirātu ātrgaitas motorlaivas, kuru ātrums ir virs 25 mezgliem (aptuveni 45 km/h), pēkšņi tuvojas kuģim un apstāj to no visām pusēm. Draudot ar ieročiem (automātiskie ieroči, granātmetēji) vai kuģa uzspīdzināšanu, pirāti piespiež kuģim samazināt gaitu un, izmantojot vieglas virvju kāpnes, nokļūst uz kuģa klāja. Nepakļaušanās gadījumā pirāti draud uzspīdzināt un nogremdēt kuģi. Nokļūstot uz kuģa, pirāti pārņem kontroli pār to. Kuģi vai nu izlaupa, vai arī tiek pieprasīta izpirkuma maksa.

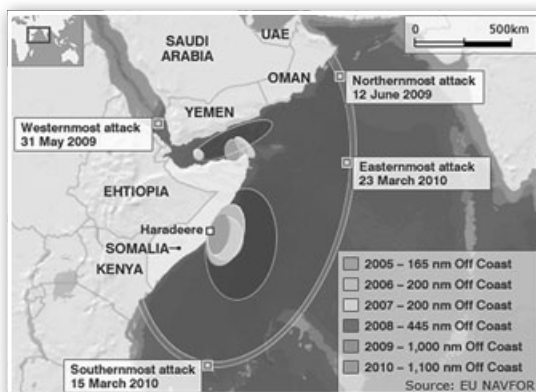
Vērienīgāku operāciju gadījumos pirāti iepriekš sagrābj tā saucamos „māteskuģus” – zvejnieku kuģus vai nelielus kravas kuģus. „Māteskuģi” nepieciešami kā bāzes kuģi, uz kuriem novietot papildu kaujiniekus, mazāka izmēra motorlaivas, ieročus, pārtiku un ūdeni. Vientuļš zvejas kuģis tālu okeānā ir arī mazāk aizdomīgs.

Šāds „māteskuģis” dodas okeānā pat 1500 – 2000 km no Somālijas krastiem. Un gaida....

Noskatot iespējamo upuri, no „māteskuģa” tiek nolaistas ūdenī vairākas motorlaivas, kas dodas uzbrukumā. Katrā laivā ir apmēram 6 – 10 pirāti. Ne katrs uzbrukums ir veiksmīgs: statistika liecina, ka pirāti gūst panākumus tikai apmēram 20% gadījumos. Jūrniekiem, kas kuģo pirātu apdraudētos reģionos, ir izstrādāti speciāli kuģošanas noteikumi, lai samazinātu uzbrukuma risku, kā arī instrukcijas, kā rīkoties, ja kuģi jau ir sagrābuši pirāti.

Somālijas pirātisma galvenais reģions Puntlenda gūst vērā ņemamus ie-

nākus no pirātisma. Puntlendā ir daudz piejūras ciemu un pilsētu, kas nodrošina pirātu darbību. Pirātu apgāde un atpūtas nodrošināšana, bruņojuma un munīcijas iegāde, laivu remonts, laupījumu uzskaitē un sadale – tādas ir daudzu Somālijas piejūras ciemu un pilsētu pašreizējās funkcijas.





Uzskatāms piemērs Somālijas pirātu bāzes pilsētai ir Abo pilsēta Arābijas jūras Adenas līča krastā. Puntlendas ieņēmumi no pirātisma veido ievērojamu daļu no kopējiem šīs teritorijas ieņēmumiem. Parastā izpirkuma maksa, ko pirāti pieprasa par sagrābto kuģi, ir 300 000 – 1 500 000 ASV dolāru. Bieži vien kuģu apdrošinātāji un kuģu kompānijas samaksā šīs summas. Dažkārt pirāti vienkārši izlaupa kuģa kravu.

Pēc ekspertu aplēsēm, Puntlenda pēdējos gados no pirātu darbības gūst 50 līdz 200 miljonu ASV dolāru lielus ieņēmumus gadā. Jāpiebilst, ka vidējie ikgadējie lauksaimniecības ieņēmumi Puntlendā ir ap 20 miljoniem ASV dolāru.

Zīmīgi, ka Somālijas pirāti cenšas, cik vien iespējams, izvairīties no kuģu apkalpju nogalināšanas. Viņi apzinās, ka cietsirdīga izturēšanās pret jūrniekiem un slepkavības nozīmē līdzīgas represijas pret viņiem.

Somālija pirāti ir dominējošie mūsdienu jūras laupītāji pasaulē. To apstiprina, piemēram, 2010. gada pasaules pirātisma statistika:

- pavisam sagrābti 53 kuģi, no tiem 49 sagrābuši Somālijas pirāti;
- pavisam bijuši 445 pirātu uzbrukumi, t.i., par 10% vairāk nekā 2009. gadā.

Līdz šim pasaules valstu civilā un militārā rīcība nav spējusi jūtami iero-bežot Somālijas pirātu darbību. Somālijas krastos turpina plīvot „Jautrais Rodžers”...■

PASAULE APVIENO SPĒKUS PRET PIRĀTIEM

NATO dalībvalstis vienojušās līdz 2014. gadam pagarināt alianses pirātisma apkarošanas misiju „Ocean Shield”, kuras mērķis ir aizsargāt tirdzniecības kuģus no pirātu uzbrukumiem pie Āfrikas krastiem un mazināt pirātisma draudus Adenas līcī un Indijas okeāna rietumdaļā. Misijas pagarināšana līdz 2014. gadam pierāda NATO apņemšanos atbalstīt ANO Drošības padomes rezolūcijas, kurās tiek uzsvērta nepieciešamība ne vien apkarot pašu pirātismu, bet arī cīnīties ar tā cēloņiem, vispirms jau nestabilo politisko un ekonomisko situāciju Somālijā. Šis ir jautājums, ko arī NATO īpaši aktualizējusi.



2012. gadā NATO aktivitātes ir devušas pozitīvu rezultātu, jo ievērojami samazinājušies veiksmīgi pirātu uzbrukumi un kuģu nolaupīšanas gadījumi. Tas bijis iespējams arī tāpēc, ka izveidojusies laba sadarbība starp NATO, ASV un Eiropas Savienības pretpirātisma organizācijām, kā arī ar kuģniecības kompānijām un daudzu pasaules valstu augsta līmeņa amatpersonām.

2011. gada janvārī notika 29 pirātu uzbrukumi un tika nolaupīti seši kuģi, savukārt 2012. gada janvārī bija četri mēģinājumi nolaupīt tirdzniecības kuģus, bet tie visi bija neveiksmīgi. Tika notverti 80 aizdomās turamie, no tiem 59 – ar NATO kuģu palīdzību.

Lai nodrošinātu drošu kuģošanu, tirdzniecības kuģi Somālijas krastu tuvumā tiek uzraudzīti un daudzos gadījumos arī pavadīti.

Kuģniecības kompānijas ar NATO Kuģniecības centra palīdzību regulāri kontaktējas ar NATO un citām pirātisma apkarošanā iesaistītajām struktūrām. Lai novērstu uzbrukumus un uzlabotu situāciju, tiek izplatīta informācija par pirātu aktivitātēm, pirātu kuģi tiek vajāti, turklāt nereti karakuģu komandas pat ieņem aizdomīgos kuģus, lai pārliecinātos, vai uz tiem neatrodas pirāti. NATO kuģi var pielietot spēku, lai apturētu pirātu kuģi, kā arī iejaukties incidentos. Visus aizturētos iespējami ātri nodod nacionālajām varas struktūrām.

Ar reaktīvajiem granātmētējiem un kājnieku ieročiem bruņoti Somālijas pirāti 2010. gada decembrī Indijas okeānā uz ziemeļaustrumiem no Seišelu arhipelāga nolaupīja Apvienotajiem Arābu Emirātiem piederošo Panamā reģistrēto kuģi „Orna”.

Kuģis tika atbrīvots 2012. gada 24. oktobrī reģionā izvērstās NATO operācijas laikā. NATO flagmanis „Rotterdam” sniedza atbrīvotajai apkalpei medicīnisko palīdzību, pārtiku un ūdeni. Pēc operācijas „Rotterdam” ārsts stāstīja: „Apkalpe bija ļoti priecīga mūs redzēt. Par laimi, jūrnieku veselība ir relatīvi laba. Palīdzot cits citam, viņi spēja atrast veidu, kā tikt galā ar smagajiem apstākļiem, kādos viņiem nācās dzīvot.”

NATO gan nesniedza sīkāku informāciju par to, kā un kāpēc kuģi izdevās atbrīvot, cik apkalpes locekļu bija uz kuģa un kas notika ar pirātiem. Pēc palīdzības sniegšanas kuģis „Rotterdam” turpina patrulēšanu pie Āfrikas raga NATO pirātisma apkarošana operācijas „Ocean Shield” ietvaros. Uz kuģa ir aptuveni 350 karavīru un starptautiskais štābs, kurā pārstāvētas septiņas NATO valstis.■

DĀNIJAS JŪRAS SPĒKI AIZTUR PIRĀTUS

„Dānijas karakuģis „Absalon” 2012. gada 27. februārī apturēja pirātu māteskuģi. Operācijas laikā atbrīvoti 16 pirātu gūstekņi, bet divi gūstekņi gāja bojā,” teikts Dānijas Jūras spēku izplatītajā paziņojumā. „Tika atrasti divi nopietni ievainoti gūstekņi, un, lai gan „Absalon” ārsti nekavējoties sniedza palīdzību, viņu dzīvību neizdevās glābt.

Karakuģis vairākas dienas sekoja pirātu kuģim. Naktī no svētdienas uz pirmdienu, kad pirāti mēģināja doties prom no krasta, „Absalon” iejaucās un apturēja māteskuģi, pirms tas radīja draudus kuģošanai atklātā jūrā,” paskaidrots paziņojumā.■



ES OPERĀCIJA ATALANTA

2012. gada 15. maijā starptautiskie jūras spēki pirmo reizi veica operāciju pret Somālijas pirātiem uz sauszemes, pastiprinot cīņu pret pirātiem, kas apdraud kuģošanas ceļu.

UZZIŅAI

ES pretpirātisma operācija ATALANTA pagarināta līdz 2014. gada decembrim, tās ietvaros Somālijas pussalas jeb Āfrikas raga tuvumā patrulē no pieciem līdz desmit ES jūras spēku kuģiem, eskortējot humānās palīdzības kuģus uz Somāliju un patrulējot galvenajos kuģošanas maršrutos, lai novērstu pirātu uzbrukumus.

Eiropas Savienības jūras spēku helikopters rūpīgi izplānotā operācijā atklāja uguni pret pirātu kuģiem, kas bija pietauvoti pirātu bāzē Somālijas centrālās daļas Galmudugas reģiona Haraderas pilsētas piekrastē, paziņoja Eiropas Savienības jūras spēku misijas komandieris kontradmirālis Dankans Potss.

„Pirātisms joprojām negatīvi ietekmē kuģošanu reģionā, apdraudot miermīlīgu tirdzniecību un vājinot kaimiņvalstu ekonomiku,” komentējot operāciju, teica ES augstā pārstāve ārlietās un

drošības politikas jautājumos Ketrīna Eštone.

NATO un ES dalībvalstis jau kopš 2008. gada cīnās pret pirātiem Somālijas piekrastē, bet martā ES nolēma šo cīņu pastiprināt, sankcionējot uzbrukumus pirātu īpašumiem arī uz sauszemes.

ES mandāts ļauj ES karakuģiem atklāt uguni pret kravas automašīnām, piegādes kuģiem un degvielas glabātavām Somālijas krastos, bet jaunais mandāts nenozīmē ES karavīru izvietošanu Somālijas teritorijā. Somālijas pirāti izmanto nelielus kuģus, āķus un raķešgranātas, lai nolaupītu kuģus un saņemtu ķīlniekus, par kuriem pieprasa izpirkuma naudu.

Pirātisma uzraudzības aktīvistu organizācija „Oceans Beyond Piracy” („Okeāni bez pirātisma”) aprēķinājusi, ka cīņa pret Somālijas pirātiem 2011. gadā izmaksāja gandrīz septiņus miljardus ASV dolāru (3,7 miljardus latu),



tostarp vairāk nekā divi miljardi dolāru (1,06 miljardi latu) tērēti militārajām operācijām, bruņotām apsardzēm un kuģu aizsardzības aprīkojumam.■

LATVIJA PIEDALĀS OPERĀCIJĀ ATALANTA

Turpinot dalību Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā ATALANTA, 2012. gada 24. jūlijā Nacionālie bruņotie spēki nosūtīja vēl vienu karavīru uz operācijas rajonu. Svinīgajā pavadīšanas ceremonijā ceļa maizi karavīram pasniedza Apvienotā štāba priekšnieks brigādes ģenerālis Andis Dilāns.

Rotācijas kārtībā no Jūras spēku flotiles operācijā piedalīsies kaprālis Sergejs Juhno, kas pievienosies Itālijas jūras spēku operācijas štāba kuģa komandai, un viņa pienākumos galvenokārt ietilps informācijas iegūšana un analīze.

2011. gadā operācijā ATALANTA no Latvijas piedalījās četri NBS Jūras spēku virsnieki: divi pārstāvēja Latviju, dienot ATALANTA operacionālajā štābā Nortvudā, Lielbritānijā, un divi – operācijas rajonā uz operācijas štāba kuģa.

ATALANTA ir ES Jūras spēku militārā operācija, kas palīdz novērst un ierobežot pirātismu un bruņotas laupīšanas pie Somālijas krastiem. Šī ir pirmā ES jūras operācija, kas tiek veikta Kopējās drošības un aizsardzības



Sergejs Juhno.

UZZIŅAI

Lēmums par NBS personāla dalību ATALANTA operācijā tika pieņemts LR Saeimā 2010. gada 2. septembrī, un tas ir spēkā līdz Eiropas Savienības vienotās rīcības noteiktajam termiņam – 2014. gada decembrim.

politikas ietvaros. Pretpirātisma operācija ATALANTA sākās 2008. gada 8. decembrī.

Operācijai ATALANTA ir mandāts aizstāvēt Pasaules pārtikas programmas (WFP), humānās palīdzības un Āfrikas Savienības militārās misijas Somālijā (AMISOM) kuģus, atturēt, novērst un apspiest pirātismu un bruņotu laupīšanu, aizstāvēt briesmām pakļautus kuģus, kā arī palīdzēt veikt monitoringu zvejniecībai pie Somālijas krastiem.■

NEMIERĪGĀ VALSTS SOMĀLIJA

Somālija pēdējos gados atzīta par nestabilāko valsti pasaulē, kur militārs konflikts jeb pilsoņu karš notiek jau vairāk nekā divdesmit gadu. Drošības dēļ Somāliju pametuši ne tikai visi diplomāti un Apvienoto Nāciju Organizācijas darbinieki, bet arī nevalstisko palīdzības organizāciju cilvēki. Valstī valda haoss un patvaļa. Par piedzīvoto tālajā Āfrikas austrumu valstī TV3 raidījumam „Nekā personīga” sižetu sagatavoja Sandijs Semjonovs.

SOMĀLIEŠI BALTOS UZSKATA PAR STAIGĀJOŠIEM BANKOMĀTIEM

Varas vakuums radījis ideālus apstākļus, lai Somālijā aktivizētos jūras pirāti, kuri tiranizē gar Somālijas krastiem braucošos kuģus. Bads un nedrošība ir iemesls tam, ka Somāliju pametuši vairāk nekā divi miljoni cilvēku. Vairāki simti tūkstoši ieguvuši bēgļu statusu Eiropā. Arī Latvijā pirms septiņiem gadiem ieradās septiņi somāļu bēgļi, no kuriem viens ir miris, bet pārējiem ir uzturēšanās atļaujas un viņi turpina dzīvot mūsu valstī.

Pēdējā gada laikā radusies cerība, ka lietas Somālijā varētu mainīties uz labo pusi: 2012. gada rudenī valstī izveidoja pirmo darboties spējīgo valdību, kuras armijai kopā ar Āfrikas miera spēkiem izdevies no Somālijas galvaspilsētas Mogadišo padzīt islāmistu kustības „Al Shebab” kaujiniekus.

Mogadišo žurnālisti ieradās novembra beigās. Viņi bija vienīgie baltie, kas izkāpj no Stambulas reisa lidmašīnas Somālijas galvaspilsētā. Viņus sagaidīja tulks un gids Dugufs, kurš piecas dienas bija viņu uzticības persona Mogadišā. Vienlaikus žurnālistus apsargāja astoņi vīri ar automātiem.

Lai arī drošības situācija Mogadišā ir nedaudz uzlabojusies, baltie vietējo skatījumā vēl aizvien ir staigājoši bankomāti. Netrūkst cilvēku, kuri gribētu jūs nolaupīt, lai saņemtu izpirkuma naudu, saka Dugufs. Uz jums kā baltajiem kāds var speciāli izšaut no garām braucoša auto. Jāuzmanās, uz vietas jāuzturas iespējami īsāku laiku, arī uzmanību uz ielas piesaistīt nevajag, instruē Dugufs.

Pirmais iespaids par pilsētu ir graužošs – puse Mogadišo ir pārvērsta drupās. Liela daļa māju sašautas kā holandiešu siers. Mogadišo no skaistas tūrisma pilsētas septiņdesmitajos gados pārvērtusies par lielu atkritumu izgāztuvi – pilsētā jau gadiem netiek izvesti atkritumi.

NODOKĻUS SOMĀLIJĀ NEVIENS NEMAKSĀ

Somālijā vara vēl aizvien ir vāja un Somālija vēl aizvien ir korumpētākā valsts pasaulē, atzinuši eksperti. Piemēram, nodokļus gandrīz neviens nemaksā, tādēļ policijai un armijai algu vienu mēnesi var izmaksāt, tad divus vai



trīs mēnešus ne. Tāpēc policisti paši uz ielas izveido kontrolpunktus un ņem kukuļus – ceļu satiksmes drošībai. Tādus pašu punktus veido armija. Mogadišo mērs nācis klajā ar iniciatīvu, ka viņa vīri uz galvaspilsētas ielām cilvēkiem naudu neprasīs.

Mogadišo mērs Abdirazaks Mohameds Nurs 1993. gadā ar ģimeni devās bēgļu gaitās uz Londonu. Pirms pāris gadiem viņš atgriezās ar domu, ka tikai paši somāļi varēs mainīt savu valsti. Viņš pats brīnās – valstī ar vienu etnisku nāciju, vienu reliģiju un valodu cilvēki nu jau divdesmit gadus šauj cits uz citu. Arī viņu nemiernieki vairākkārt mēģinājuši nošaut vai uzspridzināt. Tas nu ir droši – viņa amats ir bīstamākais pilsētas vadītāja amats pasaulē.

BADA UN NABADZĪBAS ŠAUSMAS

Ne tikai kara šausmas, bet arī bads ir viens no galvenajiem Somālijas bēdu stāstiem. Pērnā gada sausums, kas bija lielākais pēdējo sešdesmit gadu laikā, novedis pie milzīga pārtikas trūkuma. No bada Somālijā miruši jau aptuveni 100 tūkstoši cilvēku. Somāļu bēgļi no lauku rajoniem dodas uz Mogadišo, jo pāri robežai uz kādu citu valsti viņi nevar tikt. Galvaspilsētā vismaz iespējams izdzīvot, saņemot palīdzības organizāciju doto pārtiku.

Mogadišo bēgļu pieņemšanas centrā tikko ieradusās vairākas ģimenes no Somālijas dienvidiem. Bērni tiek mērīti un svērti. Apkārt valda haoss. Sievietes stāsta, ka vairāki mazuli neizturēja tālo ceļu un nomira. Viņi tika apglabāti

turpat ceļa malā. Liela daļa no bērniem dzīvojuši pusbadā, tādēļ pēc maltītes viņiem uzreiz piemetas caureja. Tepat tiek slietas teltis. Šī būs bēgļu mājvieta nākamajiem gadiem.

Šajos divdesmit gados sagrauta ir arī valsts ekonomika. Somālija ir viena no visnabadzīgākajām valstīm pasaulē. Vidēji trīs ceturtdaļas iedzīvotāju iztiek ar mazāk nekā vienu ASV dolāru dienā. Tas, ka šeit nav neviena bankomāta vai bankas, neizbrīna.

Te nav arī lielāku veikalu vai mums ierasto reklāmu. Lelu malās ir mazas bodītes. Uz katras uzzīmēts, kas tiek pārdots. Ja aptieka, tad zāles, ja uzzīmēti DVD diski, tad pārdod filmas. Tas tādēļ, ka lielākā daļa sabiedrības ir analfabēti un uzrakstus izlasīt neprot.

PUSAUDŽU SAPNIS – PIRĀTA KARJERA

Divdesmit gadu laikā Somālijā ar ieročiem rokās izaugusi vesela paaudze. Jau 12 gadu vecumā puikām tiek uzticēts ierocis. Kad pusaudžiem tikusi rīkota veiklības stafete, otrās vietas ieguvējs saņēmis desmit granātas, bet visātrākais dabūjis kalašņikovu.

Šodienas somāļu pusaudžu sapnis ir kļūt par pirātu. Viņi zina, ka pirāti labi nopelna. Ja nebūsi pirāts, bet ierindas pilsonis, tad tevi sagaida bads.

Jāteic, ka pirātu bizness pēdējo gadu laikā ievērojami mazinājies, vēsta „Nekā personīga”. Šī laikam ir viena no tām retajām problēmām, kur sakrīt visu lielvalstu intereses. Cīņā pret pirātiem sūtīti gan ASV, gan Krievijas, gan Ķīnas karakuģi. Tomēr vēl aizvien desmitiem kuģu apkalpju ir pirātu gūstā. Piemēram, pirms gada tika nolaupīta Dienvidkorejas kuģa apkalpe. Jūrnieki joprojām gaida, kad par viņiem samaksās izpirkumu – divus miljonus ASV dolāru.■

TIKSIMIES RĪGĀ 2013. GADA JŪLIJĀ!

Tie ir vārdi, kurus 2012. gadā gan no saviem draugiem burātājiem, ilggadējiem starptautiskās burāšanas mācību regates „The Tall Ships Races” dalībniekiem, gan burinieku un jahtu kapteiņiem, gan jūras akadēmiju kadetiem, gan burāšanas amatieriem esmu dzirdējis visvairāk. Kad šī „Latvijas jūrniecības gadagrāmata” nonāks lasītāju rokās, līdz „The Tall Ships Races 2013” regates flotes vizītei Rīgā būs atlikuši nepilni četri mēneši. Būs pagājuši desmit gadu, kopš regate pirmoreiz viesojās Rīgā. Kas piedzīvots 2012. gadā un ko plānojam paveikt šogad?

TĀLAIS CEĻŠ UZ KĀRTĒJO REGATI

No 2012. gada 5. jūlija līdz 26. augustam jahta „Spaniel” piedalījās starptautiskās burāšanas mācību asociācijas „Sail Training International” (STI) rīkotajā regatē „The Tall Ships Races 2012” pa maršrutu Senmalo (Francija) – Lisabona (Portugāle) – Kadisa (Spānija) – Lakorunja (Spānija) – Dublina (Īrija).

Kā parasti, „Spaniel” kapteiņi vienojas, kurš uzņemsies kura posma vadību, un tad no pieteikušos kandidātu skaita komplektē savu komandu. Ceļu no Rīgas līdz regates starta ostai un atpakaļ uz Rīgu mēs dēvējam par pārdzišanas posmiem.

Daudzu gadu pieredze liecina, ka šie pārdzišanas posmi mēdz būt pat smagāki par regates sacensību posmiem, jo laika apstākļus neizvēlamies un daudziem „Spaniel” komandas dalībniekiem tas ir pirmais tāljūras pārgājiens.



„Spaniel” no Rīgas ostas dodas regatē.



Jau 15 gadus BTA apdrošina jahtu un tās komandu.



G. Šteinerts.

To apliecina šo posmu kapteiņu stāsti.

Kapteinis Juris Radus: „Izejot no Ķīles uz Duvru, pa rāciju dzirdējām paziņojumu, ka ir pabeigti ugunsgrēka dzēšanas darbi 15 metrus garā jahtā turpat Ķīles ostas akvatorijā. Šis fakts iezīmēja visu ceļojuma gaitu, jo turpmāk likās, ka mums apkārt nepārtraukti notiek negadījumi. Tā ceļā uz Helgolandes salu uznāca vairāki spēcīgi negaisi ar vēja ātrumu 15–55 mezglī. „Spaniel” godam turējās pretī. Pa rāciju dzirdējām, ka Elbas grīvā kāda holandiešu jahta nolauzusi stūres lāpstu. Pirms neilga laika tā pati jahta bija mums pagājusi garām pretējā virzienā.

Apsvērām iespēju doties kolēģiem palīgā, taču palīdzību sniedza kāds ātrāks garāmejošs kuģis. Trešā radiosakaru ziņa bija, ka Lamanšā notikusi no jahtas klāja noskalota cilvēka glābšanas operācija. Arī paši izbaudījām visai saspringtus brīžus, kad Ziemeļjūrā trīsmetrīgos viļņos ierobežotas burāšanas akvatorijā starp divām gāzes ieguves platformām ieklīdējās jahtas stūre. Mums izdevās atjaunot vadību, taču līdz pat Zēbriges ostai Beļģijā situācija bija saspringta, jo stūres darbības traucējumu iemesls pilnībā nebija atklāts. Zēbriges jahtu ostā nācās nirt zem jahtas un apsekot stūres lāpstu. Reisa laikā mēs pārliecinājāmies – burāšana Ziemeļjūrā nav tikai izklaides brauciens, tā ir nepārtraukta cīņa ar stihiju un tehnisku ķibeļu risināšana. Šķiet, tas arī ir iemesls, kāpēc mēs gadu no gada atgriežamies šajās regatēs: lai pierādītu sev – tas ir iespējams!”

NORMANDIJAS UN BRETAŅAS PĒRLES

„Spaniel” vadību uzņēmos Duvrā. Iespējams, šī bija neparastākā komanda, ko man nācies vadīt. Mans pirmais palīgs Andris Grāviņš (tāds latviešu *cietais*

rieksts) un viņa dēls Gvido, vairāku kopīgu ceļojumu biedri Katrīna, Mihails, Uldis un tie, kam tas bija pirmais tālburājums – kolēģis Andris, arhitekts Armands, Jānis, Edgars no Tenerīfes un Māris no Lielbritānijas. Dažādas profesijas un ceļi līdz „Spaniel”, viena kopēja vēlēšanās – piedalīties.

Izstaigājām Duvru, veicot garus pārgājienus gar Albionas klinšainajiem krastiem, nobaudītājām angļu krodziņa viesmīlību un vakarā devāmies ceļā. Mūsu komandas mērķis bija līdz regates pirmajai dienai nokļūt Senmalo, pa ceļam pietājot vairākās Normandijas salās. Normandijas salas (ko angļi sauc par *Channel Islands*) ir Lielbritānijas pārraudzībā esošs arhipelāgs Lamanša šaurumā. Cerējām apmeklēt trīs lielākās salas – Olderniju, Gērnsiju un Džērsiju.

Burājums no Duvras uz Senmalo ir jāplāno ļoti rūpīgi, jo jārēķinās gan ar straumēm, gan paisuma un bēguma ūdens līmeņa starpību, kas ļauj katrā marīnā ieiet un no tās iziet tikai stingri noteiktos laikos, gan ar milzīgo kuģu satiksmi Lamanšā. Lamanša straumes un vēji ieviesa korekcijas. Olderniju apskatījām tikai binokļos. Pēc divu diennakšu burājuma vēlā vakarā pietājām pie noenkurota pontona pirms ieejas Gērnsijas lielākās pilsētas Sentpīterportas marīnā. No rīta, kad paisuma laikā marīnas slūžas tika atvērtas, varējām pietāt pie normāla pontona.



U. Kalmanis kopā ar „Spaniel” komandu Rīgas ostā.

Ekskursijā par Gērnsijas salu mūsu gida lomu uzņēmās tur strādājošais latvietis Edgars. Ar autobusu izbraukājām visapkārt salai. Neraugoties uz to, ka lija kā Latvijā pa Jāņiem, pa ceļam apstaigājām gan salas interesantākos arhitektūras pieminekļus, gan akmeņainās pludmales. Edgars uzstāja, ka mums pa ceļam noteikti jāapmeklē viens no slaveno Gērnsijas pērļu saloniem. Lai gan neviens no mums uz pērļu pirkšanu nebija noskaņots, cienot gidu, piekritām. Salonā izstādītās un nopērkamās pērles visdažādākajos ietvaros tiešām bija iespaidīgas. Kad mūsu komandas vīri sāka apspriest, ka vajadzētu savām mīļotajām sievietēm aizvest kaut ko no šīm lieliskajām rotām, notika lielākais pārsteigums. Aiz salona letes saimniekoja divas skaistas pārdevējas, kuras vienā brīdī skaidrā latviešu valodā pajautāja: „Puiši, varbūt varam palīdzēt ar padomu?” Bijām dzirdējuši, ka Gērnsijas salā strādā daudz latviešu, bet satikt divas no latviešu meitenēm vienā no slavenākajām tūristu apmeklējumu vietām patiešām bija pārsteigums. Ieteikums

burātājiem un ceļotājiem: ja gadīsies nokļūt Gērnsijas salā, nepalaidiet garām iespēju apskatīt pērļu salonu! Kad vakarā marīnai tuvākajā veikaliņā pirkām pārtiku nākamajam ceļa posmam, tas, ka pienāca pārdevējs latvietis Andris un palīdzēja izvēlēties mums nepieciešamo, jau likās kā pats par sevi saprotams.

Nākamajā salā Džērsijā uzturējāmies tikai vienu vakaru, jo bija jāpaspēj uz Senmalo. Arī ieiešana Senmalo ostā regates buriniekiem un jahtām notika, noteiktos laikos atverot slūžas.

Ši bija jahtas „Spaniel” trešā viesošānās Senmalo kopš 1999. gada. Senmalo ir viena no Bretaņas pērlēm. Sena pirātu pilsēta – cietoksnis ar iespaidīgiem nocietinājumu vaļņiem. Pastaiga pa vaļņiem gan rīta, gan vakara stundās,



Regates posms Ķīle – Duvra.

vērojot paisuma viļņu triekšanos pret krastmalas ielām, un iespēja bēguma laikā kājām aiziet līdz fortiem ir ļoti iecienīta tūristu izklaide, ko nepalaida garām arī „Spaniel” komanda.

Viena no Normandijas pērlēm ir Senmišela klosteris ap 100 km attālumā no Senmalo. Pēc vairākkārtīgiem Senmišela klostera ap-

meklējumiem biju pārliecināts, ka tā ir vieta, kas jāredz katram, kurš nokļūvis tai tik tuvu. Senmišela klosteris ir īpaša vieta uz klinšainas salas, kur var nokļūt vai nu kājām bēguma laikā, vai ar laivu paisuma laikā. Skats no klostera mūriem uz paisuma – bēguma radīto vienmēr mainīgo apkārtējo ainavu, klostera kā izcilas inženiertehniskas būves un tā rožu dārza apmeklējums izraisa cieņu pret šīs vietas radītājiem arī tad, ja esi vai neesi citas reliģiskās konfesijas piederīgs. Tāpēc arī tūristu straumes no visas pasaules uz Senmišelu neapsikst. Priecājos, ka man bija iespēja parādīt šo vietu vēl vienai „Spaniel” komandai.

„THE TALL SHIPS RACES 2012”

Regatē piedalījās 55 burinieki un jahtas no 19 valstīm. Visos trijos sacensību posmos „Spaniel” piedalījās un uzrādīja teicamus rezultātus.

Pirmo sacensību posmu no Senmalo uz Lisabonu „Spaniel” komandu vadīja kapteinis Silards Kamergrauzis. Rezultātā komanda saņēma īpašu balvu kā ātrākais regates dalībnieks, kas pēc absolūtā laika šo vairāk nekā 600 jūras jūdžu reisu veica visātrāk – 3 dienās 12 stundās 30 minūtēs un 4 sekundēs. Šāda

balva tika piešķirta pirmo reizi regates vēsturē. Pēc pārrēķina ar handikapa koeficientu jahta „Spaniel” izcīnīja augsto 4. vietu savā C klasē.

Lisabonā ieradās Rīgas domes izpilddirektora Jura Radzeviča vadītā regates „The Tall Ships Races 2013” Rīgas rīcības komitejas delegācija. Daļai no rīcības komitejas tā bija pirmā reize, kad viņi redzēja, kas ir šī regate un kā tā tiek organizēta. Iepazīstināju Rīgas delegāciju ar regates organizatoriem un kuģu kapteiņiem. Apmeklējām daudzus buriniekus, pārrunājām iespējamās sadarbības plānus, kas jau pēc pāris mēnešiem deva konkrētus rezultātus. Apmeklējām fado mūzikas vakaru kādā slavenā Lisabonas restorānā. Nākamajā dienā redzējām, kā „Spaniel” kopā ar citiem regates kuģiem skaistā Buru parādē pa Težū upi dodas uz Atlantijas okeānu, lai uzsāktu regates otru sacensību posmu.

Otrajā sacensību posmā no Lisabonas uz Kadisu „Spaniel” komanda kapteines Signes Andersones vadībā arī izcīnīja 4. vietu savā klasē, veicot reisu sīvā sacensībā ar savu ilggadējo konkurentu – Vācijas jahtu „Esprit”.

ATPŪTA PIRMS VĒTRAS

Regates kruīza posms notika no Kadisas uz La-korunju Spānijā. Stāsta posma kapteinis Gunārs Šteinerts: „Kruīza reisa komandas komplektācija gāja kā pa celmiem, no 20 kandidātiem palikām tikai deviņi. Jau Kadisā uzzinājām, ka mūsu komandas biedru Jāni slimības dēļ no vilciena izsēdinājusi policija. Jānis tomēr ieradās, nākošajā dienā dabūjām vēl divus kadetus no burinieka „Mir”, ar kura kapteiņiem jau daudzus gadus esam sekmīgi īstenojuši daļēju komandu maiņu kruīza posmu laikā. Un tā kopā mēs jau bijām 11, kas 26. jūlijā izgāja uz skaisto Buru parādi spīrgtā vējā.





Regate Lisabonā.

Turpmākā burāšana bija vai nu pret vēju, vai arī „dīzeļburāšana”, kad bija vājš vējš. Pirmo ostu pēc Kadisas plānojām Portimao, bet vispirms iegājām skaistajā jahtu ostā Vilamoura, lai sniegtu medicīnisko palīdzību Jānim, kura roka uzpampa no *spider fish* dzēliena. Man nekas cits neatlika, kā pārtraukt makreļu zveju un doties uz tuvāko ostu.

Pēc Portimao bija Siniša, tad Sesimbra, Figueira un, protams, arī Portu ar makreļu zveju pie ieejas. Portu mēs ienācām ar saules rietu, izbaudot skaistos tiltu un krastu skatus. Pietauvojāmies pie pilsētas sienas, klausoties orķestri, kas turpat piestātnē muzicēja mums par godu. Izbaudījām visus Portu nakts jaukumus, nākamajā dienā devāmies pastaigā pa vecpilsētu, nepalaidām garām braucienu ar gaisa tramvaju, portvīna degustāciju un prom devāmies tikai vakarā.

Nākamā osta, kurā piestājām, bija Ribeira. Šī osta palikusi atmiņā viena notikumu dēļ. Bijām norunājuši, ka iesim laukā plkst. 8.00. Runāts – darīts. Es, laicīgi pamodies un nevēlēdamies traucēt pēc nakts ballītes saldi gulošo komandu, nolēmu realizēt savu veco niķi – iziet no ostas, nevienu nemodinot. Kad pielaidu motoru, neviens neparādījās. Tad ieslēdzu navigāciju, savācu fenderus, visus galus, 8.03 atstūmos no pontona ar štoku un idilliskos apstākļos izgāju no ostas. Drīz parādījās manas maiņas „Mir” kadets Mihails, un mēs divatā motorējām tālāk. Kad mazliet iepūta rīta vējš, jau domājām, kādu buru vilkt. Tad parādījās izbijusies Elza, kura paziņoja, ka zvanījis mūsu komandas veterāns Jānis (komandas vidū saukts Beiča) un lūdzis, lai viņu neatstājot vienu Spānijā, jo viņam esot jāuztur ģimene. Saprotot situāciju, mums nekas

cits neatlika, kā braukt piecas jūdzes atpakaļ un uzņemt Beiču uz klāja ceļā līdz Lakorunjai.

A *Coruna*, kā pilsētu dēvē Galīcijas provincē (Spānijai tā ir *La Coruna*), mūs sagaidīja ļoti viesmīlīgi. Vispirms papildinājām degvielas krājumus, tad izpeldējāmies līcī un iegājām jahtu ostā. Pietauvojoties mūsu meitenes savos bikini tērpos atstāja spilgtu iespaidu uz publiku un arī presi, kas nākamajā dienā viņas intervēja, fotografēja un to visu publicēja vietējā avīzē.

TRIECIENS BISKAJAS LĪCĪ

Trešais 520 jūras jūdžu garais sacensību posms no Lakorunjas uz Dublinu notika, šķērsojot Biskajas līci smagas vētras apstākļos. Šis reiss izvērtās par dramatisku piedzīvojumu vairumam regates dalībnieku, arī „Spaniel” komandai, kurā bija divi piecpadsmitgadīgi jaunieši.

Stāsta posma kapteinis Normunds Strods: „Jau pirmajā naktī pēc starta no Lakorunjas jahta „Spaniel” ar rēvētu grotu uz astoņmetrīga viļņa tika sagāzta uz labo bortu ar mastu līdz ūdenim. Divus no komandas vilnis – slepkava izmeta aiz borta. Ievērojot visus iespējamās drošības noteikumus un pateicoties komandas efektīvai un saskaņotai rīcībai, mēs atgriezām savus komandas biedrus uz borta ātri un bez nopietnām traumām. Gāziena rezultātā bija bojāta vidējo viļņu rācija, satelīttelēfons, navigācijas aparātūra, izsists virsbūves logs, izgāja no ierindas vēja instrumenti, apgāzās akumulatori, samirka reisa navigācijas kartes un tika pazaudēti vinču rokturi. Tas viss ļoti apgrūtināja buru nomaiņu un saziņu ar reisa vadības kuģi. Kad komanda atguvās no šoka, reisu turpinājām ar vienu vētras foku, kas deva ātrumu virs 10 mezgliem. Pēc tam uzvilkām lielāku foku, attīstot jahtas ātrumu līdz 18 mezgliem. Reisu turpinājām, sakarus uzturot pa ultraīsviļņu radio ar blakus esošo poļu burinieku „Pogorija”, kas tālāk ziņoja mūsu koordinātes reisa vadības kuģim.”



Regate Lisabonā.

Neskatoties uz bojājumiem, grūtībām un smagajiem apstākļiem, jahta „Spaniel” turpināja sacensības, un komanda šajā posmā izcīnīja 3. vietu savā klasē. „Spaniel” piedalās regatēs „The Tall Ships Races” jau 15 gadus, kopš 1998. gada, un šajā laikā ir izcīnījusi visvairāk godalgoto vietu savā C klasē –



Pirmo reizi regates ietvaros tika piešķirts apbalvojums „Ātrākais regates dalībnieks”. Šo balvu sacensību pirmajā posmā no Senmalo līdz Lisabonai ieguva Latvijas komanda, pēc absolūtā laika visātrāk veicot vairāk nekā 600 jūras jūdžu garo pārgājienu.

pavisam 17, tajā skaitā septiņas pirmās vietas. Sava daļa atzinības par to pienākas arī regates atbalstītājiem. Burinieku, jahtu un to komandu sagatavotību ārkārtas situācijām regates organizatori pārbauda pirms katra reisa. Katram kuģim – regates dalībniekam un tā komandai ir jābūt apdrošinātiem. Jahtas „Spaniel” sponsors ir bijusi un ir „BTA Insurance Company” SE, par ko visas komandas vārdā – liels paldies!

Gandrīz visi regates pasākumi Dublinā notika, laika apstākļiem mainoties vairākas reizes dienā. Pat regates uzvarētāju apbalvošanas ceremonijā tās dalībnieki periodiski gan atvēra, gan aizvēra lietussargus. Mums, Rīgas rīcības komitejas pārstāvjiem, tā bija laba pieredze. Kas teicis, ka 2013. gada 25. – 27. jūlijā Rīgā nebūs tādi paši laika apstākļi? Secinājums – sagatavoties iespējami mainīgiem laika apstākļiem un attiecīgi plānot visus regates Rīgas posma krasta pasākumus. Dublinā „Spaniel” apmeklēja gan Latvijas pilnvarotais vēstnieks Īrijas Republikā Pēteris Kārlis Elferts ar lielu vietējo latviešu delegāciju, gan daudzi citi latvieši, kas bija dzirdējuši, ka „Spaniel” būs Dublinā.

Liels paldies Dublinā dzīvojošajam Imantam Miežim (viens no balvas „Latvijas Iepnums 2011” ieguvējiem), kurš piedalījās sacensību posmā uz Dublinu un kura atbalsts lieti noderēja „Spaniel” komandai, lai atgūtos pēc Biskajas trieciena!

KREISERJAHTU ASOCIĀCIJAS BALTIJAS SEKCIJAS 7. KONFERENCE LATVIJĀ

Kreiserjahtu asociācija (*Cruising Association* – CA) ir starptautiska organizācija, kuras mērķis ir atbalstīt kreiserjahtu aktivitātes visā pasaulē. Asociācija ir izveidojusi Baltijas sekciju, kuras ietvaros notiek ikgadējas konferences, lai dalītos ar informāciju par situāciju kreiserjahtu burāšanā Baltijas jūras valstīs, kā arī Norvēģijā un Lielbritānijā.

2008. gadā, kad konference notika Hamburgā, Latvija tajā piedalījās pirmo reizi, un tad ar Latvijas Zēģelētāju savienības pilnvarojumu mūsu kreiserburātājus pārstāvēja Latvijas Burāšanas mācību asociācija.

Latvijas Burāšanas mācību asociācijas valdes loceklis kapteinis Gunārs Šteinerts ir galvenais informācijas apkopotājs par situāciju Latvijā un tās izplatītājs. Stāsta Gunārs Šteinerts: „Nākamās CA Baltijas sekcijas ikgadējās konferences notika Helsinkos, Stokholmā un Hījumā salā Igaunijā. Šajās konferencēs tika sākti datu bāzes „Baltic Sea Cruising Network” (BSCN) veidošana par galvenajiem kreiserjahtu burātājus interesējošiem jautājumiem, tādiem kā kārtība jahtu ostās, noteikumi par neapaugošo krāsu lietošanu, noteikumi par notekūdeņiem, jahtu vadītāju apliecību izdošanas kārtība, noteikumi par alkohola limitiem, degvielas un gāzes balonu tipi un pieejamība, enkurbojas, vēja un viļņu ģeneratori, demogrāfiskie dati, iedzīvotāji, jahtklubi, to biedri, jahtu ostas un jahtu skaits.

2012. gadā pienāca Latvijas kārta uzņemt CA Baltijas sekcijas delegācijas – organizēt BSCN 7. konferenci, kas notika no 2012. gada 7. līdz 9. septembrim. Galvenais rīkotājs un finansētājs bija Latvijas Burāšanas mācību asociācija. Konferencē piedalījās delegācijas no Anglijas, Dānijas, Igaunijas, Norvēģijas, Somijas, Vācijas un Zviedrijas, protams, arī no Latvijas.

2012. gada konferences programmā bija paredzēti gan jahtu ostu apmeklējumi, gan apspriedes. Vispirms delegāti apskatīja Andrejostas jahtu ostu un Pilsētas jahtkluba ostu Rīgā. Pēc tam delegācijas devās uz Usmu, kur notika konferences galvenās apspriedes viesmīlīgajā Usmas jahtklubā. Pirmajā konferences dienā apmeklējām arī Ventspils jahtu ostu un Ventspils ostas termināļus. Konferences pēdējā dienā, jau atpakaļceļā uz Rīgu, pabijām Rojā, kur konferences priekšsēdētājs no Dānijas delegācijas Karls Gerstroms (*Carl Gerström*) parakstījās piemiņas kapsulā, ko iemūrēja jahtkluba jaunbūves pamatos. Pēc Rojas konferences dalībnieki apmeklēja Mērsraga un Engures jahtu ostas. Visās šajās jahtu ostās delegāti varēja iepazīt situāciju un baudīja vietējo klubu viesmīlību.

Darbs „Baltic Sea Cruising Network” ietvaros turpinās. Kreiserjahtām nodērīgā datu bāze tiek papildināta un sakārtota. Nākamā, astotā BSCN konference notiks Kopenhāgenā 2013. gada septembrī.”

BURINIEKA „MIR” VIZĪTE LATVIJĀ

Jau no 2011. gada rudens notika aktīva sarakste starp Latvijas Burāšanas mācību asociāciju un Sanktpēterburgas admirāļa S. Makarova Jūras akadēmiju, aicinot akadēmijas mācību burinieku „Mir” pēc regates „The Tall Ships Races 2012” mājupceļā uz Sanktpēterburgu apmeklēt Ventspili un Rīgu. Vēlējāmie izmantot „Mir” vizīti, lai pateiktos saviem draugiem par daudzkārtēju atbalstu iepriekšējo gadu laikā. Vēlējāmie arī atgādināt Latvijas iedzīvotājiem, ka 2013. gada jūlijā Ventspili un Rīgā viesosies vesela regates flote. Vienlaicīgi regates Rīgas rīcības komitejai tas bija labs treniņš, gan organizējot burinieka uzņemšanu, gan piesaistot šai vizītei mēdiju uzmanību.

Mūsu asociācija noslēdza līgumu ar Sanktpēterburgas Jūras akadēmiju par 40 cilvēku grupas braucienu ar „Mir” no Ventspils uz Rīgu. Interese bija liela. Neskatoties uz to, ka brauciens notika septembra beigās, grupu izdevās nokomplektēt dažu nedēļu laikā. Pēc brauciena katrs Latvijas grupas dalībnieks no „Mir” kapteiņa Andreja Orlova rokām saņēma sertifikātu, kas apliecināja dalību šajā pasākumā.

Latvijas Burāšanas mācību asociācija izteica burinieka „Mir” kapteinim A. Orlovam un kuģa vecākajiem virsniekiem pateicību par ilgstošo sadarbību, aizvedot viņus ekskursijā uz Rīgas Motormuzeju, Siguldu un Turaidu. To, ka „Mir” vizīte bija tā vērtā, apliecināja gan milzīgās cilvēku rindas, kuri vēlējās uzkāpt uz „Mir” klāja, gan daudzie raksti presē.

“SAIL TRAINING INTERNATIONAL” KONFERENCE RĪGĀ

Regates „The Tall Ships Races” organizatore starptautiskā burāšanas mācību organizācija „Sail Training International” (STI) tradicionāli katru gadu novembra vidū rīko konferenci kādā no nākamā gada regates ostām. Konferences laikā notiek semināri, kurus apmeklē gan ostu pilsētu delegācijas, gan burāšanas mācību organizāciju pārstāvji, gan burinieku un jahtu operatori un kapteiņi. Semināri tradicionāli iedalās divās grupās. Pilsētu delegācijas dalās pieredzē, kā labāk sarīkot gan šīs regates, gan citus liela mēroga burāšanas svētkus, savukārt burinieku un jahtu operatori un kapteiņi stāsta, kā komerciāli veiksmīgāk uzturēt kuģus, kā komplementēt komandas un veikt to apmācību. Tiek analizēti arī negadījumi uz jūras.

Rīgas dome atbalstīja Latvijas Burāšanas mācību asociācijas ierosinājumu uzaicināt STI 2012. gada konferenci sarīkot Rīgā. STI konference notika viesnīcas „Radisson Blu Hotel Latvija” telpās 2012. gada 16.–17. novembrī, un tajā piedalījās aptuveni 350 delegātu no 30 valstīm. Konferences runas, prezentācijas u.c. nepārstāstīšu, šie materiāli atrodami STI lapā www.sailtraininginternational.org.

Manuprāt, konferences laikā bija divi skaisti pasākumi, kas parādīja, ka Rīga prot organizēt svētkus. Pirmais – 2013. gada regates pilsētu kopīgi rīkotā pieņemšana Mazajā ģildē ar lielisku atmosfēru un emocionālu regates Rīgas posma direktores Sarmītes Pikas uzrunu konferences delegātiem.



„Kruzenšterns”.

Otrs notikums – noslēguma vakariņas, kurās STI priekšsēdētājs kopš 2002. gada Naidžels Rovs (*Nigel Rowe*) paziņoja, ka atstāj šo amatu. Viņa vadībā STI pa šiem gadiem ir paplašinājusi savas rindas. Kopš 2002. gada STI piecpadsmit dibinātājvalstīm ir pievienojušās Dienvidāfrikas Republika, Grieķija, Horvātija, Igaunija, Indija, Lietuva u.c. valstis.

STI ir paplašinājusi ģeogrāfiskos areālus, kādos notiek „Tall Ships” regates. 2013. gadā STI „Tall Ships” regates notiks gan Baltijas jūrā un Vidusjūrā, gan starp Austrāliju un Jaunzēlandi. STI ilggadējā vadītāja nopelnus novērtējusi arī viņa dzimtene Lielbritānija. 1890. gadā karaliene Viktorija ieviesa tradīciju – Lielbritānijas „Jaunā gada apbalvojumu sarakstu”. 2013. gada 1. janvārī karaliene Elizabete II iecēla Naidželu Rovu par Britu impērijas ordeņa virsnieku (*Officer of the Order of the British Empire*). Tas būtu pielīdzināms Latvijas Republikas tradīcijai valsts svētkos 18. novembrī apbalvot ar Triju Zvaigžņu ordeni mūsu valsts izcilākos cilvēkus. Latvijas Burāšanas mācību asociācijas vārdā apsveicam OBE virsnieku Naidželu Rovu un sakām viņam paldies par ieguldījumu STI izveidošanā un vadīšanā!

Tā kā novembrī notiek festivāls „Staro Rīga”, tā bija iespēja konferences delegātiem redzēt Rīgu tādu, kāda tā nav citā laikā. Gandrīz 90% delegātu, pēc konferences aizpildot aptaujas anketas, atzina, ka konference ir lieliski vai ļoti labi organizēta.

RĪGĀ 2013. GADA JŪLIJĀ

Regates „The Tall Ships Races 2013” Rīgas rīcības komiteja turpina darbu. Katru nedēļu notiek komitejas sapulces, kurās soli pa solim analizējam



Regate Lisabonā.

gatavošanos vienam no lielākajiem starptautiskajiem publiskajiem bezmaksas pasākumiem Rīgā.

Šobrīd, kad gatavoju šo rakstu, dalību regates Rīgas posmā ir apstiprinājuši 87 burinieki un jahtas, tajā skaitā 19 A klases un 28 B klases burinieki. 2003. gadā A un B klases burinieku Rīgā bija 40. No 87 buriniekiem, kuri būs Rīgā 2013. gada jūlijā, tikai 17 te bija 2003. gadā. Pēc vairāk nekā 20 gadiem rīdziniekiem būs iespēja redzēt vienu no lielākajiem pasaules buriniekiem – Baltijas Zivsaimniecības flotes akadēmijas mācību burinieku „Kruzenshtern” no Kaļiņingradas.

2013. gada jūlijā Rīgā būs gan vairāk nekā 100 gadu vecie Norvēģijas šoneri „Caroline of Sandnes”, „Liv” un „Wyvern”, gan mūsu senais draugs, 1889. gadā būvētais „Jens Krogh” no Olborgas Dānijā. Ieradīsies Omānas Sultanāta kara flotes mācību burinieks „Shabab Oman” – vienīgais regates „The Tall Ships Races” četrkārtējs galvenās balvas „International Friendship Trophy” ieguvējs. Ieradīsies Brazīlijas Republikas kara flotes mācību burinieks „Cisne Branco”, kuram tā būs pirmā regate Baltijas jūrā. Pieļauju, ka šai vizītei nav nejauša sakritība ar 2014. gada pasaules čempionātu futbolā Brazīlijā un 2016. gada Olimpiskajām spēlēm Riodežaneiro.

Priecāsimies par iespēju uzņemt regāti Rīgā un darīsim visu, kas mūsu spēkos, lai šie svētki ilgi paliktu mūsu, mūsu bērnu un Rīgas viesu atmiņā!■

Uģis Kalmanis,

Latvijas Burāšanas mācību asociācijas valdes priekšsēdētājs,
jahtas „Spaniel” kapteinis

Izglītība

IZAICINĀJUMI JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAI

Jūrniecības problēma ir pieprasījuma kritums pēc ierindas jūrniekiem, uz ko norādīts arī Eiropas Komisijas stratēģiskajā dokumentā „Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā”. Latvijā ierindas jūrnieku skaits pārsniedz jūras virsnieku skaitu, sasniedzot 54% no Latvijā sertificēto jūrnieku kopējā skaita, tāpēc Latvijas Transporta attīstības pamatnostādņēs 2013. – 2020. gadam ir akcentēta nepieciešamība pārstrukturēt jūrniecības izglītību atbilstoši darba tirgus vajadzībām, palielinot sagatavoto jūras virsnieku līdzenumu un ceļot izglītības kvalitāti, tajā skaitā uzlabojot apmācības tehnisko nodrošinājumu. Pamatnostādņu projektā ir izvirzīts uzdevums pilnveidot Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmu, paaugstinot tās pievienoto vērtību. Tomēr izglītības kvalitāte ir tas atslēgas vārds, ko nedrīkst piemirst visdažādāko faktoru un argumentu burzmā. Reformas izglītībā, jūras prakses, moderns tehniskais aprīkojums, pasniedzēji, ilgtspējīga jūrniecības izglītības politika – lūk, izaicinājumi, ar kuriem jāsastopas Latvijas jūrniecības mācību iestādēm.

KAD UPE SATIKSIES AR JŪRU?

Esam iebrīduši izglītības upē. Ja tā būtu izglītības jūra, tad priekšā būtu plašums un domas tiektos tālumā. Mēs vēlētos uzzināt, kas ir tur – aiz tās tālās jūras svītras, aiz horizonta. Ja tā būtu zinību jūra, tad, protams, būtu plašums. Bet mēs stāvam lēni plūstošā un diezgan duļķainā upē. Un kā jau upei, tai ir divi krasti. Labais un kreisais. Tie stāv viens otram pretī un nesatiekas. Tieši tāpat kā nesatiekas krasti, nesatiekas arī ļaudis, kuri stāv pretējos krastos.

Tās, protams, ir līdzības un asociācijas, kas rodas, kad domāju par notikumiem jūrniecības izglītībā un jūrniecības izglītību vispār. Aizvadītajā gadā bija vairāki notikumi, kas parādīja jūrniecības izglītības plusus un minusus, glīto un ne tik pievilcīgo vaigu.

TRAUKSME NR.1

Tā varētu nosaukt izglītības ministra Roberta Ķīļa paziņojumu par augstākās izglītības reformu. Pats par sevi šis paziņojums vērtējams pozitīvi vispirms jau tāpēc, ka Izglītības ministrija ir tas centrs, ap kuru rotē visi ar izglītību saistītie jautājumi. Reformas varētu salīdzināt ar pavasara vai rudens vētru, kas izmet krastā mēslus un apmaisa ūdeni, un tas nav nekas slikts. Bet, ja uz reformu paskatās no politiskā viedokļa, tad rodas bažas, ka mūsu valstī viss, kas saistīts ar jūrniecību, un šajā gadījumā valsts līmenī dzīva vēl palikusi jūrniecības izglītība, jāaizslauka no zemes virsas. Runājot ar daudziem kapteiņiem un jūrniecības darbiniekiem, guvu apstiprinājumu savām bažām – ja valsts institūcijas ir kam pieķērušās klāt, tad agrāk vai vēlāk tās savu nodomu īsteno. Ja ir viedoklis *no augšas*, ka šajā valstī viss cits ir svarīgs, tikai ne valsts politika un atbalsts jūrlietām, tad nekāda attīstība šajā nozarē labākus laikus arī nepiedzīvos. Tā notika ar „Latvijas kuģniecības” privatizāciju, un tā var notikt ar Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanu Tehniskajai universitātei. Ja pirmās reformas vilnim Latvijas Jūras akadēmija, iespējams, noturēsies pretī, tad kas var paredzēt, kā būs ar nākamo? Arguments varētu būt gaužām vienkāršs – Latvijai taču nav savas flotes, tad kāpēc mums vajadzīga jūras augstskola, kas sagatavo jūrniekus? Un neviens pat neieklāstīsies faktos par Latvijas jūrnieku pienesumu tautsaimniecībai, par Latvijas jūrnieku prestižu pasaules flotē, kā arī jūras virsnieku akūto deficītu. Lai arī var runāt par strādājošo jūrnieku ekonomisko nozīmi, tomēr tas pilnībā neatspoguļo jūrnieku un viņu zināšanu nozīmi Latvijas tautsaimniecības attīstībā, jo informācija par cilvēkiem, kuri ieguvuši jūrniecības izglītību, beiguši darba gaitas jūrā un strādā krasta sektorā, nav apkopota un pētīta. Nav apzināta jūrniecības izglītības pievienotā vērtība, strādājot jūrā un krastā. Tas tā pa īstam nevienu nav interesējis, vienīgi

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieru reģistrs 2010. gadā veica pētījumu un pierādīja, ka jūrnieri ir svarīga Latvijas ekonomikas sastāvdaļa.

Lai varas gaitenā kļūdētu neziņas miglu, Latvijas Jūrnierības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters nosūtīja vēstuli Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisijai.

„Senais Krišjāņa Valdemāra aicinājums „Latvji, brauciet jūrā!” cauri gadsimtiem ir uzrunājis latviešu jauniešus un rosinājis tos izvēlēties jūrniera profesiju. Jūrnierība Latvijā vienmēr bijusi un joprojām ir nozīmīga nacionālās tautsaimniecības nozare. Tā ir nozare, kas arī ekonomiskās krīzes apstākļos nepazīst bezdarbu un daudziem jūrnierībā nodarbinātajiem ir nodrošinājusi pieklājīgu atalgojumu, palīdzot uzturēt ģimenes.

Mūsu nozares galvenā kadru kalve ir Latvijas Jūras akadēmija, ar kuru sadarbojamies kopš tās izveidošanas. Laikā, kad daudzi meklē izglītības iespējas ārvalstīs, akadēmija nodrošina kvalitatīvu, konkurētspējīgu, darba tirgum atbilstošu un jauniešiem pieejamu izglītību tepat Latvijā.

Ar bažām sekojam aktuālajiem notikumiem izglītības nozarē, kurā pieteiktas plašas reformas, par kurām diemžēl pietrūkst informācijas. Augstas amatpersonas izsaka viedokļus un idejas, kas nav apspriestas ar citu nozaru pārstāvjiem. Izglītības un zinātnes ministrs Roberts Ķīlis ir paudis uzskatu, ka divas trešdaļas no Latvijas augstskolām ir jāslēdz. Turklāt lielākā nepieciešamība pēc optimizācijas esot koledžu un specializēto augstskolu sistēmā (R. Ķīļa intervija Latvijas Radio, 11.09.2012.). 19.09.2012. prezentācijā „Pasākumu plāns augstākās izglītības un zinātnes kvalitātes un konkurētspējas celšanai”, kas ievietota portālā <http://prezi.com>, ministrs R. Ķīlis norāda, ka valsts dibināto augstskolu un koledžu skaits ir samazināms uz pusi.

Ministra izteikumus uztveram kā reālus draudus Latvijas Jūras akadēmijas pastāvēšanai. Latvijas Jūras akadēmija kā specializēta jūrnierības augstskola ir viens no mūsu nozares balstiem, tāpēc akadēmijas likvidēšana būtu



„Novikontas” jūras koledža.



„Novikontas” jūras koledžā mācību procesu nodrošina moderni simulatori.

neiedomājams trieciens visai Latvijas jūrnieceības nozarei, jo tiktu iedragātas Latvijas transporta, loģistikas un ostu attīstības perspektīvas.

Aicinām Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisiju paust savu nostāju par Latvijas Jūras akadēmijas turpmāko pastāvēšanu, jo tas ir svarīgs jautājums mūsu nozares profesionāļiem, akadēmijas esošajiem un potenciālajiem studentiem un viņu ģimenēm.”

Vienmēr ar lielu prieku var lasīt dziļi saturīgas valsts institūciju atbildes. Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisijas priekšsēdētājas Inas Druvietes atbilde nav izņēmums. Lai nākamās gadagrāmatas lasītāju paaudzes varētu izprast mūsu priekšstāvju nekādo attieksmi pret konkrētu jautājumu, publicējam atbildi pilnībā.

„A. god. J. Vjatera kungs (vispār jau mēs viņu pazīstam kā A. Vjateru)! Esmu iepazinies ar Jūsu iesniegumu par Latvijas Jūras akadēmiju un par Jūsu vēstuli esmu informējis arī Izglītības, kultūras un zinātnes komisijas deputātus.

Nenoliedzami Latvijas Jūras akadēmija (LJA) ir seno jūrnieceības izglītības tradīciju turpinātāja Latvijā un vienīgā mācību iestāde Latvijā, kur sagatavo augstākā līmeņa jūrnieceības speciālistus.

Pilnībā piekrītam Jūsu vēstulē minētajam, ka ir svarīgi, lai iecerētās reformas nepieļautu augstākās izglītības pozīciju vājināšanos izglītības nozarē un tautsaimniecībā kopumā, tajā skaitā tādā nozīmīgā nacionālās tautsaimniecības nozarē kā jūrnieceība.

Augstākās izglītības sistēmas reformēšanā kļūdoties nedrīkst un, ja nepieciešamas izmaiņas, tās jāveic nesteidzīgi un izsvērti. Tāpēc Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisija regulāri seko līdzi augstākās izglītības sistēmas sakārtošanas gaitai un paturēs to redzeslokā arī turpmāk. Arī izglītības un zinātnes ministrs apliecināja, ka izstrādātie nozares reformu priekšlikumi tiks piedāvāti apspriešanai komisijā. Ar cieņu I. Druvieta.”

Cik gludi var pateikt, neko nepasakot!

Bet reformas tiešām ir nepieciešamas, taču reāli un pēc būtības par tām netiek spriests – ministrija, neiedziļinoties problēmās, nāk ar paziņojumiem, Saeima it kā seko notikumu gaitai, savukārt jūrnieceības mācību iestādes dusmojas par kritiku un raksta vēstules, lai vēl vienu reizi apliecinātu, cik labi tās strādā, cik lieliski mācību process atbilst konvenciju prasībām un cik cildinošus vārdus var dzirdēt no jauno jūrnieceības speciālistu darba devējiem.

Kompānijas „Lapa” prezidents Aleksandrs Nedežņikovs kādā sarunā teica, ka mūsu jūrniekiem konkurētspēju nodrošina zināšanas un reputācija, kas iegūta daudzu gadu laikā, bet, ja jūrnieki zaudēs savu kvalifikāciju un tā sabojās reputāciju, viņi no darba tirgus izkritīs, un atgriezties tajā būs praktiski neiespējami. Izglītības kvalitāte ir tas atslēgas vārds, ko nedrīkst piemirst visdažādāko faktu un argumentu burzmā. Viens no argumentiem ir jūras virsniņu deficīts pasaules flotē.

„Daudzi grib kļūt par kuģu kapteiņiem,” analizējot pēdējo gadu uzņemšanas rezultātus, saka Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš. „Tāpēc arī studiju programmā „Jūras transports – kuģa vadīšana” bija sāva konkurence par iekļūšanu budžetā – septiņi pretendenti uz vienu vietu. Interese par jūrniecības izglītību nav nekāds pārsteigums – atalgojums ir gana motivējošs: pašam jauns un vēl maz pieredzējis kuģa virsnieks saņem 4000 dolāru mēnesī, bet pēc 5 līdz 10 gadiem alga var paaugstināties pat piecas reizes, arī darbu atrast nav problemātiski, jo pasaulē trūkst 40 tūkstoši kuģu virsnieku, tāpēc mūsu absolventiem darbu atrast ir viegli.”

Un ja tā, tad arī visai viduvēji sagatavots speciālists nepazudīs un darbu atradīs. Bet tieši par to visvairāk uztraucas kruinga kompānijas un Jūrnieku reģistrs. Tieši Jūrnieku reģistrā vislabāk atspoguļojas jau strādājošo jūrnieku, kā arī koledžu un akadēmijas beidzēju kompetence.

Nadežņikovs, Zakss, Šmulāns, Ozols, Benefelds – tie ir tikai daži kapteiņi, kuri, piedaloties jūrnieku kompetences novērtēšanā, ar bažām raugās uz mūsu jūrnieku zināšanām un viņu profesionālo sagatavotību. Viņiem radies iespaids, ka jūrnieku klupšanas akmens ir viņu vājās zināšanas kuģošanas pamatos, piemēram, astronomijā. Arī tehnoloģijas tik strauji mainās, ka ir nepieciešama liela piepūle, lai visam izsekotu, spētu apgūt un perfekti izmantot. Darbs jūrā jau nav tikai labs atalgojums, ko parasti nosauc kā pirmo, bet gan labas zināšanas un milzīga atbildība. Gatavojot šo rakstu, izlasīju milzum daudz publikāciju un diskusiju par jūrniecības izglītības problēmām un tendencēm pasaulē. Biju pārsteigta, ka Amerikai un Eiropai vissvarīgāk šķiet iespējami īsākos termiņos sagatavot jūras speciālistus. Laikam jau virsnieku deficīts liek steigties. Parasti kā lielais trumpis tiek izspēlēts arguments – mācību programmas atbilst STCW prasībām. Lai gan IMO 1978. gadā ir pieņēmusi STCW profesionālās izglītības unificēto standartu tirdzniecības flotes virsniekiem, kas atbilstoši laikam un



Mācību process „Novikontas” jūras koledžā.

situācijai grozīts 1991., 1995., 2003. un 2010. gadā, speciālisti analītiskajās publikācijās atzīst, ka līdz šim nav mehānisma, lai uzraudzītu, kā šis standarts tiek realizēts, un pieredze rāda, ka daudzi profesionālās izglītības mācībspēki nepilda STCW izvirzītās prasības. Tiek pazeminātas prasības un piemiegtas acis uz zināmām nepilnībām. Tāpēc nākamais jautājums, kas starptautiskajā jūrniecības presē tiek pacelts problēmas līmenī, ir kuģošanas drošība. Kļūdas un negadījumi visvairāk rodas cilvēka faktora dēļ, un pamatā nereti ir vāja profesionālā sagatavotība. Rungas divi gali – vienā stāv vēlēšanās iespējami ātri apmācīt speciālistus un palaist viņus darba tirgū, otrā – nepietiekami profesionāli sagatavotu speciālistu izraisītie incidenti.

TRAUKSME NR.2

To izsauca ziņa par jaunas jūrniecības koledžas atvēršanu. Patiesībā „Novikontas” jūrnieku aprindās bija pazīstams kā mācību centrs, kur kvalifikāciju varēja celt kuģu kapteiņi, stūrmaņi un mehāniķi. Kursu klāsts visai plašs un maksa par tiem vispārējo standartu līmeni. Daudzu gadu gaitā uzkrātā pieredze, pasniedzēji un tehniskais nodrošinājums ļāva izvirzīt jaunus mērķus – no mācību kursiem uz koledžas līmeni. Tas izdevās.

UZZIŅAI

Sabiedrība ar ierobežotu atbildību „Novikontas jūras koledža” ir juridiskas personas dibināta komercsabiedrība, kas personām pēc vidējās izglītības iegūšanas nodrošina iespēju iegūt pirmā līmeņa profesionālo augstāko izglītību un ceturrtā līmeņa profesionālo kvalifikāciju. Koledžas dibinātājs ir sabiedrība ar ierobežotu atbildību „Jūrininku treniņcentru centrs”, kas 2001. gada 23. februārī reģistrēta Lietuvas Republikas Juridisko personu reģistrā. Koledža var atvērt filiāles un dibināt biedrības.

2012. gada 29. maijā tika paziņots, ka Ministru kabinetā saskaņā ar Augstskolu likuma 10.1 panta pirmo daļu apstiprināts „Novikontas jūras koledžas” nolikums.

Koledžas darbības pamatvirzieni un uzdevumi ir izstrādāt un īstenot pirmā līmeņa profesionālās augstākās izglītības programmas transporta pakalpojumu un inženierzinību jomā, īstenot izglītības procesu un veicināt studējošo personības attīstību, kā arī sagatavot studējošos tādā līmenī, lai viņi varētu turpināt studijas un iegūt otrā līmeņa profesionālo augstāko izglītību un piektā līmeņa profesionālo kvalifikāciju. Mācību procesam jābūt atbilstošam 1978. gada Starptautiskajai konvencijai par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW).

Studiju procesa un pārbaudījumu kvalitātes nodrošināšanai, lai koledžā iegūtā profesionālā izglītība un profesionālā kvalifikācija tiktu atzīta Latvijā un ārvalstīs, koledža ir izstrādājusi mācību saturu un metodiku. Koledža par savu uzdevumu uzskata zinātniski pētnieciskā darba attīstību un sadarbību ar Latvijas un ārvalstu izglītības iestādēm, profesionālajām organizācijām un darba devējiem.

Jūrnieku mācību centrs „Novikontas jūras koledža” ar Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzfinansējumu 420 000 eiro un bankas „Citadele” finansējumu 600 000 eiro apmērā realizēja aprīkojuma modernizēšanas projektu, iegādājoties jaunus navigācijas un mašintelpas simulatorus. Tā rezultātā būtiski pieaudzis interesentu skaits ne tikai no Latvijas, bet arī no Āzijas un Eiropas, kuri šeit izvēlas papildināt savu izglītību.

„Unimars group”, uz kuras bāzes tika veidota koledža, valdes pārstāvis Oļegs Butenko uzsvēra, ka jau 15 gadus kompānija nodarbojas ar jūrniecības biznesu, tai skaitā piedāvājot kvalifikācijas kursus jūrniekiem, tāpēc loģisks bijis lēmums spert nākamo soli – izveidot jūrnieku mācību iestādi. Lietuvā šāda koledža darbojas jau piecus gadus, un tagad abas mācību iestādes viena otru lieliski varēs papildināt, vēl jo vairāk tāpēc, ka tām ir kopīgs mārketingš. „Novikontas jūras koledžas” direktors Lietuvā Aleksandrs Hropenko norādīja, ka tieši Latvijas loma jūrnieku izglītošanā ir ļoti būtiska. Koledžas direktora vietnieks Dmitrijs Semjonovs savukārt uzsvēra, ka koledžā pasniedzēji ir bijušie vai esošie jūrnieki un tā esot lielākā priekšrocība.

Par to uztraukušies bija daudzi, bet lielāko sašutumu izrādīja Latvijas Jūras akadēmija, kas jaunajā koledžā saskatīja konkurentu. Lai gan tika uzvērts, ka „Novikontas” nodarbošies ar jau esošo jūrnieku pārapmācību, vēl precīzāk – matrožu un motoristu sagatavošanu par jūras virsniekiem, tas nebija vērā ņemams arguments.

Savā vēstulē satiksmes ministram A. Ronim Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš raksta: „Latvijas Jūras akadēmijai radās neplānota izdevība iepazīties ar Satiksmes ministrijas izstrādāto dokumentu „Transporta attīstības pamatnostādnes 2013. – 2020. gadam” projektu. Neizpratni rada tas, ka valsts attīstība jūrniecības nozarē tiek bāzēta uz speciālistiem, kurus sagatavos tikko nodibinātā privātā koledža, vērtējot akadēmijas 22 gadu darba rezultātus kā nekvalitatīvus, neskatoties uz darba devēju pozitīvajām atsauksmēm.

..Strādājot pie Transporta attīstības pamatnostādnēm, ir jāizprot arī Latvijas tautas nacionālās intereses. Ārzemju kompānijas galvenais mērķis ir nopelnīt pēc iespējas vairāk, nenesot nekādu atbildību par Latvijas prestižu jūrniecības jomā un nekādā gadījumā nesekmējot tādu jūrnieku sagatavošanu Latvijā, kas varētu būt konkurenti jūrniecības nozarē. Piedāvātais modelis paredz sagatavot darbam uz kuģiem speciālistus ar ļoti šauru redzesloku, pilnīgi izslēdz iespējas mācīties latviešu valodā un gatavot jūrniekus, kas, dažādu apstākļu dēļ atstājot darbu jūrā, paliks bez tiesībām izvēlēties sev piemērotu darbu krastā.

..Paredzēts, ka jaunizveidotā privātā jūrniecības koledža pārkvalificēs daļu ierindas jūrnieku (pašreiz 6616) par virsniekiem, neatraujot viņus no darba flotē. Pārkvalificēt var matrožus par motoristiem, nevis matrožus par kuģu virsniekiem. Kāpēc gan minētie 6616 jūrnieki līdz šim nav sākuši studijas? Ar

ko privātā koledža pārliecinās ierindas jūrniekus sākt studijas? Akadēmijā nepilna laika studiju ierobežojumi ierindas jūrniekiem nepastāv. Privātās koledžas piedāvāto ierindnieku pārkvalificēšanu par kuģu virsniekiem, pielietojot tālmācības metodes, var realizēt, tikai pazeminot prasības un mācību kvalitāti.”



„Novikontas” jūras koledža.

Komentējot Transporta attīstības pamatnostādnes 2013. – 2020. gadam un atbildot uz rektora Bērziņa vēstuli, satiksmes ministrs A. Ronis precizē, ka „pamatnostādņu projektā kā viena no būtiskākajām problēmām jūrlietu jomā ir norādīts pieprasījuma samazinājums pēc ierindas jūrniekiem, uz ko norādīts arī Eiropas Komisijas stratēģiskajā dokumentā „Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā” (COM(2009)). Tajā pat laikā Latvijā ierindas jūrnieku skaits pārsniedz jūras virsnieku skaitu, saasniedzot 54% no Latvijā sertificēto jūrnieku kopējā skaita. Lai nodrošinātu jūrnieka profesijā jau nodarbināto ierindas jūrnieku izredzes noturēties darba tirgū, kā arī, lai nodrošinātu alternatīvu iegūt jūras virsnieka kvalifikāciju, ievērojot Ministru kabineta 2005. gada 22. novembra noteiku-

mos Nr. 895 „Jūrnieku sertificēšanas noteikumi” noteikto, pamatnostādņu projektā ir akcentēta nepieciešamība pārstrukturēt jūrniecības izglītību atbilstoši darba tirgus vajadzībām, palielinot sagatavoto jūras virsnieku īpatsvaru un ceļot izglītības kvalitāti, tajā skaitā uzlabojot apmācības tehnisko nodrošinājumu. Pamatnostādņu projektā ir izvirzīts uzdevums, kas paredz Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas pilnveidošanu, paaugstinot tās pievienoto vērtību, un viena no paredzētajām aktivitātēm ir veicināt ierindas jūrnieku pārkvalifikāciju par kuģu virsniekiem, ieviešot tālmācības programmas.

Vēršam uzmanību, ka jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmu satura un īstenošanas kārtības atbilstība starptautisko standartu prasībām ir obligāts nosacījums, lai programmai tiktu izsniegts Satiksmes ministrijas Atbilstības sertifikāts. Papildus, lai uzraudzītu starptautisko standartu

ievērošanu un izpildi, Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs veic jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmu satura novērtējumu pirms programmas licencēšanas Izglītības un zinātnes ministrijā, kā arī ikgadējos programmu īstenošanas novērtējumus.”

TRAUKSME NR.3

Patiesībā šis trauksmes signāls jau kļuvis par skaņu, kas salīdzināma ar hronisku kaiti. Lai gan tas nevienam nepatīk, jau gadiem nav izdevies neko lietas labā darīt. Jūrniecības izglītība sagādā galvassāpes tiem, kas par to ir atbildīgi, un sirdssāpes tiem, kas jūrniecības izglītību uzskata par vienu no Latvijas nacionālajiem dārgumiem.

Kad 1989. gada 31. oktobra pēcpusdienā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā pēc vairāk nekā 40 gadu pārtraukuma darbu sāka augstākā jūrniecības mācību iestāde – Latvijas Jūras akadēmija, visiem no laimes un eiforijas reiba galva. Beidzot mums ir kaut kas savs! Jūras akadēmija kā jūrniecības izglītības centrs, jaunu ideju un impulsu ģenerators.

Tā vajadzēja notikt, bet diemžēl nenotika. Laikam jau vainojama tā dubļu peļķe, kas šķir divus krastus. Labo no kreisā. Katrs krasts runā savā valodā, bet reizēm, dažādās valodās runājot, nevar saprasties pat vienā krastā esošie. Tās atkal, protams, ir līdzības. Taču kā lai izskaidro, piemēram, ka Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža jau vairāk nekā divdesmit gadus nesarunājas? Gribētos uzdot vēl daudzus jautājumus, bet labāk lai sev un pārējiem tos uzdod tie, kas ir atbildīgi par jūrniecības izglītības procesiem Latvijā.■

A. Freiberga

P.S. Kādam zinošam jūrniecības speciālistam vaicāju, vai tas ir labi, ka tagad ir vēl viena jūrniecības mācību iestāde, uz ko viņš atbildēja, ka no biznesa viedokļa, protams, tas ir labi. Bet no politiskā viedokļa raugoties – slikti, jo jūrniecības izglītības centram vajadzēja būt mūsu Latvijas Jūras akadēmijai, kas koordinē un pārrauga, novērtē un iesaka un ap kuru griežas visa jūrniecības izglītības politika.

LIELĀKĀ PROBLĒMA – KAPTEIŅU AKTIVITĀTE, LIELĀKĀ RŪPE – JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBA

Sarunā par LKKA darbību, plāniem un ambīcijām, kā arī par jūrniecības nozares problēmām piedalās Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs kapteinis Jāzeps Spridzāns un kapteinis Andris Benefelds. Kapteinis Spridzāns piebilst, ka viens no aktīvākajiem valdes locekļiem kapteinis Artis Ozols arī vēlēties piedalīties sarunā, bet darba grafiks paliek darba grafiks. Jūra sauc.

J. Spridzāns (J.S.): – Ja jau esam apvienojušies Kapteiņu asociācijā, tad arī jādarbojas, lai būtu kāds labums gan kapteiņiem pašiem, gan sabiedrībai kopumā. Tomēr nav nemaz tik viegli iekustināt mūsu sabiedrību, un tas attiecas arī uz kapteiņiem. Lai asociācija būtu dzīva un darbīga, nav tik svarīgi – jaunāks vai vecāks ir tās vadītājs, viss atkarīgs no personības.

A. Benefels (A.B.): – Piekritu kapteinim Spridzānam, ka viss atkarīgs no cilvēka. Diemžēl sabiedrība ir kūtra, bet kapteiņu kūtrums, iespējams, izskaidrojams ar asociācijas iepriekšējo gadu darba stilu. Ilgus gadus tās darbība netika mērķtiecīgi virzīta, tāpēc daudzi vairs aktivitātēm nesaskatīja jēgu un zaudēja interesi arī par pašu asociāciju.

J.S.: – Tagad viss mainās. Asociācijā jau iestājušies simt četrdesmit biedru, un, kad iznāks gadagrāmata, biedru skaits noteikti būs vēl pieaudzis. Tā kā kapteiņu darba specifika neļauj visiem biedriem vienlaikus sanākt kopā, jāizmanto citi instrumenti, lai savā starpā komunicētu. Pagaidām tā īsti neizdodas izprovocēt kapteiņus uz diskusiju par aktuālām profesionālām tēmām, tāpēc es būtu ļoti apmierināts, ja izdotos trīsdesmit, bet vēl labāk četrdesmit procentus asociācijas biedru iesaistīt aktīvā darbībā.

– Kādos pasākumos vai diskusijās kapteiņiem vajadzētu iesaistīties?

J.S.: – Ļoti svarīgi būtu iesaistīt kapteiņus domu apmaiņā, piemēram, par jūrniecības izglītības jautājumiem – jauno speciālistu sagatavošanu Latvijas jūrniecības mācību iestādēs. Vajadzētu rast atbildi uz jautājumu, vai jūrniecības izglītībā ir nepieciešamas reformas. Jaunākās paaudzes kapteiņi, kas strādā jūrā uz kuģiem un ir arī mūsu asociācijas biedri, ir absolvējuši Latvijas jūrniecības mācību iestādes, tāpēc viņiem nav svešas tās problēmas, kas rodas mācību procesā, izejot jūras prakses un pēc tam jau strādājot uz kuģiem. Jaunākās paaudzes kapteiņi visu pārzina, ja tā varētu teikt, no iekšienes. Tas, ka jūrniecības izglītībā joprojām ir daudz līdz šim vēl neatbildētu jautājumu, ir nenoliedzams fakts. Profesionāla diskusija ir nepieciešama arī jūrnieku ser-



Jāzeps Spridzāns.

tificēšanas jautājumā, jo tieši kapteiņi vislabāk pārzina kuģošanas biznesa sāpīgākās problēmas, svarīgākos jautājumus, tāpēc var paust savu profesionālo viedokli par to, kā risināt šīs problēmas.

– Uzdodot šo jautājumu, es vēlos nedaudz izprovocēt Latvijas jūrniekus. Ja jau tik grūti pat kapteiņus aktivizēt diskusijām, vai nav iespējams, ka jūrnieki, strādājot tālu no Latvijas, nemaz nejūt istu piederību valstī notiekošajiem procesiem un viņiem nav svarīgi apliecināt savu lojalitāti šai valstij?

A.B.: – Tā nav! Mūsu jūrnieki ļoti stipri izjūt piederību Latvijai! Atšķirībā no citiem Latvijas darba meklētājiem ārzemēs jūrnieki pēc darba vienmēr atgriežas mājās! Viņi sevi un savu dzīvi viennozīmīgi saista ar Latviju!

J.S.: – Neapšaubāmi visi mūsu jūrnieki, kas strādā uz ārzemju kuģiem, ir piederīgi Latvijai! Tomēr bieži vien nākas dzirdēt līdzīgus jautājumus un just sabiedrības neizpratni par jūrnieka profesiju kopumā, tāpēc mēs par savu pienākumu uzskatām iespējami plaši skaidrot jūrniecības nozares nozīmīgumu Latvijai, to, ko jūrniecības nozare dod sabiedrībai, un arī to, ar ko jūrnieka darbs atšķiras no darba krastā. Kaut vai to, ka krastā cilvēks uz darbu iet astoņos no rīta un pēc darba piecos nāk mājās, bet jūrniekam ir cits darba grafiks: viņš 2. decembrī aiziet uz darbu un no tā pārnāk 5. aprīlī. Lūk, tāda ir šī darba specifika, ko daudzi nespēj, bet varbūt arī nemaz nevēlas saprast.

A.B.: – Ilgus mēnešus strādājot jūrā, jūrniekiem ir ļoti svarīgi apzināties, ka šeit, Latvijā, sabiedrība interesējas par viņu darbu, izprot šā darba specifiku un novērtē nozares ieguldījumu tautsaimniecībā.

J.S.: – Bet par to, ka latviešiem un krieviem ir atšķirīga piederības sajūta Latvijai, nebeidzami diskutē visdažādākajos līmeņos – no sadzīviskā līdz valsts augstākajam līmenim. Pie tā vainojami politiķi, kuri latviešus un krievus grūž kopā ar pierēm. Tikai pateicoties politiķiem, ir iesakņojies uzskats, ka vienīgi latvieši var būt piederīgi šai valstij. Šādā situācijā krievi īsti nesaprot, vai būs labi, ja arī viņi izrādīs savu piederību Latvijai. Strādājot Jūrnieku reģistrā un darbojoties LKKA, esmu pārliecinājies, ka visu tautību jūrnieki ir lojāli Latvijai. Iespējams, jūrniekiem ir vieglāk tādiem būt, jo viņi materiālā ziņā ir labāk situētā sabiedrības daļa, un varbūt tas ir arī tādēļ, ka jūrnieki uz Latvijas problēmām spēj paskatīties no cita skatu punkta.

– Ja jau aktualizējat jūrniecības izglītības jautājumu, noteikti esat analizējuši un zināt tās plusus un minusus. Kāda tad ir mūsu profesionālā jūrniecības izglītība Jūrnieku reģistra un LKKA skatījumā?

J.S.: – Labs jautājums! Mums par jūrniecības izglītību ir savs viedoklis. Viennozīmīgi esam to pusē, kuri balso par izmaiņām visā izglītības sistēmā, protams, arī jūrniecības izglītībā. Negribētos, lai mūsu izglītība kļūtu virspusēja, tāpēc nepiekrītu citur pasaulē valdošajam uzskatam, ka jūrnieki ir jāgatavo šauri profesionālam darbam. Esmu pārliecināts, ka nopietnām izglītības iestādēm ir jādod daudz augstāks izglītības līmenis, kas ļauj daudz plašāk un vispusīgāk analizēt konkrētas situācijas un problēmas kopumā. Jāiemāca ne tikai tas, ka konkrētā situācijā ir jānospiež zaļā poga, bet jādod zināšanas par to, kas notiks, kad nospiedīs zaļo pogu. Tas jau ir pavisam cits līmenis, to es uzskatu par nopietnu izglītību, tāpēc, domājot par izglītības reformēšanu, nevajadzētu pazemināt izglītības standartus un atkāpties no visaugstāko mērķu sasniegšanas.

A.B.: – Latvijas Jūras akadēmijā iestājos 1995. gadā. Pirmajos divos gados mācības bija ļoti saspringtas, bet trešajā, ceturtajā un piektajā kursā mācību intensitāte kritās, pat tik ļoti, ka akadēmija bija jāapmeklē tikai pāris reizes nedēļā. Pagājuši vairāk nekā desmit gadi, kopš esmu pabeidzis akadēmiju, un tagad tur mācās mans brāļadēls. Šodienas kursantiem pašsaprotama ir sistēma, ka ceturtdiena ir īsā diena, bet piektdiena pavisam brīva. Kā tas iespējams, ka ir tik daudz brīva laika? Piedevām vēl, ja par mācībām jāmaksā visai nopietna mācību maksa. Varbūt tomēr vajadzētu kompaktāk sakārtot mācību procesu?

Puikām ir tāda pati vēlēšanās iet jūrā, kāda bija mums, bet viņiem ir daudz vājāka sagatavotība, un par to tiešām var pārliecināties ikdienas darbā, veicot tiešos darba pienākumus uz kuģa. Izglītības līmeni apliecina atestāts, bet studentu patiesās zināšanas ir atkarīgas no attiecīgās mācību

iestādes vadības un pasniedzējiem. Tieši ar pasniedzējiem akadēmijā ir lielas problēmas. Deviņdesmitajos gados akadēmijā pārsvarā strādāja krieviski runājošie, vēlāk viņi no pasniedzēju darba tika atstādināti latviešu valodas nezināšanas dēļ. Tagadējo akadēmijas pasniedzēju vidū ir daudzi JLA absolventi, kuri jau studiju laikā apzinājās, ka nevēlas strādāt jūrā. Ja pasniedzējam jūra un darbs uz kuģa nav asinīs, viņš nespēj isti aizraut savus studentus un tālāk nodot istu jūrnieka garu. Daudziem akadēmijas studentiem esmu jautājis, kāpēc viņi izvēlējusies jūrnieka profesiju, un nereti esmu saņēmis atbildi: tāpēc, ka pēc akadēmijas varēšu strādāt krastā. Mulsinoši, bet šādu attieksmi lielā



Andris Benefelds.

mērā veido pasniedzēji. Es cienu rektoru Jāni Bērziņu un augstu vērtēju viņa ieguldījumu akadēmijas izveidošanā un attīstībā, bet diemžēl rektors nav un nevar būt jūrnieks, tāpēc viņš nevar radīt jūrniecības garu un gaisotni, kas ļoti pietrūkst akadēmijai. Ar nožēlu jāatzīst, ka, gadiem ejot, Jūras akadēmijā nenotiek pozitīvas pārmaiņas. Man nākas izdarīt secinājumu, ka neviens nevēlas mainīt esošo kārtību, jo tā pati sistēma, kas bija 1995. gadā, ir arī tagad, nekas nav mainījies. Mūs tolaik mocīja ar fiziku un matemātiku, kas, protams, nav nekas slikts, bet mūs nenodarbināja ar speciālajiem priekšmetiem, un tas, lūk, ir bēdīgi. Izņēmums bija profesors Gladkovs. Visu cieņu, astronomija bija augstā līmenī, tā mums bija viens no lielajiem biediem, bet pārējie speciālie priekšmeti tika mācīti visai pieticīgā līmenī. To vistiešāk izjutām, kad, kā mēdz teikt, aizgājām lielajā dzīvē un sākām strādāt jūrā.

J.S.: – Pārkāpjot Jūras akadēmijas sliekšni, es nejutos iegājis jūrniecības mācību iestādē, kur tiek sagatavoti jūras virsnieki, jūrniecības nozares profesionāļi. Pietrūkst jūrniecības gara! Jūrniecības sabiedrība ir paudusi savu attieksmi, nostāju un viedokli arī par mācību procesu Jūras akadēmijā. Ir bijušas diskusijas un publikācijas, bet tas diemžēl neko īpašu nav devis. No akadēmijas vadības puses izskan tāds kā aizvainojums, ka tie, kas izsaka kritisku vērtējumu par studiju programmām un profesionālo līmeni, kādā tiek sagatavoti jaunie speciālisti, nemīl akadēmiju. Esmu pārlicināts, ka nedrīkst mētāties ar vārdiem un spēlēt ar jūtām. Mēs nedrīkstam nolaisties līdz



Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas gada ballē tiekas Kruinga kompāniju asociācijas prezidents A. Čurkins (no kreisās), LTFJA prezidents I. Pavlovs un LJA prezidents J. Krastiņš.

līmenim *mīl – nemīl*, jābūt konstruktīvām diskusijām. Tieši tāpat kā nav tādas mistiskas valsts, ko mēs mīlam vai nemīlam, tāpat nav arī tādas mistiskas akadēmijas, ko mēs mīlam vai nemīlam. Valsti vada tautas priekšstāvji, un arī akadēmijai ir vadība – cilvēki, kas vada, organizē un rīkojas. Ja jūs man kā Latvijas Jūrnieku reģistra vadītājam jautātu, vai Latvijas Jūras akadēmijas rektoram ir lietišķas un labas attiecības ar nozares speciālistiem, es atbildētu, ka tādas tās nav. Regulāri tiekos ar nozares asociāciju vadītājiem, tāpēc zinu viņu viedokli par jauno jūrnieku profesionālās sagatavošanas līmeni. Piemēram, kapteinis A. Nadežņikovs ir ļoti kritiski noskaņots par līmeni, kādā tiek sagatavoti jaunie speciālisti. Pienācis pēdējais brīdis reformēt Latvijas izglītības sistēmu, jo nedrīkst turpināties kārtība, ka izglītības sistēma dzīvo kā valsts valstī. Pat specializētajām nozares mācību iestādēm nav gandrīz nekādas saistības ar pašu nozari, jo augstskolu vadība, šķiet, labāk par nozares speciālistiem zina, kā attiecīgajai nozarei jāsagatavo speciālisti. Piemēram, vai Jūras akadēmijai ir kāda sadarbība ar nozares nevalstiskajām organizācijām? Nav! Viss notiek, it kā vāroties savā sulā, un mēs, nozares speciālisti, nezinām, kas īsti notiek šajā mācību iestādē. Mēs nezinām, kādus jautājumus izskata un pieņem Senāts, bet vēlāk ar nožēlu nākas secināt, ka daudzas lietas, ko Senāts apstiprinājis, neatbilst starptautiskajiem jūrniecības standartiem un prasībām. Tas viss notiek tāpēc, ka cilvēki, kuri lemj profesionālās izglītības jautājumus, nav šīs nozares profesionāļi.

Patiesībā Latvija ir bagāta, mums ir visu paaudžu kapteiņi, kuri varētu uzrunāt akadēmijas studentus, bet diemžēl nav izveidojusies dabiska saikne starp aktīvajiem un topošajiem jūras virsniekiem, tāpēc lielākā daļa jauno cilvēku, kas atnāk mācīties uz akadēmiju, īsti nemaz nesaprot, ko nozīmē būt jūrniekam, un, iespējams, nekad arī to neuzzina. Protams, ir sapņi un romantika. Kad pirmajā kursā kursants uzvelk formu, viņš jūtas lepns. Ceturtajā kursā šis lepnums jau ir noplacis, izčākstējis, bet būtu loģiski, ja ar katru gadu tas pieņemtos spēkā. Kad es sāku studijas, mēs, pirmkursnieki, bijām jauni, zaļi un dumji, bet sestajā kursā jau bijām kļuvuši par pārliecinātiem jūrniekiem, kuri par savu goda lietu uzskatīja uzdienēties līdz kapteiņa pakāpei. Žēl, bet tagad daudziem pietrūkst pārliecības, ka viņi var sasniegt visu, ko vēlas. Nenoliedzami kapteiņa darbs ir milzīgi atbildīgs, tas no cilvēka prasa gan profesionālās zināšanas, gan augstus morālos standartus, bet kas gan jūras virsniekam varētu būt vēl prestižāk, nekā kļūt par kapteini?

Pats divdesmit divus gadus esmu nobraucis par kapteini. Daudzi man teica: tev taču visa dzīve paiet garām, kāpēc tu izvēlējies tik grūtu profesiju? Te, krastā ir istā dzīve! Bet es esmu pārliecinājies, ka nereti tieši krastā cilvēkam istā dzīve paiet garām, reizēm par visiem simt procentiem. Par to varu spriest, jo man ir gan jūras, gan krasta darba pieredze. Jūrnieka gaitas uzsāku jau padomju gados, kad darba laikā redzēju vai visu pasauli, savukārt atvaļinājuma laikā varēju nodarboties ar vaļaspriekiem. Atšķirībā no krasta ļaudīm, kuri bija iejūgti darbā, saņēma niecīgu algu un cīnījās ar deficītu, es biju brīvs cilvēks, jo man šādu problēmu nebija. Arī atjaunotajā Latvijā es dzīvoju cilvēka cienīgu dzīvi. Tagad, strādājot Jūrnieku reģistrā, pēc būtības atvaļinājumu nemaz īsti neizbaudu: vēl neesmu paguvis atslēgties no darba, kad atkal jāpieslēdzas darba problēmām. Bet jūrnieks trīs vai četrus mēnešus nostrādā un trīs vai četrus mēnešus ir brīvs, un šajā laikā daudz var paveikt.

LATVIJAS JŪRNIKS ŠODIEN UN RĪT

JR vadītājs Jāzeps Spridzāns, runājot par izglītības sistēmas peripetijām, piebilst, ka viņa kritiku nevienam nevajadzētu uztvert kā personisku aizvainojumu, bet gan kā sistēmas vērtējumu profesionāla skatījumā, piedāvājumu produktīvām diskusijām un ierosmi labākā risinājuma meklējumiem. Visvieglāk ir nostāties pozīcijā, ka visi citi ir vainīgi, nenovērtē darbu un cenšas mest sprunguļus riteņos, bet vajadzētu spēt raudzīties tālāk un meklēt risinājumu nākotnes vārdā. Kapteinis Spridzāns arī norobežojas no dažkārt dzirdētā apgalvojuma par viņa subjektīvu pieeju jautājumu risināšanai.

J.S.: – Subjektīvs viedoklis ir cilvēciski saprotams, bet tas nav attaisnojams, kad uz spēles ir likta jūrniecības nozares nākotne. Nekādā ziņā neapgalvoju, ka jūrniecības izglītības jomā viss ir tikai slikti. Jūras akadēmijas lielais pluss ir atpazīstamība Baltijas jūras reģionā. Akadēmija sagatavo pietiekami labas kvalitātes speciālistus,

tur ir daudz labu pasniedzēju, bet problēma ir tā, ka akadēmijas personāls noveco un pietrūkst mērķtiecīgi virzītas politikas jaunu pasniedzēju piesaistē. Latvijā jūrniekus dažādos līmeņos sagatavo arī Liepājas Jūrniecības koledža, divas jūrskolas un vairāki mācību centri, bet tā kā Latvijas Jūras akadēmija ir augstākā mācību iestāde, tai vajadzētu kļūt par Latvijas jūrniecības izglītības centru.

Latvijas Jūrnieku reģistrs veica pētījumu par izmaiņām un risku jūrnieku darba tirgū. Kad izvērtējām matrožu – motoristu darba tirgus tendences, secinājām, ka nodarbinātības un darba samaksas līkne nav pieaugoša un matrožu – motoristu darba tirgus kļūst arvien saspringtāks. Jāpiebilst, ka darba tirgū vēl nav iesaistījusies Ķīna, tāpēc varam prognozēt, ka tuvāko piecu gadu laikā konkurence kļūs tik nopietna, ka mūsu ierindas jūrniekiem draudēs reāls bezdarbs. Pavisam citāda situācija ir jūras virsnieku darba tirgū, kur pieprasījums arvien pieaug un arī atalgojums ir Eiropas Savienības standartu līmenī. Lai mūsu ierindas jūrnieki neklūtu par bezdarbniekiem, devām zaļo gaismu SIA „Novikontas”, kas līdz šim ir darbojusies kā treniņu centrs, privātās koledžas veidošanai. Piecu gadu laikā „Novikontas” no nulles ir izveidots par vienu no labākajiem mācību centriem Ziemeļeiropā ar profesionālu vadības me nedzmentu un profesionāliem pasniedzējiem, spēcīgi nodrošinātu materiāli tehnisko bāzi, labi izstrādātu mācību metodiku. Šeit var rīkot interneta konferences un šurp mācīties brauc aptuveni divdesmit procenti Rietumeiropas jūras virsnieku. Jāteic, ka arī LJA ir savs treniņu centrs, kur varētu rast ievērojamu papildinājumu vienmēr trūkstošajām finansēm, bet diemžēl akadēmija šo iespēju neizmanto un Mācību centru nodarbina tikai studentu vajadzībām.

A.B.: – 2007. gadā bija mēģinājums reorganizēt akadēmijas Mācību centra darbību, bet cilvēki, kuri vēlējās šo projektu īstenot, sastopoties ar akadēmijas administrācijas pretestību un nevēlēšanos mainīt ierasto sistēmu, no projekta virzības atkāpās. Visa pamatā bija jautājumus par finanšu sadali: akadēmijas vadība gribēja visu naudu novirzīt administratīvās sistēmas uzturēšanai, neatstājot finanses paša Mācību centra tālākai attīstībai.

J.S.: – Ir jāpilnveido LJA Mācību centra materiāli tehniskais nodrošinājums, jo tikai divi trenāžieri būtiski ierobežo gan uzņemamo studentu skaitu, gan arī jau esošo studentu profesionālo apmācību. Bet studentam no nulles ir jāiemāca apieties ar kuģi, tāpēc neiespējami desmit studentiem mācīties pie viena simulatora: viens praktizējas, bet pārējie deviņi tikai skatās. Arī mehāniķi nevar pilnvērtīgi mācīties, jo viņu rīcībā nav neviena dzinēja, ko varētu izmantot mācību procesā.

– Tātad jūrniecības izglītības laukumā ienāk vēl viens spēlētājs – „Novikontas”. Vai tas var kļūt par reālu konkurentu LJA Jūrskolai un Liepājas Jūrniecības koledžai?

J.S.: – Mēs nedrīkstam strādāt ar vecām metodēm un dzīvot ar veciem aizspriedumiem. Ir pagājuši vairāk nekā divdesmit gadu kopš Latvijas neatka-

rības atjaunošanas, bet tādas divas jūrniecības mācību iestādes kā LJA Jūrskola un Liepājas Jūrniecības koledža nav atrodušas kopīgu valodu un izstrādājušas kopīgu redzējumu par efektīvas jūrniecības sistēmas veidošanu. Abu mācību iestāžu vidū tiek uzturēta kaut kāda iedomāta konkurence. Un tagad parādījies vēl viens spēlētājs, ko automātiski ierindo ienaidnieka statusā. Konkurents taču! Bet visiem derētu zināt, ka ar „Novikontas” ir noslēgts līgums uz desmit gadiem par to, ka šajā laikā viņi nodarbosies tikai ar jau strādājošo matrožu – motoristu pārkvalificēšanu par jūras virsniekiem. Esmu pārliecināts, ka viņiem tas ļoti labi izdosies, bet „Novikontas” nekādā ziņā nepretendē uz to studentu kontingentu, ar ko strādā akadēmija. Pārkvalifikācija – lūks, „Novikontas” darbības lauks, tāpēc nevajadzētu domāt, ka Jūrnieku reģistrs vēlas iedragāt citu mācību iestāžu pastāvēšanu vai apšaubīt to nepieciešamību. Tomēr ir viens ļoti būtisks uzstādījums – neviena mācību iestāde nedrīkst pat pieļaut domu par zināšanu līmeņa pazemināšanu.



LKKA tiekas, lai spriestu par nozīmīgiem jūrniecības jautājumiem.

Uzskatu, ka specializētajām mācību iestādēm vajadzētu mainīt piederību un mācību iestādes vadītājam vajadzētu būt labam menedžerim, kurš nodarbojas ar finansēm, nodrošinot materiālo bāzi, kas ļautu pilnvērtīgi īstenot mācību procesu. Otrs cilvēks būtu tas, kurš uzņemtos atbildību par pašu mācību procesu. Šāds varētu būt viens no risinājumiem, kas ļautu mainīt stagnātisko jūrniecības mācību iestāžu pārvaldes sistēmu, no kuras vislielākie cietēji ir studenti. Izveidojusies absurda situācija, ka profesionālās izglītības sistēma nestrādā studentu labā, bet studenti strādā mācību iestādes labā, jo pienes tai naudu mācību maksas veidā.



Jūras virsnieku deficīts ir pietiekami liels, lai pat vāja mācību iestāde varētu palaist darba tirgū ne īpaši spēcīgus speciālistus, bet tāds nekādā gadījumā nedrīkst būt Latvijas jūrniecības izglītības uzstādījums, jo ļoti svarīgs ir mūsu jūrnieku prestižs starptautiskajā jūrnieku darba tirgū. Pagaidām, pateicoties arī tam, ka Jūrnieku reģistrā izveidotā sertifikācijas sistēma nostiprina mācību iestādē iegūtā diploma atbilstību augstākajiem profesionālās jūrniecības standartiem, mūsu jūrnieku prestižs starptautiskajā darba tirgū ir augsts.

A.B.: – Protams, no jūrnieku pušes ir jūtama arī pretestība Jūrnieku

reģistra sertifikācijas prasībām, bet šāds viedoklis ir tikai aptuveni pieciem procentiem no jūrnieku kopējā skaita. Ja neapmierinātajam jūrniekam pajautā, vai viņš tiešām uzskata, ka ir labākais savā nozarē, redzams, ka viņa dzelzainajā pārliecībā iezogas tāda kā šaubu ēna. Cilvēks sāk izvērtēt savu profesionālo līmeni un varēšanu, bet Jūrnieku reģistra pārbaudes ir domātas tam, lai noturētu jūrniekiem augstu profesionālo līmeni mūsdienu strauji mainīgo tehnoloģiju ikdienā.

– Andri, vai jums personiski Jūras akadēmija ir iedevusi to bāzes izglītību, kas ļauj būt profesionālim savā jomā?

A.B.: – Pilnīgi godīgi varu teikt, ka Latvijas jūrniekiem ir labas profesionālās zināšanas, un akadēmija man tādas zināšanas ir iedevusi. Bet ir gadījies, ka, piemēram, ar Krievijas jūrnieku runājam par profesionālām lietām un viens otru nesaprotam, kad elementāra ģeometrija un zināšanas, kas nepieciešamas ikdienas profesionālā pienākumu pildīšanai, ir tumša bilde. Man bija vecākais stūrmanis, kurš nezināja elementāras profesionālas lietas. Diemžēl

studentiem tagad nemāca, kā uzvesties uz kuģa, kāds ir reglaments un ko tas prasa no jūrnika. Biju pārsteigts par jau pieminēto Krievijas jūrniku, ka viņš nezina reglamentu, kaut divas reizes bijis praksē uz „Krūzenšterna”. Viņš uzsāka diskusiju ar kapteini, kad tas bija pilnīgi lieki un nepieļaujami. Kad mans brāļadēls pirmo reizi gāja jūras praksē, es viņam mācīju, kas jāievēro, piemēram, kad pirmo reizi uzkāpj uz tiltiņa. Ej tālākā stūrī, paskaties, kas notiek apkārt, un tikai tad mēģini kaut kam tuvoties. Nesteidzies ieslēgt gaismu, ja tev šķiet, ka ir tumšs. Bet tas viss ir jāiemāca jau krastā, lai puikas zinātu, kā jāuzvedas uz kuģa, kas jaunajam jūrnīkam jāzina un jāievēro. Ir jāzina tradīcijas. Arī man pašam tradīciju nezināšanas dēļ bija visādi pārpratumi.

– Vai arī LKKA sevi iedalāt jaunajos un vecajos kapteiņos?

A.B.: – Mēs, jaunākās paaudzes kapteini, esam vienas augstskolas absolventi, un mums ir svarīgi visi tie jautājumi, par kuriem šeit runājam. Bet patiesībā profesionāli mēs nedalām sevi jaunajos un vecajos. Mēs visi esam kolēģi.

J.S.: – Kapteini ir izglītoti cilvēki un ļoti ātri spēj novērtēt otra zināšanu līmeni. Un tikai pēc kompetences tiek vērtēts speciālists, gadiem te nav nekādas nozīmes, jo ciena par profesionalitāti. Kapteinis uz kuģa daudz ko nedrīkst atļauties, jo viņš rāda paraugu apkalpei, un respektam pret kapteini ir jābūt tādām, lai nevienam par neienāktu prātā apspriest viņa rīkojumus. Ja gadās ārkārtas situācija, tad visai apkalpei jābūt vienotam mehānismam, lai neizceltos panika un katrs zinātu savu vietu. Es tam un tam nepiekrītu un vēlos par to padiskutēt – tas jāatstāj krastā, bet uz kuģa diskusijām nav laika, tāpēc visiem, kas sagatavo jūras speciālistus, jāapzinās, ko un kādam darbam viņi gatavo. Izglītības iestādei ir arī audzinoša nozīme.

Un vēl kāda svarīga atziņa – katram jūrnīkam jāapzinās, ka uz kuģa jūrā viņa darbu neviens cits nepaveiks, tāpēc jābūt ne tikai profesionālam, bet arī atbildīgam par to, ko dara. Viss jāizdara par simt procentiem. Jūrā cilvēki ir labāki un tiešāki.

Latvija Eiropas Savienībā ir piektajā vietā aktīvo jūrnīku skaita ziņā. Uz tūkstošs cilvēkiem mums ir seši komats četri jūrnīki. Divpadsmit tūkstoši jūrnīku gadā nopelna trīssimt piecdesmit miljonus dolāru, ko tērē Latvijā, uzturot savas ģimenes. Tās arī ir milzīgas investīcijas Latvijas ekonomikā. Ar šiem cilvēkiem vajadzētu lepoties, bet vienīgais, ko par jūrnīkiem un viņu darbu zina Latvijā, ir tas, ka mūsu jūrnīki strādā uz svešiem kuģiem. Lai kļiedētu neziņu, popularizētu jūrnīku darbu un celtu jūrnīka profesijas prestižu, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija ir iesaistījusies Darba devēju konfederācijas darbībā un citās sabiedriskās aktivitātēs. Esmu pārliecināts, ka kapteinim arī krasta darbā jābūt kapteiņa vārda cienīgam.

PIEREDZES APMAIŅA IZGLĪTĪBAS PROGRAMMU IZSTRĀDĒ

Viena no valsts akciju sabiedrības „Latvijas Jūras administrācija” (turpmāk – LJA) galvenajām funkcijām ir jūrnieku profesionālās sagatavošanas procesa uzraudzība atbilstoši starptautisko normatīvo aktu prasībām. Lai veicinātu jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas pilnveidošanu un iegūtu pieredzi dažādu problēmjautājumu risināšanā, LJA pārstāvji devās pieredzes apmaiņā uz Nīderlandes jūrniecības izglītības centru „STC-Group”, kas ir viena no vadošajām jūrniecības izglītības iestādēm Eiropā.

UZZIŅAI

Projekta nosaukums: „Jūrniecības profesionālās izglītības un apmācības speciālistu mobilitāte”. Projekta īstenotājs: VAS „Latvijas Jūras administrācija”.

LJA Jūrnieku reģistra Konvencionālās uzraudzības daļas vadītājs Kalvis Innuss: „Dodoties pieredzes apmaiņā uz Rotterdamu, mums bija ļoti konkrēts mērķis – iegūt informāciju un pieredzi par jūrniecības izglītības sistēmas koncepciju Nīderlandē un izvērtēt šīs sistēmas piemērotību Latvijas apstākļiem, tostarp jūrniecības izglītības jautājumu risināšanā. Kopumā vērtējot, mēs ieguvām ne tikai pieredzi, bet arī vispusīgu priekšstatu par Nīderlandes izglītības sistēmu jūrnieku sagatavošanā, kā arī potenciālus sadarbības partnerus. Rotterdamā bāzētais jūrniecības centrs „STC-Group” ir viena no vadošajām jūrniecības izglītības iestādēm Eiropā, kas sagatavo dažāda līmeņa speciālistus un veic pētījumus jūrniecības jomā ne tikai Nīderlandē, bet arī savās filiālēs Korejā, Filipīnās, Dienvidāfrikā un citās valstīs. Mums ļoti vērtīga bija „STC-Group” pieredze mācību programmu izstrādē, īstenošanā un uzraudzībā, kā arī informācija par jūras praksēm, kompetences novērtēšanu un citiem jautājumiem, kas ir svarīgi jūrniecības profesionālajā izglītībā. Tā kā Latvijas un Nīderlandes cilvēkiem ir atšķirīga mentalitāte, un arī finanšu apjoms, kas tiek novirzīts jūrniecības izglītībai, ir dažāds, ne visus Nīderlandē redzētos izglītības modeļus varētu ieviest arī Latvijā, tomēr iegūtā pieredze ir pavisam jauns skatījums uz jūrniecības izglītības iespējām un attīstību nākotnē.

LJA Sertificēšanas daļas Kompetences novērtēšanas klases vadītāja Darja Andrejeva: „Šī projekta laikā no Nīderlandes uzņēmuma pārstāvju puses mēs jutām gan lielu atklātību un atvērtību, gan ļoti nopietnu attieksmi pret projekta īstenošanu, jo katra dienas bija ļoti piesātināta ar dažāda veida aktivitātēm. Piedalījāmies dažādās ekskursijās, notika sarunas ar „STC-Group” vadību un darbiniekiem, bija organizētas tikšanās ar dažādu līmeņu jūrniecības institūcijām, struktūrvienībām, kā arī izglītības iestādēm. Katrā ziņā mēs

tiešām ieguvām ļoti daudz vērtīgas informācijas un būtiski paplašinājām savu redzesloku."

LJA Konvencionālās uzraudzības daļas vecākais inspektors Roberts Gailītis: „Cilvēki, kas strādā Nīderlandes jūrnieceības izglītības sistēmā, ir pieraduši pieņemt patstāvīgus un pat netradicionālus lēmumus un dalījās ar mums savās zināšanās, tāpēc varu teikt, ka ir ļoti svarīgi, lai jūrnieceības izglītībā iesaistītie cilvēki spētu domāt patstāvīgi un ārpus rāmjiem."



JA Kuģu reģistra darbinieki pieredzes apmaiņas laikā.

NĪDERLANDES JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS PAMATĀ – PRAKTISKĀS IEMAŅAS

Kalvis Innuss: „Mācības process Nīderlandē balstās uz ļoti vienkāršu un vecu atziņu: „To, ko mēs dzirdam, mēs aizmirstam. To, ko mēs redzam, atceramies. Bet to, ko mēs darām – mēs saprotam". Tieši praktiskās zināšanas un iemaņas ir profesionālās kompetences svarīgākais posms, atšķirībā no Latvijas, kur mūsu jūrnieku izglītības sistēmā ir ļoti liels teorētisko zināšanu īpatsvars, bet praktiskā puse atstāta otrajā plānā. Mūsu izglītībā ķīmija, fizika un matematika tiek ļoti stingri mācītas, savukārt Nīderlandē šie priekšmeti bieži vien tiek integrēti specializētajos nozares priekšmetos.

Nīderlandē jūrnieku praktiskā apmācība lielā mērā ir balstīta uz moderno tehnoloģiju izmantošanu, kur daudzas iemaņas, pat daļa jūras prakses, kas jūrnieceības profesionālajā izglītībā ir obligāta, tiek apgūta ar simulatoru palīdzību. Jūrnieceības izglītības centrs „STC-Group” Roterdamā ir izveidojis pasaulē lielāko un modernāko simulatoru parku, kur dažādi komplicēti mācību simulatori un trenāžieri spēj precīzi imitēt nepieciešamos procesus, un to darbība ir maksimāli pietuvināta jūras apstākļiem."

PRIEKŠLIKUMI JŪRNIKU KVALIFIKĀCIJAS PAAUGSTINĀŠANAI

Viens no jautājumiem, par ko notika konsultācijas ar Nīderlandes uzņēmuma „STC-Group” pārstāvjiem, bija izglītības sistēmas nodrošināšana jūrnieku kvalifikācijas paaugstināšanai. Nīderlandē ir pieejamas dažādas iespējas, lai jūrnieki, nepārtraucot aktīvu profesionālo darbību, varētu paaugstināt savu profesionālo kvalifikāciju. Latvijai uz šo mērķi vēl tāls ceļš ejams.

K. Innuss: „Latvijā ir ļoti daudz zemākās kvalifikācijas ierindas jūrnieku – matrožu un motoristu, un viņu īpatsvars jūrnieku kopējā skaitā ir ļoti liels, vairāk nekā puse. Ņemot vērā ekonomisko situāciju valstī un sīvo konkurenci

ar lēto darbaspēku no Āzijas valstīm, pastāv ļoti liela bīstamība mūsu ierindas jūrniekiem tikt izstumtiem no darba tirgus. Tā ir globāla problēma jūrniecības jomā, tādēļ nozares interesēs ir šos cilvēkus noturēt jūrniecībā, radot priekšnosacījumus elastīgai apmācības sistēmai, kuras ietvaros jūrnieki paaugstinātu savu profesionālo kvalifikāciju.”

Latvijā līdz šim ir izveidota veiksmīga kvalifikācijas paaugstināšanas sistēma virsniekiem, kuri vēlas pārkvalificēties par vadības līmeņa virsniekiem, un šobrīd tiek aktīvi strādāts, lai radītu elastīgu un efektīvu sistēmu arī ierindas jūrniekiem. Šiem jūrniekiem mācību process balstītos uz mūžizglītības principiem, kas ļautu turpināt darbu jūrā un paralēli neklātienē vai tālmācības studijās apgūt nepieciešamās zināšanas kuģa virsnieka kvalifikācijas iegūšanai. Nīderlandes jūrniecības izglītības sistēmā jau ir ieviesta kvalifikācijas paaugstināšanas programma dažādos līmeņos, tādēļ Jūrnieku reģistra speciālistiem iegūtā pieredze ir ļoti vērtīga. Arī Nīderlandes uzņēmuma pārstāvji iepazīnās ar Latvijas jūrniecības izglītības sistēmu un problēmu risināšanai izteica vairākus piedāvājumus.

AKTĪVA KOMUNIKĀCIJA AR SABIEDRĪBU

Projekta ietvaros dalībnieki iepazīnās ne tikai ar Nīderlandes jūrniecības izglītības sistēmu, bet arī ar valsts jūrniecības tradīcijām. Viena no tendencēm, kas piesaistīja Latvijas pārstāvju uzmanību, bija atvērtība un iniciatīva komunikācijā ar sabiedrību.

Roberts Gailītis: „Labs piemērs ir Roterdamas ostas paplašināšanas projekts, kura ietvaros „Maasvlakte 2” ostas infrastruktūra tiek izbūvēta jūras teritorijā. Kā zināms, Roterdama ir viena no pasaules lielākajām ostām un Nīderlandes ekonomikas balsts, tādēļ projekta realizētāji ir ļoti lepni par notiekošo ostas paplašināšanu un cenšas sabiedrībā akcentēt jūrniecības nozares nozīmīgumu. Bijām pārsteigti, ka „Maasvlakte 2” būvniecības process ir publiski pieejams un ļoti atvērts sabiedrībai. Cilvēki var aizbraukt un apskatīt gan moderno ostas ēku, kur ir muzejs un atpūtas centrs, gan arī redzēt pašu būvniecības procesu. Projekta īstenotāji informē sabiedrību par visām niansēm – ko, kāpēc un kā viņi dara. Tā ir pieredze, no kuras mums vajadzētu mācīties.”

PUBLISKĀS UN PRIVĀTĀS PARTNERĪBAS MODELIS

Analizējot jūrniecības nozares iespējamās attīstības modeļus, projekta dalībnieki padziļināti iepazīnās ar publiskās un privātās partnerības principiem. „STC-Group” ir publiskās un privātās partnerības uzņēmums, kurā veiksmīgi sadarbojas valsts un privātais sektors. Valsts daļa ir izglītības programmu nodrošinājums, sākot no vidējās profesionālās izglītības līdz pat maģistra programmu studijām, savukārt privātais sektors organizē dažādus nozares

kursus, veic pētījumus un sniedz pakalpojumus jūrnieceības un transporta uzņēmumiem. „Šis ir ļoti interesants un perspektīvs sadarbības modelis ar lielu attīstības potenciālu, un, lai gan Latvijā tam šobrīd ir dažādi šķēršļi, uzskatu, ka publiskā un privātā partnerība jūrnieceības sektora attīstībai var ļoti daudz dot,” uzsver Kalvis Innuss.

IEGUVUMI

Projekta īstenotāji un dalībnieki atzinīgi vērtē gūto pieredzi un norāda, ka liels ieguvums ir ne tikai informācijas un pieredzes apmaiņa, bet būtiski ir arī izveidotie kontakti ar Nīderlandes izglītības iestāžu darbiniekiem un jūrnieceības nozares profesionāļiem. Vizītes noslēgumā Nīderlandes kolēģi izteikuši vēlmi turpināt sadarbību, un Latvijas projekta dalībnieki augstu vērtē to, ka šī pieredzes apmaiņa ir radījusi labu augsni un priekšnosacījumus sadarbībai ar Nīderlandes uzņēmuma pārstāvjiem arī nākotnē.■

Kompānija „LAPA” sniedz augstākās kvalitātes pakalpojumus

„LAPA Ltd.” mērķis ir nodrošināt prestižas kuģniecības kompānijas ar Baltijas valsti, Krievijas, Baltkrievijas un Ukrainas jūrniecekiem.

„LAPA Ltd.” piedāvā jūrniecekiem darbu uz visu tipu kuģiem ar Starptautiskās transporta federācijas (ITF) standartiem atbilstošiem darba līgumiem, kā arī speciālistus un ekspertus kuģu komerciālajai un tehniskajai vadībai.

Kompānija „LAPA Ltd.” Latvijas Jūras administrācijā ir licencēta kā personu darbā iekārtošanas uz kuģiem kompānija un mācību centrs, kas nodrošina STCW paredzētos un Latvijas Jūras administrācijas noteiktos kursus: GMDSS, Medicīniskā aprūpe, ECDIS, BRM, Kuģa manevrēšana un vadīšana, Kuģu mehāniķu un kuģu vadītāju kvalifikācijas uzturēšana.

Kompānijas „LAPA Ltd.” rīcībā ir visi nepieciešamie līdzekļi, aprīkojums un personāls, lai apmierinātu klientu prasības un sniegtu augstākās kvalitātes pakalpojumus.

Adrese: Cēsu iela 31/1, 4. stāvs, Rīga, LV-1012
Tālrunis: +371 67332887. **Fakss:** +371 67830133. **E-mail:** lapa@lapa.lv

PANĀKUMU PAMATĀ PROFESIONĀLA IZGLĪTĪBA

Latvijas Jūras akadēmija ir vienīgā augstskola Latvijā, kas sagatavo profesionālos bakalaurus reglamentētās kuģu virsnieku profesijās: stūrmaņus, mehāniķus, elektromehāniķus tirdzniecības flotei un Latvijas Jūras spēkiem. 2012. gada maijā visas profesionālā bakalaura studiju programmas pārakreditētas uz sešiem gadiem, pamatojoties uz starptautisko normatīvu STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) standartiem. Divdesmit trijos gados augstskolu absolvējuši gandrīz 900 profesionāļi.



LJA rektors Jānis Bērziņš.

Latvijas Jūras akadēmija (LJA) bija viena no pirmajām augstskolām, kur jau 2005. gadā ieviesa ISO 9001–2000 standartu. Lai studiju laikā studentiem nodrošinātu jūras praksi, LJA noslēgusi prakses līgumus ar vairākām ārvalstu rēderejām un Latvijas kruinga kompānijām, bet, lai uzlabotu mācību procesu, „Erasmus” hartas ietvaros tiek īstenotas studentu un pasniedzēju apmaiņas programmas ar citām ES jūrniecības augstskolām.

LJA rektors, profesors Dr. sc. ing. Jānis Bērziņš: „Mūsu akadēmijas absolventi iegūst augstāko izglītību un kļūst par augsti kvalificētiem stūrmaņiem un mehāniķiem. Vidēji deviņu gadu laikā akadēmijas absolvents, kurš ieguvis kuģu vadītāja diplomu,

pa karjeras kāpnēm var uzkāpt līdz kapteiņa tiltiņam. Viens ir skaidrs – mūsu diplomantiem bezdarbs nedraud, jo pasaulē pietrūkst aptuveni četrdesmit tūkstošu jūras virsnieku, piedevām tiek būvēti arvien lielāki un modernāki kuģi, un statistika liecina, ka rēderejas darbā uz jaunajiem kuģiem priekšroku dod jaunākās paaudzes jūras virsniekiem.”

MINISTRIJAS ATZINĪBA

Satiksmes ministrs Aivis Ronis piedalījās Latvijas Jūras akadēmijas studiju programmu „Ostu un kuģošanas vadība”, „Jūras transports – kuģu mehāni-



„Enkura” stipendiju piešķiršana LJA studentiem 2012. gadā.

ka” un „Jūras transports – kuģa elektroautomātika” absolventu izlaidumā. A. Ronis: „Kvalificēti Latvijas jūrnieki un krasta speciālisti veicina nozares un tautsaimniecības attīstību kopumā un kļūst par konkurētspējīgiem profesionāļiem starptautiskā un Eiropas Savienības līmenī. 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 pasaulē un Latvijā ir pieaugošs. Akadēmijā zināšanas iegūst dažādu nozaru jūrniecības speciālisti – gan tie, kuru darbs būs saistīts ar pasaules okeānu un jūru šķērsošanu, gan arī tie, kuru darbs būs saistīts ar ostām, tranzīta un kuģošanas vadības jautājumiem, gan bruņoto spēku kadeti, kuru uzņemšana studijām notiek Nacionālajā aizsardzības akadēmijā un kuri, studijas beidzot, saņem Latvijas Jūras akadēmijas grādu atbilstoši studiju programmām.

Augstskolai novēlu turpināt stabilu izaugsmi, zinošus mācībspēkus un jūrniecības nozarē ieinteresētus studentus.”

STUDENTI OSTAI

Rīgas brīvosta (RBO) sadarbībā ar Latvijas Universitāti, Rīgas Tehnisko universitāti un Latvijas Jūras akadēmiju izsludināja jaunu radošo darbu konkursu studentiem „Osta pilsētai”. Ar labākajām studentu idejām tiks papildināta ostas attīstības Ideju banka, kurā pagaidām krājas interesantākās aizvadīto studentu un skolēnu konkursu idejas. Visi ir vienisprātis, ka studentiem ir jāmācās



Noslēdzies studentu radošo projektu konkurss „Osta pilsētai”, kurā piedalījās LJA studenti.

ieraudzīt dažādu profesionālo jomu sadarbības svarīgumu un iespējas. Ostas sekmīgu darbību nodrošina tas, cik veiksmīgi strādā un spēj sastrādāties visdažādāko nozaru speciālisti. Ostā strādā gan loģistikas, gan menedžmenta un muitas speciālisti, gan arī tehnisko jomu eksperti – ķīmiķi, elektronikas un sakaru speciālisti, būvnieki, drošības un risku profesionāļi un citi. Tas ir liels izaicinājums – mācībspēkiem kopā ar studentiem un ostas pārstāvjiem spēt ieraudzīt jaunas lietas, kas balstās uz dažādu nozaru sadarbību.

RBO valdes priekšsēdētāja vietnieks Ēriks Škapars: „Izglītojoši konkursi jauniešiem nu jau kļuvuši par Rīgas brīvostas tradīciju. Studentu konkurss pierādīja, ka šādi konkursi ir nepieciešami gan ostai, kas iegūst jaunu, netradicionālu redzējumu, gan pašiem jauniešiem, kuri vēlas iegūt jaunas zināšanas un paplašināt savu pasaules redzējumu. Jāatzīst, ka ar katru reizi uzlabojas arī konkursam iesniegto darbu kvalitāte, kā arī parādās arvien interesantākas un diskutablākas idejas.”

Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš: „Manuprāt, par ostu lomu sabiedrībā un ekonomikā tiek runāts nepiedodami maz, tāpēc es priecājos par katru iespēju, kam piemīt potenciāls attīstīt ostu darbību. Turklāt, kas mūsdienās nav mazsvarīgi, strādājošie ar ostu saistītajās specialitātēs ir labi atalgoti visā pasaulē.

STARPTAUTISKĀ SADARBĪBA

Jūrniecība ir starptautiska nozare, un speciālistiem jāspēj konkurēt un jāatbilst starptautiskā darba tirgus prasībām un tendencēm. Tieši tāpēc LJA lielu

uzmanību velta starptautiskajai sadarbībai, īpašu akcentu liekot uz studentu un pasniedzēju starptautiskajām apmaiņas programmām, starptautisku sadarbības projektu īstenošanu, kā arī pieredzes apmaiņas organizēšanu ar citu valstu augstskolām.

Jūrniecības nozare Norvēģijā vienmēr ir bijusi viena no līderēm, un jau 150 gadus tieši šī Eiropas valsts ir viens no galvenajiem spēlētājiem globālajā jūrniecības nozarē. LJA studenti „Erasmus” programmas ietvaros jau daudzus gadus izvēlas Stordas/Haugesundas augstskolu (Stord/Haugesund University College – HSH).

2012. gadā uz universitāti, kurā LJA studenti regulāri mācās specialitātēs „Ostu un kuģošanas vadība”, „Ostu vadība”, „Jūras transports – kuģa vadīšana”, pieredzes apmaiņā devās arī LJA asociētais profesors Ilmārs Lešinskis un asociētais profesors Andris Unbedahts, lai prezentētu studiju iespējas LJA un ieinteresētu citu valstu studentus izmantot iespēju daļu no paredzētās mācību programmas apgūt LJA. Līdz šim bijusi tikai *vienvirziena kustība*, kad mūsu studenti gadu mācījušies HSH, bet norvēģu studenti LJA nav izvēlējušies.

LJA asociētie profesori pieredzes apmaiņas ietvaros aicināja HSH mācībspēku iesaistīšanos pasniedzēju mobilitātes programmā, piedāvāja izstrādāt jaunas augstskolu sadarbības formas, piemēram, IMO reglamentētajās profesijās moduļu kursus iziet LJA. Ļoti svarīgi bija salīdzināt mācību metodiku, studiju procesa organizēšanu, informatīvo un tehnisko nodrošinājumu, kā arī izpētīt HSH finanšu avotus, iepazīt norvēģus caur kultūru, nolasīt vieslekcijas HSH studentiem un nodibināt ciešākus kontaktus ar jūrniecības nozares uzņēmumiem – kuģniecības kompānijām, kuģu remonta rūpnīcām, mācību centriem.

Gandrīz visi mērķi tika sasniegti. Panākta vienošanās, ka HSH pasniedzēji piedalīsies LJA gadskārtējā starptautiskajā konferencē, kā arī strādās kā vieslektori, piemēram, lasīs lekciju kursu „International marketing” programmā.

I. Lešinskis: „Tik īsā laikā, kāds bija paredzēts mums, var sniegt tikai vispārīgu informāciju, bet, lai pamatīgāk ieinteresētu norvēģu studentus par mācībām LJA, tiek veidota jauna augstskolas reprezentācijas programma, kuras ietvaros LJA studenti darbojas arī kā *vēstnieki* un informatori konkrētajā augstskolā.

Ja salīdzinām Latvijas un Norvēģijas mācību metodiku, tad jāteic, ka tās būtiski neatšķiras, tomēr ir arī atšķirīgas lietas. Piemēram, kā pārbaudes veids Mobilitātes programmas studentiem tiek izmantots mājas eksāmens, kas LJA netiek praktizēts.

Vēlreiz pārliecinājamies, cik liela nozīme ir mācību iestādes un industrijas uzņēmumu sadarbībai, jo paralēli valsts finansējumam HSH lielu daļu finansējuma nodrošina jūrniecības nozares uzņēmumu ziedojumi. Mūsu vizīte rezultātu dos gan īstermiņā, gan arī ilgākā laika posmā, kad akadēmijā ar lekcijām



Latvijas Jūras akadēmija Muzeju nakti viesojās Talsu novada muzejā. LJA rektors J. Bērziņš iepazīstina ar akadēmijas iespējām.



Studentu dzīve LJA.



Jūrskolas prakse Spānijā.

viesosies HSH pasniedzēji un mācīsies norvēģu studenti. Starptautiskajā aprītē absolventi kļūs atpazīstami kā augsti kvalificēti speciālisti, kas nodrošinās labākas izredzes darba tirgū.

HSH augstu novērtēja mūsu studentu zināšanu līmeni, aktīvo iesaistīšanos studiju procesā un simtprocentīgu lekciju apmeklējumu. Arī paši studenti ir ļoti apmierināti ar studiju kvalitāti, augsto inovāciju līmeni augstskolā un pasniedzēju profesionalitāti."

REFORMAS – PAR UN PRET

Izglītības un zinātnes ministrijas slepenība attiecībā uz augstākajā izglītībā iecerētajām reformām mācību iestādēs rada labvēlīgu augsni baumām un liek augstskolām uztraukties, izdzirdot vārdu „optimizācija”. Ministrijas kuluāros klejo baumas, ka Rīgas Tehniskā universitāte savā 150 gadu jubilejā varētu „apēst” Latvijas Jūras akadēmiju. Savukārt Latvijas Jūras akadēmija ir gatava savā paspārnē ņemt Liepājas

Jūrnieceības koledžu. LJA rektors Jānis Bērziņš uzskata, ka jūrnieceības izglītību vajadzētu koncentrēt vienuviet un Latvijas Jūras akadēmijai jāpievieno Liepājas Jūrnieceības koledža, kuras darbā ir hroniskas un nopietnas problēmas, kas saistītas ne tikai ar krievu valodas uzvaras gājienu un pedagogu trūkums vien. Nesen, piemēram, uz LJA atnācis puisis, kuram atzīmju grāmatiņā pieci no sešiem matemātikā nepieciešamajiem kredītpunktiem bija iegūti... praksē uz kuģa. „Vecie jūrniecei mēdz teikt: ko tur daudz mācīs, jūra izmācīs. Burinieku laikos varbūt tā arī bija, bet tagad ir citi laiki. Tā vairs nevar strādāt,” ir pārliecināts Jānis Bērziņš. Izglītības un zinātnes ministrijas Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktora vietniece Inese Stūre: „Ministrija šobrīd gatavo augstākās izglītības reformu plānu, kas tiks nodots vērtēšanai sabiedrībai. Vienīgais konkrētais datums ir 2014.



Konference „Jūras transports un infrastruktūra 2012”.

gada 1. septembris – tad būs iedarbināts jauns finansēšanas modelis un būs arī skaidrs, kura augstskola tiek likvidēta, kura pievienota, kura sadalīta. Līdz tam notiks atkārtota studiju programmu un virzienu izvērtēšana. Nervozē visas mācību iestādes, arī Latvijas Jūras akadēmija.”

LJA mājas lapā ievietots ministra Roberta Ķīļa uzstādiņš, ka divas trešdaļas Latvijas augstskolu vajadzētu slēgt vai apvienot. Turpat varam arī pārliecināties, ka laikraksta „Financial Times” publicētajā mācību iestāžu reitingā „Pasaules augstskolu Top 1000” Latvijas Jūras akadēmija kopā ar Stokholmas Ekonomikas augstskolu Rīgā ieņem godpilnu vietu, un tās ir divas vienīgās Latvijas mācību iestādes, kas spējušas iekļūt šajā topā.

Jānis Bērziņš: „Augstskolas Latvijā ir dažādas. Latvijas Jūras akadēmija pārstāv inženierzinību virzienu, kur liels uzsvars tiek likts arī uz zinātnisko darbu. Jūrnieceības izglītība ir specifiska jau ar to vien, ka tā ir reglamentēta, tāpēc diplomēšanā stingri jāievēro STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) prasības. Visiem speciālistiem, kas izvērtē Latvijas augstskolu, arī Jūras akadēmijas atbilstību izglītības standartiem, vajadzētu dziļi izprast tieši jūrnieceības izglītības specifiku.

Piekrītu, ka vajadzīgas reformas, bet tām jābūt pārdomātām un pamatotām. No ministrijas puses vajadzīgs piedāvājums, lai ir skaidri spēles

noteikumi. Latvijas Jūras akadēmijai tiek prasīti jaunievedumi, taču valsts budžeta finansējums samazināts par sešdesmit diviem procentiem, kas nozīmē, ka mūsu pasniedzēji vien zaudēja apmēram četrdesmit piecus procentus no savas algas, nemaz nerunājot par finanšu novirzīšanu inovācijām. Šāds stāvoklis nav normāls un attaisnojams.

Tomēr, neskatoties uz problēmām, varu teikt – jā, mēs esam labi! Akadēmija ir starptautiski atpazīstama. Topošie un esošie jūras virsnieki novērtē, ka šeit iegūtais izglītības dokuments paver ceļu uz prestižu darbu, lielisku karjeru un visai solidu algu. Neviena cita augstskola šādas garantijas saviem studentiem nespēj sniegt. Un tas ir vēl viens iemesls, kāpēc akadēmiju nevajadzētu padarīt par kādas citas mācību iestādes sastāvdaļu. Vēl jo vairāk tāpēc, ka no RTU reiz jau aizgājām prom.

Mēs regulāri sazināties ar saviem absolventiem, lai noskaidrotu, kādas prasības ir uz kuģiem, un lai sarunātu prakses vietas studentiem. Prakse ir ļoti svarīga. Topošie kuģu vadītāji pirmajā praksē dodas pēc pusotra gada studijām un otrajā praksē pēc trešā kursa. Lai vasarā brauktu ar kuģi, tūristi maksā lielu naudu, bet mūsu studenti praksē uz kuģa tiek četras reizes dienā ēdināti un vēl saņem vairāk nekā sešsimt dolāru mēnesī. Bet, ja prakses laikā studenta uzvedība un darbs neatbilst kuģa kapteiņa vai kuģa kompānijas prasībām, tad mums ne tik. Durvis akadēmijai vienmēr vaļā, gan ienākot, gan izejot.

Tomēr prakses dēļ neatbilst daudz studentu. Lielākā atskaitīšana notiek pēc pirmā gada. Patiesībā pirmais semestris akadēmijā tiek zaudēts, jo katas-trofāli zemā līmenī ir studentu zināšanas matemātikā un fizikā. Tā vien šķiet, ka vidusskolā tās vai nu vispār nav apgūtas, vai arī apgūtas zemā līmenī, tāpēc, ja domājam par izglītības reformu, tā jāsāk jau ar vidusskolu.

Esam saņēmuši pārmetumus, ka par nodokļu maksātāju naudu gatavojam speciālistus, viņi aiziet jūrā un nedod nekādu labumu Latvijas ekonomikai. Lai kļiedētu šo mītu, LZA Ekonomikas institūts veica pētījumu, kas parādīja, ka deviņdesmit četrus procentus no nopelnītā mūsu jūrniece iztērē Latvijā. Ko tad, jūrā būdams, pirksi? Vēl jo vairāk tāpēc, ka tankkuģi bieži vien pat nepiestāj ostās, bet tiek izkrauti netālu no krasta, uz enkura esot.

Ja students netiek budžeta grupā, jāņem kredīts, kam viens no galvotājiem ir pati LJA, bet otrs galvotājs jāsameklē pašam studentam. Statistika liecina, ka Latvijas Jūras akadēmiju pabeidz aptuveni piecdesmit pieci procenti no tiem, kas iestājušies šajā augstskolā. Visiem, kas par savu nākamo profesiju izvēlas kādu no jūrniece specialitātēm, vajadzētu apzināties, ka tai nepieciešamas ne tikai pamatīgas profesionālās zināšanas, bet arī augsti morāles standarti. Darbs nav viegls, un arī atbildība ir liela – miljoniem vērts kuģis un krava, nemaz par cilvēku dzīvībām nerunājot. Jāspēj pieņemt lēmumu, ja to nevar, tad jāiet prom. Jūrā ir vajadzīgi stipri cilvēki.”■

LIEPĀJAS JŪRSKOLAI 135

„Baltijas Vēstnesis” 1875. gada 36. numurā raksta: „Tā vecākā iz Kurzemes jūras skolām atrodas Liepājā no 1843. gada iesākot, ar vācu mācību valodu. Ziemas laikā še mācās līdz 10 skolēni, kuri pēc četru piecu mēnešu mācības laika savu eksāmeni noliek un tad dodas uz Liepājas preču kuģiem.”

Krišjānis Valdemārs aicināja: „Latvji, brauciet jūriņā!”, un arī liepājnieki atsaucās šim aicinājumam, 1876. gadā atverot Liepājas jūrniecības skolu, kas tagad ar nosaukumu Liepājas Jūrniecības koledža nosvinējusi savu 135. gadskārtu.

Svinības par godu jūrskolas ievērojamajai jubilejai notika 2012. gada 3. martā, un šajā reizē kopā bija sanākuši skolas absolventi, tagadējie kursanti un pasniedzēji. Skanēja pateicības vārdi bijušajiem pasniedzējiem, netika žēloti aplausi. Daži pasniedzēji saņēma pat ovāciju vētru.

Protams, neiztika arī bez apsveicējiem gan no Izglītības un zinātnes ministrijas, gan no Latvijas Jūras administrācijas, gan kruinga kompānijām.

Liepājas Jūrniecības koledžas direktora vietniece Dzintra Putniņa: „Ik pēc pieciem gadiem tiekamies, svinam un dalāmies atmiņās un piedzīvojumos, bez kā iztikt nespēj neviens jūrnieks. Tā ir kļuvusi par mūsu skolas tradīciju. Un ir milzīgs gandarījums, ja redzam, ka skolā sētā izglītības sēkla ir kritusi auglīgā augsnē.





LJK direktors I. Virga saņem apsveikumus
LJK 135. jubilejas reizē.



LJK sveic LKKA kapteiņi
A. Brokovskis-Vaivods un J. Spridzāns.



I. Virga un Dz. Putniņa saņem apsveikumu no Liepājas
domes priekšsēdētāja vietnieces Silvas Goldes.

Jau trīs gadus mūsu puiši nēsā formas, un to dara ar lepnumu, jo apzinās, ka pieder vienai no vecākajām mācību iestādēm – Liepājas Jūrniecības koledžai. Pirms došanās jūras praksē es viņiem vienmēr saku: neaizmirstiet, jūs pasaulē nesat Latvijas, Krišjāņa Valdemāra un Liepājas Jūrniecības koledžas vārdu!”

DARVAS PILIENS

Diemžēl jubilejas gads tika aizvadīts ne visai priecīgā noskaņojumā, jo arvien biežāk publiski izskan neapmierinātība ar Liepājas Jūrniecības koledžas zemo izglītības līmeni. Izglītības un zinātnes ministrija (IZM) uzskata, ka valsts finansējums nav piešķirams 19,4% jeb 162 augstākās izglītības studiju programmām, kurām trūkst kvalitātes, un starp šīm programmām ir arī četras Liepājas Jūrniecības koledžas programmas: „Kuģu mehāniķis”, „Jūras transports”, „Starptautisko pārvadājumu organizācija” un „Kuģu vadīšana”.

Tomēr Liepājas Jūrniecības koledža (LJK) neplāno slēgt nevienu no vāji novērtētajām studiju programmām. Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Ivars

Virga: „Liepājas Jūrniecības koledžas studiju programmu zema kvalitātes vērtējums tapis, balstoties uz vērtējumu, ko veikuši ar jūrniecību nesaistīti eksperti. Eksperti neizprata mūsu specifiku, tāpēc mēs šim ekspertu vērtējumam nepiekrītam! Un vispār nesaprotam, kādēļ esam šajā sarakstā, jo praktiski visi mūsu absolventi strādā ne vien Latvijā, bet arī ārzemju kompānijās. Mūsu absolventu vidū bezdarbnieku nav, jo pēc šo profesiju speciālistiem vienmēr ir pieprasījums. Un vispār valsts mums iedod tikai 92 budžeta vietas, pārējie studenti par studijām maksā paši.”

Lai gan koledžas vadība nepiekrīt zemajam studiju programmu kvalitātes vērtējumam, tā ir gatava veikt un jau iepriekš ir veikusi uzlabojumus. Piemēram, loģistikas jeb starptautisko pārvaldājumu organizācijas studiju programmā studiju laiks samazināts no trim līdz diviem gadiem. Ir pārskatīts arī studiju programmu saturs, koledža par saviem līdzekļiem iegādājusies mācību trenāžierus, kur viena trenāžiera cena mērāma vairākos desmitos tūkstošos latu. „Tas viss tiek darīts, lai nodrošinātu studentiem mūsdienīgu prasībām atbilstošus mācību apstākļus,” uzsvēra Virga.

UZZIŅAI

Liepājas Jūrniecības koledžā mācās 1003 audzēkņi,

■ no tiem 600 ir nepilna laika studenti;

■ koledžā ir 94 valsts finansētas studiju vietas;

■ valsts dotācijas – 181 655 latu, pašu ieņēmumi no kursiem un studentu maksām – 412 910 latu. Pašu peļņa ļauj iegādāties modernus mācību līdzekļus un trenāžierus;

■ no 2010. līdz 2012. gadam koledžu beiguši 44 kuģu mehāniķi, savā profesijā strādā 43, kā arī 59 kuģu vadītāji, no kuriem savā profesijā strādā un karjeru veido 56 absolventi.

KĀ TAD IR AR KVALITĀTI?

Bijušais LJK absolvents kādā sarunā reiz teica, ka izglītības kvalitāte šeit ir zem nulles, mācību materiāli un mācīšanas metodes ir novecojušas, savukārt trenāžieris pamatā nav domāts kursantiem, bet gan maksas kursu nodrošināšanai, tāpēc to koledžu vajadzētu klapēt ciet!

Vai ar Liepājas Jūrniecības koledžu ir tik traki? To jautāju Jūrnieku reģistra vadītājam Jāzepam Spridzānam, un viņš atzina, ka jūras virsnieku deficīts ir pietiekami liels, lai pat vāja mācību iestāde varētu palaist darba tirgū ne īpaši spēcīgus speciālistus, bet tāds nekādā gadījumā nedrīkst būt Latvijas jūrniecības izglītības uzstādījums, jo ļoti svarīgs ir mūsu jūrnieku prestižs starptautiskajā jūrnieku darba tirgū. Un piebilda, ka ir pienācis pats pēdējais brīdis veikt radikālas pārmaiņas Liepājas Jūrniecības koledžā gan mācību programmās, gan vadības un pasniedzēju līmenī. „Jāatzīst, ka jūrniecības mācību iestāžu vadītāju vecuma sliekšnis ir visai augsts. Visu cieņu Liepājas Jūrniecības koledžas direktoram Virgas kungam, bet viņam jau ir septiņdesmit septiņi gadi, tāpēc es vēlētos jautāt, vai tik solīda vecuma cilvēkam vajadzētu būt vadītājam? Viņš varētu būt pasniedzējs, vadību nodotot



LJK sveic kompānijas „Lapa” prezidents kapteinis A. Nadežņikovs.



LJK direktora vietnieks R. Martinovs.



Sveicēju vidū – LJK absolventi kapteiņi Ludāns un Gudkovs.

jaunākai paaudzei. Diemžēl arī pasniedzēji noveco, bet jauni nenāk, un šī ir viena no lielākajām problēmām ne tikai Liepājas Jūrniecības koledžā, bet arī Latvijas Jūras akadēmijā. Atalgojums, kādu piedāvā mācību iestādes, nav konkurētspējīgs, tāpēc labi atalgoti jūras virsnieki nemainīs jūras darbu pret darbu krastā,” uzskata Spridzāns.

Latvijas Jūrnieku reģistra jūrnieku sertificēšanas komisijā strādā kapteinis Kārlis Zakss, kurš atzīst, ka LJK absolventu zināšanas ir ļoti bēdīgas, un tam piekrīt arī viņa brāļadēls, aktīvs jūrnieks kapteinis Ēriks Zakss: „Liepājas Jūrniecības koledžas kursantu un absolventu zināšanas ir zem katras kritikas. To varu apgalvot, jo man nācies ar viņiem kopā strādāt, tāpēc situāciju uzskatu par vairāk nekā bēdīgu. Pienācis pēdējais laiks kaut ko mainīt!” Viņš par esošo situāciju ir patiesi satraukts.

Koledžas direktors mācībspēka trūkumu saista ar zemo atalgojumu. „Mēģinu pievilināt pensionētus pasniedzējus, taču, kad viņi uzzina, ka lekcijas ir katru darbdienu, bet mēnešalga trīssimt piecdesmit līdz četrsimt latu uz papīra, viņi pasmaida un aiziet,” Virga raksturo situāciju.



J. Šuba (no kreisās), J. Spridzāns, A. Brokovskis-Vaivods.

KĀDA TAD ĪSTI IR JŪRNICĪBAS VALODA?

Kad kādu laiku pēc Liepājas Jūrniecības koledžas svinīgā pasākuma satiku LSEZ Liepājas ostas pārvaldnieku Aivaru Boju un, zinot, ka arī viņš ir Liepājas jūrskolas absolvents, jautāju, kāpēc nav piedalījies svinībās, kapteinis Boja atmeta ar roku un noteica, ka viņš nepieņem to krievisko noskaņu, kādā šie pasākumi tiek organizēti.

Te nu jāpiekrist kapteinim Bojam, jo gaisotne tiešām bija tāda, kādu viņš to raksturoja.

Alberts Evertovskis un Kārlis Ludāns ir kursabiedri, viņi jūrskolu beiguši 1961. gadā. Tas bijis ceturtais izlaidums. Toreiz mācības notikušas krievu valodā. Iesākumā, protams, gājis visai smagi, daži valodas dēļ pat tikuši atskaitīti, bet kursanti latvieši un krievi bijuši tā apmēram pusi uz pusi.

Cita gada absolvents atceras, ka viņa kursā bijuši tikai pieci latvieši. Bijis grūti, bet ko tad nevar iemācīties, ja vajag un grib.

Ir gan viens jautājums, par ko vienisprātis ir visi jūrskolas absolventi – šī skola ir bijusi maizes devēja un pamats visam mūža darbam.

„Neatkarīgajā Rīta Avīzē” bija rakstīts: „Arī tagad koledžas vide ir izteikti krieviska – lielākoties krievu tautības pedagogi māca lielākoties krievu tautības studentus, un šajā kompānijā iemaldījušies latvieši ir spiesti pielāgoties šiem apstākļiem. Arī tam, ka grāmatas ir kirilicā. Šo varētu uzskatīt par katra jaunieša brīvu izvēli, ja vien skola laikus brīdinātu, ka daļa izglītības notiek krievu mēlē. Taču skola to kategoriski noliedz, turpina uzturēt ilūziju, ka krievi



Jūrskolnieki – topošie kapteiņi.



Dz. Putniņa.



LJK sveic kolēģi no Klaipēdas Jūras akadēmijas. Tās rektors V. Senčila ir Liepājas jūrskolas absolvents.

ar krieviem runā latviski. Arī skolas mājas lapā par iestādē valdošo krievisko vidi liecina vien pasniedzēju uzvārdi.”

Direktors Ivars Virga: „Skolā mācās nedaudz vairāk par 1000 audzēkņiem, no kuriem latvieši ir aptuveni ceturtdaļa, bet starp stūrmaņiem aptuveni puse. Gandrīz katrā sanāksmē es atgādinu, ka mācību valoda mūsu koledžā ir latviešu. Visi pasniedzēji un audzēkņi zina latviešu valodu, varbūt kāds ne tik labi, cik vajadzētu. Lekcijas tiek lasītas latviski, konspekti un izdales materiāli ir latviešu valodā. Bet visas lekcijas jau es nevaru izkontrolēt. Problēma ir tā, ka pasniedzēji lielākoties ir krievvalodīgie, arī grāmatas ir krievu valodā, mazāk angļu, bet pavisam maz latviešu, tāda ir tikai viena – „Kuģa noturība”.

Formāli tiek teikts, ka mācības skolā notiek tikai valsts valodā, visi pasniedzēji ir nokārtojuši valsts valodas atestāciju augstākajā līmenī, bet izrādās, ka, piemēram, elektrotehnikas priekšmeta pasniedzējs latviski vispār nerunā, tikai izdala mācību materiālus latviešu valodā.

Kāda absolventa komentārs

Koledžā mācības praktiski notiek krieviski, daudzi pedagogi jau sen ir pensijas vecumā un jaunās tehnoloģijas nepazīst, tādēļ joprojām tiek izmantotas vecas padomju laiku grāmatas, aizbildinoties, ka Latvijā grāmatas nav izdotas.

Ir gadījumi, kad kursanti pamet koledžu, jo pietiekamā līmenī nepārvalda krievu valodu. Daudzi atzīst, ka

nav viegli mācīties krievu valodā, ja pamatskolā apgūta angļu un vācu valoda. Daži uzskata, ka ir piemānīti, jo, stājoties skolā, neviens nav brīdinājis par studijām krievu valodā. Ja būtu to zinājuši, savlaicīgi mācītos arī krievu valodu. Tagad ir tā, ka vieni diezgan labi runā krieviski, bet rakstīt neprot, vēl citiem ir problēmas ar lasīšanu krievu valodā, vēl dažiem pat runāšana sagādā galvas sāpes. Tomēr koledžas puīšiem ir vēlēšanās uzlabot krievu valodas zināšanas, jo viņi apzinās, ka uz kuģiem arī bez krievu valodas neiztik.

Koledža valda uzskats, ka kursanti no mācīšanās krieviski ir tikai ieguvēji, jo jūrā neviens latviski nerunās. Varētu jau, protams, krievu valodu mācīt kā jūrai nepieciešamu svešvalodu, bet Izglītības ministrijas noteikumi profesionālās mācību iestādēs paredz tikai vienu svešvalodu, un Liepājas Jūrniecības koledžā tā ir angļu valoda.

Ir pietiekami daudz mācību literatūras angļu valodā, bet direktors saka: „Bērni paši atzīst, ka labāk saprot krieviski un tehnisko literatūru ir vieglāk lasīt krieviski. Koledžas audzēkņiem gan prakse, gan darbs lielākoties būs uz kuģiem, kur darba valoda ir krievu. Mans mazdēls ir stūrmanis uz kuģa, kur lielākoties ir krievi. Kad uz kuģa daļu krievu apkalpes nomainīja amerikāņi, viņš kļuva par tulku kapteinim, kuram acīmredzot angļu valoda nebija stiprā puse. Tāda ir reālā situācija...”

Aktīvie jūrniki, ar kuriem runāts par saziņas valodu uz kuģiem, atzīst, ka bez krievu valodas var iztikt, bet bez angļu valodas nevar nekādi. Protams, viss atkarīgs no konkrēta kuģa.

Izglītības kvalitātes valsts dienests, kas ir Izglītības un zinātnes ministrijas padotības iestāde un veic izglītības iestāžu uzraudzību, pēdējo gadu laikā par Liepājas Jūrniecības koledžu ir saņēmis trīs sūdzības, arī par iespējamām pārkāpumiem valsts valodas lietošanā.

Valsts valodas centra valodas kontroles nodaļas vecākā inspektore Dienvidkurzemē Vija Āboliņa „Neatkarīgajai Rīta Avīzei” stāsta: „Pēdējo oficiālo sūdzību izskatīju 2011. gada decembrī. Pēc tam ir bijuši vairāki nekonkrēti zvani par sliktu situāciju ar valsts valodu. Kad lūdzu nosaukt konkrētus vārdus, tad baidās, jo, lūk, zvanītājus izskaitļošot. Par inspektori strādāju jau astoņpadsmit gadus, un vienmēr, kad aizeju uz Jūrniecības koledžu, man ir bijis smagi ap sirdi. Tur man stāsta, cik krievu valoda neaizstājama, ka bez tās nevar iztikt, jo to lieto uz kuģiem, nav grāmatu un pasniedzēju latviešu valodā, Latvijai nav kuģu un tamlīdzīgi. Tie nav argumenti! Jādomā, kā risināt jautājumus!”

UZZIŅAI

Izglītības likumā un Augstskolu likumā ir noteikti svešvalodas lietošanas ierobežojumi, kas attiecas vienādi uz visām valsts dibinātajām augstākās izglītības iestādēm. Tie paredz, ka valsts un pašvaldību izglītības iestādēs izglītību iegūst valsts valodā. Turklāt Augstskolu likums nosaka: valsts dibinātās augstskolās studiju programmas īsteno valsts valodā. Svešvalodu lietošana studiju programmu īstenošanā iespējama tikai atsevišķos gadījumos un pamatā Eiropas Savienības oficiālajās valodās.

JAUNATNEI NETRŪKST AMBĪCIJU

Topošais stūrmanis Mārcis Araks: „Esmu pārliecināts, ka pēc gadiem manu jūrnieka formu rotās četras svītras ar rombu! Es būšu kapteinis! Esmu bijis praksē un skaidri zinu, tas ir un būs mans darbs. Praksē strādāju Ziemeļjūrā,

UZZIŅAI

Pirmās prakses laikā kadeti saņem atalgojumu apmēram 500 ASV dolāru, kas ir aptuveni divas līdz trīs reizes mazāk nekā matrožiem. Jau otrajā praksē kursanti dodas ar matroža apliecību, tāpēc arī atalgojums ir atbilstošs profesijai.

Baltijas jūrā un Atlantijas okeāna ziemeļu daļā, izbaudīju pirmās vētras un sapratu, ka bailes ir tik ilgi, kamēr nezini, kas gaida. Bet koledžai novēlu, lai šeit būtu vairāk kursantu! Kaut arī koledžā ir ļoti maz budžeta vietu, redzot perspektīvu, var mācīties arī par maksu, kas šajā skolā nav īpaši liela. Jau iegūstot matroža profesiju, par skolu var samaksāt pats.”

Cerams, ka reformas jūrniecības izglītībā nenocirtīs galvu vienai no vecākajām jūrniecības mācību iestādēm – Liepājas Jūrniecības koledžai. Un vēl gribētos ticēt, ka patiešām pārdomātas reformas ļaus sakārtot mācību kvalitātes jautājumus un visi koledžas kursanti tiešām ar lepnumu nesīs savas skolas vārdu pasaules jūrās un saņems darba devēju vislabāko novērtējumu.■

Sagatavoja A. Freiberga

Jūras spēki

JŪRAS SPĒKIEM – 20

1992. gadā 10. februārī Liepājā tika izveidota pirmā nacionālā kara flotes kaujas vienība – Jūras spēku divizions, kura sastāvā iekļāva Mācību centru. Pirmais divizona komandieris bija jūras kapteinis Ilmārs Lešinskis, kurš to vadīja līdz pat 1998. gada aprīlim. No 1992. gada 16. marta Liepājas divizona sastāvā tika iesaistīti trīs bijušie Latvijas PSR zivju resursu uzraudzības kuģi, kurus pašu spēkiem pielāgoja krasta apsardzības vajadzībām. Divi no šiem kuģiem bija 34 metrus garie Ribinskā būvētie „Рыбнадзор” klases kuģi (nr.102 „Spulga” un nr.103 „Komēta”). Kopumā jaunajā kara flotē tika ieskaitīti četri kuģi un divi kuģošanai jūrā neparedzēti kuteri. No 1992. gada 20. maija uzsāka Latvijas jūras robežas kontroli, ko veica trīs jau pieminētie kuģi, kuru borta numuri bija 101 („Sams”), 102 („Spulga”) un 103 („Komēta”). Visi kuģi bija bruņoti ar ložmetēju un komandas strēlnieku ieročiem. Liepājā šie kuģi tauvojās aptuveni pie Vecajiem kapiem Kaiju ielā, jo pilsētā vēl bija Krievijas kara flote. 1994. gadā „Komēta” tika pārdislocēta uz Ventspili.

No trim Latvijas flotes pirmajiem kuģiem vairs palicis tikai viens – „Komēta”.

BALTRON KOMANDIERA MAIŅA

2012. gada 3. janvārī Lietuvas Jūras spēku kapteinleitnants Egidijs Oleš-kevičs stājās Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras (BALTRON) komandiera amatā, nomainot līdzšinējo eskadras komandieri Latvijas Jūras spēku flotiles Mīnu kuģu eskadras komandieri kapteinleitnantu Dmitriju Jankovu.

2012. gadā vienas no lielākajām eskadras mācībām bija „HOD OPS LVA”, kas no 13. līdz 29. aprīlim notika Irbes jūras šaurumā un tika rīkotas kopā ar NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas kuģiem. Mācību laikā

no sprādzienbīstamiem priekšme-
tiem tika attīrītas 42 kvadrātjū-
dzes, iznīcinot 32 sprādzienbīsta-
mus priekšmetus – 29 mīnas un 3
torpēdas. Lielākais no atrastajiem
sprādzienbīstamajiem priekšme-
tiem bija vācu grunts mīna LMB,
kuras sprāgstvielas svars vien ir
300 kilogramu, garums – 1,5 metri,
diametrs – 0,66 metri. 18 no at-
rastajām mīnām bija M12 vai M16
mīnas.

UZZIŅAI

Kapteinleitnants Oleškevičs ir pieredzējis virs-
nieks, kurš dienestu Jūras spēkos sāka 2002. ga-
dā uz kuģa „Kuršis”, ar kuru, ieņemot dažādus
komandvadības amatus, ir piedalījies mācībās
BALTRON sastāvā, kā arī pildījis dienesta pienā-
kumus NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas
sastāvā. Pirms iecelšanas Baltijas valstu kopējās
eskadras komandiera amatā viņš pildīja tās štāba
priekšnieka pienākumus.



Mācību „HOD OPS LVA” galve-
nais uzdevums ir pilnveidot abu
vienību iemaņas mīnu iznīcinā-
šanas operācijās, kā arī iznīcināt
no Pirmā un Otrā pasaules kara
laika palikušos sprādzienbīstamos
priekšmetus Irbes jūras šaurumā,
tādējādi uzlabojot kuģošanas dro-
šību Baltijas jūrā, jo divu karu laikā
jūras šaurumā izlikti aptuveni 16
tūkstoši jūras mīnu.

Mācībās piedalījās astoņi kuģi,
kā arī kuģu ūdenslīdzēji atmiņētāji.
BALTRON sastāvā mācībās piedalī-
jās Latvijas JSF kuģi „Virsaitis” un
„Tālivaldis” un Lietuvas Jūras spēku
kuģis „Kuršis”. Savukārt SNMCMG1
mācībās pārstāvēja Norvēģijas
Jūras spēku kuģi „Valkyrien” un
„Alta”, Beļģijas Jūras spēku kuģis



Valsts prezidents Andris Bērziņš 2012. gada
13. aprīlī pieņem Jūras spēku flotiles
20. gadadienai veltīto svinīgo parādi.

„Primula”, Nīderlandes Jūras spēku kuģis „Sciedam” un Vācijas Jūras spēku kuģis „Homburg”. Mācības klātienē vēroja aizsardzības ministrs Atis Pabriks un Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālmajors Raimonds Graube.

Lai nodrošinātu pastāvīgu ātrās reaģēšanas iespēju jūrā miera un krīzes laikā, 1998. gadā izveidoja Latvijas, Igaunijas un Lietuvas mīnu kuģu eskadru. BALTRON sastāvā Baltijas valstis kuģus deleģē rotācijas kārtībā uz 6 līdz 12 mēnešiem, izveidojot vienību ar diviem mīnu kuģiem, štāba un apgādes kuģi. Eskadras kuģi piedalās jūras atmīnēšanas operācijās un militārajās mācībās Baltijas valstu teritoriālo ūdeņu un ekonomiskās drošības stiprināšanai, kā arī meklēšanas un glābšanas darbos.

Viens no galvenajiem Baltijas valstu sadarbības projekta mērķiem ir paaugstināt kuģu personāla profesionalitāti, piedaloties ikgadējās mīnu meklēšanas mācībās un operācijās.■

MĀCĪBAS „SQUADEX”

No 20. līdz 29. augustam Baltijas jūrā, Lietuvas teritoriālajos ūdeņos, notika BALTRON mācības „Squadex”, kurās no Baltijas valstīm piedalījās seši kuģi.

Mācībās „Squadex” pilnveidoja Latvijas, Igaunijas un Lietuvas jūras spēku sadarbību un eskadras saliedētību mīnu meklēšanas operācijās. Tajās padziļināja arī personāla

UZZIŅAI

NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no divām alianses jūras komponenta daudz nacionālām vienībām, kas speciāli izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai un NATO Reaģēšanas spēku sastāvā ir spējīga nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā.



2012. gada 13. aprīlī, svinot Jūras spēku flotiles 20. gadadienu, Rīgas jūras līcī notika kuģu parāde, kurā piedalījās ne tikai Latvijas, bet arī Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras (BALTRON) un NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) kuģi, kuri piedalās kopīgās mācībās „HOD OPS LVA”.

zināšanas, plānojot un vadot eskadras līmeņa operācijas, kā arī pārbaudīja kuģu komandu gatavību operāciju veikšanai.

Mīnu iznīcināšanas operācijas Latvijas teritoriālajos ūdeņos tiek veiktas kopš 1996. gada. Vienas no pēdējām lielākajām mācībām bija „MCOPLAT 2009” un „Open Spirit 2011”.■

MĀCĪBAS „PATROL BOAT EXERCISE”

No 11. līdz 15. oktobrim Baltijas jūrā un Irbes šaurumā notika Jūras spēku flotiles patruļkuģu eskadras mācības „Patrol Boat Exercise”, kurās piedalījās štāba un apgādes kuģis „Varonis”, patruļkuģi „Skrunda”, „Cēsis” un „Viesīte”, kā arī krasta apsardzes kuģis „Astra” un naftas piesārņojuma novēršanas kuteru grupa.

Viens no galvenajiem mācību mērķiem bija eskadras sastāvā iekļaut divus jaunākos „Skrundas” klases patruļkuģus – „Cēsis” un „Viesīte”, kā arī veikt taktiskas un tehniskas jūrniecības procedūras un pilnveidot vienības tak-

tiskā štāba iemaņas, lai sagatavotos apvienotajām Jūras spēku flotiles mācībām.

Sadarbojoties ar citām regulāro spēku un Zemessardzes vienībām, mācībās tika apzinātas un praktizētas eskadras spējas sniegt atbalstu piekrastes operācijām, tā nodrošināšanā iekļaujot arī aviācijas atbalstu.■



PĀRDOD PATRUĻKUĢI „BULTA”

2012. gada 30. janvārī par 18 600 latiem tika pārdots viens no diviem izsolē izliktajiem Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku kuģiem – „Bulta”. Sākuma cena bija noteikta 10 600 latu. Vēlēšanos vairāksolišanā iegādāties kuģi „Bulta” izteica četri izsoles dalībnieki. Augstāko cenu nosauca juridiska persona, kas kuģi nosolīja par 18 600 latiem. Otrs izsolē piedāvātais kuģis „Pērkons” netika pārdots. Tā sākuma cena bija 28 600 latu. Kuģi tiek pārdoti, jo tehniskā stāvokļa dēļ tie vairs netiek izmantoti bruņoto spēku vajadzībām.■

„VIESĪTE” STĀJAS IERINDĀ

2012. gada 22. augustā Rīgas pasažieru ostā notiks pirmā Latvijā būvētā patruļkuģa „Viesīte” saņemšanas ceremonija. Pie pasažieru ostas piestātnes to sagaidīja kuģu būves projekta ietvaros uzbūvētie patruļkuģi „Skrunda” un

„Cēsis”, kā arī tur tika noenkurots štāba un apgādes kuģis „Varonis”. Ceremonijā piedalījās aizsardzības ministrs Artis Pabriks, Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālmajors Raimonds Graube, akciju sabiedrības „Rīgas kuģu būvētava” valdes priekšsēdētājs Vasilijs Meļņiks, Viesītes novada pašvaldības vadība, kuģa krustmāte Daina Vītola un citas ar nozari saistītas amatpersonas, kā arī aicinātie viesi.



Trešā „Skrundas” klases patruļkuģa „Viesīte” saņemšanas ceremonija.

Pēc svinīgās uzrunas aizsardzības ministrs pasniedza kuģa karogu patruļkuģa „Viesīte” komandierim virsleitnantam Tālim Dzērvem pacelšanai kuģa mastā. Kuģa karogu iesvētīja Jūras spēku flotiles kapelāns.

Patruļkuģa būvniecības uzsākšanu 2010. gada 17. jūnijā atklāja toreizējais aizsardzības ministrs Imants Lieģis. 2012. gada 11. aprīlī kuģi nolaida ūdenī un piešķīra tam vārdu „Viesīte”. Svinīgajā ceremonijā, kurā piedalījās Valsts prezidents Andris Bērziņš, aizsardzības ministrs A. Pabriks atzinīgi novērtēja Latvijas ražotāju spējas apgādāt bruņotos spēkus ar pašmāju industrijas veiktumiem.

Akciju sabiedrības „Rīgas kuģu būvētava” valdes priekšsēdētājs V. Meļņiks: „Jaunais patruļkuģis „Viesīte” ir pierādījums tam, ka Latvija spēj būvēt kuģus. Pārņemot Vācijas tehnoloģiju, Rīgas kuģu būvētavas strādnieki pilnībā uzbūvēja kuģi „Viesīte”, kas kalpos Jūras spēku flotiles vajadzībām.”

2012. gada 30. augustā „Rīgas kuģu būvētavā” notika svinīga kuģa ķīla ielikšanas ceremonija jaunajam „Skrundas” klases patruļkuģim „Rēzekne”. Līdz ar kuģa ķīla ielikšanu sākās pirmais kuģa būvniecības posms. Tā ir svinīga ceremonija, kurā kuģa korpusā tiek iemetināta kapsula ar vēstījumu un novēlējumu jaunajam kuģim un kuģa komandām, kā arī jaunākā Latvijas Bankas monēta.■

UZZIŅAI

„Viesīte” ir pirmais „Rīgas kuģu būvētavā” pilnībā būvētais karakuģis un trešais no pieciem jaunajiem Jūras spēku flotiles „Skrundas” klases kuģiem. Šis divkorpusu patruļkuģis paredzēts gan militāriem, gan civiliem mērķiem. Tas aprīkojams ar naftas piesārņojuma likvidācijas, minū meklēšanas un iznīcināšanas iekārtām. Iepriekš saņemtie patruļkuģi „Skrunda” un „Cēsis” jau veic patruļēšanu un cilvēku meklēšanas un glābšanas darbus jūrā.

NATO ADMIRĀĻA VIZĪTE LATVIJĀ

18. un 19. jūlijā vizītē Latvijā uzturējās NATO spēku virspavēlnieks Eiropā admirālis Džeimss Stavridis, kurš tikās ar aizsardzības ministru Arti Pabriku un Nacionālo bruņoto spēku komandieri ģenerālmajoru Raimonu Graubi, lai pārrunātu NATO darbības Afganistānā līdz 2014. gadam un pēc NATO spēku izvešanas. Tika apspriesti jautājumi par patrulēšanu NATO gaisa telpā virs Baltijas, NATO militārajām mācībām un vingrinājumiem Baltijas valstīs, kā arī par aizsardzības spēju uzturēšanu un stiprināšanu ierobežota budžeta apstākļos, kas ir viens no lielākajiem izaicinājumiem, ar ko jāsaskaras aliansei.



Admirālis Dž. Stavridis kopā ar ģenerālmajoru R. Graubi nolika ziedus pie Oskara Kalpaka pieminekļa, bet A. Pabriks apbalvoja NATO spēku virspavēlnieku Eiropā ar Latvijas Republikas aizsardzības ministra apbalvojumu „Atzinības goda zīme”, lai izteiktu pateicību par nozīmīgo ieguldījumu un sniegto atbalstu Latvijai.■

JŪRAS SPĒKI IZGLĀBJ VĀCU JAHTU

„Sakiet, kā mēs varētu sazināties ar kuģa KA-08 „Saule” apkalpi, lai pateiktos?” – šāds lūgums tika saņemts no vācu jahtas „Sventax”, kurai jūnijā Jūras spēku flotiles kuģis palīdzēja nokļūt līdz Liepājas ostai.

Jahtai „Sventax”, kas kuģoja ar vācu karogu, bija radušās tehniskas problēmas ar dzinēju, tādēļ Jūras spēku flotiles kuģim KA-08 „Saule” tika dots rīkojums aizvilkt un pietauvot jahtu Liepājas ostas jahtu klubā, kas arī veiksmīgi tika izdarīts. Uz jahtas atradās divi cilvēki.

Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta sabiedrisko attiecību speciāliste Liene Ulbina atzīst, ka arī agrāk ir saņemti pateicības vārdi, taču tas nenotiekot visai bieži.■

MŪS VIENO LATVIJAS SVĒTAIS Vārds

Liepāja tradicionāli bijusi militāro jūrnieku mājvieta. Te mitusi gan Krievijas impērijas, gan padomju, gan arī Latvijas valsts Jūras spēku flotile. Par Karostas vēsturisko mantojumu un tā ciešo saistību ar Krievijas – padomju kara floti rakstīts ārkārtīgi daudz, bet par Latvijas Jūras spēkiem, kuri pēc neatkarības atgūšanas dzimuši tieši Liepājā, zināms ļoti maz.

VISA SĀKUMS

Kad Latvija 1991. gadā atguva suverenitāti, jaunās valsts rīcībā nebija absolūti nekā, lai patstāvīgi spētu izveidot armiju, nemaz nerunājot par tik ārkārtīgi dārgu ieroču šķiru kā jūras spēki. Aiz loga bija rudens, kad sākās jaunās valsts aizsardzības spēku veidošana. Jau norisinājās spraigs darbs pie nacionālo robežapsardzības spēku izveides, formējās pirmie zemessargu bataljoni, par ko ziņoja lielākie laikraksti. Ja zemessargiem un robežsargiem lielākās galvassāpes sagādāja ieroču, formastērpu un pienācīgu kazarmu trūkums, tad par nepieciešamību aizstāvēt Latvijas krastus un ūdeņus domāt atļāvās vien neprāši.

Visiem bija skaidrs, ka būs jāgādā arī par gandrīz 500 kilometru garo jūras robežu, taču no nabadzīgās padomju impērijas izbēgušajai valstij nebija ne savu kuģu, ne rīcībspējīgu spēku, kas spētu pildīt kara flotes un krasta apsardzības funkcijas. Lai arī tagad to daudzi aizmirsuši un varbūt pat nezina, pats sākums Latvijas kara flotes atjaunotnei bija 1991. gada 1. oktobris, kad Liepājas Jūrniecības koledžā tika izveidots Jūras spēku mācību centrs. Tieši tur mācības uzsāka pirmie Latvijas jūras robežsargi. Faktiski tā arī bija pirmā Latvijas Jūras spēku apakšvienība.

1992. gadā 10. februārī Liepājā tika izveidota pirmā nacionālā kara flotes kaujas vienība – Jūras spēku divīzions, kura sastāvā iekļāva Mācību centru. Pirmais divīziona komandieris bija jūras kapteinis Ilmārs Lešinskis, kurš to vadīja līdz pat 1998. gada aprīlim. No 1992. gada 16. marta Liepājas divīziona sastāvā tika iesaistīti trīs bijušie Latvijas PSR zivju resursu uzraudzības kuģi, kurus pašu spēkiem pielāgoja krasta apsardzības vajadzībām. Divi no šiem kuģiem bija 34 metrus garie Ribinskā būvētie „Рыбнадзор” klases kuģi (nr.102 „Spulga” un nr.103 „Komēta”). Kopumā jaunajā kara flotē tika ieskaitīti četri kuģi un divi kuģošanai jūrā neparedzēti kuteri.

Tā paša gada 11. aprīlī uz pirmā izremontētā Latvijas karakuģa ar borta numuru 101 (vēlāk – KA-04), kuram tika dots vārds „Sams”, pacēla Latvijas kara flotes karogu. „Sams” būvēts 1974. gadā, un par kara kuģi to varēja saukt vien lielākie Latvijas patrioti vai cilvēki ar īpaši attīstītu fantāziju.



1994. gads. Jūras spēku komandieris G. A. Zeibots (pirmais no kreisās) tiekas ar ārvalstu kolēģiem.

Savās atmiņās par šo notikumu admirālis Gaidis Andrejs Zeibots pauza: „Bija vējaina diena, stipri lija. Izjūtas bija divainas. Tas bija ievērojams pārdzīvojums, jo pāris mēnešu laikā bija izdevies sagatavot no Zivju inspekcijas pārņemtos trīs kuģus un apmācīt apkalpes, lai varētu pacelt karogu. Bija gandarījums.”

Un patiesi. Lūkoties uz savas jaunās flotes pirmo kuģi atnāca simti, varbūt pat vēl vairāk liepājnieku, kuri, spītējot drēgnajam laikam, stāvēja kanālmalā. Pats, būdams skolnieks, devos lūkoties uz nebijušo notikumu tieši blakus Tramvaju tiltam, kur stāvēja mūsu atjaunotās valsts pirmais karakuģis – pelēks, ar nedaudz sabuktētiem sāniem, koka dēļu klāju. Kuģa aizmugurē bija uzstādīts trijkājis, uz kura atradās melns ložmetējs. Tā bija pirmā reize, kad tā īsti bez bailēm varēju aplūkot tik draudīgu ieroci, karavīrus un kara kuģi. Uzreiz arī pamanīju toreizējo Aizsardzības spēku komandieri pulkvedi Daini Turlaju, kura skaistais formastērps bija kas īpašs. Bija arī nojaušams, ka mūsu jaunajiem Aizsardzības spēkiem trūkst pilnīgi visa. Virsnieki stāvēja bez virsnieku cepurēm, bet jūrnikiem nācās izlīdzēties ar tumši zilām beretēm. Svinīgo 1992. gada 11. aprīļa pasākumu vēl neaizmirstamāku darīja kāds sirms kungs, kurš brašā balsī uzrunāja jūrniekus un atnākušos. Tas bija Hugo Legzdīnš, zemūdenes „Ronis” bijušais komandieris. Toreiz vēl neko par šo latviešu jūras virsnieku nezinājām.

Kopš tā laika 11. aprīlis tiek uzskatīts par Latvijas Jūras spēku atdzimšanas dienu.

No 1992. gada 20. maija tika sākta Latvijas jūras robežas kontrole, ko veica trīs jau pieminētie kuģi, kuru borta numuri bija 101 („Sams”), 102 („Spulga”) un 103 („Komēta”). Visi kuģi bija bruņoti ar ložmetēju un komandas strēlnieku ieročiem. Liepājā šie kuģi tauvojās aptuveni pie Vecajiem kapiem Kaiju ielā, jo pilsētā vēl bija Krievijas kara flote. 1994. gadā „Komēta” tika pārdislocēta uz Ventspili.

No trim Latvijas flotes pirmajiem kuģiem vairs palicis tikai viens – „Komēta”, kam vēlāk Krasta apsardzes sastāvā tika piešķirts borta numurs KA-03. Kuģis 2007. gada 10. aprīlī tika nodots Jaunsardzei, lai turpmāk kalpotu par jungu bāzes vietu. Līdz ar to ir cerība, ka šo kuģi saglabās nākamajām paaudzēm kā uzskatāmu vēstures liecību. Otrs šīs klases kuģis KA-02 „Spulga” 2000. gadā nogrima pie Zviedrijas krastiem, savukārt uz KA-04 „Sams” jau 1998. gada 28. martā tika nolaists flotes karogs, pēc tam kuģu remonta rūpnīcā „Tosmare” kuģi sagrieza.

SĀKAS NEBEIDZAMO PĀRMAIŅU LAIKI

1993. gada 1. decembrī Jūras spēku Dienvidu rajonam (Liepājai) pievienoja 7. Ventspils robežsargu bataljonu, uz kā bāzes izveidoja Krasta apsardzes bataljonu, kura dislokācijas vieta faktiski palika Ventspilī. Tajā vēl papildus iekļāva vienu rotu un divus vadus no 6. Liepājas robežsargu bataljona. Šī reorganizācija jūtami palielināja Jūras spēkus, tomēr vēlākās reorganizācijas un pārmaiņas Jūras spēku personālu atkal mazināja.

Jāatgādina, ka deviņdesmito gadu vidū Robežsargu brigāde atradās Aizsardzības ministrijas pakļautībā un bija lielākā bruņoto spēku vienība. Pēc tam atbilstoši vispārpieņemtajām Eiropas normām robežsargus nodeva Iekšlietu ministrijas pārraudzībā un, lai saņemtu Eiropas atbalstu, nostiprinot Eiropas Savienības ārējo robežu, Robežsardze izveidoja savu kuģu vienību ar visai lielu peldlīdzekļu floti, kas pēc būtības nozīmēja, ka tiek veidota Jūras spēku Krasta apsardzes dienestam paralēla struktūra.

Mazās Latvijas flotē 1994. gadā bija 19 kuģi un kuteri, kamēr Lietuvā un Igaunijā tikai pa sešiem. Tai pašā laikā lielākais ugunsspēks bija Lietuvas pusē, jo tās rīcībā 1992. gada novembrī nonāca divi projekta 1124m „Albatros” mazie pretzemūdeņu kuģi (pēc padomju klasifikācijas tā saucamā „Гриша III” klase) – 72 metrus garās fregates F11 „Žemaitis” un F12 „Aukštaitis”.

Starp citu, tieši šo kuģu dēļ reiz notika kāds delikāts atgadījums starp abām kaimiņvalstīm, ko ne latvieši, ne lietuvieši neaifšē. Proti, deviņdesmitajos gados Lietuva vienu no savām fregatēm

UZZIŅAI

1994. gada oktobrī no 6599 Latvijas Republikas Aizsardzības spēku militārpersonām Jūras spēkos dienēja 962 cilvēki. Tas ir lielākais skaits, kāds līdz šim bijis Latvijas kara flotē. Lietuvas Jūras spēkos 1994. gadā dienēja 480 militārpersonu, bet Igaunijā tikai 100 cilvēku. Saskaņā ar Jūras spēku attīstības koncepciju, kura, lai kā arī toreizējie komandieri negrib atzīt, balstījās uz padomju flotes struktūras izpratni, Jūras spēkiem faktiski bija nepieciešamas 1405 militārpersonas.

ievietoja Liepājas kuģu remonta rūpnīcas dokā Roņu ielā, lai labotu dzinējus. Informēt atbilstoši diplomātiskajai praksei par karakuģa ienākšanu Liepājā lietuvieši gan piemirsa, un, ieraugot pie savas bāzes žoga citas valsts karakuģi, Latvijas militāristi neslēpa izbrīnu...

NEZINĀMIE KUĢI

Katra valsts jūras spēku pamats, neskaitot pašus jūrniekus, protams, ir kuģi. Tā kā Latvijai dažādos ceļos iegūti militārie kuģi bijuši krietnā skaitā, par to gaitām nāktos rakstīt veselu grāmatu. Taču šoreiz izvēlējos interesantākos kuģus, par kuriem, iespējams, daudzi lasītāji nemaz nav dzirdējuši.

1993. gada 12. janvārī sāka veidot Jūras spēku Centrālo rajonu. 1993. gada februārī JS Centrālais rajons no Zviedrijas Krasta apsardzes saņēma pirmo krasta apsardzes kuteri KA-01 (Zviedrijā – Kbv 244), kam piešķīra „Kristapa” vārdu. Ar šo brīdi Jūras spēki faktiski pieteica savu klātbūtni Rīgā. Vēlāk tika saņemti tāda paša tipa krasta apsardzes kuteri KA-06 „Gaisma” (Zviedrijā – Kbv 249), KA-09 „Klints” (Kbv 250), KA-07 „Ausma” (Kbv 260) un KA-08 „Saulē” (Kbv 256), un visi šīs klases kuģi sāka nest „Kristapa” klases nosaukumu.



1994. gads. Jūras spēku delegācija pie Ventspils mēra Aivara Lemberga.

Bez pieminētajiem kuģiem JS rīcībā bija kuteri un kuģi, kuras mūsdienās būtu grūti iedomāties kā modernu jūras spēku sastāvdaļu. Proti, Latvijas jūrnieku rīcībā bija reida kuteris KA-12 „Granāta” (projekts „Aist 1398”), kuru citādi kā par finiera lai-vu būtu grūti nodēvēt. Ko šāds peldlīdzeklis varēja darīt kara flotes sastāvā, grūti iedomāties. 1992. gadā Jūras spēkiem tika

nodots projektā „1896 БФ” 1970. gadā būvētais kuteris A-101 „Gefest”, ko pārdēvēja par ūdenslidēju kuteri A-51 „Lidaka”. Vēlāk no Polijas flotes pienāca dāvinājums – H-300 klases ostas velkonis H-18, kam deva vārdu A-18 „Pērkons”. Visi šie kuģi, ja tos par tādiem var saukt, valsts aizsardzībai kalpoja gaužām formāli.

Viena no interesantākajām epizodēm Jūras spēku vēsturē ir kāds mazāk zināms fakts saistībā ar bruņukuteri KA-05 „Gauja”. Šā kuģa stāsts varētu saukties tāpat kā pazīstamais latviešu seriāls – „Neprāta cena”. Pētot atrodamos izziņas materiālus, noskaidroju, ka līdz 1991. gada ziemai Rīgas ostā bāzējās Otrā pasaules kara laikā – 1944. gadā – būvēts projekta „np 161” bruņukuteris – artilērijas

monitors, kas agrāk bija piederējis padomju laika varenajai militarizētajai sporta iestādei ДОЦААФ. Formāli uz šāda tipa kuģiem bija divi leģendāro padomju tanku T-34 grozāmie torņi ar lieltgabaliem, viens priekšā, otrs aizmugurē. Cik noskaidroju, uz "Gaujas" aizmugurējais lieltgabals bija demontēts jau padomju okupācijas periodā. Kuģis tika izmantots ūdenslīdzēju vajadzībām.

No vairākiem avotiem dzirdēts, ka kuģis esot bijis darba kārtībā, taču atceros 1991. gada publikāciju, ja nemaldos, laikrakstā „Neatkarīgā Cīņa”, kur bija aprakstīta Latvijas karoga pacelšana uz „Gaujas” un kuģa transportēšana uz iespējamo remonta vietu. Tāpēc, subjektīvi spriežot, visticamāk, ka kuģis nav bijis darba kārtībā. Visiem zināmo spiedīgo materiālo apstākļu dēļ bez kuģiem esošie Latvijas militāristi nolēma kuģi pārbūvēt un nodot topošajiem Jūras spēkiem. Remonta laikā kuģim esot uzlikti ģeneratori, mēģināts to atvieglot, noņemot komandtiltiņu, kurš esot svēris turpat 15 tonnas. Taču, kā mēloja zinātāji, šāda tipa bruņukuteri pēc svara samazināšanas zaudē arī iegrimi un līdz ar to stabilitāti manevrēšanas laikā. Ar šo pagalam nepārdomāto pārbūvi neglābjami tika zaudēts arī vēsturisks objekts, jo, kā izrādās, šāda tipa bruņukuteri saglabājušies tikai dažos eksemplāros. Konkrēti bruņukuteris „Gauja” Otrā pasaules kara laikā esot aktīvi piedalījies karadarbībā PSRS Baltijas Kara flotes sastāvā pie Viborgas.

Lai vai kā, šim kuģim būtu jāatrodas muzejā, nevis tas jāpārbūvē. Rezultātā „Gauja” Jūras spēku sastāvā nekādus uzdevumus nepildīja, un, kā pastāstīja kāds atvaļināts virsnieks, bruņukuģi 1995. gadā norakstīja un izmantoja kā mērķi šaušanas mācībās.

KUĢI, KURI SARGĀJA LATVIJAS ŪDEŅUS

Atšķirībā no Lietuvas, kura savus Jūras spēkus sāka formēt ļoti nopietni uzreiz pēc neatkarības atgūšanas, mūsu spēki kara flotes faktisku statusu ieguva tikai tad, kad 1994. gadā ierindā stājās pirmie divi īstie kara kuģi no bijušās Austrumvācijas krājumiem – Vācijas valdības dāvētie 56 metrus garie projekta 89.223 „Kondor II” klases mīnu traleri.

Pirmais kuģis – „Kamenz”, kas Latvijā pārtapa par M-01, būvēts 1971. gadā VDR, Volgastes kuģubūves uzņēmumā „VEB Peenewerft”, un ieskaitīts flotē kā mācību kuģis ar bāzēšanās vietu Parovā. 1981. gadā kuģi ieskaitīja mīnu traleru flotē, bet tā paša gada decembrī tas tika ieskaitīts rezervē. 1990. gada 3. oktobrī abu Vāciju apvienošanās dēļ kuģi izslēdza no flotes, jo jūras spēku pienākumus pilnībā uzņēmās Rietumvācijas flote.

Otrs kuģis – „Röbel”, kas Latvijā kļuva par M-02, būvēts turpat – „VEB Peenewerft”. M-02 bija pirmais Latvijas kuģis, kuru apbruņoja ar klāja ieročiem. 1994. gada vasarā Polijas ostas pilsētā Gdīņā kuģim uzstādīja lielkalibra ložmetējus – aizmugurē divus vienkobra F-20, priekšgalā – padomju divstobru zenītliekgabala Polijas prototipu ZU-23-2M ar kabīni.



1995. gadā Vācija Latvijai piegādāja vēl vienu „Kondor I” klases traleri, taču tas tika izmantots rezerves daļām. Abu minū traleru mājvieta bija Liepāja, un ilgus gadus tos varēja redzēt Tirdzniecības kanālā. Kopā ar abiem traleriem 1993. gada jūlijā Vācijas valdība Latvijai piešķīra arī trīs 38 metrus garus ātrgaitas torpēdkuterus. Pēc PSRS klasifikācijas tos dēvēja par „205. projektu”, NATO apzīmējums – OSA I.

Pēc daļējas pārbūves Jūras spēku ierindā stājās tikai viens 1965. gadā būvēts kuģis – C 734 „Albert Gast”, kas Latvijā pārtapa par P-01 „Zibens”. 1971. gadā būvētais C 711 „Heinrich Dorrenbach” pārtapa par P-02 un jau sākotnēji

tika iekļauts rezervē. Trešais – C 731 „Otto Tost” – tika izjaukts rezerves daļās.

Standarta aprīkojumā šiem kuģiem aiz stūresmājas uzstādīja cilindriskas konteiner-tipa palaišanas iekārtas, un to ieroču spēks bija iespaidīgs. Bet tā kā visi peldlīdzekļi uz Latviju tika atgādāti bez bruņojuma, kuteri savu pamatuzdevumu pildīt nespēja. Un labi vien bija, ka šos arhaiskos kuterus nemēģināja ietiepīgi pielāgot Latvijas vajadzībām. To degvielas patēriņš bija milzīgs, arī apkope izmaksāja ļoti dārgi, un Latvijai nav savas torpēdu darbnīcas.

1995. gada martā Vācija Latvijai piešķīra vēl vienu OSA I kuteri – C 753 „Josef Schares”, bet jūnijā C 754 „Paul Wiczorek”, kas pirms tam, pēc dažām ziņām, esot piedāvāts Lietuvai, tomēr nodots Latvijai un ar velkoni nogādāts Liepājā izjaukšanai.

IKDIENAS DARBARŪĶI

Neskatoties uz trūcīgo finansējumu un sliktu bruņojumu, Jūras spēki pildīja savus pamatuzdevumus. Par to liecina viens samērā ikdienišķs atgadījums.

1996. gada 7. marta vakarā toreizējais Latvijas Jūras spēku Dienvidu rajona komandieris Ilmārs Lešinskis, kurš atradies uz kuģa KA-02 „Spulga”, pavēlējis uz Liepājas ostu doties Dānijas zvejas kuģim „Orkama”. Jūras spēku patruļa konstatējusi, ka dāņu zvejnieki bez atļaujas Latvijas ūdeņos nozvejojuši piecas tonnas brētliņu. Dāņu kuģim uzlika 2000 ASV dolāru lielu naudas sodu. Atgādināšu, ka toreiz tā bija vērā ņemama summa.

DĀVIDS PRET GOLIĀTU

1996. gada 15. oktobris iegājis Latvijas vēsturē kā diena, kad latviešu kara jūrnieki ar nožēlojamu tehnisko nodrošinājumu un pilnīgi nepiemērotiem kuģiem centās nepieļaut Krievijas Kara flotes superkuģa – raķešu atomkreisera „Pjotr Veļikij” („Пётр Великий”) atrašanos Latvijas ekonomiskajos ūdeņos.

Notikumi risinājušies šādi. 1996. gada 15. oktobra pēcpusdienā ap pulksten 18.10 Latvijas Jūras spēku Dienvidu rajona krasta apsardzes ūdenslidēju kuģis A-51 „Līdaka” Baltijas jūrā Latvijas ekonomiskajā zonā apmēram 23 jūras jūdzes no krasta iepretim Liepājas rajona Šķēdei fiksēja ārvalstu karakuģi. Novērošanas gaitā tika konstatēts, ka tas ir 251 metru garais Krievijas Kara flotes raķešu kreiseris ar diviem atomdzinējiem „Pjotr Veļikij” Nr.183. Ap pulksten 21.00 krievu kreiserim pievienojās Krievijas Kara flotes lielais pretzemūdeņu kuģis ar borta numuru Nr. 702 un velkonis ar borta numuru Nr. 921.

Lai novērotu Krievijas karakuģu grupu, uz rajonu no Liepājas devās Jūras spēku Dienvidu rajona krasta apsardzes kuģi P-04 „Bulta” un KA-02 „Spulga”. Atbalstīt Krasta apsardzes kuģus devās arī mīnu traleris M-01 „Viesturs”, kurš tieši ap to laiku atgriezās no NATO mācībām „Cooperative Venture 96”.

Interesantākais sekoja vēlāk. Kad krasta apsardzes kuģis P-04 „Bulta” mēģināja tuvoties Krievijas karakuģu vienībai, no kreisera „Pjotr Veļikij” tika saņemts brīdinājums turēties no Krievijas kuģu grupas sešu jūras jūdžu attālumā. Nākamās dienas rītā ap pulksten 11 minētajā rajonā vīrs Krievijas karakuģu grupas tika fiksētas divas Zviedrijas Karalisko Gaisa spēku lidmašīnas. Viena no tām krievu kuģu tuvumā nogāzās ap 13.45. Tika izteikti pieņēmumi, ka uz lidmašīnu



1994. gads. G. A. Zeibots Engures jūrskolā, kur viņu uzņēma jūrskolas direktors K. Ēdelnieks.

UZZIŅAI

Krievijas Kara flotes Ziemeļu flotes flagmani „Pjotr Veljikij” Nr.099 sāka būvēt 1986. gadā Ļeņingradā (tagad – Sanktpēterburga) ar nosaukumu „Kuibiševs”, bet ūdenī tas tika nolaists ar vārdu „Jurijis Andropovs”. Krievijas flotes ierindā stājies 1998. gadā.

ticis šauts. Nākamajā rītā „Pjotr Veljikij” pacēla enkuru un uzņēma kursu uz dienvidiem, visticamāk, lai dotos uz Krievijas flotes bāzi Baltijiskā, Kaļiņingradas anklāvā. Tajā pašā dienā Latvijas ekonomiskos ūdeņus pameta arī pārējie krievu kuģi, bet pēc satraukuma pilnām divām dienām divi Latvijas Jūras spēku kuģi kopā ar zviedru kolēģiem uzsāka avarējušās lidmašīnas glābšanas darbus.

Vēlāk noskaidrojās, ka kuģis izgājis izmēģinājuma braucienā pa Baltijas jūru un Latviju apdraudēt nemaz nevarēja. Pie tam šie izmēģinājumi krievu milzim beidzās visai nelāgi, jo tieši nedēļu pēc konfrontācijas ar Latvijas Jūras spēkiem kreisera motortelpā sprāga tvaika katls. Bojā gāja divi matroži un trīs darbinieki, kas veica kuģa gaitas kontroli. Tomēr 1996. gada rudenī iespāids par kaimiņvalsts milža rosību Latvijas tuvumā bija diezgan nepatīkams. Lai izprastu, cik liels bija šis kreiseris, pietiek minēt, ka uz tā dienēja vairāk militārpersonu, nekā bija visu Latvijas Jūras spēku rīcībā, tas ir, vairāk nekā 650 cilvēku.

JŪRAS SPĒKU IZAUGSMES GADI

1996. gada rudenī paziņoja, ka tiks veidota kopēja Baltijas valstu jūras spēku eskadra (BALTRON). Bija iecerēts, ka BALTRON galvenais uzdevums būs likt pamatus Baltijas valstu jūras spēku ciešākai sadarbībai, sagatavot triju valstu jūras spēku personālu darbam atbilstoši NATO standartiem, koordinēt pasākumus dažādu flotes uzdevumu izpildei. Bet vispirmām kārtām veikt mīnu meklēšanas un iznīcināšanas operācijas, kā arī civilās meklēšanas un glābšanas operācijas Baltijas jūrā. Lai to veiktu, visām Baltijas valstīm vajadzēja labākus mīnu meklēšanas kuģus.

Lielā diena pienāca 1999. gadā, kad Latvija no Vācijas saņēma 47 metrus garo „Lindau” klases mīnu meklētāju M-03 „Namejs” (agrākais nosaukums Vācijas Federatīvajā Republikā – M 1087 „Völklingen”). Faktiski šis kuģis ne tikai kļuva par modernāko un lielāko jūras spēkos, bet arī pildīja flotes flagmaņa pienākumus. No Vācijas tika atgādāts vēl viens šīs klases kuģis – M 1070 „Gottingen”, kas bija būvēts 1958. gadā. Kuģi gan izmantoja rezerves daļām, un tā vraks vēl vairākus gadus bija apskatāms rūpnīcā „Tosmare”.

„Namejs”, kaut diezgan vecs kuģis, jo būvēts tālajā 1960. gadā Brēmenburgā (Vācija), kardināli mainīja Jūras spēku spēju veikt savu pamatzdevumu, proti, meklēt un iznīcināt mīnas. Līdz ar Latviju pie šādiem kuģiem tika arī Lietuva un Igaunija.

2001. gadā Latvija no Norvēģijas iegādājās divus 36 metrus garos „Storm” klases patruļkuģus – P-03 „Linga” (Norvēģijā – P 979 „Gnist”) un P-02 „Lode” (Norvēģijā – P 972 „Hvass”). Lai arī šie kuģi bija nelieli, to



Dānijas Jūras spēku vizīte Latvijā.

ugunsspēks bija iespaidīgs. Bruņojumā bija divi „Bofors” tipa lielgabali – 76 mm priekšā un L70 40 mm lielgabals aizmugurē. Kuģi sevi ļoti labi appliecināja, un faktiski tobrīd tiem nebija labāku analoģu, tādēļ Latvijas floti papildināja ar vēl vienu – P-01 „Zibens”, savukārt norvēģu piešķirto P 973 „Traust”, kas bija paredzēts rezerves daļām, Latvijā pārbūvēja, un bez priekšējā lielgabala tas kalpoja kā P-04 „Bulta”. Jāpiebilst, ka tādi paši kuģi nonāca arī lietuviešu flotē.

2001. gads nesa arī citas lielas pārmaiņas flotē. Atbilstoši grozījumiem LR likumā par Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem cilvēku meklēšanas un glābšanas dienesta funkcijas no Latvijas Jūras administrācijas pārņēma Jūras spēki, tāpēc Krasta apsardzes rīcībā nonāca Jūras administrācijas SAR (*Search And Rescue*) dienesta vajadzībām 1996. gadā Somijā būvētais 23 metrus garais loču un glābšanas kuģis, kam deva nosaukumu KA-14 „Astra”.

Tā paša gada 5. septembrī ar Norvēģijas atbalstu Liepājā svinīgi atklāja Baltijas valstu ūdenslīdzēju skolu. Skolas vajadzībām uzbūvēja Baltijas jūras reģionā modernāko mācību kompleksu ar ūdenslīdzēju apmācību baseinu.

2003. gadā Latvija no Norvēģijas ieguva 65 metrus garo „Vidar” klases mīnu licēju „Vale” N-53, ko pārdēvēja par A-53 „Virsaitis”. Līdz pat šim laikam tas ir Jūras spēku lielākais kuģis.

„Virsaitis” būvēts 1978. gadā Norvēģijā. Atšķirībā no Lietuvai piegādātā kuģa N-52 „Vidar” tas bija apbruņots tikai ar vienu 40 mm „Bofors” lielgabalu, kurš atrodās kuģa priekšgalā. Tikai 2012. gada vasarā uz kuģa uzstādīja otru 40 mm lielgabalu – pakajgalā.

Latvijā kuģis vairs nepilda savu pamatzdevumu – mīnu meklēšanu, tagad tas pilda apgādes un štāba kuģa pienākumus, lai gan pirms saņemšanas 2003. gadā Norvēģijā pilnu apmācības kursu izgāja vesela mīnu kuģa komanda.

2004. gadā Latvija ieguva vēl vienu kuģi, šoreiz 59 metrus garo A-90 „Buyskes” no Nīderlandes, kam Latvijā deva nosaukumu „Varonis”. 1973. gadā būvētais kuģis aprīkots ar trim dīzeļdzinējiem, kas ar elektrību apgādā galveno dzinēju. Tas ļauj kuģim darboties ļoti klusi, kas nepieciešams hidrogrāfiskajiem darbiem. Latvijā šis kuģis pilda Krasta apsardzes štāba un apgādes kuģa pienākumus.

Atzīmējot kara flotes 85. dzimšanas dienu un sagaidot 2004. gadu, Jūras spēki jau varēja lepoties ar 18 kuģiem, no kuriem astoņi bija apbruņoti ar klāja ieročiem. Flotē dienēja gandrīz 800 cilvēku: 123 virsnieki, 326 instruktori, 260 obligātā dienesta matroži un 64 civilie darbinieki.

JŪRAS SPĒKI PĀRTOP PAR MODERNU EIROPAS FLOTI

Viena no zīmīgākajām dienām Jūras spēku vēsturē nenoliedzami ir 2005. gada 24. augusts, kad valdība noslēdza vienošanos par piecu 52 metrus garo „Alkmaar” klases mīnu meklētāju iepirkšanu Jūras spēku vajadzībām. Šī gandrīz 60 miljonu eiro darījuma rezultātā Jūras spēku rīcībā nonākuši pieci labi mīnu meklētāji, kādus joprojām izmanto virkne jūras valstu – Beļģija, Francija, Nīderlande un Pakistāna.

Vairāku gadu gaitā Liepājā svinīgi tika sagaidīti 1984. gadā būvētie M-04 „Imanta”, M-05 „Viesturs”, M-06 „Tālivaldis”, M-07 „Visvaldis” un M-08 „Rūsiņš”. Diemžēl pēdējie kuģi līdz Latvijai atceļoja ar diezgan nepatīkamu pieskaņu. Tika lēsts, ka Latvijai nemaz tik daudz mīnu meklētāju nevajagot, savukārt kuģu apkopei paredzētā dokumentācija no holandiešiem bija jāiegādājas par atsevišķu samaksu. Valdība pat mēģināja atbrīvoties no M-08 „Rūsiņš”, kad tas vēl atradās Holandē, taču kuģis laimīgi nonācis kara jūrnieku gādībā un kopā ar pārējiem četriem „Alkmaar” klases līdziniekiem patlaban atrodas Liepājā, Tirdzniecības kanālā.

Par atjaunoto Jūras spēku svarīgāko dienu droši var nosaukt 2007. gada 21. decembri, kad Aizsardzības ministrija un „Rīgas kuģu būvētava” parakstīja jaunu patruļkuģu būves un piegādes līgumu. Jūras spēku rīcībā pirmo reizi kopš 1926. gada nonāk pilnīgi jauni, tieši Latvijai būvēti kuģi. Bez tam tie ir unikāli 25 metrus gari un 13 metrus plati „Swath” (*Small Water Area Twin Hull*) tipa daudzfunkcionāli kuģi, no kuriem P-07 „Viesīte” tika būvēts Latvijā, savukārt P-05 „Skrunda” un P-06 „Cēsis” tapa Vācijā, uzņēmumā „Abeking & Rasmussen”. Visi kuģi nesīs „Skrundas” klases nosaukumu.

UZZIŅAI

Līdz ar „Alkmaar” klases mīnu meklētāju iegādi „Lindau” klases mīnu meklētājs M-03 „Namejs” tika nodots Liepājas Jūrniecības koledžai kā mācību kuģis un ir apskatāms Vecās ostmalas promenādē iepretī viesnīcai „Royal Fountain”.

Lai gan šie daudzfunkcionālie kuģi pamatā pildīs glābšanas un patrulēšanas darbus, visus patruļkuģus paredzēts apbruņot, tikai to, ar kādiem ieročiem, militāristi nespēj izklāstīt. Vien zināms, ka pagaidām uz „Skrundas” klases patruļkuģiem iespējams izvietot divus 12,7 mm „Browning” ložmetējus.

SVĒTKUS SAGAI DOT

Sagaidot Lāčplēša dienu, Latvijas krastus sargā maza, mobila daudzprofilu Jūras spēku flotile, kuras rīcībā ir sakaru līdzekļi, kuģi un bruņojums, kādu vēl pirms desmit gadiem grūti bija pat iedomāties. Un tieši Liepājai ir gods vispilnīgāk turpināt Latvijas kara jūrnīku tradīcijas gan vēsturiskā kontekstā, gan ikdienas darbos, neraugoties uz to, ka Karosta maz atgādina parreiz tik dižo un spilgto Latvijas kara flotes mantojumu. Lai arī Latvijā vairs nav obligātā militārā dienesta, valsts regulāri atgādina par Jaunsardzes lielo lomu, kuras uzdevums ir audzināt jauno maiņu armijai un flotei. Taču dažādu iemeslu dēļ jūrniecības gars Liepājā kļuvis visai vārgs, nerunājot nemaz



par tradīcijām, kuras te izkopa un ieviesa kara jūrnīki. Lai gan Liepājas pusē dzimis pirmais Latvijas kara flotes komandieris Arčibalds Keizerlings, šā vārda lielākoties zināms vien vēstures entuziastiem. Un tikmēr latvisko garu nesargā pat vienīgajā Liepājas mācību iestādē ar jūrniecības novirzienu, savukārt militārās iemaņas uz kuģa jaunsargi var apgūt tikai Rīgā. Arī skaļi deklarētais muzejs uz kara kuģa „Namejs” tā arī nav tapis, kas liek aizdomāties, ka pret savām tradīcijām izturamies pārlietu vieglprātīgi.

Uz Jūras spēku karoga zelta diegiem izšūta devīze – „Mūs vieno Latvijas svētais vārds”. Šķiet, tam vajadzētu izteikt visu.■

JAU DIVDESMIT GADU IERINDĀ

2012. gada 1. septembrī Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centram (MRCC Riga) apritēja 20. gadadiena. MRCC Riga galvenie uzdevumi ir organizēt, koordinēt un vadīt cilvēku meklēšanas un glābšanas operācijas, medicīniskās konsultācijas un evakuācijas jūrā, kā arī koordinēt naftas piesārņojuma seku likvidācijas operācijas.

1992. gada 1. septembrī tika izdota pavēle Nr. 143 „Par Latvijas jūras avāriju-glābšanas dienesta izveidošanu un direktora nozīmēšanu”, un tā uzskatāma par Latvijas jūras avārijas un glābšanas dienesta dibināšanas dienu. Par direktoru iecēla Georgiju Nikolajevu. Glābšanas dienestam bija četri ūdenslīdēju kuteri, kurus izmantoja zemūdens darbiem, vides aizsardzībai un cilvēku meklēšanai un glābšanai jūrā. Ventspilī bija speciāla vienība naftas piesārņojuma seku likvidācijai jūrā.

Tagad MRCC Riga ir Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta (JSF KAD) struktūrvienība, kas darbojas nepārtrauktā režīmā 24 stundas dienā un ir tieši pakļauta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra priekšniekam.

Glābšanas dienesta rīcībā bija kuģi „Anitra”, „Māra” un „Astra”, no kuriem divi pēdējie speciāli būvēti Latvijas Jūras administrācijas Meklēšanas un glābšanas dienestam. KA-14 „Astra” vēl šodien pilda glābšanas kuģa uzdevumus, bet jau JSF Patruļkuģu eskadras sastāvā.

2000. gadā JA Meklēšanas un glābšanas dienestu pārveidoja par Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru (MRCC Riga) un kā struktūrvienību iekļāva Jūras spēku flotiles sastāvā.

Viens no dienesta veidotājiem ir Andris Bernāns, kurš to vadīja no 1993. gada 10. janvāra. Viņš atceras: „Pirms tika izveidots Latvijas jūras avāriju un glābšanas dienests, no 1957. gada pastāvēja Baltijas jūras kuģniecības avārijas, glābšanas, kuģu izcelšanas un zemūdens tehnisko darbu (ASPTR) Rīgas filiāle, kas atradās PSRS pakļautībā. Rīgas grupā bija ūdenslīdēji – glābēji, kuri pieredzi ieguva uz tiem Ļeņingradā reģistrētajiem glābšanas kuģiem, kas patrulēja gan Baltijas, gan citās jūrās. 1994. gadā glābšanas dienests tika iekļauts JA sastāvā, un tā jaunais nosaukums bija „Meklēšanas un glābšanas dienests”. Šajā laikā lielu ieguldījumu Latvijas glābšanas dienesta attīstībā deva Zviedrijas Jūras administrācija, kas izglītoja personālu jūrniecības starptautiskajā likumdošanā un praktiskajā glābšanas darbu koordinācijā. Dānija piešķīra un uzstādīja GMDSS prasībām atbilstošas sakaru iekārtas Rīgā, Ventspilī, Liepājā, mazajās ostās un Latvijas piekrastes bākās, kā arī sagatavoja personālu naftas piesārņojuma seku likvidācijai. Ar Dānijas atbalstu tika izstrādāts sākotnējais

Latvijas Nacionālais naftas piesārņojuma likvidācijas plāns, bet Vācija uzdāvināja četras automašīnas ar glābšanas laivām, kas tika izvietotas četros dežūrpostējos – Rīgā, Liepājā, Ventspilī un Rojā.”

Kopš 2011. gada 12. augusta MRCC Rīga priekšnieks ir kapteinleitnants Andris Skribis, kurš koordinācijas centru raksturo šādi: „Salīdzinot ar dienesta pirmsākumiem, daudz kas mainījies tehniskā aprīkojuma ziņā, izmaiņas skārušas arī sadarbību ar valsts un privātajām institūcijām. Diemžēl cilvēki joprojām neizjūt pietiekamu atbildību par savu un līdzcilvēku dzīvību. Lai nodrošinātu JSF deleģēto uzdevumu aizvien efektīvāku izpildi, nepieciešami gan lielāki cilvēku, gan tehniskie resursi.”

GLĀBĒJIEM DARBA NETRŪKST

MRCC Rīga Nacionālo bruņoto spēku Krasta apsardzes dienesta sastāvā turpina koordinēt cilvēku meklēšanas un glābšanas operācijas jūrā, organizēt medicīniskās konsultācijas un vadīt evakuācijas jūrā, kā arī koordinēt naftas piesārņojuma seku likvidācijas operācijas, iesaistot JSF kuģus un Gaisa spēku aviācijas bāzes resursus. Atbalstu sniedz arī Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests, Valsts robežsardze un citas institūcijas.

2012. gadā Jūras spēku flotile, iesaistot arī aviācijas bāzes helikopterus, 27 reizes piedalījās glābšanas un meklēšanas darbos, izglābjot 37 cilvēkus. Jūrā atrasti arī pieci bojāgājušie, bet triju meklējamo cilvēku liktenis joprojām nav zināms, liecina Nacionālo bruņoto spēku interneta vietnē publicētā informācija.

Flotile sniegusi palīdzību 17 kuģiem buksēšanā un navigācijā.

Pagājušajā gadā Gaisa spēku aviācijas bāzes helikopteru apkalpes deviņas reizes sniedza atbalstu Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestam ciešu transportēšanā no reģioniem uz medicīniskās aprūpes iestādēm Rīgā. Helikopteru apkalpes 11 reizes veica meklēšanas un glābšanas darbus jūrā, izglābjot četrus cilvēkus.

Vairāk nekā 120 karavīru un 190 zemessargu pēc Valsts policijas un citu institūciju lūguma 24 reizes iesaistījās pazudušu personu meklēšanā, atrodot astoņas pazudušās personas.



770 zemessargu un 170 karavīru atbalstīja sabiedriskās kārtības nodrošināšanu 182 pasākumos, bet sadarbībā ar zvejas inspektoriem veica 26 reidus jūrā.

Bruņotie spēki neitralizēja 7063 sprādzienbīstamus priekšmetus un 9681 dažāda kalibra strēlnieku municijas vienību, bet jūrā – 40 sprādzienbīstamus priekšmetus.

Pildot noteiktos uzdevumus valsts aizsardzības jomā, Nacionālie bruņotie spēki sniedz atbalstu civilās aizsardzības sistēmai preventīvajos un reaģēšanas pasākumos, neatliekamos ārkārtēju situāciju izraisījušo notikumu seku likvidēšanas pasākumos un glābšanas un meklēšanas darbos.

Pērn vairāk nekā 50 karavīru 25 reizes iesaistījās sagatavošanās darbos iespējamai palīdzības sniegšanai plūdu, mežu ugunsgrēku un citu dabas katastrofu seku likvidēšanā.■

Konteineru termināla pakalpojumi Rīgas Brīvēstā

- Kuģu izkraušana un iekraušana;
- Konteineru un ģenerālkravu glabāšana;
- Ģenerālo kravu pārkraušana no/uz konteineriem, vagoniem, automašīnām;
- Kravu paletizēšana;
- Refkonteineru pieslēgšana, temperatūras režīma kontrole, pre-trip pārbaude (PTI);
- Konteineru svēršana, tīrīšana, dezinficēšana;
- Konteineru remonts;
- Citi pakalpojumi.

SIA BALTIC CONTAINER TERMINAL

Sīkāka informācija: www.bct.lv

Tālrunis: 371 67076212, 29555612. Fakss: 371 67076222.

E-pasts: info@bct.lv. Kundziņsalas iela 1, Rīga, LV-1822, Latvija

Ostas

KAS IEKĀRO LATVIJAS OSTAS?

Latvijas ostām 2012. gads bijis sekmīgs. Latvija kļuvusi par tranzītpārvadājumu līderi Baltijas reģionā un kravu apjoma ziņā krietni apsteidz kaimiņvalstis. Kravu apgrozījums pārsniedzis 75 miljonu tonnu robežu, un tie ir neapstrīdami fakti. Tomēr šķiet, ka Latvijas labie sasniegumi un tās radītā konkurence ne visiem šķiet pievilcīga.

Lai gan pašreizējais ostu pārvaldības modelis Latvijā ir ļoti progresīvs, jo nodrošina gan valsts, gan attiecīgās pašvaldības interešu ievērošanu, tomēr tieši ostu pārvaldība tiek uzskatīta par vājo punktu, kas it kā rada necaurspīdīgumu un mazina ārzemju investoru interesi.

Ostu pārvalžu iespējamo reformu sakarā kā iemeslu min Amerikas Tirdzniecības palātas Latvijā un biedrības „Baltijas asociācija – transports un loģistika”, kurā apvienojušies vairāki Ventspils ostā strādājošie uzņēmumi, vēstules. Pirmā no tām iesaka izstrādāt grozījumus likumā par ostām, lai nodalītu ostu pārraudzības funkciju no pakalpojuma sniedzēja funkcijas. Latvijas Tranzīta biznesa asociācija uzskata, ka ir pamats aizdomām, ka aiz runām par reformām var slēpties mērķis privatizēt Latvijas nacionālo bagātību – ostas.

LATVIJAS OSTAS STRĀDĀ KONKURENCES APSTĀKĻOS

Latvija kļuvusi par tranzītpārvadājumu līderi reģionā un kravu apjoma ziņā ir krietni priekšā kaimiņvalstīm. Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu attīstībā pēdējo gadu laikā ieguldīti vairāki simti miljoni latu, ostu gada apgrozījums ir aptuveni 50 – 60 miljoni latu, bet kravu apgrozījums pārsniedzis 75 miljonu tonnu robežu. Tie ir neapstrīdami fakti.

Tomēr nevar teikt, ka Latvijas ostās nebūtu problēmu, un tas attiecas gan uz finanšu piesaisti, gan uz iekšējiem un ārējiem mēģinājumiem mazināt Latvijas ostu konkurētspēju.

„Latvijas ostu attīstība ir kritiski atkarīga no jaunu investīciju piesaistīšanas. Liepājas ostā galvenās investīcijas saistītas ar akvatorijas padziļināšanu, kas ļautu apkalpot kuģus ar lielāku iegrimi. Rīgas brīvostā aktuālākais jautājums ir Krievu salas termināļa un infrastruktūras izbūve, kuras rezultātā tiks izveidotas četras beramkravu pārkraušanas piestātnes. Arī atsevišķi Rīgas brīvostas termināļi plāno veikt nozīmīgas investīcijas savu celtnu, noliktavu telpu un loģistikas procesu sakārtošanā.” Tā Latvijas ostu attīstības izredzes vērtē Latvijas Bankas ekonomists Igors Kasjanovs.

KAS VĒLAS SAGRAUT LATVIJAS OSTAS?

2012. gada polemika par it kā samilzušajām problēmām ostu pārvaldībā un nepieciešamajām reformām liek uzdot jautājumu – kam tas ir izdevīgi un kas aiz šiem plāniem slēpjas?

Ostu pārvalžu iespējamo reformu sakarā kā iemeslu reformām min Amerikas Tirdzniecības palātas Latvijā (ATPL) un biedrības „Baltijas asociācija – transports un loģistika” (BATL) (pēdējā apvienojušies vairāki Ventspils ostā strādājošie uzņēmumi) vēstules. Tās ir tikai divas sabiedriskas organizācijas, kas nebūt neatspoguļo visu nozarē iesaistīto pušu viedokli. Latvijas Tranzīta biznesa asociācija uzskata, ka ir pamats aizdomām, ka aiz runām par reformām var slēpties mērķis privatizēt Latvijas nacionālo bagātību – ostas.

Pašreizējais ostu pārvaldības modelis Latvijā ir ļoti progresīvs, jo nodrošina gan valsts, gan attiecīgās pašvaldības interešu ievērošanu. Ostu valdēs ir četri pašvaldības un četri valsts izvirzīti pārstāvji. Piemēram, Lietuvā Klaipēdas ostu pārvaldībai ir divas ministrijas – Satiksmes ministrija, kas nodod iespēju visām iesaistītajām pusēm piedalīties lēmumu pieņemšanā. Ostu valžu locekļi ne tikai pieņem lēmumus par ostu attīstību, bet arī nodrošina informatīvo saikni ar izvirzītajiem – attiecīgi pašvaldību un konkrēto ministriju. Reti kura valsts institūcija ir tik plaši pārvaldīta.

ATPL iesaka izstrādāt grozījumus likumā par ostām, lai nodalītu ostu pārraudzības funkciju no pakalpojuma sniedzēja funkcijas. Latvijas ostas darbojas kā zemes īpašnieka tipa ostas (*landlord*), un to galvenā funkcija ir ostas teritorijas attīstīšana. Plašsaziņas līdzekļos kā pozitīvs piemērs, kur funkcijas nodalītas, tiek minēta Tallinas osta. Acīmredzot šīs ziņas paudēji nav informēti, ka Tallinas osta sniedz virkni pakalpojumu, ko citur dara privātais sektors, piemēram, tirgo elektrību.

Runājot par konkurētspēju, jāatgādina, ka ostas pārvalde pārstāv valsts un pašvaldības intereses savā teritorijā un nekādi nevar konkurēt, jo pati ar kravu pārkraušanu nenodarbojas. Ar kravu pārkraušanu nodarbojas privātie uzņēmumi, kas strādā ostas teritorijā. Ostas Latvijā gan savā starpā, gan ar kaimiņvalstu ostām konkurē investīciju piesaistē, bet tā ir Latvijas ostu pārraudzības sistēmas priekšrocība, nevis trūkums, jo klientam ir iespēja izvēlēties labāko piedāvājumu, kas savukārt paver iespējas piesaistīt vairāk tranzīta kravu.

Latvija šobrīd ir absolūts tranzītkravu līderis reģionā. Ostu pērnā gada kravu apgrozījuma rādītāji liecina, ka tieši Latvijas ostu uzņēmumu tranzītkravu apgrozījums audzis visstraujāk. Tallinas ostā kravu apgrozījums nedaudz samazinājies, bet Klaipēdas ostā lielāko daļu kravu veido vietējās izcelsmes kravas, atšķirībā no Latvijas ostām, kur absolūti lielākā daļa ir tranzītkravas.

ATPL savā vēstulē iesaka apsvērt iespēju izmantot akciju pirmreizējā publiskā piedāvājuma stratēģiju un kotēt akcijas fondu biržā. Citiem vārdiem, aicina privatizēt Latvijas ostu pārvaldīšanu. Nav pierādījumu, ka šis risinājums valsts ekonomikai dotu lielāku pienesumu nekā ostu kā stratēģisku objektu atstāšana valsts un pašvaldību pārraudzībā. Interesanti, ka skaļi netiek runāts par vēl vienu ATPL ieteikumu, un tas ir – noteikt pilnu taksācijas režīmu privātajiem ostas uzņēmumiem. Citiem vārdiem, Amerikas uzņēmēju organizācija aicina atcelt speciālās ekonomiskās zonas statusu, kas šobrīd ir visām lielajām ostām. Vai tas ir mēģinājums stiprināt Latvijas ostu uzņēmumu konkurētspēju?

Satiksmes ministrs Aivis Ronis: „Latvijā nav nepieciešama radikāla ostu pārvaldības reforma, tomēr valdība ir apņēmusies un Satiksmes ministrija pie tā strādā, lai atrastu veidu, kā uzlabot un padarīt caurredzamāku ostu pārvaldības modeli. Uzskatu, ka ir svarīgi nepieļaut ostu darba pārlieku politizēšanu, tāpēc galvenais ir izvairīties no nevajadzīgas partiju politikas ieviešanas ostu pārvaldes darbā. Tāpat esmu pārliecināts, ka jauna institūcija, kas centralizēti pārvaldītu ostas, valsts līmenī nav nepieciešama. Par spīti krīzei, visas Latvijas ostas ir kāpinājušas kravu apgrozījumu. Arī uzņēmums „Latvijas dzelzceļš” ir nodrošinājis rekordlielu kravu pārvadājumu apjomu. Pašlaik esam paši savas izaugsmes upurī, jo ostu potenciāls ir lielāks nekā infrastruktūras jauda, kuru esam līdz šim cēlušī un veidojuši. Tāpēc ir divi būtiski uzdevumi – piesaistīt vairāk līdzekļu tieši infrastruktūras modernizācijai un jaudu kāpināšanai satiksmes jomā, kā arī panākt efektīvāku pašu šīs saimniecības pārvaldīšanu.”

KĀ OSTU SISTĒMA DARBOJAS ASV?

Pēc ASV Jūras administrācijas transporta departamenta informācijas, ASV ir vairāk nekā 300 ostu, un tās visas ir ļoti atšķirīgas. Ostas pārvalda federālās zemes, novadi, pašvaldības, privātas institūcijas, var būt arī jauktas pārvaldes formas. Amerikas ostu pārvalžu asociācijas interneta lapā ir publicēta informācija, ka vairāk nekā 150 dziļūdens jūras ostu (lielākā daļa) tiek pārvaldītas ar 126 publisku ostu pārvalžu palīdzību. Faktiski tas nozīmē, ka ASV nav vienotas universālas sistēmas ostu pārvaldīšanai, bet gan ir vēsturiski veidojusies katrai ostai sava, ar citām ostām nesaistīta un daudzos gadījumos pat ne līdzīga ostas pārvalde. Tai pašā laikā ASV Tirdzniecības palāta Latvijā īsteno aktivitātes, lai Latvijā iniciētu tādas sistēmas izveidi, kādas nav pašās ASV.

ASV Tirdzniecības palāta Latvijā ir piedāvājusi labi funkcionējošu ostu pārvalžu sistēmu Latvijā pārveidot par vienu lielu un smagnēju uzņēmumu tieši pēc vajākus rezultātus sasniegušo kaimiņvalstu ostu parauga. ATPL Latvijā runā par sistēmas maiņu caurspīdīguma palielināšanai, taču pati ASV caurspīdīgumu savās ostās necenšas panākt ar ostas pārvaldīšanas uzņēmumu izveidi. Acīmredzot motivācija ir jāmeklē citur, un no ASV Tirdzniecības palātas Latvijā vēstules Latvijas Ministru prezidentam var secināt, ka iemesls ir viens – Latvijas nacionālā dārguma, labi funkcionējošu un jau izbūvēto Latvijas ostu pārvalžu gatavošana apšaubāmai privatizācijai.

Ja ostas nonāks privātās rokās, vai kāds var garantēt, ka privātpašnieku interesēs vietējo iedzīvotāju dzīves kvalitāte? Tieši pašreizējā ostu pārraudzības forma, kad valdēs plaši pārstāvēta gan valsts, gan pašvaldība, nodrošina ostā strādājošo uzņēmēju un vietējo iedzīvotāju interešu salāgošanu. Ostas ir ne tikai viens no Latvijas ekonomikas stūrakmeņiem, bet arī viens no tās simboliem, pret kuru pārvaldīšanu jāizturas ar īpašu piesardzību, jo viens nepareizs lēmums nākotnē var maksāt pārāk daudz.

Ventspils mērs un Brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs, komentējot ideju par Latvijas ostu darbības reformēšanu, norādīja, ka šādi reformētāji parādotos ik pa laikam, taču līdz šim vienmēr uzvarējis veselais saprāts.

Tāpat Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs skeptiski izsakās par paziņojumiem, ka lēmumu pieņemšanai jābūt caurspīdīgākai: „Brīvostas nav modes skates, kur jāstaigā caurspīdīgā veļā, vai nūdistu pludmale. Tā ir komercstruktūra, kas 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.”

PIEAUG KRAVU APJOMS

Latvijas desmit ostās 2012. gadā kopā apstrādāti vairāk nekā 75 miljoni tonnu kravu, kas ir par 9,3% vairāk nekā gadu iepriekš. Kravu apjoma pieauguma

rekords sasniegts Liepājas ostā – plus 53%, sasniedzot 7,4 miljonus tonnu. Tam pamatā ir graudu kravu pieaugums par 103,6%.

Rīgas ostā apstrādāti 36 miljoni tonnu kravu, kas ir par 5,9% vairāk nekā 2011. gadā. Te vislielākais pieaugums bijis konteinerkravām (+15%) un ogļu kravām (+10%).

Ventspilī pārkrauti 30,346 miljoni tonnu, apsteidzot iepriekšējā gada rādītāju par 6,7%.

Septiņās reģionālajās ostā kopā apstrādāti 1,363 miljoni tonnu, kas ir par 6,5% mazāk nekā 2011. gadā. Kravu kritums skaidrojams ar sarežģītajiem ledus apstākļiem Baltijas jūrā un līcī 2012. gada pirmajos mēnešos.

Sasāpējusi problēma, ar ko cīnās visas Rīgas jūras līča ostas, ir navigācijas nodrošināšana ziemā, kad līcis aizsalst. Tad vajadzīgi ledlauži, lai līdz ostai atbrīvotu ceļu kravas kuģiem. Mazajām ostām gan Vidzemes, gan Kurzemes piekrastē tas no budžeta katru gadu prasa lielus līdzekļus.

„Ledlauža īre maksā 5000 eiro diennaktī, nerēķinot degvielu. Bargākās ziemās, kad ar ledu jācinās pusotra līdz trīs mēnešus, summas ir milzīgas,” stāsta Skultes ostas pārvaldnieks Igors Akulovs. „Savukārt ledlauža iegāde izmaksātu četrus līdz septiņus miljonus eiro, ko katra mazā osta atsevišķi nespēj atļauties. Tādēļ ziemas periodā dažkārt jārēķina, kas ir izdevīgāk – nomāt velkoni vai gaidīt, kad laika apstākļi uzlabosies. Taču pēdējais, protams, neder kravu nosūtītājiem, kuriem regulāri nepieciešams sūtīt preci. Ja mūsu osta nebūs pieejama, krava, visticamāk, dosies uz citu ostu, kur tiek nodrošināta ziemas navigācija.”

Ledus apstākļos navigācija jānodrošina arī visā līcī, kaut gan Latvijas likumdošana nosaka, ka ostai tas jāveic tikai savā teritorijā. Tādēļ visas līča ostas maksā par to, ko vajadzētu organizēt valstij, norāda ostas pārvaldnieks. Viņaprāt, šo funkciju vajadzētu nodot vienas institūcijas pārziņā. „Igaunijā, piemēram, navigāciju līdz Pērnavas ostai, kas ir izteikts privātais bizness, ziemā nodrošina valsts,” salīdzina I. Akulovs.

Latvijas Mazo ostu asociācijas vadītājs un Rojas ostas pārvaldnieks Jānis Megnis: „Vasarā skandināvi samazina celulozes rūpnīcas aktivitātes, līdz ar to mazāk tiek pirkti papīrmalka. Kurināmo parasti ved gada beigās un sākumā. Jebkurā gadījumā skaidrs, ka ekonomisko problēmu dēļ Eiropā un pasaulē arī celulozes tirgus kļuvis piesardzīgāks. Tas arī izskaidro kravu apjoma salīdzinoši nelielo, tomēr kritumu reģionālajās ostās gada griezumā.”

Par spīti ne visai aktīvajam koksnes, tostarp papīrmalkas un kurināmā, tirgum ar Skandināviju, Salacgrīvas ostā 2012. gadā kravu apjoms pieauga, tomēr pamatu sajūsmai ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais neredz. Taču ostas pārvaldnieks un ostā strādājošie komersanti cer uz labākiem laikiem koksnes tirgū, par ko liecina iepirktās un ostā uzkrātās papīrmalkas, šķeldas un kūdras kravas. Pati ostas pārvalde un viens no ostā strādājošajiem stividoriem

investē četru hektāru liela kravas laukuma būvniecībā. Par Eiropas naudu 2012. gadā pabeigta 20 metru gara zvejas piestātne Kuivižos un notiek darbs, lai piesaistītu ES fondu līdzfinansējumu mola sakārtošanai.

Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika: „Gada pēdējie mēneši bija īpaši ražīgi, kas ļāva gadu kopumā pabeigt ar plus zīmi. Koksnes apjoma samazināšanos kompensēja būvmateriālu – šķembu – apgrozījuma kāpums. 2012. gadā lieli investīciju projekti ar Eiropas Savienības fondu līdzfinansējumu ostā nav īstenoti. Par pašu līdzekļiem esam veikuši krasta stiprināšanas darbus, rekonstruējuši un modernizējuši ostas vadlinijas. Turpinās flotes atjaunošana. Jau savests kārtībā velkonis „Malta”, remontā ir zemessūcējs „Mērsrags”, bet velkonim „Heinrihs” nomainīts dzinējs.”

Skultes ostas pārvaldnieks Igors Akulovs: „Situācija kokmateriālu un papīrmalkas tirgū negatīvi ietekmēja kopējo kravu apgrozījumu Skultes ostā – 589,7 tūkstoši tonnu 2012. gadā salīdzinājumā ar 689,4 tūkstošiem 2011. gadā.”

Rojas ostā par Eiropas fondu līdzekļiem tiek veidota jauna burāšanas skola. Turpinās ceļu un laukumu sakārtošana, kas notiek, pateicoties Aizsardzības ministrijai, kura atvēlējusi demontētās Aizkraukles lidlauka dzelzsbetona plāksnes.

Politiskās vēsmas bija jūtamas ne tikai trijās lielajās, bet arī reģionālajās ostās. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Edmunds Sprūdžs, kas pārstāv Reformu partiju, nāca klajā ar uzstājīgu ierosinājumu pašvaldībām mainīt ostu valdes locekļus, atbrīvojot V. Silenieku no Mērsraga un Engures ostu valdēm un H. Avotu no Rojas, Lielupes un Skultes ostu valdēm un viņu vietā Engures ostas valdē apstiprinot Jāni Lapsiņu, Lielupes ostas valdē Māri Strautmani, Mērsraga ostas valdē Juri Skrubi, Rojas ostas valdē Dainu Naumovu un Skultes ostas valdē Elmāru Jasinski, piebilstot, ka visi šie pārstāvji ir Valsts vides dienesta darbinieki.

Pašvaldībās atzina, ka, izvērtējot situāciju, smieklīga likusies politiskā ažiotāža ap ostu valdēm, jo, piemēram, Engurē darbība praktiski nenotiek un valdes loceklis algu nesaņem. Arī Rojas novadā atzina, ka jautājums par H. Avota atbrīvošanu ir bijis formāls.■

DISKUSIJAS PAR OSTU PĀRVALDĪBU

2012. gada 26. janvārī satiksmes ministrs Aivis Ronis paziņoja savu lēmumu rosināt izveidot augsta līmeņa politisko padomnieku grupu, lai apspriestu un konsultētos par ostu pārvaldības modeļa pilnveidošanu.

Satiksmes ministrs Aivis Ronis: „Esmu apmeklējis visas trīs Latvijas lielās ostas – Rīgu, Liepāju un Ventspili, kur tikos ar ostu pārvalžu, pašvaldību un ostā strādājošo uzņēmēju pārstāvjiem, pārrunāju esošo ostu darbības modeli, kā arī iepazinos ar ostās paveikto un plānoto. Šo vīzišu rezultātā esmu guvis ieskatu esošajā ostas pārvaldes modelī, un man ir priekšlikumi, kas būtu darāms, lai pilnveidotu ostu pārvaldību, nodrošinātu Latvijas ostu konkurētspējas uzlabošanu Baltijas jūras reģionā, kā arī veicinātu ostu efektīvāku iekļaušanos Latvijas loģistikas sistēmā un starptautiskajos kravu piegāžu koridoros. Tāpēc esmu gatavs uzņemties iniciatīvu organizēt augsta līmeņa politisku diskusiju par nepieciešamajiem uzlabojumiem ostu pārvaldes modelī pirms noteiktu lēmumu pieņemšanas valdībā un Saeimā.”

Satiksmes ministrs A. Ronis jau iepriekš rosinājis noteikt pamatprincipus ostu pārvaldes modeļiem:

- Ostu pārvaldība būtu organizējama profesionāli, iespējami izvairoties no partiju pārstāvju nominēšanas ostu valdēs;

- Uz paritātes principa ostu pārvaldībā jāiesaista uzņēmēju pārstāvji (līdzīgi kā Liepājas SEZ gadījumā, kur pārvaldē darbojas pašvaldības, valsts un ostā strādājošo uzņēmēju pārstāvji), paturot prātā katras ostas specifiku un īpatnības;

- Ostu valžu sastāvi būtu jāapstiprina MK;

- Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomei būtu jāturpina kalpot kā nozares konceptuālās un stratēģiskās diskusijas un lēmumu pieņemšanas forumam;

- Paraleli nozares jautājumu risināšanai operatīvajā līmenī jāveido koordinējoša vienas pieturas aģentūra, kura (1) veicinātu operatīvu un saskaņotu valsts, pašvaldību, ostu, dzelzceļa un privātā sektora mijiedarbību, kā arī (2) izstrādātu integrētus Latvijas loģistikas nozares piedāvājumus un risinājumus un (3) nodrošinātu efektīvu sadarbību ar esošajiem un potenciālajiem kravu īpašniekiem un investoriem.

Februāra sākumā tika izveidota ekspertu grupa ostu darbības efektivitātes uzlabošanai, pārvaldes neatkarības un profesionalitātes stiprināšanai, kuru vada Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Anrijs Matīss un kurā darbojas pārstāvji no Latvijas Ostu asociācijas, Latvijas Loģistikas asociācijas, Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas, biedrības „Baltijas asociācija – transports un

loģistika", VAS „Latvijas dzelzceļš” un Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta. Tā izvērtē un apkopo iesniegtos priekšlikumus.

A. Matīss: „Ekspertu grupa strādā ļoti intensīvi, ievērojot visu nozarē darbojošos asociāciju un institūciju iesniegtos priekšlikumus, kuri sadalīti četros blokos – transporta un loģistikas nozares attīstības stratēģija un ostu loma tajā; ostu pārvalžu juridiskais statuss; ostu pārvalžu valžu veidošanas process, valžu sastāvs, sēžu un lēmumu pieņemšanas caurspīdīgums un informācijas aprīte; ostu pārvalžu funkcijas. Nevalstiskajām organizācijām ir dažādi viedokļi, arī pretrunīgi, tāpēc nepieciešams meklēt kompromisa risinājumus un fiksēt atšķirīgos viedokļus. Tāpat ir svarīgi nozares ekspertu līmenī formulēt priekšlikumus, ko tālāk virzīt diskusijai plašākā lokā, kā arī izskatīšanai Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē, valdībā un Saeimā.”

PAGAIÐĀM SARUNAS BEZ REZULTĀTA

2012. gada 12. un 13. jūnijā valsts vizītē Latvijā uzturējās Lietuvas prezidente Daļa Gribauskaite. Latvijas puse pauda bažas par situāciju Lietuvas – Latvijas dzelzceļa posmā no Reņģes un Mažeikiem līdz Priekuljiem. Lietuvas pārstāvji pirms vairākiem gadiem tika solījuši, ka šo dzelzceļa posmu Lietuvas teritorijā atjaunos, tomēr tas nav darīts. Šāda situācija mazina Liepājas ostas konkurētspēju.

Satiksmes ministrs Aivis Ronis: „Diemžēl Lietuvas prezidentes Daļas Gribauskaites vizītes laikā netika atrisināts neviens no Latvijas un Lietuvas transporta nozares sadarbības jautājumiem. Izskatās, ka Lietuva turpinās blokādi Liepājas ostas virzienā, kavējot efektīvu un racionālu kravu plūsmu, tostarp Latvijas un Igaunijas apgādi ar degvielu no Mažeiku naftas pārstrādes rūpnīcas. Infrastruktūras attīstība ir ģeopolitiska izvēle, un šāda Lietuvas nostāja neliecina par Viļņas ieinteresētību Baltijas valstu sadarbībā. Uzskatu, ka sarunas ar Lietuvu jāturpina, jo šāda situācija starp divām Eiropas Savienības dalībvalstīm nav pieļaujama.”

PREZENTĒS JAUNO TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS PAMATNOSTĀDŅU VIRZIENU

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) 2012. gada 4. jūlija sēdē Satiksmes ministrija informēja par jauno transporta attīstības pamatnostādņu (TAP) 2014. – 2020. gadam izstrādes gaitu.

UZZIŅAI

LOTLP ir valdības izveidota institūcija, to vada Ministru prezidents. Padome piedalās nozares politikas veidošanā, sniedzot priekšlikumus un atzinumus valdībai un citām institūcijām.

TAP ir politikas plānošanas dokuments, kurā noteikti pamatprincipi, attīstības mērķi, prioritātes un veicamie uzdevumi transporta nozarē laika posmā, kas sakrīt ar Eiropas Savienības finansējuma plānojuma periodu. TAP tiek izstrādātas vienlaikus ar Nacionālo attīstības plānu, papildinot un precizējot transporta nozarē paveicamo līdz 2020. gadam.

IZMAIŅAS RĪGAS UN VENTSPILS BRĪVOSTU VALDĒS

Lai nodrošinātu valsts pārstāvju (Satiksmes, Finanšu, Ekonomikas un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju) koordinētu sadarbību ar pašvaldībām ostu infrastruktūras attīstības un transporta loģistikas jautājumos, par ostu nozari atbildīgā Satiksmes ministrija darbam ostu valdēs virzīja ministrijas augstākās ierēdniecības amatpersonas – Džinetu Innusu un Anriju Matīsu, kurus ostu valdēs apstiprināja valdība.

SM valsts sekretāra vietniece Dž. Innusa Rīgas brīvostas valdē ieņēma Jura Vaskāna vietu, bet SM valsts sekretārs A. Matīss strādā Ventspils brīvostas valdē SM pārstāvja Arta Stuckas vietā.

Paralēli valdībā atbalstīti Ministru kabineta rīkojuma projekti par atļaujām Dž. Innusai un A. Matīsam savienot amatus SM un brīvostu valdēs.

UZZINAI

Latvijas Republikas normatīvie akti nosaka, ka Rīgas un Ventspils brīvostās ir astoņi valdes locekļi katrā, no tiem četri attiecīgās pašvaldības pārstāvji un četri MK iecelti pārstāvji no Ekonomikas ministrijas, Satiksmes ministrijas, Finanšu ministrijas un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas.

OSTU PADOME ATBALSTA NODOKĻU ATLAIDES INVESTORIEM

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē, kas notika 2012. gada 1. februārī, tika atbalstītas brīvostu uzņēmumiem noteiktās nodokļu atlaides pilnā apmērā.

Ostu padome atbalstīja priekšlikumu, ka brīvostu un speciālo ekonomisko zonu licencētās kapitālsabiedrības arī pēc 2017. gada varēs saņemt nodokļu atvieglojumus, līdz tie sasniedz līguma par ieguldījumiem slēgšanas brīdi atļauto valsts atbalsta intensitāti, neierobežojot tos laikā. Tas dos garantiju potenciālajam investoram, ka neatkarīgi no tā, kā mainās atļautās valsts atbalsta intensitātes katrā nākamajā finanšu periodā, investors saņems to atbalsta intensitāti, kāda ir atļauta līguma slēgšanas brīdī.

Lai pagarinātu brīvostu un speciālo ekonomisko zonu termiņu līdz 2035. gadam, Satiksmes ministrija virza uz Ministru kabinetu attiecīgus likumu grozījumus. Finanšu ministrija un Satiksmes ministrija īsteno virkni pasākumu speciālo ekonomisko zonu un brīvostu statusa un valsts atbalsta saglabāšanai līdz 2035. gadam. FM strādā pie jautājumiem, kas saistīti ar likumu „Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās” no komercdarbības atbalsta kontroles viedokļa, savukārt SM saskaņo grozījumus šajā likumā – tie paredz līdz 2035. gadam pagarināt termiņu, kādā licencētas kapitālsabiedrības, brīvostu un SEZ pārvaldes var piemērot tiešo nodokļu atlaides tajās veiktajiem ieguldījumiem. SM ir izstrādājusi arī grozījumus Liepājas SEZ likumā un Rēzeknes SEZ likumā. Lai minētie grozījumi stātos spēkā, tie jāpieņem valdībā un Saeimā.

2012. gada 4. septembrī valdība atbalstīja grozījumus likumā „Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās” un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likumā, tiešo nodokļu atlaižu termiņu pagarinot līdz 2035. gadam.

Valdības lēmums līdz 2035. gadam pagarināt tiešo nodokļu atlaides ieguldījumiem Liepājas ostas un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas teritorijā pozitīvi ietekmēs visa reģiona attīstību, uzskata Liepājas mērs Uldis Sesks.

U. Sesks nosūtīja vēstuli Ministru prezidentam Valdim Dombrovskim, satiksmes ministram Aivim Ronim, finanšu ministram Andrim Vilkam un ekonomikas ministram Danielam Pavļutam, pateicoties par valdības lēmumu: „Esmu pārliecināts, ka šis lēmums pozitīvi ietekmēs Liepājas ostas un visa reģiona attīstību. Tas ir signāls uzņēmējiem, ka viņi šeit varēs droši strādāt un īstenot savus plānus par ilgtermiņa investīcijām.”

VEIDOS LATVIJAS LOĢISTIKAS KLASTERU

Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups: „Latvijas tranzīta koridora galvenās priekšrocības ir ģeogrāfiskais novietojums un zemās izmaksas, kā arī spēja apkalpot dažādu veidu kravas. Latvijas ostas ir pietiekami dziļas, ar labi attīstītu infrastruktūru un plašu noliktavu klāstu, piedāvā nodokļu atlaides tajās strādājošajiem uzņēmumiem, ir labi savienotas ar Centrāleiropu un Skandināviju gan pa jūru, gan sauszemi, turklāt atrodas Baltijas valstu centrā.”

Jautājumu par Latvijas ostu un tranzīta koridora salīdzinošajām priekšrocībām iekļaut LOTLP sēdes darba kārtībā lūdza Ārlietu ministrija un Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra, kuras savukārt par to uzrunājuši vēstnieki, potenciālie ārvalstu investori un citi sadarbības partneri.

LOTLP uzmanības centrā ir jautājumi, kā attīstīt Latvijas lielās ostas tā, lai tās kļūtu par savstarpēji papildinošiem loģistikas centriem, veidojot Latvijas loģistikas klasteru. Šādam klasterim būtu jādarbojas kā dažādu nozares uzņēmumu (ostu, loģistikas centru, pārvadātāju u.c.) apkopojumam, kas spēj piedāvāt integrētus risinājumus jebkuram potenciālajam interesentam, kurš vēlas izmantot Latvijas tranzīta koridoru.

VIENKĀRŠOS OSTU FORMALITĀTES

2012. gada 15. maijā tika pieņemti Satiksmes ministrijas izstrādātie MK „Noteikumi par ostu formalitātēm”. Līdz ar to tagad vairākas formalitātes, kas saistītas ar kuģu ienākšanu ostā un izešanu no tās, ir ietvertas vienotos noteikumos.

Noteikumi vienkopus aptver regulējumu tādām formalitātēm kā paziņošana par kuģa ienākšanu ostā un izešanu no tās, ziņošana par bīstamām un piesārņojošām kuģu kravām, informēšana par kuģa atkritumiem, aizsardzības

informācijas ziņošana, paziņošana par personām, kas uzklūvušas un uzturas uz kuģa nelegāli, ziņošana saskaņā ar 1965. gada Konvenciju par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu, robežpārbaudi, muitas kontroli un kravu veterināro, fitosanitāro, pārtikas nekaitīguma, nepārtikas preču drošuma, kvalitātes un klasifikācijas kontroli robežšķērsošanas vietās.

Iekļaujot vairākas ostu formalitātes vienotos MK noteikumos, lielā mērā ir atrisināta tiesiskā regulējuma sadrumstalotības un nepārskatāmības problēma.

Papildus MK dokumentam „Noteikumi par ostu formalitātēm” tiek pārņemtas Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Direktīvas 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām, prasības un atceltas Direktīvas 2002/6/EK prasības.

Būtiskākie noteikumos paredzētie jauninājumi salīdzinājumā ar iepriekšējo sistēmu ir pienākums paziņošanai par kuģa atkritumiem izmantot jaunas formas veidlapu, pienākums izdarīt atbilstošu atzīmi nacionālajā „SafeSea-Net” sistēmā, ja no kuģa paredzēts izkraut vai kuģi iekraut veterinārajai, fitosanitārajai, pārtikas nekaitīguma, nepārtikas preču drošuma, kvalitātes vai klasifikācijas kontrolei pakļautu kravu, kā arī pienākums attiecīgi pilnvarotam ostas pārvaldes darbiniekam nedot atļauju kuģim iziet no ostas, ja atbilstošu atļauju nacionālajā „SafeSeaNet” sistēmā vēl nav devušas attiecīgās kontroles iestādes.

KĀ MAZINĀT RINDAS UZ ROBEŽĀM?

Notika diskusija par plānotajiem un veiktajiem pasākumiem, lai palielinātu robežkontroles punktu uz Latvijas un Krievijas robežas caurlaides spēju. Finanšu ministrija informēja par valdībā 2012. gada 13. martā apstiprināto FM informatīvo ziņojumu „Par robežšķērsošanas vietu attīstību uz Latvijas Republikas un Krievijas Federācijas robežas” un tajā paredzētajām aktivitātēm, Latvijas un Krievijas starpvaldību komisijas robežšķērsošanas vietu darba grupu, Igaunijas – Latvijas – Krievijas un Latvijas – Lietuvas – Baltkrievijas pārrobežu sadarbības programmas Eiropas kaimiņattiecību un partnerības instrumenta ietvaros pieteikto projektu virzību un citiem aktuāliem jautājumiem. Savukārt Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Anrijs Matīss norādīja, ka darba grupa SM vadībā risina elektroniskās rindas ieviešanas jautājumu, kas ļautu kravas automašīnas elektroniski pieteikt rindā Latvijas un Krievijas robežas šķērsošanai. Tādējādi ievērojami tiktu saīsināts robežas šķērsošanai nepieciešamais laiks.■

DZELZCEĻAM PĀRVADĀJUMU REKORDS

2012. gadā VAS „Latvijas dzelzceļš” pārvadāja 60,6 miljonus tonnu un nodokļos valstij samaksāja gandrīz 83 miljonus latu, kas ir par 8 miljoniem vairāk nekā gadu iepriekš. Palielinājās akmeņogļu pārvadājumi, ieņemot līderpozīciju starp kravu veidiem – 37,1%. Otra dominējošā kravu grupa bija nafta un naftas produkti – 30,3%, bet salīdzinoši mazāk tika pārvadātas ķīmiskās kravas, minerālmēsli, melnie metāli un citas kravas.



Uģis Magonis.



VAS „Latvijas dzelzceļš” (LDz) prezidents Uģis Magonis: „Izvirzot mērķi pārvadāt vēl vairāk kravu, mēs apzināties, ka nepieciešami lieli ieguldījumi gan infrastruktūras uzturēšanā, gan tās modernizēšanā. Šis jautājums tiek aktualizēts ne vien uzņēmuma iekšienē, bet arī valsts līmenī. Viens no svarīgākajiem infrastruktūras attīstības projektiem ir dzelzceļa elektrifikācija. No 1884,2 kilometriem sliežu ceļu līdz šim elektrificēti ir tikai 257,4 kilometri. Iecerētā projekta mērķis ir paaugstināt ekspluatācijas efektivitāti un dzelzceļa koridora konkurētspēju, kā

arī ievērojami samazināt vilcienu izraisīto negatīvo ietekmi uz vidi. Dzelzceļa elektrifikāciju paredzēts īstenot no 2015. līdz 2022. gadam.

Aizvadītajā gadā izdevās uzlabot sadarbību ar Baltkrieviju, un viena no uzņēmuma 2013. gada ārpolitikas prioritātēm ir tālākas sadarbības veicināšana



ar šo valsti. Tomēr Latvijas nozīmīgākais partneris dzelzceļa kravu pārvadājumos joprojām ir Krievija. To apliecina skaitļi – 65,9 procenti no kopējā kravu apjoma bija Krievijas kravas. Citi lielākie sadarbības partneri ir Ukraina, jau pieminētā Baltkrievija, Uzbekistāna un Kazahstāna.”

Eiropas dzelzceļu un infrastruktūras uzņēmumu kopienas (CER) apkopotie dalībvalstu statistikas dati liecina, ka 2012. gadā Eiropā palielinājies gan pārvadāto kravu apjoms, gan pasažieru skaits. Tas savukārt nozīmē, ka dzelzceļa nozare pakāpeniski sāk atkopties no ekonomiskās krīzes.

„Esam gandarīti, ka kravu apjoma ziņā Latvija Eiropas kontekstā uzrāda labus rādītājus,” atzīst LDz prezidents Uģis Magonis.

LDZ TIEKAS AR MINISTRU PREZIDENTU

„Lai LDz turpinātu sekmīgi attīstīties, ir jāiegulda ievērojami līdzekļi, kurus uzņēmums pats nopelna. No valdības mēs sagaidām atbalstu,” tiekoties ar premjerministru Valdi Dombrovski, uzsvēra LDz prezidents Uģis Magonis. „LDz ir mūsu valsts tranzīta mugurkauls ar lielu pienesumu valsts tautsaimniecībai, tāpēc mēs vēlamies saņemt no valdības akceptu ieguldīt kompānijas nopelnīto, arī dividendes, tās attīstībā.”

UZZIŅAI

LDz 2012. gadā bija viens no lielākajiem darba devējiem valstī, nodrošinot gandrīz 12 000 darba vietu. Vidējā alga uzņēmumā pērn sasniedza 783,7 latus, kas ir gandrīz uz pusi vairāk nekā vidējā alga valstī. Latvijas teritorijā LDz pārvaldībā ir 1884,2 km sliežu ceļu, 729 tilti, 6126 vilcienu vagoni, 209 lokomotīves, 152 stacijas (70 no tām atvērtas kravas operācijām), 557 pārbrauktuves.

LDz vadītājs uzsvēra, ka kompānija līdzekļus attīstībai var iegūt arī tad, ja izdotos atrisināt jautājumu par dzelzceļa pārvadājumiem iegādātās degvielas akcīzes nodokļa atmaksu. Tāpat būtu nepieciešams atrisināt jautājumu par infrastruktūras maksas finansējumu pasažieru pārvadājumos, kā arī ieguldīt LDz bilanci šobrīd valsts īpašumā esošo zemi, uz kuras atrodas LDz sliežu ceļi.

Visi bija vienprātīgi, ka tie ir būtiski jautājumi, bet nav atrisināmi uzreiz. V. Dombrovskis atzina, ka krīzes laikā valsts pastiprināti ņēmusi dividendes no valsts uzņēmumiem, tomēr, izejot no krīzes, būtu jāatgriežas pie normālām dividenžu izņemšanas likmēm, ļaujot uzņēmumiem, tostarp LDz, līdzekļus investēt attīstībā. „Valdība šo jautājumu risinās,” piebilda Ministru prezidents.

LIETUVA CĪNĀS, KĀ PROT

„Lietuva sliežu ceļu uz Latviju izjauca, lai aizstāvētu savu pārvadātāju un ostu intereses,” tā „Neatkarīgajai Rīta Avīzei” kādā intervijā apgalvo LDz valdes priekšsēdētājs Uģis Magonis.

U. Magonis: „Pirms dažiem gadiem „Mažeiku nafta” izteica vēlēšanos sūtīt naftas produktus caur Latvijas ostām, kuras esot mazliet tuvāk nekā Klaipēda. Nezinu, vai viņi tiešām to gribēja, vai arī izmantoja mūs tikai kā šantāžas līdzekli sarunās ar „Lietuvas dzelzceļu”, jo nevarēja vienoties par pārvadājumu tarifiem. Tomēr jāsaprot, ka dzelzceļa tarifs nevar palikt nemainīgs desmit gadus un dzelzceļš nevar nevienu savu klientu ilgstoši sponsorēt. Kad „Mažeiku nafta” meklēja citus pārvadātājus, „Lietuvas dzelzceļš” paziņoja, ka taisnākais sliežu ceļš uz Latviju ir tik sliktā stāvoklī, ka pa to braukt nedrīkst. Korekti gan tas nebija, jo šis ceļš ir publiska infrastruktūra, un, ja tas ir sliktā stāvoklī, tad vienkārši jāsalabo. Visbeidzot sliežu ceļu izjauca. No kopējā Baltijas biznesa viedokļa tas nav labi, bet atbilst Lietuvas izpratnei par savu interešu aizstāvēšanu.

Kas attiecas uz kravu plūsmu caur Latvijas ostām, tās mazāk ietekmē starptautisku attiecības, vairāk ostu infrastruktūra. Valdības nemaz nevar tiešā veidā

ietekmēt kravu plūsmas. Mēs sasaistām kravu īpašniekus ar ostām, bet, ja Latvijas ostās nebūs iespējams lielos apmēros pārkraut saldētās kravas vai ģenerālkravas, kas glabājamās noliktavās, neviens kravas šurp nesūtīs pat par nulles tarifu. Patlaban Latvijas tālākais maršruts ir Vidusāzija, kur galvenais





pasūtītājs ir Kazahstāna, nākotnē kravas varētu nākt no Ķīnas, bet, lai tas notiktu, jārisina sarunas politiskā, dzelzceļu un privātuzņēmēju līmenī.”

INFRASTRUKTŪRAS IZBŪVE DAUGAVAS KREISAJĀ KRASTĀ

LDz noslēdza līgumus par stacijas „Bolderāja 2” izbūvi, kā arī signalizācijas, telekomunikāciju un apgādes sistēmu modernizāciju posmā Zasulauks – Bolderāja.

Abu projektu mērķis ir attīstīt dzelzceļa infrastruktūras nodrošinājumu Daugavas kreisajā krastā, pakāpeniski pārvirzot kravu plūsmu no pilsētas centra Daugavas labajā krastā uz kreiso – Krievu salu.

LDz parakstīja divus būvdarbu līgumus. Ar pilnsabiedrību „BMGS S” noslēgts līgums par stacijas „Bolderāja 2”, astoņu sliežu ceļu izbūvi stacijā un ar Krievu salu savienošā ceļa būvniecību. Projekta kopējās izmaksas ir 28,6 miljoni latu. Otrs līgums noslēgts ar pilnsabiedrību „Bombardier Belam” par novecojušo signalizācijas, telekomunikāciju un apgādes sistēmu modernizāciju posmā Zasulauks – Bolderāja. Projekta kopējās izmaksas – 9,5 miljoni latu. Abu projektus plānots pabeigt 33 mēnešu laikā no sākšanas brīža. Rīgas pilsētas attīstības plāns paredz ostas pārvietošanu tuvāk jūrai un pilsētas centrālās daļas paplašināšanu, kā arī jaunu ostas termināļu būvniecību Daugavas kreisajā krastā un dzelzceļa infrastruktūras attīstīšanu, savienojot jaunus termināļus ar dzelzceļa tīklu. Abu projektu kopējās izmaksas pārsniedz 61 miljonu eiro. Lielāko daļu no izmaksām sedz Eiropas Savienības Kohēzijas fonds.

UZZIŅAI

LDz ir trīs konteineru vilcieni: „Zubr”, kas kursē no Rīgas līdz Melnajai jūrai, „Baltika-Tranzit”, kas nogādā kravas līdz pat Kazahstānai, un „Rīgas Ekspresis”, kas regulāri ved kravas no Rīgas uz Maskavu un atpakaļ.

„Latvijas dzelzceļš apkalpo ostas un kompānijas, kas nodarbojas ar kravu eksportu un importu. Tā kā kravas pārvadājumu intensitāte un apjoms Latvijā ik gadu pieaug, bija ļoti svarīgi ne vien rast jaunu risinājumu kravu caurlaidības palielināšanai, bet arī reāli sākt šo projektu īstenot,” norāda LDz prezidents Uģis Magonis.

PIECI SADARBĪBAS GADI

2012. gadā apritēja pieci gadi LDz sadarbībai ar Krievijas lielāko konteineru pārvadājumu operatoru „TransContainer”.

„Konteineru pārvadājumu bizness attīstās visā pasaulē, un mēs mērķtiecīgi strādājam, lai sekotu šai tendencei. LDz meitasuzņēmums SIA „LDz Cargo” regulāri iepērk specializētās *fitinga* platformas konteineru pārvadājumu nodrošināšanai un strādā pie pakalpojumu kvalitātes uzlabošanas. Apzināties, ka pārvadājumu attīstība nākotnē ir cieši saistīta ar dzelzceļa infrastruktūras attīstību. LDz jau ir sācis realizēt projektu infrastruktūras izveidei Daugavas kreisajā krastā – Krievu salā, kas ļaus ievērojami palielināt infrastruktūras caurlaides spēju un līdz ar to arī nodrošināt kravu mūsdienīgāku un ātrāku apriti,” pastāstīja U. Magonis.

ATVER PĀRSTĀVniecību MASKAVĀ

Lai nodrošinātu sekmīgāku sadarbību ar Krievijas dzelzceļu, kā arī Krievijas valsts un privātajām organizācijām, LDz 2012. gadā Maskavā atvēra savu pārstāvniecību.

UZZIŅAI

Koncernu „Latvijas dzelzceļš” veido valdošais uzņēmums VAS „Latvijas dzelzceļš” un pieci meitasuzņēmumi – AS „LatRailNet”, kas veic infrastruktūras maksas noteikšanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali, SIA „LDz Cargo”, kas nodrošina dzelzceļa kravu pārvadājumus un starptautiskos pasažieru pārvadājumus, infrastruktūras būvniecības un uzturēšanas uzņēmuma SIA „LDz Infrastruktūra”, ritošā sastāva remonta un uzturēšanas uzņēmuma SIA „LDz Ritošā sastāva serviss”, kā arī apsardzes uzņēmuma SIA „LDz Apsardze”.

Lielāko kravu apjomu, ko pārvadā LDz, nodrošina Krievija, un atklātā akciju sabiedrība „Rossijskije železnije dorogi” ir LDz lielākais sadarbības partneris. Maskavā notiek nozīmīgi pārvadājumu nozares forumi, piemēram, ikgadējā starptautiskā izstāde un konference „TransRussia” un „Krievijas transporta nedēļa”, kā arī regulāras dzelzceļu darba grupu sanāksmes un tikšanās ar Krievijas amatpersonām. Lai veiksmīgāk organizētu darbu, LDz nolēma atvērt pārstāvniecību Maskavā, kas pārstāvētu visa koncerna intereses. Pārstāvniecība reģistrēta Krievijas Tirdzniecības un rūpniecības kamerā, kas ir nevalstiska organizācija, apvieno Krievijas biznesa struktūras un ir Krievijas oficiālo varas un pārvaldes struktūru atzīta organizācija. Līdzīgas Igaunijas un Lietuvas

dzelzceļu pārstāvniecības veiksmīgi darbojas jau vairākus gadus. Par pārstāvniecības vadītāju iecelta Larisa Ivolgina, kura iepriekš sekmējusi LDz interešu aizstāvību, vairākus gadus strādājot LR Satiksmes ministrijas atašēja amatā Maskavā.

RĪGĀ TIEKAS EIROPAS DZELZCEĻU DROŠĪBAS EKSPERTI

2012. gada 2. un 3. maijā Rīgā notika Eiropas dzelzceļu organizācijas COLPOFER 56. konference, kurā ievēlēja jaunu organizācijas prezidentu. Konferencē piedalījās 60 dalībnieku no 24 dalībvalstīm.

„Organizācijas galvenais mērķis ir nodrošināt informācijas apmaiņu starp drošības speciālistiem Eiropas dzelzceļu uzņēmumos un koordinēt sadarbību lielos pasākumos, veidot aktīvāku sadarbību, lai aizsargātu pasažierus, garantētu kravu drošību, īpašu uzmanību pievēršot bīstamo kravu pārvadājumiem, un novērstu pārkāpumus pret dzelzceļa infrastruktūru, īpaši metāla zādzības. Francijā vien metāla zagļi dzelzceļiem nodarījuši apmēram 35 miljonus eiro lielus zaudējumus. Protams, nav vienas receptes, kā cīnīties pret šādiem gadījumiem, tomēr sadarbojoties mums ir izdevies nedaudz uzlabot situāciju un samazināt zādzību skaitu. Pieredzes apmaiņa šajā forumā varētu palīdzēt gan mums, gan mūsu kolēģiem labāk cīnīties pret tamlīdzīgiem pārkāpumiem,” pastāstīja jaunievēlētais prezidents Didjē Švarcs (*Didier Schwartz*) no Francijas dzelzceļu uzņēmuma SNCF.■

UZZIŅAI

COLPOFER ir Eiropas valstu dzelzceļu policijas un dzelzceļu drošības dienestu sadarbības organizācija, kas 1981. gadā izveidota Eiropas Dzelzceļu savienības (UIC) ietvaros, lai palielinātu drošību Eiropas dzelzceļos.

Pēc LDz preses dienesta materiāliem

„BMGS” SVIN 60 GADU JUBILEJU

Akciju sabiedrība „BMGS” hidrotehniskās un civilās būvniecības jomā darbojas jau vairāk nekā 60 gadu. Kompānijas galvenais darbības virziens ir ostu būvju, jebkura tipa pāļu pamatņu, tiltu, dzelzceļa būvju celtniecība, kā arī projektēšana un ģeotehniskās izpētes pakalpojumi. „BMGS” ir Latvijas kompānija, taču fakts, ka tā ir 1952. gadā dibinātā tresta „Baltmorgidrostroy” tiesību pārņēmēja, ļauj tai labi pārzināt austrumu kaimiņa tradīcijas un mentalitāti, kas ievērojami atvieglo sadarbību austrumos. Savukārt pieredze, kas gūta darbā ar rietumu kompānijām, ļauj AS „BMGS” būt neaizstājamam starpniekam projektos, kuros piedalās Eiropas un Krievijas partneri.

Arī turpmāk „BMGS” turpinās slēgt šādus darījumus un attīstīt lietišķos kontaktus kā rietumu, tā austrumu virzienā, jo Latvija tradicionāli tiek uzskatīta par valsti, kas sava ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ var kalpot par tiltu starp austrumiem un rietumiem.

AS „BMGS” darbības loks ir plašs – Latvijā (53%), Igaunijā (17%), Lietuvā (13%), Krievijā (11%) un pat Turkmēnijā (4%) strukturējoties šādos darbības virzienos:

- hidrotehniskās būves (44%);
- tilti un ceļa pārvadi (22%);
- dzelzceļi (16%);
- glabāšanas un pārkraušanas kompleksi (12%);
- ūdensapgādes un kanalizācijas tīkli (5%);
- atomelektrostacija;
- skolu renovācija.

„BMGS” vadības sistēma tiek pastāvīgi pilnveidota un attīstīta, lai nodrošinātu darbu izpildi laikus un augstā kvalitātē, vides aizsardzību un atbilstošus darba apstākļus strādājošajiem.

AS „BMGS” darbojas integrēta kvalitātes, vides un darba aizsardzības vadības sistēma, kas izstrādāta saskaņā ar ISO 9001:2008, ISO 14001:2004, OHSAS 18001:2007 standartu prasībām.

Pēdējos gados kompānija realizējusi daudzus vērienīgus projektus – stacijas „Rēzekne II” kravu pieņemšanas stacijas projektēšanu un būvniecību, Mūgas ostas Tallinā piestātņu Nr. 14 un Nr. 15 celtniecību, naftas termināļa „Primorsk-II” celtniecību Primorskas ostā Krievijā, Dienvidu tilta pār Daugavu Rīgā 1. kārtas būvniecību ar pieejām un labā krasta estakādēm, Ventspils brīvdostas 14. piestātnes un prāmju termināļa celtniecību, ostas kravu rajona būvniecību Sočos (Olimpiskais komplekss) un citus.

Savā 60. jubilejas gadā AS „BMGS” turpina piedalīties daudzu lielu objektu būvniecībā kā Latvijā, tā aiz valsts robežām. Rīgas brīvdostā „BMGS” sākusi



minerālmēslu īslaicīgas glabāšanas un pārkraušanas kompleksa „Rīga Fertilizer Terminal” būvniecību Kundziņsalā.

Kompānija kopā ar AS „Skonto būve” piedalās projektā „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra Rīgas brīvdostā”. Tas ir lielākais un vērienīgākais būvlaukums Daugavas kreisajā krastā.

Vairāki AS „BMGS” projekti šogad saistīti ar valsts AS „Latvijas dzelzceļš”. Kopā ar kompāniju „Siemens” notiek šķirotavas uzkalna rekonstrukcija Šķirotavas stacijā Rīgā. Liels un ļoti nozīmīgs projekts tranzīta tiltā Austrumi – Rietumi ir otrā sliežu ceļa būvniecība dzelzceļa posmā Skrīveri – Krustpils.

Klaipēdas jūras ostā šovasar pabeigta piestātnes nr. 143A būvniecība un krastu stiprināšana konteineru terminālī.



AS „BMGS” turpina projektu realizāciju Sanktpēterburgā, Ašgabatā un vairākos objektos Igaunijā.

AS „BMGS” ražošanas bāze ilgu laiku atrodas arī lielākajā Baltijas jūras austrumkrasta ostā Ventspilī. Tajā izgatavo saliekamās dzelzsbetona un betona konstrukcijas, sagatavo betona maisījumu, apstrādā metālu metālkonstrukciju un detaļu izgatavošanai. Te notiek arī celtniecības tehnikas un autotehnikas apkope un remonts. Ventspils pilsētas dome ir apstiprinājusi AS „BMGS” vides aizsardzības licenci, kas apliecina kompānijas centienus vides jautājumu sakārtošanā. Augustā AS „BMGS” sāka teritorijas sagatavošanu SIA „Ventplac” kokmateriālu termināļa būvniecībai. Tas atradīsies Ventas kreisajā krastā iepretī AS „BMGS-betons”.



Kompānija „BMGS” 60. jubilejas gadā ir pilna apņēmības izvērst darbību ne tikai Latvijā, bet arī plaši aiz valsts robežām, par ko liecina tās filiāļu darbība Krievijā (Sanktpēterburga), Igaunijā (Tallina), Lietuvā (Klaipēda), Turkmenistānā (Ašgabata) un Ukrainā (Odesa).

AS „BMGS” jubilejas pasākumos Mazajā ģildē un uz kuģa „Meklenburg” skanēja sirsnīgi apsveikumi no tuviem un tāliem sadarbības partneriem, kas liecina par kompānijas augsto prestižu savā nozarē, kolektīva vienotību un izvirzīto mērķu ilgtspēju, kas sakņojas korporatīvajās tradīcijās un paaudžu pārmantojamībā. Saules mūžu akciju sabiedrībai „BMGS”!

VENTSPILS HIDROCELTNIEKS

Ventspilnieka Alberta Bodarova darba mūžs saistīts ar „BMGS”. Darba gaitas viņš sāka kā peldošā celtnieka matrozis, tiekot līdz uzņēmuma viceprezidenta amatam.

1960. gadā „BMGS” par matrozi uz peldošā celtnieka sāka strādāt jaunais Alberts Bodarovs. Vēlāk viņš pabija dažādos amatos gandrīz visu ostas objektu celtniecībā. Kad tika būvēts pirmais naftas muiņš, viņš bija matrozis, kad tika būvēts otrs – Bodarovs sita iekšā rievsienu, bet, būvējot trešo naftas muiņu, viņš jau bija darbu vadītājs. „Atceros vētras jūrā, būvējot otro naftas muiņu. Ja paguva pēc mums atsūtīt velkoni, tad tas vilka mūs uz ostu, bet, ja nepaguva, peldošo celtni izskaloja krastā,” atmiņās dalās pieredzējušais hidroceltnieks.

Par hidroceltnieku darba kvalitāti var spriest kaut vai pēc tā, ka pirms pusedzsimta būvētās piestātnes un citi objekti ostā kalpo joprojām. „BMGS” bija vadošais celtniecības trešs visā savienībā, un jaunākās hidroceltniecības tehnoloģijas tika izmantotas Ventspils ostā, stāsta Bodarovs. Piemēram, zivju

kombināta piestātnes būvniecībā pirmo reizi tika izmantoti pāļi. Alberts Bodarovs toreiz bija iecirkņa elektriķis, taču drīz vien saprata, ka pienācis laiks strādāt ar galvu. Pabeidzis Ļeņingradas Transporta institūtu, viņš atgriezās ostā. Jaunajam diplomētajam speciālistam pavērās iespējas galvu reibinošai karjerai kompartijā, bet viņš izrādījās nepareizais kadrs un no visiem vilinošajiem piedāvājumiem atteicās. Pat tad, kad pēc institūta beigšanas priekšnieks gribēja viņu iecelt par darbu vadītāju, Bodarovs palika meistara amatā, skaidrojot vadītājam, ka vēlas iziet visas ražošanas pakāpes, nevienai nepārlecot pāri.

Pieostas rūpnīcas (tagad „Ventamonjaks”) būvniecībā Bodarovs strādāja par iecirkņa priekšnieku. Šis sarežģītais inženieriekārtu komplekss, kas sastāv no vairāk nekā 300 rūpnieciskajiem, civilajiem, hidrotehniskajiem un speciālajiem objektiem, uzbūvēts uz uzskalotas teritorijas, kas atkarota jūrai. Rūpnīca bija paredzēta eksporta ķīmisko kravu pieņemšanai, uzglabāšanai un nosūtīšanai.

Bodarovs būvējis hidrotehniskos objektus ne tikai Ventspils ostā, viņš piedalījās arī Tallinas ostas celtniecībā, par ko apbalvots ar Tallinas pilsētas komitejas goda rakstu. 1990. gadā Bodarovs kļuva par „BMGS” priekšnieku Ventspilī. „Kad tika izveidota Ventspils brīvostas pārvalde, strādāt kļuva daudz vieglāk, jo līdz tam bija darīšana ar uzņēmumiem, kur nebija celtniecības speciālistu,” stāsta Bodarovs. Ar jauno pasūtītāju hidroceltniekiem un personīgi Bodarovam izveidojās labas partnerattiecības, un tas nebija mazsvarīgi, jo ostā sākās lielās būvniecības ēra.■

SAUDZĪGA ATTIEKSME PRET VIDI 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 zinoši 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.

Kompānijai ir izveidojusies cieša sadarbība ar vairākiem starptautiskiem uzņēmumiem – „Minova Carbotech”, „Huesker Synthetics”, „Ischebeck-TI-TAN”. „BGS” ir autorizēts šo uzņēmumu pārstāvis Latvijas un Baltijas tirgū, gan piedāvājot uzņēmumu ražoto produkciju, gan realizējot būvprojektus ar pārstāvēto uzņēmumu produktu pielietojumu.

SIA „BGS” VEIC:

- Hidrotehniskos darbus
- Padziļināšanas darbus
- Ūdenstilpju renovāciju, krastu nostiprināšanu
- Mikropāļu izbūvi
- Pamatu izbūvi, sanāciju
- SIA „BGS” būvprojektos izmanto ģeosintētiskos materiālus.
- SIA „BGS” ierīko termosūkņu autonomo apkuri ģimenes mājās un sabiedriskās ēkās.
- SIA „BGS” veic izgāztuvju rekultivāciju.
- 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 67568363, fakss: +371 67568353

E-pasts: info@bgslatvija.lv

DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU APJOMU SALĪDZINĀJUMS 2004. – 2012. GADĀ (tūkst. t)

Pārvadājumu iedalījums	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2012. / 2011. %
Kopējais pārvadājumu apjoms	51 058,0	54 860,7	48 649,2	52 164,0	56 060,9	53 681,2	49 165,2	59 385,9	60 603,3	2,0
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	2 428,2	2 633,3	2 317,8	2 000,0	1 687,2	1 300,8	1 262,9	1 192,8	1 429,0	19,8
Starptautisko pārvadājumu apjoms	48 629,8	52 227,4	46 331,4	50 164,0	54 373,7	52 380,4	47 902,3	58 193,1	59 174,3	1,7
Eksporta kravu apjoms	1 089,4	1 049,1	815,0	997,2	1 410,3	1 177,4	1 706,9	1 937,2	1 903,8	-1,7
Importa kravu apjoms	4 305,5	4 874,3	5 043,3	5 058,1	4 486,5	3 019,3	3 417,1	3 695,0	3 675,4	-0,5
Kopējais tranzīta kravu apjoms	43 234,9	46 304,0	40 473,1	44 108,7	48 476,9	48 183,7	42 778,3	52 561,0	53 595,1	2,0
Tranzīta apjoms caur ostām	38 667,2	40 595,8	35 632,6	39 076,4	43 866,2	45 117,4	39 055,8	47 738,6	49 036,9	2,7
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	4 567,7	5 708,2	4 840,5	5 032,3	4 610,7	3 066,3	3 722,5	4 822,4	4 558,1	-5,5

SM informācija

LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMS 2011. – 2012. GADĀ (tūkst. t)

Osta	2011. gadā			2012. gadā			2012./ 2011., %
	nosūt.	saņemts	kopā	nosūt.	saņemts	kopā	
Rīga	29 804,9	4 248,7	34 053,6	31 039,2	5 012,8	36 051,9	5,9
Ventspils	26 189,9	2 261,8	28 451,7	28 154,0	2 191,4	30 346,1	6,7
Liepāja	3 659,7	1 197,1	4 856,8	5 711,4	1 720,0	7 431,4	53,0
Salacgrīva	234,0	37,7	271,7	223,4	62,1	285,5	5,1
Mērsrags	431,6	3,6	435,2	411,7	31,6	443,3	1,9
Roja	52,1	7,6	59,7	36,7	6,0	42,7	-28,5
Pāvilosta	0,0	2,2	2,2	0,0	2,0	2,0	-9,1
Lielupe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Engure	0,0	0,23	0,23	0,0	0,00	0,00	-100,0
Skulte	654,1	35,3	689,4	561,9	27,8	589,7	-14,5
Mazās ostas kopā	1 371,8	86,6	1 458,4	1 225,7	137,9	1 363,9	-6,5
Kopā visas ostas	61 026,3	7 794,2	68 820,5	66 130,3	9 062,1	75 193,0	9,3

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LATVIJAS OSTĀS 2005. – 2012. GADĀ (tūkst. t)

Kraavu veidi	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2012./ 2011., %
Beramkravas	27 579,7	26 024,4	26 342,9	30 263,1	29 097,6	28 566,8	33 741,0	37 278,9	10,5
ķīmiskās beramkravas	6 503,8	5 105,1	5 187,4	4 708,2	3 055,5	3 765,0	4 552,8	3 199,6	-29,7
ogles	15 343,1	14 609,3	14 580,6	18 321,5	19 230,0	15 298,0	20 252,7	23 043,8	13,8
koksnes šķelda	2 102,3	2 037,1	1 685,9	1 475,2	1 546,7	1 780,3	1 609,7	1 588,3	-1,3
Lejamkravas	22 236,4	23 895,8	25 658,8	24 202,2	24 602,0	21 228,6	23 133,4	24 957,2	7,9
jēlnafta	446,5	2 149,9	2 248,1	1 766,5	623,3	204,0	140,6	197,9	40,8
naftas produkti	20 596,8	20 738,0	22 185,2	20 911,2	22 939,4	20 283,2	22 381,6	23 955,0	7,0
Ģenerālkravas	10 225,8	9 576,4	10 432,7	9 179,5	8 280,5	11 364,5	11 946,5	12 956,9	8,5
konteineri	1 657,2	1 833,1	2 096,6	2 091,1	1 881,6	2 669,5	3 185,6	3 676,5	15,4
skaitis TEU	172 681	198 876	236 351	229 248	184 399	256 271	305 939	366 824	19,9
Roll on/Roll of	1 689,4	2 100,3	2 216,0	2 019,1	1 863,9	2 195,8	2 850,3	3 164,4	11,0
skaitis	99 661	122 518	155 780	151 376	157 949	168 210	195 132	209 838	7,5
koksne	5 694,6	4 610,2	4 857,0	3 699,0	3 443,8	5 415,5	4 785,2	4 438,0	-7,3
tūkst. m ³	6 810,9	5 348,5	5 509,4	4 163,2	3 878,3	6 154,9	5 580,7	5 218,5	-6,5
melnie metāli un to izstrādājumi	771,2	724,7	753,0	533,8	577,7	525,6	381,3	514,0	34,8
Kravas kopā	60 041,9	59 496,6	62 434,4	63 644,8	61 980,1	61 159,9	68 821,0	75 193,0	9,3

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS RĪGAS OSTĀ 2005. – 2012. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2012./ 2011., %
Beramkravas	14 766,1	15 348,5	15 485,2	19 329,0	18 752,3	17 437,7	19 968,9	21 628,4	8,3
ķīmiskās beramkravas	1 365,5	1 359,5	1 933,2	1 944,2	1 936,2	1 371,6	1 713,6	1 418,2	-17,2
ogles	10 713,7	10 667,8	10 470,0	13 776,2	13 956,7	11 548,8	13 496,9	14 900,1	10,4
koksnes šķelda	1 177,6	1 226,3	878,5	776,3	677,4	1 218,1	1 050,2	1 053,6	0,3
Lejamkravas	3 458,9	4 933,1	4 823,0	5 425,2	6 566,7	6 584,9	7 575,7	7 772,8	2,6
naftas produkti	3 309,9	4 881,8	4 781,7	5 358,7	6 519,1	6 535,0	7 518,9	7 676,3	2,1
Ģenerālkravas	6 204,1	5 075,4	5 624,6	4 807,1	4 405,4	6 453,0	6 509,0	6 650,7	2,2
konteineri	1 613,9	1 614,8	1 875,4	1 912,9	1 864,8	2 651,2	3 154,9	3 632,1	15,1
skaitis TEU	168 978	176 826	211 840	210 953	182 980	254 475	302 973	362 297	19,6
Roll on/Roll of	637,1	302,1	508,9	650,0	611,6	690,8	556,3	585,6	5,3
skaitis	50 445	55 365	82 896	96 585	108 927	111 129	109 097	110 196	1,0
koksne	3 854,5	3 001,9	2 952,1	2 040,5	1 794,0	2 928,3	2 654,8	2 311,1	-12,9
tukst. m ³	4 724,8	3 498,9	3 291,3	2 257,4	1 990,8	3 175,3	3 124,1	2 779,9	-11,0
melnie metāli un to izstrādājumi	16,8	36,6	87,9	19,3	30,4	67,0	28,2	25,0	-11,3
Kravas kopā	24 429,1	25 357,0	25 932,8	29 565,9	29 724,4	30 475,6	34 053,6	36 051,9	5,9

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS VENTSPILS OSTĀ 2005. – 2012. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2012./ 2011., %
Beramkravas	10 691,7	8 596,5	8 510,7	8 594,3	7 806,3	8 747,3	10 949,8	11 156,5	1,9
ķīmiskās beramkravas	5 138,0	3 703,2	3 241,2	2 673,6	1 104,1	2 376,9	2 811,1	1 749,7	-37,8
ogles	4 597,9	3 937,5	4 110,6	4 460,0	5 228,8	3 664,7	6 616,4	7 866,2	18,9
koksnes šķelda	497,0	467,3	403,2	343,3	508,2	201,5	136,9	145,8	6,5
Lejamkravas	18 109,5	17 997,0	20 017,1	17 864,2	17 369,9	14 062,0	14 984,5	16 756,7	11,8
jēlnafta	244,1	1 949,1	2 051,7	1 492,1	454,1	80,1	38,2	48,9	28,0
naftas produkti	16 853,2	15 111,8	16 836,7	15 029,6	16 050,3	13 366,0	14 458,4	16 099,1	11,3
Ģenerālkravas	1 061,8	2 468,7	2 509,5	2 111,1	1 464,0	2 006,7	2 517,4	2 432,9	-3,4
konteineri	7,1	142,7	162,2	142,1	6,0	0,0	0,0	3,3	100,0
skaitis TEU	559	14 241	16 846	14 068	380	0,0	0,0	360,0	100,0
Roll on/Roll of	584,0	1 798,2	1 707,1	1 355,1	906,0	1 297,1	1 887,5	1 898,0	0,6
skaitis	27 117	67 153	72 884	54 173	33 905	47 751	67 504	69 896	3,5
koksne	359,0	408,7	459,6	377,6	431,5	625,8	478,7	464,7	-2,9
tūkst. m ³	422,4	480,8	540,4	443,9	507,8	733,1	556,9	530,7	-4,7
melnie metāli un to izstrādājumi	6,2	24,5	20,7	15,7	15,8	13,7	89,9	1,6	-98,2
Kravas kopā	29 863,0	29 062,2	31 037,3	28 569,6	26 640,2	24 816,0	28 451,7	30 346,1	6,7

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LIEPĀJAS OSTĀ 2005. – 2012. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2012./ 2011., %
Beramkravas	1 651,4	1 652,3	1 880,5	1 854,3	2 001,2	1 905,9	2 399,6	4 016,0	67,4
labība un tās produkti	1 011,8	951,1	1 226,3	1 418,2	1 788,5	1 412,0	1 446,1	2 943,9	103,6
koksnes šķelda	228,8	160,2	127,2	25,1	53,8	73,5	192,7	162,7	-15,6
Lejamkravas	668,0	965,7	818,7	912,8	658,2	565,5	558,2	410,2	-26,5
jēlnafta	202,4	200,8	196,4	274,4	169,2	123,9	102,4	149,0	45,5
naftas produkti	433,7	744,4	566,8	522,9	370,0	382,2	404,3	179,1	-55,7
Ģenerālkravas	2 189,0	1 382,7	1 339,5	1 420,5	1 721,9	1 912,3	1 899,0	3 005,1	58,2
konteineri	36,2	75,6	59,0	36,1	10,8	18,2	30,7	41,0	33,6
skaitis TEU	3 144	7 809	7 665	4 227	1 039	1 796	2 966	4 120	38,9
Roll on/Roll of	468,3	0,0	0,0	14,0	346,3	207,9	406,6	680,8	67,4
skaitis	22 099	0	0	618	15 117	9 330	18 531	29 746	60,5
koksne	735,0	572,3	514,1	463,1	550,6	889,3	648,6	808,6	24,7
tūkst. m ³	787,0	628,9	582,1	497,8	592,6	972,8	722,1	905,2	25,4
melnie metāli un to izstrādājumi	748,2	662,9	644,4	498,8	531,5	444,6	263,2	487,4	85,2
Kravas kopā	4 508,4	4 000,7	4 038,7	4 187,7	4 381,3	4 383,8	4 856,8	7 431,4	53,0

SM informācija

RĪGAS OSTA IZVIRZĀS LĪDEROS

Ja vēl pagājušajā gadā Rīgas brīvostas kravu apgrozījums bija mazāks nekā Klaipēdā un Tallinā, tad šis gads ir nācis ar jaunu pavērsienu jūras kravu pārvadājumos – jau pusgadu Rīgas osta saglabā ne tikai vislabākos pieauguma dinamikas rādītājus, bet arī apsteidz kaimiņu ostas absolūtos skaitļos – par 1,94 miljoniem tonnu Klaipēdu, par 2,92 miljoniem tonnu Tallinu un par 1,48 miljoniem tonnu Ventspili. Pirmajā pusgadā Rīgas ostas termināļos ir pārkrauti 18,78 miljoni tonnu kravu. NRA saruna ar Rīgas brīvostas pārvaldes valdes priekšsēdētāju un Rīgas domes vicemēru ANDRI AMERIKU.

– Kā jūs komentētu kravu pieauguma dinamiku?

– Var jau kādu laiku šķaudīt pret vēju, bet agrāk vai vēlāk business visu noliek pa plauktiem. Ne jau bez pamatojuma Pēteris I logu uz Eiropu izcirta tieši caur Rīgu. Loģistikas ceļš caur Rīgu ir veidojies gadu simtiem – ir attīstīti autoceļi, izveidota spēcīga dzelzceļu sistēma un pakāpeniski pilnveidota Rīgas ostas infrastruktūra. Mūsu uzdevums ir radīt apstākļus, lai lielo kravu īpašniekiem nebūtu šaubu, ka Rīgas osta ir visizdevīgākā kravu pārvadājumiem.

Ieguldījumi, kas veikti, padziļinot kuģošanas kanālu, kā arī sauszemes un akvatorijas infrastruktūras pilnveidošanā dod augļus pilnā apmērā. Mēs nedrīkstam pieļaut, ka kravu plūsma apstātos. Jāatzīst gan, ka līdz ar kravu laukumu nepietiekamo kapacitāti vairāki miljoni tonnu tomēr aiziet uz citām ostām. Īpaši tas attiecas uz beramkravu segmentu, tajā skaitā akmeņoglēm, kas veido vairāk nekā trešo daļu no kopējā kravu apjoma Rīgas ostā.

– Kravu sortiments laiku pa laikam mainās, to nosaka pieprasījums pasaules tirgos. Vai nevar būt, ka vienā brīdī akmeņogļu pārvadājumi būtiski samazināsies?

– Pagaidām par to nekas neliecina, jo ogles caur Rīgu tiek vestas gan uz Ķīnu, gan Indiju un citām valstīm. Līdz ar pieaugošo pieprasījumu pasaules tirgos Krievijā tiek atvērtas jaunas raktuves, tātad ar ogļu kravām varam rēķināties ilgtermiņā. Par labu Rīgas ostai runā fakts, ka Tālajos Austrumos



faktiski ir tikai viena osta, kurā varētu pārkraut ogles, bet tā ir privāta osta ar ierobežotām iespējām. Vienīgais ceļš, kā no Urāliem līdz Ķīnai nogādāt kravas, ved caur Rīgu. Esam aprēķinājuši, ka pusgadā Rīgā varētu pārkraut vēl četrus miljonus tonnu, bet, kā jau teicu, apjomu ietekmē kravu laukumu nepietiekamā kapacitāte.



– **Šogad par 25 procentiem pieaudzis konteineru daudzums Rīgas brīvēstā. Vai esošo konteineru termināļu jaudas ir pietiekamas tālākam apjoma kāpumam?**

– Jaudu pietiek. Ja kravu pārveidātāju interese vēl pieaugs, tad iespējama Nacionālā konteineru termināļa darbības paplašināšana. Tieši konteinerkravu piesaiste ir stratēģiski nozīmīga kravu grupa Rīgas ostā, jo konteineru pārvadājumiem pieder nākotne visā jūras pārvadājumu nozarē. Konteineru īpatsvars pieaugs, jo tie ir drošāki gan no vides viedokļa, gan kravu drošības aspekta. Tas, ka Rīgas brīvēstā sešu mēnešu laikā ir apstrādāti 1,82 miljoni tonnu konteinerizēto kravu, Rīgai ir liels sasniegums. Praktiski esam noķēruši Klaipēdas ostu, kas vienmēr bijusi līdere konteineru pārvadājumos. Ja Rīga saglabās šādu tempu, tad mēs Klaipēdu drīz apsteigsim arī šajā kravu grupā.



Saules baterijas Meldru ielā.

– **Pēdējā gada laikā pieauguši arī naftas produktu pārvadājumi, bet šis fakts ir izraisījis diskusijas**

sabiedrībā, it īpaši „Man-Tess” un BLB termināļu tuvumā esošo māju iemītniekos.

– Pieaugums ir salīdzinoši neliels – ap 1,5%. Tas skaidrojams gan ar termināļu, gan dzelzceļa kapacitāti. Var teikt, ka termināļi strādā ar pilnu noslogojumu – rezervuāri pilnībā tiek izmantoti, un daļa naftas produktu tiek uzglabāta pat dzelzceļa sastāvos, kas novietoti uz papildceļiem. Produktu uzglabāšana dzelzceļa cisternās rada papildu izgarojumus, kas ietekmē iedzīvotāju dzīves kvalitāti.

Rīgas brīvostas pārvalde sākusī ciešu sadarbību ar nevalstiskajām organizācijām, kuras izveidotas, lai aizstāvētu Kundziņsalas, Bolderājas, Vecmīlgrāvja iedzīvotājus. Mūsu kopējais viedoklis ir tāds, ka ostas kravu apgrozījuma pieaugums nedrīkst ietekmēt sabiedrības dzīves vides kvalitāti. Aicinām sabiedrību iesaistīties un ziņot par gadījumiem, kad šķiet, ka kaut kas nav kārtībā.

Arī brīvostas atbildīgajām personām esmu uzdevis izstrādāt kompleksu darbības plānu, kura īstenošanas rezultātā mums būtu pilnvērtīga gaisa, ūdens un grunts monitoringa sistēma, kas nekavējoties ziņotu par vides piesārņojumu. Tāpat ir jāizstrādā administratīvais regulējums ostas policijas un pārvaldes rīcībā dažādās situācijās, kā arī vajag konkretizēt termināļu atbildību un mūsu prasības vides saglabāšanai.

– Vai ostas pārvaldes administratīvajā sistēmā tiks ieviestas izmaiņas, lai būtu skaidri nodalītas kompetences un atbildība tieši vides jautājumu risināšanā un uzraudzībā?

– Jā, esmu pārliecināts, ka jāveic izmaiņas ostas administratīvajā aparātā, palielinot vides speciālistu līdzdalību lēmumu pieņemšanā, kas saistīti ar vides piesārņošanas riska faktoriem. Nākamajā valdes sēdē diskutēsim par vides departamenta izveidošanu vai citu departamentu restrukturizāciju, veltot lielāku uzmanību vides speciālistu lomai ostas attīstībā. Arī iedzīvotājiem būtu



Turkmenistānas prezidenta vizīte Rīgas ostā. Viņu pavada Latvijas Valsts prezidents Andris Bērziņš (pirmais no labās) un Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonids Loginovs (pirmais no kreisās).



Delegāciju Rīgas ostas Kuģu vadības centrā uzņem Rīgas ostas kapteinis Eduards Delves. No labās: E. Delves, Latvijas Valsts prezidents A. Bērziņš, satiksmes ministrs A. Ronis, ārlietu ministrs E. Rinkevičs.



Rīgā apkalpo kuģi, kas lielāks par *panamax* tipa kuģiem.

vieglāk sadarboties ar Rīgas brīvdostas pārvaldi, jo visus jautājumus varētu risināt ar konkrētu cilvēku, kurš būs gatavs uz klausīt, skaidrot un pieņemt lēmumus jautājumos, kas skar vides kvalitāti. Jāparedz grozījumi dokumentos, kas reglamentē tiesisko regulējumu ostas policijai, palielinot tās tiesības līdz pat termināļa darbības apturēšanai, ja radīta nopietna bīstamība iedzīvotājiem.

– Kādas uzraudzības sistēmas darbojas un kādi ir to pilnveidošanas plāni?

– Pašreiz no Vanšu tilta līdz ietekai jūrā uzstādītas trīs ūdens monitoringa iekārtas, kā arī apstiprināts iepirkums vēl piecu līdzīgu iekārtu iegādei par brīvdostas li-

dzekļiem, vēl divu iegādei ceram piesaistīt ES fondu finansējumu. Tas nozīmē, ka kopumā ūdens kvalitāti ostas akvatorijā uzraudzīs desmit monitoringa iekārtu. Līdz ar to mēs spēsim nodrošināt pilnvērtīgu ūdens kontroli visā teritorijā. Līdzīgi rīkojamies arī attiecībā uz gaisa kvalitātes uzraudzību. Iekārtas konstatēs ne tikai smaku klātbūtni, jo ne visas ķīmiskās vielas, kas izgaro gaisā un rada bīstamību iedzīvotāju veselībai, ir ar izteiktu smaku. Tāpat tiks izveidota sistēma, kas dos iespēju katram interesentam sekot līdzi monitoringa staciju rādītājiem brīvdostas mājas lapā rigasbrivosta.lv divdesmit četras stundas diennaktī septiņas dienas nedēļā.

– Vai termināļu apsaimniekotājiem pašiem nav jānodrošina vides uzraudzība?

– Mēs runājam par dažādām lietām – termināļu saimniekiem jāuzstāda monitoringa sistēmas, lai pārliecinātos par darba zonas vides atbilstību noteiktajiem

darba drošības kritērijiem, taču nav jāveic monitorings attiecībā uz gaisa kvalitāti, kas ar vējiem vai citu procesu rezultātā nonāk dzīvojamajos kvartālos. Visam, kas attiecas uz vides kvalitāti ostas teritorijā kopumā un piegulošajos rajonos, jābūt brīvostas pārvaldes un citu vides dienestu pārraudzībā.

– Kā virzās Krievu salas projekts?

– Ap Krievu salas projektu tiešām daudz šķēpu laužts, bet ceram uz saprātīgu iznākumu, kas ļaus Rīgas ostai attīstīties daudz straujāk un samazinās slodzi uz vidi pilsētas centra tuvumā. Projekts pakāpeniski virzās uz priekšu – Rīgas brīvosta ir izņēmusi būvatļauju, ir parakstīts līgums ar būvnieku, taču noris diskusija ar jauno teritoriju nomniekiem – SIA „Rīgas centrālais termināls” un „Strek”, kurus neapmierina plānotais sliežu ceļu tīkls. Tāpēc attiecīgās instances patlaban izskata nomnieku iesniegtās sūdzības par būvatļauju. Tie ir nelieli strīdi, kas noteikti beigsies ar saprāta uzvaru, taču laiks tiek novilcināts. Projekts ir apstiprināts, kā arī iesniegts pēdējā ES instancē finansējuma saņemšanai, tāpēc jāpanāk vienošanās un jāsāk būvniecība. Tas ir svarīgi arī no vides saglabāšanas viedokļa, jo Rīgā ir jābūvē jauni, mūsdienīgi termināļi, kuros kravu pārkraušana rada daudz mazāku ietekmi uz vidi nekā šobrīd esošie. Līdz ar šo projektu kravu termināļi ne tikai pārcelsies uz Daugavas mazāk apdzīvoto kreiso krastu, bet būs arī tuvāk jūrai, atslogojot Daugavas akvatoriju un samazinot ietekmi uz pilsētnieku dzīves kvalitāti.

– Sasaistē ar Krievu salas projektu ir izstrādāts arī kuģošanas ceļu padziļināšanas projekts. Kāda ir tā pašreizējā virzība?



Rīgas osta piedalās Rīgas svētkos.



– Nav tālredzīgi būvēt jaunas dziļūdens piestātnes Krievu salā, ja kuģošanas kanāls paliek iepriekšējo 16 metru dziļumā. Projekts par kuģošanas ceļu padziļināšanu līdz 17 metriem ir izstrādāts un patlaban tiek gatavoti būvniecības iepirkuma konkursa noteikumi.

Šobrīd mums ir tikai viena dziļūdens piestātne pie Žurku salas, bet līdzīgu tuvākajā laikā izbūvēsim arī Bolderājas pusē, lai arī pirms lielā projekta pabeigšanas Rīgas osta varētu apkalpot visus lieltonnāžas kuģus, kuru skaitam Rīgas ostā ir tendence pieaugt.

KNAB NEKONSTATĒ RĪGAS BRĪVOSTAS AMATPERSONU INTEREŠU KONFLIKTU

2012. gada 5. jūlijā Rīgas brīvastā saņemta Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroja vēstule, kurā birojs informē, ka izbeidzis pārbaudi pret brīvastas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu, jo nav konstatējis interešu konfliktu viņa darbībā, slēdzot zemes nomas līgumu Rīgas brīvastā ar SIA „Baltic Infrastructure Development”.

Nomas līgums paredzēja attīstīt Baltijā un Skandināvijā lielāko sadzīves preču komplektēšanas ražotni un vairumtirdzniecības ekspozīcijas centru ar vairāk nekā 2700 darbavietām un investīcijām 20 miljonu eiro (14 miljonu latu) apmērā, kā arī piektajā darbības gadā pārkraut vismaz 180 000 konteineru. Pēc līguma parakstīšanas tika noteikta garantētā nomas maksa, apmēram 190 000 latu gadā. Saistībā ar negatīvo gaisotni pēc potenciālā investora iniciatīvas līgums tika laužts, un līdz šim par Spilvas plāvu attīstīšanu nav interesējies neviens investors.

OSTĀ IENĀK ARVIEN LIELĀKI KUĢI

2012. gada 8. augustā Rīgas ostu atstāja līdz šim lielākais tajā apkalpotais kuģis. Ar Nīderlandes karogu kuģojošais „UBC Onsan” uzņēma nepilnus 112 tūkstošus tonnu ogļu, kas tālāk tika vestas uz Denkerkas ostu Francijā.

Kuģa garums ir 260 m, platums 43 m, iegrime 14,5 m. „UBC On-san” ienākšana Rīgas ostā ir aplicinājums tam, ka Rīga ir gatava uzņemt pašus lielākos kuģus, kādi spēj kuģot Baltijas jūrā. Iepriekš lielākais Rīgas ostā apkalpotais kuģis bija ar Grieķijas karogu kuģojošais „Kyzikos”, kura garums ir 230 m, platums 37 m, iegrime 14,2 m. Tā tilpnēs iekrāva 82,2 tūkstošus tonnu dzelzsrūdas.

Minētie kuģi ir lielāki par tā sauktajiem *panamax* tipa kuģiem, jo Panamas kanālā nevar ieiet kuģi, kuru platums pārsniedz 33 m.

„Šādu kuģu piesaistīšana ir mūsu tālejošais mērķis, tāpēc iespējami ātrāk jārealizē ieplānotie kuģu ceļu padziļināšanas un jaunu dziļūdens piestātņu būvniecības projekti. Ja Rīga kavēsies ar infrastruktūras uzlabojumiem, mēs varam zaudēt konkurētspēju un līdz ar to savas līdera pozīcijas Baltijas jūrā, ko esam ieguvuši, pateicoties izstrādātajai un līdz šim īstenotajai brīvostas infrastruktūras pilnveidošanas politikai,” ir pārliecināts Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks.



„Alpha osta”.



Rīgas ostas velkoņi.



Ostas policija Rīgas ostā sekmīgi strādā jau vairāk nekā gadu.

OSTAS POLICIJA

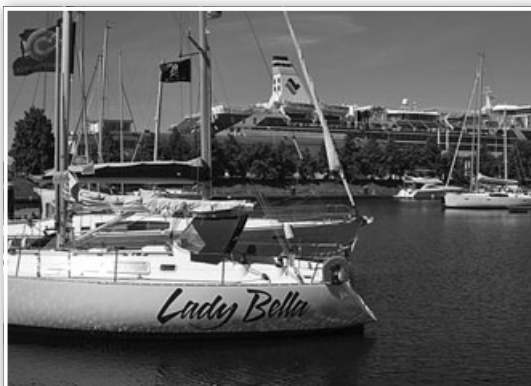
Bruņotā struktūrvienība sabiedriskās kārtības uzturēšanai – Rīgas brīvostas pārvaldes Ostas policija – izveidota pirms nedaudz vairāk kā gada, 2011. gada 1. maijā. Šajā laikā OP konstatējusi 152 pārkāpumus, no kuriem lielāko daļu jeb 43% veido neatbilstoši noformētas caurlaides. 16% gadījumu OP aizturējusi personas apreibinošu vielu ietekmē, kā arī konstatēts „uzbrukums šķērslim” jeb tiša mantas bojāšana (12% gadījumu) un „degvielas nelikumīga pārvietošana” jeb tās zādzības mēģinājums (12% gadījumu).

„Kopš ostā strādā sava policija, ir uzlabojusies kravu pārvietošanas kontrole un sabiedriskā kārtība, paaugstināta ostas aizsardzība un kuģošanas drošība, ko regulē vairāki starptautiskie normatīvie akti,” norāda A. Leiškalne.

Ostas policija savas kompetences ietvaros kontrolē ostas noteikumu ievērošanu, nodrošina personu, transportlīdzekļu un kravu kustības kontroli ostas teritorijā gan uz sauszemes, gan ūdenī, veic ostas teritorijas sauszemes robežas kontroli, gādā par personu un sabiedrības drošību, atklāj un novērš administratīvos un citus likumpārkāpumus, kā arī kompetences ietvaros meklē vainīgās personas un piemēro administratīvos sodus. Tāpat Ostas policija izsniedz personu un transportlīdzekļu caurlaides un veic cita veida kārtības sargāšanas pasākumus.

Kopš OP izveides sadarbībā ar LR Valsts robežsardzi un ASV valdību sāкта caurlaižu kontroles punkta pārbūve, uzstādot sistēmas dzelzceļa sastāvu

un autokravu radioaktivitātes pārbaudei, kā arī izveidots jauns kontrolpunkts Kundziņsalā. Tāpat sadarbībā ar termināļiem „WT termināls”, „Vega stivdors”, „BLB Baltijas termināls”, „Rīgas universālais termināls” un AS „Lacon” izstrādāta elektroniska personu piekļuves kontroles shēma un ieviesti karšu nolasītāji. Datorizēta piekļuves sistēma izstrādāta un uzstādīta arī SIA „Naftimpeks”, SIA „Mann-Tess” termināļos un Rīgas brīvoztas pārvaldes ugunsdzēsības sūkņu stacijā.



Andrejostas jahtklubs.

BŪVĒS JAUNU JAHTKLUBU

Rīgas brīvoztas valde atbalstījusi koncepciju par jauna, moderna

jahtu piestātnes kompleksa izbūvi tai piederošajā īpašumā Daugavas kreisajā krastā Ķīpsalā pie Vanšu tilta, informēja Rīgas domē.

Pēc aptuveniem aprēķiniem, šāda projekta īstenošanai nepieciešamās investīcijas varētu sasniegt 1,3 miljonus latu. Atbilstoši koncepcijai plānots izveidot peldošu pontonu konstrukciju koka mola vietā, kā arī pilnīgi atjaunot CD dambi, kurš šobrīd ir avārijas stāvoklī. Jahtu piestātnes izveides gaitā tiks ņemta vērā līdzīgu objektu pieredze Polijā un Vācijā.

Brīvostas pārvalde nodrošinās piestātņu iepirkuma un izbūves procedūru, savukārt Rīgas dome – projekta infrastruktūru un komunikācijas.

Pēc jauno piestātņu aprikošanas Rīga spēs pienācīgi uzņemt gan atsevišķas tūristu jahtas, gan starptautiskas burukuģu regates. Rīgas dome varēs popularizēt šo tūrisma virzienu, sniedzot jahtu sporta cienītājiem iespēju paplašināt savas ģeogrāfiskās robežas. Šis pilsētas attīstības projekts paredz uzbūvēt visām starptautiskajām prasībām atbilstošu jahtu apkalpošanas kompleksu. „Tādējādi mums ir izredzes panākt, lai Rīga nostiprinātos kruīza burukuģu maršrutos Baltijas jūrā un palielinātos tūristu skaits Latvijas galvaspilsētā, jo ūdens tūrisms ar katru gadu kļūst arvien populārāks. Ceram, ka jahtu kompleksa izveide veicinās burāšanas sporta atdzimšanu Latvijā,” norāda Rīgas domes Pilsētas attīstības komitejas priekšsēdētājs, Rīgas brīvostas valdes loceklis Vadims Jerošenko. Jauna ūdens tūrisma centra izveide Rīgā būtu ne tikai teicams Daugavas kreisā krasta labiekārtošanas risinājums, bet arī labvēlīgi ietekmēs Ķīpsalas ekonomisko aktivitāti, kā arī cels pilsētas ūdensceļu prestižu ārzemju viesu acīs, uzskata projekta iniciatori. Jaunā jahtu piestātnes kompleksa teritorija atrodas tieši pretī jūras ostai, kurā tiek pieņemti ārzemju kruīza prāmji.

„Mēs esam apliecinājuši, ka spējam sarīkot lielus ūdenssporta pasākumus, piemēram, ātruma laivu pasaules čempionātu vai „Tall Ships Races” regati. Par regates organizāciju 2003. gadā Rīga saņēma tik daudz atzinības, ka šis plašais un reprezentablais pasākums nākamgad jau atkārtoti norisināsies Latvijas galvaspilsētā, taču ostas un Daugavas ūdensmalu teritoriju sniegtās iespējas joprojām netiek izmantotas pilnībā,” uzsver V. Jerošenko. Šādas teritorijas visur Eiropā tiek uzskatītas par īpaši vērtīgām, pilsētas pievērš lielu uzmanību to attīstībai. Jahtu piestātnes, burāšanas sportam nepieciešamā infrastruktūra, rekreācijas zonas – arī Rīgas attīstībai tas viss ir ļoti vajadzīgs.

JAUNIEŠI DOMĀ PAR NĀKOTNES OSTU

Turpinot pilnīgot jauniešu zināšanas un izpratni par Rīgas brīvostas darbību, Rīgas skolēni tiek iesaistīti konkursā „Rīgas osta – Latvijai un Rīgai”. Ar labākajām skolēnu idejām ostas pārvalde papildina Rīgas brīvostas Ideju banku.

„2012. gada pavasarī notikušais Rīgas brīvostas rīkotais konkurss studentiem ir sasniedzis savu mērķi – veicinājis viņu izpratni par ostas darbību, kā

arī radījis daudzas jaunas un labas idejas tās attīstībai. Tādēļ esam ne tikai nolēmuši to rīkot ik gadu, bet šajā darbā iesaistīt arī vecāko klašu skolēnus. Mūsu mērķis ir iepazīstināt jauniešus ar Rīgas brīvostu, tās lomu valsts tautsaimniecībā un pilsētas dzīvē, kā arī stimulēt skolēnus izzināt un pētīt ostas potenciālu un meklēt nestandarta risinājumus tās attīstībai,” stāsta konkursa žūrijas vadītājs Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāja vietnieks Ēriks Škapars.

Konkursa pirmajā kārtā konkursa dalībniekiem jāsatavo eseja. „Esejas skolēni var iesniegt vairākās disciplīnās – par ostas lomu Rīgas ekonomiskajos, sociālajos, vēsturiskajos un kultūras procesos. Mēs negaidām kādu vispārpieņemtu patiesību, mēs vēlamies, lai skolēni uz ostu un tās attīstību Rīgas attīstības kontekstā skatās radoši, jo katram jaunam cilvēkam ir savs, rutīnas neietekmēts redzējums,” skaidro Ēriks Škapars. Konkursa otrajā kārtā – finālā skolēniem klātienē būs jāprezentē žūrijai savas idejas.

ATDZIMST TRADĪCIJAS ZIEMEĻBLĀZMĀ

Latviešu mecenāta Augusta Dombrovska iedibinātā tradīcija ik gadu rīkot bērnu svētkus šogad tika godināta jau 104. reizi ar vērienīgiem svētkiem Vecmīlgrāvī. Ziemeļblāzmas bērnu svētkus apmeklēja vairāk nekā divi tūkstoši Vecmīlgrāvja iedzīvotāju – bērni ar saviem vecākiem un vecvecākiem. Šoreiz svētku ceļvedis bija pasaules apceļotājs Sprīdītis (aktieris Edgars Lipors), kurš atgriezies laimīgajā zemē un piedāvāja mazajiem svētku apmeklētājiem visdažādākās izpriecas.

Pat lietus, kas ik pa brīdim mērcēja sanākušos, nespēja sabojāt bērnu un viņu vecāku omu. Visi aktīvi piedalījās dažādu radošo darbnīcu aktivitātēs, sporta un veiklības sacensībās. Vienas no iecienītākajām atrakcijām puīšu vidū bija šaušana ar loku un darbošanās ar kalēja rīkiem. Katram bija iespēja izkalt savu laimes pakavu. Meitenes ar interesi vēroja, kā amatnieki darina svilpītes un dažādus salmu veidojumus, un centās arī pašas izgatavot ko līdzīgu. Visiem bērniem bija iespēja arī atkārtot zināšanas Vecmīlgrāvja vēsturē, spēlēt dažādus mūzikas instrumentus, zīmēt, krāsot un makšķerēt.

Ne vien zēni, bet arī meitenes ar milzīgu interesi sekoja, kā Millera burāšanas skolas brašie jūrnieki mācīja sasiet īstus jūrnieku mezglus īpašā Rīgas brīvostas darbnīcā. Lielu sajūsmu izraisīja arī velotriālistu akrobātiskie lēcieni ar un bez divriteņiem.

Pārsteidza plašā koncerta programma, kas skanēja visu piecu stundu garumā. Spēlēja un dziedāja Augusta Dombrovska mūzikas skolas audzēkņi, dejoja Ziemeļblāzmas deju grupas, dziedāja Normunds Rutulis, Juris Hiršs un Anna Klēvere, bērni spiegdami dziedāja un dancoja līdzī grupām „4 vēji”, „King boys”, Ilzes Purmalietes jaunajām zvaigznēm un, protams, „Putnu ballei”.

Vecmīlgrāvja attīstības biedrības vadītāja Inta Biezā: „Svētkus apmeklēja ļoti daudz cilvēku, un ikvienam, jaunam vai vecam, bija ko darīt. Tik liela at-



Skatu tornis Mīlestības salīnā.

saucība tikai pierāda, ka Bērnu aizsardzības dienai veltītā izcilā mecenāta A. Dombrovska bērnu svētku tradīcija auglīgi izplatās ne vien Rīgas apkaimēs, bet arī citur Latvijā. Svētku mūsdienīga attīstība iespējama tāpēc, ka tradicionālie svētku rīkotāji – „Bezalkohola biedrība Ziemeļblāzma” un Vecmīlgrāvja attīstības biedrība – jau otro gadu saņēmusi ne tikai Rīgas domes, bet arī ievērojamu Rīgas brīvostas atbalstu.”

Rīgas brīvostas valdes loceklis Ēriks Škapars svētku uzrunā uzsvēra, ka brīvosta ar prieku atbalsta šos svētkus, jo pašvaldībai un tās uzņēmumiem ir ne vien jāņem, bet arī jādod savas pilsētas iedzīvotājiem, un šajā gadījumā ir liels gandarījums dot prieku ģimenēm un īpaši bērniem. Škapars apliecināja, ka uzsāktā sadarbība starp Vecmīlgrāvja attīstības biedrību un brīvostu ir jāturpina.

Ieeja pasākumā, kā arī visas atrakcijas bērniem bija bez maksas. Ģimenes šādu sadarbību prata novērtēt un aktīvi apmeklēja pasākumu. Sadarbības programma paredz arī citas kultūras un labiekārtošanas aktivitātes Vecmīlgrāvī.

„RIGA – THE STYLE LIVES ON” LABĀKO VIDŪ

Starptautiskā tūrisma filmu festivālu komiteja (CIFFT) jau divdesmit ceturto gadu rīkoja pasaules tūrisma filmu konkursu. 1400 filmu konkurencē Rīgas brīvostas pārvaldes Kruīza kuģu un pasažieru daļas radīto filmu „Riga – The

LJG 2012



2012. gada maija beigās Rīgas pasažieru ostā ienāca līdz šim lielākais kruīza kuģis „Costa Pacifica”. Tā garums ir 290 m, DW 114 500, un tas var uzņemt 3780 pasažierus.

Kuģis Rīgā ieradās kruīza „Baltic Discovery” laikā, kurā piedalījās Stokholmā, Helsinkos, Sanktpēterburgā, Tallinā, Rīgā, Klaipēdā, Gdīnā un Bornholmā.

„Style Lives On” CIFFT ierindoja starp astoņām labākajām pasaules tūrisma filmām 2012. gadā. Grand Prix saņēma Šveices filmas „Gstaad – come up, slow down” veidotāji. „Rīga – The Style Lives On” kopā ar pārējām astoņām labākajām filmām no Portugāles, Serbijas, Horvātijas, Meksikas, Spānijas un Austrijas saņēma prestižo *Grand Prix CIFFT* nominanta balvu.

CIFFT festivāla mērķis ir uzturēt starptautisku platformu, kas, izmantojot audio un vizuālos medijus, veicina tūrisma pasaulē. Filmu „Rīga – The Style Lives On” var noskatīties Rīgas ostas Kruīza kuģu un pasažieru daļas mājas lapā www.whyriga.com.

KRUĪZA SEZONA BIJUSI VEIKSMĪGA

2012. gada kruīza sezona Rīgas brīvēstā tika atklāta agrāk nekā ierasts – 30. aprīlī ar prestižā kruīza kuģa „MSC Lirica” ienākšanu Rīgas pasažieru terminālī. Savukārt sezonu noslēdza amerikāņu operatora „Oceania Cruises” luksusa klases kruīza kuģa „Nautica” vizīte 22. septembrī.

Sezonas laikā Rīgas brīvēstā tika reģistrēti 91 kruīza kuģu apmeklējums, kas ir par 32% vairāk nekā 2011. gada sezonā. Pieaugot kruīza kuģu apmeklējumu skaitam, atbilstoši ir pieaudzis arī pasažieru skaits. Kopumā Rīgā ar kruīza kuģiem ieradusies 81,2 tūkstoši tūristu no vairāk nekā 100 pasaules valstīm. Statistikas dati liecina, ka ar kruīza kuģiem Rīgā ierodas tūristi arī no



Lielākais ogļu vedējs, kas 2012. gadā ienāca Rīgas ostā, bija „UBC ONSAN”. Tā garums 260 m, DW 118 590, GT 65 976, kravas lielums 112 000 t.



Lielākais naftas vedējs Rīgas ostā bija „Northern Bell”. Tā garums 228 m, DW 8365, GT 44 324, kravas lielums 54 900 t.



Lielākais konteinerkuģis, kas 2012. gadā ienāca Rīgas ostā, bija „LEM Psara”. Tā garums 206 m, DW 32 903, GT 370 125, ietilpība 2785 TEU.



Lielākais kokmateriālu vedējs 2012. gadā bija „Pola Med”, garums 170 m, DW 29 324, GT 18 977, kravas lielums 18 800 t.

tādām eksotiskām valstīm kā Kamerūna, Ekvadora, Šrilanka u.c., tomēr visvairāk Rīgu šajā sezonā apmeklēja vācu, amerikāņu, zviedru un britu tūristi. Kruīzu aktivitātes rādītāji ir pozitīvi, apkalpoto pasažieru skaits šajā sezonā salīdzinājumā ar 2011. gadu pieaudzis par 28%.

2012. gada 7. augustā svinīgi tika atzīmēts tūkstošais kruīza kuģis Rīgas brīvēstā šajā gadsimtā. Tas bija līnijas „Crystal Cruises” luksu kuģis „Crystal Symphony”, kas Rīgu apmeklēja pirmo reizi. Ar pirmo vizīti Rīgas brīvēstā tika sveikti arī kuģi „Princess Anastasia”, „Fram”, „Grand Mistral”, „Ocean Princess”, „Nautica”, „Columbus 2”, „Hamburg”, „Balmoral” un „Aurora”. Visbiežāk Rīgas ostā šajā sezonā viesojās amerikāņu kruīzu operatora „Oceania Cruises” kruīza kuģi „Marina” un „Nautica”, piestājot pa sešām reizēm katrs. Līdz ar to šogad Rīgas brīvēstā reģistrēts rekordliels amerikāņu kruīza pasažieru skaits – 17,3 tūkstoši.■

LIEPĀJAS OSTAS ZIŅAS 2012

LIEPĀJAS OSTA SASNIEGUSI KRAVU APGROZĪJUMA REKORDU

Liepājas SEZ pārvaldes Mārketinga un investīciju daļas vadītājs Ivo Koliņš: „2012. gada statistikas dati liecina, ka esam sasnieguši 7,2 miljonu tonnu apgrozījumu, kas ir absolūts rekords ne vien atjaunotās ostas, bet visā tās vēsturē.”

Vai Liepājas SEZ izveide ir attaisnojusi un sniegusi pilsētai cerēto labumu? Viedokļi par SEZ ieguldījumu pilsētas izaugsmei ir dažādi.

SEZ pārvaldnieks G. Krieviņš: „Ja nebūtu SEZ, osta nespētu attīstīties. Tā nespētu arī konkurēt ar citām ostām, jo Liepāja 50 gadu bija slēgta tirdzniecībai. Tāpēc vajadzēja instrumentu, kas piesaistītu uzņēmumu un klientu interesi.” ■

GRAUDU REKORDS

„Pateicoties Krievijas un Kazahstānas rekordaugstajai graudu ražai, bija jūtams kravu pieaugums Liepājas ostā. 2012. gadā sakrita visi iespējamie labvēlīgie faktori un raža bija rekordaugsta, bet kaut kas tāds notiek tikai reizi sešos vai pat desmit gados. Piedevām labas graudaugu ražas bija arī Latvijā, un Liepājas ostas uzņēmumi, kas nodarbojas ar graudu pārkraušanu, aktīvi sadarbojās ar Latvijas un Lietuvas zemkopjiem. Kāda būs ostas turpmākā darbība, to parādīs 2013. gada līgumi,” atzina Ivo Koliņš.

Runājot par citiem kravu veidiem, Koliņš norādīja, ka ir atdzīvojušies kokmateriālu tirgus, pieaugums vērojams melno metālu sektorā un savu artavu devuši arī kravu pārvadājumi ar prāmi. I. Koliņš: „Liepāja osta ir daudzfunkcio-



nāla, uzsvars nav likts tikai uz vienu kravas veidu, un tas, ka kravu apgrozījuma pieaugums vērojams uzreiz vairākos segmentos, ir pozitīva tendence. Mūsu mērķis ir nākamo piecu līdz desmit gadu laikā sasniegt 10 miljonu tonnu lielu kravu apgrozījumu gadā.”■

UZŅĒMĒJI RĒKINĀS AR OSTAS PADZIĻINĀŠANU

Diemžēl 2012. gadā, pretēji plānotajam, netika turpināti Liepājas ostas padziļināšanas darbi, kas sākās 2009. gada novembrī. Ir veikti 80% no paredzētā darbu apjoma, bet atlikušo 20% darbu pabeigšanai tiks meklēta cita kompānija, jo vasaras sākumā Liepājas SEZ pārvalde nolēma vienpusēji lauzt līgumu ar iepriekšējo ostas padziļināšanas darbu veicēju – Beļģijas kompāniju „Dredging International N.V.”, kas apgalvoja, ka nespēj iekļauties līgumā paredzētajās darbu izmaksās, un prasīja ievērojami palielināt maksu par vienu izsmelto grunts kubikmetru. Nespējot vienoties ar Beļģijas kompāniju, Liepājas SEZ pārvalde sāka darbu pie jauna iepirkuma konkursa sagatavošanas un ir gatava jebkurā brīdī izsludināt iepirkumu par ostas padziļināšanas darbu veikšanu. Padziļināšanas darbus plānots atsākt 2013. gada pavasarī.

Saskaņā ar projektu plānots Liepājas ostas kuģu ceļu padziļināt no 11 līdz 12,5 metriem un brīvdostas rajona akvatoriju no 10,5 līdz 12 metriem. Paredzēts veikt arī Loču kanāla rekonstrukciju un Ziemas ostas rajona akvatorijas padziļināšanu līdz septiņu metru dziļumam. Pavisam plānots izsmelt 5,2 miljonus tonnu grunts, ko izbērs jūrā speciāli tai paredzētās vietās. Projekts paredz modernizēt arī Kuģu satiksmes vadības centru, kas nodrošinās padziļinātās ostas akvatorijas drošu izmantošanu lieltonnāžas un tuvsatiksmes kuģu satiksmei.

Liepājas ostas padziļināšanas projektu finansē Eiropas Savienības Kohēzijas fonds, kā arī Latvijas



Liepājas ostas kapteiņdienestā. No kreisās: LSEZ pārvaldnieks G. Krieviņš, Liepājas mērs U. Sesks, Ministru prezidents V. Dombrovskis un Liepājas ostas kapteinis P. Gudkovs.

UZZIŅAI

Liepājas ostas padziļināšana ir transporta nozares projekts, kura mērķis ir uzlabot un sakārtot Liepājas ostas infrastruktūru. Vēl viens projekta mērķis ir kuģošanas drošības uzlabošana ostā.



valsts un Liepājas SEZ pārvalde. Kopējās projekta izmaksas ir 27 miljoni latu, ieskaitot pievienotās vērtības nodokli. Satiksmes ministrija, kas ir atbildīga par Kohēzijas fonda naudas apguvi, ostas padziļināšanas projekta beigu termiņu pagarinājusi līdz 2014. gadam, bet I. Koliņš apgalvo, ka LSEZ pārvalde dara visu iespējamo, lai projekta realizācija tiktu pabeigta jau 2013. gadā. Ostas padziļināšanas darbu aizkavēšanās negatīvi ietekmē ostā strādājošo uzņēmēju darbību, viņu plānotos attīstības projektus, jo uzņēmēji bija rēķinājušies, ka padziļināšanas darbus pabeigs jau 2012. gadā.■

G. KRIEVIŅŠ TURPINA VADĪT SEZ PĀRVALDI

UZZIŅAI

Liepājas SEZ pārvalde ir valsts un pašvaldības izveidota pārvaldes institūcija, kas SEZ teritorijā pilda dažādas funkcijas, piemēram, ostas zemes un uz tās esošās Liepājas ostas pārvaldes valdījumā nodoto objektu iznomāšanu, slēdz līgumus ar uzņēmumiem par to darbību ostā, izstrādā ostas attīstības programmas u.c. SEZ pārvaldes augstākā lēmēj institūcija ir SEZ valde, kam ir pakļauts Liepājas SEZ pārvaldes izpildaparāts.

Jūnija sākumā Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka amatā atkārtoti uz trim gadiem tika iecelts Guntars Krieviņš, kurš Liepājas SEZ pārvaldi vada kopš tās izveides 1997. gadā.

Liepājas SEZ valde nolēmusi arī atļaut Krieviņam savienot vairākus amatatus – viņš ir Liepājas domes deputāts, domes finanšu un attīstības komiteju loceklis, Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas valdes priekšsē-

dētāja vietnieks, Liepājas partijas valdes loceklis un Eiropas Savienības Reģionu komitejas loceklis.■

REALIZĒTI VĒRIENĪGI PROJEKTI

Finansiāli ietilpīga – 73,5 miljoni latu – bijusi akciju sabiedrības „Liepājas metalurģis” tērauda ražotnes rekonstrukcija, bet Liepājas SEZ SIA

„Elme Messer Metalurgs” jaunā gaisa sadalīšanas ražotne, kuras būvniecībā ieguldīti 8,9 miljoni latu, ļāvuši kāpināt uzņēmuma jaudu septiņas reizes.

Nozīmīgs projekts bija 16 miljonus latu vērtā Zirņu ielas rekonstrukcija ar pieslēgumu Ganību ielai. Tas bija Liepājā 2012. gadā vērienīgākais ielu rekonstrukcijas projekts, kura realizācijas gaitā ir pilnveidota satiksmes infrastruktūra, kā arī paaugstināta valsts galveno autoceļu A9 un A11 sasaiste ar Liepājas ostu.■

SADARBĪBAS LĪGUMS AR GRUZIJU

2012. gada 8. jūnijā starptautiskās konferences „TransBaltica 2012” izbraukuma sesijas ietvaros Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš un Batumi jūras ostas ģenerāldirektors Vjačeslavs Hartjans parakstīja sadarbības līgumu starp Liepājas ostu un Batumi jūras ostu Gruzijā.



Sadarbības līgums paredz informācijas un pieredzes apmaiņu, jaunu loģistikas posmu veidošanu un līdzšinējo kravu apjomu palielināšanu.

LSEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš: „Sadarbības virzieni noteikti būs vairāki, viens no tiem – pieredzes apmaiņa par pasažieru plūsmas organizēšanu, jo Batumi jūras ostai ir labas iestrādes un citāds mārketinga princips pasažieru piesaistē Melnās jūras reģionā. Būtu interesanti iepazīties arī Batumi ostas attīstības modeli, kas ir stipri atšķirīgs. Jebkura jauna pieredze ir ieguvums.”

Batumi jūras ostas ģenerāldirektors Vjačeslavs Hartjans atzina, ka sadarbības līgums nekādā gadījumā nav tikai papīrs. To apliecinot arī pagājušajā gadā noslēgtais līgums ar Klaipēdas ostu, kas tagad jau vainagojies ar reālu sadarbību, īstenojot jūras – dzelzceļa loģistika ķēdi. Vjačeslavs Hartjans saredz reālas iespējas veidot līdzīgu kravu plūsmas loģistikas ķēdi arī ar Liepājas ostu.■

TURPINĀS INFRASTRUKTŪRAS SAKĀRTOŠANA

LSEZ SIA „Transit Service” 2012. gadā pabeidza ostas 51. piestātnes pagarināšanu un rekonstrukciju. LSEZ valde pagarinātajai piestātnei piešķirusi jaunu adresi – 51A piestātne. Tās kopējais garums būs 115 metri, un tur būs iespējams apkalpot uzreiz divus kuģus.

LSEZ SIA „Transit Service” Liepājas ostā būvē jaunu beramkravu termināli, kas palielinās kravu apjomu aptuveni par pusmiljonu tonnu gadā. Termināļa plānotā jauda pamatota ar kravu īpašnieku, ilggadēju uzņēmuma partneru, prognozēm. Projekts paredz pagarināt ostas piestātņi aiz sadalošā mola un padziļināt to līdz 12 metriem. Plānotie ieguldījumi termināļa izbūvē ir 5,6 miljoni latu.

LSEZ pārvalde apņēmusies pēc objekta nodošanas ekspluatācijā kompensēt ostas maksas par katru tonnu, ko „Transit Service” pārkraus virs pašreizējā kravu apjoma. Ieguldījumi 80% apmērā varētu tikt atmaksāti aptuveni 11 gadu laikā.■

„STENA LINE” PRĀMJIEM LABVĒLĪGI NOSACĪJUMI

Prāmju operatora „Stena Line” prāmjiem Liepājas ostā tiks saglabāti visi labvēlīgie nosacījumi, kas bija piešķirti iepriekšējam operatoram „Scandlines”. Šāds lēmums bijis nepieciešams, lai jaunais prāmju operators „Stena Line” nemainītu savu politiku attiecībā uz prāmju maršrutiem Baltijas jūrā un saglabātu līniju Liepāja – Trāvēminde.

Prāmjiem piešķirta speciāla ostas maksas atlaide, nosakot vienu pastāvīgu ostas maksu – 200 eiro par katru ostas apmeklējumu. Šajā summā ietverta kanāla, loču, pasažieru, piestātnes, tonnāžas un sanitārā maksa.

Uzņēmuma vadītājs Gunnars Blūmdāls solījis renovēt prāmjus, kas kursē šajā līnijā, kā arī ieviest jaunu biznesa koncepciju. Liepājas ostas vadība cer uz prāmju līniju attīstību un jauniem maršrutiem.

Terminēta atlaide 80% apmērā piešķirta arī prāmju apkalpotājam LSEZ SIA „Terrabalt” par ostas kopējās infrastruktūras lietošanu kravām, kuras tiek nosūtītas vai saņemtas ar kravas – pasažieru prāmjiem. Atlaide piešķirta līdz 2013. gada beigām.■

KAROSTAS KANĀLS GAIDA ATTĪRĪŠANU

2012. gada 18. oktobrī beidzās pretendentu pieteikšanās Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes izsludinātajai iepirkuma procedūrai par vēsturiski piesārņotās vietas – Liepājas ostas Karostas kanāla – attīrīšanu. Gatavību veikt darbus paudušas divas kompānijas, kas iesniegušas savus piedāvājumus. Projekta ietvaros ir paredzēta Karostas kanāla gultnes attīrīšana, savācot piesārņotos nogulumus un deponējot tos iepriekš izveidotā nogulumu apglabāšanas vietā Karostas kanāla austrumu galā. Realizējot projektu, tiks likvidēts piesārņojums Karostas kanālā 780 000 m² lielā areālā, kā rezultātā uzlabosies vides kvalitāte Liepājas ostā. Projektam būs pozitīva



ietekme arī uz Baltijas jūru kopumā – tiks samazināts Baltijas jūras piesārņošanas risks.

Liepājas ostas Karostas kanāla attīrīšanas projektu līdzfinansē Eiropas Savienības Kohēzijas fonds, tā plānotās kopējās izmaksas ir 13,09 miljoni latu, no tiem 11,07 miljonus finansē Kohēzijas fonds, bet atlikušo daļu sedz finansējuma saņēmējs – Liepājas SEZ pārvalde.

Karostas kanāls ir mākslīga būve, kas izveidota 20. gadsimta sākumā. No 1945. līdz 1994. gadam Karostas kanāls bija slēgta militāra teritorija, kurā atradās Padomju Savienības, bet no 1991. gada Krievijas Federācijas jūras kara flotes zemūdeņu bāze. Šo gadu laikā padomju militāro spēku darbība ir radījusi un atstājusi aiz sevis nopietnas ekoloģiskās problēmas. Karostas kanāls tika ekspluatēts, neņemot vērā negatīvo ietekmi uz apkārtējo vidi, piemēram, kanālā tika novadīti notekūdeņi, kuru piesārņojums ar smagajiem metāliem ievērojami pārsniedza pieļaujamās normas. Smago metālu savienojumi ilgu laiku akumulējās kanāla gultnes nogulumos. Karostas kanāls par vēsturiski piesārņotu vietu ir noteikts saskaņā ar Helsinku komisijas Baltijas jūras rīcības plānu un ir viena no deviņām vispiesārņotākajām teritorijām Latvijas Republikā („karstais punkts” Nr.48).■

UZSTĀDĪTI RADIĀCIJAS VĀRTI

Četros Liepājas ostas caurlaižu punktos uzstādīti radiācijas vārti, kas pārbaudīs kravu un cilvēku radioaktivitāti. Vārtu uzstādīšanu finansējusi ASV valdība. Līdz šim Liepājas ostā radioaktivitāti kontrolēja tikai dzelzceļa kravām.■

KAPTEIŅDIENESTS STRĀDĀ PROFESIONĀLI

2012. gada 1. novembris bija saspringta diena Liepājas ostas kapteiņdienestam, jo dažu stundu laikā vajadzēja veikt vairākus sarežģītus kuģu manevrus, arī līdz šim lielākās kravas izvešanu no Liepājas ostas.

Diena sākās ar *panamax* klases kuģa „Thor” izvešanu no ostas 51. piestātnes, kur uzņēmums „Liepaja Bulk Terminal” bija kuģi iekrāvis 48,55 tūkstošus tonnu graudu. Kuģa ieprīme sasniedza 10,6 m. Lai darbi norisētu veiksmīgi, Liepājas ostas trim velkoņiem palīgā tika pieaicināts jaudīgais Klaipēdas ostas velkonis „TAK 6”.

Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs: „Lai *panamax* klases kuģu izvešana un ieviešana norisinātos bez starpgadījumiem, darbi bija rūpīgi saplānoti, bija pieaicināts vēl viens jaudīgs velkonis no Klaipēdas ostas un ierasto trīs loču vietā strādāja pieci. Savukārt velkoņi, pabeidzot darbu pie viena kuģa, steidzās pie nākamā. Pēc „Thor” vietu pie 51. piestātnes ieņēma „Hamburg MAX” – arī *panamax* klases kuģis, kura garums ir 225 metri, bet DW 73 498 tonnas.

Liepājas ostas darbs jo dienas kļūst arvien saspringtāks, biežāk ienāk lieli kuģi, un arī kravas, kas tiek izvestas un ievestas, kļūst lielākas. Esam gandarīti, ka, rūpīgi plānojot darbus, varam veiksmīgi veikt visus nepieciešamos manevrus. Jāņem vērā arī laika apstākļi, kas šogad ir īpaši kaprīzi. Vējš un lietus traucē gan kuģu izkraušanu, gan iekraušanu, bet vēja pastiprināšanās var sarežģīt kuģu manevru veikšanu. Paldies ločiem, loču un velkoņu kuģu apkalpēm, kas ar uzdevumu profesionāli tiek galā.”■

LIEPĀJĀ SĀK BIEŽĀK PIESTĀT JAHTAS

Liepājas ostā aizvien biežāk sāk iegriezties ceļotāji ar jahtām. Liepājas Jahtu centra pārvaldnieks Kārlis Kints jūnija beigās pastāstīja, ka, rēķinot skaitļos, jahtu daudzums Liepājā atbilst iepriekšējā gada līmenim. „Līdz šim apkalpotas 95 jahtas. Tagad, sezonas sākumā, ik dienu kanālā iepeld septiņas vai astoņas jahtas, sezonas vidū būšot ap 10–14 peldlīdzekļu dienā,” viņš sacīja.

Visvairāk cilvēku ar jahtām ierodas no Vācijas un Polijas. Jūlija vidū parasti iegriežas arī zviedri un norvēģi, kuri tālākus ceļojumus ar jahtām sāk tad, kad vasara, tā teikt, ir vairāk iesilusi. Līdz tam viņi labi jūtas savās dzimtajās šērās.

Ar jahtām atpūtnieki lielākoties ceļo tādā kā kruizā gar Baltijas jūras piekrasti. Vasaras sākumā – no Klaipēdas uz Pāvilostas un Ventspils pusi, bet augustā šis maršruts mainās pretējā virzienā.

Liepājas Jahtu centra menedžera asistents Nauris Upenieks stāsta, ka tūristi ar jahtām vēju pilsētā parasti uzturoties dažas dienas un aizbraucot apmierināti ar redzēto. Neesot dzirdēts, ka kāds teiktu sliktus vārdus par iespaidiem Liepājā.■

„TRANSRUSSIA 2012”

Četras dienas aprīļa nogalē Liepājas speciālā ekonomiskā zona piedalījās starptautiskajā transporta un loģistikas nozares izstādē un konferencē „Trans-Russia 2012” Maskavā, kur pulcējās lielākie kravu pārvadātāji, transporta un loģistikas nozares speciālisti.

Izstādes laikā notika vairākas divpusējas tikšanās. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde arī šoreiz piedalījās kopējā Latvijas delegācijas sastāvā. Maskavas konference un izstāde ir viens no saturīgākajiem transporta forumiem. Kā pastāstīja Liepājas speciālās ekonomiskās zonas Investīciju un mārketinga nodaļas vadītājs Ivo Koliņš, interese par Liepājas



ostu joprojām ir liela, turklāt transporta nozare ir atguvusies no krīzes, uz ko norāda gan nozares darbības rādītāji, gan transporta un loģistikas nozares uzņēmumu aktivitātes pieaugums, kas bija uzskatāmi redzams minētā foruma laikā.

Izstādē piedalījās 32 valstu pārstāvji un bija pārstāvēti kravu pārvadātāji, ekspeditori, dzelzceļa operatori, ostas un kravu termināļi, kravu pārvadāšanas un apstrādes aprīkojuma ražotāji, muitas brokeri un apdrošināšanas kompānijas. No Liepājas ostas uzņēmumiem izstādē piedalījās divas kompānijas – LSEZ SIA „Terrabalt” un LSEZ AS „Liepājas osta LM”.

„Liepājas ostai ir svarīga vieta tranzīta koridorā austrumi – rietumi, kas varētu nodrošināt arī nākotnē stabilu kravu plūsmu,” pēc atgriešanās no izstādes Maskavā atzina Liepājas speciālās ekonomiskās zonas Investīciju un mārketinga daļas vadītājs Ivo Koliņš. Starptautiskajās transporta un loģistikas izstādēs neviens nemēģinot atrast ko pilnīgu jaunu, bet esot svarīgi atkal un atkal par sevi atgādināt un spodrināt vai atjaunot sadarbību.■

„LIEPĀJAS OSTĀ LM” LIELĀKAIS KRAVU PIEAUGUMS

Liepājas ostas kompānija „Liepājas osta LM” 2012. gadā sasniedza rekordlielu kravu apgrozījumu – 2,7 milj. t, apstrādājot par 58,7% vairāk kravu nekā iepriekšējā gadā. „Mūsu kompānijai ir pārdomāta un izsvērtā attīstības stratēģija, lielus līdzekļus esam ieguldījuši darbinieku apmācībā, infrastruktūrā un tehnoloģijās, un tieši tas ir galvenais, kas ļāvis kompānijai gūt tik labus panākumus. 2013. gadā plānojam aptuveni 1,5 milj. eiro ieguldīt kompānijas attīstībā: uzbūvēt nolikta-
vu bijušās eļļas ekstrakcijas rūpnīcas teritorijā, kā arī veikt citus darbus,” atzīst kompānijas vadība.



LSEZ AS „Liepājas osta LM” valdes priekšsēdētājs Pēteris Iesalnieks: „Tik labi rādītāji ir pārdomāta darba un investīciju rezultāts. Pēdējos divos gados investējām turpat 10 miljonus eiro infrastruktūrā, termināļu celtniecībā, tehnoloģijās, jaunas tehnikas iegādē, cilvēku apmācībā. Tas ļāva palielināt jaudu – kuģu iekraušanas un izkraušanas process notiek ātrāk. Protams, liela nozīme ir darba kolektīvam, kas ir pietiekami profesionāls, pieredzējis, ar lielu atbildības sajūtu par savu darbu. Uzņēmums ir dialogā ar darbiniekiem, un tas ļāva izpildīt uzdevumus un sasniegt rekordlielu kravu apgrozījumu.

Uzņēmuma galvenais uzdevums ir noturēt pašreizējo kravu apjomu un iet atkal soli uz priekšu. Kravu apgrozījuma pieaugumam jābūt likumsakarīgam un kontrolējamam procesam: ieguldi un saņem rezultātu, ej tālāk un atkal ieguldi, un atkal ir rezultāts. Apgūstam jaunas



teritorijas, izstrādājam tehnisko projektu, strādājam, lai piesaistītu jaunus investorus, un tas ir nebeidzams process, kam galu neredzam. Paldies Dievam, ka atrodamies tādā ostā, kur vēl ir teritorijas, ir kur attīstīties. Tā ir mūs priekšrocība. Domāju, ka tuvākajos gados osta ieies jaunā attīstības pakāpē un sasniegs desmit miljonu tonnu apgrozījumu. Tam ir visi priekšnoteikumi. 2012. gadā AS „Liepājas osta LM” apgrozījums bija praktiski visās kravu grupās. Piemēram, „Dan-Stor” nodeva ekspluatācijā termināļa otro kārtu un uzstādīja jaudīgu iekraušanas sistēmu, kas atspoguļojas arī kravu pieaugumā. Modernizēja „Liepājas metalurgu”, ir gan ienākošās metāllūžņu kravas, gan eksporta prece – stiegras un metāla sagataves. Arī „CEMEX” terminālis pārsniedza 400 tūkstošu tonnu kravu apgrozījumu, ko deva Skandināvijas tirgus, kas joprojām attīstās, un Krievija, kur šādas cementa markas neražo. Notiprinājām sadarbību ar „RUSAL” par alumīnija oksīda kravām. Ir ieguldījumi, ir rezultāts.”■

UZZIŅAI

LSEZ AS „Liepājas osta LM” ir lielākā Liepājas ostas stividorkompānija, kas pārkrauj dažāda veida beramkravas un ģenerālravas – labības produktus, metālu un metāla izstrādājumus, būvmateriālus, metāllūžņus, alumīnija oksīdu u.c. Tai ir seši beramkravu un ģenerālravu termināļi, kas izveidoti kopā ar kravu īpašniekiem. Uzņēmums apsaimnieko astoneas piestātnes ar kopējo garumu 1600 m, kā arī plašus kravu laukumus un noliktavas.

VENTSPILS GLABĀ HERCOGA JĒKABA LAIKUS

Vecākās hidrotehniskās būves, kas joprojām saglabājušās Ventspils ostā, būvētas pirms daudziem gadsimtiem un saglabājušās no senajiem Kurzemes hercoga Jēkaba valdīšanas laikiem.

Ventspils ostu vēsturiskajās hronikās pirmo reizi piemin 14. gadsimtā. Minēts, ka 1341. gadā Ventspils ostā, kas tolaik bija vienīgā osta Baltijas jūras Kurzemes piekrastē, ienākuši divi kuģi ar precēm, kas pieļauj iespēju, ka arī pirmās hidrotehniskās būves šeit parādījušās tajā pašā laikā – ja reiz ostā ienāca kuģi, tas nozīmē, ka tiem bija, kur pietauvotes.

Tomēr īpašu uzplaukumu Ventspils osta piedzīvoja hercoga Jēkaba valdīšanas laikā (1642–1682), kad Packules upes grīvā, septiņus kilometrus no jūras, tika izveidota kuģu būvētava, kurā uzbūvēja 44 kara kuģus, 60 tirdzniecības un daudzus mazāka izmēra kuģus. Tur tika radīts mākslīgais baseins, kurā varēja atrasties vairāki simti kara un tirdzniecības kuģu.

Hercogs Jēkabs rūpējās arī par to, lai Ventspils ostā būtu droša kuģošana, tāpēc nostiprināja ziemeļu krastu Ventas grīvā un uzbūvēja Ziemeļu molu, kas, cīnoties ar spēcīgajiem ziemeļu vējiem, nodrošināja kuģu ienākšanu ostā.

Vēlāk, tajā pašā 17. gadsimtā, tika nostiprināts dienvidu krasts un uzbūvēts Dienvidu mols aptuveni 250 metru garumā. Molu konstrukcija sastāvēja no koka pāļu rindas un pakšu kastēm, kas bija pildītas ar fašīnām un akmeņiem.

Pēc Kurzemes pievienošanas Krievijas impērijai (1795) Ventspils osta ilgu laiku palika bez uzmanības no varas puses, hidrotehnisko būvju stāvoklis pasliktinājās. Nepietiekamo remontu dēļ Dienvidu molu pilnībā izjauca vētras; to atjaunoja tikai 19. gadsimta vidū.

Ventspils ostas un tās hidrotehnisko būvju attīstības un uzplaukuma jauns posms aizsākās 20. gadsimta sākumā, kad tika uzbūvēts dzelzceļš, savienojot Ventspili un Maskavu. Būvniecības darbu laikā abi moli tika atjaunoti un izvīzīti jūrā, sasniedzot dabisko dziļumu 8–8,5 metri.

Pēc inženiera M. Šistovska projekta Dienvidu mols tika pagarināts līdz 1490 m, Ziemeļu – līdz 2059 m. Jūras vārtu platums bija 250 m, kuģošanas kanāla platums – 150 m. Molu galus Šistovskis projektēja kā pagaidu konstrukcijas, pieļaujot, ka nākotnē molu garums varētu vēl pieaugt.

Pirms Pirmā pasaules kara ostā, izņemot hidrotehniskās būves, vēl tika izbūvēta piestātnes līnija gar abiem Ventas krastiem: ar 7,9 m dziļumu – 1600 m garumā, ar 6 m dziļumu – 365 m garumā, dziļais krasts nostiprināts 950 metru

garumā. Visām hidrotehniskajām būvēm tolaik kā materiālu izmantoja koku. Piestātņu konstrukciju veidoja blīva koka pāļu siena, kas bija savilkta ar enkuriem. Piestātņu augšējā daļa sastāvēja no pakšu kastēm, kas bija pildītas ar akmeņiem, bet virspusē – planku klājs.

Tilpums aiz pāļu sienas tāpat tika pildīts ar akmeņiem. Neilgi pirms Pirmā pasaules kara tika uzbūvēts dzelzceļa tilts pār Ventu. 1912.–1913. gadā Ventspils pēc saviem darbības apjomiem varēja konkurēt ar ārzemju ostām.

Pirmā pasaules kara laikā osta un tās hidrotehniskās būves būtiski cieta: visu, kas bija dedzināms, nodedzināja krievu armija, kas atkāpās, pārējais tika uzspridzināts. Pakāpeniska ostas un tās būvju atjaunošana aizsākās pēc Latvijas Republikas izveidošanas 1918. gadā. 1937. gadā Ziemeļu mols tika atjaunots 154 metru garumā, Dienvidu mols – 208 metru garumā.

Ventspils ostas vērienīga atjaunošana un attīstība turpinājās plānotās ekonomikas padomju gados, kā arī pēc Latvijas valsts neatkarības atgūšanas. Šobrīd Dienvidu mols, izveidojot tā visā garumā promenādi (aptuveni 900 metru), tiek izmantots kā tūrisma objekts un ir viena no populārākajām atpūtas vietām mūsu pilsētā. 1500 metru garais Ziemeļu mols ir rūpnieciskais objekts, un to izmanto kā transporta un cauruļvadu estakādi ķīmisko un naftas piestātņu apkalpošanai.■

Izmantota informācija no N. Bērziņa „Pārskats par ūdensceļu izbūvi un uzturēšanu līdz 1937. gada 1. aprīlim”



DOMĀJOT PAR OSTU UN CILVĒKIEM

1992. gada 30. martā Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā tika ierakstīts pašvaldības uzņēmums „Ventspils ostas administrācija”, ko tagad pazīstam kā Ventspils brīvdostas pārvaldi. Pa šiem gadiem daudz paveikts un pirmie pārvaldes darbinieki kopā arī pudu sāls apēduši, lai izveidotu Ventspils ostu tādu, kāda tā ir šodien.

Lēmumu par pašvaldības uzņēmuma „Ventspils ostas administrācija” izveidošanu un tā pārvaldnieka apstiprināšanu Ventspils pilsētas Tautas deputātu padome pieņēma 1992. gada 26. martā. Pirmie darbinieki sākuma gadus atceras kā saspringtu un atbildīgu laiku, kad Ventspils osta piedzīvoja nozīmīgu attīstības posmu. Vienlaicīgi tika veidota pārvalde, notika vērienīgi infrastruktūras rekonstrukcijas un izveides darbi, kā arī Latvijā tapa Ostu likums.

Ventspils brīvdostas valdes priekšsēdētājs AIVARS LEMBERGS atceras, ka pirmie ostas pārvaldīšanas gadi nebija viegli, taču arī pauž pārliecību, ka tad tika paveikti daudzi ļoti vērtīgi darbi.

„Labi atceros laiku pirms 20 gadiem, kad Jeļcins Latvijai deva brīvību un tā kļuva *de jure* un *de facto* par neatkarīgu valsti. Tolaik būtisks bija jautājums, kā tālāk tiks pārvaldītas ostas, arī Ventspils osta, kas kādreiz bija vienota Ventspils Tirdzniecības osta. Vajadzēja veikt reformas un saprast, kādu ceļu iet. Kā jau pēc padomju laika, bija ļoti spēcīgi politiskie spēki, kas uzskatīja, ka PSRS ceļš jāturpina, tātad – ostas jāpārvalda valstij. Un bija otrs iespējamaais ceļš – decentralizācija, atzīstot, ka katra osta pati ir pietiekami spēcīga, lai sevi pārvaldītu, attīstītu un būtu spējīga konkurēt ar citām Latvijas ostām, jo konkurence veicina attīstību. Protams, bija arī tāds šķietami vienkāršs jautājums – ko likt par pārvaldnieku? Tādu cilvēku, kas būtu beiguši speciālas augstskolas un ieguvuši zināšanas par darbu ostās, Latvijā bija ļoti maz. Tādos varēja meklēt vienīgi starp zvejniekiem, tāpēc šajā amatā tika iecelts Alfrēds Mačtams, kapteinis un arī Augstākās padomes deputāts. Protams, zvejniecība, zvejošana un zvejas flote nav osta, tāpēc pirmie soļi nebija viegli. Tomēr jau 90. gadu pirmajā pusē mēs izstrādājām ostas attīstības plānu, domāju, ka ļoti pareizu: tiekties pēc maksimāliem ostas darbības rādītājiem, ko mēs pirmie Baltijā arī paveicām. To, ko izdarījām 1997., 1998. gadā, Liepāja un Klaipēda dara tagad, bet Rīga vēl nav īsti sākusi darīt.

Tā kā osta padomju laikā bija PSRS pakļautībā, ne partijas komitejai, ne izpildkomitejai, ne vietējai varai gar to nebija nekādas darišanas. Un pēkšņi mēs kļuvām par ostu atbildīgi. Kad uz situāciju paskatījāmies ar saimnieka aci, sapratām, kāds grandiozs darbs jādara, jo faktiski ostā padomju laikā bija darīts tikai tik, lai nodrošinātu tā vai cita termināļa darbību, kravu pārkraušanu,

neskatoties uz kopējo ostas infrastruktūru.

Vislielākā problēma bija tā, ka tur, kur izbūvēts „Kālija parks”, bija 13 metru dziļums, bet otrā krastā bija cara laika stiprinājumi, un krasts gāja iekšā ostas kanālā. Tagad mēs saprotam, kā veidojās plaisas mājām Pils ielas rajonā, kad no 80. gadiem vairāk nekā desmit gadus krasts lēnām slīdēja. Gar krastu vairs nevarēja ne braukt, ne iet, jo tas viss jau bija noskalots. Tur, kur tagad ir restorāns „Melnais sivēns”, krasts bija noskalots un asfalts nobrucis.

Mums lielā steigā vajadzēja ķerties pie krasta nostiprināšanas. No ostas biznesa viedokļa tas nav nekas, tā ir tikai nostiprināšana, kas nenes nekādu naudu. Turklāt tur, kur tagad ir Valsts policija, bija slēgta teritorija. Posms no pils līdz *Govij ceļotājai* nebija braucams. Kādi bija mūsu pūliņi, lai panāktu, ka Latvijas armija atbrīvo piekrastes teritoriju pil-sētniekiem! Jo tā gribēja, lai viņiem būtu slēgta teritorija un neviens nevarētu tur piekļūt, līdzīgi kā



Satiksmes ministra vizīte Ventspils ostā.



Ventspils brīvostas pārvaldnieks I. Sarmulis paraksta līgumu ar iepirkuma procedūras uzvarētāju AS „BMGS” par sauskravu termināļa būvniecību.

padomju gados, jo, redz, tur stāvēja viņu kuģi. Atceros, kad mēs sākām cīņu par pilsētnieku tiesībām, aizsardzības ministrs bija Andrejs Krastiņš, kad beidzām, ministrs jau bija Ģirts Valdis Kristovskis. Vai tagad varam pieļaut domu, ka promenādes nav? Bet kādreiz tādas promenādes faktiski nebija.

Vēl viena no spilgtākajām atmiņām man saistās ar kuģu apgriešanās vietu, kuru vajadzēja pagarināt, jo mēs gribējām uzņemt lielos kuģus. Pirms tam bija strādāts tikai ar mazajiem kuģiem, un loči teica, ka, vadoties pēc navigācijas kartēm, lielos kuģus nevar ievest.

Mēs arī nevarējām uzspiest, bet tad nāca Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis, kurš, pats būdams kapteinis, visus iedrošināja, un pamazām visi pierada, ka pa Ventu var vest, apgriezt, nolikt un izkraut lielos *panamax* kuģus. Tā bija atbildīga lieta. Iedomājieties, ka ir jāiekrauj kuģis, kurš pats sver kādus 20 tūkstošus tonnu, un tad vēl krava, kas sver 60 tūkstošus, kopā tas veido 80 tūkstošus tonnu, un, ja tāda masa kaut tik atdurtos pret piestātņi, no tās nekas pāri nepaliktu.

Tā mēs visi augām līdzī ostar attīstības vajadzībām.

Viens no aktuālākajiem jautājumiem bija, vai ostar jāpārvalda tikai valstij, vai jāiesaista arī pašvaldības. Ventspils, ņemot vērā faktu, ka pilsēta un osta izmanto vienu un to pašu infrastruktūru, iestājās par otro pārvaldības modeli, ņemot piemēru no Nīderlandes, un uzņēmās atbildību par ostar objektu sakārtošanu.

Pa šiem gadiem daudz paveikts. No 1992. līdz 1994. gadam tika uzbūvēta krastmalas promenāde, nostiprināti moli, 1995. gadā uzbūvēja dziļūdens piestātņi, tika padziļināti ostar kanāli un Ventas gultne, nostiprināta Ventas piekraste, uzbūvēti jauni termināļi un rekonstruēti pievedceļi. Sākotnējo četru cilvēku vietā tagad Ventspils brīvostas pārvaldē strādā 239."

VISU MĀCĪJĀMIES NO NULLES

Ventspils brīvostas pārvaldes bijusī galvenā grāmatvede Skaidrīte Groša nu jau gandrīz gadu bauda pelnīto atpūtu, bet, atceroties deviņpadsmit brīvostas pārvaldē nostrādātos gadus, neslēpj, ka šodien, klausoties dažu politiķu zākājošajos vārdos par Ventspils ostu, uztver tos kā noniecinājumu viņas un kolēģu ieguldītajam darbam, no nulles veidojot Ventspils brīvostas pārvaldi.

Skaidrīte atceras, ka tolaik valstij neesot bijis lielas intereses par ostām un ka, jautājot pēc padoma un palīdzības, vairumā gadījumu atbilde bijusi vienaldzība. „Pirmajos mēnešos bijām vien pāris cilvēku, un man nebija priekšstata par ostar darbu, jo ar grāmatvedības lietām pirms tam nodarbojās tirdzniecības osta, bet es nekautrējos prasīt padomu. Atceros, viena no pirmajām problēmām bija valūta. Kad ienāca pirmā nauda no ostar maksām, tā bija ASV dolāros, tāpēc nevarēju ne apmaksāt rēķinus, ne izmaksāt algas,



Ventspils ostas promenāde.

ne nomaksāt nodokļus, jo mums nebija Latvijas rubļu, tāpēc kādu laiku visi strādājām bez algas.

Jāatceras, ka tolaik banka valūtu nekonvertēja, tāpat nevajadzētu aizmirst, ka tie bija tā dēvētie reketa laiki un mainīt lielas naudas summas valūtas maiņas punktā bija liels risks. Tomēr bez maiņas neiztikām, tāpēc sākums bija nervus kutinošs. Ventspilī nevienā maiņas punktā 50 tūkstošus dolāru samainīt nevarēja, nācās braukt uz Rīgu. Rīgā nevarēja piebraukt tuvu maiņas punktiem, mašīnu atstājām krastmalā un joņojām vispirms uz maiņas punktu apskatīties, vai nav daudz cilvēku. Apskatījāmies, ka nav, un lūdzām kasieri atļaut mainīt naudu iekšā pie viņas, nevis pie lodziņa, kur stāv cilvēki. Kasiere piekrita, bet, kad mēs atgriezāmies ar naudu, rindā bija uzradušies vēl trīs cilvēki, un viņa mūs vairs neielaida pie sevis. Visu naudu saņēmām pie lodziņa un trīsošām rokām skaitījām. Pēc tam divos maisiņos nesām uz mašīnu. Šodien pat grūti iedomāties tādu situāciju. Atceros, tolaik nevienam nedrīkstējām teikt par naudas maiņu, jo, nedod Dievs, ja informācija nonāks reketieru ausīs. Kad banka sāka konvertēt valūtu, viss bija kārtībā.

Mēs ar pārvaldes pirmo sekretāri, kura tagad dzīvo Vācijā, nesen atcerējāmies, kā gādājām visas nepieciešamās sīkās biroja lietas. Īpaši atmiņā palicis stāsts par krūzītēm. Jau tolaik pārvaldē vajadzēja uzņemt ārvalstu investorus, tāpēc svarīga bija arī biznesa etiķete. Latvijā labas krūzītes nevarēja iegādāties, tādēļ pēc servīzes braucām uz Klaipēdas porcelāna rūpnīcu.

Tolaik darījām visu, un neviens neprasīja: vai tas ir mans pienākums, vai man par to samaksās? Visi bijām priecīgi, ka varam strādāt un iesaistīties ostas



A. Vjaters un I. Sarmulis.

darba organizēšanā. Tobrīd svarīgākais mums šķita, ka par naudu no ostas maksām var veikt ostas padziļināšanu un sakārtot piestātnes, no kurām daļa bija uz sabrukšanas robežas.”

DOMĀJĀM PAR KVALITĀTI UN CILVĒKIEM

Bijušais Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks Arvīds Jansons: „Faktiski mēs bijām pirmie: pārvaldnieks Alfrēds Mačtams, sekretāre Dace Dīķerte, grāmatvede Skaidrīte Groša, es, pārvaldnieka vietnieks tehniskajos jautājumos, un šoferis Arnolds Priedols.

Pirmie objekti, ko pārņēmām, bija dzelzceļa līnija, kas no dienvidiem ved uz konteineru termināli (tolaik to

saucā par Krimuldas piestātni), trīs naftas atkritumu savācējkugiši, loču tornis, vēlāk arī ostas kultūras nams. Visi objekti bija jāremontē. Dzelzceļš bija pilnīgi jāatjauno. Latvijā tolaik nevarēja dabūt gulšņus, tāpēc vedām tos no Lietuvas. Atceros, pat celtniekus bija grūti sameklēt. Pats braucu gādāt materiālus un detaļas kuģiem un tehnikai. Turklāt mašīna sākumā bija viena uz visiem, tāpēc visus objektus apstaigāju kājām, tā ka mēneša laikā kurpēm zoles nodila. Mums tika nodots arī dzelzceļa viadukts, ko nācās remontēt.

Patiesībā tolaik tirdzniecības osta atdeva arī tos objektus, kas tai bija lieki un sliktā stāvoklī. Arī moli bija sliktā stāvoklī. Uz Dienvidu mola galu pat ar kājām nevarēja aiziet, bet pie pašas bākas ūdens skalojās cauri. Bija bažas, ka nepārrau uz pusēm. Vedām no Užavas laukiem akmeņus un pildījām ciet. Ar visiem šiem objektiem sākumā bija jātiek galā vienam, vēlāk jau ieguvu palīgus, pirmais bija Aivars Jēkabsons. Gribu vien pateikt, ka strādājām, ievērojot divus likumus: visi darbi jāveic ekonomiski un kvalitatīvi, bet, plānojot un izpildot, jādomā arī par pilsētnieku un ostas darbinieku interesēm un ērtībām.”■

Izmantoti „Ventas Balss” materiāli

VENTSPILS OSTA SEKMĪGI KONKURĒ STARPTAUTISKĀ LĪMENĪ

Britu laikraksta „Financial Times” izdevums „FDI Intelligence” publicējis pētījuma „Nākotnes globālās brīvās zonas 2012/13” rezultātus, kur Ventspils brīvosta novērtēta kā septītā perspektīvākā brīvā ekonomiskā zona pasaulē un otrā starp ostām. Tas ir augstākais vērtējums, kādu ieguvusi kāda no Eiropas speciālajām ekonomiskajām zonām.

Lai izveidotu nākotnes brīvo ekonomisko zonu topu (*Global Free Zones of the Future 2012/13*), „FDI Intelligence” pētīja vairāk nekā 600 speciālās ekonomiskās zonas 120 valstīs, no tām 56 vērtēja pētnieku grupa, izveidojot trīs topus: nākotnes speciālo ekonomisko zonu TOP 50, labāko lidostu zonu TOP 5 un labāko ostas zonu TOP 5. Kopējā nākotnes speciālo ekonomisko zonu TOP 50 visaugstāko vērtējumu ieguva Dubaijas lidosta Apvienotajos Arābu Emirātos, bet Ventspils brīvosta ierindota kā septītā perspektīvākā. Neviena cita Eiropas brīvā ekonomiskā zona pirmajā desmitniekā nav iekļauta. Labāko ostas zonu TOP 5 pirmajā vietā ierindota Tanžeras osta Marokā, bet Ventspils brīvosta novērtēta kā otrā labākā starp visām ostām, kas darbojas speciālās ekonomiskās zonas režīmā.

Ventspils pilsētas domes un Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs: „Ventspils brīvostas starptautiskais novērtējums ir izcils. Otrā vieta



starp ostu zonām un septītā starp pasaules perspektīvākajām brīvajām ekonomiskajām zonām ir tiešs apstiprinājums Ventspils brīvostas starptautiskajai konkurētspējai un augsti profesionālajai pārvaldībai. Pateicoties pašreizējam brīvostas pārvaldes modelim, ir bijis iespējams nodrošināt gan ostas augsti profesionālu pārvaldību, gan nepārtrauktu attīstību, nepieļaujot atsevišķu



Ventspils ostas pārvaldnieks Imants Sarmulis.

politisko partiju un tās aizkulišu darboņu tīkumus pēc ostu pārvaldības modeļa maiņas un tās patiesā mērķa – ostu privatizācijas.

Tādējādi Ventspils brīvosta ierindo Latviju starp tādām valstīm kā Apvienotie Arābu Emirāti, Ķīna, Malaizija, Maroka u.c., vērtējot biznesa apstākļus un vides kvalitāti šo valstu brīvajās ekonomiskajās zonās. Zīmīgi, ka politisko partiju pseidoprofesionāli ostu jautājumos Ventspils brīvostai kā izcilus pārvaldības paraugus minēja ostas, kuras ir novērtētas zemāk nekā Ventspils brīvosta vai vispār nav iekļautas piecdesmitniekā. Lai pilnveidotu savu pārval-

dības sistēmu un attīstības iespējas, Ventspils pilsēta arī turpmāk pieteiks savas darbības jomas dažādiem reprezentabliem starptautiskiem vērtējumiem."

2012. gada beigās veiktā socioloģiskā aptauja parādīja, ka Ventspils iedzīvotājiem pats nozīmīgākais jautājums šķiet bezdarba likvidēšana un ražošanas attīstība.

Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis: „Ja vēl pirms gadiem desmit Ventspili uzskatīja vienīgi par ostas pilsētu, tad tagad varu droši apgalvot, ka Ventspils ir arī rūpniecības centrs, jo Ventspils brīvostas pārvalde par savu uzdevumu savulaik izvirzīja ne tikai ostas, bet arī ražošanas attīstību. Lai ieinteresētu investorus ieguldīt līdzekļus Ventspilī, mēs spējam piedāvāt

brīvas teritorijas un izdevīgus apbūves nosacījumus. Nosakot Ventspils brīvostas robežas, Ministru kabinets apstiprināja diezgan lielas brīvās teritorijas, kur varētu būt ražotnes un attīstīt rūpniecību, tajā pašā laikā nepasliktinot ventspilniekiem sadzīves apstākļus. Tāpēc atbilde uz jautājumu, būvēt vai nebūvēt, ventspilniekiem, manuprāt, ir skaidra. Protams, ar nosacījumu, lai tiktu ievērotas visas likumu prasības. Ventspils brīvostai nākas strādāt sīvas konkurences apstākļos Baltijas jūras reģionā, un viena no ostas lielākajām priekšrocībām ir rūpnieciskajai apbūvei paredzētās brīvās teritorijas, ko brīvostas pārvalde var piedāvāt potenciālajiem investoriem. Savukārt investīcijas brīvostas teritorijā vienmēr nozīmē jaunu darba vietu izveidi un papildu nodokļus pilsētas budžetā.”

UZZINAI

2012. gada jūlijā publiskotie *Lursoft* dati liecina, ka ārvalstu investoru uzkrātās tiešās investīcijas Ventspils uzņēmumu reģistrētajos pamatkapitālos sasniedz 122,4 milj. latu, kas ir par 10% vairāk nekā 2011. gada attiecīgajā laika periodā. Ārvalstu tiešo investīciju apjoms uz vienu iedzīvotāju Ventspilī ir 3213 lati, kas ir par 33,5% vairāk nekā vidēji Latvijā. Pilsētu grupā Ventspils ierindojas 2. vietā aiz Rīgas.

LABI RĀDĪTĀJI UN PIESARDZĪGAS PROGNOZES

2012. gadā Ventspils brīvostā pārkrauti 30,4 miljoni tonnu kravu, kas ir par 2 miljoniem tonnu jeb 7% vairāk nekā pirms gada un par 3,4 miljoniem tonnu jeb 13% pārsniedz iepriekš plānoto apjomu. Pēdējo reizi vairāk nekā 30 miljonus tonnu Ventspils brīvostā pārkrāva 2007. gadā, bet pirms tam – tikai līdz 2001. gadam, kad vēl darbojās naftas cauruļvads.

Visvairāk ostā pārkrauti naftas produkti – 16 miljoni tonnu, kas ir par 11% vairāk nekā iepriekšējā gadā. Otrs lielākais kravu apjoms bija akmeņogļēm – gandrīz 8 miljoni tonnu, kas nozīmē palielinājumu par 19% salīdzinājumā ar pagājušo gadu, kā arī jaunu akmeņogļu pārkraušanas rekordu Ventspils brīvostā. Trešais lielākais bijis *ro-ro* kravu apjoms – gandrīz 2 miljoni tonnu, kas nedaudz pārsniedz 2011. gada līmeni un arī ir jauns *ro-ro* kravu rekorda apjoms ostā. 2012. gadā Ventspils brīvostā bija arī jauns pasažieru skaita rekords – 61 398 prāmju un kruīza kuģu pasažieri.

Astoņi no desmit Ventspils brīvostas termināļiem divpadsmit mēnešos palielinājuši kravu apgrozījumu attiecībā pret pagājušo gadu. Lielākais kravu pieaugums bijis AS „Ventbunkers” – par 34%, SIA „Ventspils Nafta termināls” – par 6% un AS „Baltic Coal Terminal” – par 18%.

A. Lembergs: „Lielākā daļa ostas termināļu aizvadījuši veiksmīgu gadu. Arī to, kas atkarīgs no brīvostas pārvaldes, esam nodrošinājuši un turpināsim nodrošināt ļoti augstā kvalitātē. Mums ir zemākās ostas un arī nomas maksas. Osta ir tehniski perfekta – var jebkuru kuģi ievest un apkalpot, kas tā nebūt nav daudzās citās ostās. Veiksmīgs gads Ventspils brīvostā bijis arī rūpniecības attīstībā, jo atklātas divas jaunas rūpnīcas – „Malmar Sheet Metal” un Ventspils



Jaunā sauskrauvs termināļa būvlaukums.

metināšanas rūpnīca, tiek būvēta šķidro kristālu tehnoloģiju ražotne. Arī rūpnieciskais sektors nodrošina daļu no kravu apjoma Ventspils ostā. Bet, lai gan 2012. gads bija veiksmīgs, izvērtējot ekonomisko situāciju Eiropā un pasaulē, prognozēs par 2013. gadu Ventspils brīvastā mums jābūt piesardzīgiem. Krīzes ietekmē valstis īsteno plašas taupības programmas, apgrozībā nenonāk miljardi eiro, kas nozīmē, ka samazinās pieprasījums pēc precēm, tostarp energoresursiem – naftas produktiem un akmeņogļēm, kas ir visvairāk pārkrautās kravas Ventspils ostā. Mēs pieļaujam, ka varētu būt kravu apgrozījuma kritums salīdzinājumā ar 2012. gadu, tomēr ceram, ka tas nebūs liels, tāpēc prognozējam 28,5 miljonus tonnu, kas ir par 1,9 miljoniem tonnu mazāk, nekā bija 2012. gadā. No savas puses Ventspils brīvastas pārvalde darīs visu iespējamo, lai garantētu stabilitāti Ventspils ostā. Ne ostas maksas, ne nomas maksas nemainīsies un turpināsies infrastruktūras uzlabošana. Pārējais ir komersantu rokās, jo ar kravu pārkraušanu Ventspils brīvastas pārvalde nenodarbojas, to dara termināļi.”

Izmantojot Eiropas Savienības fondu līdzfinansējumu, 2012. gadā Ventspils brīvastā tika uzsākta 12. pietātnes celtniecība, kur būs jauns terminālis, turpinājās sauskrauvs termināļa celtniecība starp abiem Ventspils tiltiem, tika veikta pirmā muiļa

demon tāža, lai varētu attīstīt „Baltic Coal Terminal” otro kārtu, kā arī ostas pievedceļu rekonstrukcija un būvniecība. Vairāk nekā 60% no Ventspils brīvastas budžeta tiks ieguldīti attīstības projektu īstenošanā.



„Noord Natie Ventspils termināls”.

Ventspils brīvostas pārvaldes Mārketinga un attīstības nodaļas vadītājs Igors Udodovs: „Apzinoties, ka ne tikai Ventspils iedzīvotāji, bet arī daudzu valsts institūciju pārstāvji nepārzina brīvostas pārvaldes funkcijas, tāpēc bieži vien jauc pārvaldes, termināļu un rūpniecības uzņēmumu atbildību, ir ļoti svarīgi stāstīt sabiedrībai par ostas darbu. Uzskats, ka nauda jātērē tikai reklāmas bukletiem un izstādēm, lai piesaistītu investorus un kravas termināļiem, ir novecojis, tāpēc arvien vairāk līdzekļu ostas pārvalde atvēl komunikācijai ar iedzīvotājiem, piedaloties, piemēram, Jūras svētku organizēšanā un atbalstīšanā. Šķiet dīvaini, bet liela daļa Ventspils iedzīvotāju nezina, ka tiltu rekonstruēja tieši Ventspils brīvostas pārvalde. Viens no veiksmīgajiem projektiem ir brīvostas iknedēļas ziņu lapa, kas ventspilniekiem palīdz izprast brīvostas darbu. Ventspilī, kur osta saplūst ar pilsētu, ir svarīgi, lai osta un pilsēta nedzīvotu katra savu dzīvi. Nereti brīvostas pārvalde saņem pārmetumus par smakām, kas rodas, pārkraujot naftas produktus, bet pilsētas iedzīvotāji diemžēl nezina, ka ostas pārvaldes rīcībā nav tādu instrumentu, kas piespiestu termināļus uzstādīt tvaiku savākšanas iekārtas, ko likums neprasa. Sakārtot un uzlabot likumdošanu ir valsts iestāžu kompetence.

Valdībā notiek diskusijas par ostu reformu un ostu pārvaldības modeļiem, bet kādu iespaidu dažu politiķu piedāvātās pārmaiņas atstās uz iedzīvotājiem, reformas virzītāji neizvērtē. Ostu pārvalžu modeļi mēdz būt dažādi, Latvijas lielās ostas izvēlējušās valsts un pašvaldības sadarbības modeli, tādējādi nauda no ostu pakalpojumiem nenonāk vis privātās rokās, bet gan valsts un pašvaldības budžetā, kas ļauj iedzīvotājiem no ostas un tās uzņēmēju darbības saņemt labumu, kas izpaužas, piemēram, sakārtotā pilsētas infrastruktūrā.”■

DESMIT SVARĪGĀKIE NOTIKUMI 2012. GADĀ

PIEAUG RAŽOŠANAS APJOMS

Saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes datiem 2012. gadā apstrādes rūpniecības apjoms Ventspilī pieaudzis par 51%. Ventspils pilsētā rūpniecība attīstās visstraujāk, kopumā Latvijā vidējais pieaugums ir vien 13%. Jāatzīmē, ka gada laikā būtiski – par 88% – pieaudzis arī apstrādes rūpniecības eksporta apjoms. Lielākās apstrādes rūpniecības nozares Ventspils pilsētā ir kokapstrāde, metālapstrāde, mašīnbūve un elektronika. Liela nozīme rūpniecības attīstībā ir Ventspils brīvostas ieguldījumam infrastruktūrā un mērķtiecīgi realizētajai industrializācijas politikai, kas ļauj konkurēt investīciju piesaistē visā Baltijas reģionā.

OSTĀ PĀRKRAUJ AIZVIEN VAIRĀK

2012. gads Ventspils brīvostā aizvadīts veiksmīgi. Stabils kravu apgrozījuma pieaugums visa gada garumā nodrošināja kopējo apgrozījumu 30,4 miljonu tonnu apmērā, kas ir par 7% vairāk nekā iepriekšējā gadā un par 3,4 miljoniem pārsniedz plānoto apjomu.

VENTSPILS BRĪVOSTA – OTRĀ LABĀKĀ PASAULĒ

Britu laikraksts „Financial Times”, izpētot vairāk nekā 600 speciālās ekonomiskās zonas, Ventspils brīvostas SEZ atzinis par otro labāko pasaulē. Tas ir augstākais novērtējums, kādu ieguvusi kāda no Eiropas SEZ, un apliecinājums Ventspils brīvostas starptautiskajai konkurētspējai, kā arī tam, ka izvēlētais ostas darbības modelis ir perspektīvs un konkurētspējīgs visā pasaulē.

„MALMAR” PĀRŅEM RAŽOŠANU NO BEĻĢIJAS

Pēc vairāk nekā piecu gadu darba vecajos AS „BMGS” angāros beļģu uzņēmums „Malmar Sheet Metal” pārcēlies uz jaunu rūpnīcu, kurā ierīkota Austrumeiropā modernākā metāla virsmas apstrādes līnija. „Malmar” veiksmīgi veicis testēšanas posmu krāsošanas līnijai, kas paver iespējas visu ražošanas ciklu pārcelt no Beļģijas uz Latviju. Jaunajā 6500 kvadrātmetru lielajā ražotnē no lokšņu metāla izgatavo detaļas smago automašīnu šasijām tādām autobūves grandām kā „Volvo”. Darba vietu skaits no divām 2006. gadā pieaudzis jau teju līdz simtam.

ATKLĀJ VENTSPILS METINĀŠANAS RŪPNĪCU

2012. gada 5. decembrī, simboliski izgriežot metālā pilsētas ģerboni, tika atklāta Ventspils metināšanas rūpnīca, kas atrodas bijušajā „Ventspils koka”



teritorijā. Moderni aprīkotajā ražotnē nodarbināti vairāk nekā 50 cilvēku, bet uzņēmuma vadība sola, ka darba vietas pieaugs līdz astoņdesmit. Ražotnē uzstādītas jaudīgas un modernas iekārtas, jaunākās paaudzes metināšanas aprīkojums, kas dod iespēju izgatavot augstas kvalitātes, kā arī drošas liel-izmēra metāla konstrukcijas. Tādas konstrukcijas līdz šim neražoja ne tikai Latvijā, bet arī visā Ziemeļvalstu reģionā, tāpēc ostas tuvums paver eksporta iespējas uz Skandināviju.

SĀK BŪVĒT SAUSKRAVU TERMINĀLI

Ventspils kreisajā krastā aiz paceļamā tilta uzsākta jaunā sauskravu termināļa būvniecība, kas ir jauns Ventspils brīvostas attīstības posms, apgūstot ostas brīvo teritoriju augšup pa Ventas upi. Jauno termināli izmantos koksnes pārkraušanai, tā operators būs SIA „Ventplac”, kas atbrīvos universālā termināļa „NNVT” teritoriju. Jāatzīmē, ka ostas attīstība augšup pa Ventu kļuvusi iespējama pēc iepriekš realizētā Ventspils brīvostas projekta – Ventspils paceļamā tilta izbūves. Kopējie termināļa būvniecības izdevumi sasniegs teju desmit miljonus latos, no kuriem 62% segs ES Kohēzijas fonds. Terminālis būs gatavs aptuveni pēc gada.

TOP UNIKĀLĀ „EUROLCDs”

2012. gadā praktiski pabeigta unikālā „EuroLCDs” šķidro kristālu ekrānu rūpnīcas celtniecība. Viens no lielākajiem biznesa segmentiem ražotnē būs metināšanas masku stikli, kas automātiski aptumšojas intensīvas gaismas ietekmē. „EuroLCDs” būs vienīgā šāda veida rūpnīca Eiropā, līdzīgus produktus



„Kālija parks” Ventspils ostā.

lielākoties ražo Ķīnā un Taivānā.

LOČU TORNIS – KULTŪRAS PIEMINEKLIS

2012. gadā Eiropas kultūras mantojuma dienās, kas bija veltītas jūras tēmai, godā tika celti vairāki Ventspils brīvostas pārvaldes pārziņā nonākuši Latvijas vēstures un kultūras pieminekļi, jo īpaši – 1934. gadā celtais Ventspils loču tornis. Uz brīdi tika atvērtas kultūrvēsturiski vērtīgā, bet līdz šim nepieejamā objekta durvis. Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas Kultūras pieminekļu uzskaites komisija pieņē-

ma lēmumu virzīt Ventspils loču torni iekļaušanai valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā kā valsts nozīmes arhitektūras pieminekli. Pieteikumu par loču torņa iekļaušanu valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis nodeva Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas vadītājam Jurim Dambim Eiropas kultūras mantojuma dienu atklāšanas pasākuma laikā.

Loču tornis, tautā saukts par „balto bāciņu”, ir viena no pirmajām celtnēm, ko ierauga jebkurš ceļotājs, no jūras puses iebraucot Ventspils ostā. Pirmo loču torni Ventspilī uzcēla 1897. gadā, lai ostas ločiem būtu sava mājvieta, jo līdz tam viņi bāzējās Ventspils pils tornī. Pirmā pasaules kara laikā 1915. gadā tornis tika sagrauts, tā vietā 1920. gadā uzbūvēja pagaidu torni. Bet jauno torni 1934. gadā nolēma celt tuvāk jūras krastam, lai palielinātu novērojamā apvāršņa platību. Tornis atrodas 22,5 m virs jūras līmeņa un ir unikāli saglabājusies būve Baltijas jūras Kurzemes piekrastē. Loču tornis savas sākotnējās funkcijas beidza pildīt jau 20. vidū, vēlāk to izmantoja Hidrometeoroloģijas dienests, bet pašlaik tornis netiek izmantots.

IESAISTĪŠANĀS STARPTAUTISKĀ PĒTĪJUMĀ

2012. gadā divas dienas Ventspils brīvostas pārvalde kopā pulcēja Baltijas jūras ostu un transporta nozaru pārstāvjus no sešām valstīm. Lai veicinātu nozares attīstību, Eiropas Savienība piešķirusi 3 miljonus eiro transporta koridoru izpētei, tāpēc turpmākos divus gadus divdesmit partneri veiks dažādus pētījumus. Projektā ar nosaukumu „Dzintara krasta loģistika” ventspilnieki pētīs multimodālos koridorus austrumu piekrastē.

BRĪVOSTAS PĀRVALDEI – 20

1992. gada 30. martā Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā tika ierakstīts pašvaldības uzņēmums „Ventspils ostas administrācija”, ko tagad pazīstam kā Ventspils brīvostas pārvaldi. Atzīmējot 20. gadadienu, kopā pulcējās un atmiņās dalījās arī tie brīvostas darbinieki, kuri nu jau devušies pelnītā atpūtā. Viņi atcerējās, kā, pārņemot ostu, soli pa solim visu atjaunojuši un veidojuši. Paveikts daudz – izbūvēta krastmalas promenāde, nostiprināti moli, uzbūvēta dziļūdens piestātne, padziļināts ostas kanāls un Ventas gultne, nostiprināta Ventas piekraste, uzbūvēti jauni termināļi un rekonstruēti pievedceļi.■

PAVERAS JAUNAS ATTĪSTĪBAS IESPĒJAS

Parakstot līgumu par jaunā sauskravu termināļa celtniecību Ventas kreisajā krastā, dots starts kārtējam Ventspils brīvostas attīstības posmam. Termināļa operators SIA „Ventplac” šurp pārcels savu darbību, atbrīvojot universālā termināļa „Noord Natie Ventspils Terminal” teritoriju. Koka ostas pirmā kārtā tiks realizēta aptuveni 5 ha platībā, bet, lai apkalpotu kuģus, ostas akvatorija aiz Ventas tilta tiks padziļināta līdz 8 metriem, kā arī nostiprināta krasta piestātnes līnija aptuveni 300 metru garumā. Jaunā termināļa piestātnes ļaus uzņemt divus līdz 130 m garus kuģus ar iegrimi līdz 7 m.

Ostas attīstības izpēte augšup pa Ventu tika veikta jau deviņdesmito gadu otrajā pusē, tad arī tika pieņemts lēmums ostu attīstīt līdz dzelzceļa tiltam. 2005. gadā sāka izstrādāt autotransporta tilta rekonstrukcijas projektu, kas paredzēja izveidot paceļamu tiltu. 2006. gadā sākās darbs arī pie sauskravu termināļa būvniecības, kam Ventspils brīvostas vadība prata piesaistīt līdzekļus no ES Kohēzijas fonda.

Aivars Bauda, SIA „Ventplac” valdes priekšsēdētājs: „Jaunais sauskravu

UZZIŅAI

No kopējām termināļa būvniecības 9,505 miljonu latu izmaksām 62% sedz ES Kohēzijas fonds. Saskaņā ar iepirkuma konkursa rezultātiem sauskravu termināļa būvniecības darbus veiks hidro-
būvniecības kompānija AS „BMGS”.



terminālis pavērs pilnīgi jaunas iespējas mūsu kompānijas attīstībai. Mēs pārkraujam 7–8 veidu kravas, no kurām 94–97% ir kokmateriāli. Aptuveni 77% kravu tiek eksportētas uz Skandināvijas uzņēmumiem kā izejviela celulozes rūpniecībai. Mūsu pastāvīgie ilgtermiņa partneri ir arī „Latvijas valsts meži”, „PATA B” un Ventspils uzņēmums „Kurekss”. Strādājot no „NNVT” nomātajā teritorijā un modernizējot pārkraušanas tehnoloģijas, mēs apstrādājam vidēji par 17% vairāk kravu nekā analogiski Skandināvijas termināļi. Pēc pārkraušanas intensitātes mēs strādājam 2,5 reizes ātrāk nekā mazās ostas. Tomēr pašreizējā vietā termināļa attīstības iespējas ir izsmeltas. Pirmais, ko mēs izdarīsim, pārceļoties uz jauno vietu, – uzbūvēsim noliktavu beramkravu uzglabāšanai. Tādējādi palielināsim zāģmateriālu pārkraušanas apjomus, jo īpaši laikā, kad pieprasījums pēc papīrmalkas krītas. Līdz šim mums nav bijis noliktavas izmantošanas pieredzes beramkravu pārkraušanā. Pateicoties jaunajam terminālim, varēsim izmantot arī šo tehnoloģiju, kā arī palielināt kravu gada apgrozījumu līdz 1,6 miljoniem kubikmetru.

Tāpat būtiski ir tas, ka jaunajā terminālī paredzēts izbūvēt dzelzceļu – gan uz kravu laukumiem, gan arī uz piestātni. Tam esam nopietni gatavojušies un pagājušā gada beigās ar ES līdzfinansējumu iegādājāmies celtni ar paaugstināto portālu. Jaunajā terminālī varēsim iedarbināt portālceltni tieši piestātnē, pārkraujot koksni no vagoniem kuģa tilpnēs. Tas ļaus efektīvāk izmantot piestātni, jo varēsim vienlaikus apkalpot divus kuģus.”

TERMINĀLI BŪVĒS VENTSPILNIEKI

AS „BMGS” valdes loceklis Genādijs Kalaneps: „Sauskravu terminālis Ventspils ostā akciju sabiedrībai „BMGS” ir ļoti svarīgs objekts vairāku iemeslu dēļ.



Pirmkārt, mēs sīvā, taču godīgā cīņā uzvarējām iepirkumu konkursā. Otrkārt, termināļa būvniecība mums ir svarīga no finansiālā viedokļa, jo izmaksas veido 15% no mūsu kompānijas gada apgrozījuma. Visbeidzot, treškārt, tas ir mūsu profila objekts, jo mēs esam hidroceltniecības kompānija. 2012. gadā „BMGS” svinēja 60 gadu jubileju.

Kompānija tika izveidota, lai atjaunotu un būvētu ostas, un mēs esam priecīgi, ka arī pēc 60 gadiem varam būvēt hidrotehniskās būves Latvijas ostās. Kādreiz „BMGS” bija divas pārvaldes Ventspilī. Šeit joprojām pastāvīgi dzīvo aptuveni 100 kompānijas darbinieku, puse no viņiem strādā celtniecības brigādēs. Tas nozīmē, ka termināli būvēs pārsvarā ventspilnieki.

Ņemot vērā projektu, kā arī grunts īpatnības, būvniecības gaitā paredzēts liels apjoms zemes darbu. Būvējot piestātņi, vajadzēs nostiprināt gruntis zemākos slāņos, uzberot papildu gruntis apjomu. Šie darbi ilgs četrus līdz sešus mēnešus. Mēs labi zinām Ventspils ostu, kurā esam būvējuši vai rekonstrējuši praktiski visas pašreizējās hidrotehniskās būves. Laika ziņā pēdējie objekti bija 3. naftas moliņa rekonstrukcija un apvedtilta būvniecība.”

Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs: „Lai gan šis projekts nenāca viegli, tā īstenošana ir sākusies. Būvdarbi sāks 16. jūlijā, bet tos pabeigs 2013. gada oktobrī.”■

OSTAS PĀRVALDE SAKĀRTO INFRASTRUKTŪRU

Ventspils brīvostas pārvalde rūpējas par ostas infrastruktūras attīstību un savas teritorijas labiekārtošanu. Sakārtotas vecās noliktavas, zvejas tīklu remontdarbnīcas ēkas, akmeņu kaudzes, izbūvēta Mazā zvejas osta, kas



iepatikusies makšķerniekiem, pilsētas iedzīvotājiem un arī tūristiem, jo, nokāpjot pa kāpnēm, var piekļūt pie upes un vērot, kā kārtējais kuģis ienāk pa jūras vārtiem vai iziet no ostas, var vērot skaistos saulrietus.

Pēc Ventas gultnes padziļināšanas lielās dziļumu svārstības dēļ kuģošanas kanālā un pašā krastā grunts izskalošana kļuva intensīvāka un apdraudēja krastā esošo ēku pamatus, tāpēc tika pieņemts lēmums par krasta līnijas nostiprināšanu.

Ventspils brīvdostas pārvaldnieka vietnieks Arnis Mazālis: „Uzsākot būvniecības darbu projektēšanu, Ventspils brīvdostas pārvalde apzinājās sarežģītos hidroloģiskos apstākļus šajā ostas akvatorijas daļā, kā arī

ostas vēsturisko pagātņi, tāpēc līdz ar krasta nostiprināšanu tika pieņemts lēmums izbūvēt arī piestātņi zvejas laivām. Lai īstenotu šo projektu, Ventspils brīvdostai izdevās piesaistīt līdzfinansējumu no ES fondiem. Varēja, protams, aprobežoties tikai ar krasta stiprinājumu, taču mēs padomājām par Ventspils piekrastes zvejnieku ērtībām. Pateicoties ES fondu līdzfinansējumam, ir labiekārtota visa teritorija, kas atrodas pie ostas kapteiņa dienesta, kā arī nostiprināta visa krasta līnija šajā ostas rajonā. Tieši ar Mazo zvejas ostu saistīta tikai daļa projekta kopējā finansējuma, kas ir aptuveni 650 tūkstoši latu. Ņemot vērā cilvēku ieteikumus, Mazā zvejas osta tiek pilnveidota. Šogad laivu piestātņu konstrukciju papildus nostiprināja pret stiprajiem vējiem un vētru vilņiem, kas šeit nav retums. Turpināsim vērot vilņu režīmu; ja vajadzēs, veiksīm nepieciešamos uzlabošanas darbus arī nākamajos gados.

Ventspils brīvdosta, labiekārtojot savu teritoriju, veido un harmonizē pilsētas vidi. Patlaban pilsētas dome risina jautājumu par zvejas kuģa „Grots” uzstādīšanu rajonā starp ziemas ostu un Mazo zvejas ostu – tas kļūs par pieminekli visiem „Baltika” klases kuģiem. Tāpat tiek risināts jautājums arī par liela enkura iegādi un uzstādīšanu K. Valdemāra ielas autostāvvietā. Jaunie pilsētvides objekti simbolizēs pilsētas un ostas saikni.” ■

UZZIŅAI

Mazajā zvejas ostā ir stāvvietlaivām, kuru garums ir līdz 9 m, platums līdz 3 m un iegrime līdz 1 m, tā aprīkota ar elektroapgādes pieslēgumu (220/380V), tur ir celtnis (līdz 5 t) laivu nolaišanai un pacelšanai ūdenī. Informācija par ostas izmantošanu pa tālr. 63602333.

JAUNI SADARBĪBAS PARTNERI

2012. gada 30. augustā Ventspils brīvostas pārvaldē ieradās Somijas kompānijas „Steveco Logistics” pārstāvji, lai klātienē pārrunātu sadarbības iespējas ar Ventspils ostu kravu pārvaldājumu jomā.

Kompānija „Steveco” ir lielākais ostu operators Somijā, tajā strādā ap 900 darbinieku un tās meitasuzņēmums „Steveco Logistics” nodarbojas ar visu veidu loģistikas pakalpojumu sniegšanu. Uzņēmums sniedz pakalpojumus Somijā, Krievijā un tagad izvērs aktīvu darbību Baltijas valstīs.■

BURĀŠANAS REGATE KĻUVUSI PAR TRADĪCIJU

Ventspils brīvostas pārvaldes burāšanas regate, kas pilsētas svētku ietvaros tradicionāli jau deviņus gadus notiek Ventā, Livonijas pils un lielās *Govs ceļotāja* rajonā, ir kļuvusi arī par Latvijas burātāju sagatavošanās posmu pasaules čempionātam. Arī 2012. gadā turpinājās Ventspils brīvostas un Usmas jahtkluba sadarbība.

2012. gada regatē par Ventspils brīvostas kausu cīnījās sešas labākās Latvijas „Micro” klases burātāju komandas. Veiksme regatē pavadīja jahtu „MAY WAY”, kuru stūrēja Ģirts un Dace Bērziņi, un viņi arī ieguva Ventspils brīvostas kausu.

Visus gadus regati organizē Usmas jahtklubs, bet burāšanas regates ideja pieder pilsētas Kultūras centram, kas vēlējās padarīt pilsētas svētkus piesātinātākus un krāšņākus.

Aizvadītajos gados regatē piedalījušās daudzas jahtas, taču ievēribas cieņīgs ir fakts, ka Ventā burājuši ne tikai pieredzējuši burātāji, bet arī Ventspils iestāžu un organizāciju pārstāvji.

Vairākus gadus savas komandas veidoja Ventspils dome un Ventspils pilsētas slimnīca, un tas, ka līdzās pieredzējušiem burātājiem jahtu vada, piemēram, ārsts, piešķir regatei neatkārtojamo jaukumu. ■

PALĪGFLOTES VĒSTURE

Pēdējo divdesmit gadu laikā būtiskas pārmaiņas skārušas visas Ventspils brīvostas darbības jomas, arī palīgfloti. No bijušās ostas flotes Brīvostas pārvalde pār-mantojusi loču kuterus, peldošo celtni, kā arī specializētos naftas savācējkugus.

Vecākais matrozis motorists Jurijs Kuļevcevs strādā uz kompānijas „PKL Flote” velkoņa „Ventspils”. Vairāk nekā 40 gadus viņš strādājis uz dažādiem palīgpeldlīdzekļiem un velkoņiem. Septiņdesmitajos gados bijis motorists uz „Jupitera”. Toreiz ostā bija vēl divi tādas pašas jaudas velkoņi – „Saturns” un „Aliots”, mazāk jaudīgie „Marss” un „Merkurijs”, ko vēlāk pārdēvēja par „Fobosu”, un daudz jaudīgākais „Orions” (2500 ZS). Savus pēdējos darbības gadus piedzīvoja tvaika velkonis „Metalurgs” un mazais „Buruns”.

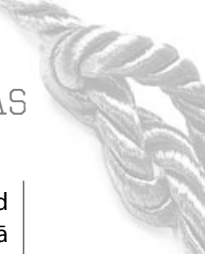
Ar „Jupiteru” Jurijam Kuļevcam saistās atmiņas par kādu asa sižeta notikumu 1976. gadā. Veicot manevrus priekšostā, naftas tankkuģis „Kutaisi” sadragāja velkoni „Jupiters”, izsitot tajā pusotra metra lielu caurumu. „Par laimi, paguvām aizskriet līdz stāvvietai pie Ziemas ostas, kur mums palīgā atsteidzās ugunsdzēsības kuteris „Bodrijs” un velkonis „Metalurgs”, kas neļāva mums nogrimt,” atmiņās kavējas Jurijs.

Savukārt ar baržu „Valis” saistās spilgtākās un dramatiskākās atmiņas par darbu pēc naftas tankkuģa „Ludvigs Svoboda” sprādziena ostā 1985. gadā. Tankkuģis stāvēja pie 28. piestātnes un no sprādziena pārlūza divās daļās – pakalgalis palika virs ūdens, bet priekšgals nogrima, atceras motorists. Tankkuģa paliekas sagrieza gabalos, kurus ar peldošo celtni iekrāva baržā un pārveda uz importa rajonu. „Ludviga Svobodas” dzēšanā piedalījās arī Ventspils ostas flotes ugunsdzēsības kuģis „Bodrijs”.

Ostas flotes veterāns atceras visus palīglīdzekļus, kas ostā izmantoti 70.–90. gados. Toreiz ostas flotē strādāja līdz 200 cilvēku, turpina Jurijs. Bez pašgājē-

jas baržas „Valis” vēl bija barža „Solza”, kas uzņēma kālija sāli, kad to nebija, kur kraut, naftas barža „BNN-4”, kas savāca no kuģiem netiro ūdeni, savukārt ūdens barža „Draugs” pieveda reidā stāvošajiem kuģiem ūdeni. Specializētais ugunsdzēsības kuteris „Bodrijs”





nodrošināja drošību ostā, kad ienāca un izgāja ķīmisko kravu tankkuģi. Tad visa kustība ostā tika apturēta, bet kuteris „Bodrijs” atradās priekšostā pilnā gatavībā, atminas Jurijs. Uz kuterā bija divas komandas – parastā un ugunsdzēsības. Vēlāk kuģi norakstīja vecuma dēļ.

Uz mazā velkoņa „Buruns” kapteinis bija slavenais jūrasbraucējs Dzintars Zilnieks. Kad „Burunu” norakstīja, tā vietā nāca neliels kuteris, par kura kapteini iecēla Zilnieku. Viņam par godu kuterim tika dots vārds „Dzintars”. Ostas flotē vēl bija palīgkuteris „Horizonts” un ūdenslīdēju kuteris „Neptūns”. Strādāja divi peldošie celtni SPK-2, vienu no tiem vēlāk pārdeva. „Kad ostā ienāca jaudīgie azimutālie velkoņi „Arkturs”, „Teodors Spāde”, „Ventspils”, vecos sāka pārdot vai norakstīt,” stāstījumu turpina Jurijs Kuļevcs.

Velkoņi, kas kādreiz strādājuši Ventspils ostā, tagad ieved un izved kuģus Krievijas, Ukrainas un citās Baltijas ostās. Vairāki bijušās Ventspils ostas flotes kuģi šobrīd strādā Rīgas ostā. Piemēram, ūdens barža „Draugs” tagad pielāgota bunkurēšanai un apgādā ar degvielu kuģus Rīgas ostā.■

„Ventas Balss”

ATTAISNOJAS INVESTĪCIJAS INFRASTRUKTŪRĀ

Aptuveni 90 procentus no izejošajām kravām Skultes ostā veido Latvijas galvenā eksportprece – koksne. To lielākoties piegādā Skandināvijas celulozes un papīra ražošanas uzņēmumiem. Savukārt ostā visvairāk ieved sāli, granīta šķembas un ogļskābo gāzi. Skultes ostai ir būtiska loma iedzīvotāju nodarbinātībā – uzņēmumos, kas darbojas Skultes ostā, strādā vairāk nekā simt cilvēku. Tāpat osta ar vajadzīgo infrastruktūru ikdienā nodrošina vietējos zvejniekus.

„Var teikt, ka kopš 1997. gada, kad Skultē sāka nodarboties ar kravu pārkraušanu, ir uzbūvēta jauna osta,” saka ostas pārvaldnieks Igors Akulovs. „Rekonstruēts Dienvidu un Ziemeļu mols, ievērojami padziļināta ostas akvatorija, izbūvētas jaunas zvejas un kravas kuģu, kā arī laivu piestātnes, uzcelts zivju pieņemšanas un šķirošanas cehs, šogad osta kļuvusi draudzīgāka jahtu uzņemšanai. Iesākumā pašas privātkompānijas ieguldīja līdzekļus piestātņu rekonstrukcijā, bet pārējie darbi ostas infrastruktūras izveidošanā bija ostas pārvaldes ziņā. Piesaistot Eiropas Zivsaimniecības fonda līdzfinansējumu, tika rekonstruētas zvejas kuģu piestātnes. Paralēli šiem darbiem uzbūvēja pirmo pieņemšanas punktu, kur zivis tiek izkrautas no kuģiem, sašķirotas un nosūtītas tālāk pārstrādātājiem. Piestātnes un zivju pieņemšanas punkts ir vajadzīgi, lai jebkurš zvejas kuģis, kam tas ir izdevīgi, var ienākt ostā un izkraut savu kravu.

Dienvidu mola rekonstrukcijai sekoja otrās kārtas padziļināšanas darbi – ostas akvatorija tika padziļināta līdz 8,25 metriem, lai varētu pieņemt kuģus ar iegrimi līdz septiņiem metriem. Dienvidu mola rekonstrukcijas gaitā gandrīz divkārt tika paplašināta ostas akvatorija, līdz ar to radīta iespēja apkalpot lielākus kuģus. Esam izveidojuši stabilu infrastruktūru un ievērojami padziļinājuši ostas akvatoriju un pieejas kanālu – no tikai trim metriem 1998. gadā līdz astoņiem patlaban. Kopumā kopš 1998. gada ostas infrastruktūrā investēti vairāk nekā 10 miljoni latu, tostarp Eiropas Savienības fondu nauda. Vēl jāuzlabo krastu stiprinājumi vairāku simtu metru garumā un jāatrisina ziemas navigācijas jautājums.

Kravu apjomu 2012. gadā, visticamāk, negatīvi ietekmēja joprojām aktuālā eiro zonas parādu krīze, valūtu svārstības un citi ekonomiskie procesi, kamdēļ aktivitātes kokapstrādes nozarē nedaudz apsīka. Protams, caur ostu notiek ne tikai kokmateriālu eksports, tiek eksportēts viss, ko Latvija šobrīd spēj ražot. Viss ir pakārtots tirgum ostas teritorijas apkārtnē un tuvāko 300 km rādiusā. Pieņemam ogļskābo gāzi, kas tiek izmantota pārtikas rūpniecībā, un mūsu



ogļskābās gāzes pārkraušanas terminālis ir vienīgais Baltijā. Ogļskābo gāzi piegādā no Skandināvijas un tālāk ar autotransportu izvadā pa visu Baltiju.

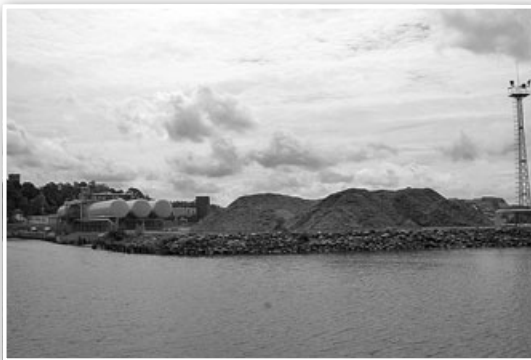
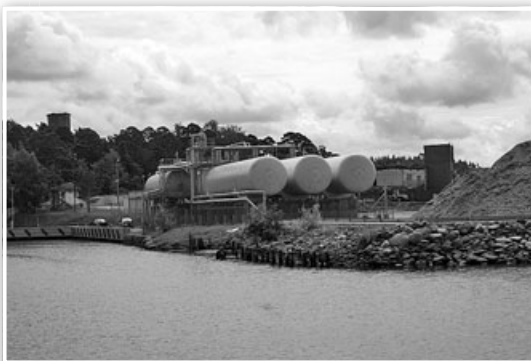
Skultes ostas jahtu piestātņi apsaimnieko privātuzņēmēji, pakāpeniski attīstot savu biznesu. Tas gan ir nosacīts bizness, jo gadā ļoti īss ir tas periods, kad ostās piestāj jahtas. Tam arī nepieciešamas lielas investīcijas, lai nodrošinātu ne tikai jahtu piestātnes pakalpojumus, bet arī papildu pakalpojumus jahtu tūristiem. Ostas teritorijā ir atjaunots kuģu remonta cehs, kas var piedāvāt remontdarbu pakalpojumus arī jahtām.

Nākotnes plāni galvenokārt saistās ar kravu apgrozījuma pakāpenisku palielināšanu. Vēlamies piesaistīt dzelzceļa kravas – mūsu stividori ir izveidojuši kravas dzelzceļa atzaru Skultes stacijā. Tādejādi varētu piesaistīt arī tranzitkravas, kas ne tikai palielinātu kravu apgrozījumu ostā, bet arī dotu lielu ieguldījumu infrastruktūras attīstībā. Īpašu vērību veltīsim sauszemes infrastruktūrai un uzlabosim pievedceļus, ja vien nākamajā periodā būs pieejams finansējums infrastruktūras izbūvei un rekonstrukcijai. Ir vēl krasta stiprināšanā darāmi darbi, lai novērstu krasta noskalošanu un grunts iekļūšanu ūdenī. Tie ir pietiekami apjomīgi. Šobrīd praktiski ir nostiprināts viss kreisais krasts, tikai neliels posms palicis nostiprināts, bet labā krasta stiprināšanā ostas iekšējā akvatorijā nav darīts nekas. Ja būs iespējams piesaistīt kādu finansējumu, mēs to izmantosim.

Nākamais projekts mums ir ziemas navigācijas nodrošināšana. Šai nolūkā jāiegādājas attiecīgas jaudas velkonis, kas varētu lauzt ledu gan ostā, gan ostas pieejas ceļos, lai navigācija neapstātos arī ziemā.”

SKULTES OSTA – SIMTGADNIECE

Divdesmitā gadsimta sākumā ostas bija vairākās Kurzemes piekrastes vietās – Rojā, Mērsragā un Papē, bet Vidzemes jūrmalā tādu vēl nebija. Taču arī



Vidzemei bija vajadzīga sava osta, jautājums bija tikai viens: kur būvēt? Tolaik tika minētas divas piemērotas vietas – Neibāde un Liepupe. Būvnieki nosliecās par labu Neibādes apkaimei un Aģes upes grīvai, jo šo vietu kā laivu piestātņi jau izmantoja piekrastes zvejnieki. Turklāt zeme ap Aģes upes grīvu bija brīvi izmantojama, jo par to nebija jāmaksā rente ne Skultes baronam, ne valdībai. Arī upes grīvas tuvumā esošā Silanža grīva bija kā radīta, lai to paplašinātu un veidotu ostu. Tāpēc var teikt, ka Skultes ostas pirmsākumi meklējami tieši pirms simt gadiem.

Protams, neiztika bez sarežģījumiem, kas kavēja ostas celtniecību. Vietējais Skultes barons 1912. gadā topošās ostas zemi iznomāja kādam privātam rentniekam, kurš visiem spēkiem centās zvejnieku aktivitātes apturēt un kavēt, bet pēc sūdzībām valdībai šīs nebūšanas tika novērstas, un būvniecība gandrīz sākās, tomēr atkal par to nācās aizmirst, jo sākās Pirmais pasaules karš. Pie jaunās ostas celtniecības jautājuma sabiedrība atkal atgriezās Latvijas brīvvalsts laikā, kad radās nepieciešamība pēc jaunām tirdzniecības vietām.

1937. gadā pie Skultes ostas vietas izraudzīšanas Vidzemes jūrmalā Aģes upe grīvā klāt bija pats Valsts prezidents Kārlis Ulmanis. Pagāja tikai pāris gadi, un jau 1939. gadā notika ostas svinīga atklāšana, par ko liecina piemiņas akmens ar vārdiem: „Valsts prezidenta Kārļa Ulmaņa ierosināta, Jūrniecības departamenta celta, tapa Skultes zvejnieku osta. 1937.–1939.”

Lai gan akmens savu atrašanās vietu kopš tiem laikiem ir mainījis, faktu, ka pie ostas vietas lūkošanas klāt bijis pats Ulmanis, zina katrs zvejniekciema iedzīvotājs. Vēsturiski Skultes osta dibināta kā zvejas osta, arī padomju laikā, kad ostu apsaimniekoja zvejnieku kolhozs „Zvejnieks”, tā darbojās tikai kā zvejas osta, un tā līdz pat 1997. gadam.

NO ATMIŅU LABIRINTIEM

Par Skultes ostas vēsturi stāsta un nostāstos un atmiņās dalās vecais zvejnieks **Uldis Bērziņš**.

Vietējie piekrastes zēni bija apvienojušies zvejnieku biedrībā. Mans tēvs tajā iestājās 1927. gadā, bet pati zvejnieku biedrība bija dibināta jau krietni ātrāk. Vēlāk jau tā bija tāda stingra biedrība. Cilvēki jūta, ka Ulmanis palīdz daudzās lietās ar valsts atbalstu. Zvejnieki domāja, ka ostai piemērota vieta būtu Zvejniekiemā, kur ir dabas doti akmeņu krāvumi, bet izrādījās, Rīgā nosprieduši, ka ostu taisīs Aģes grīvā.

Sākumā jau dažiem šis tas nepatika, kurnēja, ka vajadzējis citādi darīt, bet, kad osta bija gatava, tā pildījās ar laivām un nekad tukša nestāvēja. Ostā var pasargāt laivas vēja laikā. Arī kara laikā laivas stāvēja ostā. Un tad sākās pēckara gadi.

KOLHOZA LAIKI

Par kolhoza dibināšanu sāka runāt jau 1947. gadā, bet dokumentos ierakstīts 1949. gads, kad viss tika noformēts līdz galam. Visa kolhoza dibināšana toreiz notika Skultes muižā, Zvejniekiemā, Zvejniekiemā tolaik bija zem Skultes pagasta, bet pagasts bija zem Rīgas apriņķa. Nākamais kolhoza priekšsēdētājs Biezais teicis: „Kolhozs būs, un netaisiet sev nepatīkšanas!” Pie kolhoza dibināšanas kāds nākamajam kolhoza priekšsēdētājam jautājis: „Ja iestājos kolhozā, bet man nepatīk, vai es varēšu tikt no tā laukā?” Biezais atteicis: „Nevarēsi!” Tad vēl viens jautājums: „Kāda starpība ir starp kolhozu un dzimtbūšanu?” Uz to Biezais teicis: „Es rīt atbildēšu.” Bet nākamajā dienā atbraukusi „melnā berta”, un uz Sibīriju prom... Cilvēki bija iebaidīti.

Reņģu bija pulka. Sāka zvejot ar stāvvadiem. Kolhoza sākuma gados ostā nāca iekšā tikai laivas. Osta bija diezgan sekla un ātri aizsērēja, ja nāca iekšā lielāki kuģi, varēja pat skart dibenu. Pēckara gados, kad dabūja no Vācijas reparāciju, tad kolhozs kuģus dabūja. Sāka ar traļiem zvejot. Pasaulē jau zvejoja ar traļiem. Ulupa Alberts tēvam reiz teicis: „Jābrauc uz Zviedriju, tur iemācīsies tralēt kārtīgi.” Tajā laikā jau zvejnieki dzīvoja vai desmitreiz labāk nekā tie kolhoznieki laukos, kas dabūja strādāt par špickkastīti.

VAI KOLHOZA LAIKOS OSTA TIKĀ REKONSTRUĒTA?

1963. gadā bija lielāki ostas rekonstrukcijas darbi, ostu paplašināja daudz lielāku, plašāku. Un padziļināja arī līdz pat trošu tiltiņam uz augšu. Pēc padziļināšanas darbiem ostā varēja nākt iekšā arī lielāki kuģi. Vēlākos gados jau pie kolhoza priekšsēdētāja Līduma bija ieradies kāds priekšnieks no Rīgas.

UZZIŅAI

Laika gaitā kopsaimniecības nosaukums ir mainījies. No 1944. līdz 1947. gadam bija Skultes zvejnieku sabiedrība, no 1947. līdz 1977. gadam – Skultes zvejnieku artelis „Zvejnieks”, no 1977. līdz 1992. gadam – zvejnieku kolhozs „Zvejnieks”.



Skultes ostas pārvaldes ēka.



1998. gada 17. augustā Valsts prezidents Guntis Ulmanis Skultes ostā svinīgi atklāja atjaunoto piemiņas akmeni un jaunuzcelto ostas dienvidu piestātni.

Līdums rādīja ostu un tik teica, ka tas pagaidām un tas pagaidām. Es ar tur biju tuvumā, uztai-su tādu drūmu ģimi un teicu: „Tas Ulmanis gan ir bijis dumjš vecis, viņš tak varēja paredzēt, ka padomju laikā būs tik liela flote un zvejas ku-ģi, varēja toreiz vēl lielā-ku ostu uztaisīt, nebūtu tagad jāmokās.” Tie abi lūr uz mani kā Ļeņins uz buržuāziju... Es jau viņus kaitināju ar.

Kolhoza laikā vietējie liča kuģi bija kādi 20 – 30, bija kārtīgas zvejas laivas un vēl četri At-lantijas lielie kuģi, kuri reizēm tika ostā iekšā, reizēm netika (tie skaitī-jās vidējie zvejas kuģi).

Pēc 1970. gada sama-zinājās stāvvada zveja, arī traļa zveja bija diez-gan barbarisks zvejoša-

nas veids. Dabai tikai nodarīts pāri, tāpēc arī vēlāk zivju krājumi samazinājās. Arī ūdeņi tika piecūkoti un saindēti.

Pēc kolhoza izjukšanas bija kaut kas jādara, lai saglabātu ostu, bet kur pēc kolhoza izjukšanas viss palika, es ar nezinu. Neesmu jau Sudraba Ingūna, kas visu var uzzināt. Jūra palika tukšāka, un cilvēki arī vairs negribēja strādāt, tā viss paputēja. Daudzi kļiedza, ka te nebūs nekāda kokosta utt. Bet ar trim čet-riem zvejas kuģīšiem jau nevarēja uzturēt ne ostu, ne tās infrastruktūru, tāpēc izdarīja pareizi, ka izmantoja izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli un ostu attīstīja tālāk. Osta kādā apvidū ir bagātība, un tā ir darbs.■

Izmantoti Rīgas apriņķa portāla Apriņķis.lv un laikraksta „Vidzemes Piekraste” materiāli

AUG KRAVU APGROZĪJUMS UN DROŠĪBA

Kravu apgrozījums Mērsraga ostā 2012. gadā, salīdzinot ar 2011. gadu, pieaudzis par 1,9% un sasniedza 443,3 tūkst. tonnu. Ostā tiek apkalpoti aizvien lielāki kuģi un pārkrautas pārsvarā tādas kravas kā koksnes šķelda, apaļkoki, asfalts un akmens šķembas.

Latvijas Jūras administrācijas izdevums „Baltijas jūras locija. Latvijas piekraste” 2002. gadā vēstīja: „Mērsraga ostas sektora vaduguns atrodas Mērsraga kanāla labajā krastā un ved ostā. Kopējais vaduguns sektora leņķis ir 10,9°, pastāvīgi baltās uguns sektora leņķis ir 2,7°, bet pastāvīgi sarkanās un zaļās uguns sektora leņķis katrs atsevišķi ir 4,1°. Visas trīs uguns krāsas deg pastāvīgi visu diennakti.” Līdz šim ostā bija trīs vadlīnijas, divas no tām būvētas 50. gados. Pavisam nesen pievienojusies jauna vadlīnija – ceturtā, kuras augstums ir 17 metri. „Kad kanāls kļuva garāks, bija nepieciešams uzbūvēt augstāku vadlīniju. Nebija viegli, bet nu šis darbs ir padarīts! Tika izstrādāts tehniskais projekts, kā arī meklēti atbilstoši cilvēki, kas uzstādītu navigācijas mastu. Saskaņošanas process ar Jūras administrāciju arī nebija viegls etaps, jo vajadzēja mainīt vadlīnijas augstumu, kas atrodas pie ostas pārvaldes. Vadlīnijām uzlikts jauns aprīkojums, kuru uzstādīja igauņu kompānija. Visi kuģotāji ir ļoti





Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika.



apmierināti, jo gaismas ir spilgtas un labi sarežģamas,” stāsta ostas pārvaldnieks J. Budreika. Jāatzīmē, ka Latvijas Jūras administrācija Mērsraga ostu min kā paraugu citām mazajām ostām, jo Mērsraga osta ir viena no pirmajām mazo ostu vidū, kas rekonstruējusi un modernizējusi savas vadlīnijas.

VĒJA ĢENERATORI

Lai Mērsragā tiktu uzstādīti vēja ģeneratori, bija ilgs un garš ceļš ejams. Daudzus gadus ilga sarunas ar AS „Latvenergo”. Energoapgādes uzņēmums pastāvēja uz to, ka Mērsraga ostai Engurē jāizveido apakšstacija. J. Budreika skaidro sīkāk: „Šis gals, Mērsrags un Roja, praktiski ir bez elektrības – tādā nozīmē, ka, ja ostā būtu jābūvē kaut kas jaudīgs, elektrības trūktu. Vēja ģeneratori bija izmisuma solis. Sadales tikli mums šeit ir mazjaudīgi, līdz ar to var uz-

stādīt mazas jaudas vēja ģeneratorus. Bija cerība, ka būs apmēram 2 MW jauda, bet atļāva uzstādīt divus ģeneratorus ar kopējo jaudu 1 MW. Projekts tiešām bija ilgs! Ostā tika veikti vēja mērījumi, tika analizēts, vai projektam ir jēga vai ne. Vēja mērījumi bija pozitīvi. Šeit nav tik labi vēja rādītāji kā, piemēram,



Liepājā, bet nav arī bezcerīgi – uzstādīt ir iespējams.” Šobrīd gandrīz ikviens ir pamanījis, ka pašā ostas nomalē slejas divi vēja ģeneratori. Tie pirkti Vācijā, bet uzstādīšanas darbu veikšanai piesaistīta speciālā tehnika un speciālisti no Igaunijas. Abi ģeneratori ir 35 metrus augsti. Vēl viens ieguvums – ģeneratoru uzstādīšanai tika nostiprināts krasts vairāk nekā 100 metru garumā.

VRS Ventspils pārvaldes Mēsruga 1. kategorijas nodaļa sadarbībā ar Mēsruga ostas pārvaldi un Mēsruga ostas termināļiem „Metsa Forest Latvia”, „Gamma-Rent” un „Fineks MT” ostas teritorijā un ārpus tās rīkoja operatīvi taktiskās mācības „Ronis 2012”.

Operatīvās taktiskās mācības bija maksimāli pietuvinātas reāliem apstākļiem. Mācību scenārijā tika izspēlēta nelegālu personu iekļūšana termināļa teritorijā, kā arī nokļūšana uz zvejas kuģa ostas akvatorijā.

Ostas fāzes plāns tika realizēts ļoti operatīvi, bija laba sadarbība starp Mēsruga ostas pārvaldi, ostas termināļiem un VRS Ventspils pārvaldes Mēsruga 1. kategorijas nodaļu. Jūras fāzes plānā piedalījās kuģi no Mēsruga ostas pārvaldes, Krasta apsardzes dienesta un Valsts robežsardzes, kā arī Valsts robežsardzes helikopters.

Mācību mērķis ir uzlabot dažādu dienestu, ostas pārvaldes un ostu termināļu sadarbību. Kopumā mācības norisēja ļoti veiksmīgi, visi noteiktie uzdevumi tika izpildīti, ļaujot pilnveidot taktisko sadarbību nestandarta situācijās.■

Madara Brāle

SALACGRĪVAS OSTĀ DOMĀ PAR RĪTDIENU

Ostas aizvadītā gada rezultātus Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais vērtē kā vidējus. Gada pirmā puse sagādājusi satraukumu, bet otrajā veicies labāk. Bilance, salīdzinot ar 2011. gadu, ir pozitīva. Tomēr, ja atceras, ka savulaik Salacgrīvas ostā gadā pārkrauts vairāk nekā 400 000 tonnu, tad par nepilnām 300 000, kā bija pērn, īpaši priecāties nevar. Salacgrīvā pamatkrava ir koks – ja Skandināvijā to nepieprasa, tad kustības nav. Pērn no visām nosūtītajām kravām 49,3% bijusi apaļkoksne, 49,7% beramkravas, no kā lielākā daļa šķelda.

Joprojām veiksmīgāk strādā Salacas kreisā krastā stividors „Salacgrīvas Nord termināls”, kas pagājušajā gadā nosūtījis ap 75% no visām kravām. Pērn vasaras nogalē upes labajā krastā, kur saimnieko stividors „Salacas termināls”, darbu sāka jauna kompānija. Ostas pārvaldnieks to raksturo kā spēcīgu mežizstrādātāju un cer, ka izdosies viņu pilotprojekts ieiet arī eksporttirgū. No sarunas ar jaunpienācējiem saprasts, ka ostai varētu piesaistīt arī koksni no Igaunijas mežiem.

PRASĪS ZAĻO NOVĒRTĒJUMU TĀLĀKIEM PLĀNIEM

Šogad īpaši lieli darbi Salacgrīvas ostas infrastruktūras uzlabošanā nav paredzēti. Akvatoriju padziļināt vēl nevajadzēšot. Ir doma ar salīdzinoši vienkāršiem tehniskiem risinājumiem sākt sakārtot ziemeļu molu, lai vētras laikā tas kavētu smilšu piesārņojumu kuģu ceļā un akvatorijā. I. Īstenais lēš, ka to soli pa solim par ostas naudu varētu veikt divos trijos gados. Uz Eiropas finanšu piesaisti Salacgrīvas ostas attīstībai nākamajā plānošanas gadā viņš īpaši ne-

cer. Nacionālajā attīstības plānā gan mazajām ostām paredzēti septiņi miljoni latu, bet par tiem plānots pirkt divus velkoņus navigācijas nodrošināšanai ziemā. „Gribētos, lai uzņēmēji ostā, attīstot savu biznesu, būtu aktīvāki, pretendējot uz Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras izsludinātām programmām,” saka Ivo Īstenais.





Salacas kreisajā krastā stividors turpina sakārtot aptuveni četrus hektārus lielo no jūras atkaroto kravas laukumu. Ostas pārvaldnieks atgādina, ka pamatu laukumam veidoja ostas pārvalde, izmantojot akvatorijas padziļināšanā iegūto smilti. Tālākais jau ir „Salacgrīvas Nord termināls” ziņā. Šobrīd ar reciklētā asfalta segumu noklāts aptuveni pusotrs hektārs, daļa no laukuma jau aizņemta ar nosūtāmajām kravām. Pērn šajā vietā uzbūvēts aptuveni trīs metrus augsts aizsargvalnis, kas sargā laukumus no jūras viļņu iedarbības. Tapis arī tehniskais projekts dienvidu mola būvniecībai un krasta nostiprināšanai. I. Īstenais lēš, ka darbiem nepieciešami pāris miljoni latu. Ir doma, ka pēc šā projekta īstenošanas varētu būvēt vēl vienu piestātņi. Tā gan vairs nebūtu ostas pārvaldes darīšana. Ostas kreisajā krastā saimniekojošais stividors paudis interesi investēt jaunās piestātnes būvniecībā. „Tādā gadījumā tur jāpadziļina akvatorija, bet tas nozīmē, ka šai darbībai vajadzēs *zaļo* piekrišanu. Tāpat tā būtu nepieciešama mola pagarināšanai. Tātad būs jānovērtē ietekme uz vidi,” skaidro I. Īstenais. „Salacgrīvas Nord termināls” vadība spriež, ka nepieciešami vēl jauni kravu laukumi. Stividors izrādījis interesi arī par zemju pirkšanu no SIA „Salacas osta”, kam pieder kādreizējās „Salacgrīva-95” zemes ostas teritorijā, bet cena nosaukta tik neadekvāta, ka lētāk bijis veidot jaunu laukumu seklaajos ūdeņos piekrastē. Iespējams,

	2011	2012
Apkalpoto kuģu skaits	111	106
Kravu apgrozījums (t)	278 471	284 468



laukumu izveidi piekrastē varētu turpināt. „Manuprāt, šobrīd laukumi šajā krastā ir veiksmīgi attīstīti, un, ja stīvidors ir gatavs turpināt investēt, tas ir tikai apsveicami,” tā ostas pārvaldnieks. Tos laukumus jau neviens prom neaiznesīs. Ietekmes uz vidi novērtējums būs nepieciešams arī tam, tāpat darbiem pie ziemeļu mola. Taps projekta skice darbiem labajā krastā, lai uzklautu *zaļo* viedokli un veiktu ietekmes uz vidi novērtējumu arī tur.

ZIEMAS OSTU VISMĀZ PAGAIÐĀM NEAIZTIKS

Jau esam rakstījuši par vēlmi iegūt jaunus kravu laukumus arī labajā krastā. I. Īstenais piekrīt, ka laukumu trūkums ir viens no šķēršļiem „Salacas termināls” darbības attīstīšanai. Viņš arī atceras, ka konkurents Salacas kreisajā krastā darbību otrpus upei sāka līdzīgos apstākļos, taču tā aktivitāte ar katru gadu tikai pieaug. Pēdējā ostas valdes sēdē tika izskatīti vairāki varianti, kā iegūt jaunus laukumus. Tika spriests par iespēju veidot aizsargbarjeru piekrastē, lai lielās vētrās ūdens neskartu krasta laukumā novietoto kravu. Tas gan ilgtermiņā neko neatrisināšot.

Karstākas diskusijas raisījās par t.s. ziemas ostas aizbēršanu, ko valde gan neakceptēja. I. Īstenais stāsta, ka šai darbībai (tur būtu nepieciešams arī stiprinājums), kas izmaksātu līdz pat diviem miljoniem latu, nav ekonomiskā pamatojuma. „Kas būtu gatavs investēt tādu naudu, lai iegūtu par hektāru nedaudz lielāku laukumu? Ostas pārvalde to nedarīs,” viņš teic. No sarunas ar „Salacas termināls” īpašnieku kļuvis skaidrs, ka stīvidors būtu gatavs to darīt vien situācijā, ja pieaugtu kravu apjomi. Tiesa, no ziemas ostas patlaban kravu apkalpošanā lielas jēgas nav, jo vismaz 115 metru kuģi, kas šobrīd galvenokārt kursē, tur apgrozīties nevar. Taču, kamēr nav īstenota iecerētā ostas akvatorijas paplašināšana un padziļināšana priekšostā, ziemā bez šīs ostas daļas iztikt nevar. Ledus iešanas laikā, ja nepieciešams, kuģi *samūk* tajā. Ostas valde nolēmusi, ka arī šajā krastā jāpēta iespējas laukumus veidot uz jūras rēķina. Ietekmes uz vidi novērtējums varētu dot atbildi, cik tālu būtu ļauts *iekarot* jūru. Nākamais solis – tehniskais projekts – gan taps tikai tad, ja būs investors, kurš vēlēsies laukumus investēt. Aizsargvalņa būvniecība būšot ostas pārvaldes ziņā.■

Avārijas

PAR DROŠĪBU DOMĀJOT

Kopumā 2012. gadā pasaulē reģistrētas 106 kuģu avārijas. 2011. gadā dokumentēta 91 kuģu avārija. Salīdzinot desmit gadu laikā notikušās avārijas, jāsecina, ka pēdējo divu triju gadu laikā nelaimju skaits ir samazinājies par aptuveni 27%, jo pirms tam bijušas 146 kuģu avārijas gadā.

Bažām par kuģošanas drošību ir pamats, jo daudzu komerckuģu īpašniekiem, īpaši tas attiecas uz sauskravas kuģiem un tankkuģiem, bieži vien nepietiek līdzekļu kuģu remontam un nepieciešamajām tehniskajām apkopēm, kā arī pilnvērtīgai apkalpju nokomplektēšanai un darbinieku apmācībai, tāpēc ir svarīgi ne tikai pievērst uzmanību, bet arī izdarīt nepieciešamos secinājumus un pieņemt lēmumus, lai kuģošanas drošības apdraudējumus izskaustu un trūkumus novērstu. Par spīti tam, ka 21. gadsimtā strauji attīstās jaunās tehnoloģijas, tiek pieņemti jauni drošības standarti, vēl joprojām notiek negadījumi, avārijas un traģēdijas, kurās vainojams cilvēciskais faktors: nogurums, ekonomisks spiediens un nepietiekama profesionālā sagatavotība.

KUGOŠANAS DROŠĪBAS, LIKUMDOŠANAS UN CILVĒCISKĀ FAKTORA SAKARĀ

Par spīti tam, ka 21. gadsimtā strauji attīstās jaunās tehnoloģijas, tiek pieņemti jauni drošības standarti, kas rezumējas regulās, tiek paaugstināts apmācības līmenis, kā arī dažādas starptautiskās jūrniecības organizācijas un kuģniecības industrija kopumā dara iespējami daudz, lai uzlabotu kuģošanas drošības rādītājus un paaugstinātu standartus, vēl joprojām notiek negadījumi, avārijas un traģēdijas, kurās vainojams cilvēciskais faktors: nogurums, ekonomisks spiediens un nepietiekama profesionālā sagatavotība.

Savā ikgadējā ziņojumā par kuģošanas drošību ūdens transportlīdzekļu apdrošināšanas kompānija „Allianz Global Corporate & Specialty” (AGCS) sniegusi 2012. gada jūras negadījumu statistiku.

Aizvadītajā gada traģiskākās kuģu katastrofas bijušas pasažieru kuģa „Costa Concordia” uzskriešana uz sēkļa pie Itālijas krastiem 13. janvārī un prāmja „Rabaul Queen” bojāeja Jaungvinejā 2. februārī. Abi negadījumi prasījuši cilvēku dzīvības.

Ziņojumā minēts, ka visbiežākie kuģu avāriju cēloņi ir nogrimšana (49%) un uzskriešana uz sēkļa (22%). Sadursmēs cietuši relatīvi maz kuģu – vien 6% no pasaules flotes, bet visvairāk incidentu bijis Austrumāzijas reģionā – Dienvidķīnā, Indokīnā, Indonēzijā un Filipīnās.

Kopumā 2012. gadā pasaulē reģistrētas 106 kuģu avārijas. 2011. gadā dokumentēta 91 kuģu avārija. Salīdzinot desmit gadu laikā notikušās avārijas, jāsecina, ka pēdējo divu triju gadu laikā nelaimju skaits ir samazinājies par aptuveni 27%, jo pirms tam bijušas 146 kuģu avārijas gadā.

Tomēr AGCS pārstāvis Svens Gerhards atzīst, ka bažām par kuģošanas drošību ir pamats, jo daudzu komerckuģu īpašniekiem, īpaši tas attiecas uz sauskravas kuģiem un tankkuģiem, bieži vien nepietiek līdzekļu kuģu remontam un nepieciešamajām tehniskajām apkopēm, kā arī pilnvērtīgai apkalpju nokomplektēšanai un darbinieku apmācībai. AGCS aicina ne tikai pievērst uzmanību, bet arī izdarīt nepieciešamos secinājumus un pieņemt lēmumus, lai kuģošanas drošības apdraudējumus izskaustu un trūkumus novērstu.

Dzīves realitāte pierāda, ka jānotiek lielai nelaimei, lai ieraudzītu vājos posmus kuģošanas biznesā un industrija apjaustu, cik liela patiesībā ir tās atbildība.

Traģisks, bet spilgts piemērs ir kruīza kuģa „Costa Concordia” avārija 2012. gada 13. janvārī, kas prasīja 32 pasažieru un apkalpes locekļu dzīvības. Tieši „Costa Concordia” lika sarosīties IMO, Starptautiskajai Kruīza kuģu asociācijai un Eiropas Kruīzu padomei, lai pievērstu lielāku uzmanību drošības standartiem un tam, kā šīs prasības tiek ievērotas. Šoreiz drošības standartu paaugstināšanas iniciatīva nāk no Eiropas Kruīzu padomes un lielākajām kruīzu rēderejām, kas sākušas pievērst īpašu uzmanību tilta komandas profesionālajai sagatavotībai un apkalpes, tātad maiņas komandas, pilnīgai nodrošināšanai. Pasažieru drošība ir pats svarīgākais, tāpēc daudz lielāka uzmanība tiek veltīta arī pasažieru apmācībai. „Visu gadu pēc „Costa Concordia” avārijas esam strādājuši, lai uzlabotu un stiprinātu drošību,” teica Starptautiskās Kruīza kuģu asociācijas prezidente Kristīne Dufija. „Praktiski ir izstrādāta jauna politika augstāku drošības standartu ieviešanai. Mēs negribējam gaidīt, kamēr IMO līmenī tiks mainīti un pieņemti jauni likumi. Mūsu jaunā drošības politika ievērojami pārsniedz IMO konvencijās ietvertās prasības par cilvēku drošību un aizsardzību. Asociācija ir apstiprinājusi obligātu prasību par pasažieru pulcēšanos un instruēšanu pirms izbraukšanas no ostas. Pašreizējās prasības nosaka, ka šāda pulcēšanās jāveic 24 stundu laikā pēc izbraukšanas no ostas. „Costa Concordia” gadījumā pasažieri nezināja, kā rīkoties ārkārtas apstākļos. Tagad obligāta ir prasība, lai cilvēki prastu apieties ar glābšanas vestēm, lai zinātu, kurp doties avārijas gadījumā, kādi signāli tiek raidīti ārkārtas situācijās.”

Teksasas universitātes profesors Džeims Patriks uzskata, ka „viens ir skaidrs – IMO pieņems jaunus likumus par augstākiem drošības standartiem, kas būs jāievēro gan kuģu būvētājiem, gan kuģu īpašniekiem un ekspluatētājiem”. Savukārt kompānijas „Kimberly Vilson Wetty” līdzīpašniece Valērija Vilsons atzīst: „Arī pasažieri paši ir nevēlīgi izturējušies pret drošības prasībām. Kamēr nebija notikusi traģiskā „Costa Concordia” avārija, kas paņēma cilvēku dzīvības, daudzi pasažieri nepiedalījās instruēšanas pasākumos. Ja vēl pirms gada cilvēki ignorēja prasību pulcēties un nopietni neuztvēra treniņus, nereti uz apmācībām ieradās ar alus glāzēm rokās vai vispār slēpās tualetēs un pēc tam ar to lepojās, tad tagad vērojama pavisam cita situācija. Cilvēki nopietni izturas pret savu drošību un saprot, ka arī paši ir par to līdzatbildīgi.”

KAMĒR KONVENCIJA IR TIKAI UZ PAPĪRA

Ārlietu ministrija informē, ka 2013. gada 20. augustā Latvijas Republikā stāsies spēkā Starptautiskās darba organizācijas 2006. gada 23. februāra Konvencija par darbu jūrniecībā. Domāju, ka nav īpaši daudz aktīvo jūrnieku, kuri šo konvenciju būtu lasījuši, lai gan dzirdējuši par to droši vien ir visi. Konvencija cita starpā nosaka, ka ir darba laiks un atpūtas laiks, ka darba laiks ir tas, kas jūrniekam jāpavada strādājot, bet atpūtas laiks pienākas atpūtai. Katra dalībvalsts apstiprina, ka parastais darba laiks jūrniekiem, tāpat kā citiem

darba ņēmējiem, ir astoņas stundas dienā ar vienu atpūtas dienu nedēļā un atpūtu svētku dienās. Taču tas neliedz dalībvalstij veikt procedūras, lai atzītu vai reģistrētu koplīgumu, kurā jūrniekiem noteikts tāds parastais darba laiks, kas nav mazāk labvēlīgs par šajā standartā paredzēto, un katra dalībvalsts ņem vērā apdraudējumu, ko rada jūrnieku nogurums. Maksimālais darba laiks nedrīkst pārsniegt 14 stundas diennaktī un 72 stundas septiņu dienu laika posmā, bet minimālais atpūtas laiks nedrīkst būt mazāks par 10 stundām 24 stundu laika posmā un par 77 stundām septiņu dienu laika posmā.

Lai arī konvencija domāta jūrnieku tiesību aizsardzībai un jūrniecības organizācijas rada ilūziju, ka tā tiešām palīdz uzlabot kuģošanas drošību un pievērst lielāku uzmanību jūrnieku darba un sadzīves apstākļiem, patiesībā kuģošanas drošības ziņā tā neko neatrisina, un tas turpināsies tik ilgi, kamēr reāli nemainīsies kuģošanas industrijas attieksme pret drošību un cilvēkiem, kuri strādā uz kuģiem, veicot kravu pārvadājumus un radot ienākumus pašam kuģošanas biznesam. Tas ir attieksmes un, protams, arī naudas jautājums.

Industrija lielas cerības saista ar jaunajām tehnoloģijām, kas ienāk kuģošanas biznesā, piemēram, elektroniskajām kartēm (ECDIS), kas jāievieš līdz 2018. gadam. Tomēr tehnoloģijas ir tikai nodrošinājums, ar tām rīkojas cilvēks, tāpēc nedrīkst aizmirst, ka tieši cilvēks stāv pirmajā vietā. Bet cilvēkam ir raksturīgi pieļaut kļūdas, šo to nezināt un arī fiziski nogurt.

NOGURUMS

Cilvēka nogurums ir izplatīta parādība, un jūras transports nav izņēmums. IMO norāda, ka nogurumu rada garas darba stundas, atrašanās ārpus ierastajiem sadzīves apstākļiem, dažādas iedarbības uz organismu, slikts miegs, kā rezultātā cilvēkam ir palēnināta reakcija, traucēta lēmumu pieņemšana, kā arī palielinās iespēja pieļaut kļūdas. Bet to visu par labu palīdz vērst Konvencija par darbu jūrniecībā. Kompānijas „IRISI Maritime Trainings” kapteinis Mahids Safahars veicis pētījumu par cilvēku nogurumu jūrā, kā arī par to, vai pieņemtie starptautiskie darba tiesību akti palīdz uzlabot jūrnieku darba un sadzīves apstākļus un novērst negadījumus. Secinājumi ir visai nepievilcīgi un parāda, ka likumdošanas ievērošana ir visai tālu no vēlāmā. Aptaujātie jūrnieki 97% gadījumos atbildējuši apstiprinoši uz jautājumu, vai nogurums ir noteicošais faktors negadījumu izraisīšanā, 87% aptaujāto atzinuši, ka jūt nogurumu reisa laikā, 62% respondentu neko nebija dzirdējuši par kuģniecības kompāniju noguruma vadības stratēģiju, 56% uzskata, ka tiesību akti ir formāli, bet darba stundu un atpūtas laika pārbaudes, ko veic ostas valsts kontroles inspektori, 66% aptaujas dalībnieku vērtē kā formālas, jo tikai 9% gadījumos tiek uzrādīta patiesā informācija.

Kapteinis Kārlis Zakss, kurš Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā piedalās jūrnieku kompetences novērtēšanā, atceras, ka 1979. gadā „Latvijas

kuģniecība” paziņoja, ka pāriet uz 10 stundu darba dienu. Kādā no vissavienības semināriem tika apspriesta šī 10 stundu darba diena, un viņam vajadzēja dalīties pieredzē, kā tas notiek LK un kas jādara, lai jaunās prasības ieviestu. Visi uzmanīgi klausījušies, bet kolēģiem no Odesas kuģniecības pietikusi drosme pateikt: ko jūs visi te klausāties un ticat, ka viņi strādā 10 stundu režīmā! Viņi taču neko citu nedara, kā tikai strādā! Un Odesas kolēģiem bijusi taisnība, jo šādā grafikā tiešām citam nekam, izņemot darbu, laika neatlika.

K. Zakss: – Tagad konvencijā ir noteikts četrpadsmit stundu režīms, bet vai tad šī konvencija tiek pildīta? Četrpadsmit stundu režīms tiek pārkāpts. Faktiski notiek noziedzīga darbība. Īpaši režīms tiek pārkāpts uz nelielajiem sauskravas kuģiem, kas strādā Ziemeļjūrā, un tankkuģiem, kuru apkalpēs nav vairāk par deviņiem vai vienpadsmit cilvēkiem. Kādam kapteiņa vecākajam palīgam, kurš kārtoja kompetences pārbaudījumu Jūrnieku reģistrā, jautāju: kā jūs ievēroat 14 stundu darba grafiku? Nu, kā jūs to darāt? Viņš strādā Ziemeļjūrā un stāsta, ka patiesībā konvencija tiek pārkāpta, bet ar inspektoriem šis jautājums tiek noregulēts. Noregulēts! Ko tas nozīmē? Ka ir pieņemta konvencija, ko reālajā dzīvē nemaz nevar ievērot. Jautāju, vai viņi ir mēģinājuši šo jautājumu risināt ar darba devēju, uz ko saņēmu atbildi: „Pamēģini to darīt! Pamēģini kaut ko teikt, nākamā kontrakta nebūs!”

Ko mēs no tā varam secināt? To, ka jūrnieki darbā reāli nogurst, konvencija nedarbojas, darba devēji izdara spiedienu pārkāpt konvencijas prasības un līdz ar to kuģošanas drošība ir briesmās.

EKONOMISKAIS SPIEDIENS

Žurnāla „Fairplay” redaktors Ričards Kleitons savā analītiskajā rakstā par jūras pārvadājumu un kuģošanas biznesa tendencēm atzīst, ka kuģošanas nozare piedzīvo sesto lejupslīdes gadu. Viņš prognozē, ka 2013. gads varētu nest pirmās atveseļošanās pazīmes, kas vispirms skars beramkravu pārvadājumus. Bet daudzi analītiķi ir atzinuši, ka kuģniecības kompānijas ir piedzīvojušas nopietnus pārbaudījumus un finanšu problēmas, un tas nav palicis bez sekām arī kuģošanas drošības ziņā. Lai ietaupītu naudu, tiek samazināts cilvēku skaits apkalpēs, tiek taupīta nauda gan kuģu remontam, gan jaunu tehnoloģiju ieviešanai, gan apkalpes apmācībai. Tiek taupīts pat uz tualetes papīra rēķina.

Problēmas kuģošanas biznesam sagādā arī tā sauktie investori. Viņi ieliek naudu kuģniecībā un grib, lai pēc gada ieguldījumi nestu peļņu un viņu naudas maks kļūtu vismaz divas reizes biezāks.

Bet visas problēmas uz savas ādas izjūt jūrnieks, kurš parakstījis kontraktu un ik dienas uz sava kuģa savā darba vietā saskaras ar globālajām kuģošanas problēmām. Arī uz viņu tiek izdarīts ekonomiskais spiediens, tas rada stresu un nogurumu. Lūk, un kuģošanas drošība jau ir briesmās.

NEPIETIEKAMA PROFESIONĀLĀ SAGATAVOTĪBA

Jaunu tehnoloģiju ieviešana, protams, vērtējama pozitīvi. Ja vien cilvēks, kas stājas pie tās izmantošanas ikdienas darbā, ir labi apmācīts un spēj pilnībā izmantot šo tehnoloģiju sniegtās priekšrocības. Pašlaik 8% pasaules flotes ir pārgājusi uz elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēmas (ECDIS) izmantošanu un jau atteikusies no papīra karšu lietošanas. Līdz 2018. gadam tas jāizdara visai flotei. Šī ziņa ir radījusi zināmu apjukumu un diezgan pamatīgu satraukumu, jo priekšā liels speciālistu apmācības process. Kuģu īpašniekiem, negaidot, ka prasības par ECDIS apmācību tiks iekļautas STCW prasībās, jāapsver iespējas jau laikus sagatavot savus tilta virsniekus. Ar digitālo karšu ieviešanu saistīts vesels pasākumu komplekss, kas ietverts programmas iepazīšanas kontrolsarakstā – sākotnējā sagatavošana, pamata darbība, navigācijas diagrammu funkcijas, maršruta plānošana un maršruta uzraudzība. Piemēram, Dānijā pāreja uz ECDIS un jūrnieku apmācība ir kļuvusi par galveno tēmu jūrniecībā. Dānijas Jūrniecības departamenta pārstāvis Maikls Skovs uzskata: „Izglītība ir ļoti svarīga. Ir dažas minimālās prasības, kas jāzina darbiniekam, lai viņš būtu spējīgs izmantot jauno sistēmu, bet, protams, ir vajadzīgs laiks, lai šo sistēmu iepazītu.” Rezervē vēl ir daži gadi, un tas ir laiks, kas kuģu īpašniekiem un izglītības sistēmai jāizmanto, lai sagatavotu speciālistus, un tas attiecas arī uz Latvijas jūrniecības mācību iestādēm.

Kārdifas universitātes pētījumi parāda, ka kuģniecības nozare saskaras ar vairākām problēmām, tai skaitā ar pieaugošo tendenci flotē ekspluatēt *super size* kuģus un finansiālo spiedienu uz kuģu īpašniekiem, kas liek priekšroku dot trešās pasaules valstu darbaspēkam, kurš diemžēl varētu būt sagatavots pēc citiem izglītības standartiem.

Neprasme lietot elektroniskās kartes jau radījusi ne vienu vien bīstamu situāciju. Piemēram, 2008. gada maijā sauskravas kuģis „CFL Performer” uzsēdās uz sēkļa pie Anglijas austrumu krasta, un izmeklēšana parādīja, ka negadījums noticis, nepareizi izmantojot ECDIS. Tilta apkalpei nav bijusi vajadzīgā sagatavotība. Nepietiekama sagatavotība, un, lūk, kuģošanas drošība jau briesmās.

Jāpiekrist, ka vissvarīgākais ir cilvēciskais faktors. Kuģu īpašnieku, investoru, kapteiņu, jūras virsnieku, ierindas jūrnieku un pedagogu cilvēciskais faktors, kas vai nu samazina, vai gluži pretēji – vairo bīstamību. Lūk, tikai dažas pārdomas kuģošanas drošības, likumdošanas un cilvēciskā faktora sakarā.■

Sagatavoja A. Freiberga

TRAGISKĀ VĒRTĪBU MĒRAUKLA

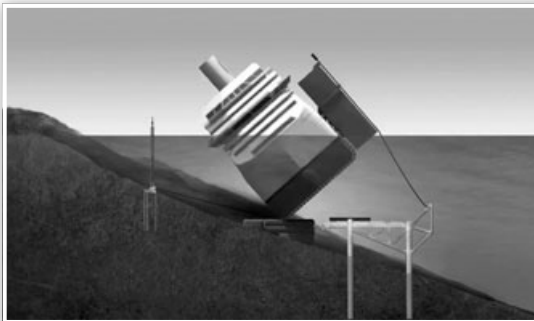
Gadu pēc „Costa Concordia” avārijas kuģis joprojām atrodas turpat, kur avarējis. Pagaidām nav izdevies to izkustināt no vietas. Kā ziņo aģentūra „Reuters”, kas īpaši seko šī tragiskā incidenta risinājumam, kuģis pamatīgi iesēdies smiltīs, kas sarežģī tā glābšanas darbus. Nepaskaužami jūtas to 32 bojā gājušo tuvinieki, kuri nerod izskaidrojumu bezjēdzīgajai cilvēku nāvei.

2012. gada 13. janvārī Itālijas kruīza kuģis „Costa Concordia”, ar kuru ceļojumā pa Vidusjūru bija devušies 4234 pasažieri un apkalpes locekļi, dažas stundas pēc brauciena sākuma pie Džiljo salas uzskrēja rifam. Trieciens izsita aptuveni 50 metru caurumu kuģa korpusā, kur sāka strauji ieklūst ūdens, un kuģis drīz vien sasvērās par 80 grādiem. Amatieru video un aculiecinieku stāsti vēstīja par šausmām un paniku, pasažieriem cenšoties glābties un rast izeju no applūstošajām kajītēm. Visiem nepietika vietas glābšanas laivās, jo daļa no tām atradās kuģa iegrimušajā daļā, tāpēc daži pasažieri izmisumā lēca ūdenī un centās sasniegt krastu peldus. Itālijas krasta apsardzes dienests ir atradis kuģa „melno kasti”, kuras izpētei vajadzētu sniegt atbildi uz jautājumu, kā mierīgā jūrā pārsimt metru no krasta varēja nogrimt viens no modernākajiem un labāk aprīkotajiem kruīza kuģiem, kura būve izmaksāja pusmiljardu eiro.

Bija viedoklis, ka „Costa Concordia” ir nenogremdējams, lai gan eksperti atgādināja, ka savulaik tāpat runāts par bēdīgi slaveno „Titāniku”, kas nogrima pirms simt gadiem Ziemeļatlantijā, aizraujot dzelmē 1517 cilvēkus.

Uz „Costa Concordia” atradās aptuveni 60 dažādu valstu pilsoņi, kuru glābšanā piedalījās Itālijas krasta apsardzes kuģi un helikopteri. Vairākas glābēju grupas nenogurušas pārmeklēja kajītes kuģa iegrimušajā daļā, meklējot izdzīvojušos. Vairāk nekā diennakti pēc avārijas glābējiem kādā kajītē vēl izdevās atrast divus izdzīvojušus dienvidkorejiešus, kas kāzu ceļojumā bija devušies braucienā pa Vidusjūru. Starp pasažieriem bija arī aptuveni 52 bērni vecumā līdz sešiem gadiem. Teju trešdaļa pasažieru bija itāļi, daudz vāciešu un franču.

Kuģa kapteinis Frančesko Sketino, kurš avārijas brīdī atradās vienā no kuģa bāriem, tika aizturēts, un viņu apsūdz par cilvēku bojāeju un kuģa pamešanu



pirms visu pasažieru izglābšanas. Aizturēts tika arī dežurējošais virsnieks Siro Ambrozio. Apsūdzība par nepietiekamu drošības pasākumu īstenošanu tiek izvirzīta arī kuģa īpašniekiem no ASV rēderejas „Carnival Corporation”, kam pieder desmitiem kruīza kuģu.

APKALPES KĻŪDA VAI TEHNISKA PROBLĒMA?

Kapteinis Frančesko Sketino neatkāpjas no savas pārliecības, ka kuģis uzskrējis klintij, kas nav atzīmēta kuģošanas kartē, taču eksperti uzskata, ka tas nedod atbildi uz jautājumu, kāpēc kuģis sasvērās tik ātri, nedodot iespēju izmantot visas glābšanas laivas. Visi modernie kuģi ir būvēti ar starpsienām korpusā, lai avārijas gadījumā ieplūstošais ūdens sadalītos vienmērīgi, kavējot kuģa apgāšanos. Kuģis „Costa Concordia” bija aprīkots ar divām tiešsaistes videokamerām un sistēmu, kas tiek lietota arī aviācijā, kur katru pilota darbību divas vai trīs reizes pārbauda vairāki citi apkalpes locekļi. Modernajos kuģos tiek ierakstīti dati par kuģa ātrumu, atrašanās vietu, virzienu, radaru un sakaru sistēmu darbību.

Izmeklētājiem bija jānoskaidro, vai kuģim vispār vajadzēja atrasties tur, kur tas bija. Ir atzinums, ka kuģis ieturējis nepareizu kursu, iespējams, apkalpes kļūdas dēļ, un pietuvojies par tuvu Džiljo salai, turklāt ne no īstās puses. Kāds vietējais zvejnieks, kas atradās tuvu avārijas vietai, apgalvoja, ka bijis ļoti neparasti redzēt, kā tik milzīgs kuģis cenšas apbraukt salu no austrumiem, nevis no rietumiem, kā parasti.

Žurnāla „Fairplay Solutions” redaktors Malkolms Latarčs uzskata, ka traģiskie notikumi, visticamāk, sākās ar elektroenerģijas pazušānu. Kuģis ir aprīkots ar vairākiem dīzeļmotoriem, kas ražo elektrību dzenskrūvēm un darbina visas pārējās ierīces uz kuģa. Sprādzienam līdzīgo troksni, ko sadzirdēja pasažieri, varēja radīt enerģijas uzkrājums ģeneratoros, bet elektrības piegādes traucējumi kuģa dzinējiem var izraisīt problēmas ar stūres iekārtu. Modernajos kuģos ir dažādas rezerves sistēmas, taču šoreiz tās nav palīdzējušas. Seklā ūdenī, ja nav iespējams stūrēt, agrāk vai vēlāk uzskriešana uz sēkļa vai klints ir neizbēgama.

Kuģniecības institūta bijušais vadītājs un kuģošanas drošības eksperts Fils Andersons intervijā „DT” paziņojis: „Ja kuģī pazuda elektroenerģija, iespējams, pārstāja darboties stūres iekārta un apstājās dzinējs, turklāt tas var notikt vienlaicīgi. Ja dzinējs ar pilnu jaudu dzen kuģi uz priekšu, bet stūres iekārta nedarbojas, kuģis kļūst nevadāms.”

Kruīza kuģu drošības noteikumi paredz pasažieru evakuāciju tikai ārkārtas gadījumos, parasti iesakot atgriezties ostā. Vairāki kuģniecības eksperti uzskata, ka mūsdienu kuģos, kas aprīkoti ar vismodernākajām navigācijas ierīcēm, apkalpe bieži paļaujas uz tehnoloģiskajām iekārtām, nevis uz savām zināšanām un sagatavotību varbūtējām ārkārtas situācijām. Izmeklēšana joprojām



„Costa Concordia”.

meklē atbildi, cik sagatavota darbībai avārijas situācijā bija kuģa apkalpe, kurā bija itāļu virsnieki un indiešu, filipīniešu un dienvidamerikāņu kalpotāji.

VAINĪGIE UN CIETUŠIE

Kapteinis un vēl astoņi cilvēki tiek apsūdzēti notikušajā, trīs no tiem ir kruīza līnijas „Costa Crociere” krīzes centra darbinieki, ar kuriem kapteinis sazinājies vairākas reizes pēc kuģa sadursmes ar rifu. Atšifrēti melnās kastes ieraksti, kur dzirdami kapteiņa jautājumi krīzes centram, bet joprojām paliek nenoskaidrots, ko centrs viņam ir atbildējis. Neatbildēti joprojām paliek jautājumi, vai tieši krīzes centrs ieteicis kapteinim vilcināties ar glābšanas darbiem. Tikpat neskaidra palikusi kapteiņa it kā iekrišana glābšanas laivā, kamēr simtiem pasažieru gaidīja glābējus uz kuģa.

Kapteiņa advokāti iesniedza tiesā prasību pret kuģa stūrmani Džakobu Ruseli Binu, jo izrādās, ka stūrmanis nav labi pratis ne angļu, ne itāļu valodu, tāpēc it kā nav pareizi sapratis un pildījis tam dotās komandas. Melnā kaste arī atklājot haosu, kas valdījis uz kuģa tilta. Melnā kaste pierādot kapteiņa kļūdas, bet nepierāda, ka viņa rīcība vainojama avārijā. „Costa Concordia” kapteinis izsaka nožēlu par traģisko avāriju, bet uzstāj, ka nav viens pats vainojams notikušajā un nevar un negrib viens pats uzņemties atbildību par to. Bet tai pašā laikā kapteinis lieliski apzinās, ka, lai arī kādi apstākļi izraisījuši traģēdiju, viss tiek asociēts ar kapteini, jo kapteinis uz kuģa ir atbildīga par visu. „Es

izsaku nožēlu par bojā gājušajiem, līdzjūtību viņu tuviniekiem un atvainojos visiem, kam bija jāpārdzīvo šī traģēdija. Bet tas nav noziegums, tā ir nejausība. Tas ir banāls negadījums un stūrmaņa kļūda, ko izraisījusi liktenīga nesaprašanās cilvēku starpā.” Tā kuģa kapteinis Frančesko Sketino teicis laikrakstam „The Daily”. Savam attaisnojumam par novilcinātajiem glābšanas darbiem kapteinis saka, ka nav vēlējies radīt paniku cilvēku vidū, tāpēc mēģinājis tikt maksimāli tuvu krastam un tikai tad izziņojis trauksmi. Ja trauksme būtu izziņota ātrāk, sekas varētu būt neprognozējamās. Kapteinis ir skaidrojis, ka vajag tikai vienu panikas cēlāju, kas pārlec pāri kuģa bortam, lai tūkstošiem cilvēku viņam sekotu. „Bridis, kad izziņot trauksmi, ir tad, kad jūs esat pārliecināts, ka jūsu lēmums nodarīs mazāko iespējamo ļaunumu. Ja es to būtu darījis, kad kuģis atradās kustībā dziļākā ūdenī, tas būtu bijis vēl bīstamāk pasažieriem.” Kapteiņa aizstāvēbai uzstājies atvaļinātais jūras kapteinis Frederiks van Vijnens, kurš ir pārliecināts, ka kapteiņa pragmatiskās rīcības rezultātā tika izglābti vairāk nekā 4000 dzīvību.



„Costa Concordia” kapteinis Siro Ambrozio.

„Costa Concordia” kapteiņa pirmais palīgs Siro Ambrozio „The Daily” žurnālistei, kura īpaši seko izmeklēšanas gaitai, teicis: „Kapteinis man lūdza palīdzēt lietot instrumentus, jo viņš nebija uzlicis brilles, un tas apgrūtināja kapteiņa redzi. Bet viņš mums arī lika klusēt par situācijas nopietnību.”

Savukārt, kad es apjautāju gan Latvijas Jūras administrācijas amatpersonas, gan pieredzējušus kapteiņus un jaunus jūrniekus „Costa Concordia” sakarā, saņēmu atbildi, ko var ietvert vienā vārdā: „Stulbums!” Jūras profesionāļi ir neizpratnē, kas un kāpēc tā lika rīkoties kuģa kapteinim. Tā vērtējama kā absolūta bezatbildība un nekompetence. Ir neiespējami aptvert, kā varēja pakļaut briesmām tik daudz cilvēku dzīvības. Pieredzējušais kapteinis Kārlis Zakss pieļāva varbūtību, ka tas bijis dienvidnieku cienīgs gājiens. Ziemeļnieki nekad tā nerīkotos. Ja šādu secinājumu izsaka kapteinis ar 45 gadu stāžu, nav pamata tam neticēt. Bet tādā gadījumā vēl jo vairāk kuģošanas drošība uzskatāma par apdraudētu, jo cilvēciskais faktors to ietekmē daudz vairāk, nekā pieņemts domāt. Dienvidnieki, ziemeļnieki, austrumnieki un rietumnieki – katrs savas izpratnes, zināšanu un temperamenta līmenī var interpretēt neapspriežamus drošības uzstādījumus.

Kad 2012. gada aprīlī daiveri ar mini zemūdeni devās apsekt nogrimušo kuģi, viņi tur atrada astoņu līdz tam bez vēsts pazudušu cilvēku mirstīgās atliekas. Starp viņiem bija pensionēts pāris no Minesotas un piecus gadus veca itāļu meitenīte. Ūdenslidēji vēlāk komentēja, ka visi atrastie bija gaidījuši

glābšanas laivu un uzticējušies sistēmai, kas diemžēl viņus pievīla. Visi 32 bojā gājušie paļāvās, ka apkalpe viņus nogādās drošībā.

Tagad gan izdzīvojušie, gan cietušie, gan bojā gājušo tuvinieki cer uz taisnīgu tiesu, jo vainīgajam jāsaņem pelnītais sods. Vēl tikai jāpiebilst, ka „Costa Concordia” kapteinis ir bijis iesaistīts arī cita kruīza kuģa avārijā 2010. gadā, kad pārāk ātri manevrējot iegājis Vārnemindes ostā Vācijā, radot kaitējumu savam kuģim „Aida Blu”, un arī šis incidents atrodas izmeklēšanas procesā.

VĒL KĀDAS PROBLĒMAS IZGAISMOJUMS

„Costa Concordia” traģēdija spilgti izgaismojusi vēl kādu problēmu. Kāds „Costa Concordia” stjuarts no Filipīnām teica, ka viņš ir pazaudējis visu. „Visi mani ietaupījumi un viss pēdējo sešu mēnešu laikā nopelnītais palika manā skapī. Es vēl nebiju paguvjis to nosūtīt ģimenei.” Bet, salīdzinot ar pieciem bojā gājušajiem kolēģiem, viņš, protams, var sevi uzskatīt par veiksmnieku.

Vispār kruīza kuģu darbinieki atzīst, ka viņu darba apstākļi līdzinoties verdzībai, bet kruīza kompāniju īpašnieki ir pārliecināti, ka viņu darbinieki ir sociāli aizsargāti, labi apmaksāti, tāpēc var uzturēt savas ģimenes. Tas jau nekas, ka filipīniešus un citus trešās pasaules apkalpes locekļus uz kuģa sauc par *zivīm*, jo lielāko sava kontrakta laiku viņi pavada zem klāja un, lai nezaudētu darbu, par savām problēmām nedrīkst pat ieminēties. Filipīniešu ir daudz, ja vienam kaut kas nepatiks, viņa vietā būs gatavi strādāt pieci citi. Tāpēc tik bezkaunīgi un regulāri tiek pārkāpts darba grafiks, diennaktī liekot strādāt 14 un vēl vairāk stundas.

Pēc „Costa Concordia” avārijas neapskaužamā situācijā ir apkalpes locekļi, kuri, palīdzot glābt pasažierus, paši guvuši nopietnas traumas. Viņi kļuvuši par invalīdiem, pazaudējuši darbu un palikuši bez sociālajām garantijām. Un tie pārsvarā ir filipīnieši un indieši, kuri tagad prasa kompensācijas gan par materiālajiem, gan veselības zaudējumiem. „Viņi (darba devēji) ir pārliecināti, ka mēs esam mašīnas, bet cilvēks taču ir pats vērtīgākais resurss, kura tiesības ir jāaizsargā, un tas ir gan ētisks, gan morāls pienākums.”■

Sagatavoja A. Freiberga

„ENIGMA” BALTIJAS Jūrā

Līdz zemūdens pētniekiem no Liepājas Vadimam Buharinam un Sergejam Zavadskim bija nonākusi informācija, ka apmēram piecpadsmit kilometru attālumā no Liepājas Baltijas jūrā guļ kāds objekts, kas ik pa brīdim sagādā galvassāpes zvejniekiem, jo aiz tā aizķeroties jūras arāju darba rīki – tikli. Tika pieļauts, kas tas varētu būt līdz šim nezināms kuģa vraks, lai gan netika izslēgta arī iespēja, ka tas varētu būt palielāks koka stubrs, ko straumes un vējš ienesuši jūrā, vai arī kāda cita konstrukcija, ko vētra būtu varējusi noskalot no kuģa klāja. Lai nu kā tas būtu, tika pieņemts lēmums rajonu pārmeklēt un ieviest skaidrību miklajā jautājumā.

Sagaidījuši labvēlīgus laika apstākļus un bruņojušies ar sonāru un visu niršanai nepieciešamo, entuziasti kādā jaukā rītā devās atklāt jūra. Par transportlīdzekli tika izmantota gumijas laiva ar plastmasas dibenu, kuras konstrukcija un izmēri ir piemēroti braukšanai pa jūru. Nokļuvuši līdz rajonam, kur, pēc zvejnieku nostāstiem, guļ tiklu ķērājs – tā, starp citu, šādus priekšmetus dēvēja laikrakstos Latvijas pirmās neatkarības laikā –, sākās rajona intensīva pārmeklēšana. Kā par brīnumu ilgi nebija jāgaida, drīz vien sonārs uzrādīja divdesmit septiņu metru dziļumā uz grunts gulošus divus objektus, kas, visticamāk, bija grimstot uz pusēm salūzuša kuģa vraks. Apsprieduši tuvāko rīcības plānu, nirēji nolēma vraku izpētīt klātienē, tas ir, ienirt pie tā.

Apskatot zem ūdens atrasto objektu, viņi konstatēja, ka tas tiešām ir grimstot divās daļās salūzuša kuģa vraks. Vadims Buharins bija cītīgi studējis abu pasaulē karu notikumus Baltijas jūrā ap Liepāju, tāpēc labi zināja, kādi kuģi pie Liepājas nogrimuši un kādi bijuši to tehniskie parametri. Apskatot kuģa vraku, viņam radās pamatotas aizdomas, ka tas varētu būt fašistiskās Vācijas kuģis, tā saucamais zemūdeņu mednieks, bet šai hipotēzei vajadzēja gūt apstiprinājumu, un tas nozīmēja, ka gaidāms ilgstošs un sarežģīts pētniecības process.

Šoreiz pētniekiem paveicās, vienā no atkārtotām niršanas reizēm, kas notika pēc nedēļas, viņi atrada un izcēla kuģa zvanu. Pēc attiecīgas apstrādes izdevās izlasīt kuģa vārdu, un tas bija „Nordmark”.

Tālāk pētniekiem darbs turpinājās, pārcilājot ar biezu putekļu kārtu klātus papirus daudzos arhīvos, tai skaitā Vācijā. Izrādījās, ka atrasts slavenā nacistiskās Vācijas zemūdeņu mednieka UJ-113 vraks. Kara apstākļos vācieši norvēģu kuģi „Nordmark” bija pielāgojuši zemūdeņu medībām. 1941. gada 10. jūlijā UJ-113 kopā ar otru zemūdeņu mednieku UJ-118 pulksten vienos dienā izgāja no Mēmeles (Klaipēdas) ostas, lai pievienotos kuģu konvojam, kas apsargāja transporta kuģi. Pilnībā pievienoties izdevās ap pulksten sešiem vakarā, bet jau pēc nepilnām četrām stundām visu apkārtni satricināja pamatīgs sprādziens – UJ-113 bija sadūries ar jūras mīnu. Sprādziena rezultātā kuģis ieguva

iespaidīgu caurumu pakalgalā, pa kuru korpusā strauji sāka ieplūst ūdens, kā rezultātā kuģis sasniedza kreiso bortu un vēlāk ar pakalgalu pa priekšu lielā ātrumā vertikāli pazuda Baltijas dzelmē, līdz paņemot piecus jūrniekus, ieskaitot kapteini. Pēc aculiecinieka stāstītā, kad kuģa pakalģals jau bija stipri sasniedzis, pa atvērtajām mašīntelpas lūkām ir izšāvušās liesmas, radot ap kuģi biezus dūmu mākoņus, un, šo dūmu apņemts, uz komandtiltiņa esot bijis redzams kapteinis. Tur viņš stāvējis līdz beidzamajam brīdim, kamēr kuģi pilnībā paņēmusi jūra. Pārējos trīsdesmit astoņus jūrniekus izdevās izglābt apkārt esošajiem kuģiem, to skaitā glābšanas operācijā piedalījās divi kuteri, kas tika nolaisti no UJ-118. Vēlāk visus izglābtos UJ-118 nogādāja uz Libavu (Liepāju).

Vienā no nīršanās reizēm uz UJ-113 vraku piedalījās zemūdens peldēšanas kluba „Poseidons” vadītājs Sergejs Semjonovs. Viņš ātri pamanīja vraku, jo šoreiz redzamība bija lieliska. Vispirms Sergejs ienira kambīzē, tad kokpitā, līdz nonāca kādā kajītē pašā kuģa pakalgalā. Kajītei sienas nebija, tā bija norauta sprādzienā. Tur Sergeja uzmanību starp dažāda lieluma un konfigurācijas lauskām piesaistīja tumšas krāsas kastīte.

Kad noslēpumainā kastīte bija nogādāta krastā un atvērta, visi ieraudzīja, ka tā ir sadalīta sešos nodaļumos un četros no tiem atrodas savdabīgi zobrati. Varēja noprast, ka to izgatavošanai izmantots alumīnijs un misiņš. Zobratu sānos bija piestiprināta apmēram centimetru bieza ripa, uz kuras varēja pamanīt burtus. Uzmanīgi pētot vienu no zobratiem, Sergejs pamanīja uz tā marķējumu M 1752. Galva pavidēja doma, ka kaut kur šāda tipa zobrati it kā ir redzēti, un tad atmiņā atausa daudzās filmas, attēli no grāmatām, kur bija attēlotas šifrēšanas mašīnas. Jā, tieši tā, tie bija fašistiskās Vācijas šifrēšanas mašīnas „Enigma” zobrati! Līdzība pārāk liela, lai tas tā nebūtu.

Saliekot kopā visu iegūto informāciju, pētnieki izvīzēja pieņēmumu par kapteina beidzamajiem soļiem, kuģim grimstot. Tā kā fašistiskajā Vācijā kara laikā visiem bija dota stingra pavēle nekādos apstākļos nepieļaut šifrēšanas mašīnas nonākšanu pretinieka rokās, kapteinim vajadzēja būt simtprocentīgi drošam, ka mašīna tur nenonāks. Tātad kapteinis visdrīzāk bija iznīcinājis šifrēšanas mašīnu, iespējams, pārmetot to pār bortu. Tas arī izskaidro, kāpēc viņš atradās uz kuģa līdz pēdējam brīdim un kopā ar to aizgāja bojā. Šo versiju apstiprina fakts, ka kastītē bija seši nodaļumi, bet tikai četros atradās zobrati. Iespējams, ka iztrūkstošie zobrati bija ievietoti šifrēšanas mašīnā. Pētnieki vraku pārmeklēja krustām šķērsām, bet no šifrēšanas mašīnas nebija ne miņas, tātad pilnīgi iespējams, ka, kuģim grimstot, tā tika pārvesta pār bortu.■

UZZIŅAI

„Enigma” ir portatīva šifrēšanas mašīna, kas tika izmantota slepeni ziņu šifrēšanai. Vēl precīzāk, tā bija vesela šifrēšanas mašīnu paaudze, ko sāka izmantot 20. gadsimta 20. gados. Otrā pasaules kara laikā tā visvairāk bija izplatīta nacistiskajā Vācijā. Tieši Vērmahta „Enigma” ir visbiežāk apspriestais modelis.

AVĀI
KO

Par kuģa vraku tiek uzskatīts kuģis, kas negadījuma rezultātā ir pilnībā vai daļēji nogrimis vai arī gājis bojā, uzskrienot uz sēkļa, un visu šo notikumu rezultātā pamests. Tāpat par vraku tiek uzskatīta arī jebkura šāda kuģa daļa, ieskaitot dažādus priekšmetus, kuri bijuši vai atrodas uz nogrimušā kuģa. Parasti kuģis par vraku kļūst, ja tas nopietni cietis karadarbībā, nogrimis vētras dēļ, uz tā izcēlies ugunsgrēks vai arī kuģim bijušas tehniskas problēmas turpināt ceļu. Šo oficiālo definīciju var piemērot arī Kolkā 1992. gadā atrastajam kuģa vrakam, kuru atklāja Rīgas jūras līcī, Kolkas ciema piekrastē 65 – 70 metrus no krasta iepretim Kolkas evaņģēliski luteriskajai baznīcai. Kolkas rajons, kur satiekas Rīgas jūras līcis un Baltijas jūra, izsenis pazīstams kā navigācijai sarežģīta vieta. Te savu kapavietu atraduši vairāki desmiti kuģu vraku. Pavisam Latvijas jūras teritoriālajos ūdeņos apzināti ap 400 seno kuģu atlieku, sīkāk izpētīti ap 40 vraku.

Kāpēc manis pieminētajam kuģa vrakam dots šāds apzīmējums – „Kolkas vraks Nr.1”? Pirmkārt, kā jau minēts, šajā apgabalā blakus atrodas daudz no grīmušu kuģu, bet Nr. 1 simboliski apzīmē Latvijas kultūras pieminekļu aizsardzības vēsturē pirmreizīgu faktu – šis kuģa vraks ir pirmais kultūras pieminekļis zem ūdens, kurš iekļauts Latvijas Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā. Līdz ar to jebkuras darbības ap šo vraku, kā detaļu paņemšana vai kuģa korpasa sadalīšana, ir noliegtas un pats kuģis ir ņemts valsts tiesiskajā aizsardzībā. Tas notika ar Latvijas Kultūras ministrijas 2012. gada 6. augusta rīkojumu Nr. 6-1 – 188, un rīkojums stājās spēkā tā paša gada 22. augustā



Kolkas vraks Nr. 1. Skats uz vraka aizmuguri
no kreisās puses. Zīmējums. 2011. gads.
Publicēts interneta vietnē Google.lv

pēc publikācijas laikrakstā „Latvijas Vēstnesis”. Kolkas vrakam Nr.1 piešķirts valsts aizsargājamā zemūdens mantojuma objekta statuss ar numuru 8874. Vraķa aizsardzības zona noteikta līdz sauszemei pa jūras krasta līniju, ūdens daļā – 500 metru rādiusā ap to. Šajā aizsardzības zonā ir noliegtas jebkādas darbības jūras dibena reljefa pārveidošanā. Ir sācies ļoti nozīmīgs process zemūdens kultūras mantojuma saglabāšanā, jo



2010. gada 4. septembrī atrastā burinieka vraka fragments Kolkas jūrmalā. Fotografija no B. Šuvcānes privātkolekcijas.

pārāk bieži nogrimušo kuģu mieru traucē t.s. „melno” zemūdens arheologu grupas, kuru darbības var nosaukt par kuģa „aptīrīšanu”, paņemot no tā vērtīgākos priekšmetus, lai pēc tam izsolēs censtos pārdot par pieklājīgu summu.

1992. gadā atklātais „Kolkas vraks Nr.1” periodiski apsekots arī 1998. gadā. 1999. gadā veikta jau vērienīgāka ekspedīcija. 2011. gadā pēc Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas pasūtījuma Zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma asociācijas biedri Voldemāra Raina vadībā atkārtoti apsekoja vraku un fiksēja tā saglabātības stāvokli. Tas notika sliktas redzamības apstākļos, kas ir raksturīgi Baltijas jūrai. Jāatzīmē, ka šādu vraku izpēti ir atkarīga no vienkārša, bet regulāra dabas procesa – vētru laikā jūra šādu nogrimušo kuģu vrakus izskalo piekrastē vai netālu seklumā, lai pēc neilga laika vētras tos atkal ieskalotu atpakaļ jūrā. Tā vraki periodiski parādās un pazūd, tāpēc to uzmērīšana, korpasa raksturīgāko detaļu fiksācija ir nepieciešama. Pēc pazīstamā Latvijas zemūdens arheologa Voldemāra Raina domām, minētais „Kolkas vraks Nr.1”, spriežot pēc konstrukcijas un korpasa stiprinājuma detaļām, varētu būt 17. gs. burinieks. Tā korpasa garums ir ap 20 metriem, platums – 6 metri. Vraka priekšgals atrodas viena metra dziļumā, aizmugurējā daļa – triju metru dziļumā. No smiltīm atsegtais kuģa priekšgals ir 0,5–0,7 metrus augsts. Aizmugure ir brīva no smiltīm divu metru augstumā. Kuģa brangas un apšuvuma dēļi izgatavoti no ozolkoka. Dēļi pie brangām piestiprināti gan ar kaltām metāla, gan koka tapām. Apšuvuma dēļu platums – 25 centimetri, to biezums sasniedz astoņus centimetrus. Kā īpaši saglabājamās vērtības mina-

mas paša burinieka korpuss, tā konstrukcijas un atsevišķas kuģa detaļas. Vraķa korpuss, pēc zemūdens arheologu domām, saglabājies vidēji, vairāk cietis priekšgals. Tajā var saskatīt kuģa stūres stiprinājuma vietu, lai gan pati stūre nav atrodamā. Rajonā, kur atrastas 17. gs. burinieka atliekas, 1625. gada naktī no 20. uz 21. septembri risinājās dramatiski un traģiski notikumi. Šajā naktī blakus Kolkas raga sēklim avarēja desmit Zviedrijas burinieki, kurus ceļā uz Roņu salu vadīja eskadras admirālis Klāss Larsons Flemings. Ceļā esot sākusies liela vētra, un kuģu stūrmaņiem naktī zudusi orientācija, kurp eskadra dodas. Domādami, ka atrodas Roņu salas tuvumā, tie likuši izmest enkurus. Īstenībā kuģu karavāna lielo vētras triecienu saņēmusi Kolkas raga tuvumā. Uz desmit nogrimušajiem kuģiem atradušies 936 cilvēki, no kuriem 480 bija karavīri, pārējie – burinieku apkalpes locekļi. No stihijas izglābās tikai četri eskadras burinieki – „Stockholm”, „Achilles”, „Jupiter” un „Apollo”. Starp desmit nogrimušajiem kuģiem Rīgas jūras līcī bija arī eskadras flagmaņkuģis „Gustavus”, kurš, pēc Voldemāra Raina domām, varētu būt tagadējais „Kolkas vraks Nr.1”. Netālu no šīs vietas 2010. gada 4. septembrī pēc vētras pludmalē tika izskalots liels, iespējams, 19. gs. burinieka labās daļas borta fragments. Arī šis atradums ir pelnījis valsts aizsardzību un saglabāšanu nākamajām paaudzēm tāpat kā daudzi citi Latvijas piekrastē nogrimušie burinieki.■

A. Cekuls

GRĒKĀZI MEKLĒJOT

Tankkuģa „Prestige” avārija, kas notika 2002. gada 19. novembrī, patiešām bija postoša un izraisīja asu reakciju gan no Eiropas valstu iedzīvotāju puses, gan Eiropas Komisijas līmenī. Ekologiem izrādījās taisnība, kad viņi 2002. gadā apgalvoja, ka būs vajadzīgi vismaz desmit gadi, lai jūra atgūtos. „Mums šī katastrofa nozīmē pilnīgu izputēšanu. Kas tagad pirs mūsu zivis?” raugoties uz naftas klāto pludmali, „Reuters” aģentūrai skumji teica pensionētais zvejnieks Hosē Kamano.

Tagad, kad pēc avārijas pagājuši desmit gadi, var teikt, ka ekoloģiskā situācija Spānijas, Portugāles un Francijas piekrastē ir uzlabojusies: smilšainajās pludmalēs atgriezušies atpūtnieki, zvejnieki dodas selgā, velk labus lomus, un putni atkal ligzdo savās ierastajās ligzdošanas vietās. Vienkorpusta tankkuģi aiziet no kravu pārvadājumu tirgus. Varētu domāt, ka „Prestige” lieta ir nolikta vēstures plauktā.

Tomēr izrādās, ka „Prestige” lietā nekas vēl nav beidzies, jo no visaugstākās tiesu tribīnes nav nosaukts vainīgais.

Tieši vainīgā meklēšana ir patiesais iemesls, kāpēc gadagrāmata pievēršas tik daudz aprakstītam un, šķiet, vairs nevienam neinteresējošam notikumam. Šī ir mācību stunda visiem kapteiņiem, kuri strādā pasaules jūrās. Diemžēl pat vislabākā un ar informāciju piesātinātākā mācību stunda kalpo tikai informācijai, bet dzīvē katram pašam jāiziet savi pārbaudījumi. Un lai Dievs pasargā no tādiem, kādus nācies un vēl joprojām nākas pārdzīvot grieķu kapteinim Apostolam Mangouram.

GADA KAPTEINIS

Pēc tankkuģa „Prestige” avārijas Spānijas valdība viņu pasludināja par noziedznieku un aizliedza atstāt valsti. Taču, par spīti Spānijas valdībai un arī Eiropas Savienībai, 2003. gada 18. februārī sešdesmit astoņus gadus vecajam tankkuģa “Prestige” kapteinim piešķīra „Gada jūrnieka” nosaukumu, tādu kā jūras Oskaru, atzīstot viņu par gada labāko jūrnieku pasaulē. Jūras institūts apstiprināja, ka gada kapteiņa nosaukumam viņu nominējušas septiņas neatkarīgas sabiedriskās apvienības.



„Prestige” kapteinis Apostols Mangours.

Atbalstītājiem kapteinis bija īsts jūras vilks, varonis, viens no Eiropas jūrnieru brālības pārstāvjiem, kurš visu mūžu godam nostrādājis jūrā.

Ienaidniekiem Apostols Mangours bija visistākais nelietis, cilvēks, kurš nogremdēja tankkuģi „Prestige” un izraisīja Eiropas vēsturē lielāko naftas produktu izplūdi.

Savukārt Spānijas varas augstākie ešeloni saprata, ka tieši cienījamais kapteinis varētu būt grēkāzis, kuram uzkraut atbildību par notikušo. Kapteinim tika izvirzīta apsūdzība par nepakļaušanos varas iestāžu rīkojumiem un rīcību, kas izraisījusi ekoloģisku katastrofu.

Pasaules jūrnierības sabiedrība tūlīt pēc katastrofas nostājās kapteiņa pusē un sāka paust neapmierinātību ar politiķu un varas iestāžu rīcību, bet, kad Apostolu Mangoura arestēja, neapmierinātība pārauga sašutumā, kas nav rimis vēl desmit gadus pēc notikušā. Kad 2012. gada rudenī notika tiesas sēde, kurā prokurori uzrādīja apsūdzību kapteinim Apostolam Mangouram, pieprasot 12 gadu cietumsodu, spītējot aukstajam un lietainajam laikam, pie tiesas ēkas pulcējās vairāk nekā 300 cilvēku, lai protestētu pret klaju varas nihilismu. „Nē! varas nesodāmībai!” „Nekad vairs naftas noplūdi!” „Premjerministrs Rahojs – 100% melis!”

Neapmierinātība ar varas rīcību izpaudās arī avižu slejās un interneta vietnēs.

Tur izskan apgalvojumi, ka Apostols Mangours ir rīkojies kā paraugkapteinis – izglābis apkalpi un tā vietā, lai arī pats mierīgi pamestu vētras varā bojāejai nolemtu tankkuģi, riskējot ar dzīvību, līdz pēdējam brīdim palicis uz tā.

Spāņu kapteinis Huans Zamora, tagad pasniedzējs Jūras institūtā, raksta: „Apostols Mangours ir vecs jūras vilks, īsts profesionālis un godavīrs, kurš pieder tai Eiropas jūrnieru paaudzei, kuras vairs nav ne Anglijā, ne Spānijā. Nu viņš ir padarīts par grēkāzi, vai gan tas nav skaidrs! Spānijas varas iestādes sastrādāja kaudzēm kļūdu, kas noveda pie katastrofas, bet visu novēla uz kapteini. Uz cilvēku, kurš līdz pēdējam aukstasinīgi un drosmīgi darbojās un no profesionālā viedokļa bija nevainojams. Nebūtu daudz tādu, kuri šādā situācijā spētu rīkoties kā viņš!”

Pats Apostols Mangours ir atteicies publiski runāt, sniegt intervijas un komentārus par notikušo.

Pēc divu mēnešu apcietinājuma kapteini atbrīvoja pret triju miljonu eiro lielu drošības naudu. 2010. gadā Apostols Mangours iesniedza sūdzību Eiropas Cilvēktiesību tiesā Strasbūrā, kurā rakstīja: „Ņemot vērā, ka es pieņēmu lēmumu palikt uz grimstošā kuģa, riskējot ar dzīvību, un ka izglābu savu apkalpi, uzskatu, ka šāda apiešanās ar mani ir pilnīgi nepieļaujama.” Strasbūras tiesa izskatīja kapteiņa sūdzību un paziņoja, ka, ierobežojot kapteiņa Apostola Mangoura tiesības un apdraudot viņa drošību, Spānija ir pārkāpusi savas pilnvaras. Kapteiņa advokāti to uzskata par labu zīmi tālākajā tiesas procesā.



Avarējušais kuģis „Prestige”.

Jūras institūts, izvirzot Apostolu Mangouru gada kapteiņa nosaukumam, ņēma vērā kapteiņa rīcību un pieņemtos lēmumus to liktenīgo piecdesmit stundu laikā, kamēr tankkuģis Atlantijas okeānā cīnījās ar desmit ballu stipru vētru un astoņus metrus augstiem viļņiem.

KATASTROFA

Kas tad īsti notika 2002. gadā no 14. līdz 19. novembrim? Bojā gāja Apostola Mangoura vadītais kuģis, izraisot ekoloģisku katastrofu. Bet vai viņš bija vainīgs pie kuģa bojāejas? Daudzi pasaulē un pašā Spānijā uzskata, ka kuģa bojāejas un tās izraisītās ekoloģiskās katastrofas galvenais un faktiski arī vienīgais iemesls bija Spānijas valsts varas institūciju neizskaidrojami idiotiskā rīcība un lēmumi. Dabiski, ka pēc notikušā Spānijas valdība nekavējoties *pārbīdīja pārmijas* un pavērsa apsūdzību pret kapteini Apostolu Mangouru, paziņojot, ka viņš noziedzīgi vadījās nevis pēc Spānijas valdības gudrajiem norādījumiem, bet gan pēc grieķu kuģa menedžeru radiorīkojumiem. Spānijas transporta ministrs Alvaress Kaskoss bez aplinkiem nosauca kapteini par noziedznieku. Apsūdzētāji labprāt tam piekrita. Faktiski apsūdzību izvirzīja, pamatojoties vienīgi uz spāņu ierēdņa Serafina Diasa liecībām. Viņš bija tas, kurš, personiski ieradies uz kuģa, deva pavēli tankkuģim nekavējoties iziet atklātā jūrā un doties, kur deguns rāda, ka tik tālāk no Spānijas krastiem. Kapteiņa un glābšanas kompānijas „Smit” skatījumā, kura centās realizēt glābšanas operāciju, tāda pavēle bija vistīrākais neprāts, jo 26 gadus vecais kuģis bija avārijas stāvoklī, tāpēc tādu sūtīt desmit ballu stiprā vētrā, kas tobrīd plosījās Biskajas līcī, nozīmēja kuģi ar 77 tūkstošiem tonnu mazuta lemt nenovēršamai, garantētai bojāejai ar visām no tā izrietošajām postošajām ekoloģiskajām sekām un arī 27 apkalpes locekļus pakļaut iespējamai nāvei.

Kapteinis un kompānija „Smit” piedāvāja citu risinājumu, vienīgo pareizo no veselā saprāta, dabas aizsardzības un cilvēku drošības viedokļa. Viņi lūdza kuģim ierādīt vietu no vētras aizsargātā līcī, izkraut kuģi un tad lemt, ko darīt tālāk. Tobrīd nebija svarīgi, vai pēc tam tankkuģi remontēs vai sagriezīs lūžņos, galvenais bija drošības jautājums. Vēlāk kapteinis tā arī paziņoja Eiropas Parlamentam: „Ja Spānijas varas iestādes būtu pieņēmušas šo vienīgo pareizo lēmumu, nebūtu ne katastrofas, ne piesārņojuma.”

Iekavās piebildīsim, ka tad nebūtu arī nekavējoties saceltā trokšņa un kampaņas ar prasību aizliegt vienkorpora tankkuģus, kas bija tik izdevīga daudziem Eiropas politiķiem.

ATKĀPE PAR EIROPAS POLITIKU

ES ir svarīga loma kuģošanas nozarē, jo 25% pasaules flotes pieder ES valstīm. Pa jūru pārvadā aptuveni 40% preču, ko pārdod ES iekšējā tirgū, un gandrīz visas preces, ko ES valstis pērk vai pārdod ārējā tirgū. Ik gadus caur ES ostām iziet vairāk nekā 400 miljoni pasažieru un kuģos iekrauj un izkrauj aptuveni 3,5 miljardus tonnu kravas.

Pēc „Prestige” bojāejas Eiropas Savienība sacēla neiedomājamu troksni ap vienkorpora tankkuģiem, un visa šā trača priekšgalā, kā jau varēja gaidīt, bija Spānija. 2003. gada 22. jūlijā Eiropas Parlaments (EP) apstiprināja plānu videi bīstamo vienkorpora tankkuģu aizliegšanai, kas paredzēja ES ūdeņos aizliegt kuģot vienkorpora tankkuģiem, kas vecāki par 23 gadiem. Saskaņā ar plānu no 2005. līdz 2010. gadam vienkorpora tankkuģi pakāpeniski jāizņem no ekspluatācijas. Jaunie noteikumi tika pieņemti, lai nepieļautu tankkuģa „Prestige” avārijai līdzīgus negadījumus. Transporta komisārs Antonio Tadžani šos pasākumus nosauca par *pārliecinošu atbildi* uz aizvien pieaugošajām bažām par to kuģu drošumu, kuri kuģo ES ūdeņos. Viņš teica, ka kuģu īpašniekiem, operatoriem, komandai un par jūras satiksmi atbildīgajām iestādēm būs jāuzņemas lielāka atbildība par to, lai izvairītos no avārijām. Tomēr EP atzina, ka vienkorpora tankkuģu izņemšana no kravu pārvadājumu tirgus vēl nedod garantiju, ka vide būs pasargāta no piesārņojuma.

2003. gadā kapteinis Gunārs Šteinerts bija JA Kuģošanas drošības departamenta direktors un, jautāts par šo lēmumu, atzina: „Lobēšana vienmēr ir bijusi un būs, tas ir tikai dabisks process, bet šajā gadījumā drīzāk gribētos domāt, ka tankkuģa „Prestige” avārijas izraisītais politiskais fons sacēlis tādu histēriju, ka neviens Eiropas politiķis nav centies nopietni izvērtēt sekas, ko izraisīja „Prestige” avārijas radītais vides piesārņojums. Arī IMO risināja kuģošanas drošības jautājumus, bet lēmumu pieņemšana nenotika sasteigti. Diskusijas ilga jau piecus gadus, bet, pirms vēl tās aizsākās, bija jāatbild uz jautājumu – vai problēma vispār ir un vai būs nepieciešami labojumi MARPOL konvencijā? Tā kā viens pēc otra grima kuģi,

kas nodarīja arvien jaunus kaitējumus videi un cilvēkiem, IMO pieņēma lēmumu aktualizēt vienkorpusa tankkuģu problēmu. Bet arī tad neizpalika jautājumi, piemēram, kādas būs ekonomiskās sekas šo kuģu izņemšanai no tirgus? Un vai vides piesārņošanas un kuģošanas drošības problēmas būs atrisinātas un jaunas vairs neradīsies? Kuģi vairs nesaskriesies un nelaimes nenotiks? Diemžēl ne uz vienu no šiem jautājumiem nav iespējama pozitīva atbilde.”

Pagājuši desmit gadi, un kapteinim Šteinertam bijusi taisnība. Joprojām notiek nelaimes, saduras kuģi, iet bojā cilvēki un apkārtējai videi tiek nodarīts kaitējums. Eiropas Padomes un Komisijas uzstādījums, ka Eiropas jūras transportā jāuztur augsts vispārējais drošības līmenis un jādara viss iespējamais, lai samazinātu jūras negadījumu un starpgadījumu skaitu, bet jūras negadījumu izmeklēšanas ātra veikšana uzlabo drošību uz jūras, palīdzot novērst tādu negadījumu recidīvus, kuru rezultātā iet bojā cilvēki un kuģi un tiek piesārņota jūras vide, pagaidām ir tikai saukļi, kas gluži kā tukša muca tālu skan.

PĀRMIJNIEKU ATBILDĪBA

Bet, atgriežoties pie „Prestige” avārijas, jau pieminētais Diass, kuru par bojāejai nolemtā tankkuģa izdzišanu vētrā ne tikai apbalvoja (!), bet arī paaugstināja amatā par Lakorunjas ostas priekšnieku, bez šaubu ēnas apsūdzēja Mangouru un vispār visu „Prestige” apkalpi noziedzīgā nepaklausībā varas iestāžu prasībām un sabotāžā: apkalpe neiedarbināja dzinēju un vispār darīja visu iespējamo, lai neizietu jūrā un tur nenoslīktu par prieku Spānijas varas iestādēm un Eiropas progresīvajai sabiedrībai. Taču, par nožēlu, dzinējs sāka darboties un tankkuģis devās vētrainajā jūrā pretī savai bojāejai. Spāņu žurnālistiem kļuva zināms, ka vēlāk privātās sarunās Diass esot teicis: „Mangours gribēja izdarīt pašnāvību un mani paraut līdzī. Lai tagad viņš sapūst cietumā!”

Par spāņu varas iestāžu kļiedzošās rīcības cēloni kļuva birokrātijas mehānisma darbības princips: kāds augšā uzzināja par notiekošo un, neizvērtējis situāciju, deva pavēli tankkuģim parādīt durvis. (Deviņus gadus vēlāk tika nosaukts viņa vārds – Spānijas tirdzniecības flotes vadītājs Hosē Luiss Lopess Sors.) Pavēle aizgāja pa instancēm. Iespējams, ka tās tiešais izpildītājs Diass situāciju izprata, bet pat nepieļāva domu iebilst *rikojumam no augšas*, kur nu vēl pieņemt lēmumu! Truļi un paklausīgi viņš izpildīja pavēli. Kā tagad redzams, no ierēdņa viedokļa viņam bijusi taisnība – gan apbalvojumu saņēma, gan paaugstinājumu... Pilnīgi iespējams, ka tas, kurš tur augšā deva pavēli, pēc tam to nožēloja, bet bija jau par vēlu. Atlika pieņemt nākamo lēmumu – godīgi uzņemties vainu par notikušo vai arī, pamatojoties uz avārijas smagajām sekām un izmantojot valsts autoritāti, meklēt grēkāzi.

Spānijas valdības izvēle ir zināma.

KAPTEINIS

Pēc tam, kad kuģis bija izdzīts jūrā, pienāca brīdis, par ko padomju laikos rakstīja: „...arī miera laikā ir vieta varoņdarbam.”

Pirmajās divās stundās pēc iziešanas jūrā Mangours guva uzvaru vismaz divās kritiskās situācijās. Pirmā bija saistīta ar apkalpi. Nenovēršamās bojāejas priekšā jūrnieki, vairākums no kuriem bija filipīnieši, pilnīgi demoralizējās. Daudzi krita histērijā, raudāja. Vienīgais cilvēks uz kuģa, kurš nezaudēja savaldību, bija kapteinis. Viņa stingrās stājas iedvesmoti, vecākais mehāniķis un vēl vairāki virsnieki saņēma un piedalījās apkalpes glābšanas organizēšanā. Glābšanas laivas vairs nebija lietojamas – smago viļņu triecieni tās bija pilnībā sabojājuši. Apkalpi no kuģa nocēla ar helikopteriem, bet pirms tam vajadzēja novērst paniku. Vēl kapteinis pieņēma lēmumu piepildīt ar ūdeni divus balasta tankus kuģa kreisajā pusē, tādējādi palēninādamus kuģa svēršanos uz sāniem, lai aizklātu kaut nedaudz tālāk no krasta. Brīdī, kad tankos vajadzēja sākt sūknēt ūdeni, sānsvere jau bija sasniegusi aptuveni 25 grādus, bet tanki bija jāatver no kravas klāja. No helikoptera uzņemtajos kadros redzams, kā viens no apkalpes locekļiem, kurš kopā ar kapteini palika uz kuģa, cenšas atvērt balasta tanka aizbīdni, un tajā brīdī pār viņu gāžas milzīgs vilnis. Laimīgā kārtā cilvēks palika dzīvs – viņam bija izdevies pieķerties un noturēties pie kādas konstrukcijas.

Vēlāk, naktī, kapteinim un vecākajam mehāniķim, apgaismojot sev ceļu ar signālraketēm, izdevās pa lodzīgo, viļņu bojāto pārejas tiltiņu šķērsot kravas klāju, nokļūt kuģa priekšgalā un nostiprināt glābēju kuģa „Ria de Vigo” padoto trosi. Kuģim spēcīgi šūpojoties un konstrukcijām visapkārt brūkot, jūrniekiem bija vajadzīgas vairāk nekā divdesmit minūtes, lai šķērsotu par simt metriem nedaudz garāko ceļu no komandtiltiņa līdz kuģa priekšgalam.

Pateicoties kapteiņa noteiktajai rīcībai un izlēmībai, kuģi izdevās aizvilkt tik tālu no krasta, cik vien tas vispār bija iespējams. Un tad notika tas, ko bija paredzējuši visi, kam ir kāda sajēga par jūru: tankkuģis pārlūza un nogrima. Tas notika piecas dienas pēc tam, kas kapteinis ēterā bija raidījis nelaimes signālu, un trīs dienas pēc tam, kad viņš pēdējais atstāja kuģi. Kad kapteini evakuēja, viņš nebija gulējis gandrīz 50 stundu, uzturēdamus sevi tikai ar kafiju un cigaretēm.

Sabiedriskais aizstāvis spāņu kapteinis Zamora: „Ja Mangours kuģi būtu pametis kopā ar apkalpi, tad varbūt tik daudz apgrēcību viņa rīcībā necenstos saskatīt.”

Kapteini arestēja tūlīt pēc nokāpšanas krastā. „Es lūdzu policistiem, lai ļauj man pagulēt, jo nebiju gulējis gandrīz divas diennaktis, bet viņi nekavējoties pieprasīja nopratināšanu un vispār izturējās ārkārtīgi rupji,” vēlāk stāstīja kapteinis.

PĒC DESMIT GADIEM

Deviņu gadu pirmstiesas izmeklēšana atspoguļota 230 315 lapās, 25 kastes piepildītas ar pierādījumiem un 1500 cietušo, sākotnēji to skaits bija 2000, prasības sagrupētas 55 atsevišķās apsūdzībās. Procesā iesaistīti 70 juristi, uzklautas 140 liecinieku liecības. Šķiet, ka tik apjomīgā darbā vajadzētu būt ievērotam un pamanītam itin visam, kas saistīts ar 2002. gada novembrī notikušo tankkuģa „Prestige” avāriju, kas izraisīja postošu vides piesārņojumu Spānijas piekrastē.

Izmeklēšanas laikā ir analizēti desmiti tūkstoši fotouzņēmumu, simtiem stundu audio un video ierakstu par „Prestige” korpusa pārbaudēm, tomēr, kā uzsver kapteiņa advokāts, neatkarīgo ekspertu grupas, ko vada jūras inženieris Karloss Delgado Macia, slēdziens un ziņojumi nav iekļauti oficiālajos tiesas dokumentos, tāpēc tos nevar uzskatīt par pierādījumiem. Kā pierādījums figurē tikai Spānijas valdības angažēto ekspertu slēdziens, kas apliecina, ka kuģa korozija bija sasniegusi kritisku līmeni. Kā apgalvo ģenerālprokurors, kurš tiesā pārstāv valsts intereses, „1976. gadā būvētais tankkuģis bija toksiska bumba ar laika degli, kas varēja uzsprāgt jebkurā brīdī”.

Tankkuģa „Prestige” vraks guļ dzelmē 3,6 kilometru dziļumā, bet varas gaitēņos un tiesas zālēs tas kļuvis par tādu zemūdens akmeni, kam uzskrējis ne viens vien politiķis, tiesnesis, prokurors un advokāts.

Kopā ar kapteini apsūdzēti arī kuģa vecākais mehāniķis Nikolau Argiropoulos un pirmais palīgs filipīnietis Irineo Maloto, kura atrašanās vieta nav zināma. Ceturtais apsūdzētais ir Spānijas tirdzniecības flotes vadītājs Hosē Luiss Lopess Sors, kurš it kā vainojams kļūmīgās pavēles izdošanā. „Greenpeace” Spānijas grupas vadītājs Marija Hosē Kabaljero: „Ir daudzi, kam vajadzētu būt uz apsūdzēto sola. Starp tiem jābūt Spānijas premjerministram Mariano Rahojam, kurš „Prestige” avārijas laikā bija Ministru prezidenta vietnieks. Esam pārliecināti, ka valdības rīcība nav attaisnojama un tā nevar norobežoties no atbildības. Atbildība gulstas arī uz klasifikācijas sabiedrību, kas izsniegusi sertifikātu par kuģa jūrasspēju.”

Prokurori paziņojuši, ka „Prestige” avārijas zaudējumi tiek lēsti 4,1 miljardu eiro apmērā. Spānija šajā tiesvedībā ir gan prasītājs, gan atbildētājs, tāpēc tiek meklēti visi iespējamie veidi, lai Spānijas valdība varētu izvairīties no zaudējumu segšanas. Tiesvedības tendenciozo rīcību raksturo arī tas, ka pēdējam no pieciem tiesnešiem, kuri piedalījušies šīs lietas iztiesāšanā, nav bijusi problēma kā galveno liecinieku uzklaut ekspertu, kurš bijis valdības konsultants avārijas lietā. Viņš apgalvo, ka Spānijas varas iestādes nav vainojamas par lēmumu, kas tika pieņemts, „Prestige” izraidot no ostas. Patiesība ir vēl skaidrāka – eksperts Francisko Alvaress Koskoss, kurš tiesā ir galvenais liecinieks, patiesībā bija tas, ar kura svētību tajā liktenīgajā 2002. gada novembra dienā „Prestige” tika aizsūtīts *pēdējā gaitā*.

NOBEIGUMA VIETĀ

Pēc atbrīvošanas pret drošības naudu kapteinis apmetās viņam noīrētā dzīvoklī Barselonā, pa kura logu ir redzama jūra. Kapteinis izvairās no publicitātes. Reiz, kad, izejot no policijas iecirkņa, žurnālisti viņam gribēja sarīkot preses konferenci, kapteinis no tās atteicies. Viņam nav vajadzīga lieka publicitāte un arī preses aizstāvība ne. Būdams kapteinis, viņš ir pieradis pie iekšējās vientulības, kad spēki jāsmeļas pašam sevī. Kapteinis uz kuģa ir otrs pēc Dieva. Reisa laikā viņam nevar būt draugu. Viņam nav ar ko apspriesties un kam lūgt palīdzību. Tā viņš, kapteinis Mangours, gada jūrnieks un apsūdzētais, dzīvo tagad. Viņam viss ir līdz kaklam, viņš ir nikns un noguris.

Tiesā, kas atlikta līdz 2013. gada novembrim, galvenie jautājumi būs par kuģa jūrasspēju un Spānijas valsts iestāžu drošas ostas patvēruma atteikumu.

Kapteinim Mangouram par labu runā fakts, ka viņš apkalpi ir glābis no drošas nāves.

Tas viss ir skumji. Īslaicīga izdevīguma vārdā nevis kāds ierēdnis, bet gan visa valsts rīkojas nelāgi un vēl iegūst dividendes cīņā par vides tīrību. Kāda gan tur nozīme viena cilvēka liktenim...■

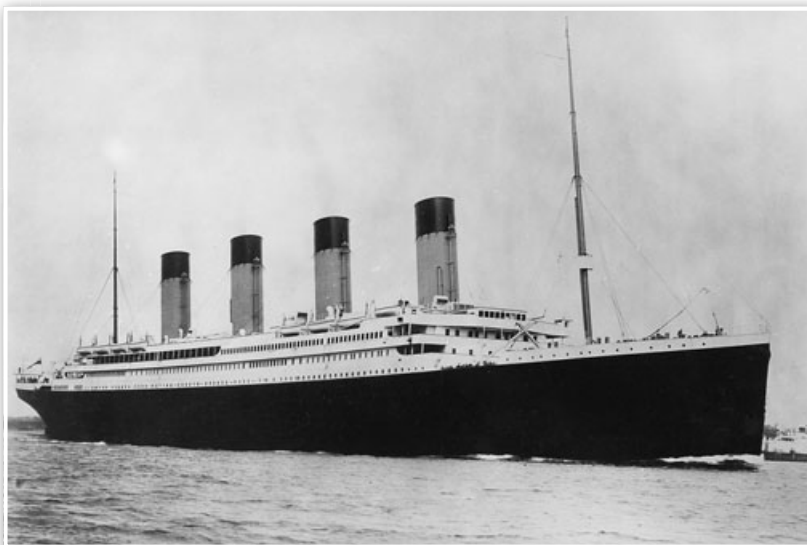
Izmantoti „The Guardian”, „Lloyd’s List”, „Reuter” materiāli

PIRMS SIMT GADIEM – „TITĀNIKA” PIRMAIS UN PĒDĒJAIS REISS

Pēdējo 100 gadu laikā neviena cita kuģa katastrofa pasaulē nav guvusi tādu ievēribu kā lielā pasažieru tvaikoņa „Titāniks” sadursme ar leduskalnu saltajos Atlantijas okeāna ūdeņos. Arī tagad, kad Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijas zālēs ierodas skolēnu un vecāka gadagājuma apmeklētāju grupas, viens no populārākajiem jautājumiem muzeja gidiem ir – kur „Titāniks”? Tas nekas, ka muzeja speciālistu uzmanības lokā ir Latvijas kuģniecības vēstures jautājumi. Apmeklētājus joprojām interesē šī pasaulē populārā pasažieru tvaikoņa pirmais un vienīgais brauciens, un lielo interesi radījušas fiksētās atmiņas, pētījumi par šo notikumu un, protams, slavenā filma „Titāniks”.

„Olympic” klases lielais pasažieru kuģis tika būvēts galvenokārt ekonomisko apstākļu dēļ. Firma „White Star Line” sacensībā ar citām kuģniecības firmām centās iegūt vadošo lomu pasažieru pārvadājumu tirgū uz Amerikas Savienotajām Valstīm. Toreiz daudzi tūkstoši pārbraucēju no Eiropas nabadzīgajām valstīm centās tikt uz apsolīto zemi – Ameriku – labākas dzīves meklējumos. Kuģa būvniecība sākās 1909. gada 31. martā Belfāstā, Īrijā, „Harland and Volf” kuģu būvētavā. Pēc diviem gadiem, 1911. gada 31. martā, noslēdzās kuģa korpusa būves darbi. Darbos piedalījās ap 3000 strādnieku. Pilnībā „Titāniks” bija gatavs doties reisā 1912. gada 31. martā. Visus darbus sponsorēja amerikāņu miljonārs Dž. Morgans, un celtniecības izmaksas bija 7,5 miljoni ASV dolāru. Tvaikoņa tonnāža bija 46 328 tonnas, tas varēja uzņemt 3547 pasažierus. Pirmajā un vienīgajā reisā uz Ņujorku tas uzņēma 2223 cilvēkus, no tiem bojā gāja 1517. Kuģa tehniskais aprīkojums arī bija iespaidīgs: maksimālo ātrumu – 23 mezgli – nodrošināja divi četrcilindru tvaika dzinēji, viena zemspiediena t.s. Pārsona turbīna un trīs dzenskrūves. Ogles tika sviestas 159 krāsnīs, kuras sildīja 29 boilerus. „Titānikam” bija četri 19 metrus augsti skursteņi, tiesa gan, viens no tiem kalpoja ventilācijai. Tvaikoņa pasažieriem bija paredzētas trīs klašu kajītes. Laimīgas dzīves meklētāji, kuri devās uz Ameriku, dzīvoja pašā lejā, trešās klases nelielo kajīšu saspīestībā, bet otrās un it sevišķi pirmās luksusa klases pasažieri baudīja tolaik vēl neredzētas *ekstras* – greznām mēbelēm rotātas plašas kajītes, turku pirtis, peldbaseinu un sporta zāli. Pirmās klases biļetes cena sasniedza tolaik iespaidīgu summu – 4700 ASV dolāru.

Pirmais un pēdējais „Titānika” reiss sākās 1912. gada 10. aprīlī Sauthamptonas ostā ar nelielu incidentu – tvaikoņa propelleru izraisītā turbulence izkustināja blakus esošo kuģi „New York”. Pirms to aizvilka projām velkonis, kuģis pietuvojās „Titānikam” nieka 1,20 metru attālumā, aizkavējot tā izešanu no



ostas par veselu stundu. „Titānika” kapteinim Edvardam Smitam vispirms tvaikonis bija jāvada uz Franciju, pēc tam uz Īrijas ostu Kvinstaunu, lai uzņemtu uz kuģa pēdējos pasažierus. Pēc tam „Titāniks”, kuru žurnāls „Ship Builders” dēvēja par nenogremdējamu kuģi, sāka savu ceļu pāri Atlantijas okeānam gandrīz ar maksimāli iespējamo ātrumu.

Kuģa katastrofas vietā bija diezgan liela aisbergu koncentrācija. Par to „Titānika” apkalpi brīdināja citi kuģi – tvaikoņi „America” un „Mesaba”, bet šīs ziņas līdz komandtiltiņam nenonāca. Kapteinis E. Smits nedaudz bija mainījis „Titānika” kursu, lai izvairītos no dreifējošajiem lielajiem ledus gabaliem. Tomēr 14. aprīlī pulksten 23.40 pēc vietējā laika lielā tvaikoņa labais sāns aizskāra aisbergu, radot ap 100 metru garu sūci. Kuģa konstrukcijā bija 16 ūdens noturošas starpsienas, kuras aizvērtā stāvoklī turēja speciāla magnētiskā bulta. To varēja darbināt ar slēdzi, kurš atradās uz kuģa komandtiltiņa. „Titāniks” noturētos uz ūdens, ja applūstu četri starpsienu bloki. Šajā reizē applūda pieci bloki, līdz ar to kuģa liktenis bija izšķirts. Tuvākais tvaikonis „Carpathia” atradās četrus stundus brauciena attālumā no „Titānika”. Glābšanas operāciju apgrūtināja arī tas, ka uz kuģa bija tikai 20 glābšanas laivas, kuras varēja uzņemt 1178 cilvēkus. Toreiz glābšanas laivu skaitu aprēķināja pēc kuģa tonnāžas, nevis pēc maksimāli iespējamām pasažieru vietām kuģa kajītēs, līdz ar to laivu skaits bija nepietiekams. Pulksten 00.40 nolaida pirmās glābšanas laivas, tās bija pustukšas, no 40 vietām aizņemta bija tikai trešā daļa. Daudzi sākumā nesteidzās ieņemt vietas, jo neticēja paziņojumiem par kuģa grimšanu. „Titāniks” daudzu domās joprojām bija nenogremdējams. Katastrofas

pēdējie mirkļi bija pulksten 2.20, kad „Titāniks”, pārlūzis divās daļās, nogrima 3800 metru dziļumā. Pēc divām stundām ieradās tvaikonis „Carpathia”, kurš sāka uzņemt nogrimušā kuģa pasažierus.

„Titānika” vraka daļas tika atrastas 1985. gada 1. septembrī, kad, nolaižoties batiskafā, tās atrada Žans Luī Mišels un Roberts Balards no Vudholas okeanogrāfijas institūta. Viņi atrada kuģi pārlūzušu uz pusēm, daļas atradās 600 metru viena no otras, pie tam priekšgals izrādījās pagriezts uz otru pusi. Kuģa atlūzas atrodas 2,6 kvadrātkilometru lielā platībā. Vraķa mūžs nebūs ilgs – baktērijas ūdens vidē dienā saēd apmēram 45 kilogramus dzelzs, jau pēc simt gadiem šajā vietā kuģa atliekas vairs nebūs atrodamas. Juridiskās tiesības uz „Titānika” detaļām un nogrimušajiem priekšmetiem no 1994. gada piederēja firmai „Titanic Inc.” Pašreiz no jūras dzelmes izcelti ap 6000 priekšmetu, un daļa no tiem atrodas ekspozīcijā Griničas Nacionālajā jūras muzejā. Jāpiebilst, ka pēc viena gadsimta nogulēšanas jūras dzelmē jebkurš kuģis, tajā skaitā „Titāniks”, nokļūst ANO Konvencijas par zemūdens kultūras mantojuma aizsardzību jurisdikcijā.

Arī Latvijas jūrnieceības darbinieka vārds saistīts ar šā kuģa katastrofu. Kopā ar „Titāniku” kapu okeāna dzelmē atrada tālbraucējs kapteinis Edvards Petaks, Ainažu jūrskolas 1889. gada absolvents. Viņš ir bijis burinieku „Haynash” un „Jahn Pettak” līdzīpašnieks, kuģojis vairākās pasaules jūrās.

2012. gadā „Titānika” katastrofas 100 gadu atcerei tika veltīti divi notikumi – vispirms Sauthamptonā, pilsētā, no kuras savu traģisko braucienu sāka „Titāniks”, jūras muzejā atklāja izstādi, kurā eksponēti no dzelmes izceltie šā kuģa priekšmeti, to vidū kuģa kapteiņa E. Smita zobens, bet 31. martā Belfāstā, Ziemeļīrijā, durvis vēra jauns moderns „Titānikam” veltīts muzejs. Ekonomiskās krīzes apstākļos nauda muzeja būvei netika žēlota – izmaksas sasniedza 120 miljonus eiro. Blakus muzejam atjaunots arī sausais dok Nr.2, vieta, kur norisēja šā kuģa būvniecība. 2012. gadā tūrisma firma „Miles Morgan Travel”, atzīmējot „Titānika” katastrofas 100. gadadienu, organizēja 12 dienu ceļojumu uz tā nogrimšanas vietu. Uz kuģa „Balmoral” uzkāpa 1309 pasažieri, to vidū bija 50 kādreizējo „Titānika” pasažieru radinieki. Vienas biļetes cena sasniedza pieklājīgu summu – 9000 ASV dolāru.

Dramatiskie notikumi Atlantijas okeānā toreiz, pirms 100 gadiem, liek mums padomāt par to, cik viss šajā dzīvē ir varens un reizē trausls, cik ātri var aiziet dzelmē cilvēku radītais brīnums – okeāna pasažieru tvaikonis „Titāniks”.■

A. Cekuls

„TITĀNIKS” GADSIMTA GARUMĀ

Pagājuši 100 gadu, bet „Titāniks” vēl arvien nedod mieru. Tiek meklēti pierādījumi jaunām nelaimes versijām, pētīta dzelme un izteiktas hipotēzes. Tiek iekārotas tās milzu bagātības, kas bija uz kuģa.

Pieminot leģendārā pasažieru kuģa „Titāniks” traģiskās bojāejas 100. gadskārtu, britu vēstures tīmekļa vietne „Ancestry.co.uk” publiskoja vairāk nekā 200 000 ar šo kuģi un tā avāriju saistītu dokumentu, starp tiem kuģa pasažieru sarakstu, kapteiņa testamentu, kā arī avārijā bojāgājušā ASV magnāta Bendžamina Gugenheima pēdējo gribu. Atklātībai nodoti arī vairāk nekā 300 ar avārijas izmeklēšanu saistīti faili, ieraksti par jūrā atrastajām 328 cilvēku mirstīgajām atliekām un attēli ar bojāgājušo „Titānika” pasažieru kapa pieminekļiem.

Ap nenogremdējamā kuģa traģēdiju ir bijis daudz spekulāciju, uzņemtas filmas, rīkotas izstādes, prese ik pa laikam „izrakusi” jaunus faktus un aculiecinieku vēstījumus par „Titānika” katastrofu. Bet ir bijuši atspoguļoti arī neskaitāmi objektīvi pētījumi un vēstījumi.

Arī Gadagrāmatas veidotāji, atskatoties uz simt gadu seniem notikumiem, nespēja atturēties no šīs tēmas aprakstīšanas. Vēstures izziņāšana ļauj labāk saprast mūsdienu peripetijas.



„Titānika” konstruktors Tomass Endrūss reiz teicis, ka uz kuģa atrodas bagātības vairāk nekā 250 miljonu dolāru vērtībā. Var uzskatīt, ka pagājušajos simt gados tā ir vismaz desmit reizes pieaugusi. Bagātību vidū bija nenovērtējams Omāra Haijama manuskripts, senās Ēģiptes priesterienes mūmija, daudzas unikālas gleznas, bet netrūka arī zelta stieņu, briljantu, dimantu, zelta rotaslietu, kas vēl tagad atrodas „Titānika” kajītēs. Nav brīnums, ka nogrimušais kuģis gluži kā magnēts pievelk zelta un vienkārši piedzīvojumu meklētājus.



2004. gadā ASV, Apvienotā Karaliste, Francija un Kanāda vienojās par to, ka uz „Titānika” nogrimšanas vietu un tā paliekām attiecas īpaši likumi un tās uzskatāmas par starptautisku jūras memoriālu un katastrofā bojā gājušo vīriešu, sieviešu un bērnu kopējo atdušas vietu. Šīs valstis katra pēc saviem likumiem kontrolē un cenšas novērst jebkurus nesankcionētus centienus doties pētīt nogrimušo kuģi.

Kamēr bagātību meklētāji tikai sacenšas par tiesībām nirt pie „Titānika”, spīdoši to izdevies paveikt tāda paša nosaukuma 1997. gadā tapušās, tolaik rekorda peļņu guvušās un vienpadsmit „Oskariem” nominētās filmas režisoram Džeimsam Kameronam, bet sakarā ar traģiskā notikuma simto gadskārtu 2012. gada 6. aprīlī notika savulaik nepārspējami populārās melodrāmas „Titāniks” 3D versijas pirmizrāde. Savukārt Kamerona 3D formātā tapusi filma „Dzelmes rēgi” ļauj ielūkoties „Titānika” vraka tālākajos kaktos, izjūtot gluži vai fantasmagorisku ceļojumu laikā.

Vērienīgu superlainera bojāejai veltītu programmu sagatavojis arī telekanāls „National Geographic”: sadarbībā ar Džeimsu Kameronu un Robertu Balārdi tapušas divas jaunas dokumentālas filmas, kuru mērķis ir pievērst sabiedrības uzmanību kuģa atlieku saglabāšanas problēmai.

Bet pirmā filma par leģendāro lineru pirmizrādi ASV piedzīvoja jau 1912. gada 14. maijā – tikai 29 dienas pēc katastrofas! Neviena tās kopija gan nav saglabājusies, taču zināms, ka desmit minūtes garās lentes scenārija autore un galvenās lomas izpildītāja bija Doroteja Gibsone – aktrise un „Titānika” pirmās klases pasažiere, kurai bija palaimējies izdzīvot drausmajā naktī. Doroteja filmējās tajā pašā vakarkleitā, kas viņai bija mugurā glābšanās mirklī.

Jau tajā pašā gadā Vācijā uz ekrāniem iznāca veselas 30 minūtes gara (kas tolaik bija rekords) filma „Nakts ledos”, kas vēstīja par pirmās klases bagāta-



jiem pasažieriem kuģa pēdējās stundās. „Titānika” tēma tika izmantota arī nacistiskās Vācijas laikā 1943. gadā, kad tapa lente, lai parādītu britu nekompetenci. Pirmā filma par „Titāniku” ar tādu pašu nosaukumu, kas ieguva „Oskaru” par labāko scenāriju, tika uzņemta 1953. gadā ASV.

Tā vien šķiet, jo ilgāks laiks pagājis, jo lielāka interese par „Titānika” bojāeju. Šā britu impērijas toreizējā spožuma un nākamā posta simbola traģiskajā liktenī sabalsojas visdisonējošākie motīvi – neredzēta varonība un nožēlojama glāvēlība, satriektas cerības un neīstenotas ambīcijas, bet, runājot par mūsdienām, klusa atcere un līdz absurdam novesta komercija.

Viens no komercijas nihilistiskākajiem piemēriem ir piemiņas kruīzs uz nelaimes vietas.

PA SAPŅU KUĢA PĒDĀM

2012. gada 8. aprīlī no Sauthemptonas ostas Britu salās ceļojumā pa „Titānika” pēdām devās greznais kruīza kuģis „Balmoral”, kura īpašnieks „Fred Olsen Cruise Lines” pieder „Harland and Wolff” kompānijai, kas pirms simt gadiem uzbūvēja „Titāniku”. Uz „Balmoral” bija 2224 cilvēki: 1316 pasažieri un 908 apkalpes locekļi. Nu, gluži tikpat, cik uz leģendārā lainera.

Piemiņas braucienā devās cilvēki no 20 dažādām pasaules valstīm, katrs par ceļojuma biļeti bija samaksājis līdz 9000 ASV dolāru. Aptuveni 30 bija katastrofā izdzīvojušo pasažieru pēcteči. Nedēļu pirms vēsturiskā brauciena kompānijas interneta vietne liecināja, ka brīvas palikušas vien dažas zemākās



2012. gada 8. aprīlī no Southemptonas ostas Britu salās ceļojumā pa „Titānika” pēdām devās greznais kruīzu kuģis „Balmoral”.

klases kajītes. Tur bija lasāmi arī šādi komentāri: „Šī ir iespēja, kas rodas reizi dzīvē!” „Tas ir kaut kas, pēc kā esmu ilgojies visu savu dzīvi!” Ceļotkāro vidū bija arī slaveni ļaudis, piemēram, dziedātājs Rods Stjuarts. Laikam jau viņi bija iedvesmojošies no solījumiem, ka uz kuģa mielosies pēc „Titānika” ēdienkartes un uz kuģa skanēs tā pati leģendārā mūzikas programma.

Bet viens no aizkustinošākajiem ar „Titāniku” saistītajiem stāstiem ir par to, kā kuģis grima, orķestra muzikantiem turpinot spēlēt. Britu presē nesen parādījās ziņas, ka, iespējams, izolē varētu parādīties leģendārā vijole, kas piederēja „Titānika” orķestra vadītājam, 33 gadus vecajam Vollesam Hārtlijam. Kad viņu, jau nosliukušu, atrada glābēji, vērtīgais īpašums bija piesiets pie viņa krūtīm. Pēc tam vijoles pēdas uz ilgu laiku pazuda kaut kur Britu salās, bet tagad tiek izteikta versija, ka līdz 1939. gadam tā glabājās pie Hārtlija līgavas Marijas Robinsones; viņa to līgavainim bija reiz uzdāvinājusi (uz vijoles pat esot īpaša atzīme). Nav zināms, kur tā bijusi visus šos gadus, bet nu vērtīgā relikvija atkal ir atradusies. Gadījumā, ja vijole izrādīsies īsta, tās cena uzlidos līdz šim nepieredzētos augstumos.

PĒDĒJĀS IZDZĪVOJUŠĀS

Southemptonā 2009. gadā mūžībā aizgāja „Titānika” pēdējā pasažiere Eli-zabete Gledisa (Milvina) Dīna (1912–2009). Kopā ar vecākiem, kuriem bija trešās klases biļetes, viņa uz kuģa nonāca tikai divus mēnešus un 13 dienas vega,



klūdama par jaunāko pasažieri. Katastrofa, kas atņēma dzīvību Milvinas tēvam, neļāva ģimenei sākt jaunu dzīvi Amerikā, un bija jāatgriežas Britu salās. Par piedzīvoto Milvina no mātes uzzinājusi tikai astoņu gadu vecumā. Vēlāk viņa apbraukāja vai visu pasauli, tieko-

ties ar citiem izdzīvojušajiem. Mūža beigās Milvina bija spiesta izsolē pārdot ar „Titāniku” saistītās ģimenes piemiņas lietas, lai ik mēnesi varētu samaksāt trīs tūkstošus mārciņu par uzturēšanos un ārstēšanu pansionātā. Pēc nāves viņas pelni tika izkaisīti pār Sauthemptonas ostas piestātni, no kuras lineris devās liktenīgajā ceļojumā.

Divus gadus pirms Milvinas mūžībā aizgāja Barbara Džoisas Vesta (Deintonas, 1911–2007), viņa uz kuģa ar vecākiem – otrās klases pasažieriem – atradās desmit mēnešu vecumā. Atšķirībā no Milvinas Barbara, lai gan bija Britānijas Titānika biedrības (*British Titanic Society*) locekle, visu dzīvi izvairījās no jebkādām runām par „Titāniku”. Pēc Barbaras nāves arī viņas piemiņas lietas nonāca izsolē. Gandrīz sešdesmit tūkstošu mārciņu vērtās kolekcijas vidū bija ģimenes arhīvs, vēstules, kā arī termoss, kuru mātei Adai bija iedevis kāds apkalpes loceklis, lai viņa varētu mazo meitu padzirdīt ar siltu pienu.

Dīvaini, bet par liktenīgajā naktī pārdzīvoto it kā pēc mātes lūguma nevēlējās stāstīt arī Liliāna Asplunda (1906–2006), kas uz „Titānika” nonāca sešus gadus veca un katastrofā zaudēja tēvu un trīs brāļus. Jau pēc viņas nāves atklājās, ka Liliāna visu mūžu bija glabājusi „Titānika” iekāpšanas biļeti, kas drīz pēc tam par lielu naudu tika pārdota izsolē.

TRAĢISKĀS NAKTS STATISTIKA

Visu laiku leģendārākā sapņu lainera un citu tā bēdubrāļu traģiskais liktenis saistījies pētnieku vēribu – sevišķi to, kuru uzmanības lokā ir cilvēku uzvedība kritiskās situācijās. Austrālijas un Šveices zinātnieki nesen izteica secinājumu – „Titānika” un „Luzitānijas” liktenis pierādot, ka cilvēka izvēle starp egoismu un altruismu ir atkarīga no tā, cik laika viņam tai dots. 1915. gadā vācu zemūdenes nogremdētās „Luzitānijas” izdzīvojušo pasažieru vidū visvairāk bija vīrieši un sievietes labā fiziskā formā. Aprēķināts, ka uz „Titānika”, kur sociālās normas ņēma virsroku, bērnam iespējas izdzīvot bija par 15% augstākas nekā vīrietim, cilvēkam ar bērnu – par 19,6%, bet sievietēm – par vairāk nekā 50%.

Vēl viena atšķirība – no „Luzitānijas” galveno-kārt izglābās zemākā klāju pasažieri ar pašām lētākajām biļetēm, toties uz „Titānika” pirmās klases bagātniekiem bija par 44% vairāk iespēju palikt dzīviem nekā pārējiem. Kvīnslendas Tehnoloģiju universitātes pētnieks Benno



Torglers uzskata – šāda atšķirība tādēļ, ka pirmajā gadījumā kuģis nogrima 18 minūtēs, bet otrajā laidās dzelmē gandrīz trīs stundas.

RAKSTĪTAIS NE VIENMĒR ATBILST PATIESĪBAI

No „Titānika” vispirms glāba sievietes un bērnus. Tas, ka tieši tā arī notika, ir fakts.

Ši it kā nepievilcīgā statistika neļāva žurnālistiem, pētniekiem un rakstniekiem turēties preti kārdinājumam izspēlēt šķiru kārti. Nereti aprakstos un arī filmās tiek rādīti pirmās klases bagātie ļaudis, kuri ar zobiem un nagiem cīnās par vietu glābšanas laivā. Malā tiek pagrūstas sievietes, tiek kāpts pāri bērniem. Kā neapstrīdams tiek minēts fakts, ka trešās klases pasažieriem nebija nekādu tiesību. Un faktam klāt statistika – procentuāli trešās klases pasažieri izdzīvoja mazāk nekā pirmās klases bagātnieki. Bet, pasakot A, netiek pateikts B. Skaitliski trešās klases pasažieru bija ievērojami vairāk nekā pirmās klases pasažieru, attālum, kas viņiem bija jāpārvar līdz glābšanas laivām, aizņēma vairāk laika un radīja lielākus šķēršļus. Papildus vēl trešās klases pasažieri ļoti rūpējās par savu līdzpaņemto iedzīvi. Viņi devās uz Ameriku, lai sāktu jaunu dzīvi, tāpēc loģiski, ka līdzpaņemtas mantas bija visa viņu bagātība, un to atstāt uz grimstoša kuģa šķita neprāts. Tad jau labāk nogrimt kopā. Daļa sieviešu, pat kopā ar bērniem, nevēlējās šķirties no saviem vīriem, kuriem iekāpšana glābšanas laivās bija liegta. Daļa no viņām papildina neizglābto sieviešu un bērnu statistiku.

Īpaši izveidota komisija pētīja un analizēja statistiku, rekonstruēja notikumu gaitu, intervēja izglābtos un secināja, ka nav bijis šķiru diskriminācijas, evakuācijas laikā visi ir bijuši vienādi.

UZZIŅAI

„Titānika” glābšanas laivās vietas bija 1178 cilvēkiem, un tas nozīmēja, ka bija iespējams izglābt visus uz kuģa esošos bērnus un sievietes, kā arī vēl 550 vīriešus. Bet statistika liecina, ka tika izglābti 52% bērnu un 74% sieviešu.

Ir daudz pierādījumu, ka pirmās klases pasažieri – miljonāri, uzņēmēji, aristokrāti, vārdu sakot, sabiedrības krējums, cienīgi un aukstasinīgi uzņēma nenovēršamo. Piemēram, aristokrāts Bendžamins Gugenheims, kurš ceļojumā devās kopā ar franču dziedātāju Leontīni Aubertu, viņas kalponi Emmu, savu sulaini Džilio un šoferi Renē, pavadījis uz glābšana laivu abas dāmas un, atvadījies no viņām, devies uz savu pirmās klases kajīti, uzvilcis savas labākās drēbes un bijis gatavs mirt kā džentlmenis. Savai sievai ar dāmu starpniecību viņš nosūtīja šādu vēstījumu: „Ja ar mani kaut kas notiek, lūdzu, pasakiet manai sievai, ka esmu rīkojies kā īsts goda vīrs un līdz pēdējam mirklim pildījis savu pienākumu.”

NOLĀDĒTS, JO IZDZĪVOJA

Nu, lūk, vēl kāds stāsts par japāni Masabumi Hosono, kurš izglābās „Titānika” traģēdijā. Daudz esam dzirdējuši par „Titānika” nogrimšanu, bet ļoti reti ir nācies dzirdēt par izglābušos cilvēku likteņiem. Šis būs viens no tādiem. Stāsts par vienīgo japāni uz nenogremdējamā lainera, viņa pārdzīvoto „Titānika” bojāejas laikā un pēc izglābšanās. Tas, ka viņš izdzīvoja, vēlāk kļuva par lāstu, nevis laimīgu gadījumu.

1910. gadā Japānas Satiksmes ministrija nosūtīja Hosono komandējumā uz Krieviju pētīt tās dzelzceļu sistēmu. Pēc diviem Krievijā pavadītiem gadiem viņš varēja doties mājās, un pēc īsas ekskursijas pa Londonu Hosono turpināja garo ceļu mājup, kāpjot uz „Titānika” klāja. Tas viņam šķita liels piedzīvojums.

Sadursmes brīdī Hosono bija cieši aizmidzis un ir pārliecināts, ka arī daudzi citi pasažieri nemaz nenojauta par nenovēršamo traģēdiju. Viņu pamodinājuši klauvēšana pie kajītes durvīm, un kāds no kuģa apkalpes izsniedzis viņam glābšanas vesti. Sapratis, ka tiešām kaut kas ir noticis, viņš devās glābšanas laivu virzienā.

Kuģa kapteinis zināja, ka kuģis nogrimis, zināja, ka nogrimis labu laiku pirms palīdzības ierašanās, un slēpa no pasažieriem šo informāciju, jo glābšanas laivās varēja ietilpt vien puse no pasažieriem, tāpēc bija jāizvairās no panikas radīšanas. Pat apkalpes cilvēki, kuri atradās pie katras glābšanas laivas, to nezina. Un tieši informācijas slēpšana maksāja daudzu cilvēku dzīvību. Hosono stāstījums apliecina, ka slavenajā režisora Kameronā filmā parādītie notikumi ievērojami atšķiras no patiesajiem. Pie laivām nav bijusi liela drūzmēšanās vai panika, jo lielākā daļa pasažieru nolēma palikt uz kuģa, nevis kāpt mazajās, nestabilajās laivās un doties nezināmā virzienā. Viņi taču bija pārliecināti, ka kuģis ir nenogremdējams, tāpēc nekādas briesmas nedraud. Arī kategoriskais lēmums laist laivās tikai bērnus un sievietes maksāja liekas dzīvības, jo bija ģimenes, kuras bija ar mieru doties laivās, bet tikai kopā. Saņēmušas noraidījumu, sievas ar bērniem palika uz kuģa.

Hosono jau no brīža, kad saņēma glābšanas vesti, juta, ka no pasažieriem kaut kas tiek slēpts. No kapteiņa nebija nekādas informācijas par notikušo, un

nebija arī ne mazākās trauksmes, tāpēc viņš pacietīgi stāvēja pie 10. glābšanas laivas un gaidīja savu iespēju. Šāda iespēja parādījās jau pavisam drīz, jo cilvēks, kurš organizēja pasažieru iekāpšanu glābšanas laivā, nevarēja atrast nevienu kāpt gribētāju, tāpēc uzsauca pūlim, ka ir vēl brīvas vietas. Nebija nekādas atbildes. Arī Hosono, zinot savas zemes likumus, nevēlējās rīkoties kā glēvulis un doties laivā kā vienīgais vīrietis. Kad beidzot laivā ielēca kāds vīrietis, arī viņš pievienojās aptuveni 30 pasažieriem, kas jau atradās laivā, kurā bija paredzētas vietas 65 cilvēkiem. Vairāk gribētāju nebija.

Tikai tad, kad kuģis jau sācis slīdēt gaisā, Hosono redzējis, ka sākusies jezga un cilvēki beidzot sapratuši, ka nenogremdējamais kuģis tiešām nogrims. Ducis laivu bija devušās ceļā pustukšas... Pēc Hosono teiktā, no panikas vai varmācības nebijis ne vēsts un laivās nav tikuši tikai tie, kuri paši atteicās tajās iekāpt. Bet vēlāk nezināmu iemeslu dēļ avīzēs parādījušies virsraksti, ka glābšanas laivās ar spēku iekāpuši vairāk nekā 300 vīrieši, atstājot uz klāja bezpalīdzīgās sievietes un bērnus.



Pēc šādas dezinformācijas izplatīšanas presē daudzi vīrieši līdzcilvēku acīs kļuva par grēkāžiem un necilvēkiem. Arī Hosono. Bet to viņš jau bija paredzējis, jo labi zināja savas tautas augstos tikumības principus. Viņu nosauca par glēvuli, kurš cienīgas nāves vietā izvēlējies glēvu bēgšanu no likteņa. Lai beigtu apkaunojošo dzīvi, daudzi publiski viņam pieprasīja veikt harakiri, un arī ģimene viņu pameta. Hosono mira 1939. gadā vientulībā un noslēgtībā, neviena neieredzēts, vēlēdamies, kaut toreiz nebūtu izglābies.

SAJUST UN SADZIRDĒT

Viens no „Titānika” atceres centrālajiem notikumiem, kas tiešām varētu atstāt pēdas vēsturē, bija trīs gadus tapušā muzeju kompleksa „Titanic Belfast” atklāšana 2012. gada marta beigās Belfāstā. Uzbūvētais laineris „Titanic Belfast” atrodas septiņstāvu namā ar deviņām interaktīvām galerijām, kurās var redzēt, dzirdēt un pat saost traģiski bojā gājušo laineri un ar visām maņām izgaršot 20. gadsimta sākuma Londonas Sītijas atmosfēru, kā arī uzzināt cilvēku stāstus, kuri piedalījušies „Titānika” būvē. Belfāstas muzeju rajona centrā uzstādīta no astoņām velmēta tērauda loksēm izgatavota 15 tonnu smaga plāksne ar uzrakstu „Titāniks”. Tā sver tikpat, cik nogrimušā kuģa galvenais enkurs. Savukārt citi tās parametri – 4,5 metru platums un 15 metru garums – atbilst privāto promenāžu izmēriem uz „Titānika” pirmās klases



klāja. Belfāstas centrā atrodas pasaulē lielākā uz ielas novietotā ziemeļu puslodes karte, kas uzskatāmi ataino „Titānika” pirmo un pēdējo ceļojumu pāri Atlantijas okeānam.

Savukārt laikraksts „The Guardian” vēsta, ka jauns „Titānika” vēsturei veltīts interaktīvais muzejs aprīļa sākumā vēra durvis Sauthemptonas ostā, no kuras savu nelaimīgo braucienu sāka „Titāniks” un no kurienes nāca lielākā daļa apkalpes. Sauthemptonā ir arī viena no bagātākajām „Titānika” eksponātu kolekcijām, ko gadsimta garumā rūpīgi vākuši pilsētas tēvi un daudzas labdarības organizācijas. To vidū – trauki un galda piederumi, ko lietoja lainera pasažieri pēdējās vakariņās, vēstules, ēdienkartes un daudz kas cits.

Sācies „Titānika” traģēdijas otrais gadu simts. Pētījumi, minējumi un meklējumi turpinās.■

TRAGĒDIJA ATLANTIJAS OKEĀNĀ

(TVAIKOŅA „VOLTURNO” PASAŽIERU UN APKALPES GLĀBŠANA)

Pusotru gadu pēc „Titānika” traģēdijas Atlantijas okeānā notika jauna nelaime, kurai bija pievērsta visas pasaules uzmanība. 1913. gada 9. oktobrī reisā no Roterdamas uz Ņujorku aizdegās angļu kravas un pasažieru tvaikonis „Volturno”. Tā pasažieru un apkalpes glābšanā lielu varonību parādīja latviešu jūrniki, kurus augstu novērtēja daudzu valstu valdības.

1913. gada 2. oktobrī Roterdamas ostā kuģis „Volturno” uzņēma 564 pasažierus un dažādu kravu. Pasažieru lielākā daļa bija emigranti no Polijas, Serbijas, Rumānijas un Krievijas. Tajā dienā kuģis izgāja uz Ņujorku. 9. oktobra rītā komanda konstatēja, ka deg kuģa priekšgals un pirmā tilpne. Kuģa radists, izpildot kapteiņa pavēli, sāka raidīt SOS signālu.

150 jūras jūdžu attālumā no katastrofas vietas atradās kravas un pasažieru tvaikonis „Czar”, kas brauca no Ņujorkas uz Roterdamu. Tas bija Krievu Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrības kuģis, ko 1912. gadā uzbūvēja Glāzgovas (Lielbritānija) kuģu būvētavā „Barclay, Curle & Co, Ltd”. Kuģa pieraksta osta bija Liepāja. 1912. gadā tvaikonis „Czar” sāka kursēt starp Liepāju un Ņujorku, ieejot Kopenhāgenā un Roterdamā. Kuģa komandu komplektēja no pieredzējušiem latviešu un igauņu jūrnikiem. Tvaikoņa „Czar” virsnieki, izņemot 4. mehāniķi, bija latvieši. Viņiem visiem bija pieredze un ilgs darba stāžs uz dažādiem Krievu Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrības kuģiem.

1912. gada 4. aprīlī par tvaikoņa „Czar” pirmo kapteini tā īpašnieki iecēla Jāni Smiltnieku. Liepājas jūrskolas absolventam bija pieredze līdzīgu kuģu vadīšanā. Līdz tam viņš bija vadījis Krievu Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrības kravas un pasažieru tvaikoņus „Malaya”, „Estonia” un „Birma”.

1912. gada 21. aprīlī kuģa 1. stūrmaņa vietu ieņēma Liepājas jūrskolas beidzējs Jānis Zemturis. Vairāk nekā četrus gadus viņš bija strādājis par stūrmani uz sabiedrības kuģiem.

Gandrīz reizē ar kapteini J. Smiltnieku uz tvaikoņa „Czar” par 2. stūrmani sāka kalpot Jānis Saulesleja. Arī viņš bija beidzis Liepājas jūrskolu.

1912. gada 13. novembrī 3. stūrmaņa vietu ieņēma Andrejs Janovskis. Ventspils jūrskolas absolvents uz sabiedrības kuģiem bija braucis pusotru gadu un izpelnījies vadības ievēribu.

Par 4. stūrmani 1913. gada 18. martā norīkoja Rīgas jūrskolas beidzēju Frici Veidneru.

1912. gada 14. aprīlī par tvaikoņa „Czar” vecāko mehāniķi iecēla rīdzinieku Johanu Šloseru. Vienā dienā, 1912. gada 25. septembrī, kuģa 2. un 3. mehāniķa



Tvaikoņa „Czar” kapteinis Jānis Smiltnieks.

vietas ieņēma Johans Pestels un Frīdrihs Grīnbergs-Verpe.

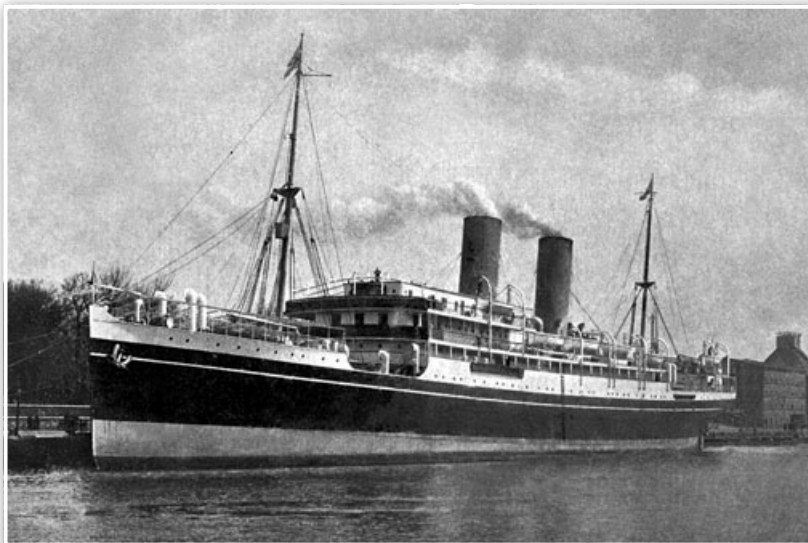
Par turpmākajiem notikumiem vēsta tvaikoņa kapteinis J. Smiltnieks 1913. gada 15. oktobra radiotelegramma kuģu sabiedrībai un ziņojums Liepājas ostas priekšniekam.

Pirmā radiotelegramma tika saņemta no angļu tvaikoņa „Carmania”: „Stāvam pie degošā „Vulturno”, pārāk liela viļņošanās, lai nolaistu glābšanas laivas.” Okeānā plosījās astoņu ballu vētra. Uzzinājuši, ka daži kuģi iet palīgā, tvaikonis „Czar” turpināja ceļu uz Roterdamu. Ap pulksten 17 pienāca ziņa no tā paša angļu kuģa, ka „Vulturno” gandrīz viss ir liesmās un pasažieri panikā lec jūrā. Lielo viļņu dēļ palīgā piesteigušies kuģi palīdzību nevarēja

sniegt. Kapteinis J. Smiltnieks pavēlēja mainīt kursu un forsētā gaitā iet uz tvaikonī „Vulturno”. Viļņi gāzās pāri klājam un labā laikā ierasto 16 mezglu vietā kuģa ātrums bija tikai 13 mezglī. Ap pusnakti tvaikonis „Czar” sasniedza notikuma vietu. Pēc stundas, manevrējot pusjūdzi no degošā kuģa, tas nolaida glābšanas laivu Nr. 3. Tā bija izturīga Glāzgovā izgatavota tērauda laiva, kam glābšanas laikā no sitieniem pret kuģu korpusiem radās tikai nelieli bojājumi. Tvaikoņa „Czar” laiva pirmā pietauvojās pie degošā kuģa, jo pārējie kuģi atteicās to darīt.

Pirmajā braucienā glābšanas laivu vadīja 1. stūrmanis Jānis Zemturis. Tajā bija 4. stūrmanis Frīcis Veidners un matroži Žanis Actiņš, Miķelis Kjude, Toms Puleks, Jāks Lepiks, Augustins Maripu, Karls Erru. Otrajā braucienā laivas komandā bija 3. stūrmanis Andrejs Janovskis, matroži Ž. Actiņš, A. Maripu, K. Erru, M. Kjude, T. Puleks, Mārtiņš Kārklīšs, galdnieks Lāss Aders. Trešajā braucienā piedalījās 3. stūrmanis A. Janovskis, matroži M. Kjude, T. Puleks, K. Erru, galdnieks L. Aders, bufetnieks Krišs Nolbergs, stūres vīri Pēters Tenns un Alfrēds Sārs. Ceturtajā braucienā laivas komandā bija 3. stūrmanis A. Janovskis, matroži M. Kārklīšs, J. Lepiks, Andrejs Spalviņš, Ģirts Šauklis, stūres vīri P. Tenns, A. Sārs, bufetnieks K. Nolbergs. Pēdējā, piektajā braucienā laivā bija 2. stūrmanis Jānis Saulesleja, matroži M. Kārklīšs, Ģ. Šauklis, J. Lepiks, A. Maripu, A. Spalviņš, stūres vīrs Ernests Mengelsons, pārtikas pārziņa palīgs Krišs Vinters.

Piecos braucienos tvaikoņa „Czar” komanda no degošā kuģa izglāba 102 cilvēkus. To vidū bija 24 bērni, 24 sievietes, 49 vīrieši, kā arī pieci tvaikoņa „Vulturno” apkalpes locekļi.



Kravas pasažieru tvaikonis „Czar”.

Sekojo tvaikoņa „Czar” komandas piemēram, glābšanā iesaistījās pārējie kuģi. Tvaikoņa „Carmania” apkalpe izglāba vienu cilvēku, „La Touraine” – 40, „Minneapolis” – 30, „Rappahannock” – 19, „Narragansett” – 29, „Devonian” – 59, „Kroonland” – 90, „Grosser Kurfürst” – 105 un „Seydlitz” – 46 cilvēkus. Desmit kuģi pavisam izglāba 521 pasažieri un komandas locekli. Bojā aizgāja 136 cilvēki. Tvaikonis „Czar” turpināja reisu un izglābtos nogādāja Roterdamā.

1913. gada 17. oktobrī dāņu tankkuģis „Charlois” atrada Atlantijas okeānā apdegušo tvaikoņa „Vulturno” korpusu. Tā kā pamestais kuģis varēja būt bīstams pārējiem kuģiem, dāņu kapteinis pavēlēja atvērt tā kingstonus. Tvaikonis „Vulturno” lēnām pazuda okeāna dzelmē.

Notikums izsauca plašu starptautisku rezonansi. Krievu, vācu, beļģu, angļu, franču un amerikāņu kuģu piedalīšanās tvaikoņa „Vulturno” cilvēku glābšanā tika plaši atspoguļota presē. Arī avīze „Jūrnieks” 1913. gada oktobrī aprakstīja notikumu. Novembra 44. numurā bija publicēta tvaikoņa „Czar” apkalpes fotogrāfija. Daudzu valstu valdības un dažādas organizācijas augstu novērtēja kuģa apkalpes varonīgo rīcību cilvēku glābšanā.

Krievu Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrības valde nolēma kā balvu kuģa komandai piešķirt 1000 rubļu. No tiem 500 rubļu bija paredzēti kapteinim, 300 rubļu virsniekiem un 200 rubļu komandai. Krievijas tirdzniecības un rūpniecības ministrs izteica tvaikoņa „Czar” apkalpei pateicību. Krievijas tirdzniecības flotes kapteiņu un mehāniķu veicināšanas fonda komiteja piešķīra I šķiras nozīmi – žetonu Nr. 6 kapteinim J. Smiltņiekam un II šķiras nozīmi – žetonu Nr. 10 pirmajam



Tvaikoņa „Czar” 1. stūrmanim J. Zemturim dāvētā tālskata kaste.



Ņujorkas dzīvības glābšanas veicināšanas biedrības bronzas medaļa tvaikoņa „Czar” matrozim T. Pulekam.

stūrmanim J. Zemturim.

1914. gada 13. februārī Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas Tirdzniecības kuģniecības nodaļa nosūtīja Liepājas ostas priekšniekam apbalvojumus 26 tvaikoņa „Czar” jūrniekiem.

Kuģa kapteini J. Smiltnieku apbalvoja ar Sv. Annas III pakāpes ordeni.

Pirmais stūrmanis J. Zemturis saņēma lielo zelta medaļu „За усердие”, nēsājamu pie kakla Andreja lentē.

Ar lielo zelta medaļu „За усердие”, nēsājamu pie kakla Aleksandra lentē, apbalvoja 2. stūrmani J. Saulesleju, 3. stūrmani A. Janovski, 4. stūrmani F. Veidneru un vecāko mehāniķi J. Šloseru.

Mazo zelta medaļu „За усердие”, nēsājamu

pie krūts Annas lentē, saņēma 2. mehāniķis J. Pestels, 3. mehāniķis F. Grinbergs-Verpe un 4. mehāniķis K. Mitrofanovs.

Ar mazo sudraba medaļu „За усердие”, nēsājamu pie krūts Staņislava lentē, apbalvoja matrožus J. Lepiku, A. Maripu, K. Erru, Ž. Actiņu, M. Kjudi, T. Puleku, M. Kārkliņu, Ģ. Šaukli, A. Spalviņu, galdnieku L. Aderu, stūres vīrus P. Tenu, A. Sāru, E. Mengelsonu, pārtikas pārziņa palīgu K. Vinteru, bufetnieku K. Nolbergu.

Kuģa vecāko telegrāfistu angli Č. Hodžeru apbalvoja ar zelta pulksteni ar iegravētu Krievijas valsts ģerboni un ķēdi. Kuģa mantzinis dānis K. Geselbergs saņēma sudraba pulksteni ar iegravētu Krievijas valsts ģerboni un ķēdi.

Svinīga apbalvojumu pasniegšana notika 1914. gada 27. februārī. Tvaikonis „Czar”, izgreznots ar karogiem, stāvēja Liepājas ostas reida krastmalā. Uz svinīgo pasākumu ieradās Liepājas ostas priekšnieks F. Jergins, Liepājas ostas komandieris kontradmirālis A. Zagoranskis-Kiselš, ostas priekšnieka palīgs N. Tuļskis,

Liepājas loču komandieris G. Inge, ostas darbu pārvaldes pārstāvis A. Nescers, ostas kontrolieris M. Nikolai, ostas prīstavs P. Stankēvičs, Liepājas ostas ledlauža „Ledokol-2” kapteinis J. Timerts, Liepājas jūrskolas priekšnieks A. Dāls, Liepājas biržas priekšsēdētājs G. Laukners, Liepājas ostas muitas pārstāvis J. Semaško, Liepājas policmeistars apakšpulkvedis N. Poduškins, Liepājas apgabaltiesas prokurors A. Čerņavskis un citas oficiālas personas. Runas teica F. Jergins un A. Zagoranskis-Kiselš, tika nolasīta telegramma no R. Hristiansena, Krievu Austrumāzijas tvaikoņu sabiedrības direktora rīkotāja. Pēc uzrunām pasniedza apbalvojumus. Pasākumā spēlēja kuģa orķestris.

Ne visi apbalvojamie piedalījās pasākumā. 3. stūrmanis A. Janovskis bija pārcelts par stūrmani uz sabiedrības tvaikoni „Rubonia”, 3. mehāniķis F. Grīnbergs-Verpe ieņēma 2. mehāniķa vietu uz tvaikoņa „Mitava”, 2. stūrmanis J. Saulesleja bija sācis strādāt par loci Liepājas loču biedrībā. Kuģi bija atstājuši jūrskolu audzēkņi un matroži Ž. Actiņš un Ģ. Šauklis. A. Maripu mācījās Rīgas jūrskolā, K. Erru – Ārenburgas, bet A. Spalviņš – Liepājas jūrskolā.

1914. gada 23. septembrī Liepājas ostas valde ziņoja Tirdzniecības kuģniecības nodaļai, ka visas medaļas izsniegtas. Vienīgais, kas to nesaņēma, bija



Lielbritānijas valdības sudraba medaļa tvaikoņa „Czar” matrozim T. Pulekam.



Krievijas valdības mazā sudraba medaļa „За усердие” tvaikoņa „Czar” matrozim T. Pulekam.

matrozis J. Lepiks. Viņš bija patvarīgi atstājis kuģi Ņujorkā un skaitījās dezertieris. J. Lepikam pienākošos medaļu nosūtīja atpakaļ uz Pēterburgu Tirdzniecības kuģniecības nodaļai.

1914. gada martā Lielbritānijas karalis Georgs V par cilvēku glābšanu no tvaikoņa „Vulturno” apbalvoja 19 tvaikoņa „Czar” apkalpes locekļus ar sudraba medaļu (*Silver Sea Gallantry Medal*) un katram izsniedza naudas balvu – trīs sterliņu mārciņas. Lielbritānijas valdība dāvināja kuģa kapteinim J. Smiltņiekam sudraba kausu ar uzrakstu „Presented by the British Government to Iwan Iwanowitsch Smiltņieck, Master of the steamship „Czar” of Libau, in acknowledgement of his humanity and kindness to the shipwrecked crew and passengers of the steamship „Wolturno” of London, which was burnt in the North Atlantic Ocean on the 9th October 1913.” Kuģa 1. stūrmanim J. Zemturim tā dāvināja tālskati ar kasti, uz kuras bija līdzīgs uzraksts.

Ņujorkas dzīvības glābšanas veicināšanas biedrība pasniedza kapteinim J. Smiltņiekam biedrības lielo zelta medaļu, visiem četriem kuģa stūrmaņiem – sudraba medaļas, bet 15 apkalpes locekļiem – bronzas medaļas. Katram medaļniekam izsniedza arī naudas balvu – 10–20 dolārus.

1915. gada 17. janvārī Tirdzniecības kuģniecības nodaļa telegrafēja Liepājas ostas priekšniekam, ka Bulgārijas cars bijušam tvaikoņa „Czar” kapteinim J. Smiltņiekam dāvina sudraba medaļu „За спасение погибающих” un apkalpei trīs bronzas medaļas. Šo medaļu saņēmēji bija jānosaka J. Smiltņiekam, kas kuģi bija atstājis un dzīvoja Kopenhāgenā. 1915. gada februārī viņš paziņoja, ka medaļas pelnījuši stūrmaņi J. Zemturis, J. Saulesleja un A. Janovskis. Arī J. Zemturis bija atstājis tvaikoni „Czar” un dzīvoja Dobelē. A. Jankovskis brauca par stūrmani uz tvaikoņa „Mitava”. Liepājas locis J. Saulesleja apbalvojumu saņēma 1915. gada 2. aprīlī.

1914. gada 17. jūlijā tvaikonis „Czar” devās pēdējā braucienā no Liepājas uz Ņujorku. Drīz sākās Pirmais pasaules karš, un kuģis sāka kursēt līnijā Arhangeļska – Ņujorka. Pēdējie latviešu jūrniki atstāja kravas un pasažieru kuģi „Czar”.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumā glabājas vairāki priekšmeti, kas liecina par šo notikumu. Lielbritānijas valdības dāvētā tālskata kaste J. Zemturim, tvaikoņa „Czar” 1. stūrmanim, bija pirmā šāda veida liecība. 2012. gadā krājumu papildināja Krievijas un Lielbritānijas valdību un Ņujorkas glābšanas biedrības piešķirtās medaļas kuģa matrozim T. Pulekam, kuras muzejam dāvināja viņa meita, kas dzīvo Austrālijā.

Tvaikoņa „Vulturno” pasažieru un apkalpes glābšana Atlantijas okeānā 1913. gada oktobrī apliecināja latviešu jūrnīeku augsto profesionalitāti un varonību. Tā ir viena no spilgtākajām lappusēm Latvijas kuģniecības vēsturē.■

BEZ VĒSTS PAZUDUŠIE

2012. gadā apritēja trīs gadi, kopš starptautiskajā un arī Latvijas meklēšanā oficiāli izsludināta Latvijā reģistrētā katamarāna „Kaupo” apkalpes locekļu – 1948. gadā dzimušā Aleksandra Popova, 1948. gadā dzimušās Svetlanas Timofejevas un 1970. gadā dzimušā Aigara Grenenberga-Grīnberga – meklēšana. Ziņu par pazdušo komandu nav kopš 2009. gada 2. septembra, un Valsts policijas Personu meklēšanas nodaļas darbinieki ar nožēlu atzīst, ka informācijas par to, kas noticis ar katamarāna apkalpi, joprojām nav. 2008. gada 1. novembrī katamarāns „Kaupo” kapteiņa Aleksandra Popova vadībā no Rīgas devās savā otrajā braucienā apkārt pasaulei. Kapteinis bija iecerējis ar „Kaupo” veikt sarežģītu un bīstamu maršrutu no rietumiem uz austrumiem. Sarežģītajam ceļojumam, kas sākās 2008. gada 1. novembrī, bija arī simboliska misija – pie Hornas raga izkaisīt „Kaupo” „tēva” V. Grenenberga-Grīnberga pelnus.

„Kaupo” ceļojumu oficiāli neviens nesponsorēja. Pirms došanās ceļā komandas biedri apgalvoja, ka ar šo braucienu neko nevienam nevēlas pierādīt, bet ir pārliecināti, ka tas nav sliktākais veids, kā pārlaist ekonomisko krīzi.

2009. gada 25. augustā „Kaupo” atstāja Keiptaunu Dienvidāfrikas Republikā un devās Austrālijas virzienā. Katamarāns „Kaupo” kopā ar komandu pazuda ceļojuma laikā Indijas okeānā starp Dienvidāfriku un Austrāliju.

2009. gada 7. janvārī tika saņemta ziņa, ka uz katamarāna, kas atradās pie Portugāles, ceļā uz Kanāriju salām 110 jūras jūdzes no krasta izcēlies ugunsgrēks, bet šī informācija vēlāk izrādījās maldīga. Latvijas glābēji bija saņēmuši ziņu, ka ir aktivizēta uz Latvijas katamarāna uzstādītā avārijas radioboja, un par to nekavējoties informēja jūras glābējus Lisabonā. Portugāles meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs visu dienu centies nodibināt radiosakarus ar „Kaupo”. Tas izdevies tikai vakarā, un tad arī noskaidrojās, ka sākotnēji saņemtā informācija no Portugāles Jūras spēku kuģa, ka uz katamarāna izcēlies ugunsgrēks, ir maldīga. Pārpratuma iemesls bijušas tehniskas problēmas, iespējams, arī komunikācijas problēmas starp „Kaupo” un avārijas signālu uztvērušo Portugāles Jūras spēku kuģi.

Pēc katamarāna apskates Portugāles Jūras spēki nolēma galvas traumas dēļ nekavējoties ar helikopteru evakuēt mehāniķi Nikolaju Vederņikovu un nogādāt viņu Lisabonas slimnīcā. Tā kā „Kaupo” bija sabojāties dzinējs,

UZZIŅAI

„Kaupo” iecerētais maršruts bija: Rīga – Las Palmasa – Rio-dežaneiro – Riugrandi du Sula – Keiptauna – Frimentla – Melburna – Vellingtona Jaunzēlandē – Puertomonta Čīlē – Hornas rags – Buenosairesa – Riugrandi du Sula – Azoru salas – Rīga. Ceļojumu bija plānots paveikt divu gadu laikā.



„Spaniel” tikšanās ar „Kaupo” komandu Laspalmasā.

drošības apsvērumu dēļ visu nakti to novēroja Portugāles Jūras spēku patruļkuģis un vēlāk tam tika sniegta nepieciešamā tehniskā palīdzība. Pēc neliela remonta „Kaupo” turpināja ceļu uz Laspalmasu.

No Uģa Kalmaņa ceļojuma piezīmēm par jahtas „Spaniel” piedalīšanos regatē „The Tall Ships’ Races”: „Piestājām Puertoriko ostā, kur pludmales klātas baltām smiltīm, kas speciāli vestas no Āfrikas. Noīrējām busiņu un devāmies izlūkbraucienā uz Grankanārijas galvaspilsētu Laspalmasu. Liela osta, daudz augstceltņu, divas pludmales. Zinājām, ka katamarāns „Kaupo” savā otrajā pasaules apceļojumā atrodas Laspalmasas jahtklubā, tādēļ speciāli iebraucām ciemos. „Kaupo” komanda, mūs ieraugot, bija priecīgi pārsteigta. Apmainījāmies ar suvenīriem un laba ceļa vēlējumiem, fiksējām tikšanos fotokamerās. Pēc gada uzzinājām – mēs bijām pēdējā Latvijas jahtas komanda, kas satika „Kaupo” komandu... 2009. gada nogalē „Kaupo”, izejot no Keiptaunas Dienvidāfrikā, bez vēsts pazuda Indijas okeānā.”

Katamarāns „Kaupo” bija pirmā Latvijas buru jahta, kas veica ceļojumu apkārt pasaulei. Ceļojums ilga trīsarpus gadus – no 1999. gada 31. oktobra līdz 2003. gada 21. martam.

Maz ticams, ka katamarāna „Kaupo” komanda varētu būt izkāpusi kādā salā Indijas okeānā. Visdrīzāk jau pasaules apceļotājus piemeklējis pēkšņs nelaimes negadījums – tā par „Kaupo” bezvēsts pazušānu saka pieredzējuši jūras vilki.

Lai gan par „Kaupo” nekas nav dzirdēts kopš 2009. gada nogales, tas neliedz mums pieminēt un atcerēties leģendāro „Kaupo” komandu.

SARUNAS PIRMS CEĻA

2008. gada 2. novembrī laikrakstā „Diena” publicēta „Kaupo” kapteiņa Aleksandra Popova saruna ar žurnālistu Egilu Zirni. Lūk, daži fragmenti no šīs sarunas.

„Katrā ziņā šis nav tas sliktākais veids, kā pārlaist gaidāmo krīzi,” nodomāju, klausoties stāstu, kā katamarāna „Kaupo” komanda kapteiņa Aleksandra Popova vadībā gatavojas savam otrajam braucienam apkārt pasaulei. Šoreiz jūrās un okeānos iecerēts bez steigas pavadīt apmēram divus gadus, iztikot caurmērā ar pusotru latu dienā. Tātad divos gados katrs ceļnieks, ieskaitot 64 gadus veco kapteini, noēdīs apmēram divtūkstoš latu, bet, ja labi ķersies zivis, varbūt pat mazāk. Kad lībiešu virsaiša vārdā nosauktais katamarāns pēc šiem diviem gadiem atkal iekuģos Daugavas grīvā, Latvijā jau būs sākusies jauna ekonomiskā augšupeja. Mēs taču uz to ceram ne mazāk kā Aleksandra Popova vadītā komanda uz sekmīgu atgriešanos mājās, citādi jau šodien ne tikai „Kaupo”, bet vēl daudzi citi paceltu buras un dotos prom uz siltākām vietām.

„Negribam nevienam neko pierādīt,” saka Popovs. „Iespēja ir – braucam. Nekādu ideoloģisku principu te nav. Gan Valdim tas vienkārši patika, gan man. Ja Valdis mūs redz no mākoņa, viņam noteikti patīk tas, ko mēs ar „Kaupo” esam izdarījuši pēc pirmā brauciena.”

2008. gada 25. oktobra rīts ir pirmā istā vēlā rudens diena. Vējš pūš neatlaidīgi stiprs un mitrs, gluži kā vēl viens arguments par labu braukšanai prom no šejienes (ja mēs gribētu kuģot tikai pa siltajām jūrām, būtu izvēlējušies mazliet citu maršrutu, vēlāk teiks Popovs). „Kaupo” komanda rosās gan katamarāna korpusos, gan uz klāja – tikla, veidama pēdējos darbus uz kuģa, kas nākamus divus gadus būs viņu mājas, viesnīca, kazarmas un cietums reizē.

„Tagad esam likuši lietā visu pirmā brauciena pieredzi, lai laivu padarītu par kārtīgu braucamo,” pārlietu neieslīgstot tehniskās detaļās, Popovs rezumē,



„Kaupo” Čiles fjordos.



„Kaupo” bez masta.

ka ir izdarīts viss, lai gadījumā, ja lūst masts (tas atgadījās pirmajā braucienā), laiva *sēdētu* uz ūdens.

„Spēcīgs tropiskais ciklons šo finiera kasti, protams, var sadragāt lupatās, bet ceram, ka spēsim no tā izvairīties, speciāli iekšā nelīdīsim,” Popovs stāsta, ka uz jūras var notikt viss kas.

1995. gadā „Kaupo” kā pirmā jahta no Latvijas apmeklēja Eiropas tālāko ziemeļu punktu – Nordkapa zemesragu Norvēģijā, gadu vēlāk devās uz Eiropas tālāko dienvidu punktu, Marroki zemesragu Gibraltārā, tad arī Grenenbergs-Grīnbergs ar Popovu sāka nopietni gatavoties savam pirmajam braucienam apkārt pasaulei.

Tajā gūtā sūrā pieredze nu ir likta lietā. Tik labā tehniskajā stāvoklī kā tagad „Kaupo” vēl nekad neesot bijis, apgalvo visi komandas locekļi. Ar to nav jēgas piedalīties sacensībās, jo tas ir pielāgots braukšanai vētrās. Ar to var skriet, bet tikai tad, ja vēja ātrums ir vismaz septiņas līdz astoņas balles – tad „Kaupo” ir cerības apdzīt visus citus kā stāvošus. Taču standartvējos jahta vienkārši apstāsies, jo ir smaga. Senāk tā svēra 4,8, tagad – 8,4 tonnas, tātad kļuvusi gandrīz divreiz smagāka. Protams, remontdarbi bija iespējami tāpēc, ka tagad „Kaupo” atbalstītāju ir vairāk, nekā bija pirmajā braucienā.

Teorētiski „Kaupo” ātrums noteiktos apstākļos var pārsniegt 20 mezglus (ap 30 kilometriem stundā). Tā buru aerodinamiskā konstrukcija ir tāda, ka ieskrējies katamarāns var braukt ar ātrumu, kas vairākas reizes pārsniedz vēja ātrumu – nelielā vējā traucas it kā kāda nez no kurienes nākoša spēka dzīts.

„Taču mēs ar viņu netaisāmies drāzties, jo jebkura kustība lielā ātrumā ir papildu slodze ikvienai katamarāna konstrukcijai. Mēs nebraucam uzstādīt ātruma rekordus, mūsu mērķis ir no punkta A tikt līdz punktam B. Valdim nepatika steigties,” atzīst Popovs.

No pirātiem „Kaupo” kapteinis nebaidoties. Vairāk jābaidās no dažu valstu dienestiem. Arī savā starpā sadzīvot tik ilgā braucienā nav viegli, lai gan katamarāns ir daudz ērtāks nekā laiva, jo ir iespēja izkustināt kājas, pastaigājoties pa klāja tiklu. „Trīssarpus gadu – tas jau ir daudz,” saka Popovs. „Ziniet, ja mēs nebūtu apbraukuši apkārt pasaulei, varētu runāt par sarežģījumiem, kas bija pirmā brauciena laikā. Bet mēs apbraucām, tātad – *hren s nīm*.”

Vaicāts, kas viņam patīk vairāk – jūra vai zeme, Popovs atbild – nezinot. „Kategoriska atbilde uz šādiem jautājumiem ir bezjēdzīga. Kad aizbraukšu uz Brazīliju, saēdīšos tropu augļus, man tas ļoti patīks – nu, un tad? Tā taču nav manas dzīves jēga. Kas tad ir? Grūti formulēt. Katrā ziņā – kā man patīk, tā dzīvoju.” Vai gadi atļauj doties apkārt pasaulei? Kamēr vēl kājas var pavilkst, var arī braukt.

SARUNA PĒC PIRMĀ BRAUCIENA

Bet, lūk, fragmenti no sarunas, kas notika uz katamarāna „Kaupo” un arī pie kapteiņa Aleksandra Popova un Svetlanas Timofejevas Pārdaugavas dzīvoklī 2003. gada ziemā un pavasarī, pēc tam, kad „Kaupo” komanda jau bija nedaudz atguvusies no pirmā pasaules apceļojuma.

Pagājis labs laiciņš, kopš „Kaupo” atgriezies no pasaules apceļošanas. Gribēju gandrīz rakstīt – no apceļošanas avantūras, bet tad iedomājos: kas gan man devis tiesības tā teikt? Vienmēr visiem šķiet, ka no malas labāk redzams – tā bija pareizi, bet tā nevajadzēja darīt. No otras puses, sevi mierinu – kas gan man var aizliegt izteikt pārdomas par to, ko esmu dzirdējusi. Pagaidām esmu dzirdējusi tikai vienu nelielu kriptiņu no trīs gadiem garā piedzīvojuma, kas apņēma, ieliksmoja, saniknoja, pacēla, gremdēja un plosīja cilvēkus – četrus vīriešus un vienu sievieti. Man mērķis ir uzrakstīt par „Kaupo” piedzīvojumiem, ne tik daudz izsekojot tā jūras gaitām, cik cenšoties saprast, ko jūta un pārdzīvoja cilvēki, kuri labprātīgi bija sevi pakļāvuši pārbaudījumiem, pat mocībām, prombūtnei, atšķirtībai un neziņai.

No „Kaupo” kapteiņa Valda Grenenberga-Grinberga stāstījuma

CILVĒKI UN MĪTI

Pierunāt „Kaupo” kapteini pastāstīt par to, ko vieni dēvē par varoņdarbu, citi par avantūru, bet vēl citi par ceļojumu apkārt pasaulei, nebija grūti. Viņš tikai tā iesāņus paskatījās un teica, ka neesot nekāds labais stāstnieks un



Apkalpe kopā ar savu labdari Hose Luisu (otrajā rindā pirmais no kreisās), kuram pateicoties „Kaupo” tika pie jauna masta.

nekas jau tāds īpašs stāstāms arī neesot, kā bija, tā bija. Daudzi žurnālisti jau izmēģinājušies, un krietnai daļai nekas tā arī neesot sanācis, jo tālāk par romantikas tēmu, uz kuru Valdis tā kā īsti neatsaucas, viņi nav bijuši gatavi runāt. Mēģināsim!

Neliela atkāpe. Jau tad, kad paklīda pirmās baumas, ka neliela cilvēku grupiņa plāno apbraukt apkārt pasaulei ar katamarānu, zināmā sabiedrības daļā tas izsauca diezgan vētraiņu reakciju. Tīrā avantūra! Bez sakariem, bez naudas, bez simt un vienas citas lietas. Un ieteikums tīri nepārprotams – metiet taču, veči, tādas domas no galvas ārā un dzīvojiet vien mierīgi tālāk! Taču cilvēkiem, kuri bija izrakuši kara cirvi, miera vairs nebija. Apmēram trīs gadus „Kaupo” samērā klusi, bet neatlaidīgi tika gatavots piedzīvojumam. No tā, kāds katamarāns izskatījās, kad tikko bija uzbūvēts, pāri bija palikusi tikai ārējā čaula, viss pārējais nomainīts, pastiprināts un pielāgots garajam pārbraucienam.

PIRMAIS MĪTS: NAV NAUDAS

Tādā ceļā laisties, ja nu galīgi nav naudas, nemaz arī nevar, tomēr Valdis mītu par „Kaupo” kuģiniekiem kā pēdējiem nabagiem klīdina, pārliecinoši teikdams, ka cilvēki ir viņus atbalstījuši, taču tas nav popularizēts, jo toreiz bijušas zināmas bažas, ka lieka popularizēšana var kaitēt gan devējiem, gan ņēmējiem. Cilvēkus, kuri vēlējās atbalstīt „Kaupo”, varēja sabaidīt, ka viņi aptraipīs savu labo vārdu ar tādiem kā šī komanda. Daudzi tolaik domājuši, ka „Kaupo” ar savu ambiciozo projektu kaut kādā veidā vēlas pierādīt, ka ir paši *spicākie*

burātāji. Valdis vēl piebilst, ka starp burātājiem ir liela konkurence, tāpēc nemaz nav tik neiespējami, ja vien vēlas, labas idejas pasniegt kā absurdas.

V. Grenenbergs-Grinbergs: „Kad atgriezāties, Mežulis mums stāstīja, kāda par un ap mūsu braucienu ir bijusi skepse, un patiesībā mēs to tīri labi jutām. Īpaši, kad pazaudējām mastu, mums tā arī teica: skaidra bilde, citādi jau nemaz nevarēja būt! Pārāk augstu čališi gribēja uzlēkt! Mēs nevienam neko neesam vēlējušies pierādīt, paši šo braucienu plānojām un paši to arī veicām. Bet, kas attiecas uz naudu, tad mūsu atbalsta grupā bija cilvēku divdesmit, ne nabagi, ne arī skopi, bet naudu mums deva konkrētam mērķim. Ļoti daudz mums palīdzēja „Latvijas kuģniecības” jurists Vītolinš.

Visām ostām bija savi nosacījumi par termiņiem, bet mēs neesam kruīzeri, lai iekļautos noteiktos laikos. Un labi vien, ka ar viņiem nesaipināties, jo būtu viņus iegāzuši tāpēc vien, ka nekādi nespējām turēt grafikos. Maršrutu

izgājām pilnībā – burts burtā, bet laikos neiekļāvāmies. Vispirms jau pašā brauciena sākumā uz vairākiem mēnešiem iesprūdām Roterdamā, no turienes ziemā ārā tikt nevarējām nekādi, jo tieši pretī pūta stiprs ziemeļis un rietenis. Bet vēl, atgriežoties pie naudas, tad visa laika garumā un platumā mūsu brauciens izmaksāja 26 tūkstošus latu, un tā nav nekāda mazā summa.”

Kad šaubīgi piebilstu, ka tādām braucienam un tik ilgam laikam tā arī nav nekāda lielā nauda, kapteinis atteic, ka viss ir tikai nosacīti.

„Mums bija norma – viens dolārs uz deguna dienā, kur iekšā ieskaitīta ne tikai ēšana, bet arī maksa par stāvēšanu ostās un citi tēriņi. Tās stāvēšanas ostās gan izmaksāja dārgi, jo „Kaupo” ir plats un garš. Centāties visādi mānīties, lai būtu mazāk jāmaksā, pataisīt to īsāku par kādu metriņu, uzdot ne sevišķi precīzas ziņas, taču klāt bija ierēdņi ar mērlentēm, un tad nekāda šmaukšanās nesanāca. Savukārt uz ēšanu taupījām, tās bija bezgalīgas putras, par kurām tagad iedomājoties paliek nelabi. Līdzī mums bija aptuveni viena tonna pārtikas, un kādi 100 kilogrami risu vēl tagad ir uz jahtas. Svetlanai bija pamatīgi jāsvīst un jānomokās, lai kaut ko jēdzīgu pagatavotu. Vienīgi, kad bijām uz sauszemes, atļāvāmies vīstu ķīdiņas, spārniņus un tamlīdzīgas lietas. Vienu



Valdis, Svetlana, Jurijs un Igors uz Horns raga 2001. gada 17. martā.

reizi pa visu brauciena laiku ēdām kūkaļu. Jūrā, protams, mēs ķērām zivis, un vislabākie lomi bija pie Austrālijas krastiem. Tad Svetlana cepa, cepa un cepa, bet tā kā mums uz kuģa nebija ledusskapja, arī ceptu zivi ilgi saglabāt nevarēja. Personīgi mani tas sevišķi neuztrauca, jo zivis, manuprāt, ir izcili pretīgs ēdiens, neko riebīgāku pat iedomāties nevar.”

OTRAIS MĪTS: „KAUPO” SACENŠAS AR „MILDU”

„Visu laiku tika kultivēts nelāgs sacensības gars: kurš tad kuram lielks kļūki – „Kaupo” „Mildai” vai otrādi! Tās nu atkal ir muļķīgas iedomas, jo šīs abas taču ir pilnīgi dažādas klases jahtas. „Milda” ir lēns, brīvas gaitas kuģis, bet „Kaupo” ir skrējējs. Tas būtu tas pats, ja salīdzinātu darba zirgu ar rikšotāju. Mēs arī negribējām skriet un neko nevēlējāties forsēt, es pat vienmēr centos kādu zēģeli noraut nost, lai tie, kas atpūšas, netiek dauzīti un viņus nemet no kojām laukā, un lai Svetlana varētu kaut cik normāli strādāt.

Tas ceļš, pa kuru gājām mēs, nebija īpaši pārdomāts, un es nevienam neieņteiktu braukt apkārt pasaulei pa šo ceļu, jo tās nebūt nav tās interesantākās vietas pasaulē. „Round the World” – tie ir pasaules lielceļi ar savām būšanām un nebūšanām, un tādu kā mēs tur ir simtiem. Visur, kur tu ierodies, uz tevi skatās kā uz slaucamu govī un, ja redz, ka neko vairāk nevar dabūt, tūlīt arī zaudē interesi.”

TREŠAIS MĪTS: TIE, KAS KUĢO, MĪL JŪRU

Stāsts par cilvēkiem

„Runājot par kuģošanu un jūras mīlestību, jānošķir vairākas lietas un jāsaliek pareizie akcenti. Īstie jūras braucēji no laika gala ir bijuši karātavu putni, kuri uz sauszemes savārijūši tik daudz ziepju, ka viņiem cits nekas neatlika, kā laisties prom.”

Aizdomīgi paskatījos uz Valdi – vai nu viņa brauciena iemesls varētu būt bēgšana, un viņš manas bažas tūlīt arī izklidēja.

„Mani personīgi daudz no visa tā ceļa nemaz neinteresēja, jo mans mērķis bija sasniegt Hornas ragu. Savulaik draugi uzdāvināja binokli, uz kura bija šiltīte ar novēlējumu piedzīvot Hornas ragu.” Kad jautāju, vai šis novēlējums ir bijis vienīgais dzinulis, kas līcis viņam doties tik grūtā ceļā, kapteinis saka, ka tā esot sievietes loģika (ko lai dara – sievietei sievietes loģika), jo viņam vienkārši gribējies to paveikt. Ja tik ļoti gribējās redzēt Hornas ragu, vai tad kādā citā veidā to sasniegt nevarēja, vai bija vērts tik ilgi mocīties un būt prom? „No kā prom?” jautā kapteinis. Es domāju – no mājām, no ikdienas, kādu to saprotam krastā.

„Dienvidamerikas dienvidu gals ir tūristu Meka. Izbūvētas ostiņas, milzum daudz kuģu un cilvēku no visas pasaules. Pāritis no Norvēģijas, piemēram, bija turp braucis saprecēties, kādam jaunajam krievam vienkārši naudu nebija kur



„Kaupo” uz Riodežaneiro fona.

likt. Vienkāršāk jau būtu bijis aizlidot, ar tūristu kuģīti piebraukt klāt, nofotografēties, bet mani diezin kā šāds variants nevilināja. Tieši ar jahtu gribējās ragu sasniegt, jo tikai tad to Hornu var izbaudīt un visus tā stiķus izjust uz savas ādas. Hornas ragā ir krasi mainīgi laika apstākļi, tāpēc ilgi nevarējām pat pietuvoties un, pirmo reizi ejot tam apkārt, tā dabūjām pa *snuķi*, ka ātri vien bija jālasās uz patversmes vietu. Stāvējām dienas četras un cīnījāmies ar okeānu – gan galus rāva pušu, gan citas ķibeles uzklupa, bet to visu pārvarējām. Uz Hornas raga darbojas meteoroloģiskā stacija un dienests, kas rūpējas par satiksmes drošību. Mēs viņiem bijām apnikuši līdz kaklam, jo katru dienu interesējāmies par laika prognozi. Viņi mums saka – tagad ātrums 40 mezglu. O! Tas par traku! Nākamajā dienā 30 – arī par daudz. Kad beidzot norima līdz 15 mezglēm, varējām tuvoties Hornam. Vēl bija jāuzmanās no vilņa, kura nosaukumu pagaidām no vecajiem jūrnikiem neesmu uzzinājis, tas nāk no aptuveni 200 vai 300 jūdžu attāluma, ir ļoti augsts, garš un īpašu jaunumu nodara, ja sagadās kopā ar vietējiem vilnīšiem. Tad gan ir pa biksēm! Bet parasti okeānā par trim metriem mazāki vilņi vispār nemēdz būt. Kad nokļuvām uz salas, bija skaidra diena, un, stāvot uz Hornas raga, mēs redzējām visu Dreika šaurumu ļoti, ļoti tālu. Man jau likās, ka es redzu Antarktīdu, kaut gan tie ir nieki, jo 600 kilometru attālo kontinentu, protams, redzēt nevar. Bet man tomēr ļoti gribējās tā domāt!”

Nu labi, kapteinis piepildīja savu sapni redzēt Hornas ragu, bet kāds mērķis doties ceļā bija Svetlanai – vienīgajai apkalpes sievietei? Vai viņa gribēja putras vārīt?

„Man liekas, ka Svetlanai gribējās saullēktus un saulrietus skatīt. Viņa labi prot spāņu un angļu valodu, tāpēc krastā daudz tikās ar cilvēkiem, kuri viņu kā vienīgo mūsu lēdiju īpaši lutināja.”

Bet kā tad ar tiem karātavu putniem, kuri *tin maksķeres*, lai aizbēgtu no krastā sastrādātajām ziepēm, vai uz „Kaupo” arī tādi bija?

„Vienai apkalpes daļai, kas sapulcējās uz „Kaupo”, bija pamats laisties. Daži komandas locekļi vispār bija nolēmuši neatgriezties, jo viņiem šķita, ka pasaule tos gaida ar atplestām rokām. Šie gribēja atrast vietu, kur sile dziļāka un samazgas treknākas. Diemžēl Amerikā mēs iegadījāmies, kad teroristi sagrāva debesskrāpjus, tāpēc visi dienesti pamatīgi sekoja, lai nelegāli nevarētu piebāzēties. Tā kā mūsējie domāja par strādāšanu celtniecībā, tad kungi tika pavadāti pa objektiem, izrādīti darba apstākļi un apstāstītas prasības. Mūsējie uzreiz saprata, ka tur darba laikā nepipē. Tā kā viņi bija ieplānojuši pie naudas tikt nesvistot, ideju par darbu celtniecībā nomainīja ar domu par piebāzēšanos pie bagātām, bet dumjām amerikāņu kundzītēm. Taču izrādījās, ka kundzītes tur nemaz nav tik dumjas un mūsu ērgļu dēļ galvu nezudēja. Kad laimes meklētāji saprata, ka arī Austrālijā un Āfrikā viņiem palikšana nespīd, tad gan patiesi sāka trakot. Un sevišķi trakoja, kad kārtīgi uzņēma uz krūts.”

CETURTAIS MĪTS: JŪRĀ IR JŪRNIKU BRĀLĪBA

Arī stāsts par cilvēkiem

„Gribu izgaisināt to mītu, ka uz kuģa pastāv jūrnieku brālība. Nekā tamlīdzīga, ir tikai dienests, kur viens izrīko, bet citiem ir jāpaklausa. Un, ja klausīt negrib, ja palaiž muti un kulakus, tad ir grūti! Arī disciplīnu noturēt tādu, kādai tai vajadzētu būt, ir grūti, bet tā jau notiek uz visiem kuģiem. Kapteinim jāuzņemas pilnīga atbildība. Par nepakļaušanos vienu kungu no mūsu apkalpes vajadzēja iesēdināt lidmašīnā un novēlēt viņam panākumus citā druvā. Tā uz „Kaupo” palikām pieci, un mūsu dzīvošanu uz kuģa varētu salīdzināt ar komunālo dzīvokli oktobra vai maija svētkos. Puiši īpašu daiļrunību neizvēlējās, lija lamuvārdu straumes, un tas visu to lietu nedarīja ne skaistāku, ne labāku. Bet arī tā ir veca jūrasbraucēju nelaime, ka smadzenēs kaut kas nedaudz saiet uz īso, un tad ir grūti sevi savākt. Mēs varējām izveidot pat tādu kā tabuliņu, kurā atzīmēt, kas ar ko ir *mačojies* un kāds ir rezultāts. Reizēm pat pie viena galda neēdām. Dzīvojām, zobus sakoduši, bet darbs tika darīts ar tādu kā svelošu naidu. Kopā mūs pamatā turēja tas, ka kuģi vajadzēja atdabūt atpakaļ uz Latviju, citādi būtu ļoti dārgi jāmaksā par atgriešanos. Taču kā pret jūrniekiem man pret viņiem pretenziju nebija, jo savu amatu viņi zināja labi. Es tik daudz esmu pa jūrām braucis un vienmēr esmu pārliecināties, ka ideāla saderība nav iespējama. Vienalga, agrāk vai vēlāk parādīsies nesaskaņas. Tāpēc jau arī uz kuģiem ir noteikts reglaments, jārikojas atbilstoši kārtības rullim, bet, ja pienākumus nepilda, par to var iestāties kriminālatbildība, ar ko nodarbojas jūras arbitrāža.”

Uz jautājumu, ko kapteinis būtu darījis, ja viņa apkalpes locekļi paliktu plašajā pasaulē, viņš atsaka, ka būtu stūrējis uz mājām. „Mēs ar Aleksandru jau bijām izplānojuši, kā divatā atkuģosim atpakaļ, ja sāksies dezertēšana. Ja nu kāds no mums aizietu pie tēviem, kas uz jūras nav nekāds retums, tad gan būtu grūtāk, taču mums nebija šaubu, ka mēs nu gan atgriezīsimies.”

Kapteinis stāsta, un, jo vairāk viņš stāsta, jo vairāk nākas pārliecināties, ka brauciena laikā uz kuģa ir gājis raibi rūtaini. Vēl Rīgā pirms došanās ceļā vienojušies, ka uz „Kaupo” strādās bez algas, kam visi piekrituši. Ja runa būtu par naudas pelnīšanu, tad būtu arī pavisam citi noteikumi komandas atlasei. Taču brauciena laikā pienācis brīdis, kad veči sākuši pieprasīt naudu – dod, un viss (kapteinis nopūšas), bet, kad parādīts īsais (ar to domāta pīga), gājuši vaļā skandāli un kautiņi.

„Arī man vienu otru reizi apkalpes priekšā nācās atvainoties, bet es atradu sevī spēku, lai to izdarītu, un ceru, ka arī turpmāk man pietiks *aknu*, lai būtu godīgs pret citiem un arī pats pret sevi. Bija visādi mirkļi. Reizēm tik grūti pārvaramas dusmas, ka tu nezini, ko darīt.”



Tehniskā apkope.

Uz kuģa nav no svara – sievietes vai vīrietis, tur visi ir vienādi, un kautiņos arī Svetlana esot dabūjusi pa kaklu.

„Svetlana gāja grūti, jo viņa nebija pieradusi ne pie tādas leksikas, kas valdīja uz kuģa, ne pie tādām attiecībām. Katru reizi jau katram klāt neizstāvēsi, tāpēc bieži vien viņai pašai ar daudz ko vajadzēja tikt galā. Piemēram, veči saka: Svetlana tev mūs jāaizved uz publisko namu, jo mēs taču esam vīrieši. Un tas bija maigākais, ko viņai nācās dzirdēt, bet kontūras apjaust var. Tāpēc arī nav nekāds brīnums, ka Svetlana vairākkārt domāja par kuģa pamešanu. Es lūdzos, lai viņa to nedara, jo tad mums uz kuģa klātos vēl daudz ļaunāk. Viņa pildīja nopietnus pienākumus – atbildēja par radiosakariem, medicīnu, naudas operācijām un mūsu vēderiem.”

Bez savstarpējām ķildām uz kuģa cilvēkus vajāja arī citas likstas. Vispirms jau tās bija veselības problēmas, dažiem uzliesmoja kuņģa kaites, piemētās caurs vai ciets vēders, bet vislielākās, kā kapteinis saka, nepatikšanas esot sagādājis viņš. „Man bija nopietnas veselības problēmas, uz āru nāca vecas kaites un sāka uztūkt locekļi, kas bija jāārstē un maksāja dārgi.”



Ziemeļatlantija 2003. gada janvārī.

PIEKTAIS MĪTS: JAHTA – TĀ IR BALTA BURA

Manu romantisko priekšstatu par jahtu un burāšanu Valdis sagrauj vienā mirklī. Kad saka „jahta”, es domāju – tā ir balta bura, saule, miers un saskaņa ar visu. Valdis piebilst, ka vēl vajag skaistu peldkostīmu, un tūlīt noskalda – nekā tāda nav! Jūrā vienmēr pūš vējš, un starp zēģelēm vēja pūsma ir vēl niknāka. Tad pļosts pats par sevi sāk skriet, un mīts par skaisto slīdēšanu pa ūdens virsmu arī ir galā. Tad peldkostīmam jāvelk vien *fufaika* virsū. Bet īpaši naktī jūras sāļais drēgnums tā ņem cauri līdz sirds dziļumiem, ka reizēm nezini, kur tverties. Tad Valdis pieliek punktu: „Jahta ir melns darbs un melna mute! Tā, lūk!”

Un tad nāca vēl viens stāsts, pēc kura es tiešām nesapratu, kā cilvēki trīs gadus ir dzīvojuši un kāda *iksa* pēc viņiem tas bija vajadzīgs? Uz „Kaupo” nav tās vietas, kur cilvēks parasti noslēdzas vienatnē ar savi.

„Tualeti uz „Kaupo” mēs likvidējām vienkārša iemesla dēļ – tā vienmēr ir jākopj, un tas kādam ir jādara, un arī mehānismi ir īpaši jāuzrauga. Ja uz kuģa ir tualete, tad jābūt arī fekāliju tankam, un ostās sanitārie dienesti pieprasa, lai par naudu to visu nodod. Es redzēju, kā ostās citas jahtas naktīs savus atkritumus laida ūdenī. Diezgan riebīgi, bet ja ir pilna kabata, tad tā var riskēt. Mēs to nedarījām un izmantojām ostās esošos sanitāros mezglus. Bet jūrā katram pašam ar savu spaini bija jātiek galā, un par to, ko atstāj okeānā, jau neviens nesoda. Godīgi sakot, komandai šādi apstākļi dzīvi darīja varen grūtu. Viļņošanās okeānā ir pamatīga, šļakatas lielas, tāpēc tādā situācijā, lai spaiņa saturs nesagandētu drēbes, pirms savu vajadzību kārtošanas bija vien jāizģērbjas.”

Bet mazgāšanās, kā tad bija ar mazgāšanos? Kā bija, tā bija, atsaka Valdis, visādi bija, bet zināma higiēna ievērota tika.

SESTAIS MĪTS: PAR ĻAUNO HAIZIVI UN LABO DELFINU

„Reiz kāds man teica, ka katrai dzīvai radībai ir savs ēdamais, un cilvēks haizivij neesot īstais ēdiens. Nezinu pat, vai man bija bail no haizivīm, bet to klātbūtne bija jūtama. Riodežaneiro populārākajā peldvietā izcēlās pat pamatīga jezga, visi bēga no ūdens laukā, jo tika izziņots, ka parādījušās haizivis. Mūs savukārt brīdināja, ka aiz borta nevajagot mest zivju ķidas, jo uz tām nākot haizivis. Pa visu brauciena laiku aci pret aci ar haizivi nesatikāmies, pat tad ne, kad nirām un tīrījām kuģi no gliemežnīcām, ar ko tas bija apaudzis. Lasīju, ka pēdējā laikā haizivis esot ļoti daudz izslaktētas.

Tāču izkļiedēt mītu par cilvēku un haizivju sliktajām attiecībām „Kaupo” kapteinis neuzņēmās, jo visiem ir skaidrs, ka haizivis nav tās, ar kurām varētu izveidoties kāda īpaša draudzība. Tieši tāpat Valdis nevarēja apgalvot, vai starp cilvēku un delfīnu pastāv kāda īpaša netverama saikne.

„Delfīnu tiešām ir daudz, un katrai delfīnu kopai ir savs medību rajons. Ja parādās kāds jauns objekts, viņi interesējas, kas tas ir. Visi peld vienotā frontē un taisa visādus trikus. Viens uzmanījās pa vilni augšā un tad lēca no paša viļņa kores lejā, tad no nākošā viļņa atkal ārā. Delfīni ir ļoti droši, laikam jau tāpēc, ka viņiem neviens pa kaklu nedod. Un vienmēr var dzirdēt, kā viņi šķauda.”

CITI CILVĒKI

„Pirāti, no vienas puses, protams, ir cilvēki, bet, no otras, milzīga nelai-me, un tās pasaulē ir daudz. Austrālijas robeždienests, piemēram, regulāri aplido teritoriju, lai pārlūkotu, ko katrs, kas atrodas šajos ūdeņos, dara – kurš ved kravu, kurš zvejo, bet kura plānos ir citus aplaupīt. Pirāti darbojas tā: ir viens lielāks kuģis un ātri kuterīši, labi bruņoti, ar kārtīgi apmācītām komandām, kurām pretī stāties ir visai grūti. Viņi pārsvarā tvarsta tirdzniecības kuģus. Pēdējā vakarā pirms atpakaļceļa bija neliela pasēdēšana pie viena tautieša, un uz šo tikšanos atnāca arī divi Austrumtimoras policisti un kāds baltkrievs, kas strādāja uz Austrālijas kuģa par kapteini. Viņi kopīgi kala plānu, kā atsisties no pirātiem, ja tie uzbruks un pieprasīs daļu no kravas vai naudu.”

Atceroties daudzās tikšanās ar cilvēkiem plašajā pasaulē, kapteinis atzīst, ka sveši cilvēki ir bijuši nesavtīgi un, neprasot atlīdzību, palīdzējuši grūtā brīdī. Par to vislielākais paldies jāsaka Svetlanai, kurai ir īpašs talants saliedēt cilvēkus un iedvest uzticību. Sevišķu pateicību „Kaupo” ir parādā tiem, kuri palīdzēja, kad strandēja masts. Vēl jo lielāks paldies tāpēc, ka šie cilvēki nemaz neesot bijuši no bagātākajiem.

„Cilvēki ir labi, gadās jau arī draņķi, bet lielais vairums tomēr ir labi. Dažu labu reizi man liekas, ka atsaucības ziņā paši esam stipri zem vidējā un nepalīdzēsim nevienam, lai tur vai kas,” tā kapteinis Valdis.

Daži stāstiņi par problēmām un to pārvarēšanu

JŪRAS UN OSTAS

Kad Rīga aiz muguras tikai pārdesmit jūdzes un tur tālumā gaida lielais nezināmais, tad gars un prāts raujas uz priekšu. Visiem liesies, ka nu gan visi stresi ir aiz muguras, un, kā Valdis teica, šķitis, ka viss būs labi, bet, še tev!, pārtrūka trose un pārlūza priekšējā sija, tāpēc „Kaupo” bija spiests iet Rojā remontēties. Stipri vien maldās tie, kas naivi domā, ka tepat Rīgas līcī nevar noķert asas izjūtas. Var, un kā vēl var! Arī lrbē jahta kārtīgi dabūjusi pa degunu, aiz Gotlandes bijusi spiesta meklēt klusāku vietīnu, bet pēc tam gan vienā elpas vilcienā cauri Ķīles kanālam līdz Kukshāfenes ostai.

EIROPAS PIEDZĪVOJUMI

Tie sākās Kukshāfenes ostā, kur vācieši kārtīgi iztīrījuši kabatas un rūmes.

Valdis: „Paši vien bijām vainīgi, jo nepacēlām balto karogu ar melnu svītru, ko mastā uzvelk visi kuģi, ejot caur Ķīles kanālu. Formāls iegansts uzlikt sodu un tuvāk ar mums iepazīties bija, un vācu muitnieki tādu izdevību garām nelaida, sarīkojot kārtīgu kratīšanu. Rīsi viņus neinteresēja, bet alkohols un cigaretes gan. Kā jau jahtas amatpersonu, mani aizrāva uz policijas iecirkni, sastādīja aktu un nolasīja apsūdzības rakstu, ka esmu mēģinājis nodarboties ar kontrabandu. Visa rezultātā tūkstoš eiro mīnusā, alkoholu un cigaretes atņēma, pat tehnisko spirtu konfiscēja.”

Lai gan pēc trim gadiem atgriežoties karogs bija goda vietā, tas neko daudz nav līdzējis, jo, vienreiz iekļuvuši melnajā sarakstā, pēc tam vēl ilgi nākas uzklauzīt aizdomu pilnus jautājumus, paciest neuzticīgus skatienus un piedzīvot arī pamatīgu muitas kontroli.

Valdis: „Kad gājām ārā no Kukshāfenes ostas, pūta stiprs vējš, un mums īsti nepaveicās – uzdūrāmies vienam elegantam kuterim, par ko mūs piesolīja saraut gabalos. Lai arī reālu kaitējumu kuterim nenodarījām, troksnis bija tik milzīgs, ka pie pirmās izdevības vajadzēja tīties prom. Visa šī jezga atstāja nepatīkamas izjūtas, no kurām vēl tagad neesmu ticis valā.”

„Kaupo” apkalpe, laikam filmas par Šerbūras lietussargiem iespaidā, tā bija noilgojusies pēc romantikas, ka nolēma izmest enkuru Šerbūras ostā, taču gaidītās romantikas vietā viņus pārsteidza sižets no pavisam cita kino žanra. Iedomājieties ainu: tuvojas vakars, ap jahtu norisinās dīvainas darbības, tāds kā bruņots uzbrukums no ostas varas struktūru puses. Izrādās, uz „Kaupo” tiek meklētas narkotikas – kokaīns un amfetamīni. Eiropā uzskata, ka caur Baltijas

valstīm iet narkotiku tranzīts no Afganistānas, tāpēc Šerbūras varas iestādes grib būt drošas, ka arī Francija netiks iesaistīta iespējamā pretlikumīgā darbībā, piedevām Latvija ir salīdzinoši populāra ar zaļu ražošanu.

Svetlana: „Uz mūsu jahtu tika sūtītas trīs komandas. Pirmā pārmeklēja mantas un visu ņēma analīzēm, pat vakuuma paku, kurā bija piena pulveris. Otrā komanda veica laboratoriskos pētījumus. Dzirdu, uz krastu ziņo: *negativ, negativ, negativ*. Tāda atbilde krastam nepatīk, tāpēc seko komanda – meklējiet! Putekļus un visus netīrumus laboratoriski izpētīja. Nekā! Tad nāca trešā grupa kopā ar suni, kas visu izostīja un tā arī neko nesaoda, ja nu vien vakariņu makaronus uz mūsu šķīvjiem, ko lielā apņēmībā notiesāja. Pēc šādas pārbaudes bija sabojātas ne tikai daudzas mantas, bet arī mūsu priekšstats par Šerbūras ostu un Francijas varas iestādēm. Tagad Šerbūra ir tā vieta, kur ilgi vairs negribēsies braukt.”

Divdesmit četrās dienās no Kanāriju salām tepat Eiropā ar jahtu var nokļūt otrā pasaules malā – Latīņamerikā, līdz Resifi ostai Brazīlijā. Svetlana atceras, ka tās bijušas 24 brīnišķīgas dienas: pūtis labs ceļavējš, bijis silti, apkalpe nakšņojusi uz klāja un lūkojusies zvaigžņotajās debesīs. Visa apkalpe pirmo reizi šķērsojusi ekvatoru, piestājuši pie Sanpedro un Sanpaulu koraļļu salām, baudījuši dzīvas sulas no augļiem, par kuru esamību nebija pat nojautuši, ķēruši zivis un ar tām mielojušies pēc sirds patikas. Iepazinuši Brazīlijas spožumu un postu, savām acīm redzējuši Riodežaneiro.

GALVENAIS – NETRĀPĪTIES CEĻĀ

Tas tiek teikts ar zināmu bijību un attiecināts uz tropu ciklonu.

Valdis: „Tā kā jūnijs un jūlijs Latīņamerikā ir pats ziemas pīķis, mēs zināmā mērā vilcinājām laiku, lai neatrastos okeānā nepiemērotā laikā un nedabūtu kārtīgi pa ausi. Taču, kā vēlāk izrādījās, nebijām uzmanīgi palasijuši aprakstus, lai zinātu, ka tur laiks vienmēr ir slikts, tāpēc vienkārši jāķer piemērots brīdis.”

Aleksandrs: „Tagad esam gudri un to zinām, bet tad... Tagad no daudzām problēmām varētu izvairīties, bet tas ir tagad.”

Lai gan „Kaupo” īpaši uz nepatīkšanām neuzprasījās un nedevās ceļā, kad plosījās tropu cikloni, un, ja kas, tad meta likumus un cilpas, lai neiekļūtu tiem zobos, divas reizes tomēr briesmas esot bijušas pavisam tuvu.

Valdis: „Tas bija, kad gājām no Losandželosas uz Havaju salām. Pēc maršruta mums vajadzēja iet vairāk uz dienvidiem, taču tur mūs sagaidītu tropu ciklons, ne nu ļoti stiprs, bet pietiekošs. Otrā reize bija, kad izgājām no Darvinas. Pēc mūsu rīcībās esošās informācijas, ciklonam jau vajadzēja būt norimušam, bet viens, garām ejot, mūs tomēr aizķēra.”

Aleksandrs: „Skats ir traks. Visapkārt mākoņi, var teikt, ka simtprocentīga mākoņainība. No attāluma tu redzi, kā ciklons pārvietojas, bet viens ir viņu redzēt, pavisam cits zināt, kā tas uzvedīsies un uz kuru pusi metīsies, jo ciklons var pilnīgi negaidot mainīt virzienu un nostāties jums ceļā. Un to paredzēt

nevar neviens. Taču mums ļoti paveicās. Ja iekļūtu ciklonā, tad beigās būtu, jo vēja ātrums ir savi četrdesmit līdz piecdesmit metri sekundē un skats briesmīgs – milzīgi viļņi lido pa gaisu, bet virs tiem vēl ūdens šļakatas. Jūrnieki šos viļņus sauc par briesmoņiem, un kādi varētu izskatīties briesmoņi, lai iedomājas katrs pats.”

Valdis: „Vēl parasti ir jāuzmanās no klusuma, jo ne jau velti saka: klusums pirms vētras. Ja dienas divas ir bijis aizdomīgs klusums, tad nesaprast, ka būs kārtīgs *blieziens*, ir diezgan liels naivums. Tad iespējami ātrāk jātiek līdz ostai, citādi var dabūt pa mizu.”

Tie bija tikai daži fragmenti no sarunas ar trim „Kaupo” pirmās ekspedīcijas apkalpes locekļiem – Valdi, Svetlanu un Aleksandru. Kopš tā laika pagājuši desmit gadi. Kapteinis Valdis Grenenbergs-Grīnbergs miris 2005. gada 13. maijā, bet katamarāns „Kaupo” un tā apkalpe – Aleksandrs Popovs, Svetlana Timofejeva un Aigars Grenbergs-Grīnbergs pazuduši ceļojuma laikā Indijas okeānā, posmā starp Dienvidāfriku un Austrāliju. Par viņiem nav informācijas kopš 2009. gada 2. septembra.

Pirms došanās ceļā Aleksandrs teica: „Esam ņēmuši vērā pirmajā burājumā gūto pieredzi. Jāatzīst, ka šis ceļojums būs skarbāks, jo ilgstoši burāsim tuvu vētru pilnajai četrdesmitajai paralēlei, tāpēc parūpējāties, lai katamarāns tagad būtu labākā stāvoklī nekā pirms desmit gadiem. Līdzīgam urnu ar pirmā jahtas kapteiņa Grenenberga-Grīnberga pelniem. Valdim arī vēlreiz jāapburā apkārt zemeslodei. Daļu pelnu iekaisīsim jūrā pie Hornas raga, pārējo, ja mums izdosies atgriezties (melns humors uz „Kaupo” nav svešs), – Daugavas grīvā.”

Jautāts, kad viņi plāno atgriezties, Aleksandrs atbild: „To es nezinu. Pāris gadu jau droši vien paies.” Un Svetlana vēl piebilst: „Mēs plānojam, Dievs smejas.”

Laikam arī šoreiz taisnība izrādījusies gudrajai domai – cilvēks domā, Dievs dara.■

A. Freiberga

Vēsture

VĒSTURES PĒTĪŠANA IR NEBEIDZAMS DARBS

„Latviešu jūras tirdzniecībai ir ilga un spīdošiem nopelniem bagāta pagātne, kurā spilgti izceļas latviešu jūrnieru apbrīnojamā darba mīlestība, izturība, drošsirdība un varonība un kuģu īpašnieku un būvētāju neizsīkstošā enerģija un centība.

..Jūrnierības departaments sazinā ar Latvijas vēstures institūtu nolēmis nekavējoties uzsākt latviešu kuģniecības un kuģu būves vēstures materiālu vākšanu un apstrādāšanu, lai pēc tam izdotu ilustrētu latviešu kuģniecības vēsturi.” Tā rakstīts Jūrnierības departamenta vēstījumā, kas 1937. gadā publicēts kuģniecības, zvejniecības un literatūras mēnešrakstā „Jūrnieris”. Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas klajā nākušas divas jūrnierības vēstures enciklopēdijas, vairākas grāmatas par jūrnierības vēstures tēmu, un arī jūrnierības gadagrāmata ik gadus publicē materiālus par slaveno Latvijas jūrnierības vēsturi. Vēstures izpēte un apzināšana turpinās, muzeja fondos gulst arvien jauni materiāli, muzeja darbinieki citīgi visu apraksta un sistematizē, un tas vieš pārliecību, ka svarīgākais no jūrnierības vēstures nepazudīs laikmetu griežos.

NO KĀRDIFAS UZ RĪGU

„Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2012” ir jau divdesmitā kopš 1991. gada, kad atjaunotās valsts jūrniecības sabiedrība saņēma pirmo nozarei veltīto darbu – „Latvijas jūrniecības gadagrāmatu ’89/’90”. Aizvadītajā laikā ir mainījušies grāmatas saturs, apjoms, autoru kolektīvs un redkolēģija, mainījušies izdevēji un tipogrāfijas, bet nemainīgi tajās ir bijuši raksti par Latvijas kuģniecības vēsturi. Viens no pirmajiem saucās „Ko glabā muzeja fondi” un bija veltīts Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļai, tās krājumam. Toreiz par jūrniecības tēmu bija savākts ap 16 800 vienību. Līdz 2012. gada decembrim glabājamo priekšmetu skaits bija pieaudzis par vairāk nekā 11 000 un sasniedza 27 200. Katram no tiem ir savs stāsts, savs ceļš līdz muzejam – citam tuvs, citam tālāks, vēl citam – ļoti tāls. Daudzi materiāli ir papildinājuši mūsu zināšanas par 20. gadsimta pirmo pusi – abiem pasaules kariem, cilvēku un kuģu likteņiem šajās vēstures krustcelēs.

19. gadsimta beigas un 20. gadsimta sākums ievadīja Kurzemē un Vidzemē būvēto tālbraucēju burinieku norietu, ko pabeidza Pirmais pasaules karš, kura laikā iznīcināja gandrīz visu Latvijas ostām pierakstīto floti. Pēc neatkarīgas valsts proklamēšanas 1918. gada 18. novembrī sākās tirdzniecības kuģu, ostu un kuģu remonta bāzu atjaunošana. Durvis vēra jūrskolas, nozīmīgākā no tām – 1920. gadā Rīgā atklātā Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola (īslaicīgi profesionālus jūrniekus sagatavoja arī Liepājā un Ventspilī). Raksta galvenie varoņi ir šīs mācību iestādes audzēkņi un absolventi, kuru personīgos priekšmetus, īpaši fotogrāfijas, agrāk nebija izdevies iegūt. Bet pēdējo gadu laikā tie papildinājuši Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krātuves.

1930. gadā Latvijas tirdzniecības flotes kopējā tonnāža pārsniedza pirmskara līmeni. Kuģi ar sarkanbaltsarkano karogu mastā nodrošināja darbu daudziem valsts iedzīvotājiem, deva peļņu gan valstij, gan kuģu īpašniekiem. 1940. gada sākumā Latvijas Republikas tirdzniecības flotē bija 103 kuģi, no tiem 89 tvaikoņi un divi motorkuģi ar kopējo tonnāžu 201 063 BRT/ 120 676 NRT. Tas nozīmēja 98 bruto reģistra tonnas (BRT) uz katriem tūkstoš iedzīvotājiem, kas bija viens no labākajiem rādītājiem Eiropā (salīdzinājumam: Polijā – 3 BRT, Padomju Savienībā – 8 BRT, Vācijā – 57 BRT, Francijā – 70 BRT). Tālbraucēji štimeri (ap 200) bija pirkti lietoti un vairums būvēti Lielbritānijā pirms vairākiem gadu desmitiem. Latvijai kļūstot bagātākai, turpmāk tika plānots iegādāties jaunākus un modernākus kuģus. Šīs ieceres pārtrauca Otrais pasaules karš, kas aizveda dažādos ceļos gan kuģus, gan Latvijas jūrniekus un jūrniecības darbiniekus. Daudzi no viņiem dzimtenē nekad vairs neatgriezās.



Jūrnieki un jūrniecības vēstures glabātāji (no kreisās) Arvalds Kalniņš, Ilze Bernsone, Imants Balodis, Rūta Kalniņa, Inta Kārkliņa Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darba telpās, 1997. gada 21. augusts.

Jūras valstij bija būtiski saglabāt nākamajām paaudzēm sarežģīto jūrniecības vēsturi. 1939. gadā Jūras dienu izstāde Rīgā lika pamatus Latvijas kuģniecības vēstures regulārai izpētei un krājuma komplektēšanai par valsts jūras transportu un nozarē strādājošajiem, bet plašāk darbs Latvijas padomju sociālistiskajā republikā sākās tikai pēc 1945. gada. Šai laikā Latvijas Republikas tvaikoņi, jūrnieki (īpaši kuģu virsnieki) un īpašnieki nebija izpētes prioritāte. Pārsvārā akcentēts tika sociālisma celtniecības process, padomju jūrnieku cīņa par sociālistisko saistību, piecgadu plānu izpildi un citām patriotiskām kustībām padomju republikā. Vairākums latviešu jūrnieku nesaņēma vīzas starptautiskiem reisiem, bijušie Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventi pārsvārā strādāja uz zvejas kuģiem, krasta dienestos, vadīja vietējās nozīmes transportu, mācīja jūrskolniekus – topošos zvejniekus.

Nozīmīgs laiks materiālu komplektēšanai par Latvijas brīvvalsts jūras transportu Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā sākās 1980. gadā, kad muzejā sanāca pirmais *valdemāriešu* saiets. Turpmāk pieredzējušie kuģotāji regulāri pulcējās gandrīz 15 gadus, un ar viņu palīdzību Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājums ieguva daudz fotogrāfiju, dokumentu, personīgo priekšmetu, bet zinātniskie darbinieki, pēc izglītības vēsturnieki, saņēma būtisku palīdzību nozares specifisko jautājumu izpētes darbā, pagātnes procesu, kuģu un cilvēku likteņu noskaidrošanā. Materiāli pārsvārā attiecas uz 20. gadsimta trīsdesmitajiem gadiem, kad latviešu jūrnieku vadīti tvaikoņi pārvadāja kokmateriālus, lauksaimniecības preces, akmeņogles un citu produkciju ne vien



Arvalds Mārtiņš Kalniņš viesošanās laikā pie Heinca fon Bassi Vācijā. Fotogrāfijas otrā pusē ar A. Kalniņa roku rakstīts: „Divi strandējuši vikingi Šlēsvisgā, Erikštrāses bistro. A. M. K un H. v. B... gaida alus kausu.” 1998. gads.

uz Baltijas, Melnās jūras un Ziemeļjūras ostām, bet devās arī tālākos reisus, šķērsojot okeānus. Tādējādi tika aizpildīts dzimtenē dzīvojošajiem latviešu jūrnikiem nozīmīgs vēstures posms, bet joprojām daudz neziņas un pretrunu bija par tiem kuģiem un cilvēkiem, kuri Otrā pasaules kara laikā aizceļoja un Latvijā neatgriezās vai gāja bojā.

Lielu darbu šīs vēstures daļas izpētē veica

sabiedriskā bezpeļņas apvienība **Latvijas jūrniecības vēstures arhīvs** (LJVA). 1966. gada 27. novembrī to izveidoja Lielbritānijā, Velsas pilsētā Kārdifā. Dibinātāji bija no Latvijas aizbraukušie tālbraucēji kapteiņi Kārlis Kalacis, Arvalds Mārtiņš Kalniņš, Heinrihs Liberts, Pauls Neimanis, Voldemārs Orle, Voldemārs Štāls un jūrniecības vēsturnieks – entuziasts Alvars Mastiņš. Ilgus gadus arhīva ģenerālsēkretārs bija **Arvalds Mārtiņš Kalniņš**.

Materiālu vākšana bija aizsākusies jau iepriekš. Īpaši pieminams 1912. gadā Pāvilstā dzimušais aktīvais jūrniecības vēstures pētišanas entuziasts tālbraucējs kapteinis **Arvids Kārklis**, kurš pēc Otrā pasaules kara dzīvoja Amerikas

Savienotajās Valstīs, bija stūrmanis un kapteinis uz šīs valsts tirdzniecības kuģiem. Daudzu darba gadu rezultātā tapa manuskripts „Latvijas tirdzniecības flote. 1918 – 1948”. A. Kārklis miris 1981. gadā Amerikas Savienotajās Valstīs. Jau no 70. gadiem uz muzeju precizēšanai tika sūtīti slavenās burinieku būvētāju un īpašnieku Štālu dzimtas



Tvaikoņa „Everit II” jūrniki uz kuģa klāja. Otrais no labās – Arvids Kārklis. 1933. gads.

pārstāvja, tālbraucēja kapteiņa, jūrnika ar gandrīz pusgadsimta pieredzi **Voldemāra Štāla** (1908. g. Ventspils – 1995. g. Lielbritānija, pelni izkaisīti Ziemeļjūrā) sastādītie reģistri par Kurzemes un Vidzemes piekrastē ūdenī nolaistajiem buriniekiem. Pēc arhīva nodibināšanas no visas pasaules uz Kārdifu ceļoja simtiem vēstuļu ar mūsu zemes kuģniecības vēsturei saglabātajām vērtībām un atmiņu stāstiem. LJVA nodaļas izveidojās un materiālus vāca arī Vācijā un Amerikas Savienotajās Valstīs. Veidojās lietas (iespaidīgas mapes), kurās apvienoja stāstus par atsevišķām rēderejām, ko ilustrēja fotomateriāli, vēstules, arhīva izziņas, dokumenti, to kopijas.

Atjaunojoties neatkarīgai Latvijas valstij, arvien aktuālāks kļuva jautājums par LJVA turpmāko likteni. Daudzi tā biedri bija atraduši mūža māju svešā zemē, bet jauni klāt vairs nenāca. Ģenerālsēkretārs Arvalds Mārtiņš Kalniņš ar domubiedriem nolēma, ka pienācis laiks apvienot darbu, kas gandrīz 30 gadu veikts svešumā, ar pētījumiem dzimtenē, un izveidotajam arhīvam jāsāk ceļš mājup. Vieni no šā darba iniciatoriem bija Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopas biedri. Pirmo daļu atveda Latvijas kuģniecības motorkuģis „Inženieris Kreilis”. Sākumā to nodeva Jūrniecības vēstures kopai, tad (1994. gadā) Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam. Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas zinātnisko arhīvu papildināja 13 apjomīgas lietas, kuru kopējais lappušu skaits pārsniedza 1700. Piemēram, lieta nr. 2: „Rēdereja Frīcis Grauds”. Tajā ir 197 lappuses ar aprakstiem, dokumentiem, fotogrāfijām, kserokopijām, avižu izgriezumiem par rēdereju, tajā strādājošajiem jūrnikiem un kuģiem – tvaikņiem „Matheus”, „Linhope”, „Everest”, „Everelsa”, „Everelza”, „Everene I”, „Everene II”,



LJVA ģenerālsēkretārs Arvalds Mārtiņš Kalniņš savā darba kabinetā Kārdifā, 2002. gads.



Voldemārs Štāls uz motorkuģa „Rubystone” (zem Monako karoga) klāja, 50. gadi. V. Štāls kuģi vadīja no 1952. līdz 1954. gadam, kā arī 1956. un 1960. gadā.



Heincs fon Bassi, 60. gadi.

„Evermore”, „Everita I”, „Everita II”, „Evergunar”, „Everline”, „Everanna”, „Everonika”, „Everalda”, „Dole”, „Everhope”, „Everolanda”, „Everards”, „Everosa”, „Evertons”, „Everiga”, „Kegums”, „Everagra”, „Everasma”, „Everoja” un motorburiniekiem „Ainaži”, „Zemgalietis” un „Equator”. Arhīva vadība ļāva LJVA materiālus izmantot 1998. gadā Rīgā izdotajā enciklopēdijā „Latvijas žurnieciņas vēsture 1850 – 1950”.

80. gadu beigās un 90. gados Rīgu apciemoja daudzi kuģu vadītāji, mehāniķi un žurnieciņas darbinieki, pārsvarā arhīva biedri, piemēram, Voldemārs Štāls no Lielbritānijas, Harijs Fersters no Zviedrijas, Reinholds Ruslēvics (Rusley), Gunārs Grauds un Rūdolfs Kārlis

Pēkšēns no Amerikas Savienotajām Valstīm, Imants Balodis no Kanādas, Augusts Reinfelds no Austrālijas. Arī žurnieciņas pētnieks – vēstures doktors **Edgars Andersons** (1920. g. Tukums – 1989. g. traģiski gāja bojā Kalifornijā, ASV). Apmeklējuma laikā Rīgā viņš uzstājās ar referātiem par Kurzemes hercogisti un tās kolonijām, īpaši Tobago. Jau 70. gados Latviju bija sasniegušas vairākas Stokholmā izdotas šiem tematiem veltītas grāmatas. Nedaudz vēlāk, sākot no 80. gadu vidus, uz muzeju no Vācijas ceļoja žurnieciņas vēsturnieka un pedagoga, kara flotes virsnieka **Heinca fon Bassi** vēstules ar kuģu fotogrāfijām, pētnieka rīcībā esošajām ziņām par tām, kā arī jautājumi par Latvijā muzejā apkopotajiem attēliem un mūsu rīcībā esošo informāciju. Sākumā sarakste notika vācu valodā, vēlāk pārgājām uz latviešu, jo izrādījās, ka žurnieciņas speciālists dzimis 1919. gadā Rīgā un uz Vāciju izceļojis tikai 1939. gadā, bet interesi par Latvijas kuģniecības vēsturi saglabājis visu dzīvi (miris un apbedīts Vācijā, Šlēzvigā, 2003. gadā). Mūsu sadarbība vēl pirms Atmodas sākuma atklāja agrāk noklusētus un arī Latvijas kuģniecības vēsturniekiem maz zināmus faktus par kuģiem un cilvēkiem, kuru dzīve aprāvās

Otrā pasaules kara laikā vai arī turpinājās tālu prom no Latvijas – Rietumu pasaulē.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja viesi parasti veda līdz Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumam domātus saiņus. Vairākkārtējās viesošanās reizēs gan Latvijas jūrniecības vēstures arhīva materiālus, gan savus personīgos mums dāvināja 1917. gadā Petrogradā dzimušais (ģimene no Latvijas bija emigrējusi Pirmā pasaules kara laikā) **Arvalds Mārtiņš Kalniņš**. Tā par muzeja īpašumu kļuvis 1908. gadā Ņūkāslā pie Tainas (Lielbritānija) būvētā tvaikoņa „Venta” pēdējais karogs. Latvijas tirdzniecības flotē kuģis bija no 1923. līdz 1940. gadam un piederēja Valsts kuģu pārvaldei. 1940. gada decembrī Rīgā štimeri nacionalizēja. Vācijai uzbrūkot Padomju Savienībai, „Venta” atradās Liepājas ostā un tika sabombardēta. 1943. gadā kuģis ar vārdu „Undīne” nonāca Vācijas īpašumā, bet no 1947. gada transportlīdzekli pārvaldīja Lielbritānijas Transporta ministrija, kas tam atdeva vārdu „Venta”. Komandu sakomplektēja no latviešu jūrnikiem, kurus turp bija aizvedušas bēgļu gaitas. 1955. gadā kuģa ekspluatāciju pārtrauca, karogu nolaida, un „Venta” pēc 47 gadu kalpošanas devās uz sagriešanu. Tvaikoņa sen vairs nav, bet karogu tagad kā lielu dārgumu glabā muzejs. Daudzi Arvalda kunga dāvinājumi tiek glabāti šim nolūkam piemērotās krātuvēs, bet vairākas lietas kopš 2005. gada apskatāmas muzeja jaunieguvumu izstādē, piemēram, kokardes un plecu zīmotnes, kas kopš 50. gadiem vairākus gadu desmitus bija Kalniņa formas tērpu neatņemama sastāvdaļa, kad viņš strādāja par kuģu virsnieku un loci Lielbritānijā un Sudānas Republikā. Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijā apskatāma jūrnieka cepure ar Latvijas Republikas kuģu mehāniķa formas tērpa kokardi, ko nēsāja **Reinholds Vilhelms Ruslēvics** (1907. g. Rīga – 1995. g. Amerikas Savienotās Valstis), strādājot uz ASV kuģiem. Cepuri un vairākas fotogrāfijas 1990. gadā R. V. Ruslēvics atveda uz Rīgu un uzdāvināja muzejam. Daudzkārt Rīgu apciemoja 1924. gadā Zaļenieku pagastā dzimušais un Toronto (Kanāda) 2001. gadā mūžībā aizgājušais tālbraucējs kapteinis **Imants Balodis**. Arī viņa fotogrāfijas, kapteiņa diplomu un formas cepuri tagad glabā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs.

Iegūto vērtību uzskaitījumu varētu turpināt vēl un vēl, bet cilvēki... Nav vairs Latvijā bijušo Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventu, kuri agrāk pulcējās



Imants Balodis uz Kanādas tankkuģa „Lakeshele”, 1983. gads.



Viktors Balodis Amerikas
Savienotajās Valstīs, 40. gadi.

uz salidojumiem Rīgā, nav arī ārvalstīs kopš 1940. gadiem dzīvojušo Latvijas Republikas kuģu virsnieku, to skaitā Latvijas jūrnieceības vēstures arhīva biedru. Pēc Arvalda Kalniņa nāves 2006. gada oktobrī Kārdifā jau iepriekš apturētā arhīva darbība tika pārtraukta pilnībā. Atlikušais materiāls atradās Arvalda Kalniņa un viņa kundzes mājā. Par tā vienīgo noteicēju bija kļuvusi Rūta Kalniņa, kura kopā ar dzīvesbiedru pēdējo desmit gadu laikā daudzkārt bija apmeklējusi Latviju un bijusi biežs viesis Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Lēmums par turpmāko rīcību bija jāpieņem steidzami, jo lielo māju bija nolemts samainīt pret nelielu dzīvokli. Gandrīz pusgadu notika regulāras telefona sa-

runas starp Kārdifu un Rīgu – precizēts, kādus materiālus vajadzētu sūtīt uz muzeju, bet kādi šeit ir pilnībā pārstāvēti, tāpēc pakļaujami iznīcībai. Neraugoties uz nopietnām veselības problēmām, Rūtas kundze varonīgi pildīja sava vīra novēlējumu, un pasts uz muzeju nogādāja vairākus lielus saiņus. Sekoja sūtījumu satura izpēte, muzejā esošās kartotēkas tika salīdzinātas ar atsūtītajām, krājuma fotomateriāls – ar jaunieguvumu. Pēc šā darba pabeigšanas turpmākajai glabāšanai atlasīto materiālu vērtēja muzeja krājuma komisija. Tikai 2012. gadā varējām pielikt punktu – vairāk nekā 300 krāsu un melnbalti attēli ar kuģu, cilvēku, jūrskolu un ostu skatiem pievienojās agrāk savāktajam.

Šajā rakstā tikai par jūrnikiem – kapteiņiem, stūrmaņiem, mehāniķiem, jūrnieceības darbiniekiem, kuģus, ostas un jūrskolas atstājot citai reizi. Vairāki jūrniki, kuru uzvārdus biogrāfijas daļēji zinājām, tagad ir pārstāvēti arī ar attēliem. Šķirstot enciklopēdijas „Latvijas jūrnieceības vēsture 1850 – 1950” darba eksemplāru, papildinājumi un labojumi atrodami gandrīz katrā lapusē, un daļu no tiem veido Latvijas jūrnieceības vēstures arhīva mantojums. Dažiem nekvalitatīviem attēliem, kas iepriekš muzeja krājumā bija vienā eksemplārā, tagad pievienojušies citi, daudz labāki. Ja enciklopēdija iznāktu tagad, daudziem šķīrkļiem par cilvēkiem un kuģiem varētu pievienot attēlus, kuru 90. gadu beigās mums nebija, bet, pateicoties sūtījumiem no Kārdifas, nu tie glabāsies Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

Attēlu ieguvis tālbraucējs kapteinis **Viktors Balodis**. Jaunciemā, Mangaļu pagastā, 1889. gadā dzimušais puika 1914. gadā pabeidza Mangaļu jūrskolu.

Pirmā pasaules kara laikā kuģu vadītājs aizbrauca uz Arhangeļsku, kur strādāja pilsētas ostas pārvaldē. Kā daudzi bēgļi, arī viņš 1919. gadā atgriezās Latvijā un, atjaunojoties valsts flotei, sāka iet jūrā uz tirdzniecības kuģiem, sākumā bija stūrmanis uz tvaikoņiem „Konsuls P. Dannebergs”, „Biruta”, „Latvis”, „Everita”, no 1939. gada – „Everagra” kapteinis. Dažas dienas pirms kara Baloža vadītais kuģis izgāja no Londonas, lai dotos uz Kanādu, un Latvijā nekad vairs neatgriezās. Kara laikā tvaikoni pārvaldīja Amerikas Savienoto Valstu Kara laika kuģniecības pārvalde. Viktors Balo-dis palika ASV, turpināja dienestu uz „Everagra” u.c. kuģiem. Turpmāko dzīvi kapteinis aizvadīja Amerikā, kur viņš arī miris. Diemžēl konkrētāku ziņu par kuģu vadītāja dzīvi svešumā mums nav, arī viņa miršanas gads nav zināms. Fotogrāfija līdz nonākšanai LJVA (tagad Rīgā) glabājās arhīva biedra Arvīda Kārklīņa personīgajā arhīvā.

1934. gadā Liepājas jūrskolas absolvents **Pauls Bīskaps** (1908. g. Rīga – 1971. g. jūrā) ieguva kuģu vadītāja kvalifikāciju. Pēc nepieciešamās jūras prakses iegūšanas uz tvaikoņiem „Skrunda”, „Krimulda” un „Sigulda” 1940. gadā viņš kļuva par pilntiesīgu tālbraucēju kapteini. Kā daudziem latviešu jūrnikiem, tas bija viņam liktenīgs laiks – dzimtene tika pamesta uz visu atlikušo mūžu. 50. gados P. Bīskaps bija 2. stūrmanis uz bijušā Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņa „Sports” (1947. gadā kuģi pārņēma Lielbritānijas Transporta



Pauls Bīskaps ar sievu un meitu uz tvaikoņa „Sports” klāja, 1951. gads.



Austris Ķirsis. Latvijas jūrniecības vēstures arhīvam dāvētās fotogrāfijas otrā pusē
A. Ķirša rakstīts: „Mana 75-tā dzimšanas diena. Nekāda labā bilde nav, esmu tāds saviebies, bet tā man ir vienīgā, kur esmu viens pats”. 1990. gads.

ministrija, uz tā pacēla Lielbritānijas karogu un nokomplektēja latviešu komandu; 1955. gadā tvaikonis sagriezts lūžņos). P. Bīskaps strādāja arī uz citu valstu kuģiem. 1971. gadā, kad norisinājās Indijas – Pakistānas bruņotais konflikts, viņš bija Pakistānas transporta 2. stūrmanis un gāja bojā jūrā aviācijas uzlidojuma laikā.

Esam ieguvuši arī tālbraucēja kapteiņa un kara flotes virsnieka **Austra Ķirša** fotogrāfiju. 1915. gadā Tallinā dzimušais A. Ķirsis 19 gadu vecumā kā brīvprātīgais iestājās Latvijas armijā. 1938. gadā viņš beidza Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu, gadu vēlāk – karaskolu. Līdz Latvijas

okupācijai bija dienes-tā virsnieka amatā uz zemūdenes „Ronis”. No 1943. gada – latviešu leģions, bet pēc kara dienests Lielbritānijas apsardzes vienībā, kas bija izvietota Vācijā. No 1948. gada kuģu vadītājs dzīvoja un strādāja Amerikas Savienotajās Valstīs. Viņš bija viens no aktīvākajiem organizācijas „Daugavas vanaģi” biedriem un popularizēja Latvijas brīvvalsts kara flotes vēsturi. Austris Ķirsis miris 1995. gadā ASV.

Uz vienas fotogrāfijas fiksēti divi Latvijas jūrmniecības vēstures arhīva biedri, abi tālbraucēji kapteiņi, kuru attēlu līdz šim muzejā nebija.

Andrejs Smiltnieks dzimis 1917. gadā Somijā tālbraucēja kapteiņa, vēlākā Triju Zvaigžņu ordeņa kavaliera Jāņa Smiltnieka ģimenē. Viņš mācījās Krišjāņa Valde-



Andrejs Smiltnieks (no kreisās) un Harijs Fersters Stokholmā, 1983. gads.



Enciklopēdijas „Latvijas jūrmniecības vēsture 1850–1950” atvēršanas svētki Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Krišjāņa Valdemāra jūrskolas absolventi (no kreisās) Harijs Fersters, Fricis Fogels, Aleksandrs Kārklīšs, Rūdolfs Lagsbergs, 1998. gads.

māra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā, bet emigrācijā Otrā pasaules kara laikā absolvēja Zviedrijas jūrskolu. Tālbraucēja kapteiņa profesionālā darbība saistīta ar ārvalstu kuģiem. Andrejs Smiltnieks miris 1988. gadā Zviedrijā. Viņa draugs, arī Zviedrijā dzīvojušais **Harijs Fersters** dzimis Rīgā 1920. gadā. Profesionāla jūrnika izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā (absolvēja 1944. gadā) un Gēteborgas jūrskolā (absolvēja 1958. gadā). Visu pēckara periodu vadīja Zviedrijas tirdzniecības kuģus. Viņa sirdslēkta bija kuģu modeļu izgatavošana. H. Fersters vairākkārt apciemoja Latviju, arī 1998. gadā, kad ieradās Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā uz enciklopēdijas „Latvijas jūrniecības vēsture 1850 – 1950” atvēršanas svētkiem. Viņš muzejam uzdāvināja trīsdesmit septiņus 1990. gadā Zviedrijā mirušā latviešu tālbraucēja kapteiņa Paula Skultes dokumentus, bet viņa paša attēla muzejā nebija, tas nonācis tikai tagad. Diemžēl mums nav zināms viņa dzīves noslēguma posms, kā arī miršanas gads.



Jānis Virsis Lielbritānijā, 1947. gads.

Otrais pasaules karš uz Lielbritāniju aizveda kādreizējo Ainažu jūrskolas absolventu (skolu beidza 1912. gadā), jau pāri par 50 gadu veco ilggadējo tālbraucēju kapteini **Jāni Virsi**, kurš gandrīz 20 gadus vadījis Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņus „Sigrid”, „Percy”, „Malta”, „Rasma”, „Venta”. Viņa pēdējais kuģis bija „Sports”. Uz tā komandtilta kuģu vadītājs stāvēja no 1947. līdz 1952. gadam. Turpmāk jūrā vairs netika iets. Jānis Virsis miris 1972. gadā Lielbritānijā.

Citāds liktenis piemeklēja vēl vienu Ainažu jūrskolas absolventu – **Dāvidu Vilhelmu Tomsonu** (skolu beidza 1903. gadā), kura fotogrāfija līdz šim glabājas LJVA. 1874. gadā Alojās pagastā dzimušais tālbraucējs kapteinis, kuģīpašnieks un jūrniecības darbinieks ne vien vadīja Latvijā būvētus buriniekus, bet arī piedalījās Brīvības cīņās. Nodibinoties Latvijas brīvvalstij, piedalījās jūrnieku savstarpējās palīdzības biedrības „Enkurs” atjaunošanā, bija tās priekšsēdētājs. Viņš darbojās Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas komisijā, bija Rīgas muitas arteļa priekšnieks, Jūrnieku savstarpējās kredītbiedrības priekšsēdētājs. Neatkarīgā Latvijas valsts V. D. Tomsona darbu novērtēja



Dāvids Vilhelms Tomsons ar
sievu Matildi Rīgā, 20. gadi.



Vilis Auns (no kreisās) un Jānis
Martinsons, 1939. gads.

ar Triju Zvaigžņu ordeni. 1941. gada 14. jūnijā no okupētās Latvijas slave-no jūrnieku spaidu kārtā izveda uz Sibīriju, kur gadu vēlāk viņš mira.

Rīgu sasniegusi tālbraucēja kapteiņa **Jāņa Martinsona** fotogrāfija, kurā viņš redzams kopā ar tālbraucēju kapteini Vili Aunu. V. Auna foto muzejā bija, bet J. Martinsona attēls ir pirmais un pagaidām vienīgais. 1885. gadā Vecmuižas pagastā dzimušais J. Martinsons 1909. gadā beidza Mangaļu jūrskolu. Latvijas neatkarības gados viņš bija tvaikoņu stūrmanis, no 1939. gada „Everita”, tad „Everalda” kapteinis. Okupētajā Latvijā kapteinis ar savu kuģi „Everalda”, kuru no 1941. gada rīkoja Amerikas Savienoto Valstu Kara laika kuģniecības pārvalde, neatgriezās. 1942. gada jūnijā Vācijas zemūdene tvaikoni nogremdēja. Apkalpe izglābās, bet kapteini vācieši saņēma gūstā. Viņu nogādāja zemūdenē U-158, kura bija nogremdējusi „Everalda”. Dienu vēlāk ASV lidmašīna sabombardēja zemūdeni, un tā nogrima. Bojā gāja arī sagūstītais kapteinis Jānis Martinsons.

Liels ieguvums ir viena no LJVA dibinātājiem tālbraucēja kapteiņa un komandkapteiņa **Kārļa Kalača** foto. Viņš dzimis 1894. gadā Valmierā, 1916. gadā beidzis Mangaļu jūrskolu un Orānienbaumas flotes praporščiku skolu, 1926. gadā – kara aviācijas skolu. Svarīga lappuse viņa biogrāfijā ir dienests (no 1930. gada) uz Latvijas Republikas zemūdenes „Spīdola”, vispirms komandiera palīga, tad komandiera amatā. Saņēmis valsts apbalvojumus – Triju Zvaigžņu un



Kārlis Kalacis Lisabonā. Fotografijas otrā pusē K. Kalača rokraksts: „A. Mastiņa kgm atmiņai. K. Kalacis”. 1953. gads.



Nikolajs Grīniņš (foto saņemts no LJVA), 1925. gads.

Viestura ordeņus. Otrā pasaules kara beigās K. Kalacis emigrēja uz Vāciju, vēlāk pārcēlās uz dzīvi Lielbritānijā, kur 1971. gadā miris.

Pēdējo gadu laikā tālbraucēja kapteiņa un jūras kara flotes virsnieka **Nikolaja Grīniņa** (dzimis 1889. gadā Ventspilī) un viņa vadīto kuģu fotogrāfijas atsūtītas pa pastu gan no Kārdifas (LJVA), gan no Ņujorkas, no ASV dzīvojošā N. Grīniņa dēla Gvido Grīniņa. Ventspils jūrskolas absolvents jūrai atdevis gandrīz gadsimta pusi. No 16 gadu vecuma gājis jūrā uz buriniekiem. Sekoja dienests Krievijas kara flotes kadetu korpusā (arī uz Krievijas kara kuģa „Aurora”), Latvijas Republikas kara flotē, mācības zemūdeņu virsnieku skolā Tulonā (Francija) u.c. darbi. No 1930. gada Grīniņa darba dzīve bija saistīta ar Latvijas Republikas tirdzniecības floti. No 1930. līdz 1934. gadam viņš vadīja tvaikoni „Katvaldis”, 1934. un



Nikolajs Grīniņš (no kreisās) un kuģipašnieks, jūrnieceības darbinieks Jānis Zalcmanis (1887–1971) Ņujorkā, 1948. gads. (N. Grīniņa dēla Gvido Grīniņa dāvinājums.)



Andrejs Greizers ar kundzi Tallinā, 20. gadi.



19. Teodors Taupmanis Rīgā. Fotografijas otrā pusē T. Taupmaņa rokraksts: „Alferdam atmiņai no Kr. Valdemāra jūrskolas skolas biedra”. 1936. gads.

1935. gadā – „Gaisma”, 1935. un 1936. gadā – „Regent”. 1936. gada decembrī viņš kļuva par kuģa „Abgara” vadītāju un šai amatā palika līdz 1942. gada maijam, kad ASV Kara laika kuģniecības pārvaldes pārņemto tvaikonī pie Bahamu salām nogremdēja Vācijas zemūdene. Apkalpe, arī kapteinis, izglābās. Atlikušos kara gadus N. Grīniņš bija Amerikas Savienoto Valstu flotes kuģu virsnieks un kuģoja Atlantijas okeānā. Kara beigās tika smagi ievainots un ilgu laiku pavadīja slimnīcā Gibraltārā. Pēc izveseļošanās līdz 71 gada vecumam kuģu vadītājs bija ASV tirdzniecības kuģu kapteinis. Pēc aiziešanas pensijā pēc ārstu ieteikuma dzīvoja valsts dienvidos, pārsvarā Floridā, kur 1981. gadā mira. Pēc viņa vēlēšanās ķermeni kremēja, bet pelnus izkaisīja Atlantijas okeānā netālu no Bermudu salām.

LJVA glabājās arī arhīva biedriem, draugiem no Latvijas sūtītas fotogrāfijas. Tajās redzami latviešu jūrniki un jūrniecības darbinieki, kuri savu mūžu aizvadīja dzimtenē un uz svešām, tālām zemēm neemigrēja, piemēram, **Andrejs Greizers**. Viņš dzimis 1875. gadā Sakas pagastā kuģīpašnieka ģimenē un absolvējis Liepājas jūrskolu. Vēl pirms Pirmā pasaules kara A. Greizers vadīja buriņiekus „Olga Emilie” un „Aleksander”. Latvijas brīvvalsts gados bija triju Liepājas ostai pierakstītu nelielu tvaikonīšu „Vulcan”, „Laimons” un „Liva” 1. stūrmanis. Pēc Otrā pasaules kara vadīja pasta nodaļu Akmeņragā, tad bija Pāvilostas ostas priekšnieks. Jūrnīeks miris 1951. gadā Pāvilostā.

Deviņus gadus uz Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja salidojumiem nāca 1911. gadā Džūkstes pagastā dzimušais tālbraucējs kapteinis, locis **Teodors Taupmanis**. Nodaļas kartotēkā atrodama personas kartiņa, kur 1984. gadā pierakstīts T. Taupmaņa stāstījums – biogrāfija, bet fotogrāfijās jūrnieks atrodams tikai grupās. Tagad krājumā glabājas Taupmaņa portrets, fo-



Krišjāņa Valdemāra jūrskolas bijušo skolnieku salidojums Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Pirmajā rindā no kreisās (sēž) Teodors Taupmanis, Oskars Stalts, Arvīds Ludevīks, 1988. gads.

togrāfija, ko jūrnieks 1936. gadā uzdāvināja savam skolas biedram tālbraucējam kapteinim Alfrēdam Lejnīkam – abi 1936. gadā absolvēja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļu. T. Taupmanis gāja jūrā uz tvaikoņiem „Kangars”, „Kaija”, „Konsuls P. Dannebergs”, „Laimdota”, „Bārta”, uz motorkuģa „Hercogs Jēkabs”, Otrā pasaules kara laikā vadīja Jūrniecības departamenta hidrogrāfijas kuģi „Guna”. No 1945. gada līdz aiziešanai pensijā 1976. gadā pieredzējušais jūrnieks strādāja par loci Rīgas ostā. 1997. gadā notika viņa pēdējais kuģojums uz Rīgas Lāčupes kapiem. Savukārt Alfrēds Lejnīks pēc kara dzīvoja Amerikas Savienotajās Valstīs, kur līdz ar viņu bija nonākusi drauga fotogrāfija. Tālāk tā ceļoja uz Lielbritāniju, uz Latvijas jūrniecības vēstures arhīvu, un pirms dažiem gadiem atpakaļ uz dzimteni, uz Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju.

Tā daudzus gadus no Kārdifas uz Rīgu ceļoja LJVA savāktā un saglabātā Latvijas jūrniecības vēsture. Vīram Arvaldam Kalniņam mūžības ceļos ir sekojusi arī Rūta Kalniņa, bet viņu abu un daudzu citu latviešu kuģinieku nesavtīgā darba rezultāti atraduši mājvietu dzimtenē – Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā un ir pieejami pētniekiem un interesentiem.■

Ilze Bernsone,

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītāja

KUĢU MODEĻU RESTAURĀCIJA

Kuģu modeļu un maketu kolekcijas pirmsākumi meklējami 1834. gadā, kad nodibināja Baltijas provinču vēstures un senatnes pētīšanas biedrību. 19. gadsimtā pieauga interese par kuģniecību, tāpēc viens no biedrības darbības virzieniem bija kuģu modeļu kolekcionēšana un izstāžu rīkošana. Senie kuģu modeļi ir daudz eksponēti, bet īpaši tam pievērsās laikā, kad Kārļa Ulmaņa iespaidā veidojās latviska Rīga. Rīgas pilsētas vēsturiskā muzeja Jūrniecības nodaļa tika dibināta 1939. gadā.

Pirmajos pēckara gados tika papildināti muzeja kuģniecības kolekcijas krājumi, tai skaitā Latvijā vienīgā kuģu modeļu kolekcija, kas saglabājusies līdz pat mūsu dienām. Arī tagad muzeja kolekcija tiek papildināta, iepērkot jaunus eksponātus un saņemot tos dāvinājumā. Pirmos latviešu zemnieku būvēto tālģuras buru kuģu „Andreas Weide” un „Tehwija” modeļus iepirka par Rīgas pilsētas līdzekļiem.

Pašlaik kuģu modeļu un maketu kolekcijā ir 173 priekšmeti, no tiem 20 oriģināli kuģu modeļi, 112 kuģu atdarinājumi, 12 kuģu modeļi suvenīri un seši maketi. Savdabīga kolekcija ir 15 stikla pudelēs un astoņās panorāmas kastēs ievietoti kuģu modeļi. Šajā kolekcijā nozīmīgāko vietu ieņem burinieku un tvaikoņu modeļi, kas atrodas pastāvīgajā muzeja ekspozīcijā, tiek izvietoti izstādēs, kā arī to fotogrāfijas izmantotas jūrniecības vēstures izdevumu un rakstu ilustrēšanai.

Lielākā daļa modeļu ir kuģu modelistu – profesionāļu un amatieru – būvēti, bet daži ir darināti arī rūpnieciski. Daļa modeļu ir labā stāvoklī, bet daudzus nepieciešams restaurēt, tāpēc jau vairāk nekā desmit gadus notiek lēna, bet sistemātiska kolekcijas restaurācija, kas ir sarežģīts un darbietilpīgs process. Pašlaik jau ir restaurēts 21 kuģa modelis.

Pirmos kuģu modeļu renovēšanas un restaurācijas darbus Rīgas pilsētas vēsturiskajā muzejā veica tālbraucējs kapteinis Alfreds Bernhards. Daži modeļi ir restaurēti arī septiņdesmitajos un astoņdesmitajos gados. Jauns restaurācijas darbu posms aizsākās deviņdesmito gadu sākumā, kad Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā par kuģu modeļu restauratoru sāka strādāt inženieris Mārtiņš Maike. Viņš kuģu modeļu restaurēšanā un izgatavošanā atradis savu īsto aicinājumu, un tā Mārtiņam kļuvusi par profesionālu nodarbi. Tieši pateicoties viņam, daudzi kolekcijas iepriekšējo gadsimtu priekšmeti ir piedzimuši otrreiz. Dažkārt Mārtiņam darbā palīdz tekstilpriekšmetu restauratore Ramona Gailīte un gleznu restauratore Ineta Augustina.

Pēdējo desmit gadu laikā atsevišķi kuģu modeļi eksponēti Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja rīkotajās izstādēs „Svēšana un mērīšana Daugavas krastos 13.–19. gs.”, „Rīgas osta – vārti uz pasauli” un „Ar sveicieniem no Rīgas”.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja pastāvīgajā ekspozīcijā skatāmi holandiešu karakuģis „Dat Rigsche Wapent” un fregate „Themis”, bet muzeja vestibilā griestos iekārts trīsmastu barkas modelis. Savukārt izstādē „Doma muzejs Rīgā – templis zinātnei un mākslai” skatāmi Latvijā būvēto burinieku „Tehwija” un „Andreas Weide” modeļi, bet burinieka „Rota” modelis ir eksponēts Ainažu jūrskolas muzejā.

Kā tad Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā norisinās praktiskais restaurācijas darbs? Restaurācija sākas ar modeļa izpēti, noteiktā kārtībā aprakstot lietotos materiālus un bojājumus. Daļu bojājumu iespējams konstatēt tikai restaurācijas gaitā. Pirms restaurācijas vienmēr tiek veikta foto dokumentācija. Kuģa modelis tiek fotografēts arī pēc restaurācijas. Muzeja restaurācijas padome apstiprina darba uzdevumu un metodiku. Kultūras pieminekļa restaurācijas pasē tiek apkopots kuģa modeļa apraksts, restaurācijā nonākušā priekšmeta stāvoklis pēc vizuāliem novērojumiem, pētījumu rezultāti, foto dokumentācija, muzeja restaurācijas padomes lēmumi un apstiprinātie uzdevumi, restaurācijas darbu secība un restaurācijas procesā veiktais.

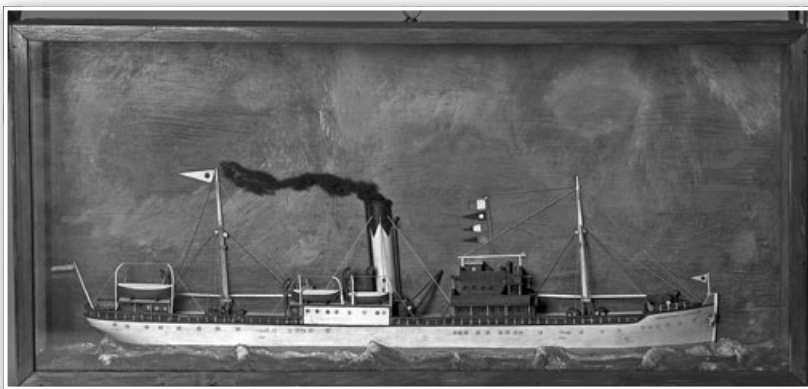
Visos gadījumos, uzsākot restaurāciju, kuģa modelim tiek noņemts virsmas netīrumu slānis, maksimāli saglabājot oriģinālo krāsojumu, un dažkārt demonstrētas virsbūves detaļas un pārējais klāja aprīkojums, bet burinieku modeļiem arī takelāža. Reizēm darba gaitā atklājas iepriekšēja restaurācija. No seniem modeļiem muzeja krājumā saglabājušies tikai nedaudzi, un to restaurācija parasti rada sarežģījumus. Tā ir ar lielo burinieku modeļiem, kas nav pareizi konstruēti,



Trīsmastu kliperis.



Vidusjūras tartana.



Tvaikonis „Imperatrica Alexandra”.

bet kam ir kultūrvēsturiska nozīme un muzeja vērtība. Viens no tādiem ir holandiešu kara fregates „Dat Rigsche Wapent” modelis, kam restaurācijas process bija ilgs un sarežģīts. Kuģa modeli nedrīkst pārtaisīt par jaunu, tāpēc jāievēro restaurācijas galvenais princips – visu oriģinālo elementu maksimāla saglabāšana.

Stipri bojāti kuģu modeļi jābūvē gandrīz no jauna, tāpēc restaurācijas laikā pieļaujama lielāka brīvība. Sarežģīta ir kokgriezuma detaļu restaurācija, jo bieži nav saglabāties pats pamatmateriāls vai arī tas ir stipri bojāts. Lai izgatavotu kopiju, kuģniecības literatūrā tiek meklētas liecības par kuģu tipiem attiecīgajā laika posmā. Parasti kuģu modeļu būvē tiek izmantots dižskābārdis, riekstkoks, melnalksnis, kļava, priede, retāk citi koki.

Restaurējot buras, tiek veikta to tīrīšana, mazgāšana un gludināšana. Ja nepieciešams, notiek traipu ķīmiskā apstrāde un auduma dublēšana. Līdzīgā veidā tiek restaurēti arī burinieku modeļu karodziņi un vimpeli, kas plīvo šo kuģu mastos.

Dažu pēdējo gadu laikā ir restaurēti latviešu barkas „Golgatha”, klipera „Daugavas strūga”, jahtas „Jadviga”, Vidusjūras tartanas modeļi un glābšanas stacijas makets ar burinieku.

Agrāko izskatu ieguvusi viens no senākajiem kolekcijas modeļiem – trīsmastu barka „Golgatha”, ko 1893. gada 13. oktobrī Rīgas biržas komiteja uzdāvināja Rīgas vēstures un senatnes pētītāju biedrībai.

Barka „Golgatha” būvēta 1864. gadā Rīgā. Burinieka tehniskie rādītāji: garums – 120 m, platums – 30 m, tilpnes dziļums – 16 m, tilpība – 369 bruto tonnas. Vairāk nekā divdesmit gadus tas veda preces pāri Atlantijas okeānam un apliecināja, cik izturīgi ir no Latvijas priedes un ozola būvētie kuģi. 1895. gadā kuģi iegādājās pirmā latviešu kuģniecības sabiedrība „Austra”. Burinieks ar kravu bez vēsts pazuda 1899. gada 5. oktobrī ceļā no Šildas uz Rīgu.

Darbietilpīga bija muzejam pagājušā gadsimta trīsdesmitajos gados dāvinātā trīsmastu klīpera modeļa restaurācija. 2013. gadā modelis būs izlikts skatītāju apskatei Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ekspozīcijā „Rīga 1710 – 19. gs. vidus”.

Ekspozīcijā būs arī agrāk restaurētais Porečjes strūgas modelis, kas iegūts 1895. gadā kā dāvinājums no Doma muzeja inspektora Karla Gustava fon Zengbuša. Pirmo reizi strūgu eksponēja Doma muzejā 1883. gadā, kad vācu vēstures un senatnes pētītāju biedrība sarīkoja plašu kultūrvēsturisku izstādi par Rīgu.

Veiksmīga bija jahtas „Jadviga” modeļa restaurācija, kurā piedalījās tekstiliju restauratore Ramona Gailīte. 1916. gadā Rīgā izgatavotais jahtas „Jadviga” modelis līdz 2008. gadam kolekcijā bija vienīgais burāšanas sporta eksponāts, kam tagad pievienojies bijušā premjera un pasaules apceļotāja Māra Gaiļa dāvinātais šonera „Milda” modelis.

Edvarda Hofmaņa darināto jahtas modeli Rīgas pilsētas vēsturiskais muzejs iegādājās 1938. gadā par 80 latiem no kāda Jāzepa Bartuševska. „Jahtas modelis ir labā stāvoklī un ļoti labi būvēts,” tādu vērtējumu modelim deva tālbraucējs kapteinis Alfreds Bernhards, kurš pats izgatavojis vairākus autentiskus buriniekus. Uz modeļa pamatnes var lasīt uzrakstu vācu valodā: „Entworfen und ausgeführt von Edward Hoffman Riga im Jahre 1916”.

2012. gadā pēc restaurācijas krātuvē nonāca stipri bojātais Vidusjūras tartanas modelis, ko Rīgas pilsētas vēsturiskajam muzejam 1940. gadā dāvināja Latvijas Tālbraucēju kapteiņa biedrība. Šis ir viens no eksponātiem, kas sniedz ziņas par citu valstu jūrasbraucējiem un lieliski papildina kolekciju.

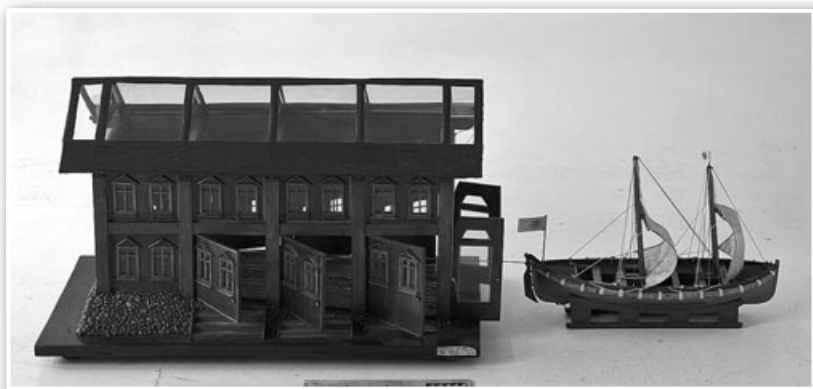
Katrai valstij un katrai tautai ir savas kuģubūves tradīcijas. No vēstures zināms, ka Vidusjūras reģiona iedzīvotāji bijuši prasmīgi kuģu būvētāji, tāpēc šīm tautām piederējuši lieliski, labi apbruņoti un apgādāti tirdzniecības kuģi, kas jau senatnē ļāva attīstīt kuģošanu un rosinu piekrastes tirdzniecību. Šajās zemēs būvēja tartanas (no itāļu valodas *tartane* – mazs kuģis), kas bija vienlaikus



Trīsmastu barka „Golgotha”.



Porečjes strūga.



Glābšanas stacija.

preču kuģi un arī karakuģi. Tie parasti bija ar diviem vai trim mastiem un slīpām burām, bet bugspritam piestiprinātas divas vai trīs priekšējās buras jeb klīveri. Tartanas tipa buriniekus no 16. līdz 19. gadsimtam būvēja Itālijā, Francijā, Spānijā, Portugālē un Albānijā. Dažādās valstīs būvētajiem kuģiem bija gan kopīgas, gan atšķirīgas iezīmes, bet visus tos vienoja tehniskie parametri: garums no 18 līdz 20 metriem, platums no 3 līdz 5 metriem. Šiem preču kuģiem bija vienkārša konstrukcija un labas manevrētspējas, tie bija viegli vadāmi. Kuģiem, kas devās jūras braucienos, uz klāja bija ierīkota virsbūve. Tajā bija telpas, kur ilgajā braucienā patverties komandai, kurā parasti bija nedaudz cilvēku. Kuģi vadīja ar stūri, kas atradās pakaļgalā.

Rakstnieks Aleksandrs Dimā (1803–1870) romānā „Grāfs Monte Kristo” raksta: „Tanī acumirkli, kad Edmunds it kā ārpātā aiz miesīgu un garīgu spēku noguruma, bailīgi uz Ifas pili lūkodomies, runāja šos vārdus, viņš ieraudzīja pie Pogas salas trīsstūrainu zēgeli kā kaivu, kas gluži tuvu laižas pār ūdeni, un drīz ar savām jūrnieka acīm atrada mazu kuģīti, kuru pazina par ģenueziešu tartanu. Viņa likās nākam no Marseļas ostas un braucam uz jūras selgu, ar savu aso priekšgalu pašķirdama vieglu ceļu un spīdošās putas sev pa priekšu dzīdama.” Nākamajās lappusēs autors apraksta, kā Dantess, izglābies no bojāejas un nokļuvis uz kuģa, apsēžas pie stūres un ar vieglu spiedienu pārliecinās, cik viegli kuģis grozāms. Uz kuģa bija četri matroži un kuģa saimnieks.

Darbietilpīgs, bet lielisks ir Mārtiņa Maikes un gleznu restauratores Inetas Augustinas kopdarbs – restaurētais kravas tvaikoņa „Imperatriza Alexandra” pusmodelis koka kastē, kas vēsturisko izskatu atguva 2010. gada nogalē. Kastes iekšpusē uz pamatnē attēlotā jūras fona nostiprināta tvaikoņa līdz ūdens līnijai gareniski šķelta puse. Dažādās krāsās krāsots kuģa korpuss, bet noteiktās krāsās dūmenis ar kuģniecības sabiedrības „Helmsings un Grimms” skursteņa zīmi un cariskās Krievijas valsts karogs. Kastes iekšpusē ir gleznojums. Modeli

ap 1916. gadu izgatavojis Skultes pagastā dzimušais kapteinis Miķelis Plūme. Viņš bija viens no latviešiem, kas tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva Rīgas jūrskolā vēl pirms Pirmā pasaules kara. Diplomētais jūrnieks no 1911. gada strādāja par kapteiņa vecāko palīgu un kapteini uz tvaikoņa „Imperatriza Alexandra”. Par muzeja īpašumu modelis kļuva 1974. gadā, kad to muzejam uzdāvināja kuģinieka radiniece.

Vairāk nekā 90 metru garais un 13 metrus platais tvaikonis „Imperatriza Alexandra”, ar sākotnējo nosaukumu „Wologda”, būvēts 1903. gadā un kursēja maršrutā starp Rīgu un Londonu. Tvaikonis kopš 1911. gada bija pierakstīts Rīgā, kad to no brāļiem Lasmaņiem nopirka kuģniecības sabiedrība „Helmsings un Grimms”.

Tālākais tvaikoņa liktenis bija saistīts ar Krieviju, pēc Pirmā pasaules kara tas atradās Krievijas īpašumā un tika izmantots līdz 1960. gadam.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā kuģu modeļu restauratora Mārtiņa Maikes darbnīcā nav restaurēti tikai burinieku un tvaikoņu modeļi vien. Restaurācija bija nepieciešama arī glābšanas stacijas maketam, un tas ir vēl viens Mārtiņa 2012. gada veikums. Koka namiņu muzejs saņēma kā dāvinājumu no Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības, un tas ir vienīgais šāds eksponāts kolekcijas krājumā. Muzeja apmeklētāji to varēja apskatīt Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja 1988. gadā rīkotajā izstādē „Latvija – jūras republika”.

Glābšanas stacijas makets ir nezināma autora darbs, izgatavots 1918. gadā. Maketa stāvoklis bija visai bēdīgs: bija cietis koka namiņa jumts, izsisti stikli, sabojāti durvju veramie mehānismi. Nedarbojās arī mehānisms, kas ievilkā un izvilka divmastu barkas modeli. Mārtiņš paveica brīnumu, un tagad glābšanas stacija ir pilnīgā kārtībā. Visticamāk, šī ir viena no vecākajām un vienkāršākajām glābšanas stacijām Latvijā, kas atradās tur, kur agrāk visaktīvāk būvēja koka kuģus un vajadzēja sniegt palīdzību avarējušiem buriniekiem.

Restaurācijas darbi turpinās, tas ļauj sakārtot kolekciju. Diemžēl muzejam pietrūkst telpu, kur visus restaurētos kuģu modeļus izstādīt.■



Kuģu modelists Mārtiņš Maika.

LATVIJAS TĀLBRAUCĒJU KAPTEIŅU BIEDRĪBA

Dibināta 1899. gadā. Dibināšanas sapulce notika Rīgas jūrskolā. Statūtus apstiprināja 1899. gada 7. jūlijā. 1899. gada 13. augustā sasauca pirmo sapulci. Līdz 1924. gadam biedrības nosaukums bija „Рижское общество шкиперов дальнего плавания”. 1924. gadā Rīgas apgabaltiesā ar Nr.796 pārreģistrēta par Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrību. Ideju par biedrības dibināšanu deva tālbraucējs kapteinis Fridrihs Mālders. Dibinātāji – kapteiņi P. Ankurs, J. Breikšs, M. Cimermanis, P. Detmans, J. Faulbaums, R. Junkers, G. Mackaitis, S. Muižulis, J. Raudseps V. Rusovs, R. Šmits, J. Tode, K. Veidners un citi (kopējais biedru skaits 51). Biedrības priekšsēdētājs bija tālbraucējs kapteinis Kārlis fon Hertvigs. Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrības dibināšanas mērķis bija veicināt tēvijas tirdzniecības kuģošanas attīstību. Biedrības gada pārskati bija izdarāmi latviešu un krievu valodā. Biedrības statūti noteica, ka par Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrības biedriem var būt personas, kam ir tālbraucēja kapteiņa

diploms un kas braukušas uz Krievijas tirdzniecības flotes kuģiem. Biedrība aktīvi piedalījās dažādu kuģniecības jautājumu risināšanā sadarbībā ar Ķeizariskās Krievijas jūrniecības veicināšanas biedrību. 1900. gadā Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrība ierosināja dibināt mašīnistu un kurinātāju kursus Rīgā, kurus pārzināja Rīgas biržas komiteja. 1901. gadā biedrība sarīkoja pirmo kuģniecības izstādi Rīgā, veltītu pilsētas jubilejai. Pirmā pasaules kara laikā Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrība zaudēja daļu sava kapitāla un inventāru.

Darbību biedrība atsāka 1919. gadā. Tā atradās Finanšu ministrijas Jūrniecības departamenta uzraudzībā un darbojās visā Latvijā. Valdes sēdeklis bija Rīgā. Valde katru gadu sasauca pilnsapulci. Līdz Pirmajam pasaules karam Rīgas Tālbraucēju



Tālbraucējs kapteinis, RTKB dibinātājs
Fridrihs Kārlis Mālders.



kapteiņu biedrības gada sapulces bieži notika Rīgas Jūrnieku namā. Latvijas brīvvalsts laikā biedrībai vairākas reizes nācās pārcelties uz citām telpām. Sapulces notika Rīgā, Ģildes laukumā 4, vēlāk 11. novembra bulvārī 15 un Ausekļa ielā 6/8. Biedrībai bija savs karogs, zīmogs ar biedrības simbolu un uzrakstu „Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrība”, biedru krūšu nozīme un žetons. Statūti noteica, ka biedru skaits nav ierobežots. Ir goda biedri, mūža biedri, īstie biedri, biedri veicinātāji. Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības pārvaldi veidoja biedrības priekšnieks, pilna biedru sapulce, biedrības valde un revīzijas komisija. Biedrības priekšnieks vada biedrības darbību saskaņā ar likumu, statūtiem un pilnu sapulču lēmumiem. Biedrības līdzekļi veidojas no biedru iestāšanās naudas un periodiskiem maksājumiem, dāvinājumiem, pabalstiem, ko saņēma no personām un iestādēm, biedru soda naudām, biedrības kapitāla rentēm, ienākumiem no literāriem izdevumiem, lekcijām un dažādiem pasākumiem. Biedru maksu nosaka biedru sapulce. Biedrībai ir sava valde, kas sastāv no valdes priekšsēdētāja un sešiem valdes locekļiem. Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības biedri tika ievēlēti Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas kolēģijā, Jūrnieku nama padomē, Jūrnieku slimokases revīzijas komisijā, biedrības pārstāvji piedalījās kuģniecības lietu apspriedēs Jūrniecības departamentā, Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas audzēkņu eksaminācijas komisijā. Trīsdesmitajos gados Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības darbības pārskatus reizi gadā publicēja



kuģniecības un zvejniecības literārajā žurnālā „Jūrnieks”.

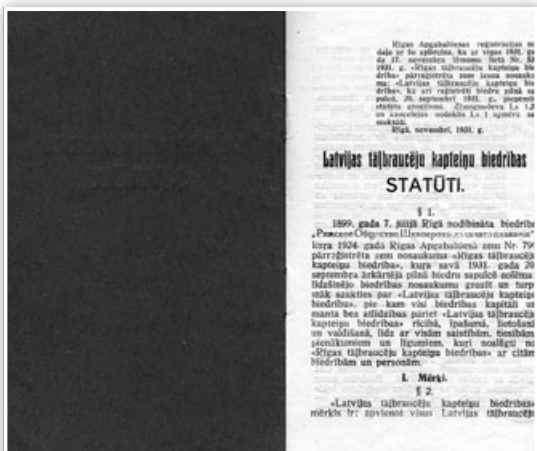
1931. gada 20. septembrī notika Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrības ārkārtēja pilna biedru sapulce. Biedrības priekšsēdētājs bija tālbraucējs kapteinis Kārlis Blaus. Sapulcē godināja aizgājušo biedru piemiņu, veica iepriekšējā gada biedrības pārskatu un pieņēma valdes sastādīto budžetu 1932. gadam. Darba kārtībā galvenais jautājums bija statūtu grozīšana un jauna karoga meta pieņemšana. Statūtu grozījumi tika vienbalsīgi pieņemti, biedrības karoga meta zīmējumus atzina par nepiemērotiem. Ārkārtējā pilnā biedru sapulcē nolēma līdzšinējo biedrības nosaukumu grozīt un turpmāk saukties par Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrību.

Visi biedrības kapitāli un manta bez atlīdzības pāriet Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības rīcībā, īpašumā, lietošanā un valdīšanā līdz ar visām saistībām, tiesībām, pienākumiem un līgumiem, kuri bija noslēgti Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrībai ar citām biedrībām un personām. Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības statūtos bija noteikti biedrības mērķi: apvienot visus Latvijas tālbraucējus kapteiņus, lai izveidotu, veicinātu un attīstītu Latvijas tirdzniecības kuģniecību, uzturēt sakarus ar dažādām biedrībām ārzemēs un Latvijā, risināt jautājumus par tirdzniecības, kuģniecības un jūrniecības likumprojektu, instrukciju un saistošo noteikumu izstrādāšanu un realizēšanu. Sapulces dalībnieki nolēma, ka biedrības biedriem jāmaksā biedra nauda. Iestājoties biedrībā, bija jāmaksā iestāšanās maksa 5 lati, kā arī regulāri jāmaksā biedru gada maksa 10 latu un bērnu fondā 5 lati. Biedru naudas apmēru apstiprināja biedru sapulce. Biedrības karoga metu zīmēšanas konkursā izsolīja trīs naudas prēmijas: 225 lati par pirmo vietu, 125 lati par otro un 100 latu par trešo vietu. Prēmijas lielumu noteica aizklātā balsošanā. Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības karoga metu moto bija: „Lai mūsu kuģu karogs...”, „Kuģis” un „Latvji, braucat jūrīnā”. Viens no karoga meta autoriem bija tālbraucējs kapteinis, jūrniecības vēstures popularizētājs Alfreds Bernhards. Vēl sapulcē sprieda par Jūrnieku slimokasi, diplomēto jūrnieku nodrošināšanu ar darbu un jūrnieku nodrošināšanu ar pensiju vecumdienās, tāpat arī par jūrniecības likumiem un jūrnieku izglītību. Sapulce uzdeva valdei ierosinājumus virzīt Tautas labklājī-

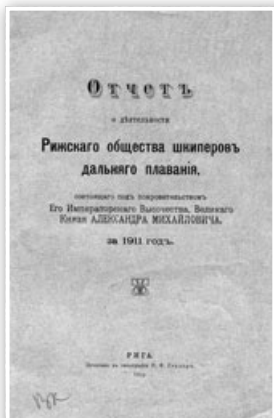
bas ministrijā un Jūrnieceības departamentā. Tika pieņemts lēmums vērsties pie finanšu ministra ar lūgumu piešķirt Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrībai dzimtīpašumā gruntsgabalu ar dzīvojamu ēku Vecmīlgrāvī, Meldru ielā 10, lai tur ierīkotu veciem jūrnikiem atpūtas namu un sanatoriju. 1934. gadā māja kļuva par Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības īpašumu. Tajā veica kapitālo remontu un sākumā visus dzīvokļus izīrēja.

1935. gadā gadskārtējā biedrības sapulce notika 17. martā. Kapteinis Kārlis Blaus bija slims, tāpēc par sapulces vadītāju iecēla kapteini Jāni Nadziņu, Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības priekšsēdētāja vietnieku, Jūrnieceības slimokases priekšsēdētāju. Sapulces dalībnieki ar piecelšanos godināja mūža biedru Vilhelmu Reimeru.

Pilnsapulces biedri nosūtīja telegrammu Latvijas Republikas Ministru prezidentam Dr. Kārlim Ulmanim. Atbildes telegrammā valsts vadītājs, sirsnīgi pateikdamies dalībniekiem par sveicienu, novēlēja biedrības rosīgajai saimei sekmes un panākumus turpmākās darbības gaitās, sargājot un stiprus darot latvju jūrnieceības svētos tikumus ne vien dzimtajā Latvijā, bet arī ārpus mūsu zemes robežām. Sapulces darba kārtībā bija biedrības kases pārskats, no kura redzams, ka biedrība iepriekšējā gadā nopelnījusi 1181,59 latus. Biedrība pieņēma 3090 latu lielu nākamo budžetu.



1936. gadā 1. martā Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības sapulcē piedalījās liels dalībnieku skaits, arī aktīvie kuģu kapteiņi. Sakarā ar to, ka bijušo Ģildes namu savā īpašumā pārņēma Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera un tur uzsāka pārbūves darbus, Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrība 20. oktobrī pārcēlās uz jaunām telpā Rīgā, Ausekļa ielā 6/8, kur biedrības valde noturēja savas sēdes. 1936. gadā valde darbojās šādā sastāvā: biedrības priekšnieks – tālbraucējs kapteinis, kuģīpašnieks Alfrēds Ferdinands Bērziņš, priekšnieka vietnieks – kapteinis Arturs Grasis, kasieris – kapteinis Frīdis Eglīte, valdes locekļi – kapteinis Frīdis Kreicbergs, kapteinis Roberts Akermanis, kapteinis Jānis Peičs, sekretārs – kapteinis Kārlis Aizstrauts, valdes locekļa vietnieki – kapteinis Frīdis Dambekalns un kapteinis Vilhelms Švalbe, revīzi-



jas komisijā – kapteiņi Jānis Kilovskis, Vilhelms Štrauhs, Pēteris Zamuels un vietnieks kapteinis Alfrēds Kārlis Paeglis. Sapulcē sprieda par saslimušo jūrnieku atpakaļ sūtīšanu uz Latviju un jūrnieku apdrošināšanu, par kalpotāju pieņemšanu dienestā un atlaišanu, par Latvijas kuģniecību, satiksmi un ostu apgrozību. Latvijas Tālbūvēju kapteiņu biedrība lūdza kuģu kapteiņus iesūtīt biedrībai komandas anketēs ziņas par sevi un par notikumiem uz kuģiem, kā arī par traucējumiem darbā pie kuģu iekraušanas dažādās ostās. Vēl darba kārtībā bija jautājumi par diplomēto jūrnieku lielo bezdarbu un jūrnieku pensijām. Sapulce nolēma virzīt šos jautājumus izskatīšanai Jūrniecības departamentā un Tautas labklājības ministrijā. Sapulcē lēma arī par jauniegūtā īpašuma apsaimniekošanu un informēja sapulces biedrus par paveiktajiem remonta darbiem.

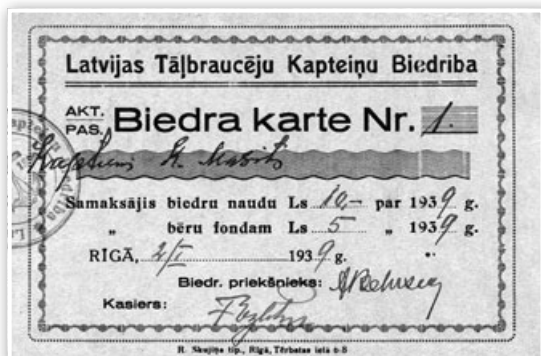
1937. gadā 23. martā notika gadskārtējā sapulce, kurā sniedza Latvijas Tālbūvēju kapteiņu biedrības iepriekšējā gada darbības pārskatu. Sapulcē piedalījās 25 biedri. Biedrībā vēl no priekš kara gadiem skaitījās 97 mūža biedri, no kuriem apmēram trešā daļa dzīvoja ārpus Latvijas, pārējie piedalījās biedrības dzīvē un darbā. Sapulces biedri ziedoja Uzvaras laukuma izbūvei 100 latu. Projektu uzbūvēt Uzvaras laukumu Pārdaugavā kā Latvijas neatkarības simbolu ierosināja Valsts prezidents Kārlis Ulmanis. 1937. gadā valdība aicināja palīgā tautu, lai vāktu līdzekļus Uzvaras laukuma izbūvei. Projektu nebija lemts īstenot, sākās Otrais pasaules karš un padomju okupācija. Vēl sapulcē bija svarīgs jautājums par Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas trūcīgo skolnieku pabalstiem. Šajā sakarā nolēma turpmāk katru gadu no Jāņa Breikša stipendiju fonda izsniegt 50 latu. Sakarā ar kuģniecības firmas „Helmsings un Grimms” 100 gadu pastāvēšanas jubileju biedrība apsveica firmas vadību un pasniedza albumu kā pateicības zīmi firmai par senākos gados biedrībai sniegto atbalstu.

1938. gada 7. aprīlī Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības gada sapulce notika kuģniecības sabiedrības „Gaida” telpās. Sapulci atklāja biedrības priekšnieks tālbraucējs kapteinis Alfrēds Ferdinands Bērziņš, piedaloties 20 biedriem. 6. septembrī Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrība mainīja statūtus, iekšējās kārtības noteikumus un likumus un jaunā redakcijā tos pārreģistrēja Sabiedrisko lietu ministrijas Preses un biedrību departamenta Biedrību nodaļā. 1938. gadā biedrībā bija 93 mūža biedri, ieskaitot bijušos Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrības mūža biedrus, viens goda biedrs, 13 biedri veicinātāji un 123 aktīvie biedri, kopā 230 biedru. Mirušā jūrskolotāja un jūrnieceības darbinieka Jāņa Breikša stipendiju fondu paliecināja līdz 1200 latiem.

1939. gada septembrī apritēja 40 gadu kopš biedrības dibināšanas. Apspriežot 1939. gada budžetu, sapulce nolēma iestāšanās naudu no jauniem biedriem neņemt, bet neatteikties no labprātīgiem ziedojumiem un biedra nāves gadījumā viņa piederīgajiem izmaksāt vienreizēju 120 latu pabalstu. Sapulce apsprieda mūža biedru ierosinājumu celt piemiņekli nelaiķim tālbraucējam kapteinim Pēterim Šņorem, kurš bija miris pirms 10 gadiem. Valdes priekšsēdētājs tobrīd bija tālbraucējs kapteinis Alfrēds Ferdinands Bērziņš, valdes locekļi – Roberts Akermans, Kārlis Aizstrauts, Frīdis Eglītis, Arturs Grasis, Frīdis Kreicbergs, Jānis Peičs.

Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrība beidza pastāvēt 1940. gadā pēc Latvijas Republikas okupācijas. Likvidējoties Latvijas jūrnieceības organizācijām, Rīgas pilsētas vēstures muzejs no Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības saņēma īpašumā 121 priekšmetu, ko līdz tam biedrība bija deponējusi muzejam. Daudzi interesanti priekšmeti kļuva par pamatu dažādām kolekcijām iecerētajā Jūrnieceības nodaļā, kuras īstenošanā liela loma bija Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrībai.■

I. Kārklīņa



JŪRNIEMI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

Vilhelms Eižens Beks dzimis 1912. gada 18. septembrī Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1939. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sāka iet 1931. gadā par matrozi uz burinieka „Austrums”. Trīsdesmitajos gados brauca par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem. 1939. gadā bija 2. stūrmanis uz tvaikoņa „Jānis Faulbaums”.

Artūrs Bērziņš dzimis 1912. gada 12. aprīlī. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolas 2. klasi beidza 1936. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā par matrozi uz tvaikoņa „Everest”. Brauca par 3. stūrmani uz tvaikoņa „Ķegums” (1939-1941), 2. stūrmani uz tvaikoņa „Ciltvaira” (1941-1942). Pēc Latvijas okupācijas kopā ar kuģi palika ASV. Izglābās, kad to 1942. gada 19. janvārī Haterasa raga apkaimē nogremdēja vācu zemūdene. Pārgāja par 2. stūrmani uz tvaikoni „Everelza”. 1942. gada 13. augustā gāja bojā kopā ar kuģi, kad to nogremdēja Vācijas zemūdene.

Haralds Krišs Braše dzimis 1912. gada 21. oktobrī Jelgavā. 1932. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1941. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā par matrozi uz divmastu gafelšonera „Tamāra”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Everards” (1938), „Everests” (1939), „Everene” (1939-1940). Izglābās, kad kuģi 1940. gada 25. janvārī Ziemeļjūrā torpedēja vācu zemūdene. Pēc 2. pasaules kara strādāja upju kuģniecībā par Jelgavas piestātnes dežurējošo dispečeru.

Kārlis Roberts Brūnsliepa dzimis 1912. gada 17. martā Sarkanmuižas pagastā. 1933. gadā beidza Ventspils Komerckskolas un arodskolas Mehānikas nodaļu. 1938. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 3. klasē. Jūrskolu beidza 1940. gadā. Par labām sekmēm K. R. Brūnsliepa saņēma jūrskolas balvu – grāmatu „Degsme”. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1940. gadā. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Skauts” (1936-1938).

Harijs Dāvids Celms dzimis 1912. gada 19. novembrī Liepājā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1941. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1939. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku M. Ellera un P. Berga kuģu būvētavā un mehāniskajā fabrikā (1930-1931), A. Pogas Rīgas kuģu būvētavā (1935, 1938-1939), Rīgas satiksmes valdes tvaikoņu satiksmes remontu darbnīcā (1938). Jūrā sāka iet 1931. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Bārta”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Venta” (1939-1940), par 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Gaida” (1941).

Aleksandrs Teodors Dreimanis dzimis 1912. gada 7. jūlijā Rucavas pagastā. 1932. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1943. gadā. Amatu apguva, strādājot par mācekli T. Freimaņa mehāniskā darbnīcā (1931) un atslēdznieku R. Jukuma mehāniskā darbnīcā (1932-1933). Jūrā sāka iet 1931. gadā kā kurinātājs uz Ventspils tvaikoņa „Ausma”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Krīvs” (1940-1941), „Wartheland” (ex „Arija”, 1941-1942).

Mārtiņš Felikss Bruno Drēziņš dzimis 1912. gada 12. janvārī Rīgā tālbraucēja kapteiņa Augusta Drēziņa ģimenē. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1937. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā par matrozi uz tvaikoņa „Margarete”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Everanna” (1937-1939), „Everelza” (1939), „Everita” (1939), par 1. stūrmani uz tvaikoņiem „Everita” (1939-1940), „Everonika” (1940-1941), „Michael” (ex „Kangars”, 1941-1942). 1942. gada 1. aprīlī, kuģim ejot bojā, izglābās. Atgriezās Latvijā, kur vadīja ostas velkoni. 2. pasaules kara beigās pārcēlās uz Zviedriju. 1948. gadā vadīja bēgļu kuģi „Capri” no Zviedrijas uz ASV. Tajā gadā bija 1. stūrmanis uz tvaikoņa „Kegums”. Jūrā gāja līdz 1955. gadam. M. F. B. Drēziņš miris 1991. gada 4. oktobrī Tilsonā, Ņujorkas štatā, ASV.

Jānis Dāvids Dumpis dzimis 1912. gada 25. janvārī Ainažos. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1934. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā deķa zēns uz tvaikoņa „Lettonia”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Ausma” (1936, 1939), „Gaisma” (1936-1938), „Astra” (1938), par 1. stūrmani uz tvaikoņa „Ausma” (1939-1940), kapteini uz tvaikoņa „Dzintarkrasts” (1941).

Kārlis Eglītis dzimis 1912. gada 2. decembrī Rīgā, Čiekurkalnā. Jūrā sāka iet 15 gadu vecumā kā misiņš, kuģa puika un kurinātājs uz nelieliem tvaikoņiem. 1929. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Mehāniķu nodaļā, kur mācījās vairākus gadus. Līdz 2. pasaules karam brauca par mehāniķi uz tvaikoņiem „Everelsa” un „Everanna”. Kara laikā nodarbojās ar kuģu remontu. Beidzoties karam, strādāja par mehāniķi uz zvejas kuģiem „Rita” un „Lielupe”. 1950. gadā nomainīja profesiju un 30 gadus strādāja Latvijas PSR Valsts filharmonijā par klavieru skaņotāju. Kopš 1980. gada bija pensijā. Vairākus gadus piedalījās Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja rīkotajos veco jūrnieku salidojumos. Kārlis Eglītis miris 1985. gada 12. decembrī Rīgā.

Alfrēds Jūlijs Feldmanis dzimis 1912. gada 23. februārī Skrundas pagastā. 1928. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1940. gadā. Par labām sekmēm A. J. Feldmanis saņēma jūrskolas balvu – bīdmēru. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1938. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku „Vicinski & dēls” mašīnu fabrikā Saldū (1927-1928). Jūrā sāka iet 1931. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Spidola”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Krīvs” (1937-1938), „Auseklis” (1938-1939), 1. mehāniķi uz tvaikoņa „Auseklis” (1940-1941).

Oskars Kārlis Gertners dzimis 1912. gada 29. septembrī Vandzenes pagastā. Jūrnieceības izglītību sāka apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Tās 3. klasi beidza 1934. gadā. Mācības turpināja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidza 1940. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Aija”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Tobago” (1937-1939), „Saule” (1941).

Mārtiņš Valdis Griezītis dzimis 1912. gada 20. oktobrī Lažas pagastā. Jūrnieceības izglītību sāka apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Tās 2. klasi beidza 1935. gadā. Mācības turpināja Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Kuģu vadītāju nodaļas 4. klasi beidza 1943. gadā. Tuvbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1944. gadā. Jūrā sāka iet 1931. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa „Ausma”. Brauca par 3. un 2. stūrmani uz tvaikoņa „Krimulda” (1940-1941). 2. pasaules kara laikā bija 1. stūrmanis uz motorburinieka „Kodu” (1941) un stūrmanis uz jūras prāmjiem „Rīga” un „Moon” (1942-1943).

Kārlis Harps dzimis 1912. gada 27. septembrī Ventspilī. Sācis mācības Ventspils jūrskolā, turpinājis izglītoties Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā, kur 1939. gadā pabeidza 3. klasi. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1958. gadā. Jūrnieka gaitas sāka 1932. gadā kā matrozis uz LR tirdzniecības flotes kuģiem. Tvaikoņu „Biruta” 2. stūrmanis (1939) un 1. stūrmanis (1940-1941), „Andrejs Kalniņš” 2. stūrmanis (1940). 2. pasaules kara laikā bija kapteiņa palīgs Jēņisejas upju kuģniecībā (1941-1943). Karojis Sarkanajā armijā kā 43. gvardes divīzijas 121. pulka izlūks (1943-1945). Tūlīt pēc kara K. Harps bija tvaikoņa „Smoļenska” kapteiņa vecākais palīgs (1945-1946), pēc tam strādāja Ventspils ostā flotes kapteiņa amatā uz velkoņa „Neptūns”. No 1953. gada strādāja zivsaimniecības nozarē, vispirms bija Ventspils motorizētās zvejas stacijas kapteinis, 1954. gadā kļuva par Ekspedīcijas zvejas flotes kapteini uz vidējiem zvejas traleriem. Piedalījies pirmajās Latvijas zvejnieku tālējūras zvejas ekspedīcijās Atlantijas okeānā. Peldošās bāzes „Daugava”, transporta refrīžeratorkuģa „Konda” kapteinīdministrators (1958-1960), zvejnieku kolhoza „Sarkanā bāka” vidējā zvejas saldētājtraleru kapteinis (1960-1967). 1967. gadā K. Harpu iecēla par Ventspils zivju kombināta ostas kapteini. Šajā amatā viņš strādāja līdz 1973. gadam, kad kļuva par zvejnieku kolhoza „Sarkanā bāka” lielā zvejas saldētājtraleru „Dzintarjūra” kapteinīdministrators. Zvejnieku kolhozā K. Harps veica dažādus amata pienākumus līdz 1979. gadam – bija zvejas ekspedīcijas priekšnieks (1974-1975), navigācijas kameras vadītājs (1975-1979). Par sasniegumiem darbā apbalvots ar ordeni „Goda Zīme” (1961).

Nikolajs Hmeļovs dzimis 1912. gada 24. jūlijā Pēterburgā (Krievija). 1929. gadā beidza Čerepovecas vidusskolu un sāka strādāt vietējā kuģu būvētavā „Sevzapļes”, kur būvēja koka liellaivas. 1931. gadā iestājās un 1936. gadā beidza Ļeņingradas Ūdens transporta inženieru institūtu. No 1936. gada strādāja Poti ostā (Gruzija) par darbu vadītāju, no 1938. līdz 1944. gadam par ostas galveno inženieri. 1944. gadā operatīvās grupas sastāvā tika nosūtīts uz Rīgu. Bija viens no ostas atjaunošanas darbu vadītājiem. Līdz 1948. gadam strādāja par ostas galveno inženieri, pēc tam tika nosūtīts darbā uz Sahalīnas jūras kuģniecību. 1954. gadā absolvēja Ļeņingradas Jūras un upju akadēmiju. 1961. gadā atgriezās Latvijā un strādāja par inženieri

Latvijas jūras kuģniecības ostu dienestā, sekoja priekšnieka amats Baltijas jūras ceļu pārvaldē. 1962. gadā atgriezās Rīgas ostā, bija ostas kapitālās celtniecības daļas priekšnieks, no 1966. līdz aiziešanai pensijā 1974. gadā – galvenais inženieris. Apbalvots ar ordeni „Goda Zīme”. Sarakstījis vairākus darbus par Rīgas ostas vēsturi. No tiem nozīmīgākā ir 1974. gadā Rīgā iznākusi grāmata „Rīgas jūras osta”, kurai viņš bija līdzautors. Nikolajs Hmeļovs miris 1990. gada 7. maijā Rīgā.

Ēriks Jakovičs dzimis 1912. gada 15. jūnijā Vilzēnu pagastā. 1932. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1940. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1937. gadā. Amatu apguva, strādājot par mācekli P. Obata mehāniskā darbnīcā (1931-1932) un par atslēdznieku I. M. Krāmera fabrikā (1933). Jūrā sāka iet kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Ausma” (1934-1935). Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Gundega” (1937-1938), „Valdona” (1940), „Venta” (1940-1941), 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Bārtava” (1941). 1941. gada 10. augustā gāja bojā, vācu lidmašīnām bombardējot kuģi Trigi ostas reidā.

Jānis Jankovskis dzimis 1912. gada 18. augustā Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1942. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1942. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā par matrozi uz tvaikoņa „Tālvaldis”. 1930. gados brauca par matrozi uz latviešu un ārzemju tirdzniecības kuģiem. 2. pasaules kara laikā bija velkoņu kapteinis upju kuģniecībā Latvijā un Holandē. Pēc kara bija filtrācijas nometnē Krasnojarskā (1945-1946). Atgriezies Latvijā, J. Jankovskis strādāja par Ziv rūpniecības transporta kantora motorlaivu kapteini.

Roberts Jāvalds dzimis 1912. gada 12. aprīlī Dundagas pagastā. 1932. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1939. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Krimulda”. Brauca par 3. stūrmani uz tvaikoņa „Biruta” (1940-1941).

Pēteris Haralds Kagus dzimis 1912. gada 4. maijā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1940. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1937. gadā. Amatu apguva, strādājot par atslēdznieku Pasta un telegrāfa departamenta galvenā darbnīcā (1928-1932). Jūrā sāka iet 1936. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Livonia”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Abgara” (1938-1939), „Tautmīla” (1940), 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Bārtava” (1941). 1941. gada 10. augustā gāja bojā, vācu lidmašīnām bombardējot kuģi Trigi ostas reidā.

Alberts Kajaks dzimis 1912. gada 12. aprīlī Rīgā. 1930. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1940. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1943. gadā. Strādāja par mašīnistu Sauriešu ģipšakmeņa krautuvē (1940-1941) un metinātāju Bolderājas kuģu būvētavā (1941-1942). Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Abgara” (1936-1938) un „Weichselland” (ex „Gundega”, 1942-1943).

Kristaps Kaņķis dzimis 1912. gada 9. septembrī Lielaucē pagastā. Jūrnieceības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1940. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1932. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Onda”. Brauca par 3. un 2. stūrmani uz tvaikoņa „Imanta” (1940-1941).

Arvids Kārklīšs dzimis 1912. gada 5. janvārī Pāvilostā. Mācījies un 1934. gadā absolvējis Liepājas jūrskolu. Bija Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņu „Everards”, „Everita”, „Everelsa” 3. un 2. stūrmanis, tvaikoņa „Bārtava” 1. stūrmanis. Otrā pasaules kara sākumā no 1939. līdz 1941. gadam bija motorkuģa „Hercogs Jēkabs” 2. stūrmanis. Pēc 2. pasaules kara A. Kārklīšs dzīvoja Amerikas Savienotajās Valstīs un bija stūrmanis un kapteinis uz šīs valsts tirdzniecības kuģiem. Arvids Kārklīšs veicis nopietnus pētījumus Latvijas jūrnieceības vēsturē. Daudzu darba gadu rezultātā tapa manuskripts „Latvijas tirdzniecības flote. 1918-1948”. Kopš 1978. gada viņš bija Latvijas jūrnieceības vēstures arhīva (centrs Kārdifā, Lielbritānijā) līdzstrādnieks. Arvids Kārklīšs miris 1981. gada 2. jūnijā Amerikas Savienotajās Valstīs.

Kārlis Alfons Kiršteins dzimis 1912. gada 11. februārī Mērsraga pagastā. 1936. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidza 1940. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sāka iet 1931. gadā kā vecākais matrozis uz četrmastu gafelšonera „Eurasia”. 1930. gados brauca par matrozi uz latviešu tirdzniecības tvaikoņiem. Pēc 2. pasaules kara K. A. Kiršteins bija Akmeņraga bākas uzraugs (1945-1950), Latvijas upju kuģniecības velkoņa kapteinis (1950-1951), zvejas kuģu kapteinis.

Alberts Krieviņš dzimis 1912. gada 1. jūlijā Smiltenes pagastā. Jūrnieceības izglītību ieguva, 1944. gadā beidzot Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1944. gadā. Amatu apguva, strādājot par mācekli metālu apstrādes darbnīcā „Titan” (1929-1930) un par virpotāju „Arsenāls” (1938-1939). Jūrā sāka iet 1932. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Jānis Faulbaums”. Brauca par 3., 2. un 1. mehāniķi uz tvaikoņa „Auseklis” (1939-1942), 2. mehāniķi uz velkoņa „Rīga” (1942-1943).

Andrejs Voldemārs Lirums dzimis 1912. gada 28. novembrī Bauskas pagastā. Jūrnieceības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1943. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1942. gadā. Amatu apguva, strādājot par mācekli un atslēdznieku a/s „Stars” mašīnu fabrikā (1929-1937). Brauca par 3. un 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Andrejs Kalniņš” (1939-1941), 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Rīga” (1941-1942).

Eduards Lisners dzimis 1912. gada 3. aprīlī. 1931. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidza 1936. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1937. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa „Latvis”. Brauca par 3. stūrmani uz tvaikoņa „Laimdota” (1936), 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Tautmīla” (1936), „Valdona” (1937), „Curonija” (1938-1939), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Everelza” (1939).

Arvīds Ludevīks dzimis 1912. gada 17. augustā Dundagas pagasta Saunagā zvejnieka ģimenē. Jūrā sāka iet 17 gadu vecumā. Pirmie kuģi ir piekrastes burinieki „Tamara” un „Rukis”, 1931. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidza 1937. gadā. No 1936. gada bija neliela tvaikonīša „Neptuns” stūrmanis (kursēja starp Rīgu un Pitragu), no 1938. līdz 1941. gadam – tvaikoņu „Ramava” un „Kaupo” 2. un 3. stūrmanis. 2. pasaules kara laikā A. Ludevīks strādāja par loci Ventspils ostā, bet pēc velkoņa „Rota” kapteiņa nāves viņu iecēla par velkoņa vadītāju. 1945. gada 8. maijā velkonis ar vairāk nekā 300 bēgļiem un sarkanbaltsarkano karogu mastā devās no Ventspils uz Gotlandi. „Rota” bija spiesta aizkavēties, jo palīdzību lūdza velkonis „Strēlnieks”, kam bija sabojāties galvenais dzinējs. Četras padomju ātrgaitas laivas aplenca velkoņus, nogremdēja „Strēlnieku” (uz tā atradās ap 100 cilvēku), bet „Rotu” piespieda atgriezties PSRS teritorijā. Kapteini notiesāja uz pieciem gadiem ieslodzījumā nometnē pie Baikāla un trīs gadiem izsūtījumā nometnē Irkutskā. Šeit tiesāts vēlreiz un piespriesti vēl septiņi gadi. Arvīdu Ludevīku atbrīvoja pēc Staļina nāves 1953. gada rudenī. Viņš devās uz Mērsragu un strādāja zivju fabrikā, tad Dundagas mežrūpniecības saimniecībā. Tālbraucēja kapteiņa tiesības atjaunoja 1963. gadā, un turpmāk viņš brauca uz Ventspils ostas glābšanas velkoņa „Lielirbe”, tad strādāja Ventspils ostas kapteiņa dienestā. Kopš 1983. gada A. Ludevīks regulāri sadarbojās ar Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju. Pēc neatkarības atjaunošanas Arvīds Ludevīks aktīvi iesaistījās sabiedriskajā darbā – augstākās jūrniecības mācību iestādes veidošanā, jūrniecības departamenta dibināšanā, jūrnieku piemiņas saglabāšanā u.c. Tālbraucējs kapteinis miris Ventspilī 1996. gada 29. aprīlī un apbedīts Kantsonu kapos.

Kārlis Alfrēds Lūmanis dzimis 1912. gada 23. maijā Daugmales pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Jūrskolu beidza 1942. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1936. gadā. Amatu apguva un strādāja par atslēdznieku I. Razeviča mehāniskā darbnīcā (1929-1930), „Fordā” automašīnu remonta darbnīcā (1930), E. Skudras mehāniskā darbnīcā (1931-1932), Jūras aviācijas divīzijas darbnīcā (1934-1935), a/s „Metālists” (1935), VEF (1935-1936). Jūrā sāka iet 1927. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Aija”. Brauca par 2. mehāniķi uz tvaikoņa „Amata” (1940).

Jānis Lūris dzimis 1912. gada 10. septembrī Rīgā, Bolderājā, kur arī ieguva pamatzglītību. Jau kā zēns iepazina jūru – devās pieaugušajiem līdzī zvejā. Mācības turpināja K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. 1932. gada pavasarī sāka iet jūrā uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem. Pirmais no tiem bija štīmeris „Lettonia”, ieņemamais amats – kuģapuika, tad matrozis. Karadienests nākamajam kuģu vadītājam pagāja uz mīnu aizžogotājtralera „Imanta”. Sekoja darbs uz tirdzniecības flotes kuģiem „Tautmīla”, „Bru”, „Kandava”. Tvaikonis „Sports” bija pirmais kuģis, uz kura J. Lūris ieņēma virsnieka amatu – bija 3. stūrmanis. 1941. gada pavasarī „Sports” izbrauca no Liepājas uz Dancigu, kur kuģi un tā komandu internēja, jūrniekus ieslodzīja Štuhofas koncentrācijas nometnē. Pēc atbrīvošanas 1941. gada oktobrī Lūris atsāka darbu uz tvaikoņa „Sports” (nu jau tas bija Vācijas kuģis ar vārdu „Magdalena”). 1942. gadā atgriezās Latvijā un turpināja mācības jūrskolā. Kuģu vadītāja diplomu saņēma 1943. gadā. Līdz kara beigām viņš bija velkoņa „Dūna” stūrmanis. Kara beigās

kopā ar velkoni nonāca Liepājā, bet pēc kapitulācijas sāka dzīvot Mērsragā un nodarboties ar zveju. Nodibinoties zvejnieku kopsaimniecībai (kolhozam) „Pirmais Maijs”, viņš bija kopsaimniecības kuģu kapteiņa vecākais palīgs un kapteinis. 1970. gadā Jānis Lūris aizgāja pensijā un dzīvoja Mērsragā. 1979. gadā muzeja darbinieki apciemoja pieredzējušo jūrnietu un pierakstīja viņa biogrāfiju, kā arī Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājums papildinājās ar vērtīgiem materiāliem. Kopš 1979. gada jūrnietu regulāri piedalījās *valdemāriešu* salidojumos Rīgā un Ainažos. Jānis Lūris miris 1988. gada 5. jūnijā un apbedīts Mērsragā.

Heinrihs Viljams Melvils dzimis 1912. gada 23. aprīlī Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1937. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1934. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Estoril”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Salaca” (1937), „Rīga” (1937), „Arija” (1937-1938), „Gundega” (1938). 1939. gadā repatriējās uz Vāciju.

Fricis Ozols dzimis 1912. gada 21. februārī Liepupes pagastā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1941. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa „Abava”. Brauca par 3. stūrmani uz tvaikoņa „Atis Kronvalds” (1941). 1941. gada jūnijā ar kuģi evakuējās no Rīgas uz Tallinu. 30. jūlijā viņu kopā ar citiem komandas locekļiem arestēja. 1941. gada 10. augustā F. Ozols pēc Baltijas kara flotes tribunāla sprieduma nošauts.

Haralds Rihards Ratseps dzimis 1912. gada 2. maijā Pēterburgā, Krievijā. 1939. gadā beidza Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 3. klasi. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1939. gadā. Amatu apguva un strādāja par atslēdznieku G. Erenpreisa velosipēdu fabrikā (1928) un E. Ceppa mašīnu fabrikā (1928-1929). Jūrā sāka iet 1931. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Daugava”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem „Ausma” (Rīga, 1936-1937), „Evertons” (1937-1939), „Everasma” (1939), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem „Everhope” (1939), „Dole” (1940-1941).

Vilhelms Florianis Rebāns dzimis 1912. gada 17. jūnijā Salacas pagastā. 1940. gada 16. maijā mainīja uzvārdu uz „Upe”. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1939. gadā. Izņemot jūrskolas 3. klasi, kuru 1935. gadā beidza Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1942. gadā. Jūrā sāka iet 1930. gadā kā matrozis uz burinieka „Karniels”. Brauca par 3. stūrmani uz tvaikoņiem „Evertons” (1940-1941), „Rotersand” (ex „Evertons”, 1941-1942).

Voldemārs Romanis Reisons dzimis 1912. gada 24. augustā Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1937. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1938. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Spido-la”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Everene” (1937-1938), 2. un 1. stūrmani uz tvaikoņa „Everest” (1939-1940). 1941. gadā viņu iecēla par tvaikoņa „Regent” kapteini. 1942. gada 14. jūnijā V. R. Reisons gāja bojā kopā ar kuģi, kad to Karību jūrā torpedēja vācu zemūdene.

Pēteris Ruņģis dzimis 1912. gada 19. decembrī Ventspilī. 1930. gadā beidza Ventspils arodskolas mehānikas nodaļu un iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidza 1939. gadā. 2. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1941. gadā. Amatu apguva un strādāja par atslēdznieku a/s „Stars” mašīnu fabrikā (1929-1930) un VEF (1938-1939). Jūrā sāka iet 1931. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Kaupo”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Regent” (1936-1937), motorkuģa „Hercogs Jēkabs” (1939-1941).

Jāzeps Saulesleja dzimis 1912. gada 11. oktobrī. Jūrniecības izglītību ieguva Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1935. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1934. gadā. Jūrā sāka iet 1931. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Alberts”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Salaca” (1933-1937).

Arvīds Sildedzis dzimis 1912. gada 5. novembrī Rīgā. 1930. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, 3. klasi beidza 1940. gadā. Jūrā sāka iet 1926. gadā kā matrozis uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem „Kandava”, „Kaupo”, „Rau-na” (1926-1933). Vēlāk brauca par stūrmani uz tvaikoņiem „Rīga” un „Vienība” (1935-1939). Dienēja Latvijas Kara flotes minū divizionā (1934-1935). 1930. gadu beigās Arvīds Sildedzis aktīvi nodarbojās ar burāšanas sportu. Burānot ar jahtu „Murka”, veica maršrutu Helsinki-Stokholma-Kopenhāgena-Oslo. No 1953. līdz 1962. gadam strādāja Skultes zivju konservu kombinātā par Carnikavas nodaļas vadītāju. Miris 1975. gada 10. decembrī Rīgā.

Edgars Strēlnieks dzimis 1912. gada 27. novembrī Liepājā. Jūrniecības izglītību ieguva Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1934. gadā. Tuvbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1942. gadā. Jūrā sāka iet 1932. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Klints”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Tobago” (1939), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Ogre” (1940-1941). Pēc 2. pasaules kara dzīvoja Kanādā.

Voldemārs Stūrmanis dzimis 1912. gada 23. decembrī. 1931. gadā iestājās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidza 1943. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1941. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Laimons”. Brauca par 3. un 2. stūrmani uz tvaikoņa „Spidola” (1940-1941). 2. pasaules kara laikā brauca par kapteini un stūrmani uz kabotāžas buriniekiem.

Augusts Voldemārs Šimiņš-Šims dzimis 1912. gada 5. janvārī Iecavā. Mācījās Rīgas pilsētas pamatskolā. Viņa pirmais kuģis 1930. un 1931. gadā bija tvaikonis „Nauta”, tam sekoja „Neptuns”. 1932. gadā Šimiņš-Šims iestājās Enkurnieku arteli „Vaivads-Riekstiņš”. No 1932. gada bija stūrmanis uz velkoņiem „Cerība” un „Rekords”. 1936. gadā pabeidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolas kuģu vadītāju kursus un līdz 2. pasaules kara sākumam un kara laikā bija velkoņu „Vera”, „Dolars”, „Anna”, „Gulbis”, „Aleksandrs” kapteinis. No 1947. līdz 1954. gadam strādāja Rīgas jūras zvejas ostas pārvaldē. Pabeidza vairākus kvalifikācijas celšanas kursus un varēja vadīt kuģus līdz 200 reģistra tonnām. No 1960. līdz aiziešanai pensijā 1972. gadā strādāja par uzraugu Skultes ostā. Augusts Voldemārs Šimiņš-Šims miris Rīgā 1979. gadā un apbedīts Lāčupes kapos.

Alfs Gerhards Šmits dzimis 1921. gada 13. jūlijā Somijā. Jūrnieceības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidza 1936. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1929. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Kurzeme”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Everosa” (1937-1938), „Everolanda” (1938-1939).

Eduards Emīls Šmits-Kalējs dzimis 1912. gada 9. maijā Rundāles pagastā. Jūrnieceības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Jūrskolu beidza 1935. gadā. Kā labāko absolventu viņu apbalvoja ar Latvijas kuģu īpašnieku savienības balvu – zelta pulksteni. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguva 1933. gadā. Amatu apguva un strādāja par atslēdznieku J. Krafta mašīnu darbnīcā Bauskā (1931-1932). Jūrā sāka iet 1929. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa „Krimulda”. Brauca par 3. mehāniķi uz tvaikoņa „Rauna” (1935), 2. mehāniķi uz motorkuģa „Bru” (1937-1938), 3. un 1. mehāniķi uz motorkuģa „Hercogs Jēkabs” (1939-1941). 1944. gadā kopā ar citiem bēgļiem ar laivu pārcēlās uz Zviedriju. Vēlāk izceļoja uz Kanādu. Miris 1985. gada 20. novembrī Ontārio.

Georgs Juris Zariņš dzimis 1912. gada 20. martā Maskavā, Krievijā. Jūrnieceības izglītību ieguva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidza 1936. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1939. gadā. Jūrā sāka iet 1928. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Kurzeme”. Brauca par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Ciltvaira” (1936-1939), 2. un 1. stūrmani uz tvaikoņa „Arija” (1939-1941). Miris 1942. gada 4. maijā Jelgavā.■

Miklāvs, I. Bernsone, I. Kārklīņa, A. Cekulis

Notikumi, fakti

KĀDS NEAPTVERAMI APTVERAMS MIRKLIS

„Kr. Valdemāra jūrskolas absolventi un skolnieki – tālbraucēji kapteiņi, stūrmaņi un mehāniķi, paķēruši līdzī Kuģniecības muzeja darbiniekus un mani, brauc uz latviešu pirmo jūrskolu Ainažos. Patiesības labad gan jāatzīstas, ka šo gadskārtējo braucienu organizē muzeja darbinieki, bet viss pārējais atstāts jūrnieku izdomai.

Līdz asarām aizkustinoša aina: vīri ar sirmām galvām (jaunākajam 72 gadi) rātņi kā skolas bērni sēž Ainažu jūrskolas vienīgajā klasē. Bet mirdzums acīs un lepnums. Visas, jā, visas pasaules jūras un okeāni izkuģoti! Redzēta pasaule, sastapti cilvēki un briesmas. Piedzīvotas vētras un avārijas. Zaudēti draugi un jūras biedri. Brezenta maisos iešūti un jūrā ielaisti... Un tāpat gan te, Latvijā, gan tālas malas svešā kapsētas smiltī guldīti... To visu es aptveru kādā neaptveramā mirklī, un tumšs man gar acīm sagriežas...

Un rudenī, kad atkal tiksimies muzejā, atkal stāvēsim kājās, klusi pieminēdami kādu no tiem, kas šodien bija mūsu vidū. Tāda ir dzīve.”

Egons Līvs
No grāmatas „Rēta lūpas iekšpusē un...”
Dienasgrāmata, 19.05.84.

NO AINAŽIEM LĪDZ LIEPĀJAI



Anita Freiberga.

Mans 2012. gada vasaras lielais piedzīvojums ir tikšanās ar jūru, krastu, ļaudīm un bākām.

Grāmatā „Kuiviži” Anna Oglasa raksta: „Visvarenā daba atkal ir parādījusi savu spēku. Stiprais vējš spirdzina garu un miesu. Kāds spēks ir bijis vajadzīgs, kā jūra ir vandījies, lai izceltu smiltis no dziļēm, sadzītu uz liedagu un, pārvarot jau esošo kāpiņu, veidotu jaunu. Vareni un satraucoši.”

Un tiešām, arvien no jauna nākas apjēgt jūras spēku, apzināties savas ierobežo-

tās iespējas stāties tai pretī. Kas atliek? Vienīgi to mīlēt. Bez noteikumiem. Un arī cilvēkus vajag sadzirdēt, uzklaut un mīlēt. Mīlēt visu, kas mums ir dots.

VIDZEMES KRASTS

Vidzemes akmeņainā jūrmala. Tā pieņemts domāt. Bet te ir arī randu pļavas, te ir ļaudis un notikumi. Ikdienu, svētki un pārsteigumi. Tikai jāieskatās, tikai jāļaujas.

AINAŽI

Kādreiz pie mazas upītes, purvainu mežu ieskaits, jūras krastā atradās sens lībiešu zvejnieku ciems. Tas bija tik vientuļš, ka lībiešu zvejnieki savā valodā tā arī to nosauca – Ainagi – Vientuļais. Vēlāk to sāka saukt par Ainažiem.

Kādreiz Ainaži bija kārtīga ostas pilsēta, par ko vēl tagad liecina 1930. gadā celtā 22,8 metrus augstā Ainažu bāka un puskilometru garš Ainažu Ziemeļu mola posms. Vēl ir vēstures liecības, bet tas arī viss, kas palicis no senās ostas godības.

Bija sestdienas pēcpusdiena, kad iebraucām Ainažos. Visā Latvijā un jūras piekrastē svinēja Jūras svētkus, bet Ainažos bija pavisam klusi. Vientuļi. Kā jau vienmēr, svētsvinīgi saposts, durvis atvērtas turēja Ainažu jūrskolas muzejs.

Nez kāpēc vai arī likumsakarīgi prātā ienāca Imanta Ziedoņa dzejolis „Latviešu jūrnikiem”, ko smeldzīgā melodijā iekļāvis Raimonds Pauls: „Paskaties, kā viņi skatās – it kā binoklī skatītos. It kā ar miglas tauri gribētu mums ko teikt.”

Soļu klikšķi sitas pret vecās jūrskolas dēļu grīdu. Parasti, kad nācies būt Ainažos, te pulcējas veci un jauni jūrnieki, visapkārt kņada, sarunas, smieklī un arī asaras. Bet tagad tikai skolotājs Dāls rāmi aperīgs sēž savā krēslā un it kā aicina: izbaudi muzeja garšu un smaržu! Novērtē šīs puses ļaužu lielo dūšu! Patiesi, tur vajag *baigo iekšu*, lai mazitiņā Vidzemes piekrastes pilsētiņā īstenotu vienu no pārdrošākajiem projektiem, kāds vien pasaulē bijis: latviešu un igauņu zemnieku sapni kļūt par izglītotiem jūrnikiem – stūrmaņiem un kapteiņiem, kuriem pakļaujas kuģi un jūras. Tas – par senajiem laikiem domājot. Bet liela dūša un *baigā iekša* vajadzīga arī



Ainažu bāka.



Ainažu jūrskolas muzeja eksponāti un randu pļavas ceļā uz Ainažu pludmali.

mūsdienu muzejniecēm, kuras tagad saimnieko Ainažu vecajā jūrskolā un ar apskaužamu degsmi dara savu darbu, ar milzīgu fanātismu pierunā sponzorus arvien jauniem projektiem un ar apbrīnojamu mīlestību vai ik gadus kopā pulcē vecos un jaunos jūrniekus.

Muzeja dārzā zied puķes, sarindojušies enkuri, bojas, mīnas un dzenskrūves, izkārti tikli. Krišjāņa Valdemāra krūšutēls, Ainažu veco jūras vilku Jura Veides, Andreja Veides un Jāņa Miķelsona koka skulptūras, kā arī pieminekļi kartupeļiem, ko ainažnieki pārdeva Pēterburgā, lai atvērtu jūrskolu!

Muzejnieki stāta, ka mūsu ļaudis mīl muzejus. Par to liecinot kaut vai Muzeju nakts notikumi, kas nu nemaz neļaujot justies vientuļiem. Arī dažādas izstādes allaž aicina uz Ainažu jūrskolas muzeju. Piemēram, vasarā bija skatāma Sāremas salas mākslinieku gleznu izstāde „Osta gaida”. Muzeja vadītāja Iveta Erdmane stāsta, ka šī bija jau ceturrtā izstāde, kas tapusi, sadarbojoties ar Sāremas salas māksliniekiem.

Bet Ainažu vecajos kapos rindojas glīti koptas veco jūrnieku kapu kopīņas. Un krusti. Kā dziesmā dzied: „Bula dūmakā zilā peld kuģi, bet Ainažu kapos zem zilām atraitnītēm...”

KUIVIŽI

Braucot tos divpadsmit kilometrus no Ainažiem uz Salacgrīvu, pa ceļam domās sūtu sveicienus „Mazvilņū” mājām un tās ļaudīm. „Mazvilņi” ir sena zvejnieku sēta ar savu garu un dvēseli. Kā es to tik droši varu apgalvot? Ne vienu vien reizi esmu viesojusies „Mazvilņos”, jo tās ir mana kolēģa un drauga, žurnālista, Valdemāra pētnieka un cienījama vecā Kuivižu zvejnieka Hugo Krūmiņa mazdēla Ginta Šimaņa dzimtās mājas. Gints ir tik populārs jūrniecības aprindās, ka gandrīz ar to vien pietiktu, lai Kuivižu miestīņam piedotu valstisku skanējumu. Ja nopietni, tad ir jau arī vēl kas cits. Jau 1815. gadā Kuivižos bijušas septiņas

zvejnieku sētas. Starp Tallinas šoseju un randu pļavām garā strīpā izstiepušās senu zvejnieku dzimtu – Līdaku, Krūmiņu, Bērziņu – mājas. Kuiviži ir slaveni ar senām jūrniecības un zvejniecības tradīcijām un arī ar saviem jūrniekiem un zvejniekiem – lepniem, stipriem un spītīgiem.

Arī randu pļavas, kas libiski nozīmē *krasts*,



Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais
Kuivižu ostas piestātnes celtniecības laikā.

piedod Kuivižiem zināmu šarmu. Bet cauri tām līdz jūrai nav nemaz tik viegli aiztik. Vietējie pa sev vien zināmām takām un taciņām, protams, līdz jomai aizklūst, bet nezinātājs var tā iebrist meldros, ka pa meldru mežu un dūkstīm līdz tumsai pērsies, laukā netiekot. Nelīdzēs pat randu pļavām piešķirtais īpaši aizsargājamās dabas teritorijas statuss Latvijas un Eiropas mērogā. Ja nu vienīgi kā glābiņš varētu nākt 2012. gadā pieņemtais lēmums uzsākt cīņu ar meldru mežu, kas arvien vairāk pārņem randu pļavas. Trīs četrus gadus pļaujot meldrus, tie atkāpšoties, bet senāk, kad katrā zvejnieku mājā bija arī govīs, tās bez īpašiem Valsts vides dienesta izstrādātiem dabas aizsardzības plāniem lieliski tika galā ar uzmācīgajiem meldriem.

Randu pļavās Kuivižu putnu vērošanas tornī esot notikušas Eiropas putnu vērošanas dienas 2012. Ornitologs Dāvis Drazdovskis zināja stāstīt, ka te izdevies pamanīt 58 putnu sugas. Skatītāji bijuši sajūsmā, redzot lidojam lauku baložus baros pa vairākiem simtiem, un priecājušies par pozēt kāro jūras ērgli, kas planējis pāri skatītājiem, teju skardams viņu galvas.

Savulaik, kad aizsākās Kuivižu ostas atdzimšana, šajā teritorijā dabas sargi atrada aizsargājamus augus – kodīgo laimiņu un spradzeni, tāpēc iekavējās projekta uzsākšana un joprojām četrus hektāros no iznomātās teritorijas neko nedrīkst pasākt. Kuivižu osta piejūrā nomā deviņus hektārus zemes, kas daļēji atrodas uz mākslīgi radītas pussalas, ko, padziļinot kuģu ceļu, uzbērusi ar Kuivižu ostu cieši saistītā kompānija „BGS”. Spītējot krīzes gadiem, Kuivižos ir uzcelts atpūtas komplekss, kam dots vārds „Kapteiņu osta”.

2012. gada 11. maijā Kuivižu „Kapteiņu ostu” pagodināja ne tikai premjerministrs Valdis Dombrovskis, bet arī starptautiskā aizdevēju delegācija. Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs viņus iepazīstināja ar Eiropas Zivsaimniecības fonda finansiāli atbalstīto projektu „Zvejas kuģu



„Kapteiņu osta” Kuivižu ostā.



Kuģis „Nadežda”.

piestātnes un infrastruktūras rekonstrukcija Kuivižu ostā", un par paveikto nebija jāsarkst.

Kuivižu osta lepojas arī ar kuģi, kāds šeit jau trīsdesmit gadus nav redzēts! Jaunais kuģis ar zīmīgu nosaukumu „Nadežda”, kas latviskojams kā „Cerība”, pieder SIA „Baņķis” un mērojis vairāk nekā mēnesi ilgu ceļu no Ukrainas, lai tagad zvejotu Latvijas ūdeņos.

Kuivižu ostā par Eiropas Zivsaimniecības fonda līdzekļiem aptuveni 1,7 miljonu latu vērtībā pabeigtas piestātnes celtniecības projekta pirmās divas kārtas. Izbūvēta 120 m gara zvejas piestātne un sakārtota infrastruktūra. Tagad ostā ir pieejama elektrība, ūdens, ir arī lietuss ūdens kanalizācijas sistēma ar attīrīšanas iekārtām, videonovērošana.

Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais: „Līgums nosaka, ka pirmos piecus gadus piestātne būs izmantojama bez maksas, vien jānonāk pie kopsaucēja, kā maksāt par izlietoto ūdeni un elektrību. Piestātnē vietas pietiks ne tikai zvejniekiem vien. Ja rēķina, ka laivai atvēl četrus metrus, tad te ir trīsdesmit pietauvošanās vietu.”

SALACGRĪVA

Salacgrīvā valda kņada. Jūras svētki. Nopušķotas zvejnieku laivas vizina mazliet satrauktus un svētku pārņemtus ļaudis. Šajā dienā vai katrs var kļūt par jūrnīeku, vajag tikai nopirkt kapteiņa vai matroža cepuri. Un – ahoi! Atrakcijas un sacensības sit augstu vilni. Tradicionālās zābaka tālmešanas sacensības un riņķa ūdenī mešana tiek tiesātas taisnīgi un stingri. Tomēr





Jūras svētki Salacgrīvā.

izskatās, ka dažs labs vairs nebūs dejojājs Jūras, vai kā te visapkārt joprojām saka – Zvejnieku svētkiem par godu izrīkotajā zaļumballē Zvejnieku parkā, jo „Vecais bocmanis” ir viesmīlīgs, saule ir karsta un alus tirpuļodams skrien pa dzīslām. Eh! Kāds slaidi nospļaujas un atmet ar roku: kas tagad par svētkiem, vot, kādreiz tie tik bija Zvejnieku svētki! Pats Neptūns un viņa nāras no jūras nāca laukā, kuģu ka biezs...

Limbažu rajona laikraksts „Auseklis” publicējis sarunu ar Salacgrīvas novada pieredzējušo zvejnieku Visvaldi Šrenku. Lai arī piekrastes zvejniecība un zivju pārstrāde šajā pusē nav agrākajos apjomos, tomēr arī tagad ir zvejnieki, kas pierāda, ka ir sīksti un neatlaidīgi. Salacgrīvas novada zvejnieks Visvaldis Šrenks, būdams jau cienījamais gados, kad varētu baudīt nesteidzīgas vecumdienas, vēl pats iet jūrā un arī nebaidās riskēt. Izmantojot Eiropas Savienības atbalstu, viņš uzbūvējis zivju pārstrādes cehu. Ēka ir paliela, bet pagaidām gan darbība notiek tikai pāris telpās un cehā ar visiem darbiem tiek galā trīs vīri. Nelielā virtuvītē tobrīd gluži kā mājās cepas reņģes. Pie plīts stāv tehnologs Imants Bērziņš. Zvejnieku saimniecības „Bute” vadītājs Visvaldis Šrenks stāsta, ka izveidot zivju pārstrādes cehu iecerējis vēl treknajos gados, un tad visi aprēķini liecinājuši, ka biznesam vajadzētu iet no rokas. Tomēr par galveno problēmu zvejnieks uzskata cilvēku zemo pirktspēju, zivis jau garšotu, bet ne visi var atļauties produkciju iegādāties.

Visvaldis Šrenks savos 73 gados vēl iet jūrā zvejot, klāt nāk arī ceha vadīšana, mārketingš... Tehnologs Imants Bērziņš vērtē, ka viens cilvēks jau nevar



Jūras svētki Salacgrīvā.

būt visās jomās zinošs, jo ne jau tikai produkcijas kvalitāte nosaka noietu, ir no svara, kāds un cik vilinošs ir iepakojums, kā pratīsi savu preci piedāvāt. Guntars Bisenieks, kas arī cehā dara visus darbus, saka – savā ziņā apsveicama ir uzdrīkstēšanās veidot savu biznesu. Bet pats Visvaldis Šrenks atzīst: lai cik grūti, atmetot ar roku iesāktajam viņš negrasās. Vīrs, kurš kādreiz bijis tālbraucējs kapteinis un ir daudz pieredzējis zvejnieks, tagad cenšas apgūt mārketinga gudrības un nepavisam ne rožaino biznesa vidi.

Arī akciju sabiedrība „Brīvais vilnis” pūlas sviedriem vaigos, lai iepriecinātu savus pircējus. Nu tik iecienītās šprotes ieguvušas jaunu iepakojumu – metāla kārbu ar caurspīdīgu plastmasas vāciņu. Zivju kvalitātei jābūt perfektai, jo tagad produkts redzams kā uz delnas. Vienīgais, par ko brīdina ražotājs – nu produkts būs dārgāks.

SKULTE

Augusta vidū pludmalē starp Tūju un Ķurmragu tika izskalots beigts ronis. Pēc lielākiem pūtieniem jūras krastā atrasti pelēko roņu ķermeņi nav ārkārtējs retums, un šoreiz runa nav par beigto dzīvnieku, bet neizpratni, kam par to ziņot. Agrāk Liepupes pagasta iedzīvotāji esot vērsušies vietējā pārvaldē, bet kopš komunālo pakalpojumu reformas Salacgrīvas novadā pašvaldības

apsaimniekojamās teritorijas pārziņa pārvaldē vairs nav.

Bija 1939. gada 7. oktobris, kad uz Skultes jaunās ostas atklāšanu ieradās zvejnieku pārstāvji ne vien no tuvējiem ciemiem un zvejas rajoniem, bet arī no Mangaļiem, Ādažiem, Rīgas un Slokas jūrmalas, Engures, Kolkašraga un pat Liepājas. Skultes jaunajā ostā sabrauca ap 20 apkār-



Skultes osta 1939. gadā.



nes zvejas motorlaivas. No Rīgas kopā ar Zemkopības ministru J. Birznieku speciālā vilcienā Zvejniekiemā ieradās Jūrniecības departamenta direktors P. Stakle, Valsts zemes bankas direktors H. Dzelzītis, daudzi jūrniecības departamenta un zvejniecības darbinieki.

Skultes osta arī tagad ir līdere reģionālo ostu kategorijā. Ostu pārvalda jauni cilvēki, kuri nebaidās īstenot ambiciozus projektus. Vienīgais, kas spēj pabojāt speciālistu nervus, garastāvokli un ostas rādītājus, ir bargā ziema, kas aizsaldē līci un neļauj kuģiem sasniegt ostu. Tādos laika apstākļos pat bojas mēdzot aizklīst neceļos. Skultes ostas kapteinis Kristaps Zideņš sūkstas, ka pēdējā bargā ziema ienesusi savas korekcijas navigācijas līdzekļu izvietojumā un pieņemšanas boja nav atrasta vēl joprojām. Bet tā kā Skultes ostā vērojams kuģu skaita pieaugums, sāk pietrūkt darba roku un pašiem vairs neatliek laika navigācijas līdzekļu uzturēšanai nepieciešamajiem darbiem, tāpēc nākas piesaistīt darbaspēku no malas.



KURZEMES KRASTS

Jau sen mieru nedeļa uzmācīga doma: kā tas var būt, ka tik daudzus gadus rakstu par jūrniecības lietām, bet Latvijas bākas pati savām acīm neesmu redzējusi? Arī šoreiz divu dienu brauciens pa Kurzemes piekrasti bija par īsu, lai pagātu redzēt visu ieplānoto un aprunātos ar ceļā sastaptajiem ļaudīm. Maršrutā no Rīgas līdz Liepājai, protams, braucot pa piekrasti, bija tik daudz interesanta, ka būtu grēks arī jums nepastāstīt kaut nelielu daļiņu no redzētā, sajostā un piedzīvotā. Diemžēl nepiedzīvota palika Kolka bāka. Dienā, kad ar Kolka bākas uzraugu tālbraucēju kapteini Visvaldi Feldmani bijām norunājuši doties ekspedīcijā uz bāku, bija tik stiprs vējš, ka šo nodomu vajadzēja atstāt citai reizei.

ENGURE

„Jūrskola likvidēta. Lai dzīvo jūrskola!” Tā, jautāts par vecās jūrskolas atjaunošanu, iesaucās kāds engurnieks. Tā gan īsti nebija atbilde uz jautājumu par veco jūrskolu. Atbilde raksturoja Engures ļaužu attieksmi pret izglītības sistēmas politiku, kas no jūrskolu saraksta izsvītroja Enguri.

Bet Engures pagasta „Rūpniekos” atrodas vecā Engures jūrskola, kur no 1875. līdz 1915. gadam darbojās Krišjāņa Valdemāra dibinātā jūrskola, kas tika iekārtota Kurzemes hercoga Jēkaba laikā uzceltajā mūra ēkā. Pa-



Jahtas Engures ostā.

domju gados pie ēkas bija plāksne: „Latvijas PSR vēstures piemineklis”. Diemžēl nereti tās tautas gara vērtības, ko izdevās nosargāt padomju laikā, tika pazudinātas, kad neviens svešs režīms vairs nevarēja izlemt tautai svarīgus jautājumus. Deviņdesmito gadu sākumā kāda augsti stāvoša Pieminekļu aizsardzības inspekcijas amatpersona bija nolēmusi, ka no aizsargājamo Latvijas pieminekļu saraksta jāizslēdz vairāki vērtīgi kultūras, vēstures un arhitektūras pieminekļi. Daži par šādu lēmumu nopriecājās, jo pieminekļa statuss uzliek pienākumus, ierobežojumus un atbildību, bet, ja tāda statusa nav, var būvēt, ko un kā grib. Tā ne mazums vērtīgu ēku tika sapostīts.

Par Engures jūrskolas ēkas nākotni savulaik pagastā valdīja divi viedokļi: viens, ka pieminekļa statuss atjaunojams, un otrs, ka tas traucēs atjaunot ēku. Jāteic, ka pieminekļa statusu tā arī neatjaunoja, bet ēka neglābjami gāja postā. Tālaika pagasta padomes priekšsēdētājs, tagad priekšsēdētāja vietnieks Andris Kalnozols gādāja, lai ēkas remontam tiktu izstrādāts tehniskais projekts, lai vecā jūrskola kļūtu par vietu, kur notiktu dažādas sabiedriskas aktivitātes, atrastos tūrisma informācijas birojs un muzejs.

Svarīgākais uzdevums bija piesaistīt līdzekļus ēkas atjaunošanai, un tas izdevās. Latvijas lauku attīstības 2007. – 2013. gada programmas „Pamatpakalpojumi ekonomikai un iedzīvotājiem” ietvaros ēka ir restaurēta. Saieta namu jeb Engures veco jūras skolu, kā to sauc paši engurnieki, atjaunoja par Eiropas Savienības līdzekļiem, protams, arī pašvaldībai piedaloties ar līdzfinansējumu. Saieta nams tika atklāts 2010. gada 30. oktobrī.



Engures ostas nesteidzīgā dzīve.



Jolanta Kraukle.



Saieta nama projektu vadītāja un direktore Jolanta Kraukle:

– Pirms restaurācijas vecajā jūrskolā dzīvoja pagasta cilvēki, bet pati ēka piederēja un arī tagad pieder pagastam. Ja šis nams nebūtu restaurēts, laika zobs to nograuztu no zemes virsas, jo skats te tiešām bija visai briesmīgs. Domāju, ka Engure un tās ļaudis ir pelnījuši tādu kopā sanākšanas un piemiņas vietu.

– Uzbūriet ainiņu, kāda tad ir Engures novada ļaužu dzīve.

– Es pat nezinu, kā lai raksturo Engures cilvēkus, jo tagad viss tik ļoti sajaucies. Pati kopā ar vecākiem Engurē sāku dzīvot 1965. gadā, tāpēc tagad sevi jau varētu uzskatīt par engurnieci. Bet, kad ieprecējos Bērzcienā, viss nemaz nebija tik vienkārši. Tu esi pilnībā svešinieks ciemā, un vajadzīgi vismaz desmit gadi, lai tevi pieņemtu par savējo. Starp citu, filmas „Svešinieci ciemā” ainiņa, kur tiek žāvētas zivis, ir uzņemta Engurē, pašā ciema galā, un šī māja vēl tagad ir saglabājusies, tikai tai uzlikts šifera jumts.

Kādreiz Engure bija daudz dzīvāka, jo te bija osta un kolhozs, ap kuru grozījās visas aktivitātes un pašdarbība.

– Ja senāk visu aktivitāšu centrs bija kolhozs, kas tagad aizpilda šo vietu?

– Pat grūti teikt. Domāju, ka tagad cilvēki palikuši savrupāki un noslēgtāki. Pietrūkst kopā būšanas un sirsnības. Visam ejam pāri tikai virspu-

sēji un neprotam pat cilvēkam pateikt paldies par viņa padarīto, ik pa laikam viņus uzrunāt un iedrošināt.

– Vai Jūras svētki, pa vecam Zvejnieku svētki, Engurē ir cienā?



– Arī šajā ziņā Engurē valda stagnācija. Negribu, lai izklausās pēc tā, ka senāk zāle bija zaļāka, bet kādreiz Zvejnieku svētki tiešām tika gaidīti. Aktrise Elza Radziņa ilgu gadu bija Jūras māte. Es vēl biju maza meitene un piedalījos uzvedumā, tēlojot buti, ar laivu braucām laukā no jūras. Esmu pārliecināta, ka bija labas lietas, ko

nevajadzētu aizmirst, bet gan uzturēt dzīvas un padarīt par tradīciju. Tomēr nav jau tā, ka Engurē nekā nav! Lēnām atdzimt tie paši Zvejnieku svētki. Ir uzcelts tirdziņš, kur var nopirkt zivis, un mūsu pusē zivju produkcijas ražošanas tiek turēta godā. Daudzi kūpinātas zivis tirgo pie mājām, kas jo īpaši raksturīgs Bērziemam. Kāds vēl uztur piekrastes zveju, bet, protams, vairs nav bagāto Atlantijas zvejnieku, kuri savulaik tik cēli atgriezās no tāljūras zvejas.



Okupācijas gados Engures vidusskolas direktoram Kārlim Ēdelniekam izdevās Engurē nodibināt jūrskolu. Diemžēl brīvajai Latvijai tā kļuva par apgrūtinājumu, tāpēc jūrskolu slēdza. Novada ļaudis gan šādu rīcību nosoda, jo ir pārliecināti, ka senās tradīcijas būtu kopjamas un saglabājamas, jo ne jau visi jaunieši var doties mācībās uz Rīgu, tāpēc vismaz matrožus varēja sagatavot tepat Engurē. Varbūt tas palīdzētu noturēt jaunos cilvēkus novadā, jo dotu iespēju apgūt profesiju un stādāt kaut vai piekrastes zvejā.

MĒRSRAGS

1927. gadā Mērsragā uzsāka ostas būvi zvejniecības un kuģniecības vajadzībām, izbūvējot jūrā 800 un 790 metru garus viļņu lauzējus molus. Padomju gados te bija zvejas osta, kur bāzējās zvejnieku kolhoza „1. Maijs” un apkārtnējo kolhozu zvejas kuģi, kā arī darbojās divas zivju pārstrādes fabrikas. Bet par Mērsraga ostas dibināšanas laiku uzskata 1842. gadu, kad pēc Engures ezera apkārtnes muižnieku iniciatīvas pabeidza rakt četrus kilometrus garo kanālu ezera notekai uz jūru, un tad jau iznāk, ka 2012. gads bija Mērsraga ostas 170. jubilejas gads.



Gunārs Ozols.

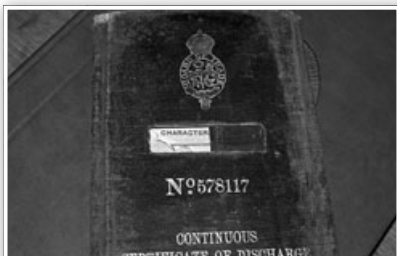
MUZEJS MĒRSRAGĀ

„Kādreiz šeit bija zvejnieku sēta, bet tagad ierīkots privāts muzejs „Saieta nams”. Tas tika atvērts 2000. gada septembrī. Šī ir Mērsraga pagasta vecākā ēka, kas celta 1811. gadā un atrodas tikai kādus simt metrus no Mērsraga piejūras plāvajām,” stāsta muzeja īpašnieks Gunārs Ozols, kurš pats kādreiz bijis zvejnieks.

Pieredzējušais zvejnieks stāsta, ka sācis mācīties Liepājas jūrskolā, bet nenokārtotu papīru dēļ no tās ticis parauts armijā. Pēc dienesta Liepājā vairs nav atgriezies, pabeidzis kursus Rīgā un sācis strādāt zvejnieku kolhoza „1. Maijs” Baltijas jūras flotē. Kad ieminos, ka tagadējais Rīgas ostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs kādreiz bijis mērsradnieks, Ozola kungs tūlīt papildina: „Tā ir iznācis, ka vienmēr ar Leonīdu esam dzīvojuši blakus. Vispirms centrā, tad viņš pārcēlās uz bāku, bet es uz šo muzeja vietu. Kad viņš atnāk apskatīt, kas pie manis muzejā notiek, nosmejamies – re, kā mēs vienmēr esam kopā! Un vispār viņš arī tagad ir mērsradnieks.”

Interesējos, kā šurp nokļuvuši muzeja eksponāti, un Ozols stāsta, ka te viss ir paša savākts. Iesākumā darbojies viens, vēlāk iesaistījusies arī ģimene. Īpaši interesanti viņam šķiet priekšmeti, uz kuriem ir īpašuma zīmes. „Katrai ģimenei bija sava zīme. Šīs mājas zīme ir Dieva zīme – trijstūris, to senlaikos ir izvēlējusies un iedzīvinājusi šīs mājas saimniece, bet tā kā krievu laikos Dieva zīme nebija cieņā, tā tika rūpīgi slēpta. Starp citu, šīs mājas saimniece tā arī neiestājās kolhozā.”

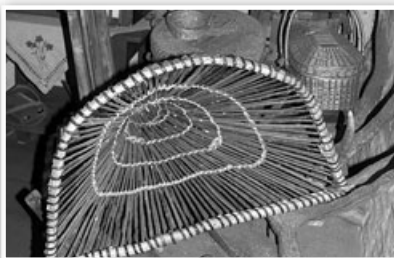
Gunārs Ozols rāda zīmes uz pludiņiem un citiem priekšmetiem: „Te Frīdmanu dzimtas zīme, Šteinbergu, Sūniņu, Tidriķu, Celmu, Milzēnu dzimtu zīmes.



Cilvēki ticēja un domāja, ka zīmes viņus pasargās un palīdzēs, bet vispirms jau tā viņi mēģināja pasargāt savu mantu. Par savu uzdevumu uzskatu savākt iespējami daudz eksponātu, jo citādi vērtīgas vēstures liecības aizies zudumā.

Dzimtas zīmes noderēja arī svētku reizēs, jo uz godiem visi ieradās ar saviem traukiem. Vēlāk neradās pārpratumi, tāpēc ka katram traukam bija īpašnieka piederības zīme."

Jautāju, ko tad šeit, jūrmalciemos, svinēja. Un saņemu atbildi, ka visus tos pašus svētkus, kas tajā laikā tika svinēti. Klāt nākuši vēl Zvejnieku svētki. Zvejnieku ciemos īpaši sekojoši modei, jo vīri brauca tālās jūrās un mājās pārveda dažādas smalkas lietas – apģērbus, audumus, rotas un arī īstu kafiju. Turu rokās piespraudi ar zaļiem akmentiņiem, ko kāds kapteinis atvedis savai sievai ap 1870. gadu, un sajūtu tādu kā mistisku laikmeta pieskārienu. Kapteinis jau sen aizkuģojis mūžības jūrā, arī viņa mīlotās sievietes sen vairs nav šai saulē, bet šāds, it kā necils priekšmets spēj uzburt romāna cienīgu ainu par laikiem,



kad drošsirdīgi vīri ar buriniekiem kuģojuši tālās jūrās, bet sievas gadiem gaidījušas viņus mājās. Tieši jūras piekrastē viss jaunais ienāca daudz ātrāk. Ja redz lielo pasauli, tā ienāk tavā dzīvē.

„Kādreiz Mērsragā katrā mājā bija zvejnieki. Tad arī Zvejnieku svētki tika ar vērienu svinēti, jo dažreiz Mērsraga ostā stāvēja savi simt kuģu. Tagad kuģu nav, zvejnieku kļūst arvien mazāk un arī zivis iet mazumā. Pirms kara, kad biju puika, Mērsraga jomā varēja nomedit zuti. Mēs ar tēvu zvejojām zušus ar āķiem. Āķu zveja bija viena no galvenajām nodarbībēm. Pēc kara viss mainījās. Sāka izmantot murdus, arī elektrozevu, ar ko tad laikam arī visu izķeselēja. Kādreiz nāca riktīga reņģe un riktīga menca, tagad zivju ir daudz, bet mazas. Kad gāju zvejā ar traļiem, nāca luči, tā sauktie jūras bulļi, kurus izbaroja lopu fermās. Vienā šmigā toreiz varēja dabūt veselu tonnu.”

Laikam mans skatiens uzdeva jautājumu bez vārdiem. „Nu, ja, visādi ir gājis,” piebilda Ozols. „Kad sāku iet zvejā, ehološu vēl nebija, bet man muzejā ir pirmā eholote. Tas ir parasts termometers. Kā visa tā lieta notika? Iebrauca jūrā un nomērīja ūdens temperatūru. Pirmo mērījumu iztaisīja pie grunts – tur bija četri pieci grādi. Nākamo mērījumu taisīja pēc vienas ass, kas ir apmēram divi metri, un skatījās, vai temperatūra mainās. Tajā vietā, kur mainās temperatūra, atrodas zivis, tāpēc meta tiklus, lai trāpītu tieši uz to vietu. No zēna gadiem vēl atceros, ka pēc kārtīgas vētras kopā ar jūras mēsliem nāca arī mencas. Savulaik līcī bija daudz mencu, vienā dienā varēja nozvejojot piecas sešas tonnas. Tagad tādi lomi vairs neķeras.”

Jautāju, vai zvejnieki ir mānticīgi. „Zvejnieks ir mānticīgs, un arī es tāds biju. Aizeju uz kuģa, kapteinis skatās – tev nav nozvejas krekla mugurā, ej mājās! Bija jāiet pēc nozvejas krekla. Bet galvenais, lai pa ceļam pirmo nesatiktu sievieti, tad loma nebūs. Atnāc uz kuģa, pirmais jautājums: ko satiki? Sieviete!? Tad jau nekā nebūs, bet jūrā jāiet tik un tā.

Vēl ar pilnu atbildības sajūtu varu teikt, ka zvejnieki ir izpalīdzīgi. Par to šaubu nav! Reiz bija gadījums, kad igauņu zvejas kuģim kaut kas bija noticis, viņi šāva raķetes un sauca pēc palīdzības. Mēs aizejam palīgā, viņi skatās, ka mūsu kuģis pierakstīts Rīgā, tātad krievi. Mums jūsu palīdzība nav vajadzīga! Kad sākām runāt latviski, attieksme mainījās.

Kolhoza laikā arī Mērsragā krievu netrūka, jo kolhozs iegādājās lielos Atlantijas zvejas kuģus, bet nebija, kas uz tiem strādātu, tāpēc arī šurp aicināja jūrniekus no visām plašās savienības malām.”

Gunārs Ozols mīl jūru un nebeidz priecāties par to. Viņš esot gandrīz vai piedzimis laivā. Vēl Ozola kungs piemin savus senčus, tos, kurus paņēmusi jūra. Vectēvs noslīcis rudens vētrā. Tas bijis toruden, kad noslikuši vēl seši mērsradznieki. Patiesībā jūrmalciemos neesot tādas zvejnieku ģimenes, kurai kāds vīrs nebūtu palicis dzelmē. Vispār jau jūra ir mainīga un viltīga, sagriežas vējš, tad divi vīri var airēt vairākas stundas, bet krastā netiek.

Muzejā var iepazīt sadzīvi, kāda tā bijusi Mērsragā un tā apkārtnē 19. gadsimta beigās un 20. gadsimta sākumā. Priekšmeti savākti galvenokārt Mērsragā, arī Talsu rajona jūrmalciemos un pārējos tuvējos ciemos. Pēdējā laikā par muzeju esot liela interese, šeit iegriežas daudzi, arī ārzemju viesi.

„Ja kāds pieklaūvē, veru muzeju vajā, te gaidīti ir visi.” Tā saka Gunārs Ozols, un man nav pamata viņam neticēt.

ABSOLŪTĀ VĒTRA

Pirms 110 gadiem, 1902. gada 21. decembrī, „Rīgas Avīze” ziņo, ka 13. decembra vētrā, kas plosījās kā Vidzemes, tā Kurzemes krastos, Rīgas līcī kopumā gājušas bojā 38 laivas ar 114 cilvēkiem. Tā bija viena no lielākajām tāda veida traģēdijām Latvijas vēsturē. Laikraksti sāka publicēt izskaloto un identificēto bojāgājušo sarakstus. „Visi vēl jaunekļi un pilnīgi spēka cilvēki,” atzīmēja avīze. Tā laika notikumus visai skopi 1903. gada sākumā atspoguļoja „Baltijas Vēstnesis”, bet Engures draudzes mācītājs Gustavs Sadovskis ir pierakstījis tās dienas notikumus.

1902. gads tiek dēvēts par „Lielo sliksšanas gadu”. 1902. gada 13. decembra rītā kādas 35 zvejnieku laivas devās selgā un gatavojās izmest tīklus brētliņu un salaku zvejai, jo iepriekšējā diena bijusi veiksmīga zvejai un Ķesterciema, Plieņciema un Apšuciema zvejnieki cēlušies pamatīgus lomos. Jūra bija mierīga, pūta mērens rietumu vējš, solīdams labu ceļavēju. Bija gan arī kāda aizdomīga parādība, kas lika zvejnieku prātiem aizdomāties un viņu sirdīs viesā tumšu



Jūras krasts Staldzenē.

nemieru. Jau iepriekšējā dienā bez redzama iemesla jūrā sāka celties ūdens līmenis. Tomēr cita pēc citas selgā devās laivas un pazuda tumsā. Bija negods zvejniekiem palikt krastā, ja laivu uz *kalniņiem* negāza apkārt.

Zveja notika augstu, tas ir, tālu jūrā, kur parasti zvejnieki izmeta tiklus un palika selgā līdz pēcpusdienai, kad tos vajadzēja celt laukā. Zvejnieki tik ļoti bija aizņemti darbā, ka nepamanīja iegriežamies *nordvestu*, pašu bīstamāko vēju, kas līdzī nesa tumšu mākonī. Tas strauji tuvojās un pletās plašumā. Zvejnieki bija izmīsuši, jo vispirms uztraucās par saviem zvejas rīkiem. Daļēji izmesti un nenoenkuroti, tikli, no kuriem katrs bija labas govys cenā, varēja aiziet postā, atnesot saviem saimniekiem milzīgus zaudējumus un viņu ģimenēm bada nāvi. Krasts bija tālu, tāpēc uz to nebija ko cerēt. Pēkšņi kļuva tumšs, aiz mākoņa sienas bija dzirdami vētras kaucieni, tad mākonis pašķīrās un zvejniekiem virsū brāzās mežonīgs vējš kopā ar sniega virpuli, kas sakūla jūras virsu baltās putās. Aiz sniega nāca milzīgi vilņi, kas nogremdēja pirmās laivas. Pārējās gluži kā putni lidoja gaisā, lai, lejā nākot, atkal un atkal pazustu jūras dzelmē. Zvejnieki bija nonākuši vētras varā, jo briesmīgajā vējā un augstajos vilņos viens otram neko nevarēja palīdzēt, vētras rēkoņā pat vienā laivā viens otru nevarēja sadzirdēt.

Tos, kurus vēl nebija aprijusi jūra, trakais vējš dzina uz krastu. Tur viņus gaidīja jaunas briesmas – mežonīgi virpuli uz sēkļiem, atlūzu un koku pilni mutuļi krastā. Daudzi zvejnieki, kuri bija paglābušies jūrā, noslika uz sēkļiem savu tuvinieku acu priekšā.

Bigauņciems, Plieņciems, Apšuciems, Klapkalnciems, Ragaciems, Lapmežciems, Kaugurciems, Melluži – tie visi bija zaudējuši savus vīrus un apgādniekus. Plieņciema „Vecvagari” bija zaudējusi četrus vīrus – Krišu, Jēkabu, Pēteri un Ansi, arī Apšuciema „Kalniņos” no jūras nepārnāca četri vienas ģimenes vīrieši. Jaunākajam – Edvardam Štālam no Ragaciema – bija tikai 15 gadu, vecākajam – Kasparam Vagulim no Kaugurciema – 69. Nikolajam Liepam no Bigauņciema palika sieva ar astoņiem bērniem.

Likteņa trieciena pasargāti bija Engures zvejnieki. Tie, aiznesti septiņus astoņus kilometrus no Engures, visi laimīgi nokļuva krastā, jo tur nebija sēkļu barjeras.

Zaudēto zvejas rīku vērtību lēsa aptuveni 60 līdz 70 tūkstošu tā laika rubļu vērtībā. Bojā gājušo ģimenēm no valsts netika piešķirts nekas. Palīdzību sniedza dažas sabiedriskās organizācijas un draudzes.

Ziņas par šo vētru un tās postījumiem ir visai skopas. Rakstīts, ka Ventspils ostā bijuši lieli vētras postījumi un Rīgā bijuši cilvēku upuri. Vēl tiek rakstīts, ka par vētras tuvošanos esot bijis zināms, jo barometrs rādījis 316 mm, bet brīdinājumi nav sasnieguši zvejniekus.

Un vēl, jūra esot izskalojusi tikai vienu noslikušo zvejnieku, pārējo kaps uz mūžīgiem laikiem ir palikusi jūras dzelme...



MĒRSRAGA BĀKA

Bija liela vēlēšanās uzkāpt Mērsraga bākā. Tik daudzas reizes pie tās ir būs, bet nekad nav radusies izdevība apskatīt bāku no iekšpuses un jūru no bākas divdesmit viena metra augstumiem. Apkārt bākai sēta, bet pie vārtiem plāksnīte ar informāciju, kam zvanīt, ja gribētos apskatīt bāku. Zvanām, bet par nelaimi neviens neatsaucas. Vēl brīdi pagrozāties, tad braucam projām. Kad esam jau labu gabalu aiz Rojas, zvana Mērsraga bākas uzraugs, atvainojas, ka bijis aizņemts. Nu, nekas, gan jau kādu citu reizi laime uzsmaidīs, jo, kā saka, kas lēni nāk, tas labi nāk.

Pārcilāju savas zināšanas. Ko tad es vispār zinu par Latvijas bākām? Zinu, ka Latvijā ir 16 bākas, ka tās jau 2001. gadā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests nodeva lielo ostu pārziņā, atstājot vien uzraudzības funkcijas. Kad tagadējais Jūras administrācijas direktors vēl bija Hidrogrāfijas dienesta vadītājs, viņš situāciju raksturoja kā visai traku, jo bākas un aparātūra ir ostu pārziņā, bet Jūras administrācija uzrauga un reizē arī atbild par to, lai sistēma darbotos nevainojami. Vēl kāds neatbildēts jautājums ir bāku piederība ostām.



Mērsraga bāka.

Bākas ir sadalītas starp ostām, un neviens nevar atrast loģisku izskaidrojumu, kāds, piemēram, sakars ir Rīgas ostai ar Ainažu bāku vai Miķeļtorni? „Kā nu ir sadalīts, tā ir, ko paši gribēja, to dabūja!” toreiz teica Jānis Krastiņš. Tagad jau sen mūsu bākas darbojas automātiskajā režīmā, kas ievērojami atvieglo bāku uzraugu darbu. Arī kuģi ir aprīkoti ar modernu tehniku, tāpēc var teikt, ka bākas savu stratēģisko nozīmi ir zaudējušas, bet tās joprojām ir mūsu piekrastes sirds līnija, nu gluži kā Rīgas baznīcu torņu kardiogramma. Deviņdesmito gadu vidū vēstures pētnieks, nu jau aizsaulē aizgājušais Arvis Pope apbraukāja visas Latvijas bākas, un, lūk, ko viņš rakstīja par Kurzemes pusi: „Atgriežoties Rīgā un naktī ejot cauri Irbes šaurumam, guvu vizuāli emocionālu iespaidu. Labajā pusē vienlaicīgi bija redzamas piecas bākas, kas it kā centās cita citu pārspēt. Oviši, Miķeļbāka, Sīkrags, Slītere, Saunrags. Skaisti. Kapteinis man pastāstīja, ka pēdējo piecu gadu laikā ne viņš, ne viņa stūrmaņi nav izmantojuši bākas gaismas kuģa atrašanās vietas noteikšanai. Tomēr neviens no jūras braucējiem negribēja viennozīmīgi teikt, ka kādas bākas uguns būtu liekas, tādēļ izdzēsamas.” Bet cik daudz kuģu senlaikos, kad tiem nebija modernu navigācijas iekārtu, kopā ar saviem kuģiniekiem aizgāja bojā tepat Latvijas piekrastē, uztriecot savus buriniekus sēkļiem. Grūti iedomāties, ka zem ūdens spoguļa, mežģīnēm vai trakojošām vērpetēm slēpjas sēkļi ar saviem sliekšņiem, zemūdens gravām un bedrēm. Ka ir tik daudz mainīgu zemūdens straumju, kas veido riņķus, virpuļus un atvarus, un ūdens virsējās straumes no pazemes straumēm var atšķirties pat par simts astoņdesmit grādiem.

Atcerējos lasīto par bīstamajiem Kolkas raga sēkļiem, kas gadsimtu ritumā paņēmuši ne vienu vien simtu kuģu. Jau divpadsmitā gadsimta beigās pēc Dānijas karaļa rīkojuma tika kurināti uguns kuri, bet Irbes šaurumā pirmo ugunstorni uzbūvēja 1514. gadā, kas nedeļa gaidīto kuģošanas drošību. Vainīgs pie tā bija Kolkas rags ar saviem sēkļiem, kam ir mēles forma. Kuģotājiem tas radīja lielas problēmas. Kā viens no traģiskākajiem tiek pieminēts 1625. gada rudens, kad lielajā vētrā Kolkas raga sēklī avarēja desmit zviedru flotes kuģi. Zviedrijas arhīvos ir atrasti dokumenti, kas rada priekšstatu par notikušo. No admirāļa Klāsa Larsona Fleminga ziņojuma karalim: „20. septembrī sešos vakarā, kad bija labs laiks un teicams ceļavējš, mēs divas stundas kavējāmies aizvējā, braucot cauri mucu ceļam. (Tolaik jūra iepretim grīvai nebija bagarēta, tāpēc šauri likumoto ceļu starp sēkļiem un dziļumu iezīmēja noenkurotas mucas.) Apspriedies ar flotes labākajiem stūrmaņiem – holandieši, kurš visu mūžu bija kuģojis šajos ūdeņos, un zviedru Garo Knutu, izlēmu braukt ar mazām burām. Naktī vējš mainījās un sākās tik briesmīga vētra ar lietu, ka neviens nevarēja valdīt buras. Visu nakti braucām uz ziemeļaustrumiem un pēc astoņām ar pusi stundām, kad dziļums bija 20 asu, izmetām enkuru, jo domājām, ka esam Roņu salas tuvumā. Enkurs vēl nebija aizķēries, kad kuģis saņēma spēcīgus triecienus un apstājās. Tas bija pusstundu pirms rītausmas. Kad kļuva gaišs, ar lielu izbrīnu sapratām, ka esam avarējuši pie Kolkas raga. Aizvēja pusē redzējām, ka sēklim uzskrējis arī „Persejs” un „Marss” ar 33 vīru komandu. Dievs bija pasargājis „Apollo”.”

Atgriezies Stokholmā, admirālis vēl cerēja, ka avarējuši tikai trīs kuģi, bet redzēdams, ka neatgriežas vēl septiņi, viņš ziņojumu pabeidza ar frāzi: „Zinu, ka notikusi ļoti liela nelaime.”

Sešdesmit Irbes jūras šauruma kilometri daudziem ir bijuši liktenīgi.

Arī tagad, civilizācijas laikmetā, jūra ir saglabājusi savu pirmatnējo, reizēm tik mežonīgo dabu. Par kādu piedzīvojumu, kad jauniešu grupa ar kajakiem devās uz Kolkas bāku, raksta Raivo Šulcs: „Brāzmas joprojām pieņem spēkā un laika apstākļi pārvēršas par vienu lielu un nepārejošu brāzmu. Netālu no Kolkas bākas iestājas krīze arī man. Plīstošie sānviļņi komplektā ar brāzmām saķer kajaku un ar drausmīgu spēku un lielu ātrumu met uz sāniem, priekšu, visos virzienos, kā nu sanāk”. Lai gan neuzskatu, ka esmu lūzeris „eski” (eskimosu apgriezienā), ir skaidrs, ka tas izdotos tikai pie apstākļu sakritības: tādā laiciņā ir ļoti grūti izcelt vīrs ūdens airi, pēc pirmā neveiksmīgā mēģinājuma stresā var izkrist ceļi, un tad *čau*. Laivu parautu zem ūdens, un piesmelts kajaks strādātu ar buru virzienā zem ūdens uz leju. Tādā brīdī spēju domāt tikai par sevi.”

Par bākām ir diezgan daudz rakstīts. To darījis jau pieminētais Arvis Pope. Skaistu, interesantu un vērtīgu grāmatu par Latvijas bākām sarakstījis vēstures pētnieks Andris Cekuls. Tomēr nevaru turēties pretim kārdinājumam arī

šoreiz iestarpināt dažus vēsturiskus faktus par Mērsraga bāku. Ja jau nevaru izlikt uz papīra pašas piedzīvoto bākā, lai lasītājam tiek kaut kas no mūžības.

1873. gadā Rīgas biržas komiteja lūdza Jūrlietu ministrijas Hidrogrāfijas dienestu Pēterburgā iespējami ātrāk ierīkot bāku Mērsragā, jo akmeņainais sēklis apdraud kuģus, kas kaut nedaudz novirzījušie no līnijas starp Kolkas ugunskuģi un Daugavas grīvu. Rīgas biržas komiteja sedza visus ar bākas uzstādīšanu saistītos izdevumus, metāla torni, laternu un optisko aparātu iegādājās Parīzē, Sotera firmā. Visas detaļas ātri tiek nogādātas no Havras līdz Rēvelei, pēc tam uz Mērsragu. Jau 1875. gada 1. septembrī darbu vadītājs apakšpulkvedis Boļšakovs nosūta no Kolkas (Mērsragā telegrāfa vēl nav) uz Rēveli Baltijas bāku direktoram kontradmirālim R. Baženovam telegrammu: „Mērsragciema bāka būs gatava un var tikt iesvētīta šā gada 10. septembrī.”

Mērsraga bāka tika iesvētīta 1875. gada 10. septembrī. Bākas uguns augstums ir 21,3 m. Mērsraga bākai ir rotējošs aparāts, kas pārmaiņus dod sarkanas un baltas gaismas zibšņus. 1890. gadā Kurzemes guberņā jau bija astoņas bākas: Mērsragciemā, Kolkā, Miķeļtornī, Ovišos, Užavā, Akmeņragā, Liepājā un Papē.

1975. gadā pie ieejas bākā tika uzstādīta piemiņas plāksne par godu bākas simtgadei: „1875–1975”. Mērsraga bāka ir iemūžināta VAS „Latvijas pasts” 2006. gada 26. oktobrī izdotajā pastmarkā.

ROJA

OSTA

Kas ir Rojas osta? Rojas ostas pārvaldnieks Jānis Megnis ir pārliecināts, ka pēc zvejas kuģu apmeklējumu skaita tā ir Latvijas lielākā zvejas osta, jo šeit bāzējas Rīgas jūras liča zvejas pamatflote – 20 līdz 30 zvejas kuģu. Ostā var ienākt kuģi ar 4,5 metru iegrimi, kas zvejas kuģiem ir pilnīgi pietiekami. Un arī pietāstīgu garums – 800 metru – apmierina zvejas ostas vajadzības.



Jānis Megnis: „Ne-teikšu, ka esam spēcīga jahtu osta, un tas, ka ostā sezonas laikā apgrozās ap četrsimt jahtu, no finansiālā viedokļa nav nekas īpašs. Tāpēc mēs vēlamies palielināt jahtu skaitu, jo Rojai ir tam labvēlīgi apstākļi. Ikvienā pieklājīgā Zviedrijas jahtu ostā vienlaikus



stāv vismaz 300 jahtu, jo ar mazāku skaitu ostu jau jāsāk dotēt. Tā ir skaudra patiesība, un, ja Rojas ostas pārvaldes maciņš nesāks strauji pildīties, ar misijas apziņu vien Rojas osta nespēs sevi uzturēt.”

Pašlaik nauda Rojas ostai nāk no ostu nodevām, ko rēķina atbilstoši kuģa tonnāžai, kas zvejas kuģiem ir maza, un no zemes nomas maksa, kas saskaņā ar Likumu par ostām attiecībā uz zvejniecības uzņēmumiem arī ir maza – tikai pieci procenti no zemes kadastrālās vērtības. Ostas pārvaldnieks ar nožēlu atzīst, ka no šīs naudas ostu uzturēt nevar. Vēl jo vairāk, ja nākotnē Rojā grib saglabāt visu nepieciešamo zvejniekiem un ļaut attīstīties jahtu tūrismam

Rojā zvejas uzņēmumi nodrošina darbu vietējiem iedzīvotājiem. Rojas ostas teritorijā darbojas deviņi zivju apstrādes uzņēmumi, no tiem četri – lieli, kas katrs vidēji nodarbina 80 cilvēku.

JAHTAS

2012. gadā Muzeju nakts Latvijā bija veltīta tēmai „Zilā krāsa – jūra”. Rojas jaunie burātāji aktīvi atsaucās uz Rojas jūrniecības muzeja uzaicinājumu un rīkoja mezglu konkursu, izrādīja mazo sporta laivu „Optimist”, ko rotāja gaisa balons – zils delfīns. Jaunie burātāji demonstrēja savas burāšanas prasmes, bet pasākuma noslēgumā jau pēc pusnakts burātāja Rūta ar savu „Optimist” laivu aizburāja jūrā, lai vilņos atstātu pudeli ar vēstījumu – Rojas iedzīvotāju un viesu vēlējumiem zilajai jūrai. Vispār 2012. gada sezonā Rojas jaunie burātāji piedzīvoja dažādas pārmaiņas. Notika pašu burātāju paaudžu maiņa, jo daudzi jahtkluba audzēkņi pārgāja uz sporta skolas sistēmu, bet ar Rojas novada domes atbalstu notiek septiņu jaunu laivu komplektēšana, lai nomainītu novecojušo sporta inventāru.



Jahtas Rojas ostā.

JŪRAS SVĒTKI

Jūras piekrastē vasaras lielākie svētki ir Zvejnieku svētki. Kā katru gadu, Zvejnieku svētki Rojā esot pulcējuši miljīgas ļaužu masas. Tuvojos ciemos šie svētki netiek svinēti ar tādu vērienu, tāpēc cilvēki traucas izbaudīt svētkus tieši Rojā, jo izsenis zināms, ka Rojā būs gan fiziskas aktivitātes, gan izklaides jebkuram vecumam un gaumei. Visvairāk gaidīta ir jūras valdnieka Neptūna un

viņa sēdas parādīšanās. Šķiet, tas redzēts jau desmitiem reižu, bet visi atzīst, ka šoreiz Neptūna sagaidīšana bijusi īpaši izdevusies. Viss bijis acij un ausij tīkams un pārdomāts, ne par garu, ne par īsu. Un pats galvenais, ka turpmāk Rojas zvejnieki būs uz zaļa zara, jo novada domes priekšsēdētāja Eva Kārklīņa ātri vien noslēgusi vienošanos ar jūras valdnieku par bagātīgu lomu piegādi vietējiem zvejniekiem.

Svētku viesis Sandijs no Rīgas ar ģimeni atpūties kempingā Engurē, bet, tā kā Engurē bijis ļoti maz aktivitāšu, izlēmuši braukt uz Roju un ne mirkli šo izvēli nav nožēlojuši. Savukārt Martins no Zviedrijas bijis patīkami pārsteigts, ka tik mazs ciemats spēj sarīkot tik grandiozus svētkus ar tik daudzām aktivitātēm katra gaumei, gan lieliem, gan maziem apmeklētājiem.

Par svētku dalībnieku lielo skaitu liecina vēl kāds fakts: daudzi svinētāji jau pēcpusdienā palikuši bez naudas, jo bankomāts bijis iztukšots. Labi tiem, kas bija atbraukuši ciemos pie radiniekiem un draugiem, tie naudu varēja aizņemt, bet citiem daudz kas gājis secen.

PREZIDENTI TIEKAS KOLKASRAGĀ

Ne katram rodas izdevība tikties ar savas valsts prezidentu, bet Gintam Šimanim šovasar palaimējās redzēt divus prezidentus vienlaikus – Latvijas prezidentu Andri Bērziņu un Igaunijas prezidentu Tomasu Hendriku Ilvesu. Stāsta Gints:

„Igaunijas prezidents Tomass Hendriks Ilvess grāmatā „Atvērtā pasaule un nacionālās vērtības” atzīst: „Atlantu jūs nepērkat tādēļ, lai pētītu kartes un to precizitāti vai sarkanām un brūnām līnijām attēlotos krustpunktus. Autobrau-

cēja atlants jums vajadzīgs, lai noskaidrotu, kā ērtāk nokļūt vēlamajā vietā, kā atrast ātrāko vai ainaviski skaistāko ceļu, vai varbūt lai izmantotu visretāk lietoto ceļu. Pārfrazējot maz zināmu un šodien aizmirstu 19. gadsimta filozofu: kartogrāfi ir tikai iezīmējuši pasauli kartē, galvenais ir pasauli redzēt.”

2012. gada 7. jūnijā T. H. Ilvess bija nolēmis ieraudzīt Kolkasragu. Protams, kopā ar savu kundzi un Latvijas Valsts prezidentu Andri Bērziņu, kā jau tas valsts vizītē pieklājas.

Kolcenieki augstos viesus gaidīja, saposušies tautastērpos, dziedot līvu dziesmas un rādot rokdarbiem pielocīto pūru. Lgaunijas prezidents pats pirms tam bija atzinies, ka Kolkasragu redzējis tikai no jūras, nu laba izdevība pašam tur pabūt.

Izstaigājuši ragu un fotografējoties pie Kolkas vecās bākas drupām, abu kaimiņvalstu prezidenti no līva, tālbraucēja kapteiņa Visvalža Feldmaņa saņēma firmas „Capital” izdoto albumu „Latvijas bākas”. Aizsākās saruna par saknēm, piederības sajūtu dzimtajam krastam. T. H. Ilvess šo domu par trimdinieku izjūtām tālumā no Lgaunijas, kas ir būtiska viņa mūža izjūtu gammas sastāvdaļa, izteicis jau agrāk – rakstā „Iztēlojies Lgauniju”(1999):

„Es neatceros, kad vai kur es pirmo reizi satikos ar Lgauniju. Tā vienkārši bija. Bērnībā tā ietvēra mani, kaut arī tās tomēr nebija, jo neviens ap mani, izņemot manus vecākus, par to nekad neko nebija dzirdējis. Lgaunija bija zeme, kas deva man valodu, ko neviens no maniem vienaudžiem nesaprata, Lgaunija viesā manī arī ticību gara un izvēles spēju spēkam.”

Nu Ilvess uz savu dzimteni varēja raudzīties pāri lībes šaurumam, un te bija varenā Kurzeme, kur viņam iepriekš nebija nācies būt. Lgaunijas prezidents savā vizītē vairākkārt piesauca Livoniju – senās igauņu un vidzemnieku saites, un arī šajā viesu reizē viņš gribēja šķērsot šo vēsturisko teritoriju, no Tallinas Rīgā ierodoties ar vilcienu. Savulaik Jānis Čakste valsts vizītē uz Lgauniju arī braucis ar tvaika lokomotīves vilktu kupejvagonu sastāvu.

Kolkas pagasta pārvaldes vadītājs Aldis Pinkens: „Neko īpašu nebijām gatavojuši. Mēs Lgaunijas prezidentu un mūsu prezidentu, kurš itin labi zina lībiešu krastu, pārsteigsim ar mums ierasto – lielo un mazo jūru, krustvilni un ragu, kas turas par spīti brangajiem pēdējo gadu pūtieniem.”

SIA „Kolkasrags” direktors Jānis Dambītis bija sarūpējis muzikālu priekšnesumu – vibrējošu skaņu kopu, kas itin labi vēstīja par dziedošām smiltīm un priežu nopūtām kāpgalos. T. H. Ilvess ir vērīgs dabas pētnieks. Kas zina,



Latvijas un Lgaunijas prezidenti Kolkā.

ko īpašu viņš ieraudzīja un sajuta Kolkasragā, taču savus lgaunijas vērojumus viņš ietvēris šādā pārdomā: „lgaunijas daba iespīežas apzīnā nevis dramatiski, bet vienkārši ar savu esamību. Lai daba sajūsminātu, nav vajadzīgs Monblāns, Lielais kanjons vai Reinas upes ieleja. Pļavas ziedu jūra, neskarti meži, salas, kurās dzimst mazuli nedaudzajiem Baltijas jūrā palikušajiem roņiem, – tas viss mēmi apliecina dabas pārākumu pār cilvēku radīto.”

Lūk, arī šāds ir llvess. Prezidents, kuru mīl tauta un apskauz tuvākie kaimiņi.”

ACULIECINIEKA ATMIŅAS

No 1987. līdz 1992. gadam Saulvedis Cimermanis pierakstījis Pitragā dzīvojušā un Mazirbes skolā gājušā Kārļa Baranovska (1897–1994) bērnības atmiņas, kas atspoguļo laiku pirms Pirmā pasaules kara. Stāstītais iespēju robežās pārbaudīts, tomēr pret to jāizturas piesardzīgi, jo ikviens cilvēks var kļūdīties notikumu datējumos, norīšu satura atainojumā, personu uzvārdos, kā arī citās stāstījuma detaļās. Publicējam dažus atmiņu fragmentus.

ĶILAVU RAŽOTĀJI

„Gados pirms Pirmā pasaules kara Mazirbes apkārtnē darbojās trīs ķilavu izgatavotāju firmas. Pirmā bija Tallinas fabrikanta igauņa Zērensena firma. Mans tēvs vēl bija dzīvs, kad atbrauca ķilavu darbnīcas saimniece igauņiete, atveda gramofonu un plates. Brētliņu sālītava bija iekārtota Delnieku lielajā



Kolkas bāka.

šķūnī, kam bija divas daļas. Vecākā daļa bija baļķu guļbūve ar trim telpām saimnieka un vaļinieku klētim, jaunākā daļa – šķūnis ar dēļu sienām.

Delnieku brētliņu sālītava, ko vietējie lībieši sauca par kūri, darbojās līdz Pirmajam pasaules karam.

Saimniece zivis no zvejniekiem pieņēma jūrmalā pie laivām un pierakstīja, cik no katra saņēma. No zvejniekiem saņemtās zivis jūrmalā sabēra baļļās un aizveda uz šķūni. Parasti veda un pelnījās tas saimnieks, kura mājās bija darbnīca. Zvejniekam deva čekiņu, pasaknis palika saimniecei. Zvejnieks ar čeku gāja pie tirgotāja Danemaņa un pirka vajadzīgo. Pēc zvejas sezonas beigām vēlā rudenī atbrauca kasieris un savilka kopā visus galus. Zivis pieņēma ar pilnu mēru (apmēram 12 litru), pusmēru, ceturtdaļmēru un astotdaļmēru. Visi mēri bija darināti no koka. Ja bija maz zivju, par spaini svaigu brētliņu maksāja 10 rubļus, ja daudz – piecus rubļus un mazāk. Zivis uz šķūni atveda pēcpusdienā, un cilvēki strādāja līdz rītam, kamēr viss bija sapakots.

Šķūnim līdzās uztaisīja telpu zivju mazgāšanai. Šo darbu veica vīrieši pazemās, lielās dēļu baļļās. Tajās lēja ūdeni un ar koku maisīja zivis. Nomazgātās zivis salika kastēs ar režgotu dibenu, lai notekas. Šķūnī visā tā garumā stāvēja divi gari galdi no tīra koka, uz kuriem bēra nomazgātās zivis. Pie galdiem strādāja kādas divdesmit zivju pakotājas, kas sarindoja brētliņas kārbās. Sāli ar garšvielām samaisīja un iebēra bundžā blakus telpā, kur strādāja saimniece un viens vīrs. Viņa mērija garšvielu un sāls sastāvu un lielā baļļā sajauca. No tās ar bleķa mēriņu katrā bundžā ielēja vajadzīgo garšvielu tiesu. Bundžas ar garšvielām lika kastēs aiz muguras pie galda strādājošajām sievietēm. Tās ņēma no kastēm bundžas un lika tajās zivis. Bundžās dīkstēja likt tikai veselas brētliņas. Zivis, kam vēderi bija vaļā, bundžās nelika. Tās sālija mucās un kuģīšos veda uz Rīgu. Piepildītās bundžas salika atpakaļ kastēs, turēja kādas trīs stundas un tad aizvākoja. Darbu apmaksāja pēc piepakoto kastu skaita. Katrā kastē sagāja 100 bundžas. Par katru kasti maksāja, šķiet, vienu rubli. Gatavo produkciju ar kuģīšiem veda uz Rīgu.

Bundžas aizvākoja augstā mašīnā – presē. Meistars sēdēja sēdekļī. Ar kreiso roku ņēma bundžu, ar labo presēja. Mašīnu darbināja ar cilvēku spēku: bija liels spara rats, kuru grieza viens vai divi vīri. Aizvākotās bundžas bija nospriecētas. Tās nomazgāja, noslaucīja un uzlīmēja etiķeti. Katru bundžu ietina papīrā un tad ielika kastē. Vākotājs un mašīnas griezējs bija vietējie vīri.

Vēl Pitragā strādāja Igaunijas fabrikanta Lesmaņa kūris un Pitragā Igaunijas fabrikanta Guika kūris. Visai šajā pusē saražotajai produkcijai uz etiķetēm bija rakstīts „Reveļskaja kilka”.

Kūru laiks sākās septembrī līdz ar brētliņu zveju un turpinājās pat novembrī. Pēc zvejas beigām visa iekārta un mēri palika kūrī līdz nākamajam rudenim. Vākojamo mašīnu, baļļas, mērus un citu atveda no Igaunijas ar kuģi. Tukšās bundžas kuģīšos veda no Rīgas un ar zvejnieku laivām cēla malā.

Brētliņus esot zvejojuši arī pirms fabrikantu atnākšanas, bet, kā apstrādājuši un izmantojuši, visu nezinu. Esot sāļījuši savai vajadzībai. Sālītie brētliņi ļoti garšoja pie vārītiem kartupeļiem. Bez garšvielām sāļītus brētliņus zvejnieki esot izvadājuši pa zemnieku sētām.”

MIKEĻTORNIS

Miķeļtorni agrākos laikos sauca par Pizi, lībiski Pizā. Pētījumi apstiprinājuši, ka gan latviešu, gan lībiešu valodā vārda cilme saistāma ar vietu, kur auguši krūmi. Tagadējo nosaukumu ciems ieguvis no ķeizara laikos uzceltās bākas, kuru nosauca par „Mihailovskij majak” – vecā ķeizara Aleksandra II brāļadēla vārdā. Miķeļtornis ir garumā izstiepts ciems ar blīvāku apbūvi centrā. Tagad šajā vietā vairs atrodas tikai Miķeļtorņa luterāņu baznīca, kas celta 1893. gadā vecās gulbajķu baznīcas vietā, 1957. gadā celtā Miķeļtorņa bāka, kas ir augstākā bāka Latvijā, un astoņas apdzīvotas mājas.

Bākas uzraudzes vīrs atslēdz Miķeļtorņa bākas durvis. Man priekšā ir 293 pakāpieni, un es sāku kāpt Latvijas augstākajā bākā. Teikšu godīgi, ir ko kāpt! Kad esmu tikusi krietnā pusē, pāri margām paskatos uz leju. Fū! Labāk nevajadzēja skatīties! Cauri bākas dzelzsbetona sienām dzirdama vēja kņada. Kāpju nesteidzīgi un ļaujot divainajai sajūtai. Tikai es un šīs kāpnes, kas ved gluži vai... pretī gaišākai nākotnei. Pēkšņi atskārstu, kādas asociācijas manī



Miķeļtornis.

izraisa bāka – tā skan kā padomju laika maršs. Lai gan Miķeļtorņa bākai ir sena vēsture, 1957. gadā celtajai piemīt padomju laiku elpa. Uz 250. pakāpiena atceros, ka reiz lasīju par kādu projektu, kas aptvēra 12 bākas, apvienoja trīspadsmit fotomāksliniekus un vienu skaņu mākslinieku, kurš katras bākas iekšpusē komponēja mūziku. Diezin, kādas muzikālas asociācijas viņam šeit raisījās? Projekta autori ar mākslas fotogrāfiju un mūzikas palīdzību vēlējās tuvināt cilvēkus pārsteidzošajai atmosfērai, kas ieskauj un piepilda bāku iekšpusi. Tā ir vesela pasaule vietā, kur satiekas zeme, jūra, cilvēks un... mistika.

Esmu augšā un jūtu, ka to, kas notiek aiz durvīm šeit, augšā, vairs nevar saukt tikai par vēja kņadu, kā man pa ceļam bija licies. Tur, aiz durvīm, ir tāds pūtiens, ka sāku apsvērt, vai vispār spert kāju laukā. Bet manus pirkstus dedzina fotoaparāts un prātu kņudina jautājums – vai tad es kāda *sēne*, ka nevaru saņemties?! Esmu uz ārējās platformas, un tikai tagad pa īstam apjaušu, cik liels ir vēja spēks. Stāvu, ar muguru cieši piespiedusies bākas sienai, kas dod kaut nelielu drošības sajūtu, tomēr sirds kāpj pa muti laukā un mazliet trīc ceļgali. Minūtes piecas jau esmu stāvējusi gandrīz sešdesmit metru augstumā un pārdomājusi visu savu dzīvi. Liekas, esmu iekļuvusi karuseli, bet no šī *stupora* mani izrauj vectēva

kādreiz teiktie vārdi: ja liekas, tad var nosisties! Apjaušu, kā varēja justies mans opis, kurš dienēja cara flotē par radistu un piedzīvoja oktobra revolūciju. Viņa kuģis nebija pārgājis revolūcijas pusē, un, kad Sevastopoles ostā to ieņēmuši lielinieki, viņi nepakļāvīgos jūrniekus gandrīz vai uz *štikiem* nonesuši no kuģa.





Bākas uzraugs ir viesmīlīgs
un atver bākas durvis.

Kas tad man nekaiš ar fotoaparātu stāties pretim vējam.

Lejupceļā joprojām ausis skan vēja kaucieni, arī sirds vēl dreb. Godīgi sakot, tā ātrāk sāk daudzīties arī tagad, sēžot pie datora un rakstot ceļojuma atmiņas. Un tomēr... bildes man ir izdevušās itin labas!

VĒSTURISKA ATKĀPE. NO GRĀMATAS „DZĪVE PIE JŪRAS”

„Miķeļtornis. Atkal eju gar jūru. Tā ir plekstu jūra, kas te skalojas man pie kājām, jo līdz Sikragam, kas no šejienes vēl ap 20 km, plekstu nozveja ir daudz lielāka par reņģu vai brētliņu nozveju. Tikai no Sikraga sākas brētliņu jūra un brētliņu zvejnieki.

Tikai nevajag domāt, ka zvejnieki te dzīvo ciemos vien. Jūrmalā vietu vietām redzama dažāda laiva, turpat arī karas ar virvēm un izžautiem tīkliem. Tādās vietās aiz kāpu krūmiem un priedēm katrā ziņā ir kādas mājas.

Piemēram, pāris kilometrus no Miķeļtorņa redzu liedaga malā brūnu, darvotu zvejlaivu, mazu platdibena laiviņu, karas ar virvēm un resnu mietu ar pienaglotu dēlīti, uz kura uzraksts „Buntik”. No šejienes iet ceļš pāri kāpām un cauri bērzainam krūmajam uz Buntiku mājām, kas pieder Kābergiem.

Tālāk – jau pusceļā starp Miķeļtorni un Dižirvi – atkal redzu divas lielas zvejlaivas un divas mazas platdibenītes, jo tepat pie kāpām ir Olmaņu un Smiltnieku mājas, kur dzīvo zvejnieki. Sazvejojotās zivis viņi ved uz Dundagu vai sūta uz Rīgu.



Zvejnieki nāk malā. Miķeļtornis.
Foto: Vilho Setele, 1912.



Bušu dališana Miķeļtorņa jūrmalā.
Foto: Vilho Setele, 1912.

Viņiem ir arī dižvads, un tas rāda, ka viņi nav nekādi nieka zvejnieki. Visvairāk viņi zvejo plekstes. Turpretim reņģes viņi nezvejo nemaz.

..Un tagad nu pavisam nevietā vaicāsim, vai lielirbnieki apgroza daudz naudas? Nē, ar naudu viņiem nekādas lielas krauššanās nav. Te vēl pa daļai pastāv maiņas saimniecība, ņemot lietu pret lietu bez pieskaršanās latiem un santīmiem. Sevišķi tas sakāms par zivju iztirgošanu no ratiem, braukājot no mājas uz māju. Pret zivīm iemaina kādu kukuli maizes, kādu podu miltu, arī putraimus, kartupeļus un citas ēdamlietas.

Zināms, gluži bez naudas te neiztiek, tomēr neaizmirsīsim, ka naudai zvejniekiem ir pavisam cita vērtība nekā pilsētās.

Labu peļņu lielirbniekiem dod mežu darbi, – ne vien ciršana un zāgēšana, bet arī vešana un kraušana vagonos. Ari no zvejas atlec dažs labs lats, sevišķi tiem, kam nēģu tači tuvāk pie jūras, un arī dižvadu īpašniekiem. Dižvadu gan Lielirbē nav daudz, tikai divi trīs. Bet paredzams, ka uz priekšu būs vairāk, jo dižvadu zveja labi atmaksājas."

Veldre V. Dzīve pie jūras: Vērojumi Latvijas jūrmalas zvejniekiem; 2 d. – [R], 1938–1939.



Miķeļtornis. Foto: Lauri Ketunens, 1920.



Zvejnieku laivas tiek izvilktas krasta smiltīs paisyuma laikā Kolkas valgumā. Foto: Lauri Ketunens, 1920.



Didriķis Dambergs zvejnieka apģērbā ar priekšautu. Lielirbe. Foto: Vilho Setele, 1912.



Ovišu bāka.

OVIŠI

Latvijas kultūras mantojuma daļa ir saistīta ar jūru, tādēļ 2012. gadā rudenī organizētās Eiropas kultūras mantojuma dienas tika veltītas jūras un ūdens tēmai, un īpaši godināmo objektu sarakstā bija iekļautas arī trīs Ventspils brīvostai piederošas ēkas – Ventspils loču tornis, Užavas un Ovišu bākas.

Oviši ir sena apdzīvota vieta, kādreiz to apzīmēja ar starptautiski pazīstamu skandināvu vārdu Liseort (Lyseort, Lusort). Vieta iezīmīga ar bīstamu sēkļu rajonu jūrā, kur bojā gājuši ne mazums kuģu. Pirmās Latvijas brīvvalsts laikā bez Ovišu bākas te bija 50 sētas, 1990. gadā bija palikušas tikai desmit, bet 2012. gadā vēl uz pusi mazāk.

Pie Ovišu bākas piestājam, kad tās darba laiks jau beidzies, jo te apmeklētājus gaida līdz sešiem vakarā. Iepriekš nebiju sarunājuši tikšanos ar bākas uzraudzi Ivetu Bāderi un muzeja ierīkotājiem Liliju un Pēteri Pazņikoviem, tāpēc nākas vien to nožēlot un piezīmju bloknatā ierakstīt – nākošgad vēlreiz atgriezties Ovišos!

Izlasu, ka Oviši ir Latvijas vecākā bāka, kas nav piedzīvojusi lielas pārbūves un kopš 1814. gada ar saviem gaismas signāliem brīdina jūrniekus par draudīgajiem Ovišu sēkļiem. Bākas iekštelpu centrā iebūvēts otrs tornis. Bākas augstums 37 metri, uz elektrisko apgaismojumu tā pārgājusi 1960. gadu sākumā. Teritorijā labi saglabājusies 1905. gadā celtā bākas darbinieku ēka, kur savulaik pāris telpu bija atvēlētas Ovišu stacijai, jo maršru-

tā Ventspils – Mazirbe kursēja mazbānītis. Līdz pat 20. gadsimta sākumam bākas uzraugi uz Ovišiem ceļu mērojuši no Ventspils, bet, kad uzceltas palīgēkas, pārcēlušies uz dzīvi bākā. Tagad bākā dzīvo un to uzrauga Iveta Bādere, bet iepriekšējā uzraudze Lilija Pazņikova kopā ar savu dzīvesbiedru Pēteri, Ventspils brīvostas pārvaldes atbaltīti, Ovišu bākā ierīkojuši muzeju par Latvijas bāku vēsturi, kas iekļauts Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā.



KOPĀ SAPINIES MŪŽS

Pensionētais Ventspils hidrogrāfijas rajona priekšnieks Artūrs Neilands zina stāstīt, ka patiesībā ziņas par Ovišu bāku ir pretrunīgas. Viens avots vēsta, ka Ovišu bāka būvēta 1814. gadā, saskaņā ar citu – 1844. gadā, bet jebkurā gadījumā tā ir vecākā bāka Latvijā. 1897. gadā bākā uzstādīja tālruni. Netālu no bākas bija koka māja apkalpojošajam personālam, noliktavas un pirts, bet vēlāk parādījās glābšanas, vētru un signālstacijas.

„Ventspils brīvostas vēsture ir arī mana vēsture, jo mans mūžs jau vairāk nekā pusgadsimtu saistīts ar bākām,” atzīst pensionētais Ventspils hidrogrāfijas rajona priekšnieks Artūrs Neilands. „Tagad grūti iedomāties, ka piecdesmito gadu beigās nokļūt līdz Dienvidu un Ziemeļu molu ugunīm varēja tikai airu laivā.

No visām Latvijas piekrastes bākām vislabāk pārzinu Irbes bāku, jo sešus gadus biju tās pirmais priekšnieks. Irbes bāka atrodas jūrā, kādreiz tās darbu nodrošināja atomģenerators. Reiz tur pavadīju veselu mēnesi. Ne katrs to varētu izturēt, jo vētras laikā viļņu šļakatas sniedzas pat 13 metru augstumā un bāka dreb no spēcīgo viļņu triecieniem... Tagad par



Artūrs Neilands.



Irbes bāka.

Irbes bāku atbild Rīgas brīvosta. Pēdējos aktīvā darba gados biju Ventspils hidrogrāfijas rajona priekšnieks un pārzināju teritoriju no Slīteres bākas līdz Užavas bākai, bet tagad, kad esmu pensijā, diezgan bieži apciemoju savus jaunākos kolēģus.”

VENTSPILS

Nakšņojam Ventspilī. Esam izvēlējušies kādu visai pieticīgu, bet tīri sakoptu sportistu viesnīcu. Saimnieces ir tik laipnas, ka jau krietni

pēc vienpadsmitiem vakarā pabaro mūs ar vakariņām. Uz Ventspili brauciet paši un lūkojiet, kā te viss ir sakopts, nospodrināts un izlaizīts. Zāle ne garāka par desmit centimetriem, palmas Ventmalas promenādē un Zilā karoga pludmale. Te viss ir sakārtots, bet kas vēl nav, tas būs. Piemēram, Ventspils ostas loču tornis 2012. gada rudens Eiropas kultūras mantojuma dienās izpelnījies pavisam īpašu statusu. Lai arī daudziem ventspilniekiem pat nezināms, stāv tukšs un, kā saka Ventspils brīvostas ēku pārvaldnieks Auseklis Prūsis, sagatavots remontam, tas visprecīzāk atspoguļo Eiropas kultūras mantojuma dienu ideju.



Mantojuma dienu tradīcija ir aizsākusies 1984. gadā Francijā, rīkojot pirmās vēstures un kultūras pieminekļu atvērto durvju dienas. Visā Eiropā pēc Eiropas Padomes iniciatīvas tās pirmo reizi notika 1991. gadā. Šo dienu mērķis ir ieinteresēt, tuvināt sabiedrību kultūras mantojumam. Tās tiek



rikotas 49 valstīs un kļuvas par vienu no vērienīgākajiem notikumiem Eiropas kultūras dzīvē.

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas Kultūras mantojuma politikas daļas vadītāja Baiba Mūrniece stāsta, ka Eiropas pasākuma galvenā ideja ir kaut uz brīdi

atvērt līdz šim kultūrvēsturiski vērtīga, bet nepieejama objekta durvis un dot sabiedrībai iespēju pamanīt līdz šim neieraudzītas vērtības. 2012. gada 7. septembrī Kultūras mantojuma dienu karogs tika pacelts arī Užavas un Ovišu bākās.

Ventspils pirmais loču tornis uzcelts 1897. gadā, lai radītu ostas ločiem pašiem savu mājvietu. Līdz tam loči bāzējās Ventspils pils tornī. Pirmā pasaules kara laikā, 1915. gadā, tornis tika sagrauts un tā vietā 1920. gadā uzbūvēja pagaidu torni. Bet jauno torni 1934. gadā nolēma celt tuvāk jūras krastam, lai varētu lūkoties tālāk jūras apvārsnī. Tagad tas slēpjas aiz citām ēkām netālu no Ventspils Dienvidu mola, iepretim jahtu ostai.



Užavas bāka.

UŽAVAS BĀKA

Vācieši šo vietu dēvējuši par Bakofen. Te 28 metrus augstā kāpā uzcelta Užavas bāka, un jūras braucējiem no tālienes tā esot atgādinājusi cepamo krāsni, bet Iveta Rūde, kas jau astoņpadsmit gadus ir Užavas bākas uzraudze, stāsta, ka daudzi domā, ka šī ir baznīciņa. Bāka nav tikai viņas darba, bet arī dzīves vieta.

Tā ir tālu redzama, kaut pati tikai 19 metrus augsta. Tas, pateicoties augstajai kraujai, kas paceļas 44 metrus virs jūras līmeņa.

Užavas bāka ir lieciniece tam, kā jūra katru gadu pa kripatiņai zog no Latvijas krasta. Betona bluķi stiprina krastu un stājas pretī jūras spēkam. Krasta nostiprināšanas darbi bijuši nepieciešami jau tad, kad 1879. gadā tika sliets pirmais Užavas bākas tornis. Tad šim nolūkam izmantoja kadiķu klūgu grozus, kurus piepildīja ar olīem un laukakmeņiem. Tikai vēlāk tos nomainīja betons.

Līdz pat 19. gadsimtam uz akmeņu krāvumiem tika dedzināti uguns kuri, kas bija navigācijas zīme kuģiem, kuri devās uz Ventspils ostu. Pirmajā pasaules karā bāka tika daļēji nopostīta, bet 1925. gadā to atjaunoja sākotnējā izskatā.

Laikam jau pateicoties Eiropas kultūras mantojuma dienām 2012. gada vasarā Užavas bāka piedzīvoja kapitālu remontu. Kāpjot pāri krāsu spaiņiem, lienot cauri sastatnēm un nedaudz traucējot remontdarbu meistariem, kopā ar Užavas bākas saimnieci kāpjam augšā. Pēc vakardienas kāpiena Miķeļtornī Užavas deviņpadsmit metri tāds nieks vien ir.

„Kamēr notiek remonts, cilvēki par bāku var papriecāties tikai no ārpuses, bet, kad darbi tiks pabeigti, tad bāka visā savā godībā priecēs interesentus. Kad 1993. gadā sāku šeit strādāt, teritorijai ap bāku tikko atcēla slēgtās zonas statusu. Toreiz neviens vēl īsti neapjauta, ka drīkst apmeklēt šo brīnišķīgo pludmali. Bija vientulīgi, jo cilvēki pie bākas iemaldījās ļoti reti. Tagad te tik pierasts, ka nevaru pat iedomāties, kāda būtu mana dzīve bez bākas un jūras. Te ir īpaša noskaņa, romantika un brīnišķīgi saulrieti, par kuriem ikreiz priecājos tā, it kā tos pirmo reizi redzētu. Un ja vēl kāds vēlas tos baudīt, neliedzu viņam šo prieku.

Nereti bākas apmeklētāji gaida, ka stāstīšu par spokiem. Varbūt tādi šeit arī ir, bet mūsu ģimenei tie netraucē. Vēl citi jautā: kā jūs varat pierast pie jūras šalkšanas? Parasto vēja troksni ēkas bieži mūri apslāpē, un tikai vētras rēkoņa izlaužas tiem cauri.”

Ivetas pienākumos ir tūristu uzņemšana un pavadīšana, arī bākas un apkārtnes uzkopšana. Neatņemama ir saziņa ar Ventspils ostas dienestu. Tomēr visaktīvākais darbs ir vasarā, kad lielā skaitā brauc tūristi. Bieži vien vairākas reizes dienā nākas kāpt bākas tornī, tos pavadot.



Užavas bākas saimniece Iveta Rūde.

Bākas ir cieši saistītas ar vēsturi, arī ar kara vēsturi. Užavas bākas tuvumā esot apglabāts, iespējams, pirmais Otrā pasaules kara upuris. 22. jūnijā apmēram trijos no rīta vācu torpēdkuteri uzbruka kuģim ar kokmateriālu kravu, kas bija ceļā uz Poliju. Tas notika, pirms vēl sākās bombardēšana un uzbrukumi robežām. Gāja bojā kuģa kapteinis, viņu apglabāja blakus bācai. Lūk, arī šāds bēdīgs stāsts. Tomēr Užavas bāka pievelk ar savu īpašo gaisotni.

„Man jautā, kā tas var būt, ka dzīvoju pie jūras, bet neesmu nosauļojusies? Bet man vasarā neatliek laika iet uz pludmali sauloties,” atzīstas Iveta.

Uz Užavas bāku bieži braucot mīlas pāriši un jaunlaulātie, lai divvientulībā vērotu saulrietu. Un vēl, uz bākas balkoniņa mācītāja klātbūtnē svēto solījumu un jāvārdus viens otram teicis arī kāds jaunais pāris, tā nostiprinot Užavas bākas romantisko auru.

AKMEŅRAGA BĀKA

Ja kādreiz bāku galvenais uzdevums bija palīdzēt kuģiem noteikt atrašanās vietu jūrā un kalpot kuģošanas drošībai, tad tagad tās arvien vairāk kļūst arī par tūristu iecienītiem apskates objektiem. Interese pieaugusi par Akmeņraga bāku. Padomju laikā visām Latvijas bākām bija īpašs statuss un civila persona nedrīkstēja izrādīt par tām pastiprinātu interesi. Viens otrs zina stāstīt, ka, lai gan jūras krastā esošu stratēģisku objektu fotografēšana bija aizliegta, daži pa kluso to tomēr pamanījušies darīt.

Artūrs Neilands stāsta, ka 1864. gadā (citā avotā 1868., vēl citā – 1889. gadā) tagadējā Pāvilostas novadā no laukakmeņiem veidotajā Akmeņragā tika



Akmeņraga bāka.

uzbūvēts seškantains koka tornis, kas līdzinājās nošķeltai, ar dēļiem apšūtai piramīdai ar jumtu un dēļu bumbi galā. Tā sākotnēji izskatījās Akmeņraga bāka. Pirmā pasaules kara sākumā kantaino koka torni pilnībā sagrāva. 1920. gadā pēc Latvijas Hidrogrāfijas dienesta projekta sākās bākas atjaunošana. Akmeņraga bāka bijusi lieciniece arī kuģa „Saratov” bojāejai un zinājusi par padomju vadības plāniem netālu būvēt atomelektrostaciju. Sabrūkot padomju impērijai, izkūpēja arī tās plāni. Tagad Akmeņraga bāka savu masu vidū izceļas ar 35 metrus augstu tumši sarkanu torni.

Tomēr nokļūt līdz bākai nav nemaz tik vienkārši. Trīs reizes pabraucam garām pagriezienam, jo norāde ir tik necila un nepamanāma, ka pat prātā nevar ienākt, ka tas ir vienīgais orientieris, lai nokļūtu līdz mērķim. Bākas saimniece Tatjana Vešņakova saka, mums ir paveicies, ka šurp esam braukuši tieši tagad, kad izbērts jauns ceļš segums. Vēl pirms gada lietainā laikā te bijis neiespējami piekļūt. 2012. gadā vietējā pašvaldība ar Eiropas fondu līdzfinansējumu izbūvēja labu grants ceļu, kas nogriežas no Ventspils – Liepājas šosejas un ved uz Akmeņraga ciemu. Iespējams, tieši tas būtiski palielinājis tūristu pieplūdums Akmeņragā.

Tūristus vilina bāka un cerība jūras krastā atrast dzintarus. Tatjana ir pārliecināta, ka tieši šeit, iepretī bākas tornim, ir īstā vieta, kur dzintars nāk krastā. Un tieši šeit sākas slavenais Dzintara ceļš. Runājot par Eiropas senajiem tirdzniecības ceļiem, tieši Dzintara ceļu zinātnieki un vēsturnieki min kā augstākajai līgai piederīgu. Par dzintaru kā vērtīgu valūtu līdz pat akmens un bronzas laikmetam ir iespējams uzzināt rakstu avotos, bet īpaši daudz senu liecību par Dzintara ceļu atrodams tekstos par Romas impēriju. Analizējot dzintara ķīmisko sastāvu, var precīzi noteikt tā izcelsmes vietu, un izrādās, ka tieši Baltijas dzintars ir atrasts gan Tutanhamona kapenēs, gan karaļa Zālamana gredzenā.

Tatjana zina stāstīt, ka no visiem pasaulē atrodamajiem dzintariem tieši mūsu – Baltijas jūras dzintars – tiek atzīts par vērtīgāko.



Akmeņraga bākas apkārtnē 1964. gadā.



Skats no augšas.



Mūsdienīgās bākas gaismas.



Akmeņraga bākas saimniece Tatjana Vešņakova.

Lai gan Akmeņraga bāka, tāpat kā visas citas, ir aprīkota ar automātisko identifikācijas sistēmu, bez bākas uzrauga gādības neiztikt, jo katru nedēļu ir jāmazgā un jātīra bākas gaismu stikli. Jo īpaši svarīgas ir rudenī un ziemā, kad uz tiem salido miljumi daudz kukaiņu, kas noskatījuši bāku pārziemošanai.

Bākas uzrauga pienākumos ietilpst ne tikai navigācijas objekta uzturēšana kārtībā, bet arī tūristu sagaidīšana un ekskursiju organizēšana. Visvairāk tūristu ierodas no Latvijas, Lietuvas un Igaunijas, arī tūristi no Krievijas, Zviedrijas, Somijas, Itālijas, Francijas un pat tālās Japānas. Viņus saista pati bāka, kas savā pašreizējā izskatā pastāv kopš 1957. gada, un bākas apkārtnē – bijušais ciems, kurā kādreiz dzīvoja bākas darbinieki un viņu ģimenes. Padomju gados bāku apkalpoja deviņi cilvēki, arī Tatjanas tēvs šeit strādājis, tāpēc viņa te pavadījusi savus bērnības gadus. Tagad par tiem laikiem atgādina trīs dzīvojamās mājas, vienā no tām dzīvo uzraudzes ģimene, otrā – pavecāks pāris, kas kādreiz šeit strādājis. Par aizgājušo laiku

stāsta arī noliktavu būves, garāžas, pirts, kas joprojām darbojas, un vecs traktors. Saglabājušās arī miglas sirēnas akmens būves drupas. Kad savulaik iedarbināja sirēnu, tās skaņa vislabāk bija dzirdama nevis Akmeņraga ciemā, bet aptuveni 10 kilometrus aiz tā. Tad apkārtnējo ciemu iedzīvotāji teikuši: „Atkal Akmeņraga bullis pamodies!” Kad akmens drupas gribēja novākt, uzraudze lūgusi tās atstāt. Sienas atliekas ir kā aizsargs smilšu kāpu ceļā, pateicoties tām, kāpas nenāk virsū bākas ciemam.

Kad mainīja gaismas elementus, bāka trīs diennaktis nedarbojās. Cilvēkiem, kas dzīvo pie bākas, tas ir tikpat neierasti kā citiem visu pulksteņu apstāšanās mājās. Pie bākas dzīvojošie pamostoties vispirms skatās nevis pulkstenī, bet uz bākas gaismu.

2005. gada vētras laikā balķi virs Akmeņraga lidoja kā sērķociņi. No rīta izejot no mājām, bākas ciemata iedzīvotāji ieraudzījuši šķūņa jumtā vertikāli iedūrušos balķi.

Pirmās Latvijas brīvvalsts laikā Akmeņragā dzīvoja ne tikai bākas darbinieki, te bija liels ciems ar skolu, ambulanci, šurp regulāri veda pastu. Cilvēki



Pie Akmeņraga bākas krastā nāk dzintars un
liedagā atrodami neparasti akmeņi.

pārtika no jūras un meža veltēm. Kad atnāca padomju vara, tā atnesa daudz aizliegumu šīs puses cilvēkiem, tāpēc viņi pameta savas mājas un aizgāja uz kolhoziem, un te visa dzīve pamira. Tomēr pēdējā laikā atkal jūtama rosība. Ne tikai vietējie, bet arī lietuviešu uzņēmēji Akmeņragā pērk zemi, lai būvētu kempingus un viesu namus. Vietējie iedzīvotāji ir nemierā ar to, jo viņiem rūp dabas aizsardzība, kas tādējādi tiekot apdraudēta.

Tālu aiz Akmeņraga robežām izskanējusi ziņa par unikālo dzintaru un akmeņu kolekciju, ko savākusi bākas uzraudze. Daži eksponāti viņas rīcībā nonākuši kuriozu gadījumu rezultātā. Piemēram, liels gaiši dzeltens dzintars, ar kuru tūristi spēlēja futbolu, bet, kad bija izspēlējušies, pameta turpat krastā. Tatjanas vīrs Vladimirs aizgājis apskatīt, ko tik cītīgi spārdījuši tūristi, un atnesis mājās lielu dzintara gabalu. Nesen Tatjana sākusī izmēģināt savus spēkus dzintara apstrādē.

Aptuveni pirms pieciem gadiem Tatjana sāka krastmalā vākt neparastus akmeņus. Uz to viņu pamudināja viešņa no Urāliem. Viņa bija izbrīnīta, kad Akmeņragā atrada vairākus akmeņus, kuru esamība šeit viņai šķita dīvaina. Tagad Tatjanas kolekcijā ir vairāki šīm vietām neparasti akmeņi – onikss, jašma, melnais silīcijs, kā arī sabiezējušas vulkāniskās lavas gabali. Tatjanas kolekcijā ir arī nelieli izstrādājumi no melnā silīcija, kas atgādina senus darba rīkus. Ir tikai viena versija, kas spēj izskaidrot šo akmeņu atrašanos Akmeņragā, – Lielie plūdi. Uz šo versiju balstās gan zinātnieki, gan teologi, to atbalsta arī Tatjana Vešņakova: „Ja pieļauj Lielo plūdu versiju, tad var izskaidrot, kāpēc šeit atrodami gan dīvaini akmeņi, gan fosilijas, gan vulkāniskas izcelsmes minerāli.” Viņa labprāt rāda tūristiem un viesiem savas kolekcijas eksponātus, kurus var ne tikai uzmanīgi apskatīt, bet arī paturēt rokās. Ar to Akmeņraga uzraudzes dzīvā ekspozīcija atšķiras no muzeja eksponātiem. Un tas ir vēl viens iemesls, kāpēc uz Akmeņragu brauc tūristi.

Pirms 23 gadiem Tatjana ar ģimeni atbrauca uz Akmeņragu un palika šeit dzīvot. Tatjanas vīrs brauc uz 13 kilometrus attālo darbu, bet jaunākās meitas, kurām tagad ir 15 un 8 gadi, skolas autobuss ved uz skolu, kas atrodas 25 kilometrus no mājām. Tuvākie kaimiņi ir astoņu kilometru attālumā. Tomēr, atskatoties pagātnē, Tatjana iesaucas: cik es tomēr esmu laimīga! Paralēli bākas uzraudzīšanai viņa var pievērsties arī saviem vaļaspriekiem – apstrādāt dzintaru, kuru jūra dāsni izskalo, kopt bites, lasīt sēnes.

„Man patīk dzīvot bākāl” saka Tatjana. „Jūra un bāka – tā ir mana stihija!”

Ir saules pielietā diena. Kāpjot tornī, atceros, kā vakar manā iztēlē maršēja Miķeļtornis. Akmeņraga bāka skan kā nedaudz piesmacis saksofons. Tās skaņas saplūst ar plašumu un varenību, kas paveras skatam. Jūra – tik reāla un netverama. Tagad tik zīdaini liega, bet var būt arī melna un nikna, gluži kā melns mežģīņu lakats ap jūrnieka atraitnes pleciem. Esmu priecīga, ka kabatā ir santīms, ko uz atgriešanos lidinu pār plecu.



Liepājas osta.

Patiesībā esmu māņticības upuris, jo arī bez santīma ir pilnīgi skaidrs, ka jūra, tās krasts, ļaudis un bākas sauks atpakaļ.

LIEPĀJA

Šoreiz galamērķis ir Liepāja. Liepājai pietāv būt nedaudz vaļīgai, atpogāt blūzei vienu podziņu vairāk, nekā pieklātos. Liepājai pietāv tās mazliet raupjie, bet sirdīs tik patiesie un sirsnīgie ļaudis. Liepājai pietāv vēja šalkas, smilšu čirkstēšana starp zobiem, neskaitāmu Latvijas cilvēku mīlestība un arī lgo, kura īpašais talants vakarā pieskandinās koncertdārzu „Pūt, vējiņi!” ■

Anita Freiberga

Latvijas Jūras medicīnas centram jauna struktūrvienība – **SARKANDAUGAVAS AMBULATORĀS VESELĪBAS APRŪPES CENTRS**

Rīgā, Patversmes ielā 23, LV 1005. Reģistratūras tālrunis 67889000

VIENAS PIETURAS AGENTŪRAS PRINCIPS

Līdz ar jaunā centra darbības sākšanu pacientiem veselības aprūpes organizēšanā tiek piedāvāts izmantot „vienas pieturas aģentūras” principu. Tas nozīmē, ka pacientam nodrošināta pilnīga vairāku posmu veselības aprūpe

vienuviet – no veselības problēmas atpazīšanas pie ģimenes ārsta, pediatra vai speciālista līdz precīzai diagnozes noteikšanai ar modernu diagnostisko izmeklējumu palīdzību.



LJMC SARKANDAUGAVAS AMBULATORĀS VESELĪBAS APRŪPES CENTRA PAKALPOJUMI:

TRAUMATOLOGI – ORTOPĒDI veic ceļa, pleca, pēdas, elkoņa locītavu endoskopisko ķirurģiju (krustveida saišu rekonstrukciju, menisku sašūšanu, muskuļu-cīpslu sašūšanu, ceļa locītavas skrimšļa defekta mozaīkplastiku u.c.), kā arī ceļa un gūžas locītavu endoprotezēšanu, ekstremitāšu iegūtu un iedzimtu deformāciju korekciju;

GINEKOLOGI pacientēm piedāvā plašu ginekoloģisko procedūru un operāciju veikšanu gan ambulatori, gan slimnīcā, kur sievietēm radīti īpaši mājīgi apstākļi;

ĶIRURGI vēdera dobuma orgānu operācijas un korekcijas piedāvā veikt ar tradicionālām metodēm un laparoskopiski, veic visa veida trūču plastikas, vēnu, vairogdziedzera operācijas, patoloģiskas aptaukošanās korekciju un citas operācijas;

UROLOGI sniedz konsultācijas, veic diagnostiku, nodrošina ārstēšanu ambulatori un slimnīcā, arī dienas stacionārā

KONSULTĀCIJAS SNIEDZ:

- **pediatrs;**
- **oftalmologs,**
- **otolaringologs,**
- **pulmonologs;**
- **dermatovenerologs;**
- **endokrinologs;**
- **uztura speciālists;**
- **neirologs;**
- **reimatologs;**
- **gastroenterologs;**
- **rehabilitācijas ārsts;**
- **fizioterapeits.**

- LJMC veic pilnu **kuņģa un zarnu trakta izmeklēšanu**, diagnostiku un ārstēšanu – www.gastroklinika.lv

- **Funkcionālā diagnostika:**

ultrasonogrāfiskie izmeklējumi, veloergometrija, spirometrija, Holtera monitorēšanu u.c.

- Plaša spektra **laboratoriskie**

izmeklējumi: LJMC klīniskās laboratorijas speciālisti piedāvā lielisku iespēju – ātri un kvalitatīvi veikt laboratoriskos izmeklējumus.

- **Fizioterapeits** pielieto Slinga terapijas metodi, teipošanu, masāžu.

- **Podologs** veiks pēdas aprūpes ārstnieciskās un kosmētiskās procedūras.

Ambulatorie un dienas stacionārā sniegtie pakalpojumi ir pieejami gan valsts veselības aprūpes budžeta ietvaros, gan kā maksas pakalpojumi.

Līgumssadarbības partneri veselības apdrošināšanā:

- IF P&C Insurance AS Latvijas filiāle,
- Seesam Insurance AS Latvijas filiāle,
- Compensa Life Viena Insurance Group SE Latvijas filiāle,
- AAS Gjensidige Baltic,
- ERGO Life Insurance Latvijas filiāle
- AAS Baltijas Apdrošināšanas Nams,
- BTA SE,
- AAS Baltikums,
- AAS Balva,
- AAS Balta

LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS CENTRS

Sarkandaugavas ambulatorās veselības aprūpes centrs, t. 67889000

Ziemeļu diagnostikas centrs, t. 67098433

Vecmīlgrāvja primārās veselības aprūpes centrs, t. 67340442

Centrālās slimnīcas uzņemšanas nodaļas t. 67391630

Vecmīlgrāvja slimnīcas uzņemšanas nodaļas t. 67341502

Darba laiks: katru darba dienu no 7.00 līdz 19.00. Informācija par ārstu pieņemšanas laiku un maksas pakalpojumu cenrādis: www.ljmc.lv

KĀ MŪS ATRAST:

Sabiedriskais transports uz LJMC Sarkandaugavas ambulatorās veselības aprūpes centru:

- 3. trolejbuss – līdz pieturai „Ozolaine”
- 11., 33. autobuss – līdz pieturai „Ozolaine”
- Mikroautobuss Ķengarags-Sarkandaugava – līdz pieturai „Ozolaine”
- Mikroautobuss Ziepniekkalns-Sarkandaugava – līdz pieturai „Ozolaine”
- Elektrovilciens – līdz stacijai „Sarkandaugava”

AS LJMC klientiem automašīnas novietošana teritorijā – bez maksas

NEATKLĀTAS VĒSTURES LIECĪBAS UN VĒRTĪBAS

Septembra sākumā Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija sadarbībā ar kultūras pieminekļu saimniekiem un sabiedriskajām organizācijām jau 18. reizi Latvijā rīkoja Eiropas kultūras mantojuma dienas, ko dažādās Latvijas vietās apmeklēja vairāk nekā 1000 cilvēku.

UZZIŅAI

Mantojuma dienas ir ikgadēja vietējās vēstures un kultūras godināšana, izgaismojot tās vērtības, kas mūsu apkārtnē vidi padara tik īpašu. Tā ir iespēja reizi gadā atklāt un iepazīt slēptas bagātības, dzirdēt neparastus stāstus.

Apzinoties, cik liela vēsturiska nozīme Eiropas attīstības gaitā kultūrā un iedzīvotāju saskarsmē ar pārējo pasauli ir bijusi jūras un iekšējiem ūdensceļiem, Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija par 2012. gada Eiropas kultūras mantojuma dienu tēmu bija izvēlējusies Baltijas jūras piekrastes un iekšējo ūdeņu mantojumu.

Cilvēks jau no senatnes dzīves vietu ir izvēlēties ūdens tuvumā. Bez ūdens nav iespējama dzīvības pastāvēšana. Jūras krasta līnijas kopgarums Latvijā ir 496 km. No Latvijas kopējās teritorijas ūdens klāj 2340 km² lielu platību. Latvija ir bagāta ar 2256 ezeriem, kuru kopplatība ir aptuveni 1000 km², un vairāk nekā ar 12 000 upēm. Lielākā daļa no 472 Latvijā



Kultūras mantojumā iekļautā prāmja pārceltuve pār Gauju Līgatnē.

šobrīd zināmajiem pilskalniem atrodas tiešā ūdeņu tuvumā. Daudzu Latvijas ciemu un pilsētu vēsturiskā izaugsme saistīta ar ūdeņu izmantošanu. Uz Latvijas upēm kādreiz ir bijušas uzbūvētas 700 ūdensdzirnavas. Upes un ezeri ir senas transporta maģistrāles, kas Latviju saistīja ar tuvām un tālām zemēm. Kamēr zemi nepārklāja ceļu tīkls, ceļošana pa ūdeņiem bija ērtākais pārvietošanās un kravu pārvadāšanas veids.

Ievērojama Latvijas kultūras mantojuma daļa ir saistīta ar ūdeni. Ūdens glabā arī pietiekami daudz šobrīd vēl neatklātu vēstures liecību un vērtību. Ar kuģošanu un zvejniecību saistītas vēsturiskas materiālās liecības, ar ūdens kā enerģijas avota izmantošanu saistītas senas iekārtas un būves, vērtīgas ūdeni ierobežojošas un krasta līniju nostiprinošas būves, mākslīgi veidotas funkcionāli vai ainaviski nozīmīgas ūdenstilpes, ūdeni šķērsojošas vēsturiskas transporta būves – tie ir objekti, kuriem šā gada Eiropas Kultūras mantojuma dienās tika pievērsta īpaša uzmanība.

OBJEKTU SARAKSTS

KURZEME

Liepājas kanāli, Ovišu bāka, jūras piekrastes mantojums Jūrkalnē, Vilkumuižas ezera senkapi Talsos, vikingu laika senvietas pie Ālandes upes, Miķeļbāka, Užavas bāka, Slīteres bāka, steķi Dundagas novadā – piestātne laivām un atmiņām, Papes bāka, Kuldīgas tilti, Piejūras brīvdabas muzejs un enkuru taka Ventspilī, loču tornis Ventspilī, mūra tilts pār Imulu.



VIDZEME

Prāmja pārceltuve pār Gauju (Līgatne), Āraišu ezerpils, mūra (loka) tilts pār Kujas upi, Pilssala Alūksnes ezerā.

LATGALE

Dabas parks „Daugavas loki” un Slutišķu sādža, Daugavpils cietoksnis, lčas apmetne, zvejnieku ciems Īdeņa, Rēzeknes novads.

RĪGA UN RĪGAS REĢIONS

Jūrmalas brīvdabas muzejs, Daugavas muzejs, Latvijas zvejnieku dzīves liecības Etnogrāfiskajā brīvdabas muzejā, Daugmales pilskalns.

ZEMGALE

Jaunjelgavas pilsētas vēsturiskais centrs, Sēlpils pilskalns un viduslaiku pils, Mežotnes pilskalns.

Atzīmējot Eiropas kultūras mantojuma dienas „Baltijas jūras piekrastes un iekšējo ūdeņu kultūras mantojums”, Jūrmalas brīvdabas muzejā notika pasākums „Kuģu ceļš”.

Pasākumā Jūrmalas pilsētas muzeja galvenā krājuma glabātāja Inese Helviga stāstīja par 18. un 19. gadsimta buriniekiem, kuru vraku fragmenti izskaloti Rīgas jūras līča piekrastē pie Gaujas grīvas Carnikavā (1992. un 2000. gadā), pie Lielupes grīvas Jūrmalā (2004. gadā) un pie Daugavas grīvas Mangaļsalā (2008. gadā) un tagad apskatāmi Jūrmalas brīvdabas muzejā. Pasākumā tika demonstrēta 2009. gadā uzņemta videofilma „Burinieku gadsimts”.■

Pieminekļu aizsardzības inspekcija

SENO UGUNSKURU NAKTS

2012. gada 25. augustā, atvadoties no vasaras, Baltijas jūras valstu piekrastes iedzīvotāji jūras krastā iededza ugunsiskus, simbolizējot atņemšanas



rūpēties par Baltijas jūru. Piejūras pašvaldības bija pie ugunsiskiem organizējušas sadziedāšanos, dejas un gaismas priekšnesumus. Rīgā Seno ugunsisku nakts tika svinēta Vakarbuļļu pludmalē kopā ar „Dabas koncertzāles”

mūziķiem. Sarunas par jūru risināja Rūta un Valdis Muktupāveli. Kopā ar hidrobiologiem Vakarbulļu pludmalē akvārijos varēja vērot Baltijas jūras iemītniekus un klausīties gliemežu sirdspukstus.

Pie uguns kuriem ikviens tika aicināts izteikt savus solījumus jūrai, lasīt dzeju, dziedāt, iet rotaļās vai vienkārši vērot uguns kuru un jūru. Seno uguns kuru nakts ap Baltijas jūru ar katru gadu kļūst populārāka, arī Latvijā piekrastes iedzīvotāji arvien aktīvāk iesaistās akcijā. Senos laikos uguns kuri piekrastē tika dedzināti, lai brīdinātu par briesmām. Pēdējo divdesmit gadu laikā Seno uguns kuru nakts ir svinēta gar Somijas piekrasti, arī Igaunijā un tālāk izplatījusies pārējās valstīs ap Baltijas jūru. Latvijā šī akcija jau vairāk nekā desmit gadus tiek īstenota Rojā un Pāvilostā.■

UZMANĪBA BALTIJAS JŪRAS VIDES AIZSARDZĪBAI

Jau 2010. gadā „Nord Stream AG” noslēdza vienošanos ar vides aizsardzības asociāciju „Pasaules dabas fonds” un BUND, kuras ietvaros paredzēja starptautiska Baltijas jūras vides aizsardzības fonda izveidi. „Mēs pilnībā apzināmies savu atbildību par Baltijas jūras unikālo un jutīgo ekosistēmu,” uzsvēra „Nord Stream AG” direktors Dirks fon Amelns, „tāpēc starptautiskā Baltijas jūras aizsardzības fonda izveide ir loģisks solis, kas pilnībā atbilst „Nord Stream” apkārtējās vides aizsardzības programmai.”

Pēdējos gados konsorcijs „Nord Stream” ir ieguldījis vairāk nekā 100 miljonus eiro Baltijas jūras ekosistēmas uzlabošanā.

2012. gadā tika nodibināts Baltijas jūras aizsardzības fonds, kura galvenā mītne atrodas Somijā un kuram „Nord Stream” piešķīris 10 miljonu eiro pamatkapitālu. Vēl 15 miljoni eiro tiks piešķirti vides aizsardzības pasākumu īstenošanai un organisko vielu iekļūdes samazināšanai Baltijas jūrā. Fondu vada koordinācijas komiteja, pārraudzības funkcijas veic pilnvaroto padome, fonda darbam tiek piesaistītas vides aizsardzības asociācijas, kā arī Baltijas jūras piekrastes valstu starpnacionālās organizācijas un valsts institūcijas.■

CENŠAS ATKLĀT BALTIJAS JŪRAS NOSLĒPUMUS

2012. gada 4. septembrī ikgadējā tūrē pa Baltijas jūras vēsturiskajiem kuģošanas ceļiem Rīgas ostā piestāja amerikāņu luksu kruīza kuģis „National Geographic Explorer”. Lai gan kuģim nav tiešas saistības ar populārzinātnisko kanālu „National Geographic”, tomēr tas zināmā mērā apliecina pasaules interesi par Baltijas jūru un tās reģionu, kur ir ne tikai interesanta flora, fauna un ekosistēma, bet kam ir arī kultūrvēsturiska vērtība un kur ir vēl neatklāti noslēpumi.

Piemēram, pēc desmit gadus ilgušiem pētījumiem Somijas nirējiem beidzot izdevies atrast 1945. gada pirmajā pusē pazudušo vācu zemūdeni U745 un padomju zemūdeni, kuras uzskrējušas mīnām un nogrimušas. Šīs abas zemūdenes ir kapavieta simt jūrniekiem, turklāt pēc sadursmes ar mīnām tās ietriekušās jūras dibenā ar tādu ātrumu un spēku, ka pat pēc teju 70 gadiem joprojām slejas 45 grādu leņķī. Somu nirēji par saviem pētījumiem un atradumiem ir uzņēmuši filmu.■

BALTIJAS JŪRĀ MEKLĒ NLO

Profesionāli ūdenslidēji Baltijas jūrā starp Somiju un Zviedriju pētīs NLO. Zviedrijas vadīta okeānu pētnieku grupa Baltijas jūras dzelmē atklājusi NLO, un pētnieku grupas „Ocean Explorer” vadītājs apgalvojis, ka grupa turpinās pētījumus.

Zemūdens pētnieku grupa, ko vada zemūdens dziļu pētnieks Peters Lindbergs, no Baltijas jūrā nogrimušiem kuģiem izcēlusi dažādus objektus un jūras dzelmē ir pamanījuši arī kādu apaļas formas objektu, kas atgādina NLO. Apaļais objekts atrasts 300 pēdu (apmēram 90 metru) dziļumā Botnijas līcī starp Somiju un Zviedriju.

Ir dažādas versijas par apaļā objekta izcelsmi, un viena no tām ir, ka tas ir citplanētiešu gaisa kuģis. Citas izskanējušās versijas – objekts ir nogrimis Krievijas karakuģis vai arī Stonhedžas jūras versija. „Ekspedīcijas laikā esam redzējuši daudzas dīvainas lietas, bet savā 18 gadu ilgajā profesionālajā darbībā es ne reizes neesmu redzējis neko tamlīdzīgu,” atzinis P. Lindbergs.

„DailyMail” raksta, ka Baltijas jūras dzelme ir pārpildīta ar kuģu vrakiem un kopumā tajā atrodami apmēram 100 tūkstoši dažādu nogrimušu objektu.■

SPORTS VIENO UN SALIEDĒ

Desmito reizi notika Baltijas jūras ostu basketbola turnīrs, kurā piedalījās Tallinas, Rīgas, Ventspils, Liepājas, Klaipēdas un Kaļiņingradas ostu komandas. Pirms desmit gadiem turnīrs tika aizsākts Igaunijas galvaspilsētā Tallinā, un tā

mērķis bija veicināt sadarbību starp Baltijas jūras ostām. Katru gadu basketbola turnīrs notiek citā ostas pilsētā. Desmitais turnīrs norisinājās Liepājā, un tajā uzvarēja Ventspils brīvostas komanda. Liepājas ostas komanda cīņā par trešo vietu pieveica Klaipēdas komandu, kas allaž bijusi spēcīgāko vidū. Pagājušā turnīra uzvarētāji – Rīgas brīvostas basketbolisti – šoreiz palika piektie, aiz sevis atstājot vēl Tallinas ostas komandu. Arī turnīra atraktīvāko līdzjutēju balvu saņēma Ventspils komanda.

2012. gadā basketbola turnīrs tika pie savas emblēmas, kurā attēlota basketbola bumba, kas apvienojumā ar kompasa pamatelementiem, debespušu virzienu norādēm un kompasa skalas iedaļām simbolizē basketbola turnīra saikni ar ostām – jūras braucienu galamērķiem, kuros nokļūst, izmantojot kompasa rādījumus. 2013. gadā Baltijas jūras ostu basketbola turnīrs notiks Kaļiņingradā.■

AKTUALIZĒ NOTEIKUMUS PAR JŪRAS ZVEJAS KUĢU DROŠĪBU

Lai uzlabotu jūras zvejas kuģu drošību un samazinātu administratīvo slogu, sagatavoti grozījumi Noteikumos par jūras zvejas kuģu drošību.

Noteikumus plānots uzlabot strukturāli, precizēt un pietuvināt starptautiskajām prasībām. Tajos izveidos vienotu nodaļu par piesārņojuma novēršanu no kuģiem, kā arī vienotu nodaļu par zvejas kuģiem izsniedzamajām apliecībām. No noteikumiem tiks svītrotā norma par kuģa apkalpes minimālo sastāvu, jo to regulē Noteikumi par kuģu apkalpes minimālo sastāvu. Lai grozījumi stātos spēkā, tie vēl jāpieņem valdībā.■

VECSALACĀ TIKĀS ZIVJU SARGĀTĀJI

2012. gada 23. novembrī Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes direktors Felikss Klagišs Vecsalacā tikās ar Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes Jūras kontroles daļas Rīgas sektora inspektoriem un Vidzemes zvejnieku biedrības biedriem. Uzmanot klātesošos, Felikss Klagišs sacīja: „Tuvojoties sezonas noslēgumam, gribu pateikt paldies par labi paveiktu darbu. Salacgrīvā mums ir divi inspektori, bet ko gan viņi varētu izdarīt bez sabiedrisko inspektoru atbalsta un palīdzības. Ne viens, ne divi kaujas laukā nav karotāji. Man ir prieks, ka uz jums var paļauties un jūs palīdzat inspektoriem.

Tas nozīmē, ka esat atraduši kopīgus mērķus un jums nav vienalga, kas notiek ar zivju resursiem. Pietiekami daudz ir cilvēku, kuri gatavi sūdzēties, bet darīt, lai būtu labāk, spēj retais. Par to arī gribu pateikties. Valsts šobrīd nav uzdevumu augstumos, risinot zivju resursu saglabāšanas jautājumus jūrā un

iekšējos ūdeņos. Gribētos, lai valsts darītu vairāk. Par iekšējiem ūdeņiem runājot, man ir sajūta, ka visa politika neveido kopēju ainu. Inspektori strādā savā novadā, savā rajonā, cenšas sargāt zivju resursus, bet pietrūkst šā jautājuma tālāka risinājuma valsts mērogā. Pie tā ir jāstrādā.”

Pateicības rakstus par padarīto darbu saņēma aktīvākie zivju resursu sargātāji un lielākie atbalstītāji – Saulkrastu un Salacgrīvas novadu domes, Vidzemes zvejnieku biedrības biedri Jānis Garklāvs, Mareks Runcis, Imants Dambis, Ilmārs Lielmanis, Edgars Zviedrs, Valdis Līdums, Jānis Grūbe, Jānis Rakuzovs un policijas darbinieki Jānis Salzemniekas un Nauris Mačāns. Valsts vides dienesta Jūras kontroles daļas direktors Felikss Klagišs teica paldies arī saviem darbiniekiem Jānim Brantam un Aigaram Pūsildam, īpaši uzsverot pēdējā ieguldījumu darbā.

Inspektors Jānis Brants īsi pastāstīja par padarīto: „Šogad pārkāpējus neesam noķēruši vien Liepupē un Agē. Svētupē, Vitrupē, Salacā, Pēterupē, Ķīšupē, Jaunupē un jūrā tādi ir notverti. Lielākais pārkāpums šogad bija elektrozveja Pēterupē. Šo malu zvejnieku atklāšanā lielu darbu ieguldīja mūsu brīvprātīgie Jānis un Edgars.” J. Brants un A. Pūsilds abiem vīriem pasniedza īpašu dāvanu – grāmatu „Dzelzs vīri. Koka kuģi”. Runājot par nelikumīgajiem zvejotājiem, J. Brants uzsvēra: „To skaits ir samazinājies, bet tie, kas palikuši, vairs nav vienkārši iebīdīji un paņēmji, tās ir brigādes, varētu teikt – bandas. Lai dabūtu viņus rokā, jāiegulda liels darbs un vajadzīga veiksmē.”

Kopumā izņemti 42 zvejas rīki, no tiem 23 ir konfiscēti, kas nozīmē, ka pārkāpējs ir zināms un saņems sodu. Izņemti arī 17 nēģu murdi (trīs konfiscēti), 18 „televizori” – kārts galā piesieti mazizmēra tīkli (15 konfiscēti, bez saimnieka tikai trīs) pieci zivju tīkli (trīs konfiscēti), viens nēģu krētiņš (tas pats konfiscēts), kā arī viena elektroierīce (konfiscēta).

Vīri ir apņēmības pilni darbus turpināt, jo kurš gan cits, ja ne paši, rūpēsies par zivju resursiem. Vienīgā viņu vēlme ir panākt grozījumus likumā, lai Valsts vides dienesta inspektori un Vidzemes zvejnieku biedrības biedri varētu pildīt savus pienākumus, nejuzdamies apdraudēti.■

TAIMIŅU MAZUĻI ATGRIEŽAS SALACĀS MAZAJĀS PIETEKĀS

Jūlija beigās noslēdzās Zivju fonda atbalstītais projekts – taimiņu mazuļu ielaišana Salacas baseina mazajās upēs. Projekta kopējās izmaksas – 5000 latu, no kuriem 4450 latu bija Zivju fonda finansējums un 550 latu pašvaldības finansējums. Projekta realizācijas gaitā 2011. gadā taimiņu resursu atražošanai Salacā tika nozvejoti 50 vietējās populācijas taimiņi – vaislinieki (25 tēviņi un 25 mātītes). Tālāk tie ceļoja uz pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides

zinātniskā institūta „Bior” zivju audzētavu „Tome”, kur no iegūtajiem ikriem 2012. gada pavasarī izšķīlās 25 000 mazo taimiņu, kuri tagad atgriezušies Salacas upes mazajās pietekās.

Salaca ir viena no lašu dabiskā nārsta upēm Latvijā, un tās baseina mazajām upēm ir svarīga nozīme taimiņu resursu atražošanā. Taimiņu licencētā makšķerēšana ik gadu piesaista arvien vairāk interesentu ne tikai no Latvijas, bet arī no ārvalstīm. Tomēr dabiskā atražošanās ir svārstīga, kas arī ierobežo saimnieciski izmantojamo taimiņu apjomu. Salacgrīvas novada dome ar projekta palīdzību vēlējās piedalīties taimiņu resursu atražošanā Salacas upē, lai veicinātu licencētās makšķerēšanas un tūrisma attīstību novadā, kā arī dažādotu brīvā laika pavadīšanas iespējas.

27. jūlija rītā pie Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes Rīgas sektora mītnes Vecsalacā pulcējās makšķernieku kluba „Salackrasti” biedri, lai īpašos ar skābekli bagātināta ūdens maisos ievietotos zivju mazuļus nogādātu Salacas mazajās pietekās Korgē, Noriņā, Ilgē, Svētupē, Jaunupē, Melnupē, Pužupē, Puršenupē, Joglā, Vedamurgā, Arupītē un citās.

Ātri vien maiši ar zivju mazuļiem salikti mašīnās, nostiprināti un gādīgi piesegti, lai saule nespīd virsū, un zivju mazuļi var doties uz savām jaunajām mājvietām.■

„Auseklis”

LEDLAUZIS „VARMA” PIEDALĀS MUZEJU NAKTĪ

Tā kā 2012. gada Muzeju nakts tēma bija jūra, Rīgas brīvostas pārvalde jutās pagodināta, ka varēja sniegt rīdziniekiem ekskluzīvu iespēju iejusties Latvijas lielākā ledlauža „Varma” apkalpes lomā.

Ledlauzis gan vēl nav muzeja eksponāts, tas, gluži pretēji, ir teicamā darba kārtībā un pilnvērtīgi pilda savas funkcijas. Apbrīnas vērts ir fakts, ka kuģis būvēts tālajā 1968. gadā Somijā. Latvijas karogu uz kuģa pacēla 1994. gada 15. februārī, kad Satiksmes ministrija to iegādājās no Somijas Nacionālās jūrniecības pārvaldes. Ar ledlauža ienākšanu Rīgas osta būtiski palielināja konkurētspēju un radīja priekšnosacījumus kravu plūsmas pieaugumam tuvākā un tālākā nākotnē. Bargākajās ziemās ledlauzis „Varma” no ledus ir atbrīvojis līdz pat 350 kuģu, kuri paši saviem spēkiem nav spējuši pilnvērtīgi izmantot kuģu ceļu.■

AR KĀZU KLEITU ZVEJNIEKA LAIVĀ

Fotomākslinieku Valdi Braunu mēs pirmkārt pazīstam kā mūsu visiemīļotāko kāzu dokumentētāju melnbaltajā foto. Iet gadi, un Valdis mainās. Nu viņš pamānījies līgavas kleitā tērptu skaistuli iesēdināt zvejnieka laivā, kurai glumas, ar zvīņām aplīpušas tilaudas, blakus zvejas vīriem ar vēju appūstiem sejiem. Ne mīņas no augstpapēžu korpēm un līgavas pušķiem.

Būtībā tas ir tas pats vecais labais Valdis Brauns. Tikai šoreiz ceļā uz savu jaunāko albumu, kas nu veltīts jūras vīriem Latvijas piekrastē. Viņu dzīvei, darbam un sadzīvei, skarbūmam sejas un vējiem matos. Laivām, kas pilnas sudrabrašu, sievām, kas veras selgā, gaidot vīrus pārnākam. Tās ir tik svētas ilgas, ka ne traucēt, ne uzrunāt. Viens fotoaparāta klikšķis, un top brīnums...

Ventspils, Staldzene, Mērsrags, Engure, Lapmežciems, Bērciems, Apšuciems, arīdzan Kolka, Vecdaugava, Skulte – tās ir vietas, kas ļāvušās fotomākslinieka Valda Brauna redzējumam. Pamatā jau Ventspils. Un tomēr mazajos zvejniekciemos ir īpašs valdzinājums. Kā Valdis saka – uzlec uz mocīša, paķer fotokameru un laid! Kāpās uzceļ telti, pie večiem paņem „fišiņu”, turpat nožāvē, kamēr vīri atkal raujas selgā. Tā ir Latvijas krasta īpašā romantika, ko Valdis tvēris jau kopš jaunības, tūlīt no dienesta armijā atnākot.



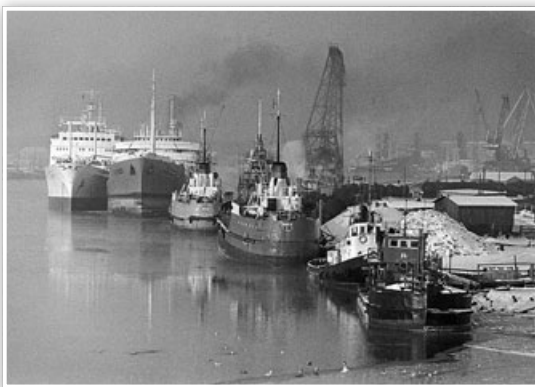
Valdis ir stingrs savos fotomākslinieka uzskatos. Man allažīņ prātā viņa niknums uz diletantiem. Un kā gan ne? Tagad ikvienam, kam prāvāks grasis kabatā, ir iespējams tikt pie dārgām un profesionālām fotolietām. Nopērk fotoaparātu – fotomākslinieks, iegādājas videokameru – operators, bet, ja ieiesi mūzikas instrumentu veikalā un par dārgu naudu nopirksi vijoli, tev būs vijole. Par vijolnieku ir ilgi un grūti jāmācās. Un fotomākslā ir tieši tāpat.

Nāk Vladimirs Einiņš no sava kuģa, pār Vecdaugavas plašumiem lūkojas Gunārs Saltais – tie ir vīri, kuri ar tālbraucēja kapteiņa

pamatīgumu cēla Latvijas neatkarību. Skarbajos vējos rūdītie stāv blakus jūrnieka līgavai – Valdis ir par stiprām ģimenēm un skaistām, neaizmirstamām kāzām. Vai kāzu profesionālis maz ieskatījies, kā līgavas plīvurs pazūd balto vilņu ņirboņā? Desmitiem reižu, jo šie dzīves zelta mirkli bieži vien ir saistīti ar jūru, dzimto krastu, kaut ko reizē tik pagānisku un tomēr tik laikmetīgu.

Gadiem ejot, līgavaiņi pārvēršas krunkainos večos – un te atkal ir savs sāls! Kur vēl, ja ne zvejniekiem, var sastapt šos Latvijas krasta sāls saēstos ģimļus, vējā balējušos matrus un jūras zelta piebārstītās vamžu kabatas. Tās ir zivju zvīņas, kas reizēm sabirst aiz apkakles, piesit acis, aizrauj elpu. Tās pašas, kuras mēs gadu mijā liekam goda vietā, jo tieši zvīnās varot zilēt nākotni.

Istā bauta ir melnbaltajā foto. Vējš, kaijas, vilņi, akmeņainā jūrmala tā izpaužas daudz kontrastaināk. Tā panāk pretī gluži kā simtiem un tūkstošiem smilšu graudu Kuršu kāpu tuksnesī, uzrunā un liek aizdomāties. Valda Brauna fotogrāfijās ir dokumentēts mūsu piekrastes dzīves ritms. Laivu motoru pukšķi selgā, kaiju klaigas piestātnē, zvejas vīru sulīgie vārdi, lomu krastā ceļot,





un sievu lokanās mēles, reņģes ķidājot. Tā ir brīnišķa neskarta pasaule, kuru Valdis ir iztraucējis tikai ar fotokameras klikšķi. Saudzīgi, neuzbāžoties, līdzāspastāvot.

Valdis Brauns vienmēr augstu turējis jēdzienu „meistars”. Tādi bija viņa skolotāji, un tāds šodien ir Valdis pats. Kad saule sāks kausēt ziemas sniegu, kad ledus krāvumi kāpās izeaigosies varavīksnes krāsās, Valdis atkal būs pie jūras. Kas zina, vai ar mocīti, bet fotoaparāts viņam vienmēr būs plecā. Ahoi!■

Gints Šimanis

PASAULES RAIBUMI

VIESUĻVĒTRA „SENDIJA”

29. oktobrī ASV ziemeļaustrumus sasniedza viesuļvētra „Sendija”, faktiski paralizējot visu Austrumkrastu, applūdinot Manhetenu un lielāko daļu Ņūdžersijas piekrastes un atstājot bez elektroapgādes miljoniem cilvēku vairākos štatos, kā arī ASV izdzēšot vismaz 110 cilvēku dzīvību.

Tikai Ņujorkā vien vētras postījumos dzīvību zaudēja 43 cilvēki. „Sendija” applūdināja pilsētas metro sistēmu, nodarīja postījumus tūkstošiem mājokļu, uz vairākām dienām atstāja miljoniem māsaimniecību bez elektroenerģijas piegādes un izraisīja milzīgu degvielas deficītu. Viesuļvētrā tika nodarīti postījumi arī Brīvības statujai, kas tikko bija atvērta pēc gadu ilgiem remontdarbiem. Kopējie „Sendijas” nodarītie zaudējumi tiek lēsti vismaz 50 miljardu ASV dolāru apmērā un ir otri lielākie pēc viesuļvētras „Katrīna” postījumiem.



JŪRNIKS REKORDISTS

Anglis Džons Vikings, dienējot Lielbritānijas Karalisko spēku jūras flotē, ir rekordists – viņš atklātos ūdeņos pavadījis 5100 dienu no vietas, ne reizi neatgriežoties mājās pie ģimenes. Jūrnieks devās reisā 35 gadu vecumā un savā dzīvesvietā Devonas pilsētā atgriezās, jau būdams 49 gadus vecs.

14 gadu laikā Džons pabijis 30 valstīs, strādājis uz pieciem kuģiem un 10 zemūdenēm. Šajā laikā viņš palaidis garām desmitiem svarīgu ģimenes notikumu, tostarp bērnu un mazbērnu dzimšanu. Džons un viņa sieva Džūlija uzturēja kontaktus ar e-pasta starpniecību. Vairākas reizes viņai bijis ļauts vīru apciemot uz kuģa. Astoņdesmitajos gados, kad Džons bijis savā iepriekšējā reisā, pārim ļauts uz kuģa kristīt savu nesen dzimušo atvasi.

„Mēs apprecējāmies 1985. gadā, un es zināju, kāds ir viņa darbs un ka



Atgriežoties mājās, jūrnieks pirmo reizi ieraudzīja savu piecus mēnešus veco mazmeitu.

LJG 2012

viņš allaž būs prom,” atklāj Džūlija. Pāris stāsta, ka visu šo laiku bijuši viens otram uzticīgi.

Nule kā iegriezies mājās, jūrnieks jau saņēmis informāciju par laiku, kad viņam atkal jādodas reisā. „Tā bija tāda laime, kad viņš atbrauca! Un nu viņš atkal dosies prom,” rezumē jūrnieka kundze.

Dienestu britu Karaliskajos spēkos Džons Vikings sāka kā 16 gadus vecs puika un pavadījis tajos 33 savas dzīves gadus. Kā spilgtākos mirkļus viņš atceras tikšanos ar karalieni Elizabeti II un princi Čārlzu.

KRUĪZS UZ NEKURIENI

ASV bāzētā kruīza kompānija „Carnival Cruises” sākusi par 129 ASV dolāriem piedāvāt „ceļojumus uz nekurieni”. Aiz šāda vārdu salikuma patiesībā slēpjas izdevīgs nedēļas nogales kruīza piedāvājums, kura laikā kuģis pamet ostas akvatoriju, nonāk atklātos ūdeņos un drīz vien atgriežas krastā, sniedzot pasažieriem iespēju par pievilcīgu cenu gūt okeāna izpriecu braucieniem raksturīgo pieredzi.

Šāds kruīza piedāvājums radies viesuļvētras „Sendija” atstāto seku iespaidā, kad izjaukti ierastie kruīzu grafiki. Ceļojumam uz „nekurieni” tiks izmantots kompānijai piederošs kuģis, kas vētras laikā un pēc tās atradies dīkstāvē Baltimoras ostā. Kompānijas pārstāvji uzskata, ka pēc postošās katastrofas ASV Austrumkrastā ir pietiekami daudz cilvēku, kuri labprāt gribētu bezrūpīgi pavadīt dažas dienas atklātā okeānā, neraizējoties par briesmām, kas tos varētu sagaidīt īsta kruīza laikā.

Jauno piedāvājumu kompānija prezentē, izmantojot patīkama humora piedevu: „Carnival Cruises” mājas lapā piedāvātajā galamērķa izvēlnē patiešām iespējams atrast ierakstu „Cruise to nowhere” jeb „Kruīzs uz nekurieni”.

SADURSMES REZULTĀTĀ NOGRIMST KRAVAS KUĢIS

Pēc kravas kuģa „Baltic Ace” un Kiprā reģistrētā konteinerkuģa „Corvus J” sadursmes Ziemeļjūrā izglābti 13 apkalpes locekļi, četri jūrnieki gājuši bojā un vēl septiņi pazuduši bez vēsts.

Abi kuģi sadūrās aptuveni 65 kilometru attālumā no Roterdamas.

Drīz pēc sadursmes ar Bahamu karogu kuģojošais „Baltic Ace” nogrima, savukārt kuģim „Corvus J” nodarīti tikai nelieli bojājumi.

UZZIŅAI

148 metrus garais „Baltic Ace” vedis automašīnas no Zebriges ostas Beļģijā uz Kotkas ostu Somijā. Kuģa sadursmes iemesls vēl nav noskaidrots.

„Baltic Ace” apkalpes locekļiem izdevās evakuēties uz glābšanas plostiem. No tiem izglābtie jūrnieki evakuēti ar helikopteru un pēc tam nogādāti Nīderlandes un Beļģijas slimnīcās. Naktī krasta apsardze atzina, ka izredzes atrast vēl kādu izdzīvojušo „ir burtiski nulle”, un meklēšanas darbi, ko apgrūtināja spēcīgs vējš, tika apturēti līdz

rītam. „Mēs darijām visu, ko varējām, taču laika apstākļi bija nostājušies pret mums,” preseī atzina Nīderlandes Krasta apsardzes preses sekretārs Pīters Verbergs.

NE VIENMĒR SIEVIETĒM IR PRIEKŠROKA

Upsalas universitātes zinātnieki analizējuši datus par vairāk nekā 15 000 cilvēku likteņiem kuģu avārijās un paziņojuši, ka tik populārais uzskats, ka kuģu katastrofās pirmos glābšanas laivās nogādā sievietes un bērnus, ir mīts. Pētījums balstīts uz informāciju par pasažieriem un apkalpes locekļiem no 18 ievērojamākajām kuģu katastrofām laikā no 1852. līdz 2011. gadam.

Pētījumi liecina, ka lielu avāriju laikā visbiežāk vienkārši *glābjas, kas var*. Turklāt konstatēts, ka patiesībā sievietes un bērni izglābjas daudz retāk: izdzīvošanas koeficients sievietēm ir ievērojami zemāks nekā vīriešiem, bērni izglābjas visretāk. Izrādās, ka visbiežāk izdzīvo tieši kuģa kapteinis un apkalpes locekļi.



Haizivs spurū žāvēšana uz Honkongas māju jumtiem Ķīnā.

CILVĒKI PRET HAIZIVĪM

Sausā statistika vēsta, ka 2012. gadā Austrālijas piekrastē no haizivju uzbrukumiem gājuši bojā pieci cilvēki. Bet cik haizivju gājis bojā, lai tikai cilvēki no tām nogrieztu vienu ēdamu spurū?

VIENS DZELMĒ

Kinorežisors Džeimss Kamerons kļuva par pirmo cilvēku, kurš viens nolaidies pasaules okeāna dziļākajā vietā – Marianas dziļjagā, 10 898 metru dziļumā.

Sasniedzot 10 898 metru dziļumu, batiskafs kļuvis par septiņiem centimetriem īsāks. Arī masīvā tērauda lode, kurā ekspedīcijas laikā sēdēja pētnieks, esot kļuvusi mazāka, bet iluminators esot mazliet iespiests uz iekšu. Savācēj mehānisma defekta dēļ viņam nav izdevies nogādāt virspusē ievāktos iežu un nogulu paraugus. Neliela daļa no ievāktajiem paraugiem gan nonāks pētnieku rīcībā, un Kamerons cer, ka ar to pietiks, lai atklātu kādu jaunu mikroorganismu sugu.

JAUNS PASAULES REKORDS

Jahta „Banque Populaire V” uzstādījusi jaunu pasaules rekordu Žila Verna balvas izcīņā burājumā apkārt zemeslodei bez apstāšanās. Kuģis ceļu veica

45 dienās, 13 stundās un 42 minūtēs, labojot 2010. gadā uzstādīto rekordu par trim dienām, septiņām stundām un 44 minūtēm. Rekords tika uzstādīts, 52 220 kilometrus veicot ar vidējo ātrumu 48 kilometri stundā.

ZINĀTNIEKI MEKLĒ NELAIMES IEMESLUS



Simtiem tonnu beigtu siļķu atrasts Islandes rietumu piekrastes pludmalēs un okeāna dibenā. Pēc aculiecinieku ziņām, zivis sākušas nobeigties no 13. decembra. Zivju masveida bojāejas cēloņi vēl nav noskaidroti.

Amerikāņu zinātnieki meklē iemeslus kārtējam dzīvnieku masu pašnāvības fenomenam. Santakrusas piekrastē krastā bija izmetušies vairāki simti kalmāru.



Jaunzēlandes Dienvidsalas ziemeļos krastā bija izmetušās 28 grindas, kuras nācās iemidzināt. Grindas metušās krastā mēneša vislielākā paimsumā laikā, kas samazināja iespēju dzīvniekus nogādāt atpakaļ ūdenī, norādīja departamenta reģionālais vadītājs Džons Meisons.



Grindas, kuru garums var sasniegt sešus metrus, ir izplatītākā zobvaļu suga Jaunzēlandes ūdeņos, un viņu izmešanās krastā šajā reģionā nav retums. Šīs parādības iemeslu zinātnieki joprojām vēl nav spējuši izskaidrot. Pētnieki uzskata, ka vaļi dodas palīgā saviem sugasbrāļiem, kas nonākuši nelaimē, un pazaudē orientēšanās spēju, vai arī barvedis izved pārējos krastā. Tiek uzskatīts, ka noteikta loma ir arī cilvēku aktivitātei ūdeņos, jo grindas ir ļoti jutīgas pret zemūdens trokšņiem.



Savukārt 22 īsspuru pilotvaļi izmetās krastā ASV Floridas štatā. Neskatoties uz krasta apsardzes un vete-

rinārārstu centieniem, izglābt izdevās tikai piecus. Eksperti skaidro, ka viens no cēloņiem, kas izraisa vaļu mešanos krastā, varētu būt militārie manevri. Lielajiem jūras zīdītājiem dzirde ir ļoti jūtīga, bet zem ūdens radītās mākslīgās skaņas izraisa dezorientāciju, kā rezultātā dzīvnieki metas krastā. Tāpat ir iespējams, ka nopietnas problēmas rada seismogrāfiskās metodes, ko izmanto zemūdens naftas un gāzes atradņu izpētē, kā arī aizvien intensīvākā lielo kuģu satiksme okeānos. Zemas frekvences trokšņi apdullina dzīvniekus, un viņu uzvedība kļūst nenormāla.

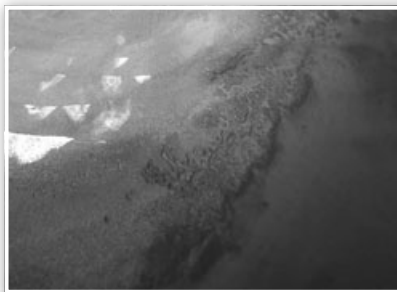
Peru varas pārstāvji izmeklē simtiem delfīnu un pelikānu mīklaino nāvi. Kā ziņo ārvalstu mediji, valsts ziemeļu piekrastē atrasti ap 1200 beigtu pelikānu. Pagaidām nav izdevies noskaidrot, vai putni gājuši bojā ūdenī vai uz sauszemes. Pirms tam Peru pārstēdza mīklaina delfīnu nāve. Kopš gada sākuma Peru piekrastē atrasti ap 900 beigtu delfīnu, bet to bojāejas iemesli vēl nav zināmi.

Vairāk nekā 90 delfīnu izmetušies krastā divās mazās salās starp Austrāliju un Tasmāniju. Glābēji un brīvprātīgie centās delfīnus nogādāt atpakaļ ūdenī, tomēr vairāk nekā 70 dzīvnieku gāja bojā.

Speciālisti uzskata, ka dzīvnieku izpeldēšanai krastā abās salās ir kāds kopējs iemesls. „Ir milzums teoriju, kas izskaidro šos notikumus, bet pagaidām mēs nezinām, kura no tām ir pareiza,” atzina Tasmānijas glābšanas dienesta pārstāvis.

IET BOJĀ KORAĻĻI

Austrālijas piekrastes tuvumā esošais Lielais Barjerrifs 27 gadu laikā ir zaudējis vairāk nekā pusi koraļļu, konstatēts Austrālijas Jūras zinātņu institūta un Vulongongas universitātes zinātnieku veiktajā pētījumā. Ja šī tendence turpināsies, Lielais Barjerrifs jau līdz 2022. gadam var sarukt vēl par pusi. 48% no bojājumiem pēdējos 27 gados rifam nodarījuši spēcīgie tropiskie cikloni, 42% – jūras zvaigznes, kas pārtiek no koraļļiem, un 10% – ar globālajām klimata izmaiņām saistītā okeānu sasilšana.



Pētījuma autori atzīst, ka izzudušie koraļļi varētu atjaunoties 10 līdz 20 gadu laikā. Lielais Barjerrifs ir pasaulē lielākais koraļļu rifs un ir iekļauts ANO Izglītības, zinātnes un kultūras organizācijas (UNESCO) pasaules mantojuma sarakstā.■

PASAULES LIELĀKĀS UPES

Izmantojot jaunākos satelītattēlus un mērījumu datus, pasaules garāko un lielāko upju dati vienmēr tiek precizēti, tāpēc dažkārt upju izvietojums sarakstā mainās.

Daugava garuma ziņā ieņem aptuveni 170. vietu pasaulē.

PASAULES LIELĀKO UPJU BASEINU TOP 10

Vieta	Upes nosaukums	Upes baseina platība (km ²)	Upes baseins „Daugavās”
1.	Amazone	6 915 000	79
2.	Kongo	3 680 000	42
3.	Nīla	3 349 000	38
4.	Laplata	3 100 000	35
5.	Oba	2 990 000	34
6.	Misisipi	2 980 000	34
7.	Jeņiseja	2 580 000	29
8.	Ļena	2 490 000	28
9.	Nigēra	2 090 000	24
10.	Amūra	1 855 000	21

PASAULES GARĀKO UPJU TOP 10

Vieta	Upes nosaukums	Upes garums (km)	Upes garums „Daugavās”
1.	Amazone (ar augšteces upēm Ukajali, Apurimaku, Hornilos, Loketu un Apačetu)	6 992	7,0
2.	Nīla	6852	6,8
3.	Jandzi	6300	6,3
4.	Misisipi (ar augšteces upēm Misūri un Džefersonu)	6275	6,2
5.	Jeņiseja (ar augšteces upēm Angaru, Selengu, Ideru)	5539	5,5
6.	Huanhe	5464	5,4
7.	Oba (ar augšteces upi Irlišu)	5410	5,4
8.	Amūra (ar augšteces upēm Arguņu un Herlenu)	5052	5,0
9.	Kongo (ar augšteces upēm Lualabu, Luvua, Luapulu un Čambeši)	4700	4,7
10.	Ļena	4400	4,4

PASAULES SAUSĀKĀS UN SLAPJĀKĀS VIETAS

LIELĀKAIS SAUSUMS

1. Makmerdo sausās ielejas Antarktidā, kuras uzskata par sausāko vietu pasaulē. Nokrišņi šeit nav novēroti jau daudzus desmitus gadu. Makmerdo sausās ielejas ir tik ļoti līdzīgas planētas Marss virsmai, ka NASA šeit pat veica izmēģinājumus savam kosmosa nolaižamajam aparātam „Viking”.

2. Atakamas tuksnesis Čīles ziemeļos, kur gada vidējie nokrišņi ir tikai 1 mm jeb 1 litrs ūdens gadā uz 1 m² teritorijas.

3. Asuānas pilsēta Ēģiptē, kur gada vidējie nokrišņi ir 2 mm – 2 litri ūdens gadā uz 1 m² teritorijas.

Nokrišņu daudzums tiek mērīts milimetros (mm). 1 mm nokrišņu atbilst vienam litram ūdens uz katru kvadrātmetru mērījumu veikšanas vietā. Tādējādi Latvijā, kur nokrišņu vidējais daudzums ir 600 – 700 mm, uz kvadrātmetru nonāk 600 – 700 litru ūdens.

Uz Zemes vidējais nokrišņu daudzums gadā ir 1000 milimetru. Tātad Latvijā nokrišņu daudzums ir mazāks nekā vidēji pasaulē.

Lai precīzi reģistrētu un apstiprinātu korektus datus par nokrišņu daudzumu kādā konkrētā vietā noteiktā laika periodā, ir nepieciešami ticami meteoroloģiskie dati. Šādus ticamus un oficiālus datus vāc un analizē dažādu valstu meteoroloģiskās stacijas.

Nokrišņu daudzuma mērīšanai meteoroloģiskās stacijas izmanto speciālas mērierīces – lietusmērītājus jeb pluviometrus.

Lietusmērītājs sastāv no cilindriskā stikla trauka, kura apakšdaļā ir milimetru iedaļas savāktā lietus ūdens daudzuma mērīšanai. Cilindram apkārt ir speciāls aizsargs, kas kavē gaisa virpuļu rašanos virs lietusmērītāja, lai pilieni netiktu aizpūsti no ierīces.

Lietusmērītāju novieto tā, lai virsējā daļa būtu 2 m no zemes virsmas. Nokrišņu daudzums, kas izkrīt sniega un krusas veidā, tiek mērīts, tos izkausējot.

LIELĀKAIS SLAPJUMS

1. vieta – Čerapunji (*Cherrapunji*) pilsēta Indijā.

Gada vidējais nokrišņu daudzums – 12 063 mm jeb 19 reizes vairāk nekā vidēji gadā Latvijā.

Čerapunji pilsēta ir pasaules rekordiste arī viena gada nokrišņu daudz-





mā – periodā no 1860. gada augusta līdz 1861. gada jūlijam tur nokrišņu daudzums bija 22 987 mm (35 reizes (!) vairāk nekā vidēji gadā Latvijā).

Šeit ir arī uzstādīts pasaules rekords viena mēneša nokrišņu daudzumā – 1861. gada jūlijā nolija 9300 mm nokrišņu (Latvijas 14 gadu (!) norma).

2. vieta – Mavsinramas (*Mawsynram*) ciems Indijā. Gada vidējais nokrišņu daudzums – 11 872 mm jeb 18 reizes vairāk nekā vidēji gadā Latvijā.

3. vieta – Vaialeale (*Waialeale*) kalns uz Kauai salas Havaju salās. Gada vidējais nokrišņu daudzums – 11 684 mm jeb 18 reizes vairāk nekā vidēji gadā Latvijā.■

SĀĻĀS UN MAZSĀĻĀS JŪRAS

Ūdens sāļums tiek mērīts promilēs (‰) vai praktiskā sāļuma vienībās (PSV). Ūdens sāļums promilēs (‰) izsaka, kāds cieta vielu daudzums gramos ir katrā ūdens kilogramā. Piemēram, ūdens sāļuma 35 promiles nozīmē, ka katrā ūdens kilogramā ir 35 gramu cieta vielu.

1978. gadā visas pasaules okeanogrāfijas organizācijas apstiprināja un ieviesa praktiskā sāļuma skalu PSS-78 (angliski – *Practical Salinity Scale 1978*), kurā sāļuma mērījumi balstās nevis uz ūdens iztvaicēšanu, bet uz ūdens elektrovadītspēju. Kopš tā laika ūdens sāļuma noteikšanu pārsvarā veic ar speciālām sāļuma noteikšanas mērierīcēm, kurās izmanto elektrisko metodi.

Lai veiktu sāļuma mērierīču pārbaudi un testēšanu, lieto standarta jūras ūdeni. Piemēram, Lielbritānijas laboratorija *Ocean Scientific International Limited* ražo šādu standarta jūras ūdeni. Ievērojot visus mērījumu standartus, var veikt ūdens sāļuma mērījumus ar precizitāti līdz 0,001 PSV.

Ūdens sāļums pasaules jūrās un okeānos ir ļoti dažāds un parasti svārstās no 4 līdz 40 PSV. Ir pieņemts, ka pasaules okeāna vidējais ūdens sāļums ir 35 ‰ vai PSV.

Viena no pasaules sāļākajām jūrām ir Nāves jūra, kurā ūdens sāļums ir 260–300 PSV.

Otrā galējība ir mazsālās jūras, pie kurām pieder arī mūsu Baltijas jūra. Baltijas jūra ir kaut kas vidējs starp ezeru un jūru, jo tās ūdens ir tikai pavisam nedomāz sālš, un tā ir viena no lielākajām iesāļa ūdens jūrām pasaulē. Baltijas jūrā ūdens sāļums svārstās no 4 līdz 16 PSV, bet lielākajā daļā tas nepārsniedz 8 PSV.

Kategata jūras šaurumā pie Dānijas ir Baltijas jūrā vissālākais ūdens (ap 16 PSV), jo tur no Ziemeļjūras ieplūst sāļais ūdens, padarot Baltijas jūru sāļāku. Taču šī ūdens apmaiņa ir neliela, un sālsūdens atšķaidās ar Baltijas jūrā ieplūstošo daudzo upju ūdeni.

Salīdzinoši sāļāks ūdens ir arī Baltijas jūras centrālajā daļā (10 – 13 PSV). Vismazāk sālsūdens ir Baltijas jūras līčos – Botnijas līcī (4 – 5 PSV), Somu līcī (4 – 9 PSV) un Rīgas jūras līcī (4 – 7 PSV).

Lūk, Latvijas Veselības inspekcijas Uzraudzības plānošanas un attīstības departamenta vides veselības nodaļas dati par ūdens sāļuma mērījumiem Rīgas jūras līcī 2011. gadā:

■ Engures novada peldvietās ziemas periodā ūdens sāļums svārstās no 5,6 līdz 5,8 PSV. Vasarā virsējā slānī ir jūtama atšaldināto līča dienvidu daļas ūdeņu ietekme. Virsējā slānī ūdens sāļums svārstās no 4,4 līdz 5,9 PSV, bet piedibens slānī – no 5,1 līdz 5,9 PSV.

■ Saulkrastu pludmalēs salīdzinoši zemais sāļums (vidēji ~ 4,5 PSV) liecina par Lielupes, Daugavas, Gaujas grīvu tuvumu un to ietekmi.

Nedomāz lielāks ūdens sāļums ir Baltijas jūras Kurzemes piekrastē, kur tas ir 6 – 8 PSV.

Baltijas jūras ūdenī ir izveidojies unikāls jūras un saldūdens sugu sajaukums no tādām sugām, kas ir spējušas piemēroties īpašajiem dzīves apstākļiem. Bet šī savdabīgā vide ir arī iemesls tam, ka sugas un dzīvotnes ir ļoti jutīgas pret ekoloģisko apstākļu izmaiņām, respektīvi, tā ir trausla ekosistēma, kam nepieciešama mūsu uzmanība un aizsardzība.■

PASAULES BAGĀTO SLAVENĪBU PRIVĀTĀS SALAS

Kad cilvēkam ir daudz naudas, viņš nereti sāk pirkt visu – mājas, automašīnas, jahtas un lidmašīnas.

Nu jau kādu laiku pasaulē liekās naudas tērēšanas mode ir novirzījies uz privāto salu pirkšanu jūrās un okeānos.

TETIAROA ATOLS

Slavenā amerikāņu aktiera Marlona Brando privātais atols Tetiaroa Franču Polinēzijā Klusajā okeānā. Aktieris to pa daļām nopirka 1966. un 1967. gadā,



kopā samaksājot 270 000 ASV dolāru. Pēc Marlona Brando nāves 2004. gadā atolā saimnieko viens no viņa dēliem – Saimons Brando.

Atola sauszemes platība ir aptuveni 6 km².



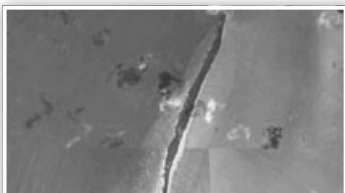
MOSKITO SALA

Viena no privātajām salām, kas pieder britu biznesa magnātam Ričardam Brensonam, ir Moskito, tā atrodas Karību jūrā. Sala tika nopirkta 2007. gadā par 10 miljoniem sterliņu mārciņu. Salas platība ir aptuveni 0,4 km².



MUSHA CAY SALA

Slavenajam amerikāņu burvju māksliniekam Deividam Koperfildam pieder Musha Cay sala saulainajās Bahamu salās. Salas platība ir aptuveni 0,8 km².



BLACKADORE CAYE

Amerikāņu aktieris Leonardo di Kaprio 2005. gadā nopirka Blackadore Caye salu Belizā, Karību jūrā. Tā viņam izmaksāja 1,75 miljonus ASV dolāru. Salas platība ir aptuveni 0,4 km².



MAGO SALA

Vēl viena amerikāņu aktiermākslas slavenība Mels Gibsons 2005. gadā Klusajā okeānā, Fidži, iegādājās krietni lielo Mago salu. Par 22 km² lielo salu tika samaksāti 15 miljoni ASV dolāru. ■

VIKTORS KLEINS

(1933. 5. I – 2012. 21. X)

Viens no Latvijas vecākajiem jūras zvejas speciālistiem Viktors Kleins, kurš vairāk nekā 30 gadu pavadījis uz jūras un vēl daudzus gadus no sava mūža veltījis jūrniecības izglītībai, pērn oktobrī no mums aizgāja.

Viktors Kleins dzimis Mālpilī 1933. gadā. Pēckara gados viņš izvēlējās jūrnieka profesiju. Iestājās Rīgas zvejniecības jūrskolā, kuru pabeidza 1953. gadā. Sadales komisija viņu kopā ar citiem beigušajiem norīkoja darbā uz Liepāju. Strādāja par matrozi uz Valsts jūras zvejas pārvaldes ekspedīcijas zvejas kuģiem, kuri zvejoja daudzās pasaules jūrās. 1954. gadā vasarā viņš piedalījās zvejas ekspedīcijā Atlantijas okeānā. No 1955. līdz 1964. gadam Viktors Kleins bija 1., 2., 3. stūrmanis, kapteinis uz vidējiem zvejas traleriem zvejnieku kolhozā „Boļševiks”. Padomju Latvijā strauji auga zvejas flote. Tai vajadzēja gan matrožus, gan stūrmaņus un mehāniķus. Viktors Kleins sāka mācības Liepājas jūrskolā, kuru absolvēja 1965. gadā, un līdz 1990. gadam strādāja zvejnieku kolhozā „Padomju zvejnieks” par kapteini, priekššēdētāja vietnieku, galveno dispečeru un flotes inspektoru. 1993. gadā Viktors Kleins ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu.

Uz kuģiem ir braukuši daudzi no mūsu jūrniecības izglītības darbiniekiem gan kā stūrmaņi, gan kapteiņi. Arī Viktors Kleins gadu gaitā krāto pieredzi tālāk nodeva saviem audzēkņiem, strādājot Engures vidusskolā. Viņš bija audzēkņu mīlēts un cienīts skolotājs, priekšzīmīgs savā darbā, zinošs, izpalīdzīgs un atsaucīgs.

Pieredzes bagātais jūrnieks daudz veicis jūrniecības izglītības atjaunošanā pēc Latvijas Republikas neatkarības atgūšanas. Viktors Kleins bija cilvēks, kas sekoja jūrniecības izglītībai Latvijā, aktīvi atbalstīja to un daudz darīja, lai jūrnieka profesiju varētu iegūt arī jaunieši vidusskolu speciālajās klasēs gan Salacgrīvā, gan Engurē. No 1991. gada viņš bija speciālo priekšmetu pasniedzējs un profesionālās apmācības meistars Engures jūrskolā. Mācīja darba un vides aizsardzību, kuģošanas drošību, dzīvības drošību jūrā, kravu pārvadājumus ar kuģiem, kuģu uzbūvi un ekspluatāciju, jūras astronomiju, kuģu vadīšanu un sardzes dienestu.

Mūžībā aizgājis viens no Latvijas zvejas vīriem, daļa no mūsu jūrniecības pagātnes. Ar savu bagātīgo pieredzi un darbu Viktors Kleins nesis lielu svētību Engures jūrskolai. Novēlam tālbraucējam kapteinim un Engures jūrskolas skolotājam vieglu dusu dzimtenes smiltājā.■

HARIJS AUSTRUMS

(1930. 02. VIII – 2012. 27. II)

Latvijas zvejniecības veterānu saime cietusi smagu zaudējumu – mūžībā aizgājis pazīstamais tālbraucējs kapteinis Harijs Austrums. 1950. gadā viņš beidzis Vecmīlgrāvja jūrniecības jungu skolu, vēlāk ar izcilību arī Liepājas jūrskolu. Zvejnieka gaitas H. Austrums sāka tālajā 1949. gadā, kad kā matrozis uzkāpa uz toreizējās Valsts zvejas pārvaldes mazā zvejas tralera klāja. Sākās grūts darbs tuvās un tālās jūrās un aktīva savas profesijas apguve. 20. gs. 50. gadu beigās jaunais zvejas traleru kapteinis Harijs Austrums piedalījās pirmajās Latvijas zvejnieku tāljūras zvejas ekspedīcijās Atlantijas okeānā. Vēlāk viņš Rīgas traleru flotes bāzē kļuva par vairāku lielo zvejas saldētājtraleru kapteinīdirektoru. No 1968. gada H. Austrums strādāja Latvijas zvejnieku kolhozu sistēmā – bija zvejnieku kolhoza „Sarkanā bāka” lielā saldētājtralerā „Dzintarjūra” kapteinīdirektors, šā zvejnieku kolhoza priekšsēdētāja vietnieks un arī flotes kapteinis. Ar savu bagātīgo profesionālo pieredzi viņš dalījās, kļūdams par Latvijas Zvejnieku kolhozu savienības nozvejas daļas ekspluatācijas dienesta vadītāju. Šajā amatā H. Austrums nostrādāja divus gadu desmitus.

Savu līdzbiedru atmiņā kapteinis paliks kā augstas klases profesionālis un krietns cilvēks.■

A. Cekulis

VALDIS KRŪMIŅŠ

(1933. 06. IX – 2012. 24. I)

2012. gada sākumā no mums mūžības ceļos aizgāja Valdis Krūmiņš, viens no pazīstamākajiem Latvijas zvejas kuģu mehāniķiem. Darba gaitas uz kuģiem V. Krūmiņš sāka tālajā 1951. gadā, kad kļuva par motoristu uz Rīgas jūras zvejas ostas glābšanas kuģa. No 1954. gada V. Krūmiņš devās tālajos ekspedīcijas zvejas reisos ar dažāda tipa kuģiem – gan vidējiem zvejas traleriem, gan zvejas transporta refrīžerortorkuģiem un lielajiem zvejas saldētājtraleriem, tā krājot darba pieredzi un papildinot aroda zināšanas. 1964. gadā viņš kļuva par Rīgas Traleru flotes bāzes kuģu vecāko mehāniķi. Tālākais darbs jau ritēja Latvijas zvejnieku kolhoza sistēmā. Divdesmit gadus pieredzējušais kuģu mehāniķis bija Zvejnieku kolhozu savienības flagmaņmehāniķis, pēc tam neilgu laiku pabūts zvejnieku kolhoza „Zvejnieks” kuģu mehāniķu dienesta vadītāja amatā. Tomēr visi, kam mūžs saistīts ar jūru, galvenokārt atcerēsies Valdi Krūmiņu kā Rīgas ostas lielā ledlauža „Varma” vecāko mehāniķi, kura amata pienākumus viņš ar lielu atbildības sajūtu sāka pildīt 1994. gadā. Lai mehāniķim Valdim Krūmiņam sokas darbs uz Aizsaules jūru kuģiem!■

A. Cekulis

MĪLĒT JŪRU UN CILVĒKUS

PIEMINOT AGRI SKUJIŅU

(29.04.1931. – 11.10.2012.)

Tālbraucējs kapteinis Agris Skujiņš bija mīlēts un mīlēja savus līdzcilvēkus. Labestīgs, pilns optimisma un enerģisks – tieši tāds viņš paliks savu laikabiedru atmiņā, kaut liktenis jau kopš pagājušā rudens viņam liek staigāt mūžības ceļus.

Agris bija ūdensvecis, īsts jūras vilks ar tam raksturīgo bārdi un sirmumu matos. Vienmēr jauniešu mīlēts, reizēm apskausts, jo tomēr – flotes kapteinis, galvenais kuģu vīrs – zinošs, profesionāls darbībā un atjautīgs idejās.

Agra Skujiņa jaunībai pāri gāja Otrais pasaules karš. Dzīvodams Mellužos un Ķemeros, pēckara gados Agris atrod ceļu uz Rīgas jūrskolu Kronvalda bulvārī. 1947. gadā tur vēl jūtams latviskais gars, neatkarības gadu atstātās vēsmas. 1950. gadā pēc atgriešanās no prakses Melnajā jūrā Agris, verot jūrskolas durvis, tur vairs nedzird latviešu valodu, viss ir pārkrievis un militarizēts. Un arī pašu Agri aizrauj uz kara jūrnieceības nodaļu, lai gan sākotnēji viņš stājies jūrskolā, lai mācītos par kuģa stūrmani. 1953. gadā Agris Skujiņš jau ir ūdenslīdēju kuģa komandieris – jaunākais savā nozarē. Tomēr pēc diviem gadiem ģimenes apstākļu dēļ viņš pāriet darbā uz Rīgas jūras zvejas floti, līdz 1957. gadā nonāk Lielupes zvejnieku artelī „Uzvara” par kapteiņa vecāko palīgu, kapteini, visbeidzot – flotes kapteini. Tie ir bagāti gadi, laba saskaņa ar z/a „Uzvara” leģendāro priekšsēdētāju Ilgoni Bumburu, kad lielā apjomā nācās skolot zvejniekus darbam Atlantijā, vai ik mēnesi doties uz Admiralitāti toreizējā Ļeņingradā, lai pirktu kuģus, zvejas lietas, navigācijas piederumus.

1976. gada oktobrī Agris Skujiņš nonāk Salacgrīvas z/k „Brīvais vilnis”, lai arī Salacas krastos pildītu flotes kapteiņa pienākumus



Agris Skujiņš – kapteinis zvejnieku kopsaimniecībā „Uzvara” 50. gadu beigās.



Paaudžu pārmantojamība. Kopā ar Salacgrīvas ostas pārvaldnieku Ivo Īsteno. Ap 2010. gadu.



Salacgrīvas ostas robežsargu kontrolposteņa priekšnieks. 1996. gads.

līdz pat 1992. gadam. Uzskatu plašums, zināšanas, cilvēkmīlestība Agrim ļauj būt visur – kultūras dzīvē, zvejnieku sadzīvē un tradīciju kopšanā. Ilgus gadus viņš Salacgrīvas puikām māca otrās klases matroža gudrības, sagatavo zēnus un meitenes populārajam Latvijas TV konkursam „Vai tu mīli jūru?”. Kopā ar Agri jūra tiek mīlēta vidusskolā, kultūras namā, estrādē, daudzajos izziņas braucienos. Krišjāņa Valdemāra gars Salacas krastos ir dzīvs, puīši stājas jūrskolās un atgriežas dzimtās puses flotē.

Agra ilgu gadu aizraušanās bija fotografēšana, aktīva dalība tautas fotostudijā „Salacgrīva”. Atmodas gados viņš bija klāt Latvijas Jūrniecības savienības dibināšanā, Tautas frontes idejas ar dziļu pārliecību tika skaidrotas stipri nelatviskajām zvejas kuģu apkalpēm. Agris bija pret militārismu uz civilās flotes kuģiem, ar viņa atbalstu visi kopsaimniecības „Brīvais vilnis” kuģu sarkanbalt-sarkanie karogi tika iesvētīti baznīcā, tādējādi atverot pilnīgi jaunu lappusi zvejas vīru gaitās, pārliecībā un domāšanā.

1992. gadā Agris Skujiņš iestājās LR Aizsardzības spēkos. Līdz pat 1996. gada novembrim viņš pildīja Salacgrīvas ostas robežsargu kontrolposteņa priekšnieka pienākumus. Virsleitnants Agris Skujiņš turpināja mācīt jaunos, un viņa profesionālās zināšanas bija neatsverams atbalsts salacgrīviešiem atjaunotās Latvijas veidošanā.■

Gints Šimanis

JŪRA, TU MUMS MEITENE...

ARVĪDU MITRĒVICU ATCEROTIES

(08.03.1922. – 26.10.2012.)

Fotomākslinieku Arvīdu Mitrēvicu „Jūras Vēstu” lasītāji iepazīna tajās laikraksta lappusēs, kur bangoja jūra, kļiedza kaijas un raupjās balsis sasaucās zvejas vīri. No jūras Arvīds nebaidījās, jo gana ūdeņu, dubļu un purva rāvas viņš bija izbridis savās melioratora gaitās, pirms dzīve sīksto vīru atveda uz Salacas krastiem.

Viņš mīlēja meitenes – garām kājām, vēja balinātiem matiem, sapinušās reņģu tīklos un vietējo zveju savaldzinātas. Tad Arvīds viņas ievada kultūras nama kora zālē un lika pozēt uz klavierēm. Nākamais dubls – uz „Baltika” tipa kuģa, tad zvīņainā laivā, līdz meitene atkal nonāca Salacas krastos – ievu vai ceriņu krūmā. Fotomākslinieku vadīja intuīcija, Arvīds bija estēts, jo arī vēju appūstā veča sejā viņš atrada tās nianšes, ko melnbaltā foto sauc par dzintara gaudiem, pērlēm, kuras ne katram saredzamas un gūstamas.

Agrs rīts Kaļiņingradā. Vai spāpsim uz Dzintara muzeju? Gids visu laiku liek lūrēt tikai uz *Jeņinekļiem*. Krima. Bezdelīgu ligzda. Sasodīts, jābrauc ar kuģi



vēlreiz, nav tas fokuss! Kamēr citi laisko-
jas pa Jaltas pludmalēm, Arvīds jau kuru
reizi *blicē* Bezdelīgu ligzdu. Un kur tad
vēl nakšņošana istā tatāru namiņā! Pie
mūsu kājām naksnīgā Jalta, pa vēdlodzi-
ņu verandā spītīgi laužas ziedošs persika
zars. Kā tas skurbina ar savu smaržu!

Arvīds bija nemiera gars. Tautas foto-
studijā „Salacgrīva” viņš kopā ar Aivaru
Āķi (politiskais svars, jo tituli!), Uldi Lip-
sbergu, Pēteri Dārziņu, Arvīdu Šimi un
citiem fotovīriem radīja to Vidzemes at-
spulgu melnbaltajā *knipsī*, kas mūsdie-
nās veido Salacgrīvas muzeja zelta fon-
du, atbalsojas Ainažu jūrskolas muzeja
arhīvā un kā nezūdoša vērtība papildina
Latvijas foto muzeju.

Vai jūs zināt, kā nāk nēģi? Arvīds kopā
ar vīriem stundām sēdējis uz tača, kopā
ar draugu Agri Skujiņu kilometriem mi-
nies pēc meža lokiem, lai pavasara dabu
iemūžinātu fotolentē.

Ar Agri īpaši daudz prātots par jūrn-
cību. Lūk, Aleksandrs Virza, kapteinis,
kam vara liedza ceļu uz tālām jūrām. Lūk,
Aleksandrs Ugainis, īsts jūras vīrs, kurš
Atmodas gados nenobijās celties pret
pelēkajiem pulkvežiem uz zvejas kuģiem.
Dokumentētais Atmodas laiks Salacas
krastos ir vērtība pāri laikam un paa-
dzēm.

Arvīda sīkstums nekad nav ļāvis būt mierā ar puskoklēcējiem, balamutēm
un hameleoniem. Viņa uzskati bija stingri un skatiens skaidrs. Savulaik Arvīds
par to bija cietis no čekas un politiskajiem nagu maucējiem. Viņš zināja un
saprata patiesa vārda un apziņas brīvības vērtību.

Kad jūra pavasarī nes krastā pirmos Salacas ziedputekšņus, ik vilnī ir kaut
kas no jaunas dzīvības. Tās, par kuru savā dzīvē stāvēja Arvīds – stingri un cieti,
te, Vidzemes un Salacas krastos.■



OLAFA GŪTMAŅA PIEMIŅAI

(1927. 10. I – 2012. 04. XII)

Pašā gada nogalē no mums šķīrās rakstnieks, savas Dzimtenes patriots un savā sirdī Liepājnieks – Olafs Gūtmanis. Viņš nodzīvoja pilnasinīgu, radošu dzīvi, kurā netrūka arī smagu mirkļu. Divas reizes izsūtīts, sākumā 1941. gada 14. jūnijā ar ģimeni uz Sibīriju, pēc tam 1950. gadā vēlreiz nonācis turpat, Krašnojarskas novadā.

Olafs Gūtmanis daudzpusīgi un ražīgi strādājis vairākās dzīves jomās – izsūtījuma gados bijis zvejnieks, mednieks, strādājis citos darbos. 1956. gadā viņš atgriezās Liepājā un iepazīna mākslas pasauli, kad mācījās Liepājas mūzikas vidusskolā un dziedāja Liepājas teātra korī. 1964. gadā iznāca viņa pirmais dzejoļu krājums „Stiprie mezgļi”, kurā atainota jūra un zvejnieki. Arī turpmāk savos prozas darbos rakstnieks attēlojis jūrā braucējus – zvejniekus, viņu dzīvi un grūto



ikdienas darbu, jo pats arī strādājis kā vienkāršs zvejnieks gan Sibīrijā, gan te pat Liepājas pievārtē, Jūrmalcīemā, kā arī dispečera amatā kādreiz slavenajā Liepājas zvejnieku kolhozā „Boļševiks”. Par aktīvo dzīves pozīciju un darbību Latvijas attīstībā Olafs Gūtmanis apbalvots ar Latvijas valsts aizsardzības fonda „Lāčplēsis” Goda zīmi.

KRĪVU KRĪVS NO JŪRMALCIEMA

„Pa garo ziemas nakti jūra vientulībā un tumsībā ir izspēlējusies uz sēkļiem ar dzintara nešļavām. Vižņi sajaukušies ar jūras mēsliem un koksnes smelknēm. Ledus apmalē, kas ieskauj liedagu, iemūrēti fantastiski raksti. Kur vilņi situšies pret kranti, tur tie pāršļākušies pāri ledus valnim. Aļģes ledū kā austrumnieciski ornamentu smelknes un gružu faktūrā, kurā iedzirkstas pa spirkstītei, iemirdzas pa gaudiņam, iezaigojas prāvs jūras zvīrgzds. Dzintars ledū. Tas ir tik neierasti, tik vienreizēji un brīnumaini. Dzintars ledū.”

Tā par gadsimtiem senām priežu asarām – mūsu saules akmeni – spē rakstīt tikai īsts Dzintara latvietis – dzejnieks un publicists Olafs Gūtmanis.

Piedzīvojis 85 bagātus mūža gadus, uz savas ādas izbaudījis divas izsūtīšanas, Staļina gadu šausmas un pēckara izkropļojumus sadzīvē un cilvēku domāšanā, Olafs Gūtmanis ir un paliek lielais liepājnieks, kurš Jūrmalcīemā radis spēku savām atziņu grāmatām, kopjot un spilgtinot dzimto valodu, kurzemniecisko pamatīgumu un uzticību liesajai piejūras zemei. Viņš okupantu

uzcētajā liedagā prata atrast dzintara graudus un rosināt līdzcilvēkus izsekot Dzintara ceļam, kura aizsākums meklējams Kurzemes krastā.

Goda liepājnieks, kuram atjaunotajā Latvijā piešķirta Lāčplēša ordeņa medaļa, piedzīvoja piecu sējumu „Rakstu” izdošanu. Olafs Gūtmanis ikdienā bija vienkāršais darba veicējs, jūrai un zvejniekiem pietuvinātais, kurš jūras vīru dzīvi iepazinis līdz vissīkākajām niansēm, esot gan piekrastnieku laivā, gan uz zvejas kuģiem Baltijas jūrā. Grodas ir Olafa Gūtmaņa un Egona Līva tikšanās. Viņi viens otru nomaina dispečera krēslā zvejnieku kopsaimniecībā „Boļševiks”, ko tagad pazīstam kā akciju sabiedrību „Kursa”. Te, Liepājas zvejnieku lunkā, saklausīti jūras vīru stāsti, blēņas, sadzīviskie uzplaiksnījumi. Šo skarbo vīru vidi labi jūtam Olafa Gūtmaņa darbos – te nekas nav samākslots vai pilnmēness naktīs nosapņots.

Dzejnieks un publicists Atmodas gados augstu turēja Tautas frontes karogu. Viņam ticēja, jo Olafa Gūtmaņa sirdsbalss skanēja tik pārliecinoši un līdzcilvēkus aizraujoši. Kā gan citādāk – viņa mūžs ir bijis pierādījums cilvēka sīkstumam, jo vienalga kādos apstākļos nonākot, Olafs Gūtmanis palika uzticīgs savam dzimtajam krastam, Tēvzemei un Liepājai. Viedais vīrs – krīvu krīvs – no pilsētas vētru un dzintara krastā.■

G. Šimanis un A. Cekulis

2012. GADĀ AIZSAULĒ AIZGĀJUŠI JŪRNICĪBAS DARBINIEKI

Uldis Riņķis
(1943.07.I – 2012.15.VI)

Imants Cibulis
(1948.27.VI – 2012.12.VII)

Aleksandrs Bergins
(1916.23.I – 2012.12.IX)

Andris Ratnieks
(1977.21.IX – 2012.23.IX)

Eduards Šņukuts
(1935.05.I – 2012.21.X)



JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2012!

90

Elmārs Kelle

85

Laimonis Kļaviņš

Jānis Popovs

Elmārs Staļģis

Igors Vītols

80

Artūrs Krastiņš

Raimonds Maslovskis

Edīte Muceniece

Imants Vikmanis

Jānis Zavickis

75

Arnis Akmeņlauks

Alberts Aivins

Aivars Kalnakārklis

Vladimirs Kozačenko

Alfrēds Mačtams

Genādijs Ostapenko

Mihails Pučiņins

Vasilijs Sirotkins

Konstantīns Sukurs

Arnolds Zantmanis

70

Edgars Bumburs

Ojārs Maiss

Māra Mihejeva

Māris Mertens

Juris Rasa

Juris Reķis

Kārlis Vanags

65

Mārcis Alders

Egils Danga

Antons Ikaunieks

Vilnis Ozoliņš

Kārlis Svilpis

Jānis Šuba

Ādolfs Zagantis

60

Ilmārs Balodis

Inta Kārklīņa

Āris Freibergs

Oskars Spāde

Jānis Zile

55

Andris Kļaviņš

Ilmārs Lešinskis

Ivars Muravskis

Māris Suseklis

40

Ivo Īstenais

35

Normunds Kurcīkjavičs

2012. GADA NOTIKUMI ĪSUMĀ

2012. gadā Latvijas Jūras administrācijas eksperti izvērtēja nozarei svarīgākos notikumus un izveidoja notikumu TOP 10 jūrniecībā.

1. Ratificēta Starptautiskā konvencijas par darbu jūrniecībā (MLC).
2. Kruīza kuģa „Costa Concordia” avārija.
- 3/4. Stājās spēkā STCW Manilas grozījumi.
- 3/4. Starptautiskās hidrogrāfijas organizācijas (IHO) 18. konference, ko vadīja JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, viņa darbs novērtēts ļoti atzinīgi; reizē notikušajā kartogrāfijas izstādē Latvijas stands atzīts par ceturto labāko starp 27 valstu stendiem.
5. Latvijā atvērta jauna privātā jūrniecības augstākā mācību iestāde – „Novikontas” koledža.
6. Stājās spēkā STCW-F (zvejnieku sagatavošana un sertificēšana).
- 7/8. Iedibināta konkursa „Enkurs” stipendija Latvijas Jūras akadēmijā un Liepājas Jūrniecības koledžā.
- 7/8. Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests atzīmēja 20 gadu jubileju.
9. Jautājuma par globālajām klimata pārmaiņām risinājumi IMO ietvaros – grozījumi konvencijā kuģu energoefektivitātes uzlabošanai; prasības stājās spēkā 2013. gada 1. janvārī.
10. Latvija Parīzes saprašanās memoranda Baltajā sarakstā no 2012. gada 1. jūlija.

CITI NOTIKUMI

- 20 gadu jubileju atzīmēja Latvijas Jūras spēki
- 18. februārī notika referendums par Satversmes grozījumiem, kas paredzēja valsts valodas statusa piešķiršanu krievu valodai. Referenduma ierosinātāji neguva uzvaru. Latvijā joprojām vienīgā valsts valoda ir latviešu valoda.
- Pirmo reizi Latvijas iedzīvotājiem nācās aizpildīt nulles deklarāciju.
- 13. jūlijā jūrā pie Kolkas raga varēja novērot Latvijā retu dabas fenomenu – ūdensstabu. Aculiecinieki stāsta, ka skats esot bijis iespaidīgs! Cietušo un postījumu nav.■



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 jūrnieru 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 2012” sagatavošanā, neliedzot padomu, informāciju, fotomateriālus, kā arī finansiāli atbalstīja tās izdošanu.

Uzņēmumu grupa

Harbour Enterprise

DARBĪBAS PAMATVIRZIENI:

- ⊗ Ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļu pārbaude un remonts;
- ⊗ Glābšanas laivu un dežurlaivu, 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 APKALPES AR VISU KUĢU DZĪVOTSPĒJAS NODROŠINĀŠANAI NEPIECIEŠAMO:

- ⊗ Materiāltehniskajiem līdzekļiem;
- ⊗ Kuģu mehānismu rezerves daļām;
- ⊗ Glābšanas līdzekļiem;
- ⊗ Ugunsdzēsības līdzekļiem;
- ⊗ Pirotehniskajiem izstrādājumiem;
- ⊗ Nostiprināšanas materiāliem;
- ⊗ Laku un krāsu izstrādājumiem;
- ⊗ Kuģu eļļām un smērvielām;
- ⊗ Kuģu tauvām.

Atlantijas iela 27, LV-1015, Rīga, Latvija
Tālr.: +371 6734 3535
Fakss: +371 6734 3535
E-pasts: harbour@harbour.lv
www.harbour.lv

SATURA RĀDĪTĀJS

PRIEKŠVārds

- 4 Gaidīta. Katru gadu no jauna
- 14 Visi kopā rakstām jūrniecības vēsturi
- 24 Trīs kapteiņi
- 46 Muzeja zelta fonds
- 48 Ananāsu kandža
- 51 „Enkura” sestā sezona

POLITIKA

- 56 Ziņas 2012
- 71 Nepiekrīt Baltijas jūras noteikšanai par slāpekļa emisiju kontroles rajonu
- 75 Sekmīgi izmantot priekšrocības
- 76 Par paveikto 2012. gadā

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

- 86 JA ziņas 2012
- 94 Hidrogrāfija iet savu ceļu
- 107 Tiekas navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji
- 108 Vides aizsardzības aktualitātes
- 114 Tīra kuģošana Baltijas jūrā

JŪRNIECĪBA

- 120 Jūrniecības industrija izjūt profesionāļu trūkumu
- 123 Par profesijas prestižu domājot
- 125 Man ir tas, ko esmu paveicis
- 131 Lai gan krastā, tomēr jūrā
- 135 Jūrā ir romantika, atbildība un ilgas
- 138 Rūpes, raizes, prieki
- 145 Trīs starpgadījumi viena reisa laikā
- 147 Pirātu uzbrukums izpalika
- 148 Tikšanās ar Nigērijas jūras laupītājiem

- 150 Somālijas pirāti nesnauž
- 152 Pasaule apvieno spēkus pret pirātiem
- 154 ES operācija ATALANTA
- 155 Latvija piedalās operācijā ATALANTA
- 157 Nemierīgā valsts Somālija
- 159 Tiksimies Rīgā 2013. gada jūlijā

IZGLĪTĪBA

- 172 Kad upe satiekas ar jūru
- 180 Lielākā problēma – kapteiņu aktivitāte,
lielākā rūpe – jūrniecības izglītība
- 191 Pieredzes apmaiņa izglītības programmu izstrādē
- 194 Panākumu pamatā profesionāla izglītība
- 201 Liepājas jūrskolai 135

JŪRAS SPĒKI

- 210 Jūras spēku ziņas 2012
- 215 Mūs vieno Latvijas svētais vārds
- 227 Jau divdesmit gadu ierindā

OSTAS

- 230 Latvijas ostas strādā konkurences apstākļos
- 235 Diskusijas par ostu pārvaldību
- 240 Dzelzceļam pārvadājumu rekords
- 246 „BMGS” svin 60 gadu jubileju
- 250 Saudzīga attieksme pret vidi un cilvēkiem
- 251 Statistika
- 257 Rīgas osta izvirzās līderos
- 262 Rīgas ostas ziņas 2012
- 270 Liepājas osta sasniegusi kravu apgrozījuma rekordu
- 271 Liepājas ostas ziņas 2012
- 278 „Liepājas ostā LM” lielākais kravu pieaugums
- 280 Ventspils glabā hercoga Jēkaba laikus
- 282 Domājot par ostu un cilvēkiem
- 287 Ventspils osta sekmīgi konkurē starptautiskajā līmenī

- 292 Desmit svarīgākie notikumi 2012. gadā
- 300 Palīgflotes vēsture
- 302 Attaisnojas investīcijas infrastruktūrā
- 307 Aug kravu apgrozījums un drošība
- 310 Salacgrīvas osta domā par rītdienu

AVĀRIJAS

- 314 Kuģošanas drošības, likumdošanas un cilvēciskā faktora sakarā
- 319 Traģiskā vērtību mēraukla
- 324 „Enigma” Baltijas jūrā
- 326 Kolkas vraks – pirmais valsts aizsargātais kultūras piemineklis zem ūdens
- 329 Grēkāzi meklējot
- 337 Pirms simt gadiem – „Titānika” pirmais un pēdējais reiss
- 340 „Titāniks” gadsimta garumā
- 349 Traģēdija Atlantijas okeānā
- 355 Bez vēsts pazudušie

VĒSTURE

- 372 No Kārdifas uz Rīgu
- 386 Kuģu modeļu restaurācija
- 392 Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrība
- 398 Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki

NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

- 408 No Ainažiem līdz Liepājai
- 450 Latvijas Jūras medicīnas centrs
- 452 Neatklātas vēstures liecības un vērtības
- 454 Seno ugunsgrāku nakts
- 455 Ziņas īsumā
- 460 Ar kāzu kleitu zvejnieka laivā
- 463 Pasaules raibumi
- 473 Pro Memoria
- 482 Jubilāri, notikumi īsumā

