



LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATA 2017



LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

**LATVIJAS JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2017**

25. grāmata

RĪGA 2018



Redkolēģija

Antons Vjaters, Anita Freiberga

Redaktore

Anita Freiberga

Datorgrafika

Kaspars Vēveris

Ilustrācijām izmantoti:

V. Brauna, Ā. Freiberga, H. Apoga, S. Kočānes, J. Spridzāna, A. Freibergas. L. Liepas, N. Smaļinska, A. Vjatera, H. Sulaiņa, R. Šmita, G. Dieziņa, P. Čurkstes foto un foto no Ministru kabineta, Valsts prezidenta kancelejas Preses dienesta, Saeimas kancelejas, Satiksmes ministrijas, LOTLP Reklāmas komisijas, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras akadēmijas, LJA jūrskolas, Liepājas Jūrniecības koledžas, "Latvijas kuģniecības", Salacgrīvas ostas pārvaldes, Rīgas brīvdostas pārvaldes, Ventspils brīvdostas pārvaldes, LSEZ pārvaldes, Ainažu jūrskolas muzeja, JSF informācijas centra, LDz preses dienesta, "Tēvijas Sarga", "Spaniel", ES, ANO, ATALANTA, IMO un izdevuma „Jūras Vēstis” arhīva.

1. vāka foto: shutterstock.com

Rakstos izmantota ES, EK, IMO, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvdostas, Ventspils brīvdostas, LSEZ, Latvijas Jūras administrācijas žurnāla „Jūrnieks” informācija. LJA informāciju publicēšanai sagatavojusi Sarma Kočāne. Rakstus publicēšanai sagatavojusi Anita Freiberga.

© „Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2017” sagatavota SIA „Jūras informācija”

© Latvijas Jūrniecības savienība



IR LAIME BŪT CEĻĀ

CEĻŠ. Tikai viens vārds, bet sevī ietver visu cilvēka, tautas un valsts pastāvēšanas jēgu. Izglītības ceļš, mīlestības ceļš un likteņa ceļi. Tie visi ved mūs pa dzīves likločiem, takām un taciņām. Labi, ja ceļš ir gluds, ar sakārtotām ceļa zīmēm un nobraucamajiem ceļiem, tomēr cik bieži mūsu ceļi ir grumbuļaini un izdangāti...

Dodoties ceļā, mēs cits citam no sirds vēlam labu ceļavēju, lai iespējami droši sasniegtu iecerēto mērķi. Tiesa, ne vienmēr iet tik gludi, kā vēlētos. Un tad nākas uzdot sev jautājumu – kāpēc tā? Arī atbildes meklēšana ir ceļš. Imants Ziedonis, kurš bija pirmais ceļa rādītājs Latvijas jūrniecības gadagrāmatas dzimšanas ceļā, ir teicis, ka arī strupceļš pieder pie ceļa, jo no katra strupceļa taču ir iespējams atrast izeju un atkal atrast ceļu. Strupceļš vienmēr liek meklēt.

Un, kas meklē, tas arī atrod, taču nereti savos meklējumos nonākam krustcelēs – dzīves krustcelēs, domu, izvēles un lēmumu krustcelēs. Rokoperā "Lāčplēsis" ir vārdi:

"Mazs bērniņš krustcelēs,
Kā laiks tam smiltis tek caur pirkstiem,
Tā mūsu dzīvība, tā mūsu brīvība."

Pienāk brīdis, kad katram pašam sev ir jāuzdod jautājums: došos uz priekšu vai meklēšu atkāpšanās ceļu? Pirmās atmodas laikā Krišjānis Valdemārs apzinājās savu vietu un lomu sabiedrības krustcelēs. Protams, ne jau viņš viens visu paveica, bet viņš aicināja aut kājas un doties – vai nu es atradīšu ceļu, vai arī to izveidošu.

Un piedzima Latvija. Tagad visi kopā esam ceļā uz Latvijas simtgadi, un tā ir laime, kas mums dota. Laime ir pats ceļojums. Būt ceļā ir skaisti, jo nekas no tā, ko esam sasnieguši, nevar dot tik daudz kā CEĻŠ.

Kad mums šķiet, ka viss iet nepareizi, ka pārāk lēni ejam uz priekšu, der atcerēties Konfūcija teikto: nav svarīgi, cik lēni tu ej, kamēr vien turpini to darīt. Un nevajag maldīgi domāt, ka tas, kas notiek šodien, ir tikai pagaidām, kamēr viss kļūs labāk, kamēr kāds visu nokārtos. Tā nebūs!

Bet nav jau tikai ceļš pa horizontāli, Imants Ziedonis bija pārliecināts, ka ceļš pa vertikāli ir gara meklējumu CEĻŠ.

Dodamies CEĻĀ!■

Anita Freiberga, gadagrāmatas redaktore



JŪRNICĪBAS NOZARES 2017. GADA NOTIKUMU TOP 10

Apkopojot jūrniecības nozarē strādājošo ieteikumus svarīgāko 2017. gada notikumu "topam", pirmo vietu starp notikumiem Latvijā pārliecinoši ieņem Rīgas brīvdostas pārvaldnieku nomaina un Anša Zeltiņa ievēlēšana par pārvaldnieku.

Savukārt pasaules mērogā par svarīgāko atzīta Balasta ūdeņu konvencijas spēkā stāšanās 2017. gada 8. septembrī.

LATVIJĀ

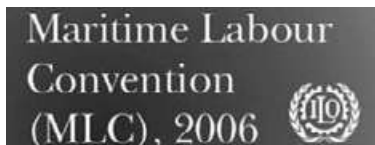
1. Ansi Zeltiņu apstiprina par Rīgas brīvdostas pārvaldnieku.
2. Notiek rektora vēlēšanas Latvijas Jūras akadēmijā.
3. Rīgā pirmoreiz notiek Eiropas Kuģu kapteiņu asociāciju konfederācijas (CESMA) Ģenerālā asambleja.
4. Latvijas Jūras spēkiem 25 gadu jubileja.
5. Veiksmīgi pabeigts EMSA audits jūrnieku sagatavošanā un sertificēšanā un ostas valsts kontrolē.
6. Ugunsgrēks uz tankkuģa "Zircon" Rīgas jūras līcī.
7. Akcionāri nolemj, ka "Latvijas kuģniecība" aiziet no biržas.
8. Latvijas karogs joprojām paliek Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā.
9. Kapteini Eduardu Raitu apbalvo ar IV šķiras Atzinības krusta ordeni.
10. Latvijas jūrnieku salidojums Ainažu jūrskolas muzejā – 130. gadadiena, kopš buru kuģis "Rota" sasniedza Ameriku.





PASAULĒ

1. 2017. gada 8. septembrī stājusies spēkā 2004. gada Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību.
2. 2017. gada 18. janvārī stājusies spēkā 2014. gada grozījumi Starptautiskās konvencijas par darbu jūrniecībā (MLC) kodeksā.
3. Lietuvas Jūras administrācijas reorganizācija.
4. Beidzies pārejas periods Manilas grozījumiem STCW konvencijā un kodeksā.
5. IMO sāk pārskatīt STCW-F konvenciju – zvejniekiem top jauni sertificēšanas standarti.
6. 2017. gada maijā Parīzes un Tokijas saprašanās memorandu par ostas valsts kontroli dalībvalstu ministru sanāksmē pieņemtā deklarācija ietver arī apņemšanos izvērtēt Latvijai būtisko jautājumu par kuģu karoga valstu sarakstu sastādīšanas metodiku.
7. Zem Apvienotās Karalistes karoga tiek reģistrēts pirmais bezapkalpes kuģis.
8. Dānija kā pirmā no IMO dalībvalstīm ievieš elektroniskos kuģu sertifikātus.
9. 2017. gada 1. septembrī stājas spēkā grozījumi MARPOL konvencijas IV pielikumā par notekūdeņu novadīšanas ierobežojumiem no pasažieru kuģiem.
10. "NotPetya" kiberuzbrukums, kas "Maersk" kuģu kompānijai izmaksā 300 miljonus eiro.





GADA JUBILĀRI

LATVIJAS JŪRAS SPĒKIEM 25

Latvijas Jūras spēki sāka veidoties pēc valsts neatkarības atjaunošanas 1992. gadā, un pirmā svinīgā karoga pacelšana uz karakuģa "Sams" notika pirms 25



gadiem 11. aprīlī, kas arī tiek uzskatīts par atjaunotās Latvijas Jūras spēku dzimšanas dienu. Tolaik Jūras spēkiem bija trīs kuģi, kas veica jūras robežu kontroli, tagad bruņojumā ir 18 kuģi, kas sargā Latvijas krastus, jūrā meklē un iznīcina sprādzienbīstamus priekšmetus, veic cilvēku meklēšanas un glābšanas darbus jūrā un piedalās ekoloģiskajā uzraudzībā.

LSEZ ATZĪMĒ 20 GADU JUBILEJU

Ideja par Liepājas speciālās ekonomiskās zonas izveidi pieder uzņēmējam Tālvāldim Vēsmiņam, kurš pagājušā gadsimta 90. gadu vidū pētīja citu valstu pieredzi, kā panākt straujāku uzņēmējdarbības attīstību. Tolaik Liepāja bija dziļā ekonomiskā depresijā, un bija jāpierāda, ka ekonomiskā



zona ir dzīvotspējīga, tāpēc faktiski LSEZ izveide bija vienīgā iespēja, lai attīstītu ostu, infrastruktūru un ražošanu. Šis savlaicīgi izveidotais instruments faktiski ir nodrošinājis jaunu, augstāka līmeņa darbavietu veidošanos un ir noņēmis visus tos riskus, ko īsti var novērtēt tikai tagad, kad "Liepājas metalurģis" pārtraucis darbību.■



GADA CILVĒKI

KAPTEINIS IGORS VĪTOLS SVIN 90 GADU JUBILEJU

2017. gada 17. maijā kapteinis Igors Vītols svinēja 90 gadu jubileju.

„Kārtībai jābūt, tur nav ko runāt!” Tā saka kapteinis, un kārtība, ko kapteinis piesauc, attiecas gan uz jūras, gan ikdienišķām lietām, ko, protams, nevar salīdzināt ar milzīgo atbildību uz kapteiņa tiltiņa, bet tāpēc Igors Vītols tās neuzskata par mazāk svarīgām.

“Ja man būtu jāsāk dzīve no jauna, es darītu to pašu, ko esmu darījis. Ne-ko nemainītu!”



EDUARDS RAITS APBALVOTS AR ATZINĪBAS KRUSTU

Latvijas Valsts prezidents Raimonds Vējonis un Ordeņu kapituls 2017. gada 20. oktobrī lēma par sevišķiem nopelniem Latvijas valsts labā piešķirt Atzinības krusta IV šķiru un iecelt par ordeņa virsnieku ilggadējo jūrniecības darbinieku, Liepājas Jūrniecības koledžas profesionālās izglītības pasniedzēju tālbraucēju kapteini Eduardu Raitu. Apbalvojumu Valsts prezidents Raimonds Vējonis pasniedza svinīgajā ceremonijā Rīgas pilī Latvijas Republikas proklamēšanas gadadienā, 18. novembrī.



Kopš 2016. gada E. Raitis uzņēmies pedagoga pienākumus LJK, lai ne tikai vērotu un sniegtu padomus, bet arī ar savu personisko piemēru audzinātu un iedvesmotu jaunos jūras virsniekus. Vienmēr akurātais un prasīgais E. Raitis liek lietā savu ilggadējo pieredzi un zināšanas, mācot topošajiem jūrniekiem kuģa uzbūvi, un ar savu paraugu rāda, ko jūrniecībā nozīmē profesionāli sagatavots speciālists – jūras virsnieks. ■



2017. GADA NOTIKUMI LATVIJAS JŪRNICĪBĀ

IZLAIDUMS LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJĀ

2017. gada 14. janvārī kultūras namā „Ziemeļblāzma” notika Latvijas Jūras akadēmijas izlaidums, kurā izglītības diplomus saņēma 105 “Jūras transports – kuģa vadīšana”, “Jūras transports – kuģa mehānika”, “Jūras transports – kuģa elektroautomātika” un “Ostu un kuģošanas vadība” specialitāšu absolventi.



“TALLINK” PASAŽIERU PRĀMIS “ROMANTIKA” ATGRIEŽAS ZEM LATVIJAS KAROGA

Latvijas Kuģu reģistrā pierēģistrēts kompānijas “Tallink” pasažieru ro-ro tipa kuģis “Romantika”, kas atsācis kursēt maršrutā Rīga – Stokholma.

3. februārī uz prāmja “Romantika” tika pacelts Latvijas karogs.

LATVIJAS KAROGA KUĢI SAGLABĀ VIETU PMoU BALTAJĀ SĀRAKSTĀ

2016. gadā Latvijas karoga kuģiem ārvalstu ostās veiktas 38 inspekcijas, par septiņām vairāk nekā 2015. gadā un par 22 vairāk nekā 2014. gadā. Neviens Latvijas kuģis nav aizturēts. Līdz ar to vismaz līdz 2018. gada 1. jūlijam Latvijai joprojām garantēta vieta PMoU (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) *baltajā* sarakstā.

JŪRNICĪBAS SABIEDRĪBA IZSAKA PATEICĪBU PAR MŪŽA IEGULDĪJUMU UN ATBALSTU



Par ilggadēju profesionālo darbību un mūža ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu un Latvijas Jūrniecības savienības pateicību saņēma Gunārs Nartišs un Uldis Rudzītis. LJS pateicības rakstus saņēma Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, Ventspils un Rīgas brīvostas pārvaldes. Uzmanājot kopsapulces dalībniekus,

Antons Vjaters (no kreisās), Gunārs
Nartišs un Uldis Augulis.



satiksmes ministrs Uldis Augulis uzsvēra, ka Latvija lepojas ar saviem jūras profesionāļiem, kuri strādā un nes Latvijas kā jūras valsts vārdu visā pasaulē.

PĒC ČETRU GADU PĀRTRAUKUMA ATKAL KOPĀ SANĀK LATVIJAS – KRIEVIJAS STARPVALDĪBU KOMISIJA

Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas (SVK) sēdē panāktā vienošanās veicināt Eirāzijas kravu pārvadājumus, tostarp konteinerpārvadājumus no Ķīnas, izmantojot Latvijas un Krievijas infrastruktūru. Sēdes laikā Latvijas un Krievijas pārstāvji vienojās nodrošināt kravu plūsmas nepārtrauktību, turklāt ir arī iecerēts līdz šā gada beigām parakstīt līgumu par tiešiem starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem. Satiksmes ministrs Uldis Augulis aicināja Krieviju kravu pārvadājumiem aktīvāk izmantot Latvijas ostas.



Maksims Sokolovs un Uldis Augulis.

LATVIJA PIRMO REIZI VADA NATO 1. PASTĀVĪGO JŪRAS PRETMĪNU GRUPU

29. jūnijā Rīgā notika NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) komandieru maiņas svinīgā ceremonija. Komandvadību pirmo reizi pārņēma Latvija. NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandieri komandkapteini Johanu-Eliasu Seljamā no Igaunijas Jūras spēkiem nomainīja Latvijas Jūras spēku flotiles komandleitnants Gvido Ļaudups. Ceremonijā piedalījās Jūras spēku flotiles komandieris flotiles admirālis Ingus Vizulis, NATO Jūras spēku pavēlniecības komandiera vietnieks apgādes jautājumos viceadmirālis Nihats Barans, Latvijas un Igaunijas Jūras spēku karavīri, kā arī aicinātie viesi. Latvijas Bruņotie spēki NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā piedalās kopš 2007. gada. 2018. gada janvārī grupas komandvadība pāriet pie Beļģijas Jūras spēkiem.

KUĢA “USMA” APKALPE SAŅĒM LEĢENDĀRO KVEBEKAS OSTAS BALVU

AS “Latvijas kuģniecība” tankkuģa “Usma” apkalpe kapteiņa Rolanda Donika vadībā 3. janvārī Kvebekas ostā saņēma leģendāro Kvebekas ostas balvu – Zelta spieķi. Balvu ostas pārvaldes vadība pasniedz pirmajam kuģim, kas līdz ar jaunā gada iestāšanos pietājam izkraut kravu Kvebekas ostā Kanādā.





LK IEGŪST "NASDAQ BALTIC MARKET AWARDS" GALVENO BALVU PAR LABĀKAJĀM INTERAKTĪVAJĀM INVESTORU ATTIECĪBĀM

AS "Latvijas kuģniecība" 26. janvārī ieguva 1. vietu "Nasdaq Baltic Market Awards" kategorijā „Labākās investoru interaktīvās attiecības internetā” par izcilu komunikāciju ar uzņēmuma investoriem, kā arī 3. vietu kategorijā "Lielākais progress triju gadu laikā". "Baltic Market Awards" ir "Nasdaq Baltic" biržas apbalvošanas ceremonija, kurā balvas pasniedz labākajiem biržā kotētajiem uzņēmumiem septiņās kategorijās.



LEONĪDS LOGINOVS PAMET RĪGAS BRĪVOSTAS PĀRVALDNIKA AMATU

Rīgas brīvostas valde ir pieņēmusi Leonīda Loginova iesniegumu ar lūgumu no 2017. gada 10. marta atbrīvot viņu no Rīgas brīvostas pārvaldnieka amata. A. Ameriks uzsvēra, ka 19 gadus Rīgas brīvostas pārvaldnieka amatā nostrādājušā Leonīda Loginova ieguldījums ostas attīstībā ir nenovērtējams – viņš savas darbības laikā Rīgas brīvostu padarījis par lielāko ostu Latvijā. "Esmu realizējis visu, ko biju iecerējis. Godīgi sakot, nevaru teikt, ka viens kaut ko esmu izdarījis un sasniedzis, jo tā bija mana komanda, kas strādāja, un tā bija vesela virkne uzņēmumu un iestāžu, bez kurām neko nebūtu iespējams paveikt," tā Leonīds Loginovs.



LATVIJAS JŪRAS AKADEMĒMIJA IEVĒL JAUNU REKTORU, MINISTRIJA NEAPSTIPRINA VIŅU AMATĀ

2017. gada 11. decembrī Latvijas Jūras akadēmijā notika rektora vēlēšanas, kurās piedalījās četri rektora amata kandidāti. Pirmajā vēlēšanu kārtā noteikto balsu vairākumu neieguva neviens no kandidātiem, tāpēc tika noteikta vēlēšanu otrā kārtā, kurā piedalījās divi kandidāti ar lielāko balsu skaitu – LJA rektora v.i. Andrejs Zvaigzne un "Transport Claims Consultants Network" (Beļģija)



vecākais eksperts Andris Unbedahts, kuram ir vairāk nekā 30 gadu darba pieredze ar jūrniecību saistītās nozarēs. Par LJA rektoru ievēlēja Dr.sc.ing. Andri Unbedahtu, taču šo vēlēšanu rezultātu Izglītības un zinātnes ministrija neapstiprināja, tāpēc 2018. gada pavasarī notiks jaunas LJA rektora vēlēšanas.

LATVIJAS JŪRAS AKADEMĒMIJA UN LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽA SAGLABĀ NEATKARĪBU

Jau vairākus gadus no Izglītības un zinātnes ministrijas puses ir jūtams spiediens, lai Latvijas Jūras akadēmiju un Liepājas Jūrniecības koledžu pievienotu Rīgas Tehniskajai universitātei. Lai gan ministrija paziņoja, ka līdz 2020.gadam šo mācību iestāžu statuss netiks mainīts un tas nenotiks bez saskaņošanas ar jūrniecības nozari, tomēr situācija neļauj atslābināt uzmanību, jo pašai jūrniecības nozarei ir jāpierāda jūrniecības izglītības nozīme un dzīvotspēja.

JAHTA "SPANIEL" ĪSTENO GADSIMTA SAPNI – ŠĶĒRSO ATLANTIJAS OKEĀNU

2017. gada 16. septembrī jahta "Spaniel" atgriezās no starptautiskās regates "Rendez-Vous 2017 Tall Ships Regatta", kas bija veltīta Kanādas 150. dzimšanas dienai. "Spaniel" dalība regatē ilga četrus mēnešus – no 1. maija, kad Sinešā, Portugālē, tika dots starts otrajam sacensību posmam, līdz 3. septembrim, kad regates dalībnieki finišēja Havrā, Francijā. "Spaniel" bija īstenojusi savu gadsimta projektu un sapni – bija šķērsojusi Atlantijas okeānu. Reisa patronese bija eksprezidente Vaira Vīķe-Freiberga.



JAUNAJAM PROFESIJU STANDARTAM JĀSTĀJAS SPĒKĀ NĀKAMĀ GADA 1. SEPTEMBRĪ

Novembrī Jūrnieku reģistrs sadarbībā ar VISC uzsāka jaunu profesijas standartu izstrādi, lai no 2018. gada 1. septembra Rīgas un Liepājas jūrskolās varētu uzsākt mācības pēc jaunām programmām, kas dos iespēju jūrskolām gatavot stūrmaņus un mehāniķus lielākiem kuģiem – piešķiramā kvalifikācija tiks paaugstināta attiecīgi līdz 3000 BT kuģu vadītājiem un līdz 3000 kW kuģu mehāniķiem. Tas motivēs gan audzēkņus, gan pasniedzējus uzlabot izglītības kvalitāti un jūrskolu programmu absolventus padarīs konkurētspējīgus darba tirgū, jo aptuveni 10% no Latvijas jūrniekiem strādā uz šādiem kuģiem.■



TRADĪCIJAS

- Tradicionāli jau 11. reizi notika konkurss vidusskolēniem “Enkurs”.
- Tradicionāli iznāca “Latvijas jūrniecības gadagrāmata”.
- Ainažos tradicionāli tikās visu paaudžu jūrnieki.
- Starptautiskās hidrogrāfijas diena jau tradicionāli tika atzīmēta ar audžu-bērnu viesošanos JA un vizināšanos ar hidrogrāfijas kuģi “Kristiāns Dāls”.
- Latvijā Jūras svētki tradicionāli tika atzīmēti visā jūras piekrastē, LJS savus biedrus aicināja izbraukumā ar kuģīti “Vecrīga”, bet LTFJA dāvāja jūrnikiem svētkus Brīvdabas muzejā.
- Tradicionāli notika Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās.
- LJA studenti, uzsākot jauno mācību gadu, tradicionāli godināja Krišjāņa

Valdemāra piemiņu viņa atdusas vietā Lielajos kapos.



- Tradicionāli 7. decembrī – komandkapteiņa Hugo Legzdiņa dzimšanas dienā – Latvijas Jūrniecības savienība organizēja piemiņas brīdi Lēdurgas kapos. Sava skolotāja kapa vietu apmeklēja bijušie skolnieki – Kārlis Seskis un Gunārs Zakss, jūrniecības darbinieki un Jūras spēku virsnieki. ■



KATRAM GADAM SAVI NOTIKUMI, SAVA VIETA, LOMA, IETEKME UN SAVI VAROŅI

Latvijas jūrnecības gadagrāmata ir ilgdzīvotāja. To nu gan droši var teikt. Divdesmit astoņu gadu laikā divdesmit piektā grāmata nu ieņem savu vietu plauktā aiz jau sarindotajiem iepriekšējo gadu laidieniem. Ak, šķiet, ka grāmatu plauktam nenākas viegli noturēt gadagrāmatu pamatīgo kopsvaru! Pašlaik grāmata mazliet vēl smaržo pēc tipogrāfijas krāsas, un arī aprakstītie notikumi šķiet tikko piedzīvoti. Bet pavisam drīz smarža pagaisīs un plaukts pārklāsies ar putekļiem, kurus laiku pa laikam nāksies padzenāt. Reizēm šķiet, gads paskrien tik strauji, ka pērn un aizpērn notikušais sabango gluži vai vienā vilnī. Bet tikai mieru – gadagrāmata visu noliks pa plauktiņiem, nošķirot viena gada notikumus no citos gados piedzīvotā! Tāda ir kārtība – katram gadam savi notikumi, sava vieta, loma, ietekme un savi varoņi. “Katrs gadagrāmatas izdevums ir mazs ceļa stabiņš vēstures lielceļa malā,” gadagrāmatas 6. laidiena ievadā rakstīja viens no gadagrāmatas tēviem Arvis Pope.



IEVADS



Latvijas jurnieciņas atdzimšana bez kapteiņa Gunāra Šteinerta nebija nedz iedomājama, nedz iespējama. Tas attiecas arī uz Latvijas jurnieciņas gadagrāmatas dzimšanu un izdzīvošanu.



Egonis Līvs bija viens no tiem, kurš skaidri zināja, ka Jurnieciņas gadagrāmata ir vajadzīga, lai savienotu pagātni, tagadni un nākotni, lai dzīvotu un turpinātos mūsu jurnieciņas tradīcijas un Latvijas jurnieku vārds skanētu tālu pasaulē, tāpēc bez rakstīta vārda neiztikt.

Un katram savs ceļš ejams. Šoreiz gadagrāmata aicina uz visu palūkoties nedaudz filozofiski – jo visi esam nemitīgā kustībā, virzībā uz priekšu, tātad esam ceļa gājēji. Paies gadi un, pašķirstot vecās gadagrāmatas, varēs atsaukt atmiņā notikumus, atkal satikt vecus draugus, bet jaunie uzzināt par viņiem šķietami aizvēstures notikumiem.

Vieni gadagrāmatu uzskata gluži par tādu kā ikgadēju mazo jurnieciņas enciklopēdiju, kas, gadiem ejot, kļūst arvien vērtīgāka, jo tur atrodami no atmiņas pagaisušie notikumi. Otri saka, ka gadagrāmata ir laba jurnieciņas tradīcija, ko izdevies saglabāt, neskatoties uz dažādām grūtībām, vispirms jau to, cik dažu labu gadu bijis grūti rast finansējumu grāmatas izdošanai. Bet ir arī tādi, kuri ir pārliecināti, ka mūsdienu straujajā tehnoloģiju laikmetā kaut ko drukāt vismaz ir vecmodīgi, jo tagad visu var atrast globālajos tīmekļos un uzglabāt mākoņos.

Var, protams. Tomēr, ko tu drukātam vārdam padarīsi, tas ir izdzīvotājs, cauri gadu simtiem, vēstures likločiem, kariem un mieriem. Kaut ar roku rakstīta dienasgrāmata ļauj savilkt kopā lielus notikumus un neaizmirst cilvēku likteņus. Par to, ka konkrētajā laikā un brīdī uz papīra uzliktam vārdam ir nenovērtējama nozīme, pati pārliecinājos vēl nupat, kad redīgēju kapteiņa Antona Ikaunieka atmiņu grāmatu "Ceļš uz jūru". Varu pačukstēt, ka šī grāmata dienas gaismu ieraudzīs 2018. gada vasaras sākumā. Apmēram līdz grāmatas



vidum nekādi nevarēju saprast, kā vienam cilvēkam var būt tik laba atmiņa, ka viņš spēj ar minūtes precizitāti atcerēties kuģa reisa sākumu, ostā ienākšanas datumu, laiku un pat to, cik grādu kurā dienā bijis aiz kuģa borta, nemaz nerunājot par cilvēku vārdiem un eksāmenos saņemtajām atzīmēm. Un tad beidzot atklāju lielo noslēpumu – kapteinim Ikauniekam ir bijušas piezīmju klades, kurās viņš ar sev piemītošo skrupulozumu it visu ir pierakstījis. Lūk, kā! Bez šiem pierakstiem notikumi, fakti un cilvēki jau sen būtu pagaisuši no atmiņas, un tagad, ja vien izdotos kaut ko sagrabināt atmiņu apcirkņos, viss liktos noticis pavisam savādāk, nekā toreiz patiesībā bija. Fakti disciplinē atmiņas.



Kapteinis Antons Ikaunieks ar cieņu piemin
Latvijas jūrnieceības pamatlicējus.

Šoreiz, kad gadagrāmatai tāda kā svētku reize, gribētu, lai mēs visi kopā pateiktu paldies tiem cilvēkiem, kuri lika pamatus Latvijas jūrnieceības žurnālistikai.

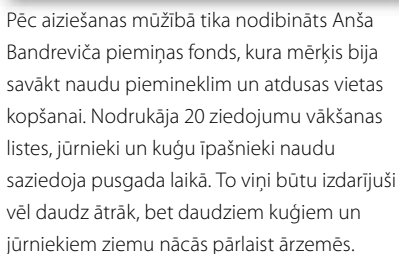
ANSIS BANDREVIČS

Jūrnieceības preses pamatlicējs. Tikai loģiski, ka mūsu Jūrnieceības gadagrāmata ir viņa centīgā darba rezultāts un turpinātāja, jo uz labiem pamatiem var būvēt drošu celtni.

Ko mēs zinātu par tiem laikiem, kad dzima, auga un veidojās Latvijas jūrnieceība tālajos pirmās atmodas laikos, ja jūrskolu idejas autors un Latvijas jūrnieceības pamatlicējs Krišjānis Valdemārs nebūtu mudinājis 25 gadus par sevi jaunāko Ansi Bandreviču pievērsties jūrnieceības popularizēšanas lietām. Bandrevičs bija beidzis Jelgavas reālskolu un no 1869. gada strādāja par ierēdni Rīgā, Liepājā un arī Maskavā, bet 1887. gadā, Krišjāņa Valdemāra ietekmēts, pievērsās jūrnieceības jautājumiem. Tagad mēs viņu cildinām kā jūrnieceības preses dibinātāju, vienu no pirmās atmodas darbiniekiem, Valdemāra līdzgaitnieku, kurš 1873. gadā bijis Krievijas Ķeizarkās jūrnieceības veicināšanas biedrības līdzdibinātājs, no 1887. līdz 1889. gadam strādājis laikraksta „Dienas Lapa” redakcijā, no 1889. līdz 1904. gadam bijis „Baltijas jūrnieku kalendāra” redaktors, arī laikraksta „Baltijas Vēstnesis” jūrnieceības nodaļas redaktors, laikraksta „Balss” kuģniecības pielikuma redaktors, bet 1906. gadā dibinājis laikrakstu „Jūrnieks”, par kura galveno redaktoru strādājis līdz 1911. gadam. 1908. gadā sastādījis „Jūrnieceības vārdnīcu”. Bijis arī kuģniecības sabiedrības „Austra” direktors.



reizēm tiek izmantotas arī citām vajadzībām, tāpēc rakstītais pazūd nebūtībā, Bandrevičs ķeras pie jauna izaicinājuma un sāk izdot "Baltijas jūrnieku kalendāru", kura mūžs ilga sešpadsmit gadus un kurš tiek vērtēts kā retums Eiropas jūrniecības literatūrā: kalendārs iznāca latviešu valodā, bet tolaik līdzīgus izdevumus citviet izdeva tikai angļu valodā. Bandrevičam vajadzēja lielu drosmi, lai ķertos pie šā darba, jo kalendārā pārstrādāja un iespieda astronomiskās tabulas, kurās pieļauta pat vismazākā neprecizitāte varēja radīt kļūdu kuģa vietas noteikšanā. Tolaik



Bandrevičs lieliski apjauta, ka nepietiek tikai ar jūrskolu dibināšanu vien, tautai ir jāzina un jāsaprot, ko tad īstenībā latviešiem tik labu šīs jūrskolas nesīs, kāpēc vajadzētu mācīties jūrskolās un kāpēc tik svarīga ir kuģniecība. Viņš rakstīja gan šīs jomas profesionāļiem par praktiskām jūrniecības lietām, kuras pats lieliski bija izpētījis, gan populārā valodā sabiedrībai skaidroja, cik svarīga ir laba izglītšanās un ko kuģniecība tautai var dot. Viņa publikācijās nebija uzrakstīts neviens nepatīess vārds.

Apzinoties, ka dienas preseī ir īss mūžs, jo šodienas notikumi rīt zaudē aktualitāti, avīzes nomētājās, piedevām ībām, tāpēc rakstītais pazūd nebūtībā, un sāk izdot "Baltijas jūrnieru kalendāru", kas tiek vērtēts kā retums Eiropas jūrniercīalodā, bet tolaik līdzīgus izdevumus citam vajadzēja lielu drosmi, lai ķertos pie pieda astronomiskās tabulas, kurās piedit kļūdu kuģa vietas noteikšanā. Tolaik jūrnieri paļāvās uz publicēto vārdu, un kalendārs tiem bija neatsverams palīgs, nosakot kuģa atrašanās vietu.

Bandreviča 80. dzimšanas dienas sakarā 1930./31. gada Kuģniecības gadagrāmata raksta: "Viss A. Bandreviča mūžs ir veltīts latviešu kuģniecībai. Par katru panākumu, par katru jaunu kuģi, kurš uzbūvēts mūsu jūrmalā, viņš priecājas un jūsmo savos rakstos. Viņš zina, ko katrs kuģis var dot latviešu tautai, zina, ka tā ir tautas bagātība, kas ved latviešus uz labklājību, un skumst par katru kuģi un jūrnīeku, kas aiziet postā. Stipri satriekts viņš jutās kara laikā, kad mūsu kuģi viens pēc otra aiziet bojā. Pēc kara, atdzimstot



Pie A. Bandreviča kapa pieminekļa. 1985. gads. Rīga, Meža kapi. E. Līvs (no labās), R. Lagsbergs, H. Legzdīņš. Otrā pusē otrs no kreisās A. Kārklīšs, O. Stalts (pie pieminekļa).

brīvai Latvijai, Bandreviču, lai gan slimu, redzam atkal starp mūsu jūrniekiem, mudinot ķerties no jauna pie darba un mēģināt atgūt zaudēto. (..)

(..) Liels un bagāts panākumiem ir Bandreviča darbs, tamdēļ daudz mīļi paladies viņam par to no mūsu jūrniekiem. Mēs viņu nevaram aizmirst un arī neaizmirsīsim, kamēr vien mūsu kuģniecība pastāvēs."

Latvijas valsts viņa darbu novērtēja, un ar 1926. gada 16. novembra lēmumu viņam tika piešķirts IV šķiras Triju Zvaigžņu ordenis, un Bandrevičs kļuva par Triju Zvaigžņu ordeņa virsnieku.

MĀRTIŅŠ SAMS

Šis vārds šodien gandrīz nevienam neko neizsaka, bet no 1913. gada līdz pat Latvijas okupācijai 1940. gadā viņa publikācijas un grāmatas cilvēki gaidīja ar lielu nepacietību, jo Mārtiņš Sams žurnālā "Stari", "Latvijas Vēstnesī", "Jaunākajās Ziņās" un "Atpūtā" rakstīja par jūrmalciem un zvejnieku darbu. Un ne tikai. Viņš pētīja agrāko laiku liecības par latviešu seno jūrniecību, latviešu jūrnieku un zvejnieku ciltīm un senajiem kuģiem pasaules jūrās. Viņš raksta: "1939. gada sākumā mums ir 89 tvaikoņi, šajā laikā pieaugusi kuģu vidējā tonnāža. Burinieku grupā pārvērtības ļoti krasas: no 39 buriniekiem, kas bija 1920. gadā, palikuši tikai septiņi 1939. gadā, tātad apmēram 10% no pirmajā pasaules karā jau tā pilnīgi iznīcinātās mūsu burinieku flotes. Cīņa iet tagad starp tvaikoņiem un motorkuģiem, šķiet, ka uzvarēs pēdējie."

Pēc Kuršu kāpas apceļošanas un iepazīšanās ar šīs malas ļaudīm, Sams savas pārdomas, vērojumus apraksta grāmatā "Latviešu jūras zvejnieki", kas dienas



IEVADS



Mārtiņa Sama foto. Ap 1930. gadu.



Mārtiņš Sams. 1924. gads.

gaismu ieraudzīja 1932. gadā. Lūk, neliels fragments: "Kavējoties pie kuršu zvejniekiem, neviļus uzmācās salīdzinājums. Vēstures gaitās no pārtautošanas paglābās divas nelielas cilšu atliekas – lībieši Kolkas piekrastē un kurši Klai-pēdas apgabalā. Lībiešus paglāba no pilnīgas pārtautošanas Ziemeļkurzemes plašie meži, kuršus – tuksnešainās kāpas.

Savas cilts atliekas glābšanu mēs varētu mācīties no igauņiem un somiem, kas daudz veikuši lībiešu labā."

Mārtiņš Sams sarunājās ar cilvēkiem, prata ar tiem atrast kopīgu valodu, fotogrāfēja viņus un tad ar īsta žurnālista ķērienu to visu lika uz papīra. Viņam pat prātā nevarēja ienākt, ka jaunajai varai šis darbs likties kā apdraudējums. Publicists, foto-reportieris un Latviešu Senatnes pētītāju biedrības vicepriekšsēdētājs 1941. gada 14. jūnijā kopā ar citiem viņam līdzīgiem Latvijas cilvēkiem tika aizvests lopu vagonā. Tikai dažus mēnešus vēlāk, 22. novembrī, Kirovas apgabala Ļesnoje ciemā viņu nobendēja.

Cilvēkus nobendēja, bet viņu uzrakstītajam vārdam pat nežēlīgā vara neko nav nevarējusi padarīt. Žurnālistu raksti joprojām mums stāsta par notikumiem un cilvēkiem.

VĀRDI, BEZ KURIEM NEVARAM IZTIKT

Ļoti labi zinu, ar kādu satraukumu un saviļņojumu visi, kas piedalījās pirmās Latvijas jūrniecības gadagrāmatas rakstīšanā, gaidīja tās iznākšanu. Pirmo reizi šādā formā un saturā, pirmo reizi pēc piecdesmit gadiem tik pamatīgi noslepenotais, ilgi noklusētais un totāli sagrozītais kā patiesības kliedziens nu bija



izlauzis sev ceļu. Slūžas bija vaļā. "Latvijas jūrniecības gadagrāmatas tapšana bija sarežģīta. Izdevuma veidotājiem sākumā šķita, ka daudzi jo daudzi jūrai tuvi ļaudis to vien gaida, lai izteiktu savus novērojumus, domas un cerības latviskā grāmatā par jūru. Bet, kad lieta nonāca līdz darīšanai – un rakstīšana, izrādījās, arī ir darbs, rakstītāju rindas bija kļuvušas gaužām retas," tā pirmās gadagrāmatas ievadvārdos rakstīja tās pirmais redaktors Arvis Pope.

Gadagrāmatas tēvs Arvis Pope, kurš Atmodas laikā pāris gados ideju par šādu izdevumu pārvērtā realitātē, ir vārds numur viens arī gadagrāmatas autoru sarakstā. Bet par viņu lasiet Normunda Smajnska sagatavotajā materiālā.

Gadagrāmata nav iedomājama bez muzejnieku sagatavotajiem vēstures pētījumiem. Ilze Bernsone, Inta Kārkliņa, Iveta Erdmane (pirmajā grāmatā vēl Brante), Aigars Miklāvs, Andris Cekuls – tieši viņi bija tie, kas cēla



LJS valdes priekšsēdētājs Mikēlis Elsbergs bija tas, kurš nenoguris meklēja naudu gadagrāmatas izdošanai. Un kas meklē, tas arī atrod. Viņam tas vienmēr izdevās.



Labu laiku mēs visi trīs – Arvis Pope, Anita Freiberga un Gints Šimanis – kopā strādājām pie gadagrāmatas veidošanas.



Vai pazīstat šos jaunos un entuziasma pilnos cilvēkus? Protams, tie ir Gints Šimanis un Maija Migla.



IEVADS



Antons Vjaters, kurš Latvijas jūrniecības gadagrāmatas izdošanu uzskata par svētu lietu, LJS kopsapulcē uzrunā autoru kolektīvu: Anitu Freibergu, Ilzi Bernsoni (no kreisās), Sarmu Kočāni, Andri Cekulu, Dāvi Beitleru, Aigaru Miklāvu un Gintu Šimani.



Iveta Erdmane (Brante) ir autore kopš pirmās gadagrāmatas.

gaismā jūrnieku, jūrskolu un kuģu likteņus, vārdu sakot, visu to, ko rūpīgi slēpa padomju vara. Un, protams, Gints Šimanis, bez kura emocionālajiem rakstiem gadagrāmatai pietrūktu krāsainības. Arī Sarma Kočāne, kura pretstatā Ginta emocijām ienes lietišķu stilu. Prieks par jauno autoru Dāvi Beitleru, kurš pievienojies muzejnieku gildei un raksta pārsteidzoši labā latviešu literārajā valodā. Laiku pa laikam autoru vidū ir pavidējis vēl kāds vārds, un arī tas ir lieliski, jo katrs autors ir gadagrāmatas ieguvums.

Taisnība, ka rakstīšana ir darbs. Ne visi, kas interesanti stāsta, tikpat labi to visu var arī uzrakstīt. Tieši tāpēc jau esam vajadzīgi mēs, žurnālisti, kuri katru notikumu un cilvēka stāstu noliek jūsu priekšā.

"Kas bija, nemaz nebija, vajag, lai būtu, kas ir." To teicis Imants Ziedonis. Novēlu jums novērtēt to, kas ir!■

Anita Freiberga



GEOGRĀFS, KURŠ MĪLĒJA GRĀMATAS, VĒSTURI, JŪRU UN BĀKAS

Par ko gan varētu sapņot puika, kurš uzaudzis vietā, kur divas Latvijas dižākās upes – Daugava un Lielupe satiek Baltijas jūru? Tur, kur aiz kāpām vētras laikā redzamas baltas viļņu putu galotnes un kuģi sāk un beidz savu kārtējo ceļojumu uz tālām un teiksmainām aizjūras zemēm? Tur, kur netālu mūžīgi bliņķē Daugavgrīvas bāka, rādot jūrā esošiem jūrniekiem drošu un ērtu ostas vietu jau kopš sense-niem laikiem... Un ja vēl senču asinīs atbalsojas jūrā iešana, tad jau laikam nav nekāds brīnums, ka vīra gados (1966–1967.g.) top pašrocīgi būvēta motorlaiva, ar kuru izbraidāt ierindas pilsonim neslēgtos un pieejamos tuvākos ūdeņus. Vēlāk vējš spīrgti pūš dažādu jahtu burās, un tie jau ir ceļojumi krietni tālāk par Daugavas grīvas un Bolderājas apkārtni. Pieaug interese par seno laiku kuģotājiem, kuģiem, ostām un, protams, bākām. Vēsturiskās informācijas vākšana, sarunas ar vecajiem jūras vilkiem Latvijā un ārpus tās – tas viss veidoja nozīmīgu faktu un vēsturisko notikumu apjomu, kas pamazām sāka rezultēties stāstos, rakstos un beidzot arī grāmatās, kuras tagad var ieņemt vietu mūsu grāmatu plauktos kā liecība par „nozīmīgu latviešu tautas vēstures posmu, kuru pastāvošā lielvara centās pilnīgi izdzēst vismaz triju paaudžu garumā” (A.P.).



Aizraušānās, vaļasprieks un interese, gadiem ejot, pārtapa par ko tādu, kas piepilda visu cilvēka mūžu. Uz to, ka šāda interese nav nejauša, ir visai tiešas un nepārprotamas norādes Arvja Popes radurakstos. Viņa tēvs Arvīds Pope starparku laikā kalpoja Latvijas Republikas Jūras spēkos un bija Mīnu divizona mantzinis. Viņa krusttēvs Georgs Legzdiņš bija velkoņa kapteinis un savulaik saņēmis Krievijas cara personisku apbalvojumu – zelta pulksteni. Starp viņa



senčiem rodams arī kapteinis Jēkabs Legzdīņš, kurš U. Nobiles arktiskās ekspedīcijas glābšanas laikā bijis ledlauža "Krasin" stūres vīrs. Kuģa vārdā nosaukts līcis un zemesrags Ziemeļu Ledus okeānā.

Šajā Latvijas jubilejas gadā jūras lietu vēstures pētniekam Arvim Popem apritētu 85. Lai nedaudz pagrieztu atpakaļ laika ratu, braucu uz Ikšķili, kur mīt viņa dzīvesbiedre Maija Frīdberga. Dzerot kafiju, mūsu saruna sāk ritējumu ar mazo bācīņu, kas reiz stāvējusi Mangaļsalas mola pašā galā. Vētra to bija pamatīgi izpostījusi, arī vecums jau bijis gana pieklājīgs, tāpēc 90. gadu beigās to nolēma demontēt. Visdrīzāk, ka metāla konstrukcija un viss pārējais, kas reiz tika izveidots ap to, nonāktu pārklausēšanas krāsnī, taču Arvis Pope bija viens no tiem, kuri cīnījās ar ierēdniecības birokrātiju par konstrukcijas atjaunošanu, ierādot tai jaunu vietu un dodot jaunu mūžu. Kāpēc gan ne Daugavas AB dambja galā, piemēram? Tā varētu pārtapt par vienu no Rīgas kā ostas pilsētas simboliem. Beigu beigās bācīņa tomēr tika rekonstruēta, nevis pārklausēta čuguna klucī, un šobrīd atrodas Rīgas centrā, pilsētas kanāla malā pie Brīvostas pārvaldes ēkas Kronvalda parkā. Tumsā pat tiek darbināta tās gaismas iekārta, un ikviens par to var pārliecināties pats. Protams, saskaņā ar visiem jūrniecības *protokoliem* tā nav bāka, bet gan tikai ugunszīme, kura reiz norādījusi ieeju Daugavas grīvā. Un nemaz nebūtu slikti, ja pie tās parādītos informatīva plāksnīte ar ziņām par to, kas ir šis objekts un kur tas reiz atradies. Šobrīd informācija par bācīņu rodama vienīgi Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja jūrniecības lietu eksperta Andra Cekula grāmatā "Latvijas bākas" (2010. g.). Daudzi garāmgājēji pat nenojauš, ka tā ir pirmā navigācijas uguns Rīgas ostā un viena no pirmajām navigācijas ugunīm Latvijas teritorijā. Tā iedegta 1863. gadā un kalpojusi līdz pat 1998. gadam, kad tās vietā uzstādīja jaunu torni.

Maija Frīdberga: – Šī mazā bācīņa ir unikāls tehnikas piemineklis, ar ko Rīga varētu lepoties.

– Kā tapa pirmā Arvja grāmatīņa par bākām? Tas taču vēl bija tālais padomju laiks, bākas atradās militāristu uzraudzībā, tāpat kā ievērojama daļa no piejūras teritorijām.

– Arvja bāku grāmatīņa "Zvaigznes krastā" iznāca 1985. gadā izdevniecības "Zinātne" sērijā par zinātnes un tehnikas pieminekļiem. Ja pašķīstām grāmatu, Latvijas bākām tajā atvēlēta šķietami neliela vieta. Lai iedabūtu tās visas te iekšā un vēl ar krāsainām fotogrāfijām, bija jāraksta par pasaules bāku vēsturi. Tikai plašākā kontekstā toreiz varēja skart arī šos jautājumus, tā iekustinot Latvijas jūrniecības vēstures publisku popularizēšanu. Kā Arvim toreiz radās šī ideja, tagad grūti pateikt. Viss, kas saistās ar jūru, viņam jau bija asinīs, un, sēžot dažādos kantoros, no darba brīvajos brīžos (un ne tikai) viņš tam sāka pievērsties arvien vairāk. Tā dzima iecere apceļot jūras piekrasti, lai iepazītu visas Latvijas bākas. Sākumā pat nebija domas rakstīt grāmatu par bākām, uz to nedaudz vēlāk pamudināja fotogrāfs Pēteris Korsaks, kurš nopietni pētīja



fotovēsturi, šķiet, arī viņa šai tēmai veltītā grāmata tad bija jau iznākusi. Korsaks teica: "Klausies, tas taču ir unikāls materiāls, kas noteikti jāpublicē!" Ar to arī āķis bija lūpā, jo jūras stāstu uzmetumi Arvim jau bija sakrājušies. Šajā stadijā tie lielākoties arī palikuši...

1984. gadā Arvis strādāja Daugavas ūdenskrātuves ekspluatācijas pārvaldē un, pateicoties darba vietas atbalstam, viņam izdevās tikt pie visām tobrīd nepieciešamajām dažādu *orgānu* atļaujām apceļot Latvijas jūras piekrasti.

– Jaunākās paaudzes lasītājiem tagad grūti iedomāties, ka visa Rietumlatvijas piekraste būtībā bija slēgta, jo tur bija atklātā jūra un PSRS rietumu robeža.

– Jā, šķiet, ka jau pie Bērziema bija robežsargu postenis un tālāk varēja braukt tikai ar īpašām atļaujām. Nepietika ar to, ka uzrādīji caurlaidi, robežsargi vēl kaut kam zvanija un pārbaudīja, vai tā nav viltota. Patiesībā tas bija diezgan riskants piedziņojums – brauciens uz slēgto zonu ar visu ģimeni mazajā *Grietiņā*, kā mēs mīlīgi toreiz saucām savu žigulīti.

Atceros, ka nakšņojām Kolkā. Nākamajā dienā iznāca tikties ar robežsargu priekšnieku, jo valsts robežzonā režīms bija ļoti stingrs. Taču mums bija izdevies jau iepriekšējā vakarā pa kluso jūrmalā visu safotografēt...

Katrai bākai bija paredzēta sava krāsu filmiņa, kad tā bija izfotografēta, Arvis filmiņu noslēpa kaut kur dziļi produktū somā.

– Labi gan, ka jūs kā imperiālistu spiegos toreiz nenoķēra un nearestāja!

– Tā jau varēja arī notikt. Kad otrā dienā no rīta pieteicāmies pie robežsargu priekšnieka, viņš mums norādīja, kur un kad drīkstam Kolkā staigāt. Ne pa labi, ne pa kreisi – tikai taisni bākas virzienā! Kad Arvis naivi pajautāja, vai šeit drīkst arī fotografēt, priekšnieks bargi noteica: "Ko jūs – traki esat? Nekādā gadījumā!"

Tā nu arī pie pārējām bākām darījām tāpat – mēs ar meitu Kristīni staigājām pa pludmali, lasījām gliemežvākus, bet Arvis mūs fotografēja. Kad bija kaut daļēja pārliecība, ka neviena tuvumā nav, viņš izvilka fotoaparātu ar krāsu filmu un fotografēja bākas. Lībiešu krasts un jūras mala arī tolaik nebija biezi apdzīvota, atpūtnieku tur praktiski nebija. Užavas bāku, piemēram, nemaz



Deviņdesmito gadu beigas. Piemiņas brīdis
K. Valdemāra atdusas vietā Lielajos kapos.



nebija tik viegli nobildēt – stāvajā krastā to aizsedza priedes, saskatāma bija tik no jūras puses.

Braucot uz Akmeņraga bāku, ar mašīnu iesēdāties pamatīgā pelņķē, ceļš tur bija briesmīgs. Lauzām zarus, bāzām žigulītim zem riteniem, kaut kā tomēr laimīgi izdevās izklūt ārā. Toreiz taču mobilo telefonu nebija, lai piezvanītu, palīdzību meklējot, un, pat ja būtu, kam tu aizliegtajā zonā zvanīsi?

Jūrkalnē Arvis gribēja meitai parādīt stāvkraustu. Pie baznīcas sirms vīriņš grāba lapas, nolēmām viņam pavaicāt, uz kuru pusi jāiet. Večuks atsmēj: pa kreisi ir robežsargi, tie vispirms brīdina un tad šaun. Pa labi ir raķetnieki, tie šaun bez brīdinājuma! Stāvkraustu apmeklējām 2000. gadā, tad gan izstaigājām vietas,



1998. gads. Enciklopēdijas "Latvijas jūrnieceības vēsture 1850 – 1959" atvēršana Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā: I. Sīpola, A. Pope, I. Bernsone un G. Lūsis.

uz kurām 1984. gadā iet bija liegts, jo toreiz vēl pastāvēja dzelzs priekš-kars, Berlīnes mūris, un pastāvošā vara robež-sargu un raķešu kara-spēka veidolā noteica un stingri kontrolēja pārvietošanās brīvību arī Latvijā. Par šīm lietām tagad daudzi pat nezina vai ir sen jau aizmirsuši.

Bija mums piedzīvo-jums arī Pāvilostā, kur nakšņojām. Mūs apso-līja aizvest līdz jūrai, kur var atrast kādu izskalo-

tu dzintaru, taču tika arī piekodināts, lai vieni īpaši apkārt neklejojām, vietē-jiem iedzīvotājiem par pamanītajiem svešiniekiem esot jāziņo, pat ar visiem dokumentiem un saņemtajām atļaujām kabatās esot jāuzvedas piesardzīgi!

Jau prombraucot pilsētas grāmatnīcā pamanījām Latvijas administratīvā ie-dalījuma karti, kura Rīgā tolaik bija liels deficīts. Tā kā mūsu karte bija ļoti nolie-tota, nolēmām nopirkt divus jaunus eksemplārus. Ejot uz mašīnu, atskatījāmies un redzējām logā veikala pārdevēju ar telefona klausuli rokā kādam zvanām un cieši vērojam mūsu *aizdomīgo* auto, kura numuri pa logu bija labi saredzami.

Toreiz pabijām arī Sikragā, Košragā un Vaidē.

– Vēl gluži nesen pāršķirstīju Arvja grāmatu par Bolderāju kā Rī-gas galveno nomali. Jāatzīst, ka tā ir ļoti interesanta un aizraujoša lasāmviela.

– Arvja vectēvs un tēvs bija jūrniece, pats viņš bija bolderājiets, ar jūru cieši saaudzis un pie tās izaudzis. Tā ir Arvja dzimtā puse, un par to viņš rakstījis ar



lielu mīlestību. Ja grāmata par Rīgas ostu vairāk bija izpētes materiāls, tad grāmatai par Bolderāju un Daugavgrīvu līdzī nāk tas, ko tagad dēvē par *cilvēka faktoru*.

Par bērnības laiku un to gadu Daugavgrīvu Arvis stāsta arī aprakstā "Trīs atbrīvošanas", kas palicis npublicēts. Tie ir nelieli atmiņu zibšņi par pieredzēto un novēroto, bet caur viņa skeptiski ironisko šodienas pasaules skatījumu. Ir saglabājušās viņa daudzu gadu garumā rakstītās dienasgrāmatas. Viņš mēģināja rakstīt arī stāstus par jūras tēmu. Žurnālā "Liesma" astoņdesmito gadu beigās dažus no tiem publicēja ("Jaunais gads Baijablankā" u.c.) Tolaik Arvis pat tika "Liesmas" jauno autoru laureāta godā un balvā saņēma cukurtrauku ar uzgleznotu bezdelīgu! Pats gan ar savu literāro veikumu nebija īsti apmierināts, viņš bija ļoti paškritisks.

– Arvis bija pazīstams ar tādiem jūras dzīves vērotājiem un atainotājiem kā Olafs Gūtmanis un Egons Līvs...

– Ar Gūtmani mazāk, bet ar Egonu Līvu viņi bija domubiedri. Iepazinās kādā literārā vakarā A. Upīša muzejā Rīgā, kurā Līvs uzstājās ar priekšlasījumu. Arvis tobrīd ļoti meklēja kādu domubiedru ar līdzīgām interesēm, un pēc pasākuma oficiālās daļas viņi ātri atrada kopīgu valodu un abiem interesējošas sarunu tēmas. Vēlāk viņi daudz sadarbojās, meklējot vecos jūrniekus un pierakstot viņu atmiņu stāstījumus, arī apzinot un sakārtojot bijušo jūrnietu atdusas vietas. Arvis mājās veidoja īpašu kartotēku ar informāciju par jūras lietām, vēlāk tā lieti noderēja, strādājot pie Latvijas jūrniecības vēstures enciklopēdijas. Enciklopēdija iznāca 1998. gadā kā daudzu autoru liels un nozīmīgs kopdarbs.



Valdemāra lasījumi Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.



Raidījuma "Ahoil" radošā grupa kopā ar jūrniecības ļaudīm.



Arvis Pope un Maija Streiča (tolaik Migla).



**– Un kā ar Jurnieci-
bas vēstures kopu un
Gadagrāmatu?**

– Kādus gadus Arvis strādāja Latvijas Kultūras fondā, kuru vadīja Imants Ziedonis. Tā bija Arvja ideja – radīt tā paspārnē Jurnieciības vēstures kopu, kas varētu vienot cilvēkus ar līdzīgu interesi par jūras lietām, kopas ietvaros varētu nodarboties ar vēstures un to cilvēku likteņu izpēti, kuru

mūžs bijis saistīts ar jūru. Šīs idejas dedzīgs atbalstītājs un līdzautors bija Egons Līvs. Vēl varēja sastapt kādus vecos jurniekus, izzināt viņu likteņus un dzīves gājumu, tā bija vēl dzīva mūsu neizpētītā vēsture. Arvis bija ļoti satraucies pirms kopas dibināšanas pasākuma. Vai kāds maz atnāks? Vai kādu tas interesēs? Uz Jurnieciības vēstures kopas dibināšanas sapulci 1988. gada 4. novembrī atnāca vairāk nekā 200 cilvēku – “tie, kam tuva latviešu jurnieciības slavenā pagātne, sāpīga tagadne un svarīga nākotne”, lasām Arvja dienasgrāmatā. Gaisā jau vēdīja lielo pārmaiņu vēji. Kopā ar Egonu Līvu tika lolota arī ideja par Jurnieciības gadagrāmatas izdošanas atjaunošanu (tā sekmīgi turpina iznākt katru gadu līdz pat šim brīdim) un par nepieciešamību uzrakstīt jūras lietu vēstures enciklopēdiju.

Bija arī kāda drastiska epizode Valdemāra ielas sakarā. Valdība jau bija oficiāli pieņēmusi lēmumu par Rīgas ielu agrāko nosaukumu atjaunošanu, taču realitātē nekas nenotika, viss stāvēja, kā stāvējis. Runas bija, darbu nebija. Kultūras fonds pasūtīja uzlīmes ielu plāksnišu izmērā un atbilstošajā krāsā, Arvis saorganizēja četrpadsmit Jūras akadēmijas kadetus, un tie vienā naktī Gorkija ielu pārvērtā atkal Krišjāņa Valdemāra ielā! Pēc tam palēnām Rīgas ielu nosaukumus sāka nomainīt oficiāli.

Sarunas turpinājumā man ļauts ieskatīties Arvja rakstīto dienasgrāmatu rindās. Tur jaušami *perestroikas* vēji, TV raidījuma “Labvakar” tā brīža lielā popularitāte, kontaktēšanās ar dažādiem ļaužiem jurnieciības vēstures sakarā, ir arī pārdomu rindas par svarīgiem tolaik notiekošiem politiekonomiskiem procesiem. Netrūkst arī piezīmju par ģimeniskām rūpēm un visai ikdienišķiem, bet Arvim tobrīd svarīgiem dzīves mirkļiem un notikumiem. Ar Maijas atļauju nocitēšu šeit trīs nelielas epizodes no dienasgrāmatas, saglabājot Arvja oriģinālo



rakstības un izteiksmes stilu. Pārceļamies uz mirkli nu jau tālajā 1988. gadā, 20 gadu senā pagātnē!

29. jūlijs, piektdiena

Naktī, liekas ap 2.00, mani pamodināja ļoti spēcīgs vējš. No rīta brāža pamatīgi...

Vello, Varis, Krūmiņš & Co centās atvest dēļus no kolhoza zāgētavas līdz upmalai. Neizdevās.

Radio un TV ziņoja, ka Latv. kausa izcīņā, nākot no Pērnavas uz Rīgu, starp Garciju un Daug. grīvu krastā izsviestas 5 jahtas, kas nav paspējušas ienākt Daugavā. Viena pazudusi. 1 noslīcis, 4 pazuduši.

"Spaniel", kas tajā brīdī bijis ceļā uz Poliju, iztaisījis overķīli (!!!) un atgriezies Rīgā.

7. aug., svētdiena

Mēģināju strādāt pie latv. kuģu puikas piedzīvojumiem – gribēju viņu iedzīt ar "Selgu" Amazonē, bet nekas nesanāca. Pārāk didaktiski un vienmuļi, trūkst sižeta sarežģījumu.

Kam bradā manu rudzu lauku,

Un saki, ka tas mūsu ir!

(No lapiņas, ko atradu grāmatā. Pats esmu pierakstījis.)

18. augusts

Papildinājums H. L. biogrāfijai, kuru diemžēl nezināju, rakstu gatavojot. Kad vecais kungs 39. beigās, Francijai jau karojot ar Vāciju, pa trasi Fr. – Anglija – Norvēģ. – Zviedrija – Somija – Igaunija atgriezās Latvijā, franču militārais atašējs Zviedrijā viņam piedāvāja komandiera posteni uz Franc. zemūdenes. Piedāvājums jau bijis saskaņots ar Parīzi.

"Ja es būtu šo piedāvājumu pieņēmis, tad es būtu krievu sabiedrotais cīņā pret Vāciju... Bet es domāju, ka varu noderēt savai Latvijai..."

Liela un traģiska vētra, kas skāra mūsu burātāju likteņus, acumirkļus par līdz galam neuzrakstītu stāstu, kurš palicis uzmetuma līmenī, un nezināma likteņa epizode no slavenā Hugo Legzdiņa dzīves – tādas rindas mums atstājis Arvis Pope savā dienasgrāmatā pirms 20 gadiem.

Viņš atstājis mums ne tikai rakstus un publikācijas par jūrniecības vēstures tēmu. Darbojoties Kultūras fondā un izmantojot dienesta stāvokli Daugavas ūdenskrātuvju ekspluatācijas pārvaldē, 1988. gada pavasarī Arvim izdevās noorganizēt pirmo Nāves salas pieminēkļa apkārtnes sakopšanas talku. Tajā aktīvi piedalījās Kultūras fonda Ikšķiles kopa. No Dienasgrāmatas: "Lielā talka Nāves salā... Paldies Dievam par jauko laiku! Un paldies talciniekiem! Kopumā bija ap 100 cilvēku, nekādi ne mazāk par 90. Pieminēkļa apkārtnē sakopta. Aizaugusi liepu aleja atbrīvota no traucējošiem kokiem. Atjaunotās piemiņas plāksnes svinīgi piestiprinātas agrākajā vietā. Strēlnieku dziesmas un daudz ziedu... Uzskatu visu Nāves salas operāciju par būtisku savas dzīves sasniegumu."



1990. gadā no Kazahstānas mājup tika pārvestas Jūras spēku komandiera, pirmā latviešu tautības admirāļa Teodora Spādes mirstīgās atliekas un pārapsedītas Rīgas Meža kapos. Tā bija Jūrnieceības vēstures kopas iniciatīva, un tika paveikts svētgais darbs. No Dienasgrāmatas: "Pārapsedīšana notika svētdien, 29. aprīlī, Latvijas lielo cerību pavasara saulei spoži spīdot. To vadīja mācītājs Juris Rubenis, dziedāja vīru koris "Tēvzeme", spēlēja pūtēju orķestris "Rīga". Melni drapēto zārku sedz Latvijas Kara flotes karogs. Šķirstu nesa topošie latviešu kapteiņi un kuģu mehāniķi. Ap 3000 pavadītāju garā procesija uz brīdi apstājās pie prezidenta Jāņa Čakstes atdusas vietas. Pavadīt T. Spādi bija atnākuši arī pāri par simtu bijušo Kazahijas nometņu ieslodzīto. Bet ļoti daudziem šī pārapsedīšana bija simbolisks piemiņas brīdis viņu PSRS stepēs, tuksnešos, taigā un tundrā nobendētajiem tuviniekiem. T. Spādes mirstīgās atliekas ir pirmās, kas pārvestas no valsts, kuru necilvēcīgā vara bija pārvērtusi par veselu tautu iznīcināšanas vietu."

1990. gadā Arvis Pope uzrakstīja scenāriju Videocentra dokumentālajai filmai "Helēnas Faulbams" bojāeja". Gadu iepriekš tika organizēta filmēšanas ekspedīcija ar jahtu "Bravo" uz Skotijas piekrasti, kur 1936. gadā lielā vētrā gāja bojā Latvijas tvaikonis "Helēna Faulbaums" un 16 kuģa jūrniecei. Starp citu, internetā joprojām atrodams neliels raksts, kas par šo filmēšanas ekspedīciju tika publicēts laikrakstā "The Herald" 1989. gadā.

Nozīmīgākais Arvja Popes mantojums, kas atstāts mums visiem, ir grāmatu veidolā. Īsa pasaules bāku vēsture un Latvijas bākas grāmatiņā ar visai poētisku un skaistu nosaukumu "Zvaigznes krastā" (1985). Nākamā ir "Burinieku gadsimts Latvijā" (1989) – par lielisko jūrnieceības uzplaukuma laiku mūsu jūras piekrastē, kad tika būvēti daudzi burinieki un uz *koka kuģiem brauca dzelzs vīri*. Līdzdalība Latvijas jūrnieceības vēstures enciklopēdijas (1998) tapšanā. Nākamā grāmata ir aizraujoši interesants stāsts par Rīgas ostas vēsturi – "Rīgas osta deviņos gadsimtos" (2000). Daugavgrīvas cietokšņa un Bolderājas pagasta vēsture ar nosaukumu "Rīgas galvenā nomale" (2005) ir ne tikai interesantu vēsturisku faktu un notikumu pārpilna, tajā jūtams arī pats autors un viņa pasaules redzējums. Lūk, ko Arvis Pope raksta savas grāmatas par Bolderāju ievadā:

"...vēsture ir interesanta! Interesantāka par lielāko daļu romānu, kuru autoriem nav bijis ne laika, ne vēlēšanās noskaidrot, kā īsti toreiz bijis. Bez tam: pagātne turpinās mūsos, vai mēs to gribam, vai negribam. Tā ir mūsu matu krāsa un vietu skaits Saeimā, savrupmāja un plakanā pēda, iedzimtā plikpaurība un valsts robežas, alkoholisms un bailes no zagļiem, trimda un deportācija, latviešu leģions un vectēvs no Smoļņija apsardzes... Pagātne ir izzināma, nākotne – nav."

Izdevniecības "Zelta grauds" vadītājs Artis Ērglis Arvi Popi nodēvējis par *tautvēsturnieku*. Un jāteic, ka šo precīzo un cieņpilno apzīmējumu Arvis ar paveikto un ar uzrakstītajām grāmatām ir pamatoti un godam nopelnījis!■

Jūrniecības savienība

MANA PIEREDZE UN TIKAI MANS CEĻŠ....

Nekas nav tik viegli kā atrast ceļu tumsā. Dienasgaismā tevi moka šaubas. Tu paļaujies uz citu pēdām, citu riteņu sliedi, citu atstātām zīmēm, vai arī tu ilgi domā: paļauties? nepaļauties? iet tur? vai neiet?

Vai tie ir bijuši gudrāki, kas tur gājuši? Tu to nezini. Tu notici iebrauktajam ceļam, bet tas pēc pāris kilometriem griežas atpakaļ – redzi, visi ir tai ticējuši, tai iebrauktajai sliedeī, un visi ir pievīlušies. Jo nekur tā nenoved.

Diena ir krustceļu nelaime, rādītāju šaubas, nokrituša piliena sairšana. Es eju naktī, un nekas nav tik viegli kā atrast ceļu naktī. Es paļaujos uz savām kājām, es paļaujos uz savām acīm – man nav cita, uz ko paļauties tumsā un naktī. Kas ir diena? Tā ir citu cilvēku pieredze. Ceļš ir citu cilvēku pieredze un takas. Bet naktī ir mana pieredze un tikai mans ceļš...

Imants Ziedonis





PAR LATVIJAS JŪRNICĪBAS SABIEDRĪBAS UZDEVUMIEM DOMĀJOT

2017. gada 30. martā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē notika Latvijas Jūrnieru savienības (LJS) gada kopsapulce, kurā no 90 biedriem piedalījās 47, kā arī satiksmes ministrs Uldis Augulis, SM Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, Kruinga kompāniju asociācijas un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības pārstāvji, Latvijas Jūras akadēmijas rektora pienākumu izpildītājs Andrejs Zvaigzne, Liepājas Jūrnieru koledžas direktors Vladimirs Dreimanis un "Novikontas" Jūras koledžas direktors Dmitrijs Semjonovs. LJS kopsapulces galvenais temats bija Latvijas jūrnieru izglītība, kas vēl jo aktuālāks kļuvis pēc Izglītības un zinātnes ministrijas spiediena attiecībā uz Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei.



Kopsapulce par LJS valdes priekšsēdētāju atkārtoti ievēlēja Antonu Vjateru un septiņus valdes locekļus: Antonu Vjateru, Robertu Gailīti, Jāni Krastiņu, Lienīti Ragzi, Gunāru Trukšānu, Gunāru Šteinertu un Māri Kempī. Tika apstiprinātas izmaiņas LJS statūtos un LJS valdes reglaments.

Par ilggadēju profesionālo darbību un mūža ieguldījumu Latvijas jūrnieru attīstībā Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu saņēma Gunārs Nartišs un Uldis Rudzītis.



LJS pateicības rakstus saņēma Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, Ventspils un Rīgas brīvdostas pārvaldes. "Pateicoties mūsu biedriem un sadarbības partneriem, kuri morāli un finansiāli atbalstījuši LJS, esam varējuši kopt un attīstīt jūrniecības tradīcijas," sacīja Antons Vjaters.

Uzrunājot kopsapulces dalībniekus, satiksmes ministrs Uldis Augulis uzsvēra, ka Latvija lepojas ar saviem jūras profesionāļiem, kuri strādā un nes Latvijas kā jūras valsts vārdu visā pasaulē. "Par kārtīgu jūras vilku nevar kļūt, tikai mācoties vai pārslimojot jūras slimību, par tādu kļūst, gadu gadiem krājot pieredzi, kāda nenoliedzami ir Jūrniecības savienības speciālistiem, kuri savu pieredzi tālāk nodod jauna jūrniekiem," sacīja ministrs. "Esmu gandarīts arī par to, ka Jūrniecības savienības uzmanības centrā ir jūrniecības izglītība, jo šis jautājums ir aktuāls Latvijā un par to notiek diskusijas. Skaidrs ir viens: jūrniecības izglītības



Ansis Zeltiņš (no kreisās), Gaidis Andrejs Zeibots un Laima Rituma.



Antons Vjaters (no kreisās), Gunārs Nartišs un Uldis Augulis.



Staņislavs Šmulāns (no labās), Gunārs Šteinerts, Gunārs Nartišs un Kārlis Seskis.



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



LJS sevi piesaka jaunie jūrnierības speciālisti.



LJS biedri Jāzepe Spridzāns un Eduards Raitis reģistrējas kopsapulces darbam.

augstā latiņa ir jāsaglabā, tāpēc arī jautājums par jūrnierības nozares speciālistu sagatavošanu ir iekļauts Latvijas attīstības pamatnostādņēs laikā no 2014. līdz 2020. gadam. Satiksmes ministrija strādā kopā ar jūrnierības nozares sabiedriskajām organizācijām, kāda ir arī LJS, lai piedāvātu pasākumus izglītības sistēmas pilnveidei, par ko arī turpmāk vēl nāksies diskutēt. Jūrnieru reģistrs kopā ar jūrnierības izglītības iestādēm un sabiedriskajām organizācijām ir izstrādājis jūrnierības izglītības konceptu, un šie priekšlikumi jau ir iestrādāti normatīvajos aktos, ko drīzumā apstiprinās valdībā.

Varu apliecināt, ka nepiekrītu Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrnierības koledžas apvienošanai ar Rīgas Tehnisko universitāti, vēl jo vairāk, ņemot vērā jūrnierības strikto starptautisko regulējumu un specifiku."

Vēl ministrs uzsvēra, ka jauniešu ieinteresēšana izvēlēties jūrnieru profesiju nav tikai Latvijas, bet ir visas pasaules problēma. "Maltā notikušajā Eiropas transporta ministru konferencē tika pieņemta deklarācija par ES jūras transporta politiku līdz 2020. gadam, kur valstis ir vienojušās, ka nepieciešams ES jūras transporta sektoru padarīt pievilcīgāku nākamajām paaudzēm, lai nākotnē nebūtu jāpiedzīvo kompetentu jūrnierības darbinieku trūkums," informēja Augulis.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters savā pārskata runā akcentēja aizvadītajā gadā paveikto LJS statūtu sakārtošanā un valdes darba reorganizācijā. Joprojām viena no lielākajām problēmām pašā Jūrnierības savienībā ir paaudžu maiņa, jaunu cilvēku iesaistīšana savienības darbībā.



A. Vjaters: "Jūrniecības savienībai, protams, jādomā par savu nākotni, jo jūrniecības organizācijās notiek būtiskas pārmaiņas, kaut vai, piemēram, mūsu juridiskā biedra Rīgas brīvostas pārvaldes vadībā. No amata aiziet Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs, kurš vienmēr uzskatīja, ka viņa pienākums ir atbalstīt Jūrniecības savienību. Mēs nevaram paredzēt, kāds būs jaunā ostas vadītāja skatījums uz turpmāko sadarbību, bet jāpatur prātā, ka sabiedriskajai organizācijai, kāda ir Jūrniecības savienība, viens no pastāvēšanas pamatiem ir stratēģisko juridisko biedru maksātās biedra naudas. Pagaidām sadarbība ar mūsu lielajām ostām vēl nav pārtrūkusi, tomēr mums jābūt gataviem uz pārmaiņām. Un droši vien tās nebūs vienīgās pārmaiņas, kas mūs visus sagaida."



LJA rektora pienākumu izpildītājs Andrejs Zvaigzne un Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis.

DARBA KĀRTĪBĀ – IZGLĪTĪBA

Par to, cik aktuāls ir jūrniecības izglītības jautājums, it īpaši Latvijas Jūras akadēmijas pastāvēšana vai pievienošana RTU, kopsapulces laikā klātesošie uzklusēja ne tikai satiksmes ministra un LJS valdes priekšsēdētāja viedokli, bet arī Jūrnieku reģistra, LJA, LJK un "Novikontas" Jūras koledžas vadītāju teikto. Visi bija vienprātīgi, ka jūrniecības mācību iestādes nedrīkst pievienot RTU, taču par to, kā tālāk pilnveidot, uzlabot un konsolidēt spēkus, ko darīt un kādas prioritātes izvirzīt, lai jūrniecības izglītībai būtu ilgtspējīga attīstība, vienprātības joprojām nav. Taisnības labad gan jāteic, ka ir sperts milzīgs solis attiecību uzlabošanas virzienā, jo pēc Jūras akadēmijas un Liepājas koledžas 25 gadus ilgas destruktīvas nekontaktēšanās LJA un LJK vadītāji beidzot ne tikai sasveicinās, bet ir gatavi sarunāties, tomēr tas vēl nenožīmē, ka tuvākajā laikā patiesi izdosies rast kopīgu valodu.

Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns: "Mums priekšā stāv nopietns darbs, lai patiešām veiktu uzlabojumus pašā mācību procesā, tāpēc jūrniecības mācību iestādēm būs jādomā par konsolidāciju, kas nenožīmē mācību iestāžu apvienošanu, bet gan programmu saskaņošanu, lai LJA, LJK un "Novikontas"



strādātu vienotam mērķim. Latvijā ir astoņi žurnālistikas mācību centri, divas žurnālistikas koledžas – viena valsts, otra privāta, un Jūras akadēmija, un šajā ziņā esam gana bagāti, bet mums jāspēj savas priekšrocības un potenciālu racionāli izmantot, lai tas būtu pieņemami visiem, un šis savs redzējums jāiesniedz Izglītības un zinātnes ministrijai.”

Par dažādu izpratni un viedokļiem liecināja arī LJA rektora pienākumu izpildītāja A. Zvaigznes un LJK direktora V. Dreimaņa uzrunas. Apzinoties situācijas nopietnību, Zvaigzne aicināja padomāt par aģentūras veidošanu, kas spētu apvienot žurnālistikas mācību iestādes, saskaņojot studiju programmas, bet saglabājot mācību iestāžu neatkarību. Savukārt Dreimanis to uzskata par apdraudējumu koledžas neatkarībai: “Sadarbība, par kuru runā JR, LJA un citi, ir iespējama, bet konsolidācija, ko runātāji piesauc, ir ļaunākais, ko varam vēlēties, jo konsolidācija nozīmē resursu nepietiekamību un to, ka kādam būs jāšķiras no savām darba vietām. Runājot par LJK un LJA, no kurām viena pietiekami labi attīstās, bet otra stagnē, konsolidācija nozīmētu vājam ieliet jaunas asinis, tātad ar LJK palīdzību reanimēt LJA.”

“Novikontas” Jūras koledžas direktors Dmitrijs Semjonovs, kurš pārstāv privātu mācību iestādi, aicināja visus domāt loģiski, valstiski un tālredzīgi, mācību procesā izmantot šodienas tehnoloģiju iespējas un modelēt nākotnes stratēģiju, bet labas sistēmas izveide nozīmē to, ka resursi tiek racionāli izmantoti.

CERĪBAS TOMĒR PALIEK

“Latvijas žurnālistikas gadagrāmata”, kas šogad piedzīvoja savu 24. izdevumu, jau tradicionāli aplūko Latvijas žurnālistikas nozares aizvadītā gada svarīgākos notikumus.

“Latvijas žurnālistikas gadagrāmata 2016” moto bija “Toreiz un tagad”, jo 2016. gadā atzīmējām 25 gadus kopš neatkarības atjaunošanas Latvijā. Ja, atskatoties uz divdesmit pieciem Latvijas neatkarības atjaunošanas gadiem,



mēģinām izvērtēt ieguvumus un zaudējumus, jāatzīst, ka, lai kā ir gājis, ieguvumu tomēr ir vairāk nekā zaudējumu. Vislielākais ieguvums, nenoliedzami, ir pati mūsu brīvā Latvija. Bet aizvadīto gadu gaitā ir zudusi tā kopības sajūta, kas vienoja žurnālistikas ļaudis deviņdesmitajos. Kapteinis



Antons Ikaunieks, runājot, piemēram, par LJS valdes darbību, ir pārliecināts, ka arī šodien nekur nav zudusi dzīvās komunikācijas nepieciešamība. "Mēs esam dzīvi cilvēki, un mums būtu kaut jāpaskatās vienam otram acīs," saka Ikaunieks, un viņam var piekrist. "Nozares ļaudis uzskata, ka valsts politika joprojām pietiekami nenovērtē jūrniecības nozares iespējas un ieguldījumu valsts labā, un ne tikai par ekonomiku domājot. Tās ir Latvijas kā jūras valsts tradīcijas, tie ir mūsu labi izglītotie jūrnieki, kuri godam nes Latvijas tēlu un vārdu pasaulē. Tagad politiskās tuvredzības, bet varbūt arī apzinātas kaitniecības dēļ ir apdraudēta jūrniecības izglītības nākotne, bez kuras izzudīs arī Latvijas kā jūras valsts statuss kopā ar visām gadu gadiem koptajām jūrniecības tradīcijām. Jūrniecības sabiedrībai ir pamats sarosīties, lai to nepieļautu. Ja deviņdesmitajos mūsu mērķis bija nacionālās jūrniecības atjaunošana, tad pēc divdesmit pieciem gadiem mūsu uzdevums ir nepieļaut tās iznīcināšanu."

Jūrniecības savienībā ar patiesu vēlmi kaut ko darīt ienāk jaunie. Roberts Gailītis un Lienīte Ragže, kuri ievēlēti LJS valdē, ir apņēmības pilni, un viņi nav vienīgie, kas, sargājot tradīcijas, vēlas risināt aktuālus jūrniecības jautājumus un problēmas. "Šodien Latvija ir jūras valsts, tā tāda būs vien tad, ja jūrniecības izglītība mūsu valstī būs visaugstākajā līmenī starptautiskajām prasībām atbilstoša," LJS kopsapulcē teica Jāzeps Spridzāns, un tādu izglītības sistēmu izveidot ir Latvijas jūrniecības sabiedrības uzdevums.■

Anita Freiberga



LATVIJAS JURNIECĪBAS SAVIENĪBA IR ATVĒRTA JAUNĀM INICIATĪVĀM

Latvijas Jurniecības savienības biedru kopsapulce tradicionāli un atbilstoši likuma prasībām parasti notiek marta beigās. Arī 2018. gada 28. martā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē kopā sanāks dažādu paaudžu Jurniecības savienības biedri, lai atskatītos uz aizvadītajā gadā paveikto, uzklausi nozares speciālistus, jurniecības uzņēmumu un jurniecības mācību iestāžu vadītājus.

Kā ierasts, godinās tos jurniecības nozares ļaudis, kuri savu dzīvi un darba mūžu veltījuši Latvijas jurniecības attīstībai. Šoreiz Satiksmes ministrijas Atziņības rakstu par ieguldījumu Latvijas jurniecības attīstībā saņems kapteinis Antons Ikaunieks un kapteinis Kārlis Seskis.



Antons Vjaters.

Izglītība ir tas jautājums, kas nekad nav pametis LJS aktuālo jautājumu sarakstu. Tā tas bija laikā, kad tika dibināta Latvijas Jūras akadēmija, tā ir arī tagad, kad skaļāk vai pieklusinātāk izskan viedoklis, ka akadēmija būtu pievienojama Tehniskajai universitātei. Pašlaik šķiet, ka līdz 2020. gadam jautājums par LJA turpmāko likteni palicis atklāts, tāpēc akadēmijai, pasniedzējiem un arī visai jurniecības sabiedrībai, tiem darba devēju pārstāvjiem, kuri komplektē apkalpes darbam starptautiskajā jurniecības darba tirgū, visiem kopā jāspēj pierādīt, ka Jūras akadēmijas pastāvēšana ne tikai ir Latvijas kā jūras valsts prestiža jautājums, bet arī tās labi izglītotie absolventi, strādājot pasaules jūrās, Latvijas budžetā ienes prāvus līdzekļus. LJS 2016. gadā iedibināja jaunu



tradīciju: izteikt pateicību jurniecības veterāniem, kuri sasnieguši 80 gadu sliekšni, kā arī tiem nozares darbiniekiem, kuri ir bijuši aktīvi jurniecības nozares popularizētāji. Šogad Latvijas Jurniecības savienība īpašu pateicību izsaka Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jurniecības koleģijas pasniedzējiem Valdim Priedniekam, Ērikam Koržeņevskim, Tatjanai Utrobinai un Vladimiram Januškinam.

AKTIVIZĒJIES DARBS SOCIĀLAJOS TĪKLOS

Latvijas Jurniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters: "Gads ir pagājis, tāpēc laiks palūkoties uz aizvadītajā gadā paveikto. Ja tā padomā, tad Latvijas Jurniecības savienībai ir veicies labāk nekā Latvijas valdībai, jo mums ir izdevies paveikt dažas būtiskas reformas, vispirms jau uz pusi esam samazinājuši valdes sastāvu. Uzņēmumu reģistrs apstiprināja LJS valdi septiņu cilvēku sastāvā, kurā tagad kopā strādā gados jauni LJS biedri un pieredzes bagāti jurniecības veterāni: Roberts Gailītis, Jānis Krastiņš, Lienīte Ragže, Gunārs Šteinerts, Māris Ķempe, Gunārs Trukšāns un Antons Vjaters.

Arī tas troksnis un satricinājumi, kādi aizsākās pirms diviem gadiem un turpinājās arī pagājušā gada sākumā, nu ir mitējušies. Mums ir izdevies pārvarēt tās aizdomas un savstarpējo neuzticēšanos, kāda bija pārņēmusi iepriekšējos LJS valdes locekļus. Līdz pat šai dienai īsti nespēju formulēt, kāpēc tā bija noticis, jo valdes darbība vienmēr ir bijusi caurspīdīga un atklāta. Arī pirms gada un diviem mēs rīkojāmies tieši tāpat, kā Jurniecības savienība to darījusi agrāk. Neviena lēmums vai dokuments netika pieņemts slepenībā.

Sanākot uz savu pirmo valdes sēdi, sadalījām, ja tā var teikt, darbības virzienus, kurš par ko atbildēs un kam pievērsīs uzmanību. Liepāju pārstāv Ķempe, Ventspili – Trukšāns, Roberts un Lienīte uzņēmās darboties sociālajos tīklos, veidojot komunikāciju ne tikai ar jurniecības sabiedrību, bet, piemēram, *facebook* piesaistot arī tos, kuriem ar jurniecību līdz šim ir bijusi visai maza saskare. Jāteic, ka gan LJS mājas lapā, gan sociālajos tīklos ļoti veiksmīgi tiek popularizēti jurniecības jautājumi, jurnieku profesija un paši jurnieki. Neesmu drošs, vai visi vecākās paaudzes jurniecības cilvēki brīvi rīkojas ar jaunajām tehnoloģijām, bet daži, piemēram, Gunārs Nartišs ļoti aktīvi seko visam, kas notiek internetā. Arī LJS mājas lapa tika pārkārtota, tagad tajā ir ļoti parocīga un vienkāršota informācijas atjaunošana."

UZZIŅAI

Kopš 2008. gadā iedibinātās tradīcijas pateicība par mūža ieguldījumu Latvijas jurniecības popularizēšanā izteikta Igoram Vitolam, Eduardam Delveram, Arvidam Bukam, Eduardam Raitam, Gunāram Šteinertam, Imantam Vikmanim, Gunāram Zaksam, Vladimiram Einiņam, Aleksandram Tarvidam, Martai Aizsilniecei, Ģertrūdei Aniņai, Ilzei Bernsonei, Aivaram Bojam, Oļģertam Saksam, Visvaldim Feldmanim, Albertam Evertovskim, Gunāram Nartišam un Uldim Rudzītim.



KOPJAM TRADĪCIJAS UN MĒGINĀM IEDIBINĀT JAUNAS

Antons Vajters ar gandarījumu stāsta par tradīciju, ko ik gadus izdodas sarīkot un ko gaida jūrniecība sabiedrība.

A. Vjaters: "Jaunās valdes pirmais darbs bija "Paaudžu stafetes" organizēšana, kas Ainažu jūrskolas muzejā notika 3. jūnijā. Tas bija interesants un piesātināts pasākums, kas tradicionāli iesākās Ainažu jūrnieku vecajos kapos, godinot jūrniecības pamatlicējus. Ar visu cieņu tika pieminēts kuģa "Rota" brauciens uz Dienvidameriku, atzīmējot šā leģendārā brauciena 130 gadu jubileju. Ar cieņu godinājām kapteini Igoru Vitolu viņa 90. dzimšanas dienā. Svētkus vēl jo krāšņākus padarīja bērnu zīmējumi, ko tie bija iesnieguši konkursam. Notika labāko darbu autoru godināšana. Pasākums bija vienkāršs, sirsnīgs un cilvēcisks.

Kā labi iestrādāts mehānisms darbojas tāds pasākums kā vidusskolēnu konkurss "Enkurs", kas pulcē visu Latvijas reģionu vidusskolēnus un ļauj tiem, iespējams, pirmo reizi kaut ko vairāk uzzināt par jūrnieka profesiju. Protams, tā ir arī LJS izdotā Latvijas jūrniecības gadagrāmata, ko ik gadus visi gaida ar lielu nepacietību. Vēl Jūrniecības savienība uztur tradīciju piedalīties Krišjāņa Valdemāra, Egona Līva, Hugo Legzdiņa piemiņas pasākumos viņu atdusas vietās.

2017. gadā Jūrniecības savienībai izveidojās laba sadarbība ar citām asociācijām, organizācijām un biedrībām. Pie mums LJS valdes sēdē viesojās Aleksejs Bogdaņecs, Starptautiskās Jūrniecības sporta savienības dibinātājs. Viņš pastāstīja, ka šī organizācija veidota, lai jūrniecības nozarē strādājošos un viņu ģimenes iesaistītu dažādās sportiskās aktivitātēs. Mums visiem taču tik ļoti vajadzīgs veselīgs dzīves veids, tāpēc arī nolēmām, ka būtu vērts sadarboties un kopīgi aicināt jaunus un ne tik jaunus jūrniecības nozares ļaudis nākt kopā, lai sportiskās aktivitātēs veselīgi pavadītu brīvo laiku, bet nākotne rādīs, kā šī sadarbība tālāk attīstīsies.

Pie mums viesojās arī biedrības "Rīgas kuģis" pārstāvji un iepazīstināja mūs ar saviem plāniem, kuru īstenošanu diemžēl kavē naudas trūkums. Bet mērķi un nodomi biedrībai ir visnotaļ atzīstami – saglabāt vēsturiskās amatniecības zināšanas un prasmes koka kuģu būvniecībā Latvijā un popularizēt ideju par Senās ostas – muzeja izveidi Rīgā pie Daugavas.

Uzturam dzīvu saikni ar Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību. Jūrnieku arodbiedrība aktīvi iesaistās jautājumos, kas skar nodokļu politiku valstī, tāpēc tad, kad valdībā sākās nodokļu politikas apspriešana, uz valdes sēdi aicinājām LTFJA prezidenta vietnieku Andreju Umbraško, lai vairāk uzzinātu, kas sagaida jūrniekus pēc nodokļu reformas. Umbraško izskaidroja situāciju un nomierināja, ka jaunā nodokļu politika jūrniekus skars visai maz."



Antons Vjaters kopā ar satiksmes ministru Uldi Auguli LJS kopsapulcē.

RĪGĀ JŪRAS SVĒTKUS NESVIN

Deviņdesmito gadu sākumā Latvijas Jūrnieceības savienība iedibināja tradīciju jūlija otrajā sestdienā kopīgi svinēt Jūras svētkus, tā turpinot Latvijā jau tik populāro Zvejnieku svētku svinēšanu. Vairākus gadus Rīgas pasažieru ostas teritorijā pulcējās gan jūrnieceības nozarē iesaistītie, gan rīdzinieki un Rīgas viesi, lai noskatītos Jūras spēku paraugdemonstrējumus, apskatītu ledlauzi "Varma", kas, krāsainiem karodziņiem rotāts, bija piestājis pasažieru ostas piestātnē. Notika bērnu zīmējumu konkurss, kuģu modeļu sacensības un vēl daudzas citas svētku aktivitātes. Šāda svētku svinēšana, nenoliedzami, vairoja Rīgas kā jūras lielvalsts galvaspilsētas prestižu, jo svētkus apmeklēja ne viens vien ārzemju viesis. Jūrnieceības savienība jau gadiem mēģina pārliecināt Rīgas domi, ka Rīgā Jūras svētku svinēšana būtu atjaunojama, īpaši jau tāpēc, ka Rīgas osta ir viena no lielākajām Baltijas jūras reģionā un pilsētas mērs un vicemērs ir ostas valdes locekļi. Diemžēl izskatās, ka Jūras svētkus svinēt arī turpmāk būs jādodas uz Liepāju, Ventspili un jūras piekrastes ciemiem, kur tiešām svētki tiek svinēti godam.

A. Vjaters: "Jau kuru reizi mēģinājām pārliecināt Rīgas domi, ka Rīga ir ostas pilsēta, tāpēc tai vajadzētu cienīgi svinēt Jūras svētkus. Diemžēl kārtējo reizi atdūrāmies pret nevēlēšanos ieklausīties un sadzirdēt. Saņēmām atbildi: izstrādājiēt scenāriju, salieciet visu pa plauktiņiem, atrodiet finansējumu, tad



mēs lemsim, vajag Rīgai šos svētkus vai nevajag. Šāda attieksme ir grūti saprotama, bet skumjākais ir tas, ka, visticamāk, šis jautājums Rīgas domē tā arī nekad nenonāks līdz lemsšanai, jo ierēdņi, kuri atbild par kultūras pasākumiem un veido šo stratēģiju, nepieļauj pat domu par jaunas tradīcijas iedibināšanu Latvijas galvaspilsētā.

Latvijas Jūrnieru savienībai nav nedz tādu līdzekļu, nedz arī resursu, lai pilsētas mērogā organizētu svētkus, bet Rīgas Izglītības un kultūras nodaļas atbildīgā speciāliste mūsu iniciatīvu būtībā noraidīja, jo neredzot šādu vajadzību, lai gan piebilda, ka varam nākt ar savu piedāvājumu un finansējumu.

Vārdus sakot, slīcēju glābšana ir pašu slīcēju rokās. Kad aizvadītajā vasarā vēlējāmies sarīkot Jūras svētkus "Ziemeļblāzmā", rēķini par dažādiem pakalpojumiem un īri tā samilza, ka atteicāmies no šīs idejas. Vienīgais, ko LJS jau divus gadus dara – aicina jūrnieru cilvēkus izbraucienā ar kuģīti, lai dažas stundas kopā pasvinētu Jūras svētkus."

Reizi mēnesī LJS valdes priekšsēdētājs piedalās Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē, piedalās Latvijas Jūras akadēmijas Konventa sapulcēs, sveic savus biedrus nozīmīgās dzīves jubilejās un arī pavada pēdējā gaitā. Tas viss pieder pie LJS ikdienas. Mazāk visus interesējot LJS Sertificēšanas centra darbs, bet A. Vjaters uzskata, ka šā centra darbība ir ļoti nozīmīga Latvijas ostām. Visas kompānijas, kas veic hidroceltniecības darbus mūsu ostās, sertificētus darbu veikšanai saņem tieši LJS Sertificēšanas centrā. Centra vadītāja Skaidra Kalniņa-Rutuļa darbā ieviesusi ideālu kārtību. Ja pirms kāda laika kāds vēl atļāvās pasmīkņāt un domāja, ka sertificēšana būs tikai formāla, tam nācies pārliecināties par prasību nopietnību. Centrs ir izgājis auditu un saņēmis sertifikātu uz nākamo termiņu. Antons Vjaters saka, ka to, cik lielu darbu prasa Sertificēšanas centrs, zinot tikai viņš, bet svarīgāk par visu tomēr esot darīt patiešām vajadzīgu darbu.

LJS joprojām ir atvērta visiem, kas vēlas iestāties savienībā. Lai gan gribētāji rindā nestāvēt, tomēr Jūrnieru savienība papildinās ar jauniem biedriem un, paldies Dievam, jaunpienākušo skaits pārsniedzot mūžībā aizgājušo LJS biedru skaitu. Kā saka valdes priekšsēdētājs, arī valdes sēdes ir atklātas, tajās var piedalīties ikviens, kurš to vēlas, ikviens var nākt ar jaunām idejām un ierosinājumiem.■

Anita Freiberga



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA JAUNAS IDENTITĀTES MEKLĒJUMOS

Lai runātu par Jūrnieceības savienību, ir būtiski saprast, kas ir Jūrnieceības savienība šodien, ko šī organizācija apvieno, kas ir tās biedri un kas viņus motivē būt par LJS biedriem. Liekas, ka daudz kas šobrīd ir norakstāms uz aizgājušajiem laikiem, kad jūrnieceības sabiedrībai bija vajadzīga Jūrnieceības savienība kā organizācija, kas uzņemas iniciatīvu, kā organizācija, kas ir pārmaiņu iniciatore, ir kļāt noteiktos procesos un šajos procesos aizstāv jūrnieceības sabiedrības intereses. Pēdējos gados šāda LJS loma nav bijusi aktuāla, jo jūrnieceības kompetences ir sadalītas starp dažādām iestādēm un institūcijām, tādām kā arodbiedrība, Jūrnieku reģistrs, Jūras administrācija, Jūras akadēmija, Kruinga kompāniju asociācija, Kuģu kapteiņu asociācija u.c.

Kas ir Jūrnieceības savienība? Šobrīd tas ir viens no svarīgākajiem jautājumiem, kas būtu jāzūdod katram LJS biedram, un katram arī būtu jābūt skaidrībā, kā viņš kā LJS biedrs var un grib līdzdarboties Jūrnieceības savienībā. Lai arī šobrīd LJS reāli pārstāv mazāko daļu no jūrnieceības sabiedrības, tomēr savienībai ir potenciāls kļūt par būtisku jūrnieceības nozares sabiedrisko organizāciju. Galvenais ir saprast, kā šo potenciālu realizēt.

Var skarbi uzskatīt, ka LJS kā organizācija pēdējos gados pastāvēja inerces pēc. Tāda skaidra un viennozīmīga Jūrnieceības savienības identitāte ir pazaudēta, šķiet, ir palikusi tikai čaula. Lai veidotu jaunu Jūrnieceības savienības identitāti, liela loma ir iniciatīvām un procesiem, kas sākušies pēdējā gada laikā, lai nodrošinātu savienības turpmāko pastāvēšanu.

Ņemot vērā, ka šādas sabiedriskas organizācijas uzdevums ir būt aktīvai un informēt sabiedrību, svarīgs uzdevums pēdējā gada laikā bija atjaunot mājaslapas darbību un aktivizēties sociālajā tīklā "Facebook", lai nodrošinātu, ka



Roberts Gailītis.



veidojas auditorija, ka sabiedrība saņem informāciju par Jūrmieciņības savienības aktualitātēm. Šis uzdevums ir sekmīgi izpildīts: Jūrmieciņības savienības "Facebook" lapai seko gandrīz 250 cilvēku, kas ir trīs reizes vairāk par fiziskajiem biedriem. Gada laikā "Facebook" lapā ir bijis vairāk nekā 60 dažādu ierakstu – gan stāsti, gan foto no pasākumiem, gan arī dalīšanās ar citu lapu ierakstiem. Veiksmīgi atjaunota arī informācijas aprīte Jūrmieciņības savienības mājaslapā. Mājaslapa ir saslēgta ar LJS darbību "Facebook" sociālajā tīklā, kas dod pozitīvu rezultātu. Pirms gada LJS mājaslapa bija neaktīva un apmeklētāju skaits tuvu nullei, bet no 2017. gada 1. decembra līdz 2018. gada 1. martam to jau apmeklējuši aptuveni 1200 individuālo apmeklētāju. Kā veiksmīgas iniciatīvas var izcelt gan "Stūrmaņa piezīmes", ko raksta Toms Dambis un kas atspoguļo reālo kuģa dzīvi, kāda tā ir šodien, gan arī rakstus un materiālus par jūrmieciņības personībām, kas bijušas nozīmīgas jūrmieciņības sabiedrībai. Analizējot rakstus, kas gūst lielāko popularitāti, jāsecina, ka tieši oriģināls saturs ir tas, kas piesaista "Facebook" lapas apmeklētājus, tāpēc nākotnē ir būtiski, lai LJS spētu šādu saturu radīt.

Var teikt, ka šobrīd Jūrmieciņības savienība atrodas starpposmā, jaunas identitātes meklējumos, pārejā starp aizgājušo laiku un nākotni. Būtiska nozīme jebkuras organizācijas pastāvēšanā ir jaunu biedru piesaistei. Nepieciešams, lai savienības darbā iesaistītos jauni biedri, kas būtu aktīvi, rosinātu jaunas aktivitātes, tādējādi veidojot savienības identitāti. Protams, biedru piesaiste ir sāka novēloti, pie šī jautājuma vajadzēja sākt aktīvi strādāt pirms 10 gadiem. Ir jāsaprot, ka viena lieta ir jaunus biedrus piesaistīt, bet grūtākais ir šo jauno resursu veiksmīgi izmantot savienības darbībā, un tas nozīmē strādāšanu ar jaunajiem biedriem, lai cilvēkiem veidotos apziņa, ka viņi organizācijai ir vajadzīgi, organizācijai vajadzīga viņu līdzdarbošanās. Diemžēl šis LJS darbības elements pēdējos gados ir bijis atstāts novārtā. Lai savienība sekmīgi funkcionētu, ir svarīgi pievērst uzmanību aktivitātēm, ko īsteno tās biedri. Domāju, ka pēdējā gada laikā tomēr soli pa solim ir iets virzienā, lai Jūrmieciņības savienība iegūtu jaunu un skaidru identitāti. Protams, svarīgi būs nākamie gadi, lai iesāktās iniciatīvas neapsīktu, lai veidotos jaunas aktivitātes, kurās LJS biedri līdzdarbotos. Lai arī tuvākajā laikā būs nepieciešama diskusija par LJS identitāti, es un arī citi "jaunie" LJS biedri redzam savienību kā jūrmieciņības sociālo mediju, kas Latvijas sabiedrību un pašu jūrmieciņību informē par jūrmieciņībā notiekošo, kā diskusiju platformu, kurā var apmainīties ar viedokļiem un diskutēt par aktuālo. Tāpēc nākamā gada uzdevums ir turpināt iesāktās aktivitātes, lai veidotos pēctecība, un rosināt jaunas aktivitātes, lai kā kods ikvienā no mums skanētu Krišjāņa Valdemāra aicinājums "Latvji, brauciet jūriņā!". ■



JŪRAS SVĒTKI UZ KUĢA "VECRĪGA"

8. jūlijā Jūrnīcības savienība bija aicinājusi jūrnīcības sabiedrības pārstāvjus, viņu ģimenes un draugus doties kopīgā izbraucienā ar pasažieru kuģi "Vecrīga". Šādi jau otro gadu tiek atzīmēti Jūras svētki.



Kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs ar kundzi.

Par spīti drēgnajam un vējainajam laikam, atsauce bija liela. Uz kuģīša raisījās draudzīgas sarunas un valdīja jautrs noskaņojums, pateicoties gan operdziedātāja Naura Indzera sniegtajam improvizētajam koncertam, gan organizētajai kopdziedāšanai un kopdejošanai.

Šāda Jūras svētku atzīmēšana ir mēģinājums atdzīvīnāt un atjaunot šo svētku svinēšanu Rīgā. Kopš 2001. gada Jūras svētki Rīgā vairs netiek svinēti, lai gan tiek plaši atzīmēti Liepājā, Ventspilī un pat visos mazajos zvejnieku ciemos.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters ir pārliecināts, ka svētku atjaunošana būtu nepieciešama visiem Rīgas iedzīvotājiem, visvairāk tiem, kuri nevar aizbraukt uz zvejnieku ciemiem, kur šī diena tiek krāšņi svinēta. Svētki galvaspilsētā piesaistītu arī cilvēkus no citiem Latvijas novadiem un ārvalstu tūristus.■



Nauris Indzeris aicina vienoties ne tikai kopīgā dziesmā, bet arī kopīgā dejā.



JŪRNIKU VĪRIŠĶĪBU GODINOT

2017. gadā aprit 130 gadu, kopš Ainažu jūrskolnieks tālbraucējs kapteinis Pēteris Šnore ar Liepupē būvēto burinieku "Rota" šķērsoja ekvatoru un sasniedza Laplatu Dienvidamerikā. Laikā no 1890. līdz 1910. gadam pa Atlantijas okeānu ik gadus kuģoja ap 50 latviešu burinieku. Ainažu jūrskolas muzejā 3. jūnijā notika ikgadējais Latvijas jūrnieku salidojums, kura tēma šoreiz bija "Ainaži – Latvijas jūrniecības saknes" un kas bija veltīts buru kuģa "Rota" vēsturiskajam reisam.



Tradicionālajā piemiņas brīdī Ainažu vecajos jūrnieku kapos viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots, uzrunājot klātesošos, teica īsi un kodolīgi: "Gods kalpot Latvijai!", un šie vārdi patiesi precīzi izsaka to, cik svēts ikvienam no mums ir Latvijas vārds, cik svarīgi kopt tradīcijas, lai uzturētu dzīvu saikni paaudžu starpā.

Kapteinis Normunds Vilkaušs, pieminot Latvijas jūrniecības



Ventspils ostas kapteinis Arvids Buks (no kreisās) un kapteinis Gunārs Trukšāns.



pamatlicējus, atzina, ka viņos ir bijis daudz vairāk vīrišķības, izturības un spīta. "Tagad, kad kuģi kļūst arvien modernāki, ievērojami uzlabojas arī darba un sadzīves apstākļi jūrniekiem. Kuģojot Arktikā, tiek ieslēgta apkure, bet karstajos reģionos darbojas kondicionieri. Būšu pilnīgi godīgs: domājot par apstākļiem, kādos pirms 130 gadiem nācās kuģot un strādāt jūrniekiem, nevaru apgalvot, ka būtu gatavs tādos strādāt. Kas zina, vai tad es būtu izvēlēties jūrnieka profesiju, tāpēc vēl jo dziļāk noliecu galvu veco jūrnieku priekšā, godinot viņu izturību un profesionalitāti, viņu vīrišķību un to neizdzēšamo ieguldījumu, ko viņi devuši Latvijas jūrniecībai," sacīja Vilkaušs.

Savukārt kapteinis Antons Ikaunieks uzsvēra, cik svarīga vienmēr ir bijusi un joprojām ir jūrnieku profesionālā sagatavošana. "Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas absolventi strādā pasaules jūrās uz starptautisko kuģošanas kompāniju kuģiem, un viņi ir tie, kas nes Latvijas vārdu pasaulē. Mums ir ļoti svarīgi būt pārliecinātiem, ka jūrnieki



Kapteinis Normunds Vilkaušs, Antra Duciņa un Iveta Erdmane.



17. maijā deviņdesmito dzimšanas dienu svinēja kapteinis Igors Vītols (pa kreisi), bet Ēriks Tomsons ir dzimis vienā gadā ar Latviju un ir viens no trim dzīvi palikušajiem Latvijas Centrālajā Padomē (LCP) iesaistītajiem bēgļu pārcēlājiem.



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Kapteiņi Arvīds Buks (no kreisās),
Aivars Krišjānis, Gunārs Trukšāns
un Antons Ikaunieks.



Salidojuma dalībnieki pulcējas
pie lielā zupas katla.



sāņems vislabāko profesionālo izglītību, tāpēc mēs nevaram pieļaut, ka Latvijā tiek iznīcināta jūrniecības izglītība, domājot par draudiem Jūras akadēmiju pievienot Rīgas Tehniskajai universitātei. Cerams, ka tas nekad nenotiks," pauž kapteinis Ikaunieks.

Pasākuma ietvaros tika atklāta izstāde "'Rotas" braucienam uz Ameriku – 130", apbalvoja bērnu zīmējumu konkursa "Ar buru kuģi uz Ameriku" uzvarētājus un tradicionāli godināja jūrniecības veterānus.

Koncertu sniedza TDA "Zelta sietiņš", vieskolektīvi no Igaunijas un Ainažu kultūras nama pašdarbnieku kolektīvi, bet pasākuma noslēgumā visi baudīja gardu zupu un kavējās atmiņās par piedzīvoto aizvadītajos gados.■



MĀCĪT CITUS UZKĀPT UZ AUGSTĀKĀ PAKĀPIENA

Ēriks Koržeņevskis 1976. gadā devās uz Ļeņingradu, tagad Sanktpēterburga, lai stātos tolaik tik populārajā *Makarovkā* – Admirāļa S. Makarova Augstākajā inženieru jūrskolā un tieši tāpat kā daudzi citi jaunekļi, kuri sapņoja par jūras ceļojumiem un pasaules apskatīšanu, kļuva par jūrnieku. Par jūrnieku viņš kļuva, bet karjera izvērtās pavisam savādāk. Tolaik valstī bijusi izvēsta kampaņa, ka ar nacionālajiem kadriem ir jāpapildina “lielās dzimtenes” jūras spēki. “Man toreiz tā arī pateica: vai nu tu iesi dienēt armijā, vai iesi mācīties, bet tikai ne *Makarovkā*. Iestājos Frunzes vārdā nosauktajā augstākajā navigācijas jūrskolā, kas dibināta 1801. gadā, un biju 275. izlaiduma absolvents. Divdesmit sešus gadus dienēju uz PSRS karakuģiem, no tiem sešpadsmit gadus biju kuģa komandieris,” stāsta ĒRIKS KORŽEŅEVSKIS.

Jau militārās karjeras laikā kapteinim Koržeņevskim nācās pirmo reizi saskarties ar izglītības sistēmu, kad 1981. gadā viņš nonāca Bolderājā, kur tagadējās Latvijas Jūras akadēmijas telpās mācījās arābi, tā sauktie internacionālie kara jūrnieki. Skolā viņiem mācīja teoriju, bet kapteinis uz sava kuģa sniedza praktiskās zināšanas par manevrēšanu, pietauvošanos, attauvošanos un visu pārējo, kas jāprot ikvienam jūrniekam, protams, arī kara flotes jūrniekam. Jau tad, kad Latvija bija atguvusi neatkarību un bija nodibināta Latvijas Jūras akadēmija, Ēriks Koržeņevskis šurp atkal atgriezās, nu jau lai kļūtu par akadēmijas pasniedzēju.

“Manas attiecības ar nu jau svešās valsts jūras spēkiem un arī jūras gaitas beidzās Kronštātē. Toreiz vajadzēja pieņemt lēmumu – vai nu palikt dienēt Krievijas Jūras spēkos, vai atgriezties Latvijā. Esmu dzimis un audzis Latvijā, tāpēc mans lēmums atgriezties mājās bija likumsakarīgs. Divus gadus LJA rektors Bērziņš un arī pasniedzējs Gladkovs aicināja un pierunāja mani nākt strādāt uz akadēmiju. Savukārt Gaidis Zeibots izteica aicinājumu iet uz Latvijas Jūras spēkiem. Lai gan it kā bija divas izvēles, patiesībā izvēles nemaz nebija, jo tādu militāro pakāpi, kāda man bija, Latvijas Jūras spēki nevarēja piedāvāt un man vajadzēja kļūt par jaunāko virsnieku. Tas man nebija pieņemami, tas bija zem mana goda. Tagad vērtējot, kas notika ar Lešinski, Pavloviču, Černovu, Zvaigzni un visiem pārējiem, kuri savulaik bija dienējuši padomju Jūras spēkos, varu būt apmierināts, ka tolaik pieņēmu pareizu lēmumu un kļuvu par pasniedzēju. Visi, kuri bija pabeiguši militārās augstskolas Krievijā, bija spiesti aiziet



Ēriks Koržeņevskis.

no Latvijas Jūras spēkiem. Kā saka, viņi savu bija padarījuši, kad vajadzēja likt pamatus Latvijas Jūras spēkiem, bet pēc tam jaunajā sistēmā vairs neiederējās un nebija vajadzīgi. Nevarētu teikt, ka viņi kļuva lieki, bet tikai laiķi bija mainījušies: viņi bija mācījušies vienā sistēmā, bet tagad ir citi laiki, kas zina, kas viņiem aiz ādas." Tā par savu karjeru un citu likteņiem pārdomās dalās Ēriks Koržeņevskis, kurš gandrīz kopš Latvijas

Jūras akadēmijas dibināšanas strādā par pasniedzēju un ir izpelnījies studentu īpašu atzinību: vērtējot mācībspēkus, tie savās anketās ierakstīja viņa vārdu un ar vētrainiem aplausiem izlaidumā sveica savu pasniedzēju. Tas ir labākais novērtējums un gandarījuma brīdis pasniedzējam.

Kad jautāju, ar ko viņš izpelnījies šādu studentu mīlestību un atzinību, jo zinu, ka Koržeņevskim ir stingra, prasīga un principiāla pasniedzēja slava, viņš pasmaida un saka: "Varbūt tieši tāpēc, ka esmu stingrs, varbūt par disciplīnu, ko es no viņiem prasū. Ja studiju telpā ir karsti, studenti zina, ka viņi var atvērt logu, bet viņi zina arī to, ka, projām ejot, logs ir jāaizver. Pirms lekcijas es saku: lūdzu, kaut nofotografējiet, kā uz galda atrodas priekšmeti, lai pēc darba tos atkal varētu sakārtot pareizajā secībā, jo pēc jums šeit strādāt nāks nākamā grupa, un ir svarīgi, lai viss atrastos noteiktās vietās. Pakāpeniski viņi pie šādas kārtības pierod."

Ļoti iespējams, ka studenti novērtē arī to brīvības garu, ko dod komunikācija ar pasniedzēju, jo, kā saka pats pasniedzējs, ir jāprot nošķirt sadzīve no darba un jāsaprot, kad var sadzīviski parunāt un pasmieties, bet kad jāstrādā ar pilnu jaudu.

– Nevienu dienu neesmu nožēlojis savu izvēli, tikai ar katru gadu mazinās gandarījums par to, ko daru.

– Jo?

– Jo pēdējo astoņu gadu laikā studenti ir ļoti mainījušies, pie mums atnāk vidusskolas absolventi, kuriem ir vājas zināšanas, un ar katru gadu situācija arvien



pasliktinās. Es teiktu, ka jaunieši nav pieraduši domāt un nespēj izmantot pat tās zināšanas, kas viņiem skolā ir ieliktas. Ja kārtīgi sāk viņus spīdzināt, izrādās, ka pamati tomēr ir, kurus diemžēl jaunieši mācību procesā nespēj izmantot. Šo bēdīgo faktu lieliski atspoguļo kaut vai mūsu augstskolas statistika: ar katru gadu no iestāšanās augstskolā līdz izlaidumam nonāk arvien mazāks procents reflektantu, un to apliecināja arī šā gada izlaidums: mācības bija uzsākuši divi simti studentu, bet tikai astoņdesmit septiņi augstskolu pabeidza, kas ir mazāk par pusi. Jau gadus trīs šī tendence kļūst arvien satraucošāka, bet kādreiz tikai kuģu vadītājos vien bija četras grupas ar deviņdesmit studentiem. Rudenī saņēmu trešā kursa studentus pēc pirmās jūras prakses, un situācija ir ļoti bēdīga, jo no četrām pirmajā kursā nokomplektētajām grupām līdz trešajam kursam ir palikušas vairs tikai divas – četrdesmit trīs studenti, jo pārējie pirmos divus kursus nav izturējuši, un galvenais klupšanas akmens, protams, ir fizika un matemātika, arī citi priekšmeti, bet salīdzinoši mazāk. Diemžēl jūrnieku kļūst mazāk.

– Lai arī mazāk, bet paliek labākie, no kuriem var sagaidīt labus rezultātus.

– Viss nav tik vienkārši. Patiesībā studenti lekcijās nemaz negrib dzirdēt to, ko tu viņiem stāsti. Protams, tagad ir datori, tehnoloģijas un viss pārējais, bet topošajam speciālistam, teiksim, kuģu vadītājam, ir jāspēj saprast, kādi spēki, kādi fizikāli lielumi iedarbojas uz kuģi un kā praksē viss notiek. Bet students, piemēram, iegaumē, ja ir tāda un tāda dzenskrūve, tad kuģim jāpietauvojas ar kreiso bortu, bet viņš nesaprot, kāpēc tā jārikojas. Iegaumē, bet nesaprot un negrib saprast. No visiem studentiem apmēram trīsdesmit procenti ir tādi, kas uzdod jautājumus un cenšas vairāk uzzināt un labāk saprast, bet pārējie ir priecīgi, ka lekcija beigusies. Varat pajautāt jebkuram pasniedzējam, un katrs jums pateiks, ka studenti praktiski neuzdod jautājumus, un tas nozīmē, ka vai nu viņi visu zina, vai neko negrib zināt.

– Vai arī nezina, ko pajautāt? Nezina, ko paši nezina.

– Jā, tā ir. Kad pienāk pēdējās piecas nedēļas pirms gala eksāmeniem, tad gan visi vēlas uzzināt visu, jo, kad pieslēdzas eksāmenu tematiem, tad rodas vesela virkne jautājumu. Ir lietas, ko ir dzirdējuši, bet ir jautājumi, par kuriem nekas pat dzirdēts nav, jo, iespējams, nav apmeklētas lekcijas.

– Cik spējīgi un sagatavoti, jūsuprāt, bija šā gada absolventi?

– Teiksim tā, izlaidums kopumā bija viduvējs, un varu teikt, ka šis bija pirmais gads, kad studenti savā starpā nebija draudzīgi, pat palikušajās divās grupās dalījās pa grupiņām, un pat nezina, vai visi kopā rīkoja kādu izlaiduma ballīti. Bet arī tā laikam jau ir šodienas cilvēku komunikācijas problēma.

– Kuru gadu izlaidumus akadēmijā jūs vērtējat kā labu studentu un talantīgu jauno speciālistu gadus?

– Pirms 2008. gada un līdz 2010. gadam, kad vēl bija divu līmeņu izglītība: pirmais līmenis tika sasniegts trīsarpus gados, tad augstskolas beidzēji varēja



strādāt par stūrmaņiem, bet, turpinot studijas, piecos gados ieguva otrā līmeņa augstāko izglītību. Arī eksāmenu komisija tagad atzīst, kā diena pret nakti ir tie studenti, kuri diplomdarbu aizstāvēja pēc piecu gadu studijām un kuri aizstāvas tagad. Pēc piektā kursa viņi visi jau bija jūras virsnieki, kapteiņa trešie palīgi, un tas bija pavisam cits līmenis. Tagad līmenis arvien slīd uz leju, bet esmu pilnīgi pārliecināts, ka neviens no akadēmijas pasniedzējiem nav gatavs pieļaut, ka students var pabeigt augstskolu ar pavisam vājām zināšanām. Godīgi sakot, reizēm neceļas roka ielikt pat zemāko sekmīgo vērtējumu četri, jo tu ļoti labi apzinies, ka akadēmijas *produkts* aizies strādāt uz kuģiem pasaules jūrās. Jau tagad no mūsu akadēmiju beigušajiem kapteiņiem un vecākajiem palīgiem kadetu vērtējums nav glaimojošs, viņi stāsta, ka uz kuģiem notiekot brīnumu lietas. Negribas latīņu nolaist pārāk zemu, ar to arī izskaidrojams studējošo lielais atbirums. Kad rektors Bērziņš vēl bija starp mums, daudz runājām un spriedām, ka studijām laikam tomēr vajadzētu pielikt klāt pusgadu un neiet kopā ar Eiropas standartiem, kas nosaka, ka bakalauri sagatavojami četrarpus gados. Patiesībā no šiem četrarpus gadiem pusgads, tādā vesels semestris, tiek veltīts visiem obligātajiem kursiem – GMDSS, ECDIS un pārējiem, kas tagad iekļauti obligātajā minimumā, bet savulaik, kad studijas bija piecus gadus, šie kursi nāca plus pie šiem pieciem gadiem. Otrs moments, kas negatīvi ietekmē zināšanu līmeni, ir kontaktstundu skaits speciālajos priekšmetos. Kādreiz kredītpunktiem no četrdesmit stundām trīsdesmit divas bija kontaktstundas, bet tagad palikušas vairs tikai divdesmit četras, kas nozīmē, ka sešpadsmit stundas studenti strādā patstāvīgi. Viena lieta patstāvīgi strādāt humanitārajos priekšmetos, kuros var uzdot, lai lasa un meklē atbildes, bet pavisam cita lieta ir speciālie priekšmeti – navigācija, kuģu vadīšana, manevrēšana, ko nevar apgūt neklātienē.

– Jūrniecības nozares analītiķi, pamatojoties uz pietiekami lielu datu bāzi, izsaka viedokli, ka nelaimes jūrā visbiežāk notiek tāpēc, ka uz tiltiņa stāv vāji sagatavoti speciālisti, kuri pārlietu paļaujas uz elektroniku: ECDIS, GMDSS, AIS un citu.

– Savulaik, vēl pagājušā gadsimta beigās, mēs ar pasniedzēju Gladkovu bieži apspriedām STCW prasības, prātojot, kam tās īsti ir domātas. Tolaik nonācām pie atziņas, ka šīs ļoti vienkāršotās standartizētās prasības pamatā ir domātas trešās, pat ceturtais pasaules valstīm, kuras saviem jauniešiem neiedod pat kārtīgu vidusskolas izglītību, lai viņi spētu izpildīt minimālās jūrniecības izglītības prasības. Tagad, kad pagājuši jau kādi piecpadsmit gadi, es beidzot īsti aptveru un man nākas atzīt, ka minimālās prasības nav domātas tikai filipīniešiem vai malaiziešiem, bet arī Latvijas studentiem, kuru līmenis ar katru gadu arvien vairāk tuvojas šim zemākajam prasību līmenim. Ar nožēlu jāatzīst, ka ir daudzas profesionālas lietas, kuras mēs saviem studentiem varam iestāstīt tikai ar milzīgu piepūli.



Ē. Koržeņevskis un Ģ. Aniņa skaita balsis LJA rektora vēlēšanās.

Kādu izglītību jaunieši saņem vispārīzglītojošajās skolās un ar kādām zināšanām viņi saņem vidusskolas atestātu – lūk, šis ir ļoti aktuāls, sāpīgs un svarīgs valsts līmeņa jautājums. Loģiskās domāšanas nav, ar informāciju neprot strādāt un secinājumus nespēj izdarīt. Vēl Bērziņa laikā akadēmijā ieviesa tādu priekšmetu kā elementārā matemātika, un tas daudz ko pasaka par jauniešu zināšanu līmeni. Tu mēģini nolaisties līdz studenta līmenim un saprast, kāpēc viņi to vai citu nesaprot. Divus gadus naktis negulēju, jo nevarēju saprast, kāpēc mani manevrēšanas un cirkulācijas aprēķini atšķiras no studentu aprēķiniem. Izrādījās, ka viņi rēķina, *pī* pieņemot par trīs, nevis 3,14, jo, lai matemātikas centralizētā eksāmena darbus būtu vieglāk labot, ir noteikts, ka *pī* tiek pieņemts par trīs. Kā mēs varam cīnīties pret ministriju, kura šādas aplamības pieņem bez liekiem kompleksiem?

– Vai jūs gribat teikt, ka Latvijas izglītības sistēma jau ir nonākusi bezdibenī?

– Bezdibenī vēl nav, bet būs. Tagad jaunie cilvēki ir pieraduši strādāt tādā kā testu režīmā – ir doti atbilžu varianti, atzīmē šķietami pareizo. Ja tu studentam pateiksi vienu variantu, kā attiecīgo jautājumu risināt, tad viņš citus variantus nemaz nemeklēs un nedomās. Man piegājiens ir cits – es zinu piecus variantus, kā jautājumu risināt, bet tu domā un meklē! Domā! Pasniedzējam līdz pēdējam jāstāv malā un jāļauj kursantam darboties pašam, un tikai tad, kad skaidri redzi, ka cilvēks netiks galā, tu drīksti iejaukties. Tā ir tā šaurā un praktiski neredzamā līnija, kuru tu drīksti pārkāpt tikai galējas nepieciešamības gadījumā, un es ar saviem studentiem tieši tā arī strādāju.



Vispār jau ar jūrniecības izglītību ir lielas problēmas. Piemēram, jūrskolas nozīme šodien ir tikai tā, ka pēc jūras prakses jūrskolnieks saprot – ir vai nav šī profesija viņam domāta. Viss pārējais ir nulles vērts! Viņš atnāk uz akadēmiju pēc jūrskolas beigšanas un sāk mācīties kopā ar parasto vidusskolu beigušajiem. Divus gadus viņš dzīvo, cepuri kuldams, un visu, ko jūrskolā zināja, ātri pazaudē un trešajā kursā vairs neprot mācīties.

Visai satraucošo situāciju lieliski parāda arī valsts eksāmeni, kur notiek gan kuriozi, gan bēdīgi atgadījumi. Piemēram, studiju beidzējam ir jānosauc galvenie kuģu dzinēju tipi, un viņš citu starpā nosauc arī gaisa turbīnas. Komisija neizpratnē – kas tās tādas? Ak, jā, gāzes turbīnas, bet kāda tur starpība. Es pārstāvu akadēmiju valsts eksāmenu komisijā, un man tur ir ļoti grūti sēdēt.

– Kāda ziņā?

– Grūti to visu klausīties, kad Ikaunieks, Brokovskis un visi pārējie neizpratnē uz tevi skatās – ko tu visus šos gadus esi darījis, ko esi viņiem mācījis? Saproto, ka eksāmenā uztraukums dara savu un, lai arī esmu komisijā, mēs tomēr esam no vienas komandas. Man vajadzētu viņam palīdzēt, lai cilvēks izietu no strupceļa un sāktu runāt, bet es baidos uzdot jebkādu jautājumu, jo ar to varu iedzīt viņu vēl vairāk stūrī un lielākā strupceļā. Jokojot studentiem saku, ka valsts eksāmenā uzdošu jautājumu tikai tad, ja students ar savu parakstu būs apstiprinājis, ka to var viņam prasīt.

Godīgi sakot, man ir ļoti lielas bažas, ka vēl pēc kāda laika jūrniecības izglītība Latvijā vispār izzudīs.

– Nebūs, kas vēlēsies mācīties?

– Nē, nebūs pašas augstskolas, jo nevienam tā nav vajadzīga.

– Jūrniecības sabiedrība gan pauž atbalstu jūrniecības izglītībai un viedokli, ka tā ir ļoti svarīga gan Latvijas ekonomikai, gan Latvijas nākotnei.

– Saka, bet es nezinu, kam ir jānotiek, lai tiešām tā tas arī būtu. Tad ir jānotiek tādiem procesiem, kādi bija 1989. gadā, kad Gunārs Šteinerts un pārējie dibināja Latvijas Jūras akadēmiju, jo bija liela nepieciešamība, lai Latvijā mācītu jūrniekus. Tagad valstī nav neviena cilvēka, kam tas būtu svarīgi, jo īpaši Izglītības un zinātnes ministrijā tas visiem ir vienaldzīgi. Ja paskatās Jūrnieku reģistra statistiku, tad Latvijā it kā ir daudz jūrnieku, bet pretī tai ir cita statistika – 2017. gada rudenī jaunajam mācību gadam vispār neizdevās nokomplektēt elektromehāniķu grupu, un viens no iemesliem ir ārkārtīgi grūtais mācību process, kas sagaida studentus. Ja kuģu vadītāji jau krīt cīņās ar fiziku un matemātiku, tad tās cīņas, kas jāiztur elektromehāniķiem, ir nesalīdzināmi sīvākas.

Arī ar jūras praksēm problēmas kā bijušas, tā arī paliek. Izlaidumā darba devēju pārstāvji saka – mēs jūs gaidām, nāciet strādāt, bet ar praksēs vietām studiju laikā viņu palīdzība ir visai ierobežota. Taču nevajadzētu aizmirst, ka neviens par jūras virsnieku bez prakses nevar kļūt. Sprotams, ka divās praksēs



isti nav iespējams iziet nepieciešamo jūras cenzu, tāpēc, ja nebūs kādas izmaiņas pašā akadēmijas izglītības procesā, mēs savus studentus noliekam zem sitiena.

– Ja runājam par praksēm, tad kādi studenti atgriežas pēc pirmās un otrās prakses?

– Grūti kopumā raksturot, bet, pārbaudot prakses atskaites, varu izdarīt secinājumu, ka problēmas ar praksēm ir, pamatā tas ir sistēmas trūkums, lai prakse būtu pilnvērtīga.

Parasti uz kuģa ir viens vai divi kadeti, un dažādās kompānijās attieksme pret kadetiem ir atšķirīga. Ir kompānijas, kuru virsnieki saprot, ka viņu pienākums un uzdevums ir apmācīt topošos jūras virsniekus, nevis tikai likt tiem dauzīt rūsū un krāsot. Kam paveicas vai kas pats vēlas iespējami vairāk uzzināt, tam prakse dod tādu iespēju, bet tie,



Ir jāizšķiras, ko vēlētos redzēt LJA rektora amatā.

kam pašiem nav šādas tieksmes, pēc matroža darba dienas vairāk neko arī nevēlas kā tikai atpūtu. Prakses atskaitēs ļoti labi var redzēt, kuri ir motivēti. Uzsākot prakses pārbaudi, parasti studentam jautāju: tas ir tavš darbs, vai vienkārši esi sakopējis un salicis mapē? Ja saka, ka pašš darbs, tad es jebkurā vietā atveru un uzdodu jautājumu, jo tev par savu darbu viss ir jāzina. Reizēm viņi domā – jo vairāk makulatūras, jo labāk. Esmu pilnīgi pārliecināts, ka vislabāk, protams, ir tad, ja mācību iestādei ir savs mācību kuģis, kaut neliels. Tādi bija, kad es mācījos, un mums vajadzēja nodarboties uz kuģa pat tad, ja mēs to negribējām.

– Parasti izlaidumā, skatoties, kā akadēmijas absolventi – jaunie jūras virsnieki – dodas saņemt diplomus, pie sevis vērtēju, kurš no viņiem nākotnē būs kuģa kapteinis, un man ir savs viedoklis. Vai jūs jau studiju laikā varat pateikt – jā, šis būs kapteinis?

– To noteikti var redzēt. Kapteiņa pienākumu pildīšanai ir vajadzīgs raksturs. Jābūt īpašai psiholoģiskajai sagatavotībai. Joka pēc saku, ka pirms stāšanās akadēmijā vajadzētu veikt psiholoģisko testu – kuri ir un kuri nav piemēroti. Savulaik, kad mācīju arābus, viņiem bija skaidrs, ka tur, augšā, ir Allahs un tagad arī kapteinis, bet pārējie ir lejā. Starp citu, kādreiz uz kuģiem tā arī bija, nevis kā tagad – visi kopā kopkajītē dzīvo uz viena klāja. Senāk bija cita



hierarhija – augšā bija kapteinis, kapteiņa tiltiņš un viņa salons. Ne katrs virnieks bija priecīgs kāpt uz kapteiņa salonu, jo tad, visticamāk, kaut kas nebija kārtībā. Tagad viss ir unificēts, bet joprojām nekas nemainās tajā ziņā, ka uz kuģa demokrātija nevar būt. Tur ir jābūt vienam, kas komandē, un visi pārējie pilda. Tiltiņa darbs ir nervu darbs, tāpēc arī ar studentiem es apejos līdzīgi – līdz pēdējam ļauju mēģināt pašiem.

Koržeņevskis ir noraizējies, ka nekas spožs jūrniecības izglītībā nav sagaidāms. "Latvijas vēsturē zinu divus vīrus, kas ir cīnījušies par jūrniecības izglītību: Krišjānis Valdemārs, kurš iedibināja jūrskolas, un Jānis Bērziņš, kurš radīja Jūras akadēmiju, un es nezinu, kā viņam tas kopā ar Ģertrūdi Aniņu, Oļģertu Saksu un Gunāru Šteinertu izdevās. Tagad it kā visi par to runā, bet valstij jūrniecības izglītība nav vajadzīga."

Varbūt mūsu valstij tā īsti nekas nav vajadzīgs? Bet pasniedzējs uzdod pretjautājumu: "Kāpēc igauņiem ir vajadzīgs? Kāpēc par jūrniecības studijām Igaunijā nav jāmaksā un valsts studentiem dod formas un viņus ēdina? Laikam jau jūrniecības izglītību Igaunijas valsts uzskata par svarīgu, lai būtu jūrnieki un turpinātos jūrniecības tradīcijas. Tomēr es uzskatu, ka Latvija ir Baltijas jūrniecības izglītības centrs, jo tieši Latvijā jūrniecības izglītībai ir vissenākās tradīcijas un stiprākie pamati. Savulaik Krievijas impērijā vairāk nekā puse no kapteiņiem bija latvieši."

Lai gan pasniedzējs Koržeņevskis nenoliedz, ka jaunieši tagad ir patstāvīgāki, un arī saprot, ka sabiedrībā ir ienākusi tā sauktā Z paaudze, kas esot īpaši apdāvināta tehnoloģiju jomā, viņš tomēr ir spiests atzīt, ka akadēmijā tādus nav sastapis, kā arī neredz īpaši lielu degsmi un alkas pēc zināšanām. Šo savu atziņu viņš ilustrē ar piemēru no studiju ikdienas un saka: "Piemēram, pēc lekcijas no 23 studentiem paliek trīs, kuriem ir jautājumi un neskaidrības, kuri vēlas izzināt un uzzināt. Pārējie? Priecājas, ka lekcija beigusies."

Ē. Koržeņevskis, sveicot akadēmijas beidzējus, uzdeva viņiem jautājumu: "Vai atceraties, ko es jums teicu mūsu pirmajā tikšanās reizē mācību auditorijā?" Absolventu koris vienbalsīgi noskandēja: "Ieslēdziet domāšanu!" Arī izlaidumā pasniedzējs saviem nu jau bijušajiem audzēkņiem novēlēja nekad neizslēgt domāšanu, savukārt ne tikai pasniedzējam Koržeņevskim, bet arī visiem akadēmijas un citu augstskolu pasniedzējiem var novēlēt tikai vienu – gudrus un zināt gribošus studentus.

Kad visbeidzot Ērikam Koržeņevskim jautāju, kas, viņaprāt, ir kapteinis – tītuls vai amats, atbilde skan: "Slimība! Jo kapteinim nokāpt lejā no tiltiņa ir tāpat kā valsts prezidentam beigt savu pilnvaru termiņu – nekā līdzvērtīga nav. Vai nu tu soļo uz priekšu, vai arī ej tādu ceļu, kādu izvēlējos es, – mācīt citus uzkāpt uz augstākā pakāpiena."■



SKOLOTĀJAM VIENMĒR JĀBŪT GATAVAM STRĀDĀT MŪSDIENĪGI

VLADIMIRA JANUŠKINA ceļš uz pedagogiju nav bijis nosprausts kopš skolas gadiem. Ilggadējais koledžas pasniedzējs dzimis Kazahstānā un bērnībā gribējis kļūt par jūrnieku. "Bērnībā visi zēni izvēlas romantiskas un varonīgas profesijas. Kāds vēlas kļūt par lidotāju, kāds par ugunsdzēsēju vai policistu. Es gribēju būt jūrnieks. Skolas gados izlasīju visas man pieejamās grāmatas un ceļojumu aprakstus, kas saistīti ar jūru, sākot no stāstiem par Kuku un beidzot ar Krūzenšternu, to skaitā lasītas arī latviešu rakstnieka Viļa Lāča sarakstītās grāmatas "Zvejnieka dēls", "Uz jauno karstu", "Ciems pie jūras" un citas," stāsta V. Januškins.

Pēc armijas V. Januškins iestājās Odesas Augstākajā inženieru jūrskolā. "Kad 1963. gadā to pabeidzu, mani nosūtīja uz Liepāju strādāt kuģu remonta rūpnīcā. Man bija iespēja palikt arī Odesā, bet izvēlējos Latviju. Iespējams, Viļa Lāča grāmatu iespaidā, bet varbūt arī tāpēc, ka draugs, kurš bija no Baltijas, daudz stāstīja gan par Latviju, gan Igauniju."



Vladimirs Januškins.



UZZIŅAI

Vladimirs Januškins 1963. gadā beidzis Odesas Augstākās inženieru jūrskolas Elektromehānikas fakultāti, iegūstot inženiera elektromehāniķa kvalifikāciju. 2003.–2004. gadā zināšanas papildinājis Liepājas Pedagoģijas akadēmijā, iegūstot profesionālās izglītības pedagoga kvalifikāciju. No 1963. līdz 1967. gadam strādājis Liepājas kuģu remonta rūpnīcā par tehnologu, ceha priekšnieku. No 1967. līdz 1972. gadam gājis jūrā uz Tallinas refrižeratoru flotes bāzes kuģiem par elektromehāniķi. Pēc tam atgriezies Liepājā un no 1973. līdz 1981. gadam strādājis Liepājas kuģu remonta rūpnīcā par ceha priekšnieka vietnieku. Kopš 1981. strādā Liepājas Jūrniecības koleģijā par pasniedzēju.

Pēc obligāto triju gadu nostrādāšanas rūpnīcā V. Januškins piepildījis sapni un devies jūrā, strādājot uz Tallinas refrižeratoru flotes bāzes kuģiem par elektromehāniķi. "Man paveicās, jo tajā laikā mani nosūtīja strādāt uz Kubu. Divus gadus ar ģimeni, sievu Allu un dēliem Vasiliju un Alekseju, nodzīvojām Kubā," stāsta Januškins. „Kad sāku strādāt uz kuģiem, man darba ziņā nebija nekādu problēmu, varēju novērst jebkādas ķibeles saistībā ar elektropadevi. Tas tāpēc, ka man bija laba prakse rūpnīcā. Tas atviegloja darbu jūrā. Labprāt esmu strādājis gan rūpnīcā, gan jūrā, jo vienmēr esmu strādājis savā izvēlētajā profesijā,” atzīst V. Januškins.

„Pēc atgriešanās, nopirku labu mašīnu. Nevis kaut kādu parasto, bet gan *volgu*,” ar smaidu stāstu turpina V. Januškins. „Padomju laika cilvēka sapnis bija nopirkt mašīnu. Tolaik bija rindas, nemaz tik viegli pie tās nevarēja tikt. Domāju, ja iešu jūrā, kas tad brauks ar manu mašīnu? Tā arī nolēmu vairs jūrā neiet un atgriezos Liepājas kuģu remonta rūpnīcā.”

“Sagadījās tā, ka toreizējās Liepājas jūrskolas direktors Vasilijs Dmitrijevs uzaicināja mani strādāt skolā un piedāvāja šīs mācību iestādes priekšnieka vietnieka amatu mācību un ražošanas darbā. Tolaik tā bija tāda pusmilitāra mācību iestāde,” atceras ilggadējais pedagogs. Topošos jūrniecības speciālistus V. Januškins māca, liekot lietā ne tikai savas teorētiskās zināšanas, bet arī bagātīgo praktisko pieredzi. „Koledžas audzēkņiem mācu visu, kas saistīts ar kuģa elektrobarošanu no kuģa elektroapgādes avotiem. Salīdzinājumā ar darbu rūpnīcā un jūrā koledžā jaunieši neļauj ierūsēt. Jūrā darbs ir samērā vienmuļš, iestājas rutīna, jo katru dienu jāpilda vieni un tie paši pienākumi. Bet, strādājot skolā, vienmēr jāiet līdzī laikam un jābūt gatavam strādāt mūsdienīgi. Lai ar jauniešiem runātu ne tikai par to, kas saistīts ar pasniedzamo priekšmetu, jāorientējas arī jaunākajās tehnoloģijās,” pārliecināts ir V. Januškins.■

Indra Grase



JA SKOLOTĀJA DARBS PATĪK, TAD PATĪK VISS, KAS AR TO SAISTĪTS

Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzējai TATJANAI UTROBINAI ir liela interese par savu specialitāti, viņa saka, ka izmanto katru iespēju, lai iegūtās zināšanas pēc tam dotu saviem audzēkņiem. “Kad mācījos skolā, man bija ļoti labi skolotāji, kas vienmēr centās, lai katra stunda būtu ne tikai izglītojoša, bet arī interesanta. Es cenšos stundu sagatavot un pasniegt tā, lai jauniešiem būtu interesanti klausīties. Līdz ar to viņi arī labāk iemācās jauno vielu,” stāsta T. Utrobina.

To, ka skolotāja ir aizrautīga savā darbā un strādā no sirds, atzīst arī viņas audzēkņi. T. Utrobina ir viena no tiem koledžas pasniedzējiem, par kuru audzēkņi saka: vienmēr smaidīga un atsaucīga, bet stingra. Aicināti raksturot pasniedzēju, jaunieši cits caur citu sauc, ka skolotāja ir zinoša, ļoti labi pasniedz savus priekšmetus, rūpējas par viņu nākotni un sniedz maksimālu informāciju, ko nākotnē viņi varētu izmantot savā profesionālajā darbībā. Kāds norāda, ka viņam eksāmenā būšot desmitnieks, jo skolotāja esot ļoti laba. Vēl kāds piebilst, ka klasē visiem ir jānēsā formas, jābūt savāktiem, ja nebūsi noskaņojies



Tatjana Utrobina.



UZZIŅAI

Tatjana Utrobina 1980. gadā beigusi Kaļiņingradas Valsts universitātes Ķīmijas un bioloģijas fakultāti, iegūstot bioloģes, ķīmijas un bioloģijas pasniedzēja kvalifikāciju. 2010. gadā viņa pabeidza studijas Liepājas Universitātes Pedagoģijas fakultātē, iegūstot izglītības zinātņu maģistra grādu pedagoģijā. No 1980. gada līdz 1987. gadam strādāja par skolotāju Svetlogorskas vidusskolā. Kopš 1988. gada pasniedzēja Liepājas Jurniecības koledžā.

darbam, klasē vari nenākt. Skolotāja ir ļoti superīga, nosaka vēl kāds, un visi viņam piekrist.

Skolas gados T. Utrobina sapnis bija savu profesiju saistīt ar jūru. "Man ļoti patīk jūra. Vēl tagad atceros, kā pusaudzes gados Svetlogorskā stāvu jūras krastā un domāju, ka savu dzīvi un profesiju vēlētos saistīt ar jūru." Kaut viņas profesija nav tieši saistīta ar jūru, T. Utrobina uzskata, ka savu sapni ir īstenojusi, jo vairāk nekā 30 gadus strādā par pasniedzēju Liepājas Jurniecības koledžā un topošajiem jurniekiem māca gan ķīmiju, gan jūras vides aizsardzības mācību. "Pēc tam, kad no Svetlogorskas pārcēlos uz Liepāju, gribēju strādāt tikai un vienīgi Jurniecības koledžā. Man pat nebija domas, ka varētu strādāt kādā citā mācību iestādē," stāsta T. Utrobina. Ivars Virga, kas tolaik bijis direktora vietnieks, teicis, ka mācību iestādei

vajadzīga otra ķīmijas skolotāja un uzaicinājis viņu šeit strādāt, par ko bijusi ļoti priecīga. Tolaik paralēli ķīmijas stundām pasniedzēja vadījusi arī fakultatīvās nodarbības. "Ļoti interesants priekšmets bija ģimenes attiecību psiholoģija. Jauniešiem patika. Lai gan klasē bija tikai puiši, mēs runājām par mīlestību, par cilvēku savstarpējām attiecībām," atceras pasniedzēja.

"Ir pagājis daudz gadu, mani bijušie audzēkņi jau paši šeit strādā par skolotājiem, piemēram, Kuģu vadītāju nodaļas vadītājs Mihails Mutors. Gandarījums par to, ka daudzi absolventi ir atraduši darbu savā specialitātē un nu jau viņu bērni mācās pie manis." Uz jautājumu vai skolotāja darbs tomēr nav pārāk grūts, T. Utrobina atbild: ja darbs ir interesants un patīk, tad patīk viss, kas ar to saistīts.■

Indra Grase



VIENALDZĪGS NEVAR BŪT NEKAD

Kapteinis KĀRLIS SESKIS nu jau pāris gadus kā pārkāpis astoņdesmit gadu sliekšni un joprojām ir stalts un pilns enerģijas. Pirms desmit gadiem, 2008. gada decembrī, kad komandkapteinim Hugo Legzdiņam pie viņa mājas atklāja piemiņas plāksni, tas iekritis tieši Gunāros, tāpēc kapteinis Gunārs Zakss pēc svinīgā brīža aicinājis draugus uz krogu, lai vārda dienā uzsauktu pa sotelim un visi kopā pieminētu savu skolotāju. Tā nu trīs vīri – kapteinis Andrejs Brenčsons, kapteinis Gunārs Zakss un kapteinis Kārlis Seskis to dien dibinājuši klubu – “Dzīvosim 194 gadus!”. “Nosprendām, ka mēs dzīvosim! Brenčsona Andrejs nu jau ir miris, bet mēs ar Zaksu vēl turamies.” Katru gadu sarūk veco jūrnieceku pulciņš, kas dodas uz Igates kapiem, lai godinātu Hugo Legzdiņa piemiņu, mazliet skumji secina kapteinis Seskis.

“Laimonis Sīlis, Kalpiņš Jānis, Jēgermans Valdis – nu viņi visi jau ir aizgājuši mūžībā. 1954. gadā mēs bijām divas stūrmaņu grupas – 34 vīri, kas beidzām Zālīša jūrskolu, bet nu dzīvi vairs esam palikuši tikai trīs – es Rīgā, Gundars Ģīlis Liepājā un Nikolajs Nahiļčonoks Murmanskā. Jūrskolā mēs bijām viens par visiem un visi par vienu, jo, paklau, savādāk jau nevar. Jūrskolas priekšnieks Zālītis mūs tīri labi audzināja pa to jūrnieceības līniju. Nevien no mūsējiem jūrā nav noslēcis un neviens no mūsējiem kuģi uz akmeņiem nav uzsēdinājis. Visi bijuši kārtīgi jūrnieceki, bet tajā pašā gultā vien visi ir nomiruši. Vienīgi Māris Vinovskis nomira jūrā, lai arī kapteinis Jēgermans ar kuģi skrēja uz Klaipēdu, lai nogādātu viņu slimnīcā, bet nepaspēja.”

Kārļa Seska tēvs kara laikā bija pazudis bez vēsts, arī materiālā puse bija visai knapa, un, kad 1950. gadā viņš pabeidza septiņgadīgo skolu, īsti nemaz nav zinājis, ko darīt tālāk, un arī tagad īsti nevar pateikt, kāpēc domas aizķērās pie jūrnieceka aroda. Protams,



Kārlis Seskis. Fotografijas otrā pusē rakstīts: “Par atmiņu no stažirovka laikiem Ventspilī man pašam personīgi. 1954. gada 7. augustā.”



toreiz visas lielās cerības saistījušās ar jūrskolu Kronvalda bulvārī 6/8, kur gatavoja jūrniekus tirdzniecības flotei. Taču tajā gadā no viņa papīrus preti neņēma: tu, čalīt, esi par jaunu. Tā arī bijis, jo vajadzīgie piecpadsmit gadi Kārlim Seskim palika tikai 21. septembrī. Otra lielā problēma bija krievu valoda – vienīgais priekšmets, kurā, skolu beidzot, bijis trijnieks. Kad pēc gada, kuru aizpildījis ar mācībām Tirdzniecības tehnikumā, jaunais censonis atkal mēroja ceļu uz Rīgas jūrskolu Kronvalda bulvārī, tur šoreiz problēmas radušās bezvēsts pazudušā tēva dēļ. Tad Kārlis devies uz jūrskolu Bezdelīgu ielā, neskatoties uz to, ka skolas prestižs nav bijis nekāds augstais, bet ko cilvēks nedarīs, ja ir nācis uz sēkļa. Iesniedzot dokumentus uzņemšanas komisijā, savu vājo krievu valodas zināšanu dēļ uztraukumā pat īsti neko nav varējis pateikt, tāpēc kāda



Ventspilī 1954. gadā. No kreisās: Rēders Kārlis, Vucens Jānis, Seskis Kārlis, Dandziniņš Ivars, Riekstiņš Imants, Silis Gundars.

no uzņemšanas komisijas dāmām ieteikusi doties uz Lašu ielu 1, kur jūrskolā mācības notiek latviešu valodā. Togad Jungu skola bija likvidēta un tās vietā atvērta Zvejniecības jūrskola.

“Ar kuģīti aizbraucu līdz Vecmīlgrāvim. Skolas priekšnieks bija Edgars Zālītis, mācību pārzinis Krastiņš Kārlis, mans vecums bija derīgs un mani papīri bija kārtībā. Būtībā

jau Zvejniecības jūrskola bija tāda nepilnvērtīga, jo gatavoja jaunos speciālistus tuvbraucēju stūrmaņu un trešo mehāniķu arodam,” stāsta kapteinis.

Lai nu kā, bet 1954. gadā izglītības dokuments bija kabatā un Kārlis Seskis kopā ar vēl trīspadsmit jūrskolas beidzējiem pēc sadales nonāca Murmanskas zvejas flotē, kur nostrādāja trīs obligātos gadus un vēl vienu pa virsu pieķēra klāt. No Latvijas pirmā ekspedīcija uz Atlantiju zvejojot siļķes aizgāja 1954. gada pavasarī, bet Murmanskas flotei šajā darbā tolaik bija liela pieredze, jo tā jau 30. gados zvejoja ar traļiem, un arī kadru jautājums bija pamatīgāk atrisināts – cilvēki savu arodu zināja. Vēl kāds bonuss bija polārā piemaksa, lai arī tā nebija nekāda lielā, tomēr nosedza valsts obligāciju izmaksas, ko tolaik brīvprātīgi, bet obligāti vajadzēja pirkt. Arī no Latvijas zvejas kuģi gāja zvejojot uz tiem pašiem rajoniem, bet Latvijas zvejniekiem nekādas polārās piemaksas nav pienākušas.

Divos gados reizi, iekrājis 96 atvaļinājuma dienas, Kārlis Seskis brauca uz mājām. Viņu, īstu latviešu puiku, ļoti vilka uz mājām. “Atgriezies Latvijā un meklēju



Atlantijs. Sešdesmitie gadi.



Kārlis Seskis zvejā.

darbu Ekspedīcijas zvejas pārvaldē, sauktā par UELu. 1958. gadā aizgāju pirmajā reisā par kapteini uz Ziemeļjūru. Patiesībā biju vēl pavisam jauns puiselis, divdesmit trīs gadi, bet tolaik mēs tādi kapteiņi bijām – jauni un nepieredzējuši. Tā tev ir atbildība, ko jāspēj panest. Kamēr vēl strādāju Murmanskā, biju tuvbraucēja stūrmaņa diplomu nomainījis pret tuvbraucēja kapteiņa diplomu, un 1961. gadā pabeidzu tālbraucēju stūrmaņu kursus. Iestājos arī Liepājas jūrskolas neklātienē, lai iegūtu vidējo izglītību. Tolaik skolotājs Hugo Legzdīnš nemitīgi atkārtoja: “Seski, kaut uz trijniekiem, bet Liepāju tu pabeidz, lai tev vidējā ir!” 1965. gada pavasarī ar sarkano diplomu pabeidzu Liepājas jūrskolu.”

TU ATBILDI PAR CILVĒKIEM

Tagad, kad tik populāri piesaukt cilvēktiesības un runāt par cilvēka cienīgu dzīvi, ir grūti pat iedomāties, kādos apstākļos strādāja zvejnieki, kuri uz vairākiem mēnešiem ar nelieliem zvejas kuģiņiem devās Atlantijas zvejā. Oficiāli skaitījās, ka reisa ilgums ir 105 dienas, bet reāli gadījās visādi. “Ja bija kaut cik labs kuģis, tad pat pa pusgadam bija jāpaliek zvejā. Priekšniecība saka: nu, jums ir ļoti labs reiss, zivis nāk, vajag palikt vēl. Tad sasaucu sapulci, lai apspriestos ar vīriem, kā teiks, tā būs. Ja teiks nē, tad iesim mājās. Bija visādi, kā kuru reizi – gan palikām, gan gājām mājās. Tie sadzīves apstākļi uz mazajiem zvejas kuģiem jau tomēr bija briesmīgi. Divdesmit pieci vīri strādāja smagos un netīros apstākļos, bet labi ja tikai reizi mēnesī iznāca pirti nomazgāties. Tā arī dzīvojām. Ļoti skaudri.”



Zvejnieku svētkos Engurē Kārlis Sēskis kopā ar Elzu Radziņu.

Tos, kas nav bijuši jūrā, kur nu vēl Atlantijas ūdeņos siļķu zvejā, vienmēr interesē, kā tad tur īsti ir, kāda ir zvejnieka darba diena, kad tā sākas un kad beidzas? Un vai vispār tā sākas un beidzas? "Tas ir interesants jautājums," smeļot nosaka kapteinis Sēskis. "Ja kuģis nav zvejas rajonā, bet pārgājienā, tad ik pa četrām stundām mainās vaktis, izdara, kas jādara, un miers. Bet, ja ir zvejas rajonā, tad neko nevar darīt – vakarā tiklus met laukā un no rīta ceļ augšā. Tad stundas neskaita. Vienīgi jāskatās uz laika apstākļiem, ja liela viļņošana, cilvēkus uz klāja ārā nesūtīs un tiklus iekšā nevilks, tad lēkā uz to saucamo *važaku*, ar mašīnu piestrādā klāt. Darbs ir vai, vai, vai... Un kur tad kapteinim tā atbildība. Miļie cilvēki, galu galā katrs gāja nopelnīt ar domu, ka atnāks atpakaļ. Ja tev pēc reisa ienāks kajītē tēvs un teiks: ar tevi jūrā aizgāja mans dēls, atdod tagad manu dēlu! Tā ir."

– Vai jums tā ir gadījies?

– Man negadījās, paldies Dievam, man tas nebija. Jo redzi, var jau nelaimes gadījumi notikt gan šā, gan tā, jo katra ražotne tam ir pakļauta, bet nāves gadījumi, tā ir bēdīga lieta.

– Kādam kapteinim no jūsu draugiem ir nācies ar to saskarties?

– Bija, ka noskalo no borta tajos trakajos viļņos un vairs neatrod cilvēku. Viļņi kā nu kurā jūrā, bet Ziemeļjūrā pie Atlantijas okeāna trīs stāvu mājas augstumā. Tādos viļņos kuģi jānotur pret vilni, bet vilnis var arī plīst un uz klāja



visu atsist vaļā. Kā ar to visu tikt galā, tā jau ir jūras prakse. Vētra visur ir draņķīga padarīšana, arī Rīgas jūras līcī. Reiz ziemā atgriezāties no Atlantijas zvejas un te pat Baltijas jūrā, gandrīz jau mājās, stūres mājai vētrā izsita logu, un tad nu nemaz nav patīkami vīriem tur stāvēt līdz vi-duklim ūdenī. Tā tik liekas – esam Baltijas jūrā, cik nu palicis un kas te var notikt, bet šē tev!



1954. gads. Kārļa Seska (pa labi) matroža laiki uz tvaikoņa "Pamjatņ Iljiča" kopā ar Robertu Žildi.

– Kur tālākais ir zvejots?

– Džordža baņķī ir bijis tālākais. Pāri Atlantijai pie Amerikas krastiem, un arī tur bija krievu zvejas bāzes un tā pati krievu sistēma – pa vienu bortu iekšā, pa otru bortu ārā, ja neviena bāze zivi neņem, tad nozvejoto pār bortu ārā! Paskrien mazliet tālāk, zvejo atkal, varbūt palaimēsies nodot. Paklau, tā taču ir izniekota zivs, kas paliek uz grunts un pūst. Labas zvejas vietas bija Dienvidatlantijā pie Āfrikas, pie Gvinejas līča, un arī tur zivis nodeva bāzei. Tolaik zveju rajoni bija stingri noteikti, un, protams, nedrīkstēja taču zvejojot citas valsts ūdeņos. 1955. gadā bija milzīgs starptautisks skandāls. Es ar savu kuģi ziemā biju Murmanskā remontā, kad norvēģi aizturēja veselu baru krievu zvejas flotes kuģu. Murmanskiešiem arestēja pat bāzes kuģi, uz kura virsū bija ekspedīcijas bāzes priekšnieks. Siļķe bija piegājusi tuvāk pie krasta, un kuģi, protams, tai pakaļ. Ar domu, vai tad mēs nevaram? Ar trali aizmukšana būtu vienkāršāka, pacel trali un laidies, bet ar tīklu tā neiet, tīkls jāceļ ārā, un, ja nu vēl tas pilns ar zivīm, tad tas pavisam viegli neiet. Arī kādi Latvijas kuģi toreiz bija aizturēti, bet samaksāja sodu, un visus palaida vaļā.

– Noteikti ir kāds notikums, ka īpaši iespiedies atmiņā.

– Redz, kas par lietu, ar laiku cilvēks notrulinās. Kad tu pirmo reizi atnāc uz vakti – pūš, vilņi gāž, tad sajūtas ir trakas, bet, kad tu jau ceturto reizi atnāc uz vakti, tad – āhā, pūš, lai pūš! Bet vienaldzīgs nu gan nekad nevar būt! Ir gan kāds notikums, kas palicis atmiņā. Zivju meistaram krastā bija nomiris dēls, un man nebija iespējas viņu uz mājām aizsūtīt. Sieva atsūtīja radiogrammu, radists to man iedod un saka: nevaru šo ziņu viņam pateikt. Izvilcām tīklus, un saku stūrmanim, lai zivju meistaru atsūta pie manis uz kajīti. Bez liekiem vārdiem iedevu viņam telegrammu, un vienīgais, ko teicu: izsaku tev līdzjūtību,



bet viņš tikai noteica – *mne nevezjot* (man neveicas). Tā arī zivju meistars palika līdz reisa beigām, atnāca krastā, bet dēla vairs nav. Nāve, tas ir nepatīkams moments, bet pieder pie dzīves. Bija jau arī priecīgi brīži, piemēram, ja kādam bija piedzimis bērniņš.

JA TIKAI PAPURINA MAISUS

– Jūs piedzīvojāt tos laikus, kad visam pāri bija padomju ideoloģija un čekas visu redzošā acs. Kā jūs to visu pārdzīvojāt un izturējāt?

– Redz, kas par lietu. It kā jau viņi bija lieli malači uz to slepenību un tā tālāk, bet šis un tas jau lida kā ilens no maisa laukā. Nu, labi (kapteinis Seskis krietnu brīdi domīgi klusē). Viņš jau ir miris, tāpēc par to tagad var stāstīt. Manā izlaidumā bija tāds Voldemārs Maculevičs, viņš strādāja ar čeku un darīja to diezgan atklāti.

– **Bijāt viņu atkoduši?**

– Jā. 1961. gadā mēs kopā ar viņu beidzām tālbraucēju stūrmaņu kursus. Iestājāmie Liepājas jūrskolā, lai iegūtu vidējo izglītību. IZRādījās, un viņš pats man to vēlāk pateica, ka viņš tiešām iestājies neklātienē, bet tikai čekas skolā



Atlantija. Sešdesmitie gadi. Silķe nāk.

Maskavā. Reiz viņš man jautā: "Kārli, ko man darīt, man piedāvā manu dzimto rajonu?" Katrā rajonā jau bija čekas nodaļas. Es savukārt viņam jautāju: Voldemār, kāda tev dienesta pakāpe? Viņš atbild: *staršij leitenant* (vecākais leitnants). Es atkal jautāju, vai viņš ar šito švako pakāpi tagad taisīs sev karjeru? Viņam tolaik jau bija 48 gadi un

vajadzēja būt vismaz majoram. Tā savas jūras gaitas viņš pabeidza uz Liepājas bāzes kuģiem un visu laiku bija kopā ar čeku.

Bija jau visādi. Pienāk brīdis, kad komanda jau nokomplektēta un kuģim jāiet jūrā, bet tev kā kapteinim pasaka – raksti ko gribi no kuģa nost, bet tev jāņem līdzī šo. Tas ir netīrs darbs. Tādās reizēs kapteiņi teica robežsargiem – svītro kādu ārā, es nesvītrošu. Ja šādā veidā kādu atsūta un liek ierakstīt komandā, tad skaidrs, kas tas bija. No čekistiem. Un tu nekad īsti nevarēji būt drošs, par ko var sanākt ziepes. Šitā bija netaisnība Jēgermaņa Valdim. Viņš Vecmīlgrāvī pie Baltās baznīcas sēdiesies autobusā, kad pienāk džeks privātā un saka: nāciet,



mēs jūs aizvedisim. Un aizveda uz Stūra māju. Nu, kas tad viņam tajā reisā bija, nekas vairāk kā parasti. Radists visus reisos līdz vadāja mazkalibra šauteni, ar kuru pluikšķināja pa kajām. Līdz šim par to neviens nezināja, un tagad pēkšņi sacēlas trobele. Skaidrs, uz kuģa vienīgais jaunais bija motorists, saprotams, no kurienes dūmi nāk.



Neptūna svētki un jauno jūrnieku iesvētīšana, šķērsojot ekvatoru.

Tas pats motorists gan Valdim taisnojies, ka neko par tādām lietām nezina. Kā tad! Valdis stāstīja, ka Stūra mājā viņam esot teikuši: mums ir savas ausis. Redz, kas par lietu, tie stukači taču par to nekādu atlīdzību nesaņēma, ja nu varbūt kādu krūšu nozīmīti piesprauda. Kas to zina, vai aiz pārliecības viņi to darīja, varbūt cilvēks kādreiz kaut ko bija pastrādājis, viņu pasauca un teica, vai nu tu strādāsi mums, vai arī kāpsi no kuģa nost. Cilvēks glāba savu ādu.

Dzīvē gāja visādi, arī pats nonācu slikto puiku sarakstā, jo toreiz bija ceka un čeka. Ceka bīdīja pa darba līniju, bet čekai bija citas intereses. Un man aizklapēja vīzu ciet.

Lai gan kapteinis par to runā nelabprāt, noprotu, ka vīzas aizvēršana ir bijis viens no sāpīgākajiem brīžiem viņa karjerā. "Jā, jā, biju sliktais puika, visādi gadās," tā kapteinis it kā pie sevis nosaka vairākas reizes. "Izšķīros ar sievu, Rudīte ir mana otrā sieva." Bet kapteiņa kundze pa to laiku jau paguvusi ieliet kafiju un cienā ar lašmaizītēm. Arī bilžu albumā vajadzīgajās vietās ielikta atzīmes. Nē, šīs ir sadzīviskās, tās jums nederēs, un atšķir lapu, kur Engures zvejnieku kolhozs "Padomju zvejnieks" svin Zvejnieku svētkus un Jūras māte ir pati dižā aktrise Elza Radziņa.

Kad aizvēra vīzu un bija skaidrs, ka tāljūras karjerai strīpa pāri, Kārlis Seskis nonāca Engurē un tur nostrādāja vairāk nekā trīsdesmit gadus, tai skaitā bijusi zvejošana Baltijas jūrā un arī krasta darbs.

"Kad vīzu atkal atvēra, tad kolhozā vairs nebija kuģu, ar kuriem iet Atlantijā, tos ekspluatēt bija grūti, lika ļoti lielus plānus, un kolhoza priekšsēdētājs tāljūras kuģus sāka izpārdot, palika tikai Baltijas flote. Pavisam jūrā esmu nogājis 45 gadus. Engures jūrskolas direktors Kārlis Ēdelnieks 1988. gadā uzaicināja mani strādāt jūrskolā par pasniedzēju. Abi ar kapteini Viktoru Kleinu tīri labi strādājām un topošajiem stūrmaņiem mācījām jūras navigāciju, astronomiju un



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Engures jūrskola. 1995.gads.



Latvijas zvejniecības jaunākie laiki. 1998. gads.

citas zinības. Visu to, ko man savulaik bija mācījis Hugo Legzdiņš, tagad puīšiem mācīju es, bet Legzdiņš brauca uz Enguri valsts eksāmenu komisijas sastāvā. Engures jūrskolā mācījās puīši no visas Latvijas. Tā parēķināju, kamēr tur strādāju, jūrskolai cauri izgāja 236 puīši.”

Sirmie kapteiņi ar lielu sāpi spriež par to, ka Latvijai nav savu kuģu, ka “Latvijas kuģniecības” privatizācija nav bijusi īsti riktīga un diemžēl Latvijas karogs neplīvo uz mūsu kuģiem. Patiesībā tieši ar Latvijas kuģu jautājumu arī aizsākās mūsu saruna ar kapteini Kārli Seski. Un to var saprast, jo Atmodas laikā šie bija jautājumi, par kuriem

sprieda, diskutēja un arī sapņoja vispirms jau tie jūrnieki, kuri savus labākos jaunības un pilnbrieda gadus bija dzīvojuši ar Damokla zobenu virs galvas. Vīzu varēja atvērt, bet tikpat ātri to atkal varēja aizklāpēt ciet. Jūrnieku varēja noņemt no trases tāpēc vien, ka viņam nebija pareizie raduraksti vai kāds ziņotājs par viņu uzrakstīja tā saukto *kļauzu*. Tolaik, kad kapteinis Sesskis zvejoja Atlantijā, pat ārzemju ostā drīkstēja ieiet tikai tad, ja bija kāds nopietns iemesls, piemēram, kādam bija nepieciešama ārsta palīdzība. “Ziemeļu jūrā nāk vētra, mēs uz klāja visu nostiprinām un turam kuģi ar degunu pret vilni, bet mums blakus zvejojošie poļi saka: mēs ejam uz Aberdīnu, tā ir osta Šotlandē, alu dzert. Dieva dēļ, mēs nedrīkstējām iet ostā! Liecies mierā, tu esi *sovetskij morjak* (padomju jūrnieks) un tev ostā nav ko meklēt! Tagad, par laimi, ir citi laiki, un mūsu puīšiem rokas brīvas, ja nu vienīgi būtu vēl arī pašiem savi kuģi...”■

Anita Freiberga

Latvijā un pasaulē

KUGA CEĻŠ, KAS IEZĪMĒTS VĒSTURES GRĀMATĀS UN CILVĒKU SIRDĪS

Ejot cauri Somu liča ledum, "Krišam" (ledlauzis "Krišjānis Valdemārs") nekādu grūtību nebija. Tas gāja tāpat kā pa skaidru ūdeni, pašķīra ledu, to sadragāja un ar savu pietiekami plato korpusu atstūma uz abām pusēm. "Virsaitim" bija daudz grūtāk, sevišķi tur, kur bija biezāks ledus, kas tūlīt aiz kuģa sagāja atkal kopā. Bija gadījumi, kad, "Krišam" ejot uz priekšu taisnā virzienā un "Virsaitim" sekojot, tas piepeši mainīja kursu un aizgāja no "Kriša" ķīļa līnijas uz vienu vai otru pusi. Dažreiz arī "Krišam" bija jāaptur mašīnas, lai "Virsaitis" varētu ieņemt savu vietu aiz "Kriša" – lai būtu ķīļa līnijā. Kuģa stūrmaņi un kapteinis manās acīs bija gluži kā pats Dievs un gudrākie cilvēki pasaulē.

Drīz "Krišs" un "Virsaitis" nonāca pie Somijas bākas, kur parasti kuģi, ejot uz Helsinkiem un nākot no turienes, uzņem vai nolaiž ločus. Bāka bija uz klints, un pie tās mūs gaidīja somu loču kuteris. Te mūs gaidīja arī somu ledlauzis "Jaakarhu" ("Leduslācis"). Tas bija daudz spēcīgāks par "Krišu".

Jā, notikums ļoti iespaidīgs – brīvās, suverenās Latvijas Valsts prezidents savā "jahtā" (tā dēvē kuģi, uz kura atrodas valsts galva) ar Latvijas Valsts prezidenta standartu grotmastā pirmo reizi Latvijas vēsturē dodas uz tādas ievērojamas valsts kā Somija galvaspilsētu Helsinkiem, kur tik daudzi Latvijas kultūras darbinieki mācījušies un guvuši paslēptuvi no cara valdības represijām.

Uz klints ierindā stāvēja somu jūrnieki, mastā tika pacelts Latvijas karogs un kara flotes orķestris spēlēja "Dievs, svētī Latviju!". Somu krasta artilērija turpat uz klints salūtēja par godu mūsu prezidentam. Mēs, vienkārši latviešu cilvēki, jūrnieki, bijām pagodināti visu to redzēt, dzirdēt un izjust.

No komandkapteiņa Hugo Legzdiņa atmiņām

*Pirmā Latvijas Valsts prezidenta Jāņa Čakstes vizīte Helsinkos
1926. gadā no 13. līdz 19. maijam*





U. AUGULIS: KAZAHSTĀNA IR ĻOTI SVARĪGS LATVIJAS PARTNERIS EIRĀZIJAS TRANZĪTA ATTĪSTĪBAI

Astanā norisinās viena no lielākajām pasaules mēroga izstādēm – “Astana EXPO 2017”. Jūlija otrajā nedēļā Latvijas paviljonā izstāde bija veltīta tranzītam un loģistikai, un tajā bija pārstāvētas Latvijas lielās ostas un “Latvijas dzelzceļš”. Vienlaikus ar EXPO Astanā norisinājās arī Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras rīkotā Tirdzniecības misija, kuras ietvaros ostu pārstāvji piedalījās kontaktbiržā, tikās ar potenciālajiem partneriem, kā arī devās vizītēs uz Astanas industriāli aktīvajām zonām.



Raimonds Vējonis.

9. jūlijā izstādi apmeklēja Valsts prezidents Raimonds Vējonis, uz “Astana EXPO 2017” centrālās skatuves atklādams Latvijas nacionālās dienas svinības Astanā. Skatot Latvijas un Kazahstānas valsts himnām, pilsētniekus, Latvijas un Kazahstānas uzņēmējus, kopskaitā vairākus simtus klātesošo, uzrunāja Valsts prezidents Raimonds Vējonis un Kazahstānas valdības vadītāja pirmais vietnieks Askars Mamins.

Atklājot Latvijas nacionālo dienu, kā arī ievadot tranzītam un loģistikai veltīto nedēļu, Valsts prezidents savā uzrunā valsts valodā (viņa runa krieviski tika tulkota uz skatuves ekrāna)

ļāva skaidri noprast, ka ekonomiskajām attiecībām ar Kazahstānu Latvija piešķir lielu nozīmi un ir par to, lai šīs attiecības nostiprinātos.

“Kazahstāna ir lielākais tirdzniecības partneris reģionā. Mēs redzam, kā pakāpeniski un stabili pieaug eksporta un importa apgrozījums starp mūsu valstīm,” sacīja Vējonis. “Ievērojama Kazahstānas priekšrocība ir attīstītā infrastruktūra, saikne ar Ķīnu un tās tuvākajām kaimiņvalstīm Centrālāzijā. Savukārt Latvija, ņemot vērā tās lielisko ģeogrāfisko stāvokli un augsti attīstīto



infrastruktūru, ir tilts uz plašāku Ziemeļeiropas reģionu," viņš uzsvēra.

Viņaprāt, Latvijas piedalīšanās "Astana EXPO 2017" ir svarīgs notikums mūsu valstij un jaunas iespējas mūsu uzņēmējiem – gan tiem, kuri starptautiskās izstādes ietvaros ir Astanā, gan tiem, kuri ar Latvijas uzņēmuma "Squalio" atbalstu – īpaši izveidotās mājas lapas www.expolatvia.com palīdzību – var jebkurā brīdī no Latvijas virtuāli uzrunāt savus potenciālos partnerus. Cita starpā Valsts prezidents paslavēja Latvijas paviljona komisāru un Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras valdes priekšsēdētāju Jāni Endziņu, bez kura uzņēmības Latvija diez vai būtu piedalījusies šajā izstādē. Un kā nu ne: ar viņa neatlaidību uzņēmumi, tostarp "Latvijas dzelzceļš", paši ziedoja ap 800 000 eiro, lai izveidotu Latvijas paviljonu un piedalītos izstādē, kurā pavisam pārstāvētas 115 pasaules valstis.

Kazahstānas valdības vadītāja pirmais vietnieks Askars Mamins, uzrunādam klātesošos, atzina, ka Kazahstāna ir ieinteresēta sadarbībā ar Latviju, ņemot vērā kravu pārvadājumus pa Latvijas dzelzceļu uz mūsu ostām.

"Astana EXPO 2017" ietvaros "Latvijas dzelzceļš", Rīgas brīvosta un Liepājas speciālā ekonomiskā zona Latvijas paviljonā rīkoja konferenci „Globālās transporta kustības vīzija. Eirāzijas potenciāls”. Konferences atklāšanā satiksmes ministrs Uldis Augulis uzsvēra, ka tranzīta sektorā esam līderi Baltijas valstu vidū, jo caur Latvijas ostām tiek pārkrauti lielākie kravu apjomi, tāpat arī jauni rekordi pirmajā pusgadā sasniegti konteinerpārvadājumu jomā. Viņš uzsvēra, ka "Latvijas dzelzceļš", "LDz Loģistika" un to partneri Eirāzijā ir daudz paveikuši,



Konferencē piedalās E. Bērziņš,
A. Mamins un R. Vējonis.

UZZIŅAI

"Astana EXPO 2017" bija pārstāvētas vairāk nekā 110 valstis. Izstādē norisinājās no 10. jūnija līdz 10. septembrim, un bija paredzams, ka kopumā to apmeklēs līdz pat pieciem miljoniem cilvēku.



Uldis Augulis.

organizējot konteinerilcienu no Jivu uz Rīgu, kā arī divus konteinerilcienu no Rīgas uz Kašgaru Ķīnā, lai sabalansētu kravu plūsmu abos virzienos un padarītu dzelzceļa pārvadājumus vēl efektīvākus.

Uldis Augulis: "Transporta attīstība ir ilgtermiņa process, kas prasa stipru gribu, spēju sadarboties un vēlmi attīstīties. Tomēr neviens nav ticis augšā, vien skatoties uz kāpnēm. Ir jāpieliek pūles un jākāpj, un esmu pārliecināts, ka šī Latvijas transporta nedēļa ir kārtējais pakāpiens virzienā uz attīstību un vienota Eirāzijas transporta tīkla izveidi.

Latvijas un Kazahstānas transporta sadarbībai ir zelta pamats – mūs vieno kopīgs mērķis kļūt par svarīgu ķēdes posmu Eiropas un Āzijas transporta koridorā. Sadarbojoties varam dot lielu ieguldījumu Eirāzijas kontinenta savienojumu attīstībā."

Augulis izteica pateicību Kazahstānai par lielo ieguldīto darbu, lai radītu valstīm iespēju parādīt savus sasniegumus un stiprās puses, prezentējot sevi "Astana EXPO 2017", jo šādi liela mēroga starptautiski pasākumi rada nepieciešamos priekšnosacījumus sekmīgas sadarbības veidošanai.

Ventspils brīvostas pārvaldes uzdevums Kazahstānā bija prezentēt un iepazīstināt potenciālos sadarbības partnerus un investorus ar brīvostas priekšrocībām, akcentējot kravu transportēšanu caur Ventspils ostu un jaunu ražotņu atvēršanu Ventspilī.

DISKUSIJA PAR KONTEINERPĀRVADĀJUMU NĀKOTNI

Liela vērība konferencē, kurā piedalījās arī vairāku ostu un transporta nozares augsto tehnoloģiju uzņēmumi, bija veltīta tieši dzelzceļam, kurš, kā uzsvēra Kazahstānas dzelzceļa prezidents Kanats Alpisbajevs, veido ap 45–50% kopējā tranzīta pārvadājumu apjoma un ir viens no svarīgākajiem posmiem integrētu tranzīta pakalpojumu attīstībā. Par to runāja arī vairāki konferences lektori, akcentējot "vienas pieturas aģentūras", integrēta izmaksu un pakalpojumu kopuma un ciešākas starpnozaru sadarbības nozīmi.

LDz prezidents Edvīns Bērziņš uzsvēra, ka Latvijas dalība "Astana EXPO 2017" ir īpaši nozīmīga, jo, pirmkārt, Kazahstāna uzskatāma par "vārtiem uz Āziju", savukārt Āzija ir reģions, kura nozīme LDz pārvadājumos arvien palielinās. Otrkārt, ļoti svarīgi ir iezīmēt galvenos nākotnes attīstības virzienus, lai kopīgi ar Āzijas partneriem veidotu nākotnes vīziju, kas rezultētos augošos pārvadājumu apjomos, izmantojot Latvijas tranzīta potenciālu.



Tranzīta un loģistikas nedēļas ietvaros "Latvijas dzelzceļš" rīkoja apaļā galda diskusiju "Konteinerpārvadājumu attīstība Eirāzijas teritorijā", kurā piedalījās Latvijas, Kazahstānas un Krievijas uzņēmumu pārstāvji.

"Rīga var kļūt par loģistikas centru kravām no Skandināvijas uz Āziju. Ir visas iespējas caur Rīgu uz Āziju vest Skandināvijā bāzēto lielo rūpniecības uzņēmumu kravas, galvenais jautājums ir pārvadājuma cena un saskaņotība," diskusijas gaitā norādīja akciju sabiedrības "KTŽ Express" konteinerpārvadājumu direktors Almats Karimovs.

"LDz Loģistika" valdes priekšsēdētājs Verners Lūsis iepazīstināja Kazahstānas kolēģus ar LDz konteinerpārvadājumu maršruti un attīstības plāniem. "Šogad esam veikuši izmēģinājuma pārvadājumu kravai no Duisburgas ostas caur Rīgu un tālāk caur Dostiku Kazahstānā uz Kašgaru Ķīnā. Sadarbībā ar Kazahstānas dzelzceļu regulāri piegādājam preces Vidusāzijas valstīm, izmantojot konteinerpārvadājumu "Baltika-Tranzīts", vienlaikus paplašinām vilciena "Zubr" maršrutu, kā arī veidojam jaunus savienojumus ar Ķīnu. Iepriekšējās dienās esam saņēmuši uzaicinājumu Latvijai piedalīties termināļa attīstīšanā uz Kazahstānas un Ķīnas robežas topošajā loģistikas mezglā Horgosā, kas rada jaunas iespējas un potenciālu attīstībai," pastāstīja V. Lūsis.

"KTŽ Express" konteinerpārvadājumu direktors A. Karimovs augsti novērtēja līdzšinējo sadarbību ar Latviju, kā arī uzsvēra nepieciešamību turpināt darbu pie atpakaļkravu organizēšanas uz Ķīnu. Lai vēl efektīvāk sadarbotos ar Eiropas partneriem, tostarp Latviju, uzņēmums plāno atvērt biroju Eiropā. Vienlaikus viņš norādīja, ka pašlaik Polijā notiek remontdarbi savienojumā no Brestas virzienā uz Duisburgas ostu, tāpēc šobrīd īpaši jūtams ritošā sastāva deficīts un aizķeršanās konteinerpārvadājumu nodrošināšanā.

Krievijas uzņēmuma "TransContainer" loģistikas direktora vietnieks Dionizs Šahbazovs pastāstīja, ka diskusijas ietvaros panākta kopēja sapratne par vagonu aprites efektivitātes paaugstināšanu, kas ļaus samazināt pārvadājumu izmaksas un paātrināt vilcienā kustību maršrutos, tādējādi padarot



Apaļā galda diskusija "Konteinerpārvadājumu attīstība Eirāzijas teritorijā".





pāravadājumu pievilcīgāku klientiem. D. Šahbazovs augsti novērtēja SIA "LDz Apsardze" spēju nodrošināt vilcienu apsardzi ne tikai Latvijas teritorijā, bet visā maršrutā. "Mūsdienās ir ļoti būtiski, ka klients spēj saņemt pakalpojumu, neizejot no mājām. "LDz Apsardze" nodrošina iespēju pasūtīt pakalpojumu tiešsaistes režīmā, kas klientam ir ļoti būtiski," viņš sacīja.

Taujāti par izaicinājumiem konteinerpāravadājumu segmentā, diskusijas dalībnieki norādīja uz nepietiekami ātru muitas un robežkontroles jautājumu risināšanu, kā arī konteineru deficītu. Rīgas konteineru termināļa valdes priekšsēdētājs Valdis Andersons atzīst, ka veidojas disbalanss pāravadājumos uz un no Ķīnas: "Pieaug kopējais apjoms, taču nav vienmērīgas plūsmas abos virzienos, un tas rada sarežģījumus, īpaši konteineru aprītē. Rodas nepieciešamība ieguldīt jaunu konteineru iegādē, kas sadārdzinātu pāravadājumu maksu, un ne visi klienti ir gatavi maksāt lielāku cenu par īsāku piegādes laiku, tāpēc nepieciešama ciešāka sadarbība ar partneriem."

Diskusijas dalībnieki atzina, ka reizēm problēmas rada klientu pieļautās neprecizitātes dokumentos, tāpēc nepieciešama sistēma ar vienotu informācijas apmaiņu, e-pavadzīmēm, kā arī citi risinājumi. Piemēram, Zabaikalskas stacijā dokumentācijas process pašlaik aizņem trīs dienas, taču jau tuvākajā nākotnē to varētu saīsināt līdz diennaktij vai pat 12 stundām. Elektroniskā dokumentu aprīte ļautu samazināt arī pāravadājumu izmaksas.

Diskutējot par ostu iespējām, Rīgas universālā termināļa pārdošanas un attīstības direktors Atis Šulte norādīja: "Klientus varētu piesaistīt, veidojot jaunus loģistikas centrus, kas pievienotu vērtību kravām, bet tās būtu papildu izmaksas. Patlaban arī ar esošo infrastruktūru ostās var sekmīgi piesaistīt un apkalpot klientus."■

UZZIŅAI

"Astana EXPO 2017" Latvijas paviljona organizētāja ir Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera, un tā vadmotīvs ir "Enerģija ir mūsu dabā" ("Energy is in our nature"). Izstādē piedalās vairāk nekā 30 Latvijas uzņēmumu, tostarp koncerns "Latvijas dzelzceļš", Rīgas brīvdostas pārvalde, Rīgas tūrisma attīstības birojs, Liepājas speciālā ekonomiskā zona un citi.



Uldis Augulis un Maksims Sokolovs.

PĒC ČETRU GADU PĀRTRAUKUMA ATKAL KOPĀ SANĀK LATVIJAS – KRIEVIJAS STARPVALDĪBU KOMISIJA

Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas (SVK) sēdē panākta vienošanās veicināt Eirāzijas kravu pārvadājumus, tostarp konteinerpārvadājumus no Ķīnas, izmantojot Latvijas un Krievijas infrastruktūru. Sēdes laikā Latvijas un Krievijas pārstāvji vienojās nodrošināt kravu plūsmas nepārtrauktību, turklāt ir arī iecerēts līdz šā gada beigām parakstīt līgumu par tiešiem starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem. Satiksmes ministrs Uldis Augulis aicināja Krieviju kravu pārvadājumiem aktīvāk izmantot Latvijas ostas.

“Viena no Latvijas transporta nozares prioritātēm ir Eirāzijas transporta koridoru attīstība un jaunu kravu piesaiste tranzīta koridoram caur Latviju. Jebkuru jaunu partnerību izskatām visa reģiona kontekstā, tāpēc Latvijas sadarbība ar Āzijas valstīm noris roku rokā ar sadarbību starp Latviju un citām tranzīta koridorā iesaistītajām valstīm, tai skaitā Krieviju,” pauda U. Augulis, uzsverot,



Ministru prezidenta Māra Kučinskā un Krievijas transporta ministra Maksima Sokolova tiekšanās Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas ietvaros.



ka Latvijai patlaban kravu pārvadājumu nozarē ir īpaši svarīga sadarbība ar partnervalstīm.

VAS "Latvijas dzelzceļš" prezidents Edvīns Bērziņš, rezumējot sēdes norisi un rezultātu, uzsvēra: "LDz un visai Latvijas tranzīta un loģistikas nozarei Krievija vienmēr ir bijusi ļoti svarīga partnere, tāpēc augstu vērtējam komisijas tikšanos pēc četrus gadus ilgā pārtraukuma un tās laikā panāktās vienošanās. Šī tikšanās politiskā līmenī apliecina abu valstu ieinteresētību un dod sava veida drošības garantijas turpmākajai sadarbībai tranzīta jomā, tostarp kopīgi attīstot Eirāzijas transporta koridorus un veicinot savstarpējos kravu pārvadājumus."

Aktīva sadarbība starp abām valstīm tiks īstenota, lai palielinātu kravu pārvadājumu apjomu arī transporta koridora Ziemeļi – Dienvidi ietvaros, kas nodrošina kravu plūsmu no Indijas uz Eiropu.■

TRANZĪTA UN LOĢISTIKAS NOZARĒ STRĀDĀJOŠAJIEM IR DAUDZ AKTĪVĀK JĀKOMUNICĒ

2017. gada 20. septembrī notikušajā Loģistikas padomes sēdē Satiksmes ministrijas valsts sekretārs padomes priekšsēdētājs Kaspars Ozoliņš uzsvēra: "Ciešāka savstarpēja komunikācija un informācijas apmaiņa starp nozarē strādājošajiem ir nepieciešams priekšnosacījums Latvijas tranzīta stiprināšanai."

Loģistikas padomē izskatīts jautājums par situāciju tranzīta un loģistikas nozarē, prognozēm un priekšlikumiem konkurētspējas stiprināšanai. Padomes locekļi ("Latvijas pasts", starptautiskā lidosta "Rīga", Ventspils brīvosta, Tranzīta biznesa asociācija, Liepājas speciālā ekonomiskā zona, "Latvijas auto", biedrība "Baltijas asociācija – transports un loģistika", Rīgas brīvosta, "LDz Loģistika") sniedza svarīgāko informāciju par aktuālo situāciju uzņēmumos, darbu un jaunu kravu piesaistes plāniem, kā arī problēmu jautājumiem, ārējo ietekmi, prognozēm. Svarīgi ir rēķināties ar to, ka Krievijas kravām, galvenokārt ogļēm un naftas produktiem, ir tendence mazināties, tas liek uzņēmējiem arvien vairāk koncentrēt spēkus uz alternatīviem kravu segmentiem un jauniem tirgiem. Starptautisko autopārvadājumu jomā pieaug ierobežojumi Eiropas Savienības tirgū, aktuāla ir autovadītāju deficīta problēma. Pozitīvas tendences vērojamas konteinerkravu un *ro-ro* kravu jomā ostās, attīstās kravu pārvadājumi aviācijā un e-komercijas kravu tranzīts Latvijas pastā.

K. Ozoliņš atgādināja, ka darbu Latvijas vēstniecībās Krievijā un Kazahstānā ir sākuši Satiksmes ministrijas atašēji, un aicināja nozarē strādājošos aktīvi komunicēt ar tiem, lai nodrošinātu efektīvu un mērķtiecīgu sadarbību ar Krievijas un Kazahstānas uzņēmējiem jaunu kravu piesaistē. Tāpat tika uzsvērts



ministrijas padomnieka Ķīnā aktīvais darbs gada garumā, kas sekmējis gan politiska līmeņa sarunas, gan uzņēmēju tikšanos, lai veidotu sadarbību visdažādākajos segmentos. Baltkrievijā darbojas VAS “Latvijas dzelzceļš” pārstāvniece, kuras potenciālu nozares uzņēmēji aicināti aktīvi izmantot, jo Baltkrievija ir būtisks sadarbības partneris tranzīta nozarē un ir labi priekšnosacījumi sadarbību vēl vairāk attīstīt.

“Baltijas asociācija – transports un loģistika” valdes priekšsēdētāja Inga Antāne informēja par biedrības sagatavoto tranzīta nozares atbalsta plānu valdībai ar konkrētiem uzdevumiem un termiņiem. Padome informāciju pieņēma zināšanai, vienlaikus padomes locekļi tika aicināti iepazīties ar plāna saturu un sniegt savus komentārus par to.

“LDz Loģistika” valdes priekšsēdētājs Verneris Lūsis sniedza jaunāko informāciju par paveikto un plānoto konteinervilcienu organizēšanā gan no Ķīnas, gan arī citiem tirgiem.■

AUGULIS AICINA ĶĪNAS UZŅĒMĒJUS ATTĪSTĪT LOĢISTIKAS CENTRUS UN INDUSTRIĀLOS PARKUS LATVIJAS BRĪVOSTĀS

Satiksmes ministrs Uldis Augulis, uzturēdamies darba vizītē Ķīnā, 16. maijā Pekinā tikās ar Ķīnas transporta ministru Li Sjaopenu un Ķīnas Nacionālās attīstības un reformu komisijas vicepriekšsēdētāju.

Sarunās ar Ķīnas transporta ministru puses pārrunāja abu valstu līdzšinējo divpusējo un starptautisko sadarbību iniciatīvas “Viena josla, viens ceļš” ietvaros, kas aptver transporta savienojumus Eirāzijas kontinentā. Ministri vienojās arī turpmāk sekmēt sadarbību prioritārajās jomās – dzelzceļa un aviācijas nozarē, kā arī ostu, termināļu un industriālo zonu attīstībā.

Sarunā U. Augulis uzsvēra, ka sadarbība starp Latviju un Ķīnu pēdējā gada laikā ir bijusi ļoti aktīva un produktīva, īpaši dzelzceļa nozarē. “Kravu pārvadājumus pa dzelzceļu sadarbība turpinās, šonedēļ uz Ķīnu dosies otrais vilciens no Latvijas. Tātad no Latvijas jau būsīm nosūtījuši divus konteinervilcienus un tagad gaidām arī no Ķīnas puses nokomplektētu vilcienu uz Latviju. Protams, vēl jāstrādā pie tā, lai šis vilciena maršruts būtu maksimāli efektīvs un regulārs. Taču esmu pārliecināts, ka, stiprinot sadarbību un izpildot nozarē nepieciešamos nosacījumus, padarīsim to par nozīmīgu Eirāzijas kontinenta tranzīta savienojumu,” uzsvēra Augulis.

Vienlaikus ministrs norādīja, ka Latvija ir ieinteresēta iesaistīties Ķīnas un Baltkrievijas industriālā parka “Lielais akmens” savienojumu nodrošināšanā, kur Latvija var piedāvāt izeju uz jūru preču tālākai distribūcijai. “Valdības līmenī



sadarbojamies ar Duisburgas ostu Vācijā, lai padarītu efektīvāku konteinerilciena Čocina – Duisburga maršrutu un novirzītu Skandināvijai paredzēto kravu plūsmu caur Latviju,” viņš sacīja.

“Ķīnas uzņēmēji ir aicināti izmantot iespējas un attīstīt loģistikas centrus un industriālos parkus Latvijas brīvostās un specialajās ekonomiskajās zonās, tādējādi nodrošinot piekļuvi gan Eiropas Savienības, gan Krievijas, Baltkrievijas un Kazahstānas tirgiem,” akcentēja Augulis. Viņš arī aicināja Ķīnas transporta ministru apmeklēt Latviju, lai klātienē iepazītos ar valsts iespējām stiprināt turpmāko sadarbību transporta nozarē.

Savukārt Ķīnas transporta ministrs Li Sjaopens augstu novērtēja Latvijas paveikto abu valstu sadarbībā tranzīta un loģistikas attīstībā, kā rezultātā sasniegti reāli rezultāti, piemēram, izveidots jauns konteinerilciena maršruts. Viņš atzinīgi novērtēja Latvijas satiksmes ministra ieguldīto darbu abu valstu sadarbības stiprināšanā transporta un loģistikas nozarē.

Lai arī citās jomās attīstītu sadarbību tikpat veiksmīgi kā dzelzceļa nozarē, ministri vienojās izveidot abu valstu starpministriju darba grupu, kā to paredz pērn noslēgtais memorands.

Darba vizītes laikā Augulis tikās arī ar Ķīnas Nacionālās attīstības un reformu komisijas (NARK) vicepriekšsēdētāju Ninga kungu un pārrunāja progresu abu valstu sadarbībā transporta jomā. Tāpat ministrs un Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš piedalījās NARK meitas institūcijas “NARK Starptautiskās sadarbības centrs” rīkotā pasākumā, prezentējot Ķīnas uzņēmējiem perspektīvākos investīciju projektus aviācijā, dzelzceļa nozarē un termināļu attīstībā. Ministrs parakstīja ekspreslīgumu, kas paredz ciešāku sadarbību un informācijas apmaiņu starp abu valstu institūcijām, lai veicinātu investīciju piesaisti.■

ATKLĀJ KONTEINERVILCIENA MARŠRUTU NO RĪGAS UZ ĶĪNU

Maija vidū no Rīgas uz Ķīnu devās pirmais konteinervilciens, kas kravu caur Kazahstānu nogādāja Ķīnas austrumdaļā – Kašgarā. Tas ir jauns VAS “Latvijas dzelzceļš” meitaskompānijas “LDz Loģistika”, Krievijas uzņēmuma “TransContainer” un loģistikas uzņēmuma “Gefco Baltic” kopīgi izstrādāts maršruts kravu transportēšanai caur Latvijas ostām uz Ķīnu.

“Ir patiens gandarījums, ka sekmīgas sadarbības rezultātā atklājam šo maršrutu, kas ir reāls apliecinājums pareizi pieņemtiem lēmumiem un veiksmīgam darbam visus šos mēnešus. Par spīti šaubām šodien redzam pierādījumu tam, ka spējam attīstīt multimodālus pārvadājumus, ka varam ne tikai iekļauties tranzīta koridoros kravu transportēšanai no Āzijas, bet arī sekmīgi



iesaistīties atpakaļkravu komplektēšanā un nodrošināšanā uz Ķīnu. Šis notikums paver jaunas iespējas pārvadājumu tālākai attīstībai, ar laiku piedāvājot vēl konkurētspējīgākus nosacījumus,” uzsvēra satiksmes ministrs Uldis Augulis.



Konteinervilciena maršruta svinīgā atklāšana.

“Šodien redzam, ka pastāv iespēja organizēt kravas arī pretējā virzienā. Attīstot šo darbības virzienu, nākotnē tranzīta koridors caur Latvijas ostām kļūs arvien izdevīgāks klientiem un efektīvāks nozarei. Turklāt būtiski, ka līdz ar šo maršrutu Latvija iesaistās multimodālo pārvadājumu ķēdē kopā ar nozīmīgiem globāliem loģistikas nozares partneriem, kā to paredz pagājušā gada nogalē LDz un “TransContainer” parakstītais stratēģiskās sadarbības memorands par konteinerpārvadājumu organizēšanu starp Ķīnu un Latviju,” norādīja LDz prezidents Edvīns Bērziņš.

Pārvadājumi ar vilcienu ir viens no uzticamākajiem kravu transportēšanas veidiem, un jaunais piedāvājums, iekļaujot Rīgu, nodrošina kravu transportēšanu līdz galamērķim 12–14 dienu laikā, garantējot augstu kvalitāti un izmantojot multimodālo loģistikas pakalpojumu priekšrocības. “Tik vērienīgus projektus iespējams īstenot, tikai strādājot kopā. Es ceru, ka šonedēļ no Rīgas izbraukušais vilciens ir sākums labai sadarbībai un šajā maršrutā pārvadās daudz kravu,” uzsvēra “Gefco Baltic” ģenerāldirektors Martins Keršis.

PAO “TransContainer” pārdošanas un biznesa attīstības direktors Aleksandrs Podilovs: “Pirmā vilciena nosūtīšana šajā maršrutā liecina par multimodālo transporta pakalpojumu pieprasījumu, ņemot vērā dzelzceļa pārvadājumu priekšrocības – garantētu tranzīta laiku, kravas drošību un piegādes ātrumu.”■

UZZIŅAI

Pirmā vilciena sastāvā ir 52 četrdesmit pēdu konteineri, ar kuriem Ķīnas austrumdaļā tiks nogādātas ražošanas iekārtas tekstiluzņēmumiem. Krava uz Rīgu atgādāta pa jūru no Duisburgas (Vācija). Multimodālo kravu transportēšanas piedāvājumu Eiropas un Ķīnas klientiem sagatavojis uzņēmums “Gefco Baltic”, savukārt maršrutu izstrādāja “LDz Loģistika” sadarbībā ar “TransContainer”.



LATVIJA PIEDALĀS NOZĪMĪGĀS TRANSPORTA UN LOĢISTIKAS IZSTĀDĒS



“TRANSRUSSIA 2017”

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš darba vizītes ietvaros Maskavā uzstājās 22. starptautiskās transporta konferences “TransRussia” plenārsesijā, kā arī uzrunāja izstādes dalībniekus un viesus starptautiskās transporta un loģistikas izstādes “TransRussia 2017” atklāšanas

ceremonijā, kas notika 18. aprīlī. Starptautiskā transporta un loģistikas izstāde “TransRussia” ir viens no svarīgākajiem Eirāzijas transporta nozares gadskārtējiem pasākumiem. Latvijas transporta un loģistikas stends saņēma izstādes “TransRussia 2017” Goda diplomu par labāko ekspozīcijas prezentāciju.

“Latvija kā loģistikas un preču distribūcijas mezgls ir interesanta daudziem – Krievijai, citām NVS valstīm, Āzijai, Rietumeiropai, Ziemeļeiropai, kā arī Melnās jūras reģionam,” uzsvēra Ozoliņš. “Āzijas valstis izrāda īpašu interesi par mūsu multimodālajām un labi attīstītajām ostām, kas aktīvi strādā, ne tikai lai palielinātu pārvadājumu apjomus, bet arī lai paātrinātu piegādes.



LDz stends izstādē

Krievija ir Latvijai svarīga partnervalsts, un īpaši nozīmīga ir sadarbība transporta un loģistikas jomā. Likumsakarīgi, ka Latvijas un Krievijas starpvaldību komisijas (SVK) priekšsēdētāji ekonomiskās, zinātniski tehniskās, humanitārās un kultūras sadarbības jomās ir abu valstu satiksmes ministri. Jāatzīmē, ka SVK savā kārtējā sēdē plāno tikties Rīgā.”



LDz šefs E. Bērziņš stāsta par Latvijas tranzitkoridora iespējām.

Rīgas brīvostas mārketinga direktors Edgars Sūna: “RBP mērķis izstādē ir uzturēt pozitīvu Rīgas brīvostas tēlu, apliecinot esošajiem un potenciālajiem partneriem ostas ieinteresētību



arī turpmāk būt stabilam partnerim tranzitkravu pārvadājumos. Šogad kopā ar ostas uzņēmumiem īpaši uzsverām, ka Rīgas ostā piedāvāto pakalpojumu kvalitāte ir nemainīgi augsta un attieksme pret ikvienu klientu nevainojama. Tieši tas, neskatoties uz ģeopolitiskajiem apstākļiem, ir ļāvis Rīgas ostai saglabāt klientus un veiksmīgi konkurēt Baltijas jūras ostu vidū.”

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš: “Starptautiskā transporta un loģistikas izstāde “TransRussia” nepārprotami ir vieta, kur iegūt informāciju par Krievijas transporta un tranzīta nozares attīstību. Daudz tiešo kontaktu un divpusējo sarunu ar kravu īpašniekiem, kuri meklē tiešos pārvadātājus. Ir interese arī par sadarbību ar Liepājas ostas uzņēmējiem.”

Gan uzņēmumu, gan ostu un valsts pārstāvji ir apmierināti ar Krievijas lielākā nozares foruma norisi, paužot optimismu par kravu pārvadājumiem nākotnē. Tai pašā laikā eksperti pauž viedokli, ka arī konkurējošās valstis nesauž un komersantiem jārēķinās ar kaimiņvalstu stratēģiju iespējami vairāk kravu nosūtīt caur savām ostām.



Izstādē “TransRussia 2017” piedalījās LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš (centrā).

UZZIŅAI

Latvijas stendā piedalījās vairāk nekā 30 Latvijas uzņēmumu, t.sk. VAS “Latvijas dzelzceļš”, Rīgas un Ventspils brīvostas, Liepājas speciālā ekonomiskā zona, SIA “LDz Cargo”, SIA “LDz Cargo loģistika”, “Alpa Centurms”, SIA “Inflot”, SIA “AA Logistic”, SIA “Ergs”, “P&B Terminal”, SIA “Liter”, SIA “Stena Line”, SIA “Quinto Logistics”, “TFS Trans”, “Transasia”, “F. B. Logistics”, “Sigis”, SIA “Jaunmīlgrāvja ostas kompānija”, SIA “Rīgas tirdzniecības osta”, “Rīgas universālais termināls”, “Frigo Baltic”, “System Terminal”, “Kravu serviss”, “Transstar”, “Ardena Transport”, “KS Terminal”.

“TRANSPORT LOGISTIC 2017” MINHENĒ

Minhenē norisinājās viena no lielākajām transporta un loģistikas izstādēm Eiropā “Transport Logistic 2017”, kuras laikā notiekošajā forumā VAS „Latvijas dzelzceļš” prezidents Edvīns Bērziņš prezentēja nupat atklāto konteinerlīnijas maršrutu no Rīgas uz Ķīnu un akcentēja nozares izaicinājumus arvien pieaugošās konkurences apstākļos.

Uzstājoties konferencē “Dzelzceļa nozare tranzīta ātrumā”, LDz prezidents iepazīstināja klātesošos ar jauno multimodālo maršrutu no Vācijas caur Rīgas ostu uz Ķīnu. Viņš uzsvēra, ka Latvijas transporta un loģistikas nozares prioritāte patlaban ir Eirāzijas transporta koridoru attīstība un Latvijas sekmīga līdzdalība gan Ķīnas un Vidusāzijas kravu pārvadājumos, gan jaunveidojamā Ziemeļu – Dienvidu koridora attīstībā pārvadājumu nodrošināšanai no Indijas



UZZIŅAI

Izstāde "Transport Logistic" Minhenē notiek katru otro gadu un vienmēr pulcē lielu skaitu interešu. Arī šogad izstādē bija pārstāvēti visi lielākie Eiropas transporta un loģistikas nozares dalībnieki. Latvijas nacionālajā stendā bija apvienojušās lielākās ostas, "Latvijas dzelzceļš" un loģistikas uzņēmumi.

un Irānas. Tāpat LDz prezidents atzīmēja Latvijas potenciālu kravu loģistikā no Āzijas valstīm uz Skandināviju, kā arī no Skandināvijas uz Āziju, kas patlaban ir aktuāls attīstības virziens.

E. Bērziņš: "Šajā izstādē un forumā, iespējams, vairāk nekā jebkad agrāk bija redzams, cik liela ir konkurence kravu loģistikas un pārvadājumu jomā un kā nozarē tiek uztverta ikviena jauna iniciatīva. Arī no Rīgas uz Ķīnu šajā nedēļā nosūtītais konteineravīciens izraisīja jūtamu aktivitāti nozarē, kas apliecina šā projekta nozīmīgumu. Vienlaikus šie novērojumi liek skaidri apzināties, ka jebkādi lēmumi attiecībā uz nozares attīstību un to, vai varam atļauties noraidīt kādas kravas, kuras piedāvā vest caur Latviju, ir jāapsver ļoti pārdomāti un gudri. Taču

esmu gandarīts, ka konkurences pieaugums ir saliedējis nozari Latvijā un izstādē Minhenē piedalījāmies vienotā stendā ar visām lielākajām ostām, un arī komunikācija ar ikvienu stenda apmeklētāju bija vienota."

Foruma dalībnieki bija vienprātīgi, ka globālā līmenī būtiski pieaugusi konkurence kravu pārvadājumu organizēšanā un līdzās pārvadājumu cenai un sniegtā pakalpojuma ātrumam aizvien lielāka nozīme ir klientu servisa attīstīšanai, atvieglojot kravu pārvadājumu procesu.■



“LATVIJAS DZELZCEĻŠ” PIEDĀVĀ PAKALPOJUMUS PĀRVADĀJUMOS STARP ĀZIJU UN EIROPU

VAS “Latvijas dzelzceļš” (LDz) un Baltkrievijas dzelzceļš 3. oktobrī parakstīja sadarbības memorandu un vienojās par ciešāku sadarbību, piedāvājot ātrāku un izdevīgāku kravu transportēšanu starp Minsku un Rīgu, kā arī vienojās izstrādāt jaunu piedāvājumu – kravas ekspresvilcienu Minska–Rīga. Ņemot vērā klientu interesi par kravu operatīvu apriti starp Latvijas un Baltkrievijas galvaspilsētām, dzelzceļa uzņēmumi plāno piedāvāt ekspresvilcienu, kas pēc klienta pieprasījuma tiktu 28 stundu laikā nosūtīts no Minskas uz Rīgu vai pretējā virzienā.

LDz prezidents E. Bērziņš, prezentējot LDz kā uzticamu pakalpojumu sniedzēju dzelzceļa kravu pārvadājumos starp Āziju un Eiropu, piedalījās starptautiskajā konferencē “Baltkrievijas transporta un loģistikas sistēmas savienošana ar Zīda ceļu”.

“Mēs strādājam, lai izpildītu ikviena klienta pieprasījumu nogādāt kravu, tomēr ilgtermiņa mērķis ir nodrošināt regulāru kravu plūsmu visos svarīgākajos maršrutos. Jaunas, operatīvi organizējamās pārvadājumu plūsmas izveide savienojumā ar Baltkrievijas galvaspilsētu nodrošinās iespēju klientu pieprasījumus apstrādāt ātrāk un operatīvāk. Ņemot vērā Baltkrievijas pieaugošo lomu kontekstā ar Minskas tuvumā topošo Baltkrievijas – Ķīnas kopprojektu “Lielais akmens”, šāda piedāvājuma izveide ļaus efektīvi apstrādāt no jaunā loģistikas mezgla nākošās kravas,” sacīja LDz prezidents E. Bērziņš.

Parakstītais memorands ir nākamais solis LDz pozīciju nostiprināšanā Baltkrievijas tranzīta un loģistikas tirgū. Šā gada sākumā Minskā tika atklāta LDz pārstāvniecība Baltkrievijā, kuras uzdevums ir veicināt biznesa attiecības ar Baltkrievijas uzņēmumiem un organizācijām, apkopot nepieciešamo informāciju par LDz interesējošiem segmentiem Baltkrievijas tirgū un veicināt kravu piesaisti Latvijas tranzīta nozarei.■



Memoranda parakstīšana.



VIĻŅĀ TIKĀS TRIJU BALTIJAS VALSTU TRANSPORTA MINISTRI

2017. gada 15. novembrī Viļņā notika triju Baltijas valstu transporta ministru sanāksme, kurā piedalījās Latvijas satiksmes ministrs Uldis Augulis, Lietuvas transporta un komunikāciju ministrs Roks Masulis un Igaunijas ekonomikas un komunikāciju ministre Kadri Simsonē.

Ministri apsprieda projekta "Rail Baltica" infrastruktūras pārvaldību un ar projekta organizāciju saistītos jautājumus, kā arī projekta "Via Baltica" realizāciju un potenciālos ceļu infrastruktūras attīstības projektus.

Tāpat ministri diskutēja par aktuāliem Eiropas Savienības jautājumiem – Mobilitātes pakotni un alternatīvās degvielas infrastruktūras ieviešanu, iespējamajiem izaicinājumiem un risinājumiem transporta un sakaru jomā saistībā ar nākamo ES daudzgadu budžetu pēc 2020. gada.■

LATVIJAS UN KRIEVIJAS ATTIECĪBĀS AIZVADĪTS SALĪDZINOŠI AKTĪVS GADS

14. novembrī Latvijas un Krievijas starpvaldību komisijas līdzpriekšsēdētājs LR satiksmes ministrs Uldis Augulis tikās ar Krievijas ārlietu ministra pirmo vietnieku Vladimiru Titovu, kurš Latvijā bija ieradies, lai piedalītos Latvijas un Krievijas ārlietu ministriju regulārajās politiskajās konsultācijās. Abas puses atzīmēja, ka Latvijas un Krievijas divpusējās attiecībās aizvadīts salīdzinoši aktīvs gads. Augulis uzsvēra, ka Latvija ir ieinteresēta savstarpējā dialogā, lai turpinātu darbu pie dažādu praktisko jautājumu risināšanas transporta jomā, un izteica vēlmi uzlabot sadarbību transporta un tranzīta jautājumos. Tāpat Latvijas puse ir gatava parakstīt ar Krieviju jaunu nolīgumu par tiešo starptautisko dzelzceļa satiksmi.

Augulis arī norādīja, ka Latvija aktīvi strādā pie Āzijas valstu kravu piesaistes un cer uz Krievijas konstruktīvu darbību tranzīta nodrošināšanā. Titovs atzina lielo sadarbības potenciālu Eirāzijas pārvadājumos, ņemot vērā tendenci pieaugt gan preču patēriņam, gan to ražošanai Āzijas valstīs. Latvijai un Krievijai, kas ir tiešie partneri pārvadājumos, ir jārod abpusēji izdevīgi sadarbības mehānismi maksimāli efektīvas preču plūsmas nodrošināšanai.■



IEPAZĪSTINA INDIJU AR LATVIJAS TRANZĪTA KORIDORA PRIEKŠROCĪBĀM

VAS "Latvijas dzelzceļš" meitasuzņēmuma SIA "LDz Loģistika" valdes priekšsēdētājs Verners Lūsis un Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltniņš Ministru prezidenta Māra Kučinska delegācijas ietvaros uzturējās vizītē Indijā, lai piedalītos ar uzņēmējdarbības un starpvalstu attiecību stiprināšanu saistītos pasākumos, tai skaitā 4. novembrī notikušajā transporta un loģistikas konferencē Mumbajā, kur iepazīstināja ar Latvijas priekšrocībām starptautiskajos tranzīta koridoros.

V. Lūsis konferencē prezentēja SIA "LDz Loģistika" nodrošināto "vienas pieturas aģentūras" principu kravu pārvadājumu organizēšanā, kā arī neaizsalstošo Latvijas ostu priekšrocības, kas garantē kravu tālāku transportēšanu pat gada visaukstākajos mēnešos. Vienlaikus V. Lūsis iepazīstināja ar Latvijas iesaisti Ziemeļu – Dienvidu transporta koridora izveidē, kas jau vistuvākajā nākotnē savienos Indiju un Irānu ar Ziemeļeiropu.

"Rīgas osta perspektīvā varētu būt Indijas kravu centrs. Redzam iespēju paplašināt šo sadarbību arī preču plūsmas kustības virzienā uz Indiju, kur varam piedāvāt konkurētspējīgus tranzīta pakalpojumus dažādām preču grupām," atzina Ministru prezidents Māris Kučinskis.■



Ministru prezidents Māris Kučinskis Deli tiekas ar Indijas premjerministru Narendru Modi.



"TRANSKAZAKHSTAN/TRANSLOGISTICA 2017": LATVIJA MEKLĒ JAUNAS SADARBĪBAS IESPĒJAS

No 1. līdz 3. novembrim Kazahstānas galvaspilsētā Astanā norisinājās starptautiskā transporta un loģistikas izstāde "TransKazakhstan/Translogistica 2017". Tas ir galvenais transporta un loģistikas nozares notikums Centrālāzijā, kur satiekas vadošie nozares profesionāļi gan no Kazahstānas, NVS valstīm un Ķīnas, gan Eiropas valstīm, kam svarīga sadarbība Eirāzijas loģistikas ķēžu veidošanā. Izstādes ietvaros norisinājās starptautiskā konference "TransEurasia 2017", kurā diskutēja par transporta infrastruktūras un loģistikas sistēmas at-

tīstīšanu un uzlabošanu Eirāzijā. Latvijas delegācija apmeklēja arī Latvijas Republikas vēstniecību Kazahstānā un tikās ar Latvijas vēstnieku Juriju Pogrebnaku.

Latvijas nacionālajā stendā par sadarbības iespējām stāstīja lielākie transporta un loģistikas nozares pārstāvji – "Latvijas dzelzceļš", Ventspils, Rīgas, Liepājas ostas un uzņēmums „Riga Container Terminal”.

Rīgas ostai sadarbība ar Kazahstānu ir svarīga, un tai ir liels potenciāls gan kravu piesaistē no šīs valsts, gan veidojot transporta koridorus pārvaļējumiem no Ķīnas. Īpaši jāņem vērā, ka Kazahstānas transporta politika pēdējos gados ļoti nopietni vērsta uz Kazahstānas kā tranzitvalsts starp Eiropu un Ķīnu attīstību. Tā saucamā Jaunā zīda ceļa iniciatīva izveidot efektīvu sauszemes savienojumu no Ķīnas uz Eiropu caur Kazahstānu ir Kazahstānas transporta politikas prioritāte. Tāpat ir vērojama Kazahstānas investoru interese par iespējām Rīgas ostā izveidot savus termināļus.

Rīgas ostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš: "Rīgas brīvostai ir sena un veiksmīga sadarbības vēsture ar





Kazahstānu. Kazahstānas kravas vienmēr ir gājušas caur Rīgas ostu, un tās ostā tiek krautas arī šobrīd. Taču pašreiz mēs visvairāk skatāmies uz konteineru pārvadājumiem un efektīviem Austrumu – Rietumu tranzīta koridoriem, tā saucamo Jauno zīda ceļu, un Kazahstāna neapšaubāmi ir nozīmīgs posms šajā ceļā.”

RBP un ostas uzņēmumu pārstāvji uzsver, ka izstāde “TransKazakhstan/Translogistica” ir laba platforma, lai satiktu esošos klientus un veidotu attiecības ar jauniem sadarbības partneriem. Tā kā Kazahstāna atrodas diezgan tālu, izstāde ir laba iespēja reizi gadā satikt klientus klātienē, demonstrēt termināļu un Rīgas ostas iespējas, informēt par jaunumiem. Izstādes formāts ļauj parādīt klientiem visa Latvijas tranzīta koridora priekšrocības un operatīvi risināt dažādas kravu tranzīta jautājumus.

Ventspils brīvostas pārvaldes uzdevums Kazahstānā bija iepazīstināt potenciālos sadarbības partnerus un investorus ar brīvostas priekšrocībām, akcentējot kravu transportēšanu caur Ventspils ostu un jaunu ražotņu atvēršanu Ventspilī.■

UZZIŅAI

“TransKazakhstan/Translogistica” ir viena no lielākajām transporta un loģistikas servisa un tehnoloģiju izstādēm Centrālāzijā. Izstādē bija pārstāvētas vairāk nekā 80 kompānijas no Azerbaidžānas, Baltkrievijas, Kazahstānas, Ķīnas, Lietuvas, Latvijas, Krievijas, Ukrainas un Somijas.



BALASTA ŪDENS APSAIMNIEKOŠANAS KONVENCIJA KĻUVUSI PAR REALITĀTI

2017. gada 8. septembrī stājās spēkā Balasta ūdens apsaimniekošanas (BWM) konvencija, ko ratificējušas 63 IMO dalībvalstis, kam pieder 68,51% no pasaules tirdzniecības flotes tonnāžas. Saskaņā ar BWM konvenciju balasta ūdens apsaimniekošanas sistēmas, ko izmanto, lai izpildītu konvencijas prasības, ir jāapstiprina administrācijai, pamatojoties uz Balasta ūdens apsaimniekošanas sistēmas pamatnostādnēm. Balasta ūdens apsaimniekošanas sistēmas, kurās tiek izmantotas aktīvās vielas, kas atbilst konvencijai, apstiprina IMO. Saskaņā ar BWM konvencijas A-1.7. pantu aktīvā viela ir viela vai organisms, tai skaitā vīruss vai sēnīte, kam ir vispārēja vai specifiska iedarbība uz kaitīgajiem ūdens organismiem un patogēniem vai pret tiem.



Kitacki Lims.

IMO ģenerālsekrētārs Kitacki Lims: "Konvencijas stāšanās spēkā ir svarīgs solis, lai apturētu invazīvo sugu izplatīšanos, kas var būtiski ietekmēt bioloģisko daudzveidību un radīt ievērojamus ekonomiskos zaudējumus, izraisot vietējo ekosistēmu postījumus. Prasības, kas stājās spēkā 2017. gada 8. septembrī, nozīmē, ka mēs ar šīs konvencijas palīdzību risināsim problēmu, kas atzīta par vienu no lielākajiem draudiem ekoloģiskajai un ekonomiskajai labklājībai pasaulē. Invazīvās sugas rada ne tikai milzu kaitējumu bioloģiskajai daudzveidībai un vērtīgajām dabas bagātībām,

izsaucot neatgriezeniskus procesus, bet arī atstāj tiešu un netiešu ietekmi uz cilvēku veselību.

BWM konvencijas stāšanās spēkā nodrošina arī vienlīdzīgus spēles noteikumus starptautiskajai kuģošanai, nosakot skaidrus un stingrus balasta ūdens pārvaldības standartus kuģiem."

KONVENCIJAS PRASĪBAS VAR RADĪT JAUNUS RISKUS

Balasta ūdens pārvaldības konvencijas spēkā stāšanās 2017. gada 8. septembrī kuģu īpašnieku vidū ir radījusi bažas un likusi uzdot vairākus būtiskus



jautājumus. Jau IMO 2004. gadā pieņemtās Starptautiskās konvencijas par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu prasību izpildei kuģu īpašnieki bija spiesti ieguldīt līdzekļus. Tagad, kad kuģošanas nozare piedzīvo finansiāli grūtus laikus, kā arī spriedzi un lejupslīdi jūras kravu pārvadājumu tirgū, BWM konvencija vēl vairāk finansiāli apgrūtinās kuģu īpašniekus, tāpēc viņi sliecas izmantot tās priekšrocības, ko tiem paredz "labvēlības periods".

"ICS-Class" vadošais pētnieks Frenks H. Marmols intervijā "World Maritime News" uzsvēra, ka vairāk nekā 85% no ICS sertificētajiem kuģiem jau ir pieprasījuši Starptautiskā naftas piesārņojuma novēršanas sertifikāta (*IOPP Certificate*) saskaņošanu, kas ļautu pagarināt BWM konvencijas ieviešanas laiku līdz 2022. gadam, tāpēc jau tagad var prognozēt, ka kuģu aprikošana kuģubūvētavās notiks turpmāko piecu gadu laikā.

Marmols arī norādīja, ka no inženiertehniskā viedokļa kuģa modernizēšana nav sarežģīts process un neietekmēs kuģa darbību. Problēmas vairāk ir saistītas ar globālo ekonomisko krīzi, kas, protams, ietekmē arī jūras transportu. Problēma varētu būt ražotāju spēja saražot konvencijas prasībām atbilstošu aprikojumu un kuģu būvētavu vai specializēto darbnīcu jauda sniegt kuģu īpašniekiem pakalpojumus, ņemot vērā, ka tūkstošiem kuģu agrāk vai vēlāk būs jāievēro BWM konvencijas prasības.

Tirgus aplēses liecina, ka daudziem kuģu īpašniekiem būs izdevīgāk sagriezt savus vecos kuģus, nevis tos aprikot atbilstoši konvencijas prasībām, jo izdevumi par kuģa aprikošanu varētu sasniegt divus miljonus ASV dolāru.

Viena no problēmām līdz šim ir bijusi saistīta ar klasifikācijas sabiedrību inspektoru teorētisko apmācību, arī ar mācību kursiem kapteiņiem, klāja un mašīntelpas darbiniekiem, kuģu īpašniekiem un operatoriem.

"Apkalpes un ierēdņu apmācība nav brīvprātīga, tā ir obligāta prasība. "ICS-Class" ir izveidojusi "InterTraining" apmācības platformu, kur nepieciešamās zināšanas var iegūt tālmācībā, bet tikpat labi var apmeklēt arī mācību kursus," sacīja Marmols.

Daudzi kuģu īpašnieki tomēr joprojām pauž viedokli, ka pastiprinātās prasības radīs lielu ekonomisko spriedzi, kas var radīt arī jaunus riskus.■



CO2 EMISIJAS – LĒMUMI PIENĒMĒTI, BET DISKUSIJAS TURPINĀS

IMO MEPC 70. sesijā tika pieņemti vairāki svarīgi lēmumi, tai skaitā grozījumi MARPOL konvencijas VI pielikumā, kas skar kuģu radīto CO2 emisiju apjoma noteikšanu. Prasība veikt kuģa degvielas patēriņa datu ievākšanu un ziņošanu stāties spēkā 2019. gada 1. janvārī kuģiem ar bruto tilpību 5000 un vairāk. Bet Baltijas jūra un Ziemeļjūra tiks noteiktas par slāpekļa oksīdu emisiju kontroles rajoniem (NECA), un paredzams, ka NECA statuss šiem rajoniem varētu stāties spēkā 2021. gada 1. janvārī. Kuģojot NECA, paredzēti stingrāki slāpekļa oksīdu emisiju ierobežojumi kuģiem, kam katra dzinēja jauda ir virs 130 kW. NECA statusa noteikšana plānota IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sesijā 2017. gada pavasarī.



Pēdējo pāris gadu laikā jūrniecības nozare ir piedzīvojusi vairākas konkrētas izmaiņas, kas saistītas ar jauniem noteikumiem un jaunu regulējumu, lai veidotu ilgtspējīgu un videi draudzīgu kuģošanu. Jauno prasību ieviešanai par CO2 emisiju apjoma samazināšanu būs milzīga ie-

tekme uz kuģošanas nozari, par to vairs nav ne mazāko šaubu.

“Netherlands Maritime Technology” vadītājs Sanders den Heijers: “Pasaule ir ļoti koncentrējusies uz CO2 emisiju jauno prasību ieviešanu, jo īpaši pēc Pārīzes klimata nolīguma pieņemšanas. Pasaule skatās uz kuģošanas un aviācijas nozarēm: tā kā tās tieši nav iekļautas līgumā, visi gaida, kā rīkosies, piemēram, IMO. Lai gan prasības ir izvirzītas, pagaidām nav skaidrs, kā tad īsti tiks risināta CO2 problēma.

Politikā, ierēdņi un sabiedriskās organizācijas bieži vien runā par ilgtspējīgu stratēģiju, diskutē par inovācijām un tehnoloģijām, kas šo ilgtspējīgo attīstību varētu nodrošināt. Tas, protams, ir jauki, bet nereti tiek tīri populistiski runāts par it kā jau ieviešamām tehnoloģijām, kuras patiesībā vēl ir tikai izpētes stadijā. Nenoliedzami ir daudz labu piemēru, kad zinātne kopā ar ražotājiem augstāko tehnoloģiju sasniegumus jau izmanto ražošanā, bet reizēm runas apstieidz darbus. “Netherlands Maritime Technology” kā kompānija, kas



raugās nākotnē un risina vispārdrošākos tehnoloģiskos rēbusus, analizējot uzdevumus, kas izvirzīti sakarā ar CO2 emisiju samazināšanu kuģošanas nozarē, vienmēr un visur mēģina uzsvērt, ka CO2 emisiju regulēšana ir ļoti sarežģīts process, un to apliecina arī diskusijas IMO MEPC darba sesijā par to, kā reāli no 2023. gada regulēt šīs emisijas. Citiem vārdiem sakot, lai runātu par to, ka tas ir jādara, vispirms jāsaprot, kā to darīt.”

IMO UN ES REGULĒJUMS ATŠĶIRAS

Jaunizveidotā globālā sistēma nedaudz atšķiras no ES MRV regulas. Kā piemēru var minēt ziņošanas kārtību – MARPOL kontekstā kuģis iesniedz ziņojumu Administrācijai (karogvalstij), kura tālāk ievieto šo informāciju IMO datu bāzē, turpretim regulā ir noteikts, ka kuģis pats ziņo Eiropas Komisijai ziņojuma ievietošanai Eiropas Komisijas izveidotajā datu bāzē.

Ņemot vērā pieņemtos IMO grozījumus, regulā ir paredzēts, ka „gadījumā, ja ir panākta starptautiska vienošanās par siltumnīcefekta gāzu emisiju globālu monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu vai par globāliem pasākumiem, lai samazinātu jūras transporta siltumnīcefekta gāzu emisijas, Komisija regulu pārskata un attiecīgi ierosina tajā grozījumus, lai saskaņotu ar minēto starptautisko vienošanos”.

ECSA BRĪDINA PAR BĒDĪGU IZNĀKUMU

Jau 2016. gada vasarā Eiropas Komisija nāca klājā ar priekšlikumu paplašināt regulas prasības, nosakot, ka monitorings, ziņošana un pārbaudes attiecas uz visiem kuģiem virs 400 bruto tonnām, kuri ienāk ES ostās, nevis kā pašlaik noteikts – kuģiem virs 5000 bruto tonnām.

Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas (ECSA) ģenerālsekretārs Patriks Verhoevens: “Mēs aicinām ES likumdevējus apdomāt šā soļa sekas, jo starptautiskā kuģošana ir uz globāla CO2 emisiju samazināšanas ceļa, tāpēc ES regulas prasību paplašināšana varētu kavēt un negatīvi ietekmēt starptautiskas vienošanās panākšanu IMO līmenī. Šādi rīkojoties, ES būtībā šauj pati sev kājā, tāpēc ECSA mudina Eiropas likumdevējus atturēties no regulējuma paplašināšanas, kas tagad attiecas uz kuģiem virs 5000 bruto tonnām, kuri patiesībā arī rada 90 procentus no CO2 emisijām un ir aptuveni 50 procenti no to kuģu skaita, kas ienāk ES ostās.”

ESPO AICINA IMO RĪKOTIES TĀLRĒDZĪGI

Eiropas Ostu organizācija (ESPO) visai kritiski vērtē šobrīd esošos divējādos standartus CO2 samazināšanā, ko paredz Eiropas Savienība un IMO. ESPO viedoklis ir, ka tieši IMO rīkojas tālrēdzīgi, paredzot, ka līdz 2023. gadam ir jāapzinās, kā notiks CO2 emisiju samazināšana un tās uzraudzība, tāpēc vispirms jānosaka īstermiņa pasākumi, lai vēlāk sasniegtu lielākus mērķus.



Bet, kā zināms, Eiropas Parlamenta Vides komiteja balsoja par emisiju samazināšanas prasību iekļaušanu ES emisiju tirdzniecības sistēmā (ETS), un kā prasību īstenošanas mehānismu, sākot no 2023. gada, izveidot jūras klimata fondu. Tomēr šāds ES regulējums nekādā ziņā nesaskan ar regulējuma stratēģiju starptautiskā līmenī.

Jūras pārvadājumi ir globāla nozare un klimata pārmaiņas ir globāls izaicinājums, tāpēc ESPO ir cieši pārliecināta, ka IMO regulējums ir daudz pareizāks un pēc būtības augstākais regulējums starptautiskā līmenī. ESPO pauž viedokli, ka IMO MEPC 2016. gada oktobrī pieņemtie lēmumi ir pareizais ceļvedis CO2 emisiju samazināšanas procesā.

ESPO ģenerālsēkretāre Izabelle Rikbosta: "Parīzes nolīgums ir spēcīgs signāls tam, ka starptautiskā sabiedrība var sasniegt ievērojamus rezultātus, bet, kas attiecas uz emisiju samazināšanas jautājumu risināšanu kuģošanas nozarē, tad tieši IMO ir istā vieta, kur šos jautājumus izlemt. Diemžēl Eiropā un pašā IMO struktūrā ir izveidojusies koalīcija, kas izdara spiedienu uz IMO, lai paātrinātu emisiju samazināšanas procesa virzību un iespējami ātrāk panāktu progresu, neņemot vērā to, cik negatīvi šis sasteigts process ietekmēs ne tikai kuģošanas nozari Eiropā, bet arī visu starptautisko jūras pārvadājumu nozari un pasaules tirdzniecību kopumā. Ir pilnīgi skaidrs, ka gadījumā, ja ES politikā un procesa paātrināšanas lobijiem Eiropā radīsies vismazākās šaubas, ka IMO piedāvātais modelis varētu līdz 2023. gadam nesasniegt iedomātos mērķus, ES prasību ieviešana būs nenovēršama, tāpēc mēs ceram, ka IMO demonstrēs plašu vērienu, risinot klimata pārmaiņu jautājumus. Pretējā gadījumā pasākumi, lai īstenotu Parīzes nolīgumu, prasīs no ostām sauszemes aktivitātes CO2 emisiju samazināšanai, bet ir ļoti svarīgi saprast un apzināties, ka šīs aktivitātes būs jāpapildina ar to regulējumu, kas attiecas uz emisiju samazināšanu jūrā."

EIROPAS APŅĒMŠANĀS

2015. gada 1. jūlijā stājās spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes Regula 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (ES MRV). Regula nosaka, ka no 2018. gada 1. janvāra kuģošanas



sabiedrībām jāveic oglekļa dioksīda emisiju monitorings un ziņošana par kuģiem ar bruto tilpību virs 5000, kuri ienāk, iziet vai kuģo starp ES ostām, neatkarīgi no to karoga. Mērķis, ieviešot šo regulu, ir noteikt atsevišķu kuģu emitēto oglekļa dioksīda daudzumu noteiktā laika posmā un likt kuģošanas sabiedrībām izvērtēt savu kuģu energoefektivitāti.

Šī regula ir pirmais solis trīssoļu pieejā siltumnīcefektu radošu gāzu emisiju mazināšanai jūras transportā.

Starptautiskā līmenī Parīzes nolīguma ratifikācija ir daudzu valstu politikas darba kārtības centrā. Līdz 2016. gada beigām Parīzes nolīgumu bija ratificējusi 61 valsts, kas atbildīga par aptuveni 48% pasaules siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju, starp tām arī lielākās emitētājas pasaulē – ASV



un Ķīna. Arī vairākas citas pasaules valstis, kas rada būtisku SEG emisiju apjomu, plāno ratificēt Parīzes nolīgumu, bet pagaidām tā arī nav apstiprināts lēmums, kāds būs katras dalībvalsts ieguldījums ES kopējo mērķu sasniegšanā, ir tikai piedāvājums, un diskusijas var ielgt pat vairāk nekā gada garumā. Dalībvalstīm šajā jautājumā ir neskaidrības, jo katrai ir sava specifika, vēsture un enerģētikas nozares attīstības līmenis. Dalībvalstīm bijuši jautājumi par zemes izmantošanu, mežu izmantošanu un enerģētikas veidiem.

Latvijas pienākums Parīzes nolīguma ratifikācijas gadījumā būs īstenot saistības, ko paredz ES dalībvalstu kopīgā apņemšanās līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 40% salīdzinājumā ar 1990. gadu. Tas nepieciešams, lai noturētu globālo sasilšanu zem diviem grādiem, salīdzinot ar pirmsrūpniecības laikmeta vidējo temperatūru.■



PASAULES JŪRNICĪBAS DIENAS TĒMA: "SAVIENOT KUĢUS, OSTAS UN CILVĒKUS"

IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims, viesojoties Felikstovas konteineru ostā Apvienotajā Karalistē, paziņoja 2017. gada Pasaules jūrniecības dienas tēmu: "Savienot kuģus, ostas un cilvēkus".

K. Lims: "Šogad mēs īpaši uzsvērsim to milzīgo nozīmi, kāda ir vienotībai vi-
sās jūrniecības nozares jomās gan no politiskā, gan praktiskā viedokļa. legu-
vumi no jūras tirdzniecības ir daudz lielāki, nekā parasti par to mēdz domāt.
Kaut vai tas ieguldījums, ko kuģošanas un ostu bizness dod cilvēku nodarbi-
nātības ziņā. Kuģus, ostas un cilvēkus vieno ļoti ciešas saites, un mūsu pienā-
kums ir to novērtēt."■

IMO IR GATAVA NĀKOTNES IZAICINĀJUMIEM, ĪSTENOJOT TĀLRREDZĪGU STRATĒGIJU

IMO ģenerālsekretārs uzsvēra tos lielos izaicinājumus, kas drošības un vides
aizsardzības jomā mesti kuģošanas nozarei, jo pasaule tagad pieprasa drošus,
ekoloģiski tīrus un efektīvus pakalpojumus.

K. Lims: "Būtiski kuģu tehnoloģiskie uzlabojumi un jūras negadījumu skai-
ta samazināšanās, kā arī kuģu radītā piesārņojuma mazināšanās liecina, ka
esam guvuši ievērojamus panākumus šajā jomā, tomēr mēs joprojām strādā-
jam, lai pilnīgotu savu darbību, un IMO ir gatava nākotnes izaicinājumiem, īs-
tenojot tālrredzīgu stratēģiju. Pašlaik notiek IMO stratēģiskā satvara izstrāde
2018.–2023. gadam, lai iezīmētu svarīgākos organizācijas darbības virzienus.
Mums svarīgi ir sabalansēt bažas par drošību un pasākumus drošības paaug-
stināšanai. Tieši tāpat ir jābūt skaidrībai par kuģošanas nozares ietekmi uz
vidi un izmaksām, kas nepieciešamas, lai negatīvo ietekmi uz vidi mazinātu.
Tās ir savstarpēji saistītas lietas, un es ceru, ka nākotnes tehnoloģijas palīdzēs
kuģošanas nozarei kļūt daudz efektīvākai, ka tā turpinās dot ieguldījumu glo-
bālajā ekonomikā un netiks nojaukts visai trauksmais līdzsvars, kas tiek veidots
starp biznesa interesēm un vides aizsardzības prasībām.

Vēl viens svarīgs stratēģiskais mērķis ir palīdzēt starptautiskajai kuģošanai
efektīvāk strādāt no administratīvās pārvaldības viedokļa, samazinot ar kuģu
darbību saistīto administratīvo slogu – dažādu dokumentu, sertifikātu un for-
malitāšu kārtošānu, ko nākotnē varētu veikt, izmantojot jaunāko tehnoloģiju
iespējas."■



STARPTAUTISKĀS JŪRNICĪBAS ORGANIZĀCIJAS ASAMBLEJAS 30. SESIJA

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Asamblejas 30. sesija notika Londonā no 27. novembra līdz 6. decembrim. Asambleja ir augstākais IMO pārvaldes orgāns, kas tiek sasaukts reizi divos gados un apstiprina organizācijas darba programmu, budžetu, kā arī pārbauda dažādu IMO komiteju darbu. Asambleja ievēl arī IMO Padomi, kas uzrauga tās darbību.

Asamblejas laikā izlemj, kā IMO strādās nākamajos divus gadus, un formāli apstiprina arī organizācijas sešu gadu stratēģisko plānu – no 2018. līdz 2023. gadam.

Septiņi stratēģiskie virzieni (dokuments A 30/7) vērsti uz to, lai IMO būtu vēl efektīvāka normatīvo regulējumu izstrādē un īstenošanā, ņemot vērā nozares tehnoloģiju straujo attīstību. Galvenais mērķis – paaugstināt kuģu drošību, veicināt inovatīvo tehnoloģiju (piemēram, autonomo kuģu) izpēti; cīnīties pret klimata pārmaiņām; iesaistīties okeāna pārvaldībā (*ocean governance*); apkarot kibernetizējumus, veicināt starptautiskos jūras pārvadājumus, kā arī turpināt strādāt pie “cilvēka faktora” aspekta.

“Gribētos IMO pārveidot par tādu kā uz zināšanām balstītu organizāciju, kas varētu attiecīgi pielāgoties, lai veiktu pienācīgu analīzi, atbalstītu un uzlabotu normatīvo regulējumu izstrādes procesu un veicinātu efektīvu īstenošanu,” uzrunā sacīja IMO ģenerālsekretārs K. Lims.

Viņš arī uzsvēra, cik svarīgi ir būt gataviem digitalizācijas laikmetam: “Digitalizācija jūrniecības nozari pārņems ļoti ātri, un, kad tas notiks, IMO būs jābūt gatavai ar šiem jautājumiem strādāt. Tas nozīmē, ka jūrniecības tiesiskajam regulējumam ir jābūt balstītam uz mērķiem un funkcijām, nevis preskriptīviem risinājumiem. Tas ir vienīgais veids, lai nodrošinātu, ka pasākumi, ko īstenojusi IMO, nav ar lielu laika nobīdi no adaptēšanas brīža līdz spēkā stāšanās brīdim.”

Par Asamblejas prezidentu (vadītāju) ievēlēja Rolando Drago (Čīle), bet pie viceprezidentu goda tika Eiripids Evrivades (Kipra, 1. viceprezidents) un Tamāra Beručašvili (Gruzija, 2. viceprezidente).

Asamblejas laikā notika arī dalībvalstu (40) vēlēšanas IMO Padomē 2018.–2019. gadam. Padomes valstis tiek iedalītas trīs grupās:

A grupa – 10 valstis ar vislielāko interesi starptautisko kuģniecības pakalpojumu sniegšanā;

B grupa – 10 valstis ar vislielāko interesi starptautiskajos jūras pārvadājumos;



C grupa – 20 valstis, kas nav ievēlētas A vai B grupā, bet kurām ir īpašas intereses jūras transportā un navigācijā un kuru ievēlēšana Padomē nodrošinās visu pasaules ģeogrāfisko rajonu pārstāvību.

Šogad vēlēšanu kampaņa izvērtās spraigāka nekā citus gadus, jo savu kandidatūru IMO Padomē pieteica 46 dalībvalstis (ievēl 40). A grupa iztika bez lielas aiziotāžas, tur vietu saglabāja jau esošās 10 valstis: Ķīna, Grieķija, Itālija, Japāna, Norvēģija, Panama, Korejas Republika, Krievijas Federācija, Apvienotā Karaliste un ASV. Savukārt B grupā dalību pieteica Austrālija (iepriekš C grupa) un Apvienotie Arābu Emirāti, kas iepriekš nebija IMO Padomē. Abas jaunpieņācējas tika arī ievēlētas, bet B grupa bija jāatstāj Argentīnai un Bangladešai. B grupas 10 valstis: Austrālija, Brazīlija, Kanāda, Francija, Vācija, Indija, Nīderlande, Spānija, Zviedrija un Apvienotie Arābu Emirāti.

C grupā vēlējās iekļūt līdz šim neievēlētās Alžīrija, Antigva un Barbuda, Nigērija un Saūda Arābijā, taču arī šoreiz netika ievēlētas. C grupas 20 valstis: Bahamas, Beļģija, Čīle, Kipra, Dānija, Ēģipte, Indonēzija, Jamaika, Kenija, Libērija, Malaizija, Malta, Meksika, Maroka, Peru, Filipīnas, Singapūra, DĀR, Taizeme un Turcija.

Asambleja izveidoja arī trīs komitejas: Akreditācijas komiteju, Administratīvo, finanšu, juridisko un tehniskās sadarbības komiteju (1. komiteja) un Tehnisko komiteju (2. komiteja). Latvija piedalījās 1. un 2. komitejas darbā.

Asambleja apstiprināja komiteju ziņojumus, pieņēma lēmumus atbilstoši komiteju ziņojumos minētajam, kā arī pieņēma 1. un 2. komitejas ieteiktās rezolūcijas.

Atbilstoši plenārsēdē lemtajam Asambleja pieņēma arī rezolūciju par sadarbību ar nevalstiskajām organizācijām un rezolūcijas saistībā ar IMLI (*International Maritime Law Institute*) un WMU (*The World Maritime University*) darbību.

Asamblejas laikā bija iespēja piedalīties IMO Sekretariāta prezentācijā "Planned activities to celebrate IMO 70th anniversary in 2018", kurā informēja par 2018. gadā paredzētajiem IMO 70. gadadienai veltītajiem pasākumiem. Jāņem vērā, ka 2018. gada martā IMO mītnē notiks ceremonija, lai atzīmētu IMO konvencijas pieņemšanas datumu. Pirms MSC 99. sesijas 2018. gada 15. maijā IMO mītnē notiks augsta līmeņa forums, lai diskutētu par organizācijas vēsturi, nākotnes izaicinājumiem un lomu globālajā tirdzniecībā un mainīgajā pasaulē.

Ikgadējo Jūrnieku dienu atzīmēs 25. jūnijā, bet Pasaules jūrniecības dienu – 2018. gada 27. septembrī, kad IMO mītnē notiks tradicionālā diplomātiskā pieņemšana. Paralelu pasākumu saistībā ar Pasaules jūrniecības dienu rīkos Polija nākamā gada jūnijā. Detalizēta informācija ir pieejama apkārttrastā (*Circular letter No.3789*).

IMO Asamblejas 31. sesija plānota 2019. gada rudenī, par konkrētiem datumiem IMO Padome lems vēlāk.■

Materiālu sagatavoja Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks

Jūras administrācija

PASAULES CEĻOS KATRS AR SAVU VĀRDU

Kuģi iegūst vārdus tāpat kā cilvēki. Kuģim piedzimstot, piedzimst arī tā vārds. Kuģiniekiem bija svarīgi, kā jūra uzņem viņu kuģi, tāpēc, lai pielabinātu jūras dievus, pirms kuģa nolaišanas ūdenī mēdza upurēt dzīvniekus. To galvas garās kārtis piestiprināja abos kuģa galos. Ar dzīvnieka asinīm slācija kuģa korpusu. Bieži vien kuģa priekšgalā piestiprināja arī Dievmātes tēlu un kuģim deva sievietes vārdu. Tā radās ticējums, ka uz kuģa nedrīkst kāpt sieviete. Ja Dievmāte kļuvusi par kuģa simbolu, citai sievietei te vairs nav vietas. Vēlāk, kad kuģus sāka reģistrēt, vārds kļuva par kuģa pazišanas zīmi. Piemēram, slavenā kuģu reģistrēšanas firma "Lloyds" jau 17. gadsimtā kuģus reģistrēja tieši pēc vārdiem. Burinieku laikmetā kuģa vārds tika oficiāli fiksēts uz borta.

Hercogs Jēkabs saviem kuģiem deva latīņu, franču, holandiešu un vācu vārdus. Lielākoties tie bija ar abstraktu nozīmi, piemēram, "Liktenis", "Cerība", "Taupība", "Miers".

19. gadsimta otrajā pusē un 20. gadsimta sākumā Latvijā uzbūvēja apmēram 550 burinieku. Arī šiem kuģiem vārdu deva īpašnieks, bieži vien tas bija sievas vārds vai arī vietas nosaukums. Desmitiem kuģu izgāja jūrā, nosaukti par "Annu Mariju" vai "Katarinu".

Latvijas pirmās brīvvalsts laikā – 1940. gada priekšvakarā – Latvijas tirdzniecības flotē bija ap 100 kuģu, un arī šajā laikā vairākumu no tiem sauca sieviešu vārdos.

Arī mūsdienās kuģa vārda izvēle atkarīga no īpašnieka vēlmēm un gaumes. Bet kāpēc kuģiem nevarētu dot izcilu Latvijas cilvēku vārdus? Deviņdesmito gadu sākumā Latvijas Kuģu reģistrā bija sagatavots saraksts gan ar prezidentu, gan kultūras darbinieku, gan jūrasbraucēju vārdiem, kuri būtu dodami lielu kuģu sērijai, kad tāda būs. Andrejs Pumpurs, Egons Līvs, Krišjānis Valdemārs. Taču pagaidām nav kuģu, kas būtu šo vārdu cienīgi...





LATVIJA JOPROJĀM PARĪZES MEMORANDA BALTAJĀ SARAKSTĀ

Ikgadējās Parīzes memoranda (PMoU) koncentrētās ostas valsts kontroles kampaņas laikā no 1. septembra līdz 30. novembrim ārvalstu ostās pārbaudīti 12 Latvijas karoga kuģi. Neviena no pārbaudītajiem Latvijas kuģiem nav aizturēts.

Kampaņas laikā Latvijas ostās Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbaudījuši 71 ārvalstu kuģi – 41 inspekcija veikta Rīgā, 18 Liepājā, 11 Ventspilī un viena Skultē.

Viens kuģis aizturēts Rīgas ostā 28. septembrī. Inspekcijas gaitā tika konstatēts, ka uz kuģa nedarbojas reisa datu ieraksta ierīce (*Voyage Data Recorder*) jeb “melnā kaste”. 5. oktobrī pēc konstatētā trūkuma novēršanas kuģi atbrīvoja.



Šogad kampaņas laikā ostas valsts kontroles ietvaros galvenā uzmanība tika pievērsta kuģu navigācijas drošības jautājumiem, īpaši vērtējot elektronisko karšu atjaunošanas un informācijas sistēmu ECDIS – vai tā tiek atbilstoši atjaunināta un pareizi izmantota. Latvijas ostās pārbaudītajiem kuģiem pārkāpumi vai trūkumi

saiestībā ar ECDIS netika konstatēti. Vairākas piezīmes tika izteiktas par nepilnībām reisa pārgājiena plānu izstrādāšanā un apstiprināšanā. Šādi trūkumi tika nekavējoties novērsti.

Latvija ir saglabājusi vietu *baltaajā* sarakstā. *Baltajā* sarakstā ir iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkajā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Pavisam šajos sakastos iekļautas 73 valstis, šogad *baltaajā* sarakstā palikušas 42, *pelēkajā* 19 un *melnajā* 12 valstis.

UZZIŅAI

Latvija *baltaajā* sarakstā ieņem 26.vietu, Igaunija – 28., bet Lietuva atrodas *pelēkā* saraksta 4. pozīcijā. *Baltajā* sarakstā bez Latvijas ir vēl piecas valstis, kuru kuģi no 2014. līdz 2016. gadam nav aizturēti ārvalstu ostās: Francija, Īrija, Igaunija, Saūda Arābija un Kazahstāna.

Tas, kādā sarakstā un kurā vietā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanas skaita. Valstīm, zem kuru karoga reģistrēts maz kuģu, kā Latvijai, ir grūti saglabāt vietu *baltaajā* sarakstā, jo, lai no tā “izkristu”, pietiek pat ar vienu aizturēšanu. Savukārt valstīm ar lielu floti var tikt aizturēti pat vairāki simti kuģu. Taču šā gada maijā Kanādā



notikušajā kopējā Parīzes un Tokijas saprašanās memorandu par ostas valsts kontroli ministru sanāksmē beidzot izdevies panākt, ka PMoU sarakstu aprēķināšanas metodika tiks pārskatīta. Šādas vienošanās panākšana prasījusi vairākus gadus un vairāku valstu, tai skaitā Latvijas, intensīvu darbu.

Parīzes memorands tika izveidots 1982. gadā ar mērķi nodrošināt vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem. Latvija ir Parīzes memoranda dalībvalsts kopš 2005. gada.

Koncentrētās ostas valsts kontroles kampaņas rezultāti PMoU un Tokijas saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (TMoU) valstīs tiek apkopoti un analizēti, lai sagatavotu rekomendācijas iesniegšanai Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (IMO) kuģošanas drošības paaugstināšanai.■

ĒNU DIENA LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJĀ

15. februārī Latvijas Jūras administrācija piedalījās Ēnu dienā. JA bija sešas ēnas – pa vienai valdes priekšsēdētājam un Kvalitātes vadības sistēmas vadītājam, pa divām – Kuģošanas drošības departamenta direktoram un sabiedrisko attiecību speciālistei.

Skolēni vēroja darbu Jūras administrācijā un kopā ar ēnu devējiem apciemoja AS “Tallink Latvija”, kur iepazinās ar darbu uz kuģa, apmeklējot kuģa komandtiltiņu, mašintelpu, autoklāju un citas kuģa telpas, kā arī tīkoties ar apkalpes pārstāvjiem.

“Man tā bija ļoti vērtīga pieredze, jo tagad ir skaidrs, ko dara jūrniecības speciālisti krastā un ko uz kuģa. Zinu, ka iešu mācīties uz Latvijas Jūras akadēmiju, tikai vēl neesmu izlēmusi, vai par kuģu





JĀ valdes priekšsēdētājs
Jāni Krastiņš *ēnām* izrāda
jaunākās jūras papīra kartes.



Raitis Mūrnieks kopā ar *ēnām* pie JĀ hidrogrāfijas kuģa "Sonārs".

vadītāju, vai elektromehāniķi," saka Ogres 1. vidusskolas 12. klases skolniece Lāsma Madara Bedikere.

"Pagājušajā gadā es *ēnoju* studentus Latvijas Jūras akadēmijā, tas man deva priekšstatu par to, kas un kā jāmācās, lai kļūtu par jūrnieku. Šodien redzēju, kāds ir jūrnieka darbs. Noteikti mācīšos Latvijas Jūras akadēmijā, kļūšu par kuģu vadītāju," ir pārliecināts Rojas vidusskolas 12. klases skolnieks Jurģis Kalniņš. ■

TIEK ATJAUNOTAS OSTU KARTES

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfi 2017. gadā sagatavojuši atjaunotas Rīgas ostas ziemeļu daļas un Skultes ostas kartes, kā arī karti "Ventspils osta ar pieejām". Darbs turpinās pie Rīgas ostas dienvidu daļas, Pāvilostas, Rojas, Mērsraga, Salacgrīvas un Kuivižu ostas kartēm.

Kartogrāfijas daļas vadītājs Normunds Duxsis skaidro, ka Latvijas ostu kartes jāatjauno ne retāk kā reizi piecos gados, taču Rīgas ostas kartes, ņemot vērā Krievu salas un citu objektu attīstību, nākas no jauna sagatavot daudz biežāk. Savukārt gandrīz visu mazo ostu kartes šogad tiek atjaunotas, jo tām piešķirti



starptautiskie INT numuri, kas apliecina, ka tās atbilst visām starptautisko normatīvo aktu prasībām. Iepriekšējais jahtu karšu katalogs iznāca 2013. gadā.

“Esam pabeiguši arī Klaipēdas ostas un Roņu salas kartes, kas būs nepieciešamas, lai nākamgad varētu izdot jaunu jahtu karšu katalogu. Katalogā tiks izmantotas arī visas no jauna sagatavotās Latvijas ostu kartes,” stāsta N. Duksis.

Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Aigars Gailis norāda, ka jaunajā jahtu karšu katalogā varētu nebūt Jūrmalas ostas, jo ostai nav savas kartes, turklāt navigācijas līdzekļi tiek izlikti tikai sezonāli.■

VEIKSMĪGS EIROPAS JŪRAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS AUDITS LATVIJĀ

No 2017. gada 27. februāra līdz 3. martam Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) Eiropas Komisijas uzdevumā veica Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmas auditu, lai novērtētu tās atbilstību EK direktīvas 2008/106/EC un tās grozījumu prasībām. Ar šo direktīvu Eiropas Savienības dalībvalstīs tiek ieviesti starptautiskie standarti jūrnieku sagatavošanā un sertificēšanā, kā to nosaka STCW konvencija. Latvijā par šiem jautājumiem atbild Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs.

Audits notika divos posmos, pirmajā auditēja Jūrnieku reģistru, otrajā Latvijas Jūras akadēmiju. Jūrnieku reģistra audita gaitā tika sīki izvērtēta Latvijas likumdošana un Jūrnieku reģistra darba procesi, kas saistīti ar jūrniecības izglītības iestāžu un mācību cen-



tru uzraudzību, jūrnieku ārstu atzišanu un jūrnieku profesionālās kompetences novērtēšanu un sertificēšanu. Savukārt Jūras akadēmijas audita ietvaros tika izvērtēta tās kvalitātes vadības sistēma, jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmu saturs un īstenošana, kā arī akadēmiskais personāls un mācību līdzekļi – laboratoriju un darbnīcu aprīkojums, trenāžieri u.c. Īpaša uzmanība tika pievērsta mācību kursu programmu īstenošanai kuģošanas drošības jomā. Atzinīgi tika novērtēta vadības un nodaļu pārstāvju atsaucība un aktīvā iesaistīšanās audita norisē. Tomēr audits arī izgaismoja dažas jomas, kurās būtu nepieciešami uzlabojumi, proti, ir jāturpina darbs pie akadēmijas tehniskā



EMSA audits JA Jūrnieku reģistrā.

nodrošinājuma uzlabošanas un papildināšanas. Tāpat ir jādoma par augstas jūrniecības profesionālās kvalifikācijas mācībspēku iesaisti pasniedzēju darbā.

Audits norisēja visnotaļ veiksmīgi. Nobeigumā EMSA eksperti izteica atzinību par Latvijas paveikto direktīvas un STCW konvencijas standartu ieviešanā un uzteica Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmas augstos standartus. Atzinīgi tika novērtēta Jūrnieku reģistra iekšējā kvalitātes vadības sistēma, kas skaidri un precīzi nosaka darba procesus un uzdevumu veikšanas kārtību. Eksperti uzteica jūrniecības izglītības un mācību programmu uzraudzību, kas ir vispusīga un efektīva. Papildus tika atzīmēts arī sistēmas motivējošais raksturs, proti, studentiem un apmācāmajiem, kuri sekmīgi nokārto jūrniecības izglītības programmu noslēguma pārbaudījumus, tiek dota iespēja saņemt profesionālo kompetenci apliecinošu dokumentu (kompetences sertifikātu vai prasmju sertifikātu) bez papildu pārbaudījumu kārtošanas Jūrnieku reģistrā. Pozitīvu novērtējumu saņēma jūrnieku sertificēšanas sistēma, kas nodrošina augstu profesionālo standartu uzturēšanu.

UZZIŅAI

EMSA ir EK aģentūra, kuras birojs atrodas Portugāles galvaspilsētā Lisabonā. Tās pamatuzdevums ir reizi piecos gados klātienē pārbaudīt, kā ES likumdošana, kas saistīta ar kuģošanas drošību, tostarp jūrnieku profesionālo sagatavošanu un sertificēšanu, tiek ieviesta ES dalībvalstīs, un ziņot EK par pārbaudes rezultātiem. Balstoties uz pārbaudes rezultātiem, EK pieņem lēmumu par attiecīgās dalībvalsts atbilstību ES jūrniecības likumdošanai. Pozitīvs EK lēmums ir priekšnosacījums tam, lai mūsu jūrnieku izglītība un profesionālā kompetence tiktu atzīta ne tikai ES, bet arī starptautiski.

Īpaši tika izcelta Jūrnieku reģistra profesionālitate un kompetence, darba organizācija un darbinieku attieksme, kas ir viens no priekšnosacījumiem kvalitatīvai un veiksmīgai darbībai



jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas jomā.

Jau iepriekš tika ziņots, ka, balstoties uz neatkarīgas novērtēšanas rezultātiem, Starptautiskā Jūrniecības organizācija 2015. gadā jau trešo reizi ir atzinusi Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmas pilnu atbilstību



A. Zvaigzne LJA uzņēma EMSA auditu.

STCW konvencijas prasībām, tādējādi atkārtoti apstiprinot Latvijas piederību to valstu saimei, kuru jūrnieku izglītība un profesionālā kompetence pilnā mērā atbilst starptautiskajiem standartiem jeb STCW *baltajam* sarakstam un dod Latvijas jūrniekiem neierobežotas iespējas piedalīties starptautiskajā darba tirgū – strādāt lielākajās pasaules kuģniecības kompānijās un uz jebkura kara kuģiem.■

SĀK PIEŠKIRT VIENOTO RAŽOTĀJA KODU ATPŪTAS KUĢU RAŽOTĀJIEM

No 2017. gada 18. janvāra Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcija (KDI) sāka piešķirt vienoto ražotāja kodu (MIC) atpūtas kuģu un ūdens motociklu ražotājiem, kā to nosaka MK 2016. gada 12. janvāra noteikumi Nr. 27 "Par atpūtas kuģu un ūdens motociklu būvniecību, atbilstības novērtēšanu un piedāvāšanu tirgū".

Lai saņemtu vienoto ražotāja kodu, ražotājs pirms ražojuma laišanas tirgū iesniedz inspekcijā: 1) iesniegumu, norādot savu kontaktinformāciju un vēlamo vienoto ražotāja kodu; 2) atbilstoši noformētu atbilstības deklarācijas vai tās sagataves kopiju, paredzētā CE atbilstības marķējuma kopiju (turpmāk – dokumenti); 3) deklarāciju par to, ka ražotne atrodas

UZZIŅAI

Vienotais ražotāja kods sastāv no trim lielajiem latīņu alfabēta burtiem dažādās kombinācijās, un to izvēlas ražotājs, ievērojot nosacījumu, ka katram ražotājam tas ir atšķirīgs. Vienotā ražotāja koda aktualizēšanai datubāzē un tīmekļvietnē ražotājs ik pēc trim gadiem atkārtoti iesniedz inspekcijā dokumentus un deklarāciju. Ja deklarācija un dokumenti netiek iesniegti vai neatbilst noteikumu prasībām, inspekcija anulē ražotājam piešķirto vienoto ražotāja kodu un izdzēš to no datubāzes un tīmekļvietnes.



Latvijas Republikas teritorijā (norāda konkrētu ražošanas vietas adresi). Inspekcija piecu darba dienu laikā pārbauda dokumentu atbilstību noteikumu prasībām. Ja pārbaudes rezultāts ir pozitīvs, inspekcija pieņem lēmumu par vienotā ražotāja koda piešķiršanu un paziņo par to ražotājam.

Piešķirto vienoto ražotāja kodu inspekcija ievada Eiropas Komisijas pārvaldītajā elektroniskajā iekšējās informācijas apmaiņas datubāzē, kur tas ir pieejams Eiropas Savienības un Eiropas Ekonomikas zonas valstu tirgus uzraudzības iestādēm. Par jebkurām izmaiņām dokumentos vai deklarācijā ražotājs nekavējoties informē inspekciju un, ja nepieciešams, iesniedz inspekcijā jaunus dokumentus un deklarāciju.■

NOSLĒDZIES FAMOS PROJEKTA PIRMAIS POSMS

Noslēdzies FAMOS projekta pirmais posms "Freja", kas sākts 2014. gada maijā. Šajā laikā ar Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls" un kuteri "Sonārs" pavisam veikti mērījumi 1830 kvadrātkilometru lielā platībā. Iegūtie dati izmantoti jūras karšu sagatavošanā.

FAMOS ir ES atbalstīts projekts kuģu ceļu hidrogrāfisko mērījumu veikšanai, lai uzlabotu kuģošanas drošību Baltijas jūrā. 2017. gadā sākas projekta otrais posms, kam dots nosaukums "Odins". Pavisam projektā plānoti trīs posmi, projekts tiks pabeigts 2020. gadā.■

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA UN KAD – PAR DROŠĪBU UZ ŪDENS

Latvijas Jūras administrācija (JA), Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests (KAD) un Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) ar kopīgu standu "Drošība uz ūdens" piedalījās izstādē "Atpūta un sports", kas no 24. līdz 26. martam notika Starptautiskajā izstāžu centrā Ķīpsalā.

UZZIŅAI

Saskaņā ar izstādes rīkotājsabiedrības "BT 1" datiem izstādi trijās dienās apmeklēja 22 234 intereenti, kuriem dažādas preces un pakalpojumus piedāvāja 225 uzņēmumi un organizācijas no deviņām valstīm – Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Lielbritānijas, Nīderlandes, Polijas, Somijas, Vācijas un pirmo reizi arī no Ķīnas.

Stendā, kas bija iekārtots KAD īpaši glābšanas darbu veikšanai pieļāgotajā piepūšamajā teltī, īpaša uzmanība bija pievērsta normatīvo aktu izmaiņām, kas attiecas uz atpūtas kuģu īpašniekiem, vadītājiem un būvētājiem.

JA speciālisti informēja izstādes apmeklētājus par to, ka no šā gada



18. janvāra Jūras administrācija sāk piešķirt vienoto ražotāja kodu atpūtas kuģu un ūdensmotociklu ražotājiem. Tāpat tika sniegta informācija par plānotajiem likumdošanas grozījumiem, kas varētu stāties spēkā jau šīs vasaras sākumā. Grozījumi Jūras kodeksā noteiks, kādus atpūtas kuģu veidus drīkstēs reģistrēt bez īpašuma tiesībām.



Visvairāk jautājumu apmeklētāji uzdeva par dažādu atpūtas kuģu reģistrāciju un atpūtas kuģiem nepieciešamo aprīkojumu. Stendā atradās piepūšamais glābšanas plosts, un izstādes mazākie apmeklētāji labprāt tajā kāpa, lai sīkāk iepazītu neredzēto peldlīdzekli. Tāpat bērni pielaikvoja dažādas glābšanas vestes, un gandrīz visi labi zināja, ka, braucot ar laivu vai jahtu, jābūt uzvilktai drošības vestei.■

ĀTRUMPĀRKĀPĒJI APDRAUD KUĢOŠANAS DROŠĪBU DAUGAVĀ

12. aprīlī kā katru gadu pirms sezonas sākuma Latvijas Jūras administrācijā uz tikšanos bija aicināti pa Daugavu un pilsētas kanālu kursējošo pasažieru kuģi īpašnieki. Sanāksmē piedalījās arī pārstāvji no Rīgas domes, Pašvaldības policijas un Krasta apsardzes dienesta.

Tikšanās gaitā kuģu īpašnieki vairākkārt aktualizēja jautājumu par to, ka, lai gan Daugavā kuģu ceļā ir izvietotas ātruma ierobežojuma zīmes, pārgalvīgi kuteru un motorlaivu vadītāji tās neievēro, un ātrumpārkāpēju saceltie vilņi nopietni apdraud kuģošanas drošību – pietauvotie pasažieru kuģi tiek dauzīti pret piestātņiem, bet braucošajiem kuģiem jācenšas izvairīties no vilņiem. Sarunas laikā noskaidrojās, ka Pašvaldības policijai nav aprīkojuma, kas ļautu noteikt peldlīdzekļa braukšanas ātrumu, savukārt Rīgas brīvostas institūcijas, pēc kuģu īpašnieku teiktā, uz sūdzībām par šādiem pārkāpumiem nereaģē. JA Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks solīja sazināties ar ostas kapteiņdienesta un Ostas policijas pārstāvjiem, lai noskaidrotu, kā normalizēt situāciju.



Rīgas dome jau laikus organizēja piestātņu nomas izsoli. Interese gan esot tikai par piestātnēm, kas atrodas pilsētas centra pusē abpus Akmens tiltam un starp Akmens un Vanšu tiltu, turpretī uz piestātnēm pie Spiķeru promenādes, Zakusalā un Pārdaugavas pusē pretendentu neesot. Kuģu īpašnieki tika aicināti nepieļaut kuģu tauvošanu pie krasta nostiprinājumu margām, kā arī atkritumu izgāšanu piestātnēs.

JA speciālisti atgādināja par nepieciešamo drošības aprīkojumu. Uz kuģiem jābūt mūsdienu prasībām atbilstošām glābšanas vestēm, taču uz vairākiem kuģiem vēl saglabājušās novecojušās glābšanas jostas, ar kurām daudzi pasažieri pat nemāk apieties. Nepieciešamas arī atbilstošas bērnu vestes, nevis tikai izmēra ziņā mazākas pieaugušo vestes. Savukārt glābšanas plostiem jābūt sertificētiem.

Tāpat tika atgādināts, ka uz visiem kuģiem jābūt radiostacijām, kas aprīkotas ar DSC (ciparu selektīvā izsaukuma) pogu, ideālā gadījumā – arī ar GPS sistēmu. Katrai radiostacijai nepieciešams Elektronisko sakaru direkcijā piešķirts individuāls numurs. Bet, pats galvenais, kuģa apkalpei jāprot ar radiostaciju apieties!

JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs uzsvēra, ka visām kuģu apkalpēm jāzina, kā rīkoties ārkārtas situācijās, sākot ar iespējamu teroristu uzbrukumu un beidzot ar draudiem, ko var radīt alkohola vai narkotiku reibumā esoši pasažieri.■

PĀRBAUDĪTA IEKŠĒJO ŪDEŅU PASAŽIERU KUĢU DROŠĪBA

Katru pavasari pirms sezonas Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbauda kuģus un kanāla laivas, kas veic pasažieru pārvadājumus Daugavā un Rīgas pilsētas kanālā, kā arī Ventspils ekskursiju kuģi "Hercogs Jēkabs". Līdz 20. maijam pārbaudīti un par pasažieru pārvadāšanai drošiem atzīti 16 kuģi. Septiņi no tiem ir lielle upju kuģi un deviņi mazie kuģīši,

kas pasažierus galvenokārt vizina pa kanālu, izbraucot tikai nelielus posmus pa Daugavu.

Pārbaudes laikā inspektori kontrolē kuģa korpusa un dzinēja stāvokli, stūres iekārtas darbību, kā arī aprīkojumu, tai skaitā ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Tāpat tiek pārbaudīta kuģa apkalpes kvalifikācija.





Šajā sezonā inspektori īpašu uzmanību pievērš tam, vai kuģu radiostacijas ir aprīkotas ar DSC (ciparu selektīvā izsaukuma) pogu un GPS uztvērējiem. Katrai radiostacijai nepieciešams Elektronisko sakaru direkcijā piešķirts individuāls numurs. Tieši šo prasību izpildē visbiežāk tika konstatēti trūkumi. Vairāku kuģu apkalpes neprata rīkoties ar minēto aprīkojumu. Nepilnības tika konstatētas arī kuģu un kuģu apkalpju dokumentācijā.



Ja pasažieru kuģa tehniskais stāvoklis, aprīkojums vai apkalpes sastāvs un kvalifikācija neatbilst noteiktajiem standartiem, kuģis nevar sākt darbu.■

PĀRBAUDA JŪRAS ZVEJAS LAIVAS

Maijā un jūnijā visā piekrastē notiek jūras zvejas laivu drošības ikgadējās pārbaudes, ko veic Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta inspektori. Līdz 10. jūnijam bija pārbaudītas 130 zvejas laivas.

Pavisam Jūras administrācijas Kuģu reģistrā reģistrētas 611 jūras laivas, taču ne visas tiek izmantotas komerciālai zvejai. Inspektori pārbauda tikai tās laivas, ko īpašnieki uzrāda apskatei.

Inspektori uzsver, ka vislielākā uzmanība pārbaudes laikā tiek pievērsta tieši glābšanas aprīkojumam. Glābšanas riņķi un glābšanas vestes laivām parasti ir, turklāt lietošanas kārtībā. Atsevišķos gadījumos konstatēts, ka glābšanas vestēm nav atstarojošie elementi, tātad tās nav paredzētas braukšanai jūrā. Visbiežāk novērotais glābšanas aprīkojuma trūkums – pirotehnikai (signāllāpām) beidzies lietošanas termiņš.

Vēl viens iemesls, kādēļ laivu īpašniekiem netiek pagarinātas (vai izsniegtas) kuģošanas spējas apliecības, ir tas, ka beidzies reģistrācijas apliecības termiņš. Šādā gadījumā, ja citi trūkumi nav konstatēti vai ir novērsti, laivas īpašniekam jāierodas Kuģu reģistrā pagarināt reģistrācijas apliecības derīguma termiņu, un tad uzreiz iespējams saņemt arī kuģošanas spējas apliecību, laivu atkārtoti neuzrādot pārbaudei.

No 2018. gada 1. janvāra spēkā stājas grozījumi MK noteikumos par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā, kas paredz, ka zvejas laivām tiks izdota tikai kuģa reģistrācijas apliecība. Turpmāk īpašuma apliecība un kuģošanas spējas apliecība zvejas laivām netiks izsniegtas, visa nepieciešamā informācija būs ietverta reģistrācijas apliecībā. Noteikumi paredz, ka zvejas laivas reģistrācijas apliecība būs beztermiņa, ar nosacījumu, ka tiek veikta ikgadējā apskate un attiecīgs apliecinājums attēlots uz reģistrācijas apliecības. Ja minētā



apliecinājuma nebūs, reģistrācijas apliecība nebūs derīga. Līdz 2017. gada 31. decembrim izsniegtās apliecības būs spēkā līdz tajās norādītā derīguma termiņa beigām.

Ilgadējo pārbaužu laikā plastmasas laivām tiek pārbaudīts, vai kārtībā ir „peldkastes”, kas laivu notur virs ūdens pat tad, ja tā ir apgāzusies. Savukārt, ja laiva ir aprīkota ar dzinēju, tai nepieciešams ugunsdzēsšanas aparāts. Tāpat tiek pārbaudīts, kādā kārtībā ir dzinēji un vai darbojas sūkņi. Problēmas parasti nerada sakari, jo piekrastes zvejnieki neizkuģo ārpus mobilo telefonu uztveršanas zonas un mobilie telefoni ir visiem. Tiek arī pārbaudīts, vai laivas īpašniekam vai vadītājam ir šķipera apliecība, kas nepieciešama, lai ar komercdarbībai paredzētu laivu dotos jūrā.■

JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS VALDE TIEKAS AR SATIKSMES MINISTRU

26. septembrī Latvijas Jūras administrācijas valde tikās ar satiksmes ministru Uldi Auguli, lai pārrunātu paveikto, izvirzīto uzdevumu izpildi, kā arī svarīgākos darbus un plānus nākamajam gadam.

Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu skaits pieaug pamazām, toties straujāk pieaugusi reģistrēto kuģu tonnāža. Latvijas jūrnieku skaits būtiski nemainās, nedaudz pieaug virsnieku un samazinās ierindas jūrnieku skaits.

Likumdošanas jomā nozarē aktuālākais bija Starptautiskās balasta ūdeņu konvencijas ratifikācijas process, darbs pie tā turpinās. SM un JA apkopo no citām institūcijām saņemtos ieteikumus un iebildumus.■

AUDITORI JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS DARBU VĒRTĒ POZITĪVI

5. jūnijā Latvijas Jūras administrācijā notika kvalitātes vadības sistēmas sertifikācijas uzraudzības audits, ko veica SIA “Bureau Veritas Latvia”. Auditoru atzinums par JA darbību ir pozitīvs, neatbilstības netika konstatētas. Audita laikā tika pārbaudīta JA kvalitātes vadības sistēmas atbilstība standarta ISO 9001:2015 prasībām, izvērtējot Kuģošanas drošības departamenta, Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas, Jūrnieku reģistra un Saimniecības nodaļas procesus, kā arī kvalitātes vadības procesu kopumā.

Slēdzienā auditori izteikuši vairākus novērojumus un ieteikumus, piemēram, vienkāršot dokumentu klasifikāciju iestādes iekšējā elektronisko dokumentu sistēmā EDUS. “Šis ir jautājums, ko paši bijām apzinājuši un kura risināšanu jau esam uzsākuši,” atzīst JA kvalitātes vadības sistēmas vadītāja Lelde Lipšāne.■



EMSA AUDITS PAR OSTAS VALSTS KONTROLI

No 24. līdz 27. oktobrim Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) auditori veica pārbaudi par ostas valsts kontroles uzraudzības kārtību Latvijā. Vizītes laikā tika pārbaudīts, kā Latvija ir ieviesusi un īsteno Direktīvas 2009/16 EK prasības par ostas valsts kontroli uz ārzemju kuģiem.

EMSA pārstāvji izvērtēja ieviestos normatīvos aktus un procedūras un piedalījās ostas valsts inspekcijās uz kuģiem. Tāpat tika vērtēta ostas valsts kontroles inspektoru kvalifikācija un profesionalitāte.

Pārbaude galvenokārt notika Latvijas Jūras administrācijā, taču tajā piedalījās arī Satiksmes ministrijas, Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta un Valsts vides dienesta speciālisti.

EMSA auditori atzinīgi novērtēja Latvijas Jūras administrācijas speciālistu darbu, īpaši kvalitātes vadības sistēmu. Pilns audita ziņojums, kurā tiks norādīti secinājumi, iebildumi un ieteikumi par Latvijas ostas valsts kontroles sistēmas atbilstību direktīvai, gaidāms jaunā gada pirmajos mēnešos.■

TIKŠANĀS AR LATVIJAS KAROGA KUĢU ĪPAŠNIEKIEM

21. novembrī Latvijas Jūras administrācijā notika Latvijas karoga kuģu īpašnieku tikšanās ar administrācijas Kuģošanas drošības departamenta speciālistiem. Šādas kopīgas sanāksmes tiek rīkotas katru gadu, un to galvenais mērķis ir izrunāt kopīgi risināmās problēmas, lai, veiksmīgi sadarbojoties, garantētu Latvijas karoga kuģu drošību.

Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs pastāstīja, ka zem Latvijas karoga reģistrēto SOLAS konvencijas kuģu skaits jau vairākus gadus ir gandrīz nemainīgs – tas svārstās no 20 līdz 25, cik kuģu no Latvijas Kuģu reģistra aiziet, tikpat arī nāk vietā. Latvija joprojām ir saglabājusi vietu Parīzes





memoranda *baltajā* sarakstā, Jūras administrācijas mērķis ir saglabāt to arī turpmāk. Tomēr šogad pirmo reizi pēdējo piecu gadu laikā ir notikusi Latvijas karoga kuģa aizturēšana ārvalsts ostā. Šis gadījums jo nepatīkamāks tādēļ, ka kuģis ticis aizturēts apkalpei neizmaksātās algas dēļ, tātad viennozīmīgi vainīgs ir kuģa īpašnieks.

Sanāksmes laikā kuģu īpašniekiem tika skaidrots: ja apkalpe nav ar kaut ko apmierināta, tad nereti pietiek ar vienu elektroniski nosūtītu sūdzību, lai jau tuvākajā ostā kuģa vadībai un īpašniekiem, un līdz ar to arī karoga valstij rastos nopietnas nepatīkšanas.

Kuģu īpašnieki atzina, ka samilzusi problēma ir nodokļu jautājums – gan tāpēc, ka liela daļa jūrnīeku nemaksā sociālo nodokli un pēc darba gaitu beigšanas saņem tikai minimālo pensiju, gan arī tāpēc, ka daudziem nav īstas skaidrības, vai un kādi nodokļi darba devējam jāmaksā, pieņemot uz Latvijas karoga kuģiem darbā Krievijas, Ukrainas, Filipīnu un citu trešo valstu jūrnīekus. Kaut arī nodokļu jautājumi nav Jūras administrācijas kompetencē, Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks solīja palīdzēt kuģu īpašniekiem noskaidrot viņus interesējošos jautājumus.

Kuģošanas drošības departamenta eksperti informēja kuģu īpašniekus par likumdošanas jaunumiem un citām kuģošanas drošības aktualitātēm.■

SASKAŅĀ AR HELCOM PLĀNU HIDROGRĀFISKIE MĒRĪJUMI VEIKTI 640 KVADRĀTKILOMETRU PLATĪBĀ

Šā gada hidrogrāfisko mērījumu sezonā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti FAMOS projekta ietvaros veikuši mērījumus 640 kvadrātkilometru platībā, mērījumus arī Liepājas ostā, praktiski visās mazajās ostās, kā arī mērījumus Rīgas ostas jaunās kartes sagatavošanai.

FAMOS ir ES atbalstīts projekts hidrogrāfisko mērījumu intensificēšanai Baltijas jūrā, lai uzlabotu kuģošanas drošību Latvijas teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā saskaņā ar HELCOM plānu.

Sezonas sākumā mērījumus kavēja gan nelabvēlīgie laika apstākļi, gan hidrogrāfijas kuģa “Kristiāns Dāls” remonts, tomēr sezonas mērījumu plānu 600 kvadrātkilometru platībā līdz novembra pirmajai pusei izdevās ne tikai izpildīt, bet pat pārsniegt.

Hidrogrāfi šajā sezonā veikuši mērījumus arī Liepājas ostā, gandrīz visās mazajās ostās, kā arī mērījumus, kas nepieciešami Rīgas ostas jaunās kartes sagatavošanai.■



BALTIJAS VALSTU JŪRAS ADMINISTRĀCIJU TIKŠANĀS

No 6. līdz 8. septembrim Mārcienas muižā notika ikgadējā Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās. Šāds ikgadējs pasākums tiek organizēts kopš 1997. gada kādā no Baltijas valstīm, un šogad kolēģus uzņēma Latvijas Jūras administrācija.

Kaut gan pagājuši divdesmit gadi kopš pirmās sanāksmes, šī tomēr nav uzskatāma par jubileju, jo pirmajos gados jūras administrāciju pārstāvji tikās divas reizes gadā, tātad šogad ir 22. tikšanās reize.

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

Sanāksmes ievadā visu triju administrāciju vadītāji pastāstīja par aktualitātēm katrā valstī. Lietuvā ir sākta Jūras administrācijas reorganizācija, plānots to pievienot iestādei, kas atbilst mūsu CSDD, izveidojot vienotu transporta biroju. Paši administrācijas darbinieki gan atzīst, ka valda milzīga neskaidrība par nākotni, tai skaitā par to, kādi ir šādas apvienošanas mērķi un gaidāmie ieguvumi. Savukārt Igaunijas administrācija jau pārcietusi nelielu reorganizāciju, kā rezultātā samazināts administratīvais aparāts. Bet Latvijas Jūras administrācija uz kaimiņu fona jau visu laiku izcēlusies ar to, ka "apkalpojošās" struktūras – administratīvie darbinieki, grāmatveži, IT speciālisti u.c. – veido pavisam nēcīgu un ļoti kompaktu daļu no administrācijā strādājošo kopējā skaita.



Rene Arikas (no kreisās), Jānis Krastiņš un Lins Kasparavičs.

Sanāksmes laikā konkrēti profesionāli jautājumi tika izskatīti darba grupās, ko veidoja administrāciju speciālisti, kuri ikdienā nodarbojas ar līdzīgiem jautājumiem – kuģošanas drošību, jūrnieku sagatavošanu un sertifikāciju, kuģu un ostu aizsardzību un hidrogrāfijas darbiem.

Kuģošanas drošības grupas uzmanības lokā bija Balasta ūdeņu konvencijas (BWC) ratifikācijas process. Konvencija stājās spēkā sanāksmes laikā – 8. septembrī, taču nevienā no Baltijas valstīm tā vēl nav ratificēta. Tomēr ratifikācijas process notiek, un var cerēt, ka tas tiks pabeigts nākamgad. Aktuāls ir arī jautājums par CO2 emisiju kuģiem. ES regula, kas stājās spēkā 2015. gadā, paredz, ka kuģu īpašniekiem un operatoriem jāuzrauga un jāziņo par CO2 emisiju, bet jāpārbauda šie dati neatkarīgām sertificētām iestādēm. Datu vākšana jāsāk no 2018. gada, taču nevienā no Baltijas valstīm vēl nav apstiprināts, kura būs minētā neatkarīgā sertificētā iestāde.

Visās trijās valstīs gaidāmas EMSA pārbaudes par direktīvu, kas nosaka sākaņotas prasības un procedūras beramkravas kuģu drošai iekraušanai un izkraušanai. Valstu pārstāvji pārrunāja situāciju šajā jomā un plānotos veicamos darbus.

Kuģu un ostu aizsardzības darba grupa pārrunāja procedūras, kādas būtu piemērojamas kruīza kuģu pasažieru pārbaudēm pirms uzkāpšanas uz kuģa. Pašlaik nav iespējams ieviest pasažieru un bagāžas pilnīgu kontroli, jo tā prasa lielus resursus, tai skaitā pasažieru termināļu rekonstrukciju. Notika diskusija par kibernetikas jautājumiem, ieskaitot tiešsaistes videokameru izvietošanu termināļos. Papildus iepriekš plānotajiem jautājumiem tika spriests arī par



bruņotu apsardzi uz kuģiem, kas šķērso pirātu apdraudētos reģionus. Šobrīd nav likumdošanas aktu, kas reglamentētu bruņotas apsardzes izmantošanas kārtību.

Jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas speciālisti lielu uzmanību pievērša problēmām, kas saistītas ar Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (STCW), kā arī jautājumiem par pasažieru kuģu drošību un virsnieku apmācību gan uz kuģiem, gan krastā. Aktuāls ir jautājums, vai apmācību uz kuģa vadības trenāžiera var pielīdzināt apmācībai uz kuģa. Visu administrāciju pārstāvji vienojās, ka nevar pielīdzināt.

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs prezentēja materiālus par EMSA pārbaudes rezultātiem Latvijā – EMSA atzinīgi novērtēja Latvijas jūrniecības izglītības un jūrnieku sertificēšanas sistēmu.

Visu triju valstu hidrogrāfi pārrunāja problēmas, ko rada izmaiņas Eiropas vertikālā augstuma sistēmā (jauna nulles punkta noteikšana). Igaunija pāriet uz jauno vertikālo atsauces punktu, savukārt Latvija vēl gaida rekomendācijas, vienlaikus visās kartēs ievieojot paziņojumu par to, kā pārveidot dziļumus uz Eiropas vertikālās atsauces sistēmu, ja tas nepieciešams. Igaunijas pārstāvji iepazīstināja kolēģus ar jaunu lietotāju programmu navigācijas brīdinājumiem. Latvijas un Lietuvas hidrogrāfijas dienestu pārstāvji atzina, ka varētu būt ieinteresēti šādas programmas izmantošanā. Igaunijā arī pastāstīja, kā tiek mēģināts apkopot informāciju par atpūtas kuģu maršrutiem, lai plānotu jaunus ūdensceļus tieši atpūtas kuģiem.

Visneskaidrākajā situācijā pašlaik ir Lietuvas hidrogrāfi, jo pastāv iespēja, ka līdz ar Jūras administrācijas reorganizāciju tiek plānots likvidēt nacionālo hidrogrāfijas dienestu – jau dots rīkojums nodot hidrogrāfijas kuģi Klaipēdas universitātei.

No darba brīvajā laikā jūras administrāciju pārstāvji iepazinās ar Madonas apkārtni, apmeklēja kazu fermu un sierotavu "Līvi", sporta kompleksu "Smeceres sils" un Jāņa Seiksta keramikas darbnīcu.■



Hidrogrāfijas darba grupa.



Jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas darba grupa.



ĻOTI SVARĪGI IR SASKAŅOT VIEDOKĻUS

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš puda viedokli, ka Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās jau kļuvusi par tradīciju, bet tas, ka šāds pasākums notika jau divdesmit otro reizi, apliecina tā nepieciešamību un lietderīgumu.

– Kādu uzdevumu šoreiz sev izvirzījāt un kādu mērķi cerējāt sasniegt?

– Tikšanos sarīkojām Mārcienas muižā, lai neformālā gaisotnē apspriestu un izdiskutētu visus nozīmīgos jautājumus, kuru risināšana ir būtiska visām trim Baltijas valstīm, jo mūsu uzdevums ir jūrniecības nozares pārraudzība. Ir jautājumi, kurus, izmantojot mūsdienu modernās komunikācijas tehnoloģijas, nevar pārrunāt tā, kā to var izdarīt tiekoties. Personīgais kontakts ļoti palīdz ikdienas jautājumu un reizēm arī problēmu risināšanā, kas notiek daudz operatīvāk.

Šajās ikgadējās tikšanās reizēs Baltijas valstu jūras administrācijas vienojas, piemēram, par to, kā piemērojamas kādas atsevišķas normas mūsu kuģiem, lai neapgrūtinātu kuģotājus un kuģošanas nozari kopumā. Droši varu teikt, ka ieguvums ir nozīmīgs.

– Baltijas valstis jau var vienoties par savas darbības stratēģiju, to mēr pāri visam stāv starptautiskās konvencijas, prasības un direktīvas.

– Pilnīgi pareizi, starptautiskās konvencijas regulē visu jūrniecības nozari. Piemēram, septembrī stājās spēkā Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencija, un tas ir viens no svarīgākajiem darba kārtības jautājumiem, par kuru sprieda mūsu speciālisti, jo ne Latvija, ne Lietuva, ne Igaunija konvenciju vēl nav ratificējušas, bet visās trijās Baltijas valstīs noris intensīvs darbs pie konvencijas ieviešanas procesa, tāpēc šis ir īstais laiks, kad ļoti svarīgi ir saskaņot viedokļus, lai neiznāktu tā, ka katra valsts savā likumdošanā ieliek atšķirīgas normas, kas pēc tam radītu grūtības ikdienas darbā. Kaut vai pārbaudot kaimiņvalstu kuģus, vai arī, kad mūsu karoga kuģi vai jūrnieki tiek pārbaudīti Igaunijas vai Lietuvas ostās. Tieši tāpēc mēs nākam kopā un strādājam, lai harmonizētu savas darbības.

– Kuri reāli ir tie smagie jūrniecības jautājumi, kuriem nākas pievērst pastiprinātu vērību?

– Tas, ko mēs ļoti nopietni apspriežam, ir kuģu drošības un tehniskie jautājumi, arī Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencijas sakarā. Diskutējam arī par to, vai un kādas konvencijas plāno ratificēt un ieviest katra no mūsu valstīm. Risināmu un apspriežamu jautājumu netrūkst, tāpēc jau gadiem mūsu tikšanās darba kārtība ir gandrīz nemainīga. Tiek veidotas darba grupas, parasti tās



Rene Arikas (no kreisās), Jānis Krastiņš un Lins Kasparavičs.

ir četras: Jūrnieku reģistrs, Kuģu reģistrs, Kuģošanas drošības un Hidrogrāfijas dienests, kuras uz tikšanos ierodas ar jau izpildītu mājas darbu – iepriekš sagatavotu jautājumu loku, par kuru turpina diskutēt klātienē. Darba beigās viedokļi tiek apkopoti vienotā protokolā un noslēgumā protokols tiek parakstīts.

Tieši šādā veidā mums izdevies vienoties par tām prasībām, kādas mēs piemērojam piekrastes kuģošanā kuģiem, zvejniekiem un jūrniekiem, līdz ar to mēs kaut nedaudz atvieglot dzīvi kuģošanas nozarei.

– Vai ir kādi jautājumi, kurus aktualizē Igaunija kā Eiropas Savienības prezidējošā valsts?

– Igaunijai, līdzīgi kā tas bija Latvijai prezidentūras laikā, nav tādu smago jautājumu, tāpēc šajā sakarā nav nekā īpaši akcentējama. Igaunijas Jūras administrācijas situācija ir nedaudz atšķirīga no mūsējās, jo viņi nenodarbojas, piemēram, ar normatīvo aktu izstrādi, kā to darām mēs. Igaunijā to veic Transporta ministrija, tāpēc igauņu darba specifika un arī funkcijas nedaudz atšķiras.

– Vai varētu teikt, ka Baltijas valstu jūras telpa ir vienota tādā ziņā, ka saskan viedokļi, piemēram, par to, kā ir administrējama kuģošanas drošības uzraudzība?

– Lielā mērā mūsu viedokļi saskan, un tas ir ļoti labs signāls. Apliecinājums tam, ka mūsu kopīgais darbs nav palicis bez ievērības, ir, piemēram, Somijas



un Polijas izteiktā vēlme mums pievienoties un piedalīties ikgadējās sanāksmēs. Pagaidām pus pa jokam atbildam, ka šajā pulciņā tik viegli iekļūt nevar, tomēr mēs arī nenoliedzam, ka dalībnieku loks varētu paplašināties, bet tas ir nākotnes jautājums.

Dokuments, ko mēs parakstām, nav juridisks dokuments un tam nav likuma spēka, tā ir mūsu vienošanās un apņemšanās par tālākās darbības stratēģiju. Piemēram, ja kādam no Lietuvas vai Igaunijas kuģiem mūsu ostās valsts kontroles inspektori atklāj kādu nepilnību, tad mēs tūlīt nesteidzamies piemērot sankcijas, lai risinātu jautājumu. Tas nekādā gadījumā nav stāsts par to, ka būtu pieļaujama esošo prasību neievērošana, drīzāk tas ir veids, kā mēs efektīvāk un ātrāk risinām radušās problēmas, mazāk tās birokratizējot. Vēlreiz gribu akcentēt – prasības un normas ir jāievēro visiem un vienmēr, bet mēs varam meklēt veidus, kā labāk tās ieviest un panākt šo normu ievērošanu. Tas, lūk, ir mūsu spēkos un interesēs.

JŪRAS VALSTS NOSAKA KURSU, KAS JĀIEVĒRO

Rene Arikas par Igaunijas Jūras administrācijas direktoru kļuva 2015. gada aprīlī pēc tam, kad uzvarēja konkursā uz šo amatu. "Jūras administrācijai ir jābūt efektīvai un klientiem draudzīgai jūras aģentūrai," uzskata Arikas. Viņš ir gandarīts, ka ar katru gadu kuģošanas drošība Igaunijā uzlabojas, par ko liecina negadījumu samazināšanās tendence, tomēr darāmā esot daudz. Galvenokārt jau apziņas vairošana to vidū, kuri piedalās kuģošanā, sākot no atpūtas kuģiem un jahtām un beidzot ar lielajiem prāmjiem. Igaunijas Jūras administrācijas ģenerāldirektors arī nenoliedz, ka nereti nākas atbildēt uz neērtiem žurnālistu jautājumiem, bet tas ir darbs un pienākums skaidrot visdažādākās situācijas, būt atvērtam un komunicēt ar sabiedrību, gan lai skaidrotu sabiedrībai IJA nozīmi kuģošanas drošības uzraudzībā, gan veidotu sabiedrības izpratni par kuģošanas drošības jautājumiem un atbildību.

Rene Arikas atzīst, ka Igaunijas jūrnieceības nozarē joprojām ir virkne neatrisinātu problēmu, piemēram, jūrnieceku sociālās aizsardzības jautājumus, kā arī kuģu reģistrēšanā zem Igaunijas karoga. "Jūrnieceība ir starptautisks bizness, un Igaunijas kuģu īpašniekiem jāstrādā starptautiskajā tirgū, tāpēc jāsaprot, ka neviens kuģu īpašnieks nevar atļauties maksāt par patriotismu, lai kā to vēlētos," uzsver Arikas. Starp citu, viņa centieni nav palikuši bez rezultāta, jo Igaunijas valdība plāno ieviest nodokļu atvieglojumus kuģniecības uzņēmumiem, lai piesaistītu kuģu īpašniekus reģistrēt kuģus zem Igaunijas karoga.

– Ar kādiem jautājumiem un ierosinājumiem esat ieradušies uz triju Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanos?

– Pirmais, ko vēlos akcentēt, ir dažādu viedokļu un izpratņu sistematizēšana un saskaņošana. Mums ir ļoti daudz kopīga. Lai gan pašas valstis šķietami



Rene Arikas un Jānis Krastiņš.

ir visai atšķirīgas, tomēr tās ir arī ļoti līdzīgas. Mums tiešām ir daudz kopīga, tāpēc arī ir daudz kopīgu problēmu un risināmu jautājumu. Ir jomas, kurās mums viens otram ir jāpalīdz, vienam otrs jāatbalsta. Šādu tikšanos galvenais ieguvums ir tā sapratne, ko mēs cits par citu iegūstam, un tie ir jautājumu loki, kas mums visiem ir nozīmīgi – kuģošanas drošība un viss, kas attiecas uz kuģiem, jūrnikiem un arī citām ar jūrniecības nozari saistītām jomām.

– Pašlaik Igaunija ir ES prezidējošā valsts. Ko svarīgu akcentējat?

– Kas attiecas uz jūrniecības nozares jautājumiem, te lielu darbu savas prezidentūras laikā izdarīja Malta, no kuras Igaunija pārņēma prezidentūru, un mums tādi lieli un grūti darbi nepalika. Protams, ir dažādas lietas, ar kurām nodarbojamies, bet kāds ļoti nopietns akcents mums neiezīmējas. Lielākais pasākums notiek oktobrī – *Maritime Director Meeting* Tallinā, kam nopietni gatavojamies.

– Starptautiskā līmenī viens no aktuālākajiem pašlaik ir kibernetikas jautājums.

– Šis tiešām ir jautājums, kas sasniedzis ļoti kritisku robežu. Kibernetikas drošība un datu aizsardzība ir svarīga arī tad, kad domājam par kuģošanas attīstību nākotnē, par bezpilota kuģu ienākšanu jūras kravu pārvadājumu tirgū. Šodien ārkārtīgi svarīgi ir domāt nākotnes kategorijās, lai spētu prognozēt iespējamus riskus kibernetikas ziņā.



Otrs jautājums – mēs lgaunijā pakāpeniski, bet neatlaidīgi strādājam, lai pilnībā atteiktos no papīra dokumentācijas un pārietu tikai uz elektronisko datu apstrādi un pārraidi, lai pilnībā ieviestu elektronisku dokumentāciju – kuģniecības pakalpojumu e-reģistrāciju. Visām kuģu pārbaudēm un sertifikācijai jānotiek ļoti ātri, tāpēc mērķis ir pāriet uz kuģu un apkalpju elektronisko sertifikātu. Un arī šajā ziņā ļoti svarīgi ir saprast, cik šāda datu pārraide ir droša un kādi ir iespējamie riski. Mums jau tagad ir jādomā, kas būs, piemēram, pēc gadiem divdesmit. Tie datori, kurus mēs šobrīd uzskatām par jaunāko tehnikas sasniegumu, pēc divdesmit gadiem jau būs dziļa aizvēsture. Jau tagad tiek runāts par kvantu datoriem, kuriem ir pavisam citas jaudas, tātad arī kiberdrošības līmenim ir jābūt atbilstošam. Lai gan tas ir pavisam cits un jau nākotnes līmenis, tomēr jau šodien par to ir jādomā, tieši tāpat, kā jābūt skaidrībai, ko mēs šodien varam darīt, domājot par tuvāko un tālāko nākotni. Un tas attiecas gan uz likumdošanas izstrādi, gan tehnisko risinājumu, apjaušot, kurp mēs vispār ejam.

LIETUVAS JŪRAS DROŠĪBAS ADMINISTRĀCIJA PĀRMAIŅU PRIEKŠĀ

2017. gada 31. maijā Lietuvas valdība pieņēma lēmumu par Lietuvas Jūras drošības administrācijas (LJDA) reorganizēšanu, pievienojot to Lietuvas Valsts autoceļu transporta inspekcijai. Līdz ar to LJDA tiks izslēgta no juridisko personu reģistra. Lietuvas presē var lasīt dažādus viedokļus, bet Lietuvas jūrniecības nozares speciālisti un organizācijas pauž sašutumu uz neizpratni par notiekošo. Īsti nav skaidrs, kāda būs jaunā struktūra, zināms vien tas, ka nebūs vairs atsevišķa institūcija ar šādu nosaukumu, visa vadība atradīsies Viļņā, nevis Klaipēdā, kā bija līdz šim. Projekta virzītāji mierina, ka daļa no iestādēm joprojām būs Klaipēdā, kur reāli arī notiek viss jūrniecības nozares darbs.

Visai nepatīkami pārsteigta par šādu valdības lēmumu bija Lietuvas Kuģu īpašnieku asociācija, kuras prezidents Kutka atzina, ka valdības lēmumi tiek pieņemti steigā, tos neizdiskutējot ar nozares speciālistiem. Nozare ir patiesi nobažījies kaut vai par to, ka dokumentus jūrniekiem izsniegs ceļu inspekcija. Lietuvas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Petrs Bekezs šādas pārmaiņas sauc par lielāko ļaunumu. Jau līdz šim ir bijuši pieņemti nejēdzīgi lēmumi, apvienojot ūdenstransporta un dzelzceļa nozares. "Tagad Transporta ministrijā, kurā trīs darbinieki ministrijas līmenī nodarbojas ar jūrniecības lietām, mums vairs nav ar ko runāt par jūrniecību. Kā jūras valstij var nebūt jūras administrācijas?" savu sašutumu pauž Bekezs.

Kapteinis Ričards Lučka, kurš daudzus gadus bijis Klaipēdas ostas kapteiņa vietnieks, ironiski komentē notiekošo, nodēvējot to par anekdotisku situāciju, un piebilst, ka pat Šveicē, kas nav jūras valsts, bet kurai ir flote, ir arī sava jūras administrācija. "Tad jau tāpat, kā apvienojot kuģošanu, autotransportu



un dzelzceļu, varētu apvienot arī katoļus, musulmaņus un vēl citu ticību cilvēkus,” ironizē kapteinis.

Lietuvas Jūras akadēmijas direktors Viktors Senčila atgādina, ka LJDA sniedz pakalpojumus vairāku sociālo partneru grupām – kuģu īpašniekiem, jūrnieceības biznesa pārstāvjiem, aptuveni septiņiem tūkstošiem Lietuvas jūrnieceku, un tā ir milzīga atbildība ne tikai Lietuvas, bet starptautiskā līmenī.

Transporta ministrijas mērķis ir samazināt budžeta iestāžu skaitu, optimizēt darbību un racionālāk izmantot finanšu un materiālos resursus. Ministrija arī paziņojusi, ka jaunā iestāde veiks tās pašas funkcijas, ko LJDA, tikai efektīvāk.

Lietuvas laikraksts “Diena” 2017. gada 16. augustā rakstā “Lietuvas kuģošanas drošības administrācija – korupcijas zeme” publicē Lietuvas Transporta ministrijas informāciju, kurā apraksta LJDA veiktās revīzijas rezultātus, kas izgaismojot šajā iestādē iespējamās korupcijas priekšnoteikumus un līdzekļu neefektīvu izlietošanu. Lietuvas jūrnieceības sabiedrība ir pārliecināta, ka veiktās pārbaudes ir tendenciozas un to patiesais mērķis ir iznīcināt LJDA. Piemērs tam, ka pārbaudītāji nespēj iedziļināties jūrnieceības nozares specifiskā, ir Lietuvas Valsts kontroles atzinums, ka hidrogrāfijas kuģis “Varūnas” netiek pienācīgi noslogots. Jūras mērījumi notiekot tikai dažus mēnešus, bet kuģa apkalpe tiek uzturēta visu gadu. Revidenti iesaka kuģi ar visu apkalpi norakstīt, bet, kā raksta laikraksts, neviens nezina, ko pēc LJDA reorganizācijas iesākt ar šo hidrogrāfijas kuģi.

Lietuvas Jūras drošības administrācijas direktors Lins Kasparavičs, kurš Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās reizē vēl bija savā amatā, uz jautājumu, kāds iemesls un kāds mērķis ir LJDA reorganizācijai, teica:

– Lietuvas valdībai tiešām ir plāns reorganizēt Lietuvas Jūras drošības administrāciju, kas paredz padarīt iespējami efektīvāku valsts pārvaldes sistēmas darbību. Pagaidām vēl pēdējie lēmumi nav pieņemti, jo galavārds jāsaņem parlamentam. Neskatoties uz gaidāmajām pārmaiņām, visi darbi turpinās, starptautisko prasību izpilde tiek uzraudzīta un nodrošināta, un esmu pārliecināts, ka arī nākotnē šajā ziņā viss tiks nodrošināts, ja nu vienīgi mainīsies administrācijas piederība.

– Kādi Lietuvā ir svarīgākie jūrnieceības nozares jautājumi, ar kuriem strādājat un kurus esat atveduši uz šo tikšanos?

– Tāpat kā citās valstīs, arī Lietuvā svarīga ir starptautisko prasību ievērošana. Tiek ieviestas jaunas konvencijas, kas jāiestrādā nacionālajā likumdošanā, un jāraugās, lai tās tiktu ievērotas un mūsu kuģu īpašnieki un mūsu jūrnieceki varētu strādāt starptautiskajā darba tirgū.

Nopietni esam apsprieduši metodoloģiju, pēc kuras mūsu kuģi var nonākt *baltajā, pelēkā vai melnajā* sarakstā. Varu teikt, ka šajā jautājumā mūsu administrāciju intereses un viedokļi sakrīt, tāpēc esam gatavi cits citu atbalstīt dažādos līmeņos, lai tomēr mainītos metodoloģija, pēc kuras kuģi tiek pielīdzināti



tam vai citam sarakstam. Ir pamatotas cerības, ka mūsu kopīgi veidotais vie-doklis ir izdzirdēts un uzklauss un šajā ziņā kaut kas tomēr mainīsies.

– **Lietuvas kuģu karogs ir nonācis *pelēkajā* sarakstā. Vai varat komen-tēt, ko nozīmē pazaudēt *balto* sarakstu?**

– Vispirms jau tas ir iedragāts imidžs, jo industrija vienmēr raugās labāko virzienā. Tās, protams, ir citas prasības, kas tiek piemērotas *pelēkā* saraksta ku-ģiem un no kā ir atbrīvoti *baltā* saraksta kuģi, kaut vai procedūras, kas saistī-tas ar kuģu ieiešanu ostās. Tātad tas nav imidžs vien, bet arī reāla pastiprinātas uzraudzības noteikšana, tāpēc jau arī valstis ir ieinteresētas saglabāt vai iegūt *baltā* saraksta statusu.

– **Kādas ir Lietuvas izredzes atgriezties *baltajā* sarakstā?**

– Domāju, ka mums ir reālas iespējas 2018. gadā atgriezties *baltajā* sarakstā. Mūsu darbs ar kuģu īpašniekiem un jūrniekiem, kā arī mūsu saistības, ko pie-prasa starptautiskais jūrniecības regulējums, ir kompleks pasākumu kopums, kas jāīsteno, lai atgrieztos un noturētos *baltajā* sarakstā.

– **Ko iegūstat no šādām Baltijas valstu administrāciju tikšanās reizēm?**

– Šī ir jau divdesmit otrā tikšanās ar kolēģiem, un var tikai vēlēt, lai ie-dibinātā tradīcija turpinātos. Pagaidām esam stingri saglabājuši formātu, ka tiekas trīs Baltijas valstis, un pašlaik ir grūti prognozēt, kā viss risināsies nākot-nē, bet par to, ka tiekas mūsu triju valstu eksperti, tiešām esmu gandarīts. Ir labi iegūt jaunu informāciju, palīdzēt kaimiņiem atrisināt kādu problēmu un iepazīt kaimiņu pieredzi, vēl jo vairāk tad, ja kādam ir izdevies sasniegt labā-kus rezultātus vienā vai otrā jomā. Katrai no mūsu valstīm ar atšķirīga situāci-ja, arī pieeja dažādu jautājumu risināšanā, bet mēs vienmēr cenšamies izprast situāciju, izskaidrot un mācīties no kolēģiem, lai iespējami labāk administrētu mums uzliktos pienākumus.■

Sagatavoja Anita Freiberga

ATRAST DROŠU CEĻU ARĪ MIGLĀ

Vētra jūrniekus uztrauc daudz mazāk nekā migla. Ja zini, ka tavam kuģim nav sūce, lūkas labi aiztaisītas, bunkuri pilni ar oglēm, turies tik pret vilni un gaidi, kad laiks pierims. Bet miglā draud briesmas saskrieties ar pretim nākošu kuģi, var nomaldīties no kursa, jo neredz ne bāku ugunis, ne zvaigznes. Tolaik, kad radiolokāciju vēl nepazina, tas bija sevišķi bīstami.

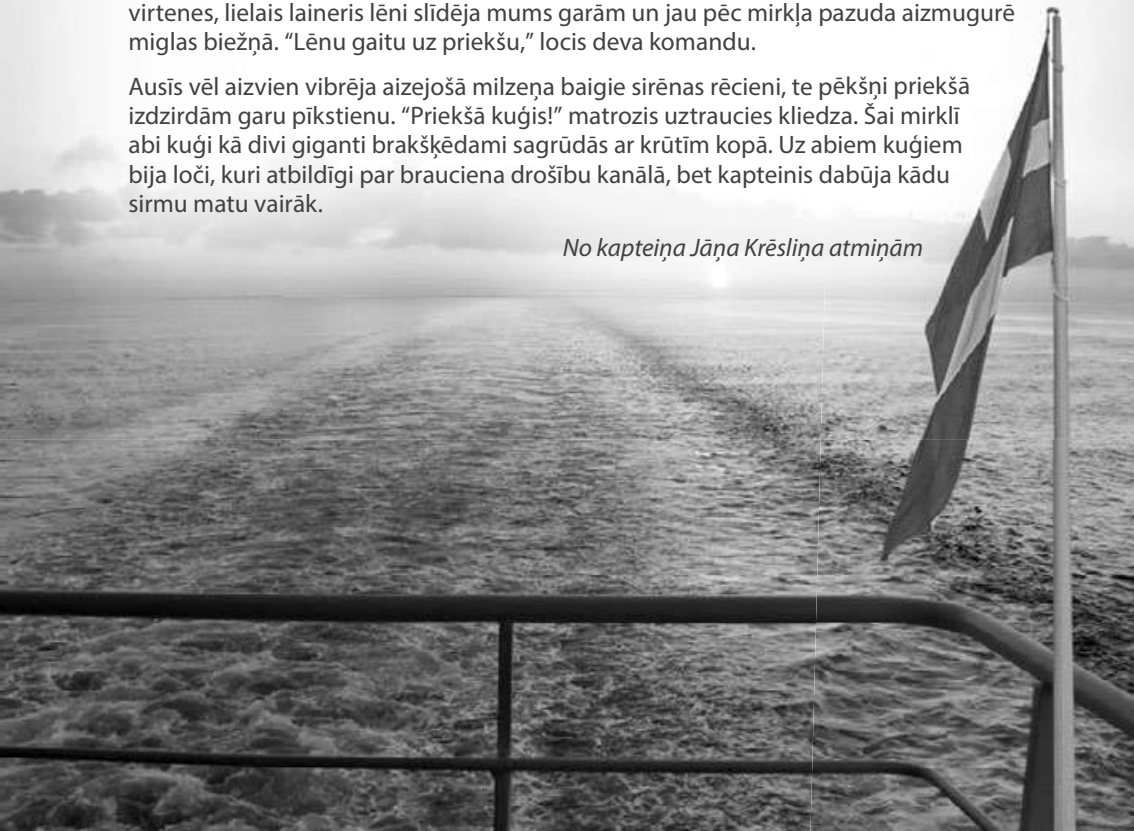
Miglā kapteinis bija kā piekalts komandtiltiņam. Sevišķi Lamanšā vai Zundā, kur smalkie un rupjie miglas signāli skanēja no visām pusēm. Tādās reizēs vizinājāties uz priekšu lēnītēm, kā uz pirkstgaliem. Ja visi tā darītu, tad sadursmes nenotiktu.

Reiz, ejot caur Ķīles kanālu, migla bija bieza un balta, un priekšgalu no tiltiņa nevarēja saredzēt. Locis pa radio saņēma ziņu, ka mums pretim nāk milzīgs pasažieru laineris. Kā jau parasts, spiedāmies, cik iespējams, pie labā krasta, lai palaistu pretim nākošo milzeni garām. Kapteinis priekšā stāvošajam matrozim sauca, lai vēro un, tiklīdz miglā pamana uguni, lai zvana. Ar kuģa svilpi devām regulārus miglas signālus.

Drīz vien priekšā izdzirdām varenus rēcienus, kas strauji tuvojās. Nu jau rešņie, grandošie rēcieni bija turpat mūsu mastu augstumā. Tad no miglas iznira arī uguņu virtenes, lielais laineris lēni slidēja mums garām un jau pēc mirkļa pazuda aizmugurē miglas biežnā. "Lēnu gaitu uz priekšu," locis deva komandu.

Ausis vēl aizvien vibrēja aizejošā milzeņa baigie sirēnas rēcieni, te pēkšņi priekšā izdzirdām garu pikstieni. "Priekšā kuģis!" matrozis uztraucies kļiedza. Šai mirklī abi kuģi kā divi giganti brakšķēdami sagrūdās ar krūtīm kopā. Uz abiem kuģiem bija loči, kuri atbildīgi par brauciena drošību kanālā, bet kapteinis dabūja kādu sirmu matu vairāk.

No kapteiņa Jāņa Krēsliņa atmiņām





LATVIJAS KAROGS PASAULES JŪRĀS

Pirmo sarkanbaltsarkano karogu 1918. gadā uzvilka tvaikoņa „Maiga” mastā. 1948. gada 8. decembrī nogrima pēdējais pirmais brīvvalsts tvaikonis „Ķegums” ar sarkanbaltsarkano karogu mastā, kas uz ilgāku laiku palika kā neatkarīgās valsts simbols. Tad 1991. gadā atjaunotās Latvijas karoga apliecība Nr.1 izsniegta „Rīgas kuģniecības” kuģim „Rēzekne” un tā mastā uzvijās Latvijas sarkanbaltsarkanais karogs.

Vēsturnieks Juris Siks raksta: “Izsenis mūsu zemes iedzīvotāji cirta vienkoces un būvēja zvejas laivas, vēlāk jūrasspējīgas airu-buru laivas. Vēsturnieki uzskata, ka, sākot ar 17. gadsimtu, atdzimst vietējā jūrasspējīgu burulaivu būve un piekrastes kuģniecība. Tāljūras braucienu burinieku būve un izmantošana izvērsās, sākot ar 19. gadsimta vidu, laiku, kad pasaules jūrās un okeānos uzvaru gūst tvaikoņi. Līdz Pirmajam pasaules karam, kura laikā iet bojā praktiski visa Latvijas ostām pierakstītā burinieku flote, ūdenī nolaiž ap 550 burinieku (tilpība – virs 100 NRT), kuru darbība tāljūras un pat transkontinentālos reisos izdevīga, pateicoties relatīvi zemām kuģu būves izmaksām, kā arī takelāžas īpatnību noteiktai skaitliski nelielai apkalpei. Arī darbaspēka izmaksas, salīdzinot ar tvaikoņiem, ievērojami zemākas. Pēc kara gan ir mēģinājumi reanimēt savulaik izslavēto latviešu tā saukto „zemnieku koka burinieku” floti, tiek uzbūvēti ap 30 tāljūras burinieku, taču to laiks ir pagājis uz neatgriešanos.

1830. gadā Rīgā ienāk pirmais štīmeris – zviedru ritentvaikonis „Oskar”. Sākotnēji Latvijas ostas apmeklē tikai ārzemēs būvēti, ārzemju ostām pierakstīti, ārzemniekiem piederoši štīmeri ar ārzemju jūrniekiem. Ar laiku tvaikoņus sāk iegādāties, parasti kopīpašumā, zēģelnieku īpašnieki un kapteiņi, tirgotāji u.c., tos vada un apkalpo pašu jūrnieki. Aug arī Latvijas ostām pierakstīto kuģu skaits, sastādot 1914. gadā gandrīz pusi no Krievijai piederošās Baltijas jūras tirdzniecības flotes kuģu tilpības, no kā deviņas desmitdaļas paņem pasaules karš.

1918. gadā proklamētās Latvijas Republikas viens no aktuāliem saimnieciskiem uzdevumiem – radīt savu tirdzniecības floti. Jaunā valsts daudzo nozīmīgo uzdevumu vidū tomēr atrod iespēju stimulēt jūrniecības attīstību ar hipotekāriem aizdevumiem. Ārzemēs iegādātie lietotie, pārsvarā nelielas tilpības (vidēji 2189 BRT) un gados veci (1940. gadā – vidēji 36 gadi) kuģi veido flotes kodolu, vairums privāto rēdereju vai sīko un vidējo kuģīpašnieku rokās: valsts īpašumā 10% tirdzniecības flotes kuģu; kopumā ap 400 privāto kuģīpašnieku. Par vismazāko no kravas transportkuģiem 1940. gadā izrādās „Neptuns” (91 BRT), vislielākais – „Ķegums” (5525 BRT), visvecākajam tvaikonim „Dzintarkrasts” – 70 gadu (pārbūvēts 1929. gadā Rīgā), visjaunākais – 1925. gadā



uzbūvētais ledlauzis „Krišjānis Valdemārs”. Jau 1936. gadā izstrādā un valdība pieņem jūras tirdzniecības flotes modernizācijas programmu, kura paredz atjaunināt floti ar lielākiem un modernākiem kuģiem. Šajā nolūkā privātās kuģniecības sabiedrības izveido „Apvienoto kuģniecības akciju sabiedrību”, kuras uzmanības lokā paredz ietvert kā menedžmentu, tā loģistiku. Viens no pirmajiem lielajiem soļiem – motorkuģa „Hercogs Jēkabs” iegāde 1939. gadā. Tālāko akciju sabiedrības attīstību, tās darbības izvērsumu pārtrauca Otrais pasaules karš.

Par 20 BRT lielāku Latvijas jūras tirdzniecības flotes kuģu sarakstā 1940. gada 1. janvārī iekļauti 89 tvaikoņi: trīs preču pasažieru (piekrastes) un pa vienam dažādu uzdevumu kuģim (hidrogrāfiskais, jūras ledlauzis, jūras velkonis, ostas ledlauzis, velkonis, tūristu), arī divi motorkuģi, pieci burumotorkuģi, t.sk. skolas kuģis „Jūrnieks”, un septiņi burinieki.

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

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

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

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

Tagad atkal Latvijas kuģu mastos var plīvot Latvijas karogs.”■



LATVIJAS KUĢU REGISTRU RAKSTURO KĻALITĀTE

Pavisam zem Latvijas karoga reģistrēti 350 kuģi. Izklusās iespaidīgi, taču jāņem vērā, ka puse no tiem (176) ir palīgflotes kuģi, tad vēl 75 zvejas kuģi, 47 velkoņi, arī dienesta kuģi, mazie pasažieru kuģi, kas kursē pa Daugavu, Rīgas kanālu un tamlīdzīgi. Tos visus atskaitot, paliek 20 kravas kuģu, kuru bruto tilpība lielāka par 500, un divi lielie pasažieru/ro-ro kuģi – “Romantika” un “Isabelle”. Starptautiskos pārvadājumus veic tikai 19 Latvijā reģistrētie kuģi.

“Ja vien tāds būtu mūsu mērķis, mēs īsā laikā varētu pierēģistrēt lielu skaitu starptautiskos pārvadājumus veicošu kravas kuģu. Interese par mūsu reģistru ir liela. Taču tas praktiski nozīmētu zaudēt vietu Parīzes saprašanās memoranda *baltajā* sarakstā. Un mums svarīgāka ir kvalitāte. Mēs neregistrējam kuģus, kas vecāki par 23 gadiem, izņēmums varētu būt Eiropas Savienības valstīs reģistrētie kuģi,” skaidro Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītājs Raimonds Vingris.

Lai īstenotu Latvijas karoga kuģiem izvirzītās augstās prasības un tie atbilstu visiem drošības standartiem, Latvijas Jūras administrācijas speciālisti sadarbojas ar kuģu īpašniekiem un menedžmenta kompānijām. “Regulāri tiek izvērtēta un optimizēta karoga valsts uzraudzība, lai samazinātu nevajadzīgu birokrātiju. Kuģu īpašnieki to novērtē,” piebilst R. Vingris.

Viņš nosauc arī virkni citu Latvijas karoga priekšrocību, ko atzīst arī ārvalstu kuģu īpašnieki: Latvijas karogs ir ES dalībvalsts karogs, kuģu reģistrēšanai zem Latvijas karoga ir salīdzinoši zemas reģistrācijas un arī ikgadējās izmaksas, reģistrācijas noformēšana notiek ātri, bez liekiem kavēkļiem, zem Latvijas karoga ir iespējams reģistrēt gan Latvijas īpašniekiem, gan ārzemniekiem piederošus kuģus. Tāpat mazsvarīgi nav tas, ka Latvijā reģistrēts īpašnieks var kļūt par tonnažas nodokļa maksātāju, savukārt, ja Latvijas karoga kuģa menedžmentu veic Latvijā reģistrēta kompānija, jūrniekiem ir arī sociālais nodrošinājums – nodokļi tiek iekasēti no divām minimālajām mēnešalgām.

Kaut arī daudzi ārvalstu kuģu īpašnieki atzīst Latvijas karoga priekšrocības, tomēr ir viens liels mīnuss, kas kavē kuģu reģistrāciju zem mūsu valsts karoga. “Latvija ir maza valsts, lielo valstu bankas to vispār nepazīst. Un nopirkt labu kuģi bez kredīta mūsu dienās var tikai retais. Lielās bankas kredītus daudz labprātāk dod tad, ja kuģis tiek reģistrēts, piemēram, zem Maltas vai Kipras karoga – arī tās ir mazas valstis, taču starptautiskā līmenī daudz atpazīstamākas, ar lielām flotēm,” atzīst R. Vingris.



Lai gan pašreiz Latvijas flote ir maza, Latvija tomēr ir jūras valsts ar senām tradīcijām, uzsver Kuģu reģistra vadītājs. "Latvijas vārdu pasaulē nes Latvijas jūrnieki. Ne velti jūrnieku skaita ziņā, rēķinot pret ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu, esam pirmajā vietā Eiropā un, iespējams, pat pasaulē. Latvijā ir ap 13 000 aktīvo jūrnieku. Latvijas jūras virsnieki – kapteiņi, stūrmaņi un mehāniķi vada gandrīz visu pazīstamāko kompāniju kuģus. Kā augsti kvalificēti speciālisti viņi ir pieprasīti darba tirgū. Taču Latvijas karoga kuģus var vadīt arī citu valstu kapteiņi, saņemot karoga valsts kompetences sertifikātu, ko apstiprina Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs. Latvijas karoga kuģu apkārpju komplektēšanas prasības neatšķiras no nosacījumiem, kas darbojas citās valstīs. Uz Latvijas karoga kuģiem strādā dažādu valstu jūrnieki. Latvijā atzīst to 32 valstu, tai skaitā visu ES dalībvalstu, jūrnieku diplomus, ar kurām noslēgti divpusējie līgumi."



Kuģu īpašnieku kompānijas, kuras jau ilgstoši sadarbojas ar Latvijas Kuģu reģistru, augstu vērtē to, ka Latvijas karogs ir jau pieminētajā PMoU (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) *baltajā* sarakstā. "Par to varam pateikties Kuģošanas drošības inspekcijas darbam. Jūras administrācijas kuģu kontroles inspektori ir profesionāli jūras virsnieki ar praktiskā darba pieredzi uz dažādu kompāniju kuģiem. Viņi veic Latvijas karoga kuģu un kuģu kompāniju sertificēšanu un uzraudzību saskaņā ar ISM kodeksa prasībām. Kuģus, kas peld zem *baltā* saraksta valstu karogiem, ārvalstu ostās pārbauda retāk, tiem tiek piemērotas arī citas priekšrocības. *Baltajā* sarakstā ir iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši, ar zemu riska pakāpi, *pelēkajā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Tas, kādā sarakstā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanas skaita. Latvijas kuģi ārvalstu ostās nav aizturēti jau piecus gadus," uzsver R. Vingris.

Latvijas Jūras administrācijai un Latvijas karoga kuģu īpašniekiem ir kopīgs mērķis – lai Latvijas kuģi būtu droši, neciestu jūras negadījumos un netiktu aizturēti ārvalstu ostās.■



LATVIJA JOPROJĀM VIENĀ NO PIRMAJĀM VIETĀM JŪRNIKU SKAITA ZIŅĀ

Saskaņā ar Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra datiem mūsu valstī reģistrēti 12 724 aktīvie jūrnieki, kas ir apmēram 1,3% no ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaita.

Kaut gan pēdējo gadu laikā aktīvo jūrnieku skaits Latvijā ir nedaudz sarucis (2016. gadā – 12 738, 2015. gadā – 12 909, 2014. gadā – 13 015), Latvija joprojām ir pirmajā vietā Eiropas Savienībā, rēķinot jūrnieku skaitu pret ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu. Savukārt pēc kopējā jūrnieku skaita valstī Latvija ieņem 5. vietu ES, mūs apsteidz Grieķija, Polija, Itālija un Horvātija.

Lietuvā ir ap 5000 aktīvo jūrnieku, Igaunijā – nepilni 9000.

11 674 jeb vairāk nekā 90% Latvijas jūrnieku strādā tirdzniecības flotē, pārējie zvejas flotē un uz iekšējo ūdeņu kuģiem.

Ap 60% no tirdzniecības flotes jūrniekiem strādā uz tankkuģiem.

Tirdzniecības flotē strādājošo Latvijas jūrnieku vidējais vecums ir 42,9 gadi, zvejas flotē strādājošo – 48,8 gadi, bet uz iekšējo ūdeņu kuģiem strādājošo – 56 gadi.■

DATORIZĒTĀ TESTA UN EKSĀMENU KĀRTOŠANA JŪRNIKU REĢISTRĀ 2017. GADĀ

2017. gada vienpadsmit mēnešos – līdz 30. novembrim – Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā eksaminēti 1890 jūrnieku.

Lielai daļai jūrnieku pirms eksāmena jeb pārrunām ar vērtētājiem ir jākārt datorizētais tests, un 2017. gadā tikai 2% nav izdevies testu nokārtot vispār. Lielākajai daļai – 88% – izdodas testu nokārtot ar pirmo reizi, 6% to nokārto ar otro reizi un 4% ar trešo. Salīdzinoši labāk ar testa kārtošānu veicas stūrmaņiem – pirmajā reizē pozitīvs rezultāts ir 91%. No mehāniķiem testu pirmajā piegājienā nokārto 77%, bet sardzes mehāniķiem – tikai 63%.

Jāpiebilst, ka Jūrnieku reģistrā var kārtot treniņa testu, kas dod iespēju jebkurai jūrniekam pilnvērtīgāk sagatavoties, pārliecināties par savām zināšanām un saprast, kurus tematus būtu vēlams apgūt padziļināti.

Pārrunās jeb eksāmenā jūrniekiem veicies sliktāk: vadības līmenī eksāmenu nenokārto 19,8%, izpildes līmenī – 14,9%. Ierindniekiem veicas labāk – tikai 6,4% neiztur pārrunas.

Var secināt, ka kopumā zināšanu līmenis ir ļoti atšķirīgs. Jūrniekiem ir jārēķinās, ka, pretendējot uz augstāku kvalifikāciju, arī prasības aug, tāpēc pastāvīgi ir jāpapildina zināšanas.■



JŪRNIKUS DARBĀ IEKĀRTO 53 LICENCĒTAS KUĢU APKALPJU KOMPLEKTĒŠANAS KOMPĀNIJAS

Ar jūrnieku darbā iekārtošanu Latvijā nodarbojas 53 licencētas kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijas. Tās licencē un uzrauga Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs.

2016. gadā visi 53 komersanti kopā ir iekārtojuši darbā uz kuģiem aptuveni 8600 Latvijas jūrnieku jeb aptuveni 74% no kopējā Latvijas jūrnieku skaita tirdzniecības flotē. No tiem 50% ir virsnieki, 33% ierindas jūrnieki, 13% apkalpojošais personāls un 4% praktikanti.

No pērn darbā iekārtotajiem Latvijas jūrniekiem aptuveni 51% strādāja uz naftas un ķīmijas tankkuģiem, aptuveni 13% uz *ro-ro* kravas kuģiem, aptuveni 11% uz gāzes tankkuģiem, pārējie uz citu tipu kuģiem.

2016. gadā 31 kuģu apkalpju komplektēšanas kompānija nodrošināja prakses vietas 486 kadetiem – Latvijas jūrniecības mācību iestāžu audzēkņiem un studentiem.

Darbā iekārtoto Latvijas jūrnieku skaita ziņā desmit lielākie komersanti ir SIA "LSC Shipmanagement", SIA "Hanza Jūras menedžments", SIA "Lat.B.G.I.", "Anglo-Eastern" (UK) filiāle Latvijā, SIA "LAPA Ltd", SIA "CSM Baltija", SIA "Ultramarin", SIA "Astor Shipmanagement", SIA "Interorient Navigation (Latvia) Co. Ltd" un SIA "BSM Crew Service Centre (Latvia)". Lielākā daļa šo komersantu ir apvienojušies Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijā.

Latvijā licencētie jūrnieku darbā iekārtošanas komersanti apkalpo ne tikai Latvijas, bet arī citu valstu jūrniekus, iekārtojot tos uz dažādu valstu kuģiem.

Jūrnieku reģistra veiktā jūrnieku darbā iekārtošanas komersantu licencēšana un uzraudzība ir ļoti svarīga Jūras administrācijas darbības sastāvdaļa, jo Latvijai kā ES un dažādu starptautisko jūrniecības konvenciju dalībvalstij jānodrošina, lai šīs kompānijas īstenotu atbilstoši kvalificētu jūrnieku godīgu un drošu iekārtošanu darbā uz kuģiem atbilstoši saistošajiem nacionālajiem un starptautiskajiem normatīvajiem aktiem.■



LIELĀS, VIDĒJĀS UN MAZĀS INTERESES: KUGOŠANAS NOZARE SASKARAS AR GRŪTĪBĀM

Eiropas Savienībā jūras kravu pārvadājumu apjoms ir samazinājies: 1990. gadā tā īpatsvars bija 40% no kopējā tirdzniecības apjoma, bet 2017. gadā ir noslīdējis līdz 33%.

Kuģu pārprodukcija, izmaksas, kas nepieciešamas, lai kuģus aprīkotu atbilstoši Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencijai (BWM), un bunkurēšanas cenas – lūk, faktori, kas ietekmē un arī nākotnē ietekmēs kuģošanas biznesu ne tikai Eiropā, bet arī visā pasaulē.

Statistika liecina, ka kuģu īpašnieki lēni un ļoti nopietni izvērtējot iegulda līdzekļus kuģu aprīkošanā ar BWM konvencijas prasībām atbilstošām attīrīšanas iekārtām vai CO2 emisiju samazinošās tehnoloģijās. Lielākā daļa kuģu īpašnieku turpina strādāt, cerot uz labākiem laikiem. Daļa jau ir bankrotējusi, bet palicējiem tas daudz nepalīdz. Tas, ka kuģu īpašnieki kavējas veikt ieguldījumus, skaidrojams arī ar nepietiekamu informāciju par to, kuru ražotāju piedāvātās tehnoloģijas ir atbilstošas noteiktajiem standartiem. Kuģu īpašnieki mierina sevi ar domu, ka, par laimi, vēl ir laiks, lai sakārtotu kuģu sistēmas.

Lai gan tiek apgalvots, ka ES ekonomika atkal pieaug, kuģu īpašnieki to neļūt un šo informāciju uzskata par nepatiesu. Lielākā daļā operatoru cer, ka uzlabošanas varētu sagaidīt 2020. gadā, bet līdz tam vēl jāizdzīvo.

EIROPAS PARLAMENTS SPER RADIKĀLUS SOĻUS

Starptautiskās Jūrmniecības organizācijas (IMO) pienākums ir īstenot ilgtspējīgu stratēģiju, lai samazinātu un ierobežotu starptautiskā jūras transporta radītās CO2 emisijas, un dalībvalstīm šos centienus vajadzētu atbalstīt. Skaidru spēles noteikumu pieņemšana ir kļuvusi par ļoti steidzamu darbu un priekšnosacījumu tam, lai Eiropas Savienība atturētos no turpmākās rīcības, kas paredz jūrmniecības nozares iekļaušanu Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (ES ETS). Ja tomēr IMO līmenī vienošanās netiek panākta līdz 2021. gada beigām, kuģošanas nozare jāiekļauj ES ETS un jāizveido fonds kuģu operatoru iemaksām par CO2 emisijām. Daļu no ieņēmumiem, kas tiktu iegūti, izsolēs pārdodot kvotas, vajadzētu izmantot tam, lai uzlabotu energoefektivitāti un atbalstītu investīcijas inovatīvās tehnoloģijās CO2 emisiju samazināšanai jūrmniecības nozarē, tostarp īso jūras pārvadājumu un ostu jomā.



Eiropas Parlamenta dokumentos, kas izraisījuši milzu satraukumu un sašutumu kuģošanas nozarē, ir teikts, ka saskaņā ar 2015. gada 12. decembrī pieņemto Parīzes nolīgumu dalībvalstīm ir pienākums īstenot tādu politiku, kas ļautu ierobežot globālo vidējās temperatūras pieaugumu krietni zem 2°C atzīmes un temperatūras kāpumu noturēt 1,5°C robežās salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni. Eiropas Komisija direktīvā paredz pārskatīšanas klauzulu, kas nozīmē, ka Komisija pēc 2023. gada saskaņā ar Parīzes nolīgumu veic reālās situācijas novērtējumu un tai ir tiesības vajadzības gadījumā ierosināt lielākus emisiju samazinājumus, kā arī klauzula nodrošina, ka 2018. gadā tiek pieņemts paziņojums par ES tiesību aktu atbilstību Parīzes nolīguma mērķiem.

KUĢU ĪPAŠNIEKI SATRAUKTI – ES POLITIKA APDRAUD KONKURĒTSPĒJU

Pēc tam, kad Eiropas Parlaments 2017. gada 15. februārī nobalsoja par CO₂ emisiju iekļaušanu ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, Starptautiskā Kuģniecības kamera (ICS) un Eiropas Jūras ostu asociācija (ESPO) izteica asus iebildumus pret šādu politiku.

ESPO amatpersonas pauda viedokli, ka IMO ir vispiemērotākā starptautiskā organizācija, kas var iedzīvināt Parīzes nolīguma prasību par kuģu emisiju samazināšanu, jo klimata pārmaiņas ir globāla problēma, tas nav tikai ES jautājums. Saistībā ar Parīzes nolīgumā ietvertajiem mērķiem diskusijas IMO līmenī sākās jau 2016. gada oktobrī MEPC sesijā. 2018. gadā IMO, pamatojoties uz zinātniskiem pierādījumiem, ir jāizstrādā stratēģija un jānosaka īstermiņa un ilgtermiņa pasākumi jūrmariņniecības nozarei, lai sasniegtu Parīzes nolīgumā izvirzītos mērķus. ESPO ir paudusi pārliecību, ka IMO spēs līdz 2023. gadam izstrādāt pasākumu kompleksu CO₂ emisiju samazināšanai. Ja ne, ES būs jāievieš Eiropas Parlamenta pieņemtā emisiju samazināšanas stratēģija.

ESPO ģenerālsekretāre Izabelle Rikbosta: “2023. gadu vajadzētu uzskatīt par pagrieziena punktu, jo gadījumā, ja IMO nespēs pieņemt lēmumus emisiju jautājumā un termiņš netiks ievērots, būs jāievieš ES pasākumi. Tomēr vajadzētu būt arī skaidrībai: ja līdz 2023. gadam būs noslēgts starptautisks nolīgums, tad ES pasākumi tiks atcelti. Mēs ceram, ka IMO paātrinās procesu un demonstrēs tādu pašu ambīciju līmeni kā ES, domājot par globālā piesārņojuma ierobežošanu un pievēršot vislielāko uzmanību klimata pārmaiņām.”

ICS, kas pārstāv vairāk nekā 80% no pasaules tirdzniecības flotes, pauda neapmierinātību ar Eiropas Parlamenta aktivitātēm.

ICS direktors politikas un ārējo attiecību jautājumos Saimons Benets: “Balsojums par reģionālu pasākumu ieviešanu gluži vienkārsi apdraud un apgrūtina debates starp IMO dalībvalstīm par vienas stratēģijas izstrādi kuģošanas nozarei CO₂ emisiju samazināšanai atbilstoši Parīzes nolīgumam par klimata



pārmaiņām. Tādējādi EP pilnībā ignorē IMO jau sasniegto progresu saskaņā ar Kioto protokolu, kuram pievienojušās arī ES dalībvalstis. ES valstis, kas ir arī IMO dalībvalstis, tagad ir atbildīgas par šiem nelietderīgajiem priekšlikumiem reformēt ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu. Mēģinājums pakļaut sistēmai tūkstošiem kuģniecības kompāniju, lai ietekmētu lielos ES enerģijas ražotājus un rūpniecības uzņēmumus, kopumā tikai sarežģī reformas gaitu. Mēs jau bijām liecinieki ES nesekmīgajam mēģinājumam ieviest ETS starptautiskajā aviācijā, tai skaitā attiecinot to uz valstīm ārpus Eiropas Kopienas, un tagad kārta pienākusi kuģošanas nozarei. Var notikt tā, ka kuģiem, apmeklējot ES ostas, nāksies maksāt naudu ES shēmās, kas izstrādātas, lai palīdzētu subsidēt Eiropas ogļu raktuvju slēgšanu. Cietēji no tādas politikas būs gan Eiropas kuģu īpašnieki, gan ES ostas."

ICS sadarbojas ar Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (ECSA), lai pārliecinātu ES dalībvalstis un Eiropas Komisiju, ka priekšlikums ETS attiecināt uz kuģošanas nozari ir noraidāms, ņemot vērā kopējo atbalstu IMO globālajam risinājumam.

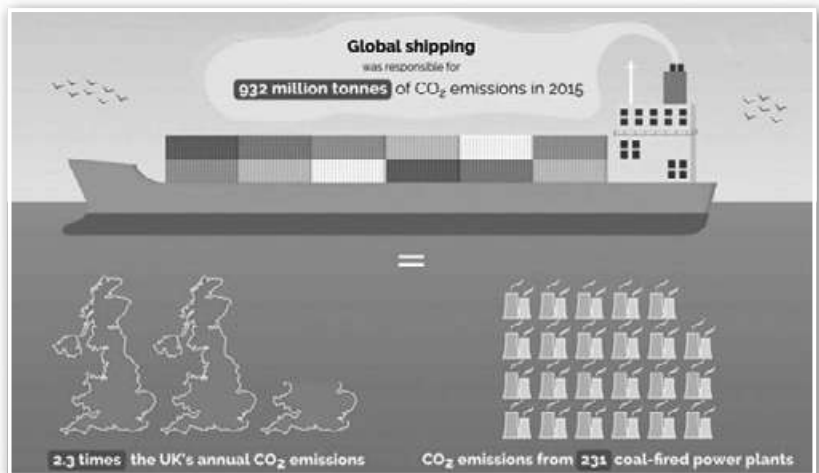
Pavisam citādi uz Eiropas Parlamenta centieniem raugās Eiropas Transporta un vides asociācija (T&E), kas aktualizē jautājumus par transporta ietekmi uz klimatu, vidi un veselību. Asociācija uzskata, ka, iekļaujot jūras pārvadājumus ETS, kuģošanas nozare pirmo reizi sniegs reālu ieguldījumu emisiju samazināšanā un iesaistīsies ES izvirzīto mērķu sasniegšanā.

"T&E" aviācijas un kuģniecības politikas direktors Bills Hemings: "EP priekšlikums beidzot pieliks punktu nevienlīdzībai ES biznesa vidē un tam, ka kuģniecība ir vienīgā Eiropas nozare, kas neiesaistās emisiju samazināšanas mērķa sasniegšanā līdz 2030. gadam. ES valdībām ir jāpiekrīt Eiropas Parlamenta iniciatīvai iekļaut kuģu CO2 emisijas ES ETS, ja IMO nespēj pieņemt lēmumu un reāli rīkoties. Mēs nevaram ignorēt faktu, ka arī kuģošanas nozare ir līdzatbildīga par notikušajām klimata pārmaiņām."

IMO STRATĒGIJU IETEKMĒ LOBIJI

Eiropas Parlamenta deputāti apgalvo, ka beidzot pienācis laiks no vārdiem pāriet pie darbiem. Diemžēl IMO, kas ir ne tikai tiesīga, bet arī atbildīga par pasaules kuģošanas nozares stratēģiju visplašākajā nozīmē, parāda savu nespēju pieņemt lēmumus, kas vērsti uz ilgtspējīgu nozares attīstību, tai skaitā arī uz vides aizsardzību.

To, ka IMO pieņemtajos lēmumos dominē uzņēmējdarbības intereses, atklāj 2017. gada 23. oktobrī publicētais un IMO iesniegtais "InfluenceMap" pētījums uz 37 lappusēm par IMO politiku kuģu radīto emisiju novēršanā. Starp citu, pētījums publicēts un plaši apspriests pasaules masu medijos: BBC, "The Telegraph", "The Guardian", "The New York Times", kā arī pasaules jūrniecības izdevumos.



Ziņojumā tiek apgalvots, ka kuģošanas nozare ir agresīvi lobējusi savas intereses ANO apakšstruktūrā IMO, tā kavējot kuģošanas politikas veidošanu saistībā ar klimata pārmaiņu mazināšanu, nodrošinot, ka kuģošanas nozare ir vienīgā pasaulē, kas līdz šai dienai nav pakļauta emisiju samazināšanas pasākumiem. Neskatoties uz to, ka tā ir atbildīga par gandrīz 3% radīto gāzu emisiju pasaulē, kuģošanas nozare tomēr paliek ārpus ANO Parīzes klimata nolīguma. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta 2015. gada ziņojumu kuģu satiksme, ja to atstās bez regulējuma, līdz 2050. gadam varētu radīt 17% no gāzu emisijām pasaulē.

“InfluenceMap” ziņojumā teikts: “Progresu IMO lēmumu pieņemšanā ir spēcīgi ietekmējušas tādas prestižas starptautiskās organizācijas kā ICS, BIMCO, “The World Shipping Council” (WSC), kas lobējušas biznesa intereses, radot iespaidu, ka notiek intensīvs darbs pie kuģu radīto emisiju samazināšanas. IMO ir vienīgā ANO aģentūra, kas politikas veidošanas procesā pieļauj biznesa struktūru plašu pārstāvniecību.”

Pētījuma autori atklāj, cik lielā mērā biznesa intereses iekļūst nacionālajās delegācijās, ietekmējot IMO pieņemtos lēmumus. Piemēram, IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sanāsmē 2017. gada jūlijā vairāk nekā 30 dalībvalstis no 100 pārstāvēja uzņēmēji.

Piecas nacionālās delegācijas vadīja nevis valdības ierēdņi, bet gan kuģu reģistru pārstāvji. Nu jau bijušais Māršala Salu ārlietu ministrs Tonijs

UZZIŅAI

No 2015. līdz 2017. gadam IMO MEPC sesijās regulāri piedalījušās 16 pasaules lielākās kuģošanas kompānijas, kuras iesniegušas 17 priekšlikumus, kas saistīti ar klimata politikas veidošanu.

UZZIŅAI

IMO MEPC sesijās 20 valstis (20%) pārstāvēja nacionālās kuģošanas asociācijas, 17 valstis (17%) – kuģošanas korporācijas, piecas valstis (5%) – kuģu reģistri.



UZZIŅAI

BIMCO pārstāv 2100 Eiropas kuģošanas kompāniju intereses, WSC pārstāv 21 no pasaules lielākajām kuģošanas kompānijām, kas veido 90% no pasaules tirdzniecības flotes jaudas, bet ICS pārstāv 80% pasaules tirdzniecības flotes tonnāžas.

ANO paziņojumu par plānu izstāties no Parīzes klimata nolīguma, tiklīdz tas būs iespējams saskaņā ar vienošanās nosacījumiem.

Māršala Salu Starptautiskā kuģu reģistra prezidents Bilis Galagers jūlijā intervijā WMN sacīja: "Parasti mēs uz IMO sūtījām *vieglo automašīnu*, bet tagad sūtām *autobusu*. Tā tiešām ir taisnība, ka mēs kā karoga valsts tērējam daudz naudas, lai uz IMO nosūtītu pareizos cilvēkus. Mūsu konsultanti apgalvo, ka tad, ja mēs neesam darba grupās, mēs nevaram ietekmēt notiekošo. Darba grupas ir vieta, kur viss notiek un izšķiras, tāpēc mēs nesūtām tikai pāris cilvēku pasēdēt, mēs aktīvi strādājam darba grupās."

Pārstāvot 80% pasaules tirdzniecības flotes tonnāžas, Starptautiskā Kuģniecības kamera IMO Vides komitejas sanāksmēs piedalās ar lielāko komandu, kurā ir pārstāvji no vairāk nekā 85% IMO dalībvalstu. Analītiķi savā pētījumā norāda, ka 2016. gada oktobrī IMO Vides komitejas sanāksmē 13 valstis nepārprotami atbalstīja ICS priekšlikumu. Galu galā klimata jomā izvirzīto mērķu sasniegšanai

dalībvalstis apstiprināja grafiku, kas ir ļoti līdzīgs nozares ierosinātajam: vismaz līdz 2023. gadam ir jāatliek siltumnīcefekta gāzu ierobežojumu ieviešana.

Bijusī ANO klimata programmas galvenā vadītāja un "Misijas 2020" dibinātāja Kristiāna Figueresa mudināja nozari pieņemt jaunus spēles noteikumus. "Parīzes nolīgums apņēmis

de Brums atklāj, ka tad, kad pieprasījis savu dalību IMO sesiju darbā, saskāries ar Kuģu reģistra pretestību un nav iekļauts darba grupas sastāvā. Beigu beigās savas stingrās nostājas dēļ emisiju samazināšanas jautājumos viņš ir kļuvis par bijušo ārlietu ministru. Lai gan šī Klusā okeāna salu valsts it kā atbalsta aktivitātes klimata jomā, tās Kuģu reģistrs – otrs lielākais pasaulē – atrodas ASV, tāpēc tam ir zināma atbildība pret šīs valsts līderiem. ASV kā Parīzes vienošanās dalībiece iesniedza

UZZIŅAI

ICS sadarbībā ar BIMCO, "Intertanko" un "Intercargo" ierosina nozares radītās emisijas ierobežot 2008. gada līmenī, kad nozarē bija reģistrēts izmešu maksimums, un līdz 2050. gadam tās samazināt uz pusi, kā arī iebilst pret absolūtajiem emisiju samazinājumiem, pamatojoties uz to, ka tas varētu ierobežot pasaules tirdzniecības izaugsmi. Savukārt pētījums atklāj, ka bez IMO noteiktiem augstākiem standartiem emisijas līdz 2050. gadam pieaugs par 50 līdz pat 250 procentiem.



Kristiāna Figueresa.



pasargāt pasauli no cilvēku darbības izraisītām klimata pārmaiņām, taču kuģniecības nozare palikusi ārpus atbildības zonas. Ir pienācis laiks šai nozarei pieņemt drosmīgus lēmumus, lai līdz 2020. gadam panāktu progresu klimata pārmaiņu jautājumos, samazinot CO2 emisijas kuģošanas nozarē,” sacīja Kristiāna Figueresa.

IMO UN KUGOŠANAS NOZARE NORAI DA PĒTĪJUMA ĀPGALVOJUMUS

Pēc pētījuma publiskošanas WSC paziņoja, ka tas nepareizi atspoguļo nozares pieeju un centienus kuģniecības radīto CO2 emisiju samazināšanā.

WSC padomes ziņojumā teikts: “WSC ir piedāvājusi konkrētus priekšlikumus oglekļa emisiju samazināšanai gan īstermiņā, gan ilgtermiņā, tostarp izveidojot starptautisku jūrniecības pētniecības padomi, kuras uzdevums ir izstrādāt jaunas un uzlabotas kuģu dzinēju sistēmas, elektroenerģijas ražošanas iekārtas, pilnveidot kuģu konstrukciju un modernizēt degvielas iekārtas, regulāri pārskatīt energoefektivitātes standartus, lai nodrošinātu zemākas CO2 emisijas jaunbūvējamajiem pasaules tirdzniecības flotes kuģiem, kā arī samazinātu esošās flotes radītās emisijas.”

Atbildot uz pētījumu, IMO ģenerālsēkretārs Kitacki Lims noraidīja kritiku par to, ka IMO darbā piedalās biznesa pārstāvji.

Kitacki Lims: “Ne IMO konvencijas, ne arī kāds atsevišķs reglaments nekādā veidā neierobežo dalībvalstu tiesības strukturēt savas delegācijas tā, lai profesionāli varētu apspriest nozarei svarīgus jautājumus. Turklāt IMO darbā patlaban konsultatīvi piedalās septiņdesmit septiņas nevalstiskās organizācijas, kurās ietilpst gan vides grupas, gan jūrnieku organizācijas, gan klasifikācijas sabiedrības, gan kuģu būvētāji, gan kuģu īpašnieki. IMO pārstāvēto nevalstisko organizāciju loks aptver plašu kuģošanas, jūrniecības un sociālo interešu spektru. Tās ir izvēlējušās pašas dalībvalstis, pamatojoties uz šo organizāciju spēju sniegt informāciju un ekspertu konsultācijas, kas atvieglo IMO darbu un palīdz pieņemt izsvērtus lēmumus. Organizācijas, kas pārstāv tik dažādus viedokļus, nodrošina profesionālas diskusijas un palīdz iespējami plaši aplūkot visus par un pret, kas ievērojami palielina IMO pieņemto lēmumu ticamību.



IMO MEPC 71. sesija 2017. gada jūlijā.



IMO darbs pie emisiju apjoma samazināšanas no kuģiem turpinās jau desmit gadus, un šajā jautājumā mums izdevies panākt progresu. Lai izstrādātu visaptverošu IMO kuģu emisiju samazināšanas stratēģiju, kas jāpieņem 2018. gadā, IMO Jūras vides aizsardzības komiteja (MEPC) ir apstiprinājusi pasākumu plānu 2017. – 2023. gadam.”



KO TĀLĀK?

Tomēr “InfluenceMap” pētījums parāda vēl kādu tendenci, kas arvien noteiktāk iezīmējas pasaules tirdzniecības flotes vaibstos. Lai gan kopumā kuģu īpašnieki visai negribīgi uzņem stingrāku vides prasību ieviešanu, kas ir saprotami, jo no

viņiem tas prasa prāvus finanšu ieguldījumus, tomēr daļa lielo kuģošanas kompāniju visnotaļ atbalsta Parīzes klimata nolīgumu. Piemēram, “Moller – Maersk” ir viena no pasaulē lielākajām kuģošanas kompānijām, kam ir skaidri definēta un samērā ambicioza klimata politika. Arī dažas Skandināvijas kuģošanas kompānijas, tostarp “Stena Line”, un Klusā okeāna valstu kuģniecības pauž atbalstu CO2 emisiju samazināšanai. Tās varētu pat izveidot koalīciju, lai ietekmētu diskusijas IMO MEPC sesijās.

Pasaulē lielākajam konteinerkuģu operatoram “Maersk Line” ir drosmīgs mērķis – līdz 2020. gadam par 60% samazināt CO2 emisijas no saviem kuģiem.

Zems CO2 emisiju līmenis ir sasniedzams, ja vien privātais un publiskais sektors strādās kopā, ja lēmumu pieņemšana balstīsies uz faktiem, patiesu informāciju un zinātniskiem pētījumiem, nevis uz apmaksātiem un tendencioziem pētījumiem.

Vai tas ir iespējams? Laikam jau tiktāl, cik to pieļaus sarunas, kas parasti notiek aiz slēgtām durvīm.■

Sagatavoja Anita Freiberga



PIRMS PARAKSTĪT, IR UZMANĪGI JĀIZLASA

Visiem jūrniekiem pirms došanās jūrā ir jāparaksta darba līgums, bet, pirms to parakstīt, līgumu vajadzētu uzmanīgi izlasīt. Diemžēl jūrnieki bieži vien neizmanto savas tiesības un ne vienmēr un ne visi nopietni uztver brīdinājumus. Nereti, nonākuši sarežģītā situācija, piemēram, nesāņemot darba algu, jūrnieki atzistas, ka darba līgumu parakstījuši, to nemaz neizlasot.

Jau kopš 1729. gada Anglijā ar likumu ir noteikts, ka ar jūrniekiem jānoslēdz rakstisks darba līgums, un nu jau gadsimtiem ilgi darba līgumā tiek noteikti jūrnieka pienākumi un tiesības, darba alga, darba stundas un reisa ilgums. Šāda prasība ir spēkā arī lielākajā daļā jūras valstu, un to paredz arī Starptautiskās Darba organizācijas konvencija.

Jums ir pienākums: lasīt un izprast līgumā rakstīto.

Jums ir tiesības: pirms līgumu parakstāt, saņemt paskaidrojumus un saprast tajā teikto.

Nekad neparakstiet tukšu līgumu. Līgumā ir jābūt uzskaitītiem visiem noteikumiem, īpaši tas attiecas uz algas apmēru.

Neparakstiet nekādus papildu vai slepenus līgumus, jo slepenie līgumi ir domāti, lai kādu apkrāptu, un šis kāds, iespējams, esat jūs pats.

Neuzņemieties citus līguma nosacījumus, vien tos, kas attiecas uz tiešo darbu, jo argumenti, ka iepriekšējā darba līgumā jums vai kādam citam ir bijuši šādi nosacījumi, nekādā veidā nevar ietekmēt jauno līgumu.

Ja šaubāties, lasiet savu līgumu vēlreiz.

Lai gan ir noteikta prasība, ka nepieciešams rakstisks darba līgums, tomēr katrs līgums ir individuāls, tāpēc arī atšķirīgs, taču ir dažas kopīgas iezīmes:

- ir iespējami koplīgumi (CBA). Tie ir līgumi, kas noslēgti starp kuģa īpašnieku un jūrnieku arodbiedrību, kura pārstāv jūsu intereses. CBA līgumos parasti samaksas apmērs un darba nosacījumi attiecas uz konkrētu kuģi vai konkrētu kuģošanas kompāniju;
- kopējais kuģa apkalpes līgums (TCC). Tas ir darba koplīgums, kas atbilst ITF obligātajiem standartiem;
- ITF standarta līgums;
- POEA standarta līgums, kas reglamentē filipīniešu jūrnieku nodarbināšanu.

Vienmēr uzstājiet, ka rakstiskam līguma eksemplāram ir jābūt pie jums. Tās ir jūsu tiesības, jo mutisku vienošanos ir praktiski neiespējami pierādīt.■



NETAISNĪGA ATTIEKSME PRET JŪRMIEKIEM KRIMINĀLPROCESU IETVAROS

1917. gada 6. decembrī Helifekssas ostā Kanādā notika sadursme starp kuģiem “Mont Blanc” un “Imo”. Sadursmes sekas bija katastrofālas – gandrīz 2000 cilvēku miruši, aptuveni 9000 ievainoti un vismaz 10 000 palikuši bez pajumtes. Tas tādēļ, ka “Mont Blanc” kravā sadursmes brīdī bija liels daudzums dažāda veida sprāgstvielu, ko bija paredzēts vest uz kara plosīto Eiropu. Eksperti atzina, ka negadījuma izraisīšanā vainojams “Imo”, jo tas bija kuģojis pa ostas kanāla nepareizo pusi, turklāt pārsniedzot atļauto ātrumu. Lielākā daļa “Imo” apkalpes, ieskaitot kapteini, negadījuma rezultātā gāja bojā, līdz ar to viņus saukt pie atbildības vairs nebija iespējams, tomēr sabiedrība alka redzēt, ka vismaz kāds tiek sodīts par tām šausmām, ko nācies pieredzēt. Tādēļ ātri vien pēc katastrofas Kanādas prokuratūra sadursmes izraisīšanā apsūdzēja tos, kuriem bija palaimējies izdzīvot – “Mont Blanc” kapteini un loci. Vēlāk tiesa apsūdzības atcēla, bet notikusi netaisnība jau bija radījusi tālejošas sekas, piemēram, apsūdzētais locis četrus gadus nevarēja atgūt loča apliecību un bija spiests dzīvot no iekrājumiem.

Diemžēl netaisnīga attieksme pret jūrmiekiem kriminālprocesu ietvaros ir sastopama ne tikai gadsimtu vecās vēstures liecībās. Tā ir realitāte arī mūsdienās. Daudzi eksperti pat argumentē, ka mūsdienās šī parādība ir kļuvusi daudz izplatītāka nekā pagātnē. Ieskatam divi piemēri.

2002. gada 19. novembrī kuģis “Prestige” pārlūza uz pusēm un nogrima Atlantijas okeānā aptuveni 260 km uz rietumiem no Vigo pilsētas Spānijā. Sekas: vairāk nekā 60 000 tonnu izlijušas naftas, kas piesārņoja aptuveni 200 km piekrastes Spānijā un Francijā. Pirms kuģis nogrima, kuģa kapteinis savlaicīgi pieprasīja apkalpes evakuāciju, bet pats kopā ar vecāko stūrmani un vecāko mehāniķi brīvprātīgi palika uz kuģa, lai censtos to glābt. 15. novembra vakarā arī šie nesavtīgie vīri tomēr tika evakuēti no kuģa, jo viņu turpmāka atrašanās uz tā kļuva pārāk bīstama. Uzreiz pēc ierašanās krastā trijotne tika aizvesta uz nopratināšanu. Nopratināšana ilga vairākas stundas, līdz pat aptuveni pieciem no rīta, neskatoties uz kapteiņa vairākkārtējiem lūgumiem ļaut atpūsties (vīri bija aptuveni 60 stundu nepārtraukti aizņemti, iepriekš ar kuģa glābšanu un tagad ar nopratināšanu). Pēc nopratināšanas kapteini aizturēja,



Anete Logina uzstājas CESMA 22. Ģenerālās asamblejas konferencē Rīgas brīvostas pārvaldē.

pamatojums šādai aizturēšanai bija nepietiekams, bet drošības nauda par viņa atbrīvošanu tika noteikta neadekvāti liela – trīs miljoni eiro. Kapteinis šo summu samaksāt nevarēja, tādēļ gandrīz trīs mēnešus bija spiests pavadīt apcietinājumā. Pēc tam aptuveni divus gadus viņš pavadīja mājas arestā Spānijā stingrā policijas uzraudzībā. Lietas izmeklēšana un tiesvedība ilga vairāk nekā 13 gadus. Pirmās un otrās instances tiesas nosprieda, ka kapteinis nav vainojams piesārņojuma izraisīšanā, bet Spānijas Augstākā tiesa – tiesu instance, kura principā ir tiesīga izskatīt tikai procesuāla rakstura jautājumus, bet nav tiesīga pārvērtēt paša nozieguma elementus, kuri jau ir detalizēti izanalizēti zemākās instancēs, – negaidīti, kapteinim pat klāt neesot, 2016. gada janvārī nosprieda, ka viņš ir vainīgs.

2007. gada 6. jūlijā kuģis “Coral Sea” izgāja no Gvajakilas ostas Ekvadorā, lai nogādātu banānu kravu dažādās ostās Vidusjūrā. Izkraujot kravu Aigio ostā Grieķijā, divās banānu kastēs tika atrasti 51,6 kg kokaīna. Nekavējoties tika arestēti kuģa kapteinis, vecākais stūrmanis un bocmanis, neskatoties uz to, ka nebija absolūti nekādu pierādījumu tam, ka attiecīgie jūrniece ir iesaistīti narkotiku kontrabandā vai zināja par to. Kad atbildīgajai amatpersonai tika vaicāts: “Kas jums ir pret šiem cilvēkiem?”, tā atbildēja: “Nekas, bet man ir 52 kilogrami narkotiku, un man ir kāds jāarestē.” Nākamos 16 mēnešus kuģa kapteinis pavadīja aiz restēm, sākotnēji policijā, pēc tam stingrā režīma cietumā. Pirmās instances tiesa notiesāja viņu uz 14 gadiem cietumā. Otrās instances tiesa pilnībā attaisnoja kapteini, bet netaisnība jau atkal bija radījusi tālejošas



sekas – kapteiņa karjera bija sabojāta, viņam radās smagas garīgās veselības problēmas, un pēc kāda laika viņš izdarīja pašnāvību.

Kopš 90. gadu beigām starptautiskā jūrniecības sabiedrība ir aktīvi centusies risināt minēto problēmu. Ir veikti dažādi pētījumi, pieņemtas Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) un Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) kopīgas Vadlīnijas par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījuma gadījumā (*IMO/ILO Guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident*). Tomēr līdzšinējās aktivitātes diemžēl nav devušas gaidīto rezultātu. Tādējādi nepieciešamas jaunas idejas gan attiecībā uz atbilstošu normatīvo regulējumu, gan attiecībā uz praktiskām darbībām. Varbūt nepieciešamas daudz detalizētākas un citāda satura IMO/ILO vadlīnijas, piemēram, tādas, kas nosaka visu jūrlietu jomas pārkāpumu relatīvo smagumu un atbilstošus sodus, kā arī tos pārkāpumus, par kuriem kriminālsods nav piemērojams vispār. Varbūt nepieciešams izstrādāt obligāti saistošu konvenciju par kriminālatbildību jūrniecības jomā, it īpaši ņemot vērā, ka esošās IMO konvencijas attiecīgo atbildību regulē fragmentāri, nekonsekventi, brīžiem pat neatbilstoši cilvēktiesībām un vispārīgajiem krimināltiesību principiem. Varbūt vajag par attiecīgo problēmu daudz vairāk runāt ar tiem, kuri ir atbildīgi par kriminālprocesu virzību, respektīvi, policistiem, prokuroriem, tiesnešiem. Varbūt vajag palīdzēt ar viņu apmācību specifiskos jūrniecības jautājumos. Arī paši jūrnieki, domājams, neatteiktos no plašākas informācijas par viņu tiesībām kriminālprocesa ietvaros (tiesībām uz brīvību, tiesībām netikt pakļautiem cieņu pazemojošiem apiešanās un sodīšanas veidiem, nevainīguma prezumpciju, tiesībām uz aizstāvību, tiesībām uz tulku, tiesībām uz lietas izskatīšanu savlaicīgā termiņā, tiesībām uz lietas izskatīšanu apsūdzētajam klātesot utt.), kā arī no ieteikumiem, kā rīkoties, ja šīs tiesības, viņuprāt, tiek pārkāptas.■

Anete Logina (PhD),

Latvijas Jūras administrācijas juriskonsulte



VISLIELĀKO PROBLĒMU PAMATĀ IR ALKATĪBA

“Jautājums ir tāds: ar ko cilvēks gatavs riskēt, lai sasniegtu savu mērķi? Lielākā daļa attīstīto valstu jūrnieku labi pārzina sistēmu, zina, kādas ir iespējas virzīties uz augšu pa karjeras kāpnēm. Problēmas rodas tad, ja jūrnieks mēģina šo sistēmu apiet, mēģina tikt pie darba, kura veikšanai viņam nav atbilstošas kvalifikācijas. Meklē nelikumīgus ceļus, lai nokļūtu tur, kur viņam nevajag būt. Lielākoties visu nelaimju pamatā ir alkatība – solīta liela alga tiek vērtēta augstāk par stabilām garantijām. Ja tiek solītas milzīgas algas, daudz lielākas, nekā par tādu pašu darbu maksā stabilās kompānijās, tad tas jau ir iemesls aizdomām, ka kaut kas tur nav kārtībā. Diemžēl nereti ir gadījumi, kad jūrnieki ar zemu kvalifikāciju vai sliktu veselību piekrīt šaubīgiem darījumiem,” skaidro Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas (“Latcrewcompass”) valdes priekšsēdētājs kapteinis ALEKSANDRS NADEŽŅIKOVS.

Runājot par jauniešiem jūrniekiem, kuri dodas savos pirmajos reisos un daudz ko vēl nezina, A. Nadežņikovs atzīst, ka cilvēkam bez darba pieredzes, protams, ir grūtāk orientēties. “Taču katrs speciālists mācību laikā ir bijis praksē. Tas ir laiks, kad ir jāpēta situācija, jāiegūst pieredze, jāizdara secinājumi. Nu, piemēram, atnāk pie mums kadets. Viņš ātri saprot, kāda ir sistēma, kādas ir loģiskās un likumīgās iespējas virzīties pa karjeras kāpnēm, līdz ar to – kādu algu viņš varēs saņemt katrā šīs sistēmas posmā. Bet viņam gribas apiet sistēmu un virzīties uz augšu ātrāk. Kompānijās, kas dod stabilas garantijas, tas nav iespējams. Viņš meklēs kompāniju, kas strādā pēc citiem principiem, un tur saņems savus zilumus.”

Šodien jūrniekam dzīvi atvieglo modernās tehnoloģijas, tās arī dod iespēju izvairīties no muļķīgām kļūdām. “Ir taču internets, ir pieejama informācija, datu bāzes. Neesiet slinki, izmantojiet to! Pārbaudiet, kas atrodams par kompāniju, kas atrodams par kuģi, uz kura gatavojaties strādāt! Nav arī tā, ka jauns kuģis noteikti būs labs un vecs kuģis noteikti būs slikts. Ir dažādi aspekti, kas jāņem vērā. Pats svarīgākais – jūrniekam pašam ir jāinteresējas, jāizrāda iniciatīva. Ja viņam viss ir vienaldzīgs, tad kuru var vainot?” saka A. Nadežņikovs.

Kruinga menedžeris ir ieinteresēts atrast speciālistu, aizsūtīt uz kuģi un saņemt naudu par savu darbu. Taču, ja viņš būs aizsūtījis nederīgu speciālistu,



Aleksandrs Nadežņikovs.

tad ne tikai naudu nesaņems, bet būs vēl arī pretenzijas no kuģošanas kompānijas. "Gadās kruinga kompānijas, kas gatavas aizsūtīt jūrnieku strādāt, pat nezinot, kas tas par kuģi un kas ir tā īpašnieks. Taču Latvijā kuģu apkaltju komplektēšanas kompānijas tiek stingri uzraudzītas, to dara Latvijas Jūras administrācija. Jūrnieku reģistrs pieprasa sadarbības līgumus, pieprasa visu informāciju par to, kur cilvēki tiek nosūtīti. Šīs prasības apiet nav iespējams."

"Latcrewcompass" apvieno 17 menedžmenta un kruinga kompānijas, un kapteinis Nadežņikovs uzsver, ka līdz šim ne reizi nav saņemta informācija par kādas kompānijas šaubīgiem darījumiem, par gadījumiem, kad jūrnieks nebūtu saņēmis solītās garantijas vai solīto algu. "Protams, var gadīties bankrotēšanas gadījumi, no tiem diemžēl simtprocentīgi pasargāts nav neviens, taču tad kompānijas tiek piespiestas vispirms izmaksāt algas jūrniekiem. Par to rūpējas arodbiedrība," saka A. Nadežņikovs.

Situācija ir daudz sarežģītāka, ja jūrnieks meklē darbu "pa tiešo", neizmanojot kruinga kompāniju starpniecību. Tāda iespēja pastāv. Bet, ja rodas kādas problēmas, no kā tad prasīt atbildību?

Problēmas var radīt jebkura līguma parakstīšana, to neizlasot vai nesaprotot izlasīto. "Gadās, ka jūrnieks nepārvalda angļu valodu, bet viņš mierīgi paraksta līgumu angļu valodā, kaut gan nesaprot, ko ir parakstījis. Ši ir galvenokārt gados vecāku jūrnieku problēma," piebilst "Latcrewcompass" vadītājs.



Jūrniecībā ir pietiekami daudz konvenciju, kas aizsargā gan kuģus, gan jūrniekus. Taču cilvēkam pašam ir jāorientējas nozares likumdošanā, kaut vai minimāli, par viņam svarīgākajiem jautājumiem.

Jūrniekiem sāpīgs ir jautājums par pensijām, par to visbiežāk sāk domāt un interesēties tikai tad, kad pensijas gadi jau tuvojas. "Nav nopietni, ja jūrnieks visu mūžu ir strādājis, nemaksājot ne sociālo nodokli, ne arī veicot iemaksas pensiju fondos, un tad 65 gadu vecumā atnāk pie manis un prasa: ko lai tagad daru? Man nav pensijas! Par to ir jādomā laikus! To skaidrojam mēs, to skaidro arī arodbiedrība, bet cilvēki neklausās."

A. Nadežņikovs atzīst, ka bieži vien arī pašu jūrnieku uzvedība rada problēmas. "Es bieži braucu komandējumos, un lidostās gadās redzēt jūrniekus, kuri lieto alkoholu un uzvedas, es teiktu, visai nepatīkami. Kas vainīgs, ja viņi iekļūst nepatīkšanās? Kruinga kompānija? Jāsaprot, ka ir valstis, kur par alkohola lietošanu draud visdrakoniskākie sodi, tai skaitā apcietinājums. Un izklūt no cietuma tādos gadījumos ir vairāk nekā sarežģīti. Ne mazāk bīstama ir iesaistīšanās kriminālās darbībās – narkotiku pārvadāšanā, kontrabandā. Un atkal pie vainas ir tikai alkatība. Nu kam cilvēkam galva dota? Nedomāšana līdzī – tā ir attieksme! Ir jādomā, ir jāpārbauda, ir jāizdara secinājumi! Mēs taču esam domājošas būtnes!" uzsver Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas valdes priekšsēdētājs.■

Sarma Kočāne



JŪRNIKA DARBA UN DROŠĪBAS GARANTS IR KOPLĪGUMS

“Lai jūrnieks būtu drošs par savu darbu un tiesībām, pirms kontrakta parakstīšanas viņam jānoskaidro, vai konkrētajam kuģim ir noslēgts koplīgums ar arodbiedrību. Ir ļoti svarīgi, lai koplīgums attiektos tieši uz konkrēto kuģi, jo saskaņā ar starptautisko praksi īpašnieka vai menedžmenta kompānijas slēgtais koplīgums automātiski neattiecas uz visiem kuģiem. Koplīgumam ir jābūt pievienotam kuģu sarakstam, uz kuriem tas attiecas. Nav svarīgi, vai līgums ir ar Latvijas, Vācijas, Krievijas, Norvēģijas vai kādas citas valsts jūrnieku arodbiedrību, galvenais, lai šī arodbiedrība ir ITF (Starptautiskā Transporta darbinieku arodbiedrību federācija) biedrs. Tas ir būtiski, jo ir arī tā dēvētās “dzeltenās” arodbiedrības, tādas reizēm fiktīvi izveido paši kuģu īpašnieki. To visu var vienkārši pārbaudīt – ir speciāla aplikācija, ko var ielādēt mobilajā telefonā, var arī piezvanīt uz arodbiedrību un palūgt, lai pārbauda,” skaidro Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības prezidents IGORS PAVLOVS.

Koplīgumā ir atrunāts viss gan par darba laiku, gan darba apstākļiem, ēdināšanu, slimības un nelaimes gadījumiem, repatriāciju atbilstoši MLC konvencijas prasībām, turklāt koplīgumos nosacījumi nereti ir vēl labvēlīgāki jūrniekiem. I. Pavlovs uzsver, ka darba līgumā vajadzētu būt ierakstītam, ka koplīgums, kas noslēgts starp to un to, attiecas uz šo jūrnieku. Piemēram, darba līgumā darba laiks var nebūt minēts, bet tas noteikti būs koplīgumā.

Nereti arī paši kuģu īpašnieki ir ieinteresēti, lai uz viņu kuģiem būtu noslēgts koplīgums, jo tam var būt izšķiroša nozīme cīņā par kravu. Fraktētājs zina – ja ir koplīgums, tad viņam nav jābaidās no problēmām, kas varētu rasties starp īpašnieku un apkalpi, nav jābaidās no streikiem vai citām nepatīkšanām, kas varētu kavēt kravas piegādi noteiktajā laikā.

Uz apmēram 60% pasaules kuģu attiecas koplīgumi, kas slēgti ar ITF arodbiedrībām. “Pārējie strādā, kā nu Dievs devis. Tas gan nenozīmē, ka tur viss automātiski būs slikti, nepavisam. Taču šādos gadījumos jūrniekam ļoti rūpīgi vajadzētu izlasīt visu, kas līgumā rakstīts, arī to, kas rakstīts ar maziem burtiņiem! Vajadzētu sīki izjautāt: kā ir tas un kā ir tas? Jā, tas nav vienkārši. Protams, pastāv iespēja, ka šādam “ziņkārīgam” jūrniekam pasaka, lai meklē darbu citur! Dīemžēl patiesība ir tāda, ka nereti vienīgais, kas interesē jūrnieku, slēdzot kontraktu, ir alga,” piebilst I. Pavlovs.



Igors Pavlovs.

Saskaņā ar MLC konvenciju kuģu īpašniekam ir pienākums nodrošināt, lai apkalpe būtu sīki iepazīstināta ar visu darba līguma saturu. Taču reālajā dzīvē, ja jūrniece pats nejautā, tad viņam arī nekas skaidrots netiek.

Koplīgums attiecas arī uz tiem jūrnikiem, kuri nav arodbiedrības biedri. "Varētu jau teikt, ka tā ir tāda "vājā vieta" arodbiedrībai, bet mēs to tā neizmantojam. Piemēram, ar "Tallink" mēs slēdzam koplīgumu saskaņā ar Latvijas Darba likumu un likumu "Par darba koplīgumiem", un šajā gadījumā būtu iespējams norādīt, ka koplīgums attiecas tikai uz arodbiedrības biedriem. Taču tā mēs nedarām," saka arodbiedrības prezidents.

Arodbiedrības galvenais uzdevums ir radīt sakārtotu vidi jūrniecībā un tās darba tirgū. "Taču jūrniece nereti domā, ka arodbiedrība ir tāpēc, lai būtu kur griezties, ja radušās kādas problēmas. Tas ir tāpat kā ar policiju – mēs to uzturam, maksājot nodokļus. Bet kāpēc policija mums ir vajadzīga? Vai tāpēc, lai mēs varētu dzīvot drošā vidē, vai tāpēc, lai mums būtu, kur griezties, ja kaut kas slikts ir noticis? Laimīgs tas cilvēks, kuram nekad nav nācies vērsties policijā, un laimīgs tas jūrniece, kuram nav vajadzējis meklēt palīdzību arodbiedrībā!" skaidro I. Pavlovs.

Mūsdienās arī uz kuģiem ir pieejami modernie sakaru līdzekļi, un jebkurā gadījumā labāk ir sazināties ar arodbiedrību un pajautāt padomu, nevis pieļaut kādu grūti labojamu kļūdu. "Piemēram, jūrniece ir jānoraksta no kuģa slimības



dēļ. Ir svarīgi, lai saslimšanas gadījums uz kuģa tiktu dokumentēts – ar ierakstu kuģa žurnālā, ar iesniegumu kapteinim. Ir svarīgi, vai tā ir trauma vai slimība, teiksim, ja sāp mugura. Ja cilvēks ir saslimis, tad kompānija apmaksā ārstēšanās izdevumus līdz 130 dienām, ja tas ir bijis nelaimes gadījums, tad līdz atveseļošanās brīdim. Mums nācies saskarties ar konkrētiem gadījumiem, piemēram, jūrniekam uz kuģa sāp vēders. Vajadzētu ziņot kapteinim, vajadzētu apmeklēt ārstu. Tūlīt būs Roterdamas osta, tur varētu doties pie ārsta, bet tur būs mana maiņa. Nu, pacietīšos līdz mājām! Un jūrnieks tiek norakstīts no kuģa sakarā ar kontrakta izbeigšanos. Aizbrauc mājās, aiziet pie ārsta, problēma var būt nopietna, taču neviens slimības lapu neapmaksās, ārstēšanos nekompensēs. Var gadīties vēl trakāk – ārstēšanās nelīdz, jūrnieks aiziet aizsaulē, bet ģimene nekādu kompensāciju nesaņems! Lai tā nenotiktu, jūrniekam vajadzētu apmeklēt ārstu un norakstīties no kuģa slimības, nevis kontrakta beigšanās dēļ. Bieži vien jūrnieki, īpaši gados vecākie, savas veselības problēmas slēpj, jo kam tad vajadzīgs slims jūrnieks! Nu nevajag tā darīt. Jā, ir jūrnieki, kuriem ir privātās apdrošināšanas polises. Taču nosacījumi koplīgumā noteikti ir daudz izdevīgāki,” uzsver I. Pavlovs.

Arodbiedrībā bieži vēršas jūrnieki ar jautājumiem par pensiju. Nu kā tā var būt, ka es visu mūžu esmu nostrādājis, bet man nav pensijas? “Ir jāsaprot, ka pensija nerodas ne no kā, ja nav ne maksāts sociālais nodoklis, ne arī veidoti uzkrājumi. Iespējas ir dažādas. Var maksāt brīvprātīgi sociālo nodokli, var maksāt pensiju fondos, var veidot depozītu “Jūrnieku forumā”, var kaut vai ieguldīt līdzekļus nekustamajā īpašumā, bet nevar cerēt uz nodrošinātām vecumdiennām, nemaksājot vispār neko. Bieži vien cilvēki nesaprot, kas ir ienākuma nodoklis un kas ir sociālais nodoklis. No ienākuma nodokļa pensija neveidojas. Lai varētu cerēt kaut uz minimālu pensiju, iemaksu likmei mēnesī jābūt ap 100 eiro, ne mazāk. Un svarīgs nav darba stāžs, bet gan nostrādātie gadi, kuru laikā maksāts sociālais nodoklis. Minimālais sociālo iemaksu periods valsts pensijas saņemšanai ir 20 gadu. Taču jūrniekam jāsaprot: ja viņš strādā sešus mēnešus gadā, tad arī nodokli maksā sešus mēnešus gadā. Tātad vai nu jānostrādā 40 gadu, vai arī nodoklis jāmaksā par 12 mēnešiem gadā. Labi, kapteiņi vai vecākie mehāniķi to samaksās, bet ierindas jūrnieki? 1200 eiro gadā – nereti matorozim tā ir viena mēneša alga.”

Jautājumi, kuru risināšanai jūrnieki meklē palīdzību arodbiedrībā, ir daudzi un dažādi. Igors Pavlovs vēlreiz uzsver – lasiet koplīguma nosacījumus! Un laikus zvaniet uz arodbiedrību un konsultējieties, zvaniet, kaut vai lai pajautātu, vai informēt kapteini par vēdera sāpēm!■

Sarma Kočāne



KUĢA "USMA" APKALPE SAŅĒM LEĢENDĀRO KVEBEKAS OSTAS BALVU

AS "Latvijas kuģniecība" tankkuģa "Usma" apkalpe kapteiņa Rolanda Donika vadībā 3. janvārī Kvebekas ostā saņēma leģendāro Kvebekas ostas balvu – Zelta spieķi. Balvu ostas pārvaldes vadība pasniedz pirmajam kuģim, kas līdz ar jaunā gada iestāšanos pietāj izkraut kravu Kvebekas ostā Kanādā.

"Lepojos, ka Zelta spieķa trofeju ieguvām tieši ar kuģi "Usma", uz kura sāku savas kapteiņa gaitas. Tagad jau droši varu teikt, ka savulaik, 16 gadu vecumā, izvēlējos pareizo profesiju, uzsākot jūrnieka karjeru," atzīst kapteinis Rolands Doniks. Kapteinis arī atklāj, ka šī balva īpaši augstu tiek vērtēta Ziemeļamerikas un Kanādas, it īpaši Monreālas un Kvebekas ostās. Trofejas materiālā vērtība ir vairāk nekā 5000 ASV dolāru, jo tas ir smalks juvelierizstrādājums un spieķa galā esošā lodīte ir no tīra zelta.

"Leģendārā Zelta spieķa trofeja ir kā pateicība un novērtējums ārvalstu kuģiem par sadarbību ar Kvebekas ostu. Esam gandarīti, ka mūsu sadarbības partneri visā pasaulē novērtē mūsu kuģu apkalpju pasaules klases profesionālismu, pateicoties kuram līdz šim un arī turpmāk varēsim sniegt augstākās kvalitātes pakalpojumus mūsu klientiem," uzsver SIA "LSC Shipmanagement" administratīvā direktore Ilze Bērziņa.

Kā skaidro Kvebekas ostas pārvaldes pārstāvji, tradīcija pasniegt trofeju pirmā ārzemju kuģa kapteinim, kas pēc gadu mijas ieradies Kvebekas ostā, aizsākusies jau 19. gadsimta sākumā, kad sākās straujš kokmateriālu eksporta pieaugums uz Angliju. Tolaik lielo uzņēmumu pārstāvji pasniedza





vai nu apzeltītus šņaucamās tabakas futrāļus, vai koka spieķus. Šņaucamajai tabakai zaudējot popularitāti, apzeltītais spieķis kļuva par galveno trofeju un ostas pārvaldes apbalvojumu. Jau 19. gadsimtā starp kuģu kapteiņiem izvērtās veselīga sāncensība, kuģiem pulcējoties Sentlorensas līcī un gaidot labvēlīgu ceļavēju skrējienam pēc zeltītās trofejas. Tas bija īsts prasmju un zināšanu pārbaudījums sacensību dalībniekiem, kuriem vajadzēja perfekti pārvaldīt vēja un straumes plūsmu bez mūsdienu navigācijas tehnoloģiju palīdzības.■

LK IEGŪST "NASDAQ BALTIC MARKET AWARDS" GALVENO BALVU PAR LABĀKAJĀM INTERAKTĪVAJĀM INVESTORU ATTIECĪBĀM

AS "Latvijas kuģniecība" 26. janvārī ieguva 1. vietu "Nasdaq Baltic Market Awards" kategorijā „Labākās investoru interaktīvās attiecības internetā” par izcilu komunikāciju ar uzņēmuma investoriem, kā arī 3. vietu kategorijā “Lielākais progress triju gadu laikā”. “Baltic Market Awards” ir “Nasdaq Baltic” biržas apbalvošanas ceremonija, kurā balvas pasniedz labākajiem biržā kotētajiem uzņēmumiem septiņās kategorijās.

„Īstenojot atklātu un godīgu biznesa pārvaldību, “Latvijas kuģniecība” aizvadītajos gados nopietni strādājusi pie investoru attiecību uzlabošanas gan biržas un uzņēmuma tīmekļa vietnēs, gan interaktīvajos vebināros un sociālajos tīklos. Esam gandarīti, ka pirmo reizi izdevies sasniegt tik izcilus rezultātus



Daiga Aužiņa-Melnalksne un Ģirts Apsītis.



Roberts Kirkups.

un ticis novērtēts mūsu ieguldījums pēdējo triju gadu garumā. Šāds pagodinājums no biržas ir papildu motivācija arī turpmāk ievērot labas korporatīvās pārvaldības principus un uzturēt atklātu komunikāciju ar mūsu investoriem,” uzsver LK valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups.

“Baltic Market Awards” projektā tika izvērtēti 54 uzņēmumi gan no “Nasdaq” Baltijas Oficiālā, gan citiem sarakstiem pēc vairāk nekā 160 kritērijiem. Šī ir otrā reize, kad LK saņem apbalvojumus “Baltic Market Awards” – 2012. gadā uzņēmums tika ierindots 1. vietā kategorijā “Labākais investoru attiecību uzlabojums Baltijas valstīs gada laikā”.■

“LSC SHIPMANAGEMENT” VIRSNIEMI TIEKAS IKGADĒJĀ SEMINĀRĀ

Šā gada 2. maijā AS “Latvijas kuģniecība” meitas uzņēmums SIA “LSC Shipmanagement” organizēja uzņēmuma ikgadējo flotes virsnieku semināru, kas vienkopus pulcēja vairāk nekā 100 dalībnieku. Kā informēja SIA „LSC Shipmanagement” valdes priekšsēdētājs Mikjals Poulsens, flote šobrīd strauji paplašinās, kas savukārt nozīmē, ka uzņēmums aktīvi meklē jaunus darbiniekus darbam uz *Oil/Chemical* tankkuģiem.

SIA “LSC Shipmanagement” valdes priekšsēdētājs Mikjals Poulsens: “Esmu gandarīts, ka uzņēmums šogad paplašina savu floti, kas nozīmē, ka varēsim sniegt plašākus, kvalitatīvākus pakalpojumus mūsu klientiem. Līdz ar to mums ir svarīgi atrast jaunus, mērķtiecīgus darbiniekus uz tankkuģiem – virsniekus, klāja un mašīntelpas ierindas sastāvu. Mūsu darbinieki ir mūsu uzņēmuma vislielākā vērtība, tāpēc īpašu vērību seminārā, kā jau katru gadu, pievēršam drošībai darbā uz kuģiem, lai mūsu darbinieki atgrieztos mājās sveiki un veseli.”

Semināra laikā flotes virsnieki tika iepazīstināti ar SIA “LSC Shipmanagement” iekšējās darba organizācijas sistēmas uzlabojumiem un svarīgākajiem darba drošības jautājumiem, kā arī citām aktualitātēm.■



“LSC SHIPMANAGEMENT” TEHNISKAJĀ PĀRRAUDZĪBĀ ESOŠO FLOTI PAPILDINA TANKKUĢIS “ELANDRA FALCON”

Jūnija vidū AS “Latvijas kuģniecība” meitas uzņēmums SIA “LSC Shipmanagement” (LSCSM) papildināja savu pilnā tehniskajā pārraudzībā esošo floti ar jauno Dienvidkorejā būvēto tankkuģi “Elandra Falcon”. Tas paredzēts naftas produktu pārvadāšanai. Tankkuģa garums ir 268,25 metri un kravnesība – 81 686 tonnas.

“Esmu gandarīts, ka spējam paplašināt savu tehniskajā pārraudzībā esošo floti, kas nozīmē, ka varēsim piedāvāt plašāku pakalpojumu klāstu mūsu klientiem. Līdz ar flotes paplašināšanos aicinām darbā jaunus darbiniekus uz *Oil/Chemical* tankkuģiem – gan virsniekus, gan klāja un mašintelpas ierindas sastāvu, lai arī turpmāk varētu nodrošināt mūsu klientiem profesionālus kuģniecības pakalpojumus atbilstoši starptautiskajiem kvalitātes standartiem,” uzsver AS “Latvijas kuģniecība” valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups.

“Elandra Falcon” būvēts Dienvidkorejas kuģu būves uzņēmumā “Sungdong Shipbuilding LTD” un ir otrais šogad LSCSM tehniskajā pārvaldībā nodotais tankkuģis. 19. aprīlī tehniskajā pārvaldībā esošajai flotei pievienojās tankkuģis “Elandra Eagle”.■



MĒS ESAM PROFESIONĀLI UN NEVARAM ATĻAUTIES TĀDI NEBŪT!

Principiāla, profesionāla, pārliecināta, pedantiska. Tā pēc pāris stundu ilgas sarunas es raksturotu MAGONI VĪTOLU. Desmit gadu laikā, kopš pabeigta Latvijas Jūras akadēmija un iegūta kuģu vadītāja specialitāte, Magone ir kāpusi pa karjeras kāpnēm un tagad pilda kapteiņa vecākā palīga pienākumus uz “Latvijas kuģniecības” tankkuģa “Latgale”, kas pārvadā gaišos naftas produktus. Kuģošanas, pareizāk sakot, darba ģeogrāfija ir visai plaša: Eiropa, Amerika, Āfrika. Ir būts visur, izņemot Austrāliju un Antarktīdu. Uz jautājumiem Magone atbild konkrēti, bez liekas jūsmas un neresi jūrniekiem piemītošās jūrnieka profesijas romantizēšanas. Mūsu saruna ir par izvēlēm, priekšstatiem, darbu, principiem un dzīvi.

– Karjerā esat tālu tikusi, bet iesākumā bija izvēle un studijas.

– Nolēmu, ka mācīšos Latvijas Jūras akadēmijā, un to arī izdarīju, bet nekāda diža pamatojuma šim lēmumam nav, arī ģimenes tradīciju nav. Studiju laiks akadēmijā bija kā studijas jebkurā citā augstskolā – mācības ir mācības. Bet izvēle ir bijusi simt procentu pareiza, es neko nenožēloju, esmu apmierināta ar savu dzīvi un karjeru. Viss ir ideāli!

– Arī pirmā jūras prakse, kas daudziem ir jā vai nē atbilde izvēlētajai profesijai, jūs nepārsteidza?

– Prakse bija ļoti interesanta, es uzzināju, ko nozīmē mazgāt traukus. Bet viss pārējais jau ir katra paša ziņā. Daudz laika pavadīju mācoties, jo zināju, ka man to visu vajadzēs, tāpēc personīgi man pirmā prakse pagāja pilnvērtīgi un es no tās ļoti daudz ieguvu.

– No kapteiņiem esmu dzirdējusi stāstus, ka studenti, atnākot praksē, saka: jums man ir jāpasaka, jāparāda. Tagad arī pie jums nāk studenti.

– Pati nekad nevienam neko neprasīju, gāju un paņēmu to, ko man vajag. Un parasti arī atradu to, ko man vajag. Ja nu galīgi netiku skaidrībā, tad meklēju palīdzību, bet visu var izrakt, ja tikai rok. Pret kadeti, kuri atnāk praksē, man ir tieši tāda pati attieksme – vai nu tu gribi, vai negribi, un, ja negribi, tad tā ir tava problēma. Ļoti daudzi, kuri atnāk praksē, nezina, ko prasīt pašam no sevis. Kadets atnāk un gaida, lai viņu māca, bet neviens to nedarīs, jo mēs uz kuģa neesam skola, augstskola vai kursi. Mēs pildām savu kontraktu, un ja kāds ko vēlas uzzināt un jautāt, mēs viņam palīdzam. Es vienmēr saku saviem praktikantiem: ja tev



ir kāds jautājums par konkrētu lietu, tad ej pie konkrētā speciālista, kas ar to nodarbojas praktiski. Ej pie bocmaņa un prasi, ko viņš dara, jo tikai viņš par to vislabāk varēs pastāstīt. Ir jāveidojas izpratnei. Es esmu gatava parādīt virzienu, kurā vajadzētu skatīties, bet jāmeklē ir katram pašam. Un viss ir atkarīgs no cilvēka.

– Vai jūsu skatījumā cilvēki vairāk ir ar vēlmi izzināt, vai tomēr viņi vairāk ir pasīvi?

– Vairāk pasīvi. Bet tas nav tikai jurniecībā, tas ir jebkurā jomā. Cilvēki vispār ir pasīvi, un tāds ir šodienas sabiedrības spogulis, cilvēks pēc būtības ir slinks. Diemžēl tā ir.

– Strādājat “Latvijas kuģniecībā”, kāpēc šāda izvēle?

– Nedomāju, ka katram manam lēmumam ir bijis kāds konkrēts pamatojums: izvēlos tāpēc, ka... “Latvijas kuģniecībā” izgāju pirmo praksi, tad pamēģināju strādāt citur un atgriezos. Mani šeit viss apmierina, ir veiksmīga karjera un iespējas.

– Neskatoties uz dzimumu?

– Galvenais – sevi ir jāpierāda!

– Tomēr ir jautājums, kas interesē lasītājus, tai skaitā studentus, īpaši studentes, kuras, iespējams, sirds dziļumos vēl šaubās par savu izvēli: kā tad ir sievietei strādāt profesijā, kas tradicionāli tiek uzskatīta par vīriešu darbu?

– Es negribu tā iedalīt! Ir amats un darbs, un ir jāstrādā, bet viss pārējais jau kļūst neprofesionāli. Dzimumam nav nekādas nozīmes, jo es eju strādāt uz kuģa un darīt savu darbu. Ja kādam ar to ir problēmas, tad tās ir viņa, ne manas problēmas. Es zinu, kas jādara man, kas jādara maniem padotajiem, ko no manis prasa mana priekšniecība un ko no saviem padotajiem prasu es. Tā un ne citādi! Mēs esam profesionāļi un nevaram atļauties tādi nebūt!

– Esmu runājusi ar jūras virsniekiem, kuri ir teikuši, ka nereti viņiem ir zināmas problēmas ar smago darbu uzdošanu meitenēm kadetēm vai kolēģēm sievietēm.

– Tas ir jautājums par darba organizāciju. Nav jāskatās tik šauri, jo katrs cilvēks var labāk vai sliktāk veikt kādu darbu. Arī starp vīriešiem taču visi nav vienlīdz labi visos darbos. Jāskatās, kā labāk izmantot konkrētā cilvēka iespējas un resursus, ko kuram uzticēt, tāpēc neder tik primitīvs iedalījums kā sieviete un vīrietis.

– Iespējams, ka tieši pašos vīriešos arī slēpjas problēmu sakne, viņu attieksmē pret procesiem uz kuģa, bet, ja viņi par to nerunātu, tad jau šādu problēmu tiešām nebūtu.

– Tā ir psiholoģija, tas ir normāli, un tas ir jāsaprot. Vīriešiem un sievietēm taču ir tik atšķirīga psiholoģija, un, ja to saprot, tad nav problēmu.

– Bet jūsu gadījumā, kas saprot – jūs vai jūsu kolēģi vīrieši?

– Tas ir jautājums vai nu par priekšstatiem – to, kā ir strādāt kopā ar sievieti, vai arī konkrētā situācija, kad es strādāju kopā ar saviem kolēģiem. Varbūt



pirmajā nedēļā vēl ir kādi jautājumi, bet pēc tam visi pazūd, noris profesionālas sarunas, jo esam kolēģi. Es ar visu lieliski tieku galā, un cilvēki vēlas strādāt kopā ar mani. Lai gan viņi labi zina, ka kopā ar mani ir daudz jāstrādā, viņi tomēr to grib, jo ar mani ir vienkārši strādāt – skaidras prasības un skaidri noteikumi.

– Kā pāiet diena uz kuģa?

– Daudz rutīnas darba. Kā jebkurā, arī krasta darbā, ir veicamo darbu apjoms, laiks, kurā tas jāpadara, atbildība par profesionāli un precīzi paveiktu darbu. Atšķirība vien tā, ka uz kuģa darba ir ļoti daudz, un tu no tā nekādi nevari atbrīvoties, aiziet mājās un aizmirst. Tas visu laiku ir kopā ar tevi, tāpēc cilvēki uz kuģiem kļūst par darbaholiķiem, jo nav atslēgšanās momenta.

– Tie jūrnieki, kuri no jūras pārnākuši krasta darbā, nereti apgalvo, ka, strādājot krastā, laika ir mazāk, nekā bija, strādājot jūrā, kur katrs zināja savu atbildību.

– Uz kuģa ir kārtība, bet tā ir atkarīga no mums pašiem, jo palaist ir ļoti viegli, bet savākt atpakaļ ir grūti, tāpēc no pirmās dienas viss ir jāsaliek pa plauktiņiem, lai visiem viss ir skaidrs.

– Ko nozīmē palaist?

– Nedrīkst ļaut cilvēkiem pārāk daudz brīvības tajās jomās, kurās brīvība nav pieļaujama, jo mēs uz kuģi pirmkārt dodamies strādāt, tāpēc cilvēkiem nevajag atļaut spriest par to, par ko viņi neatbild, vai izteikt viedokli par lietām, par kurām viņi nav kompetenti izteikt viedokli.

– Jūs strādājat kopā ar dažādu tautību cilvēkiem – latviešiem, krieviem, ukraiņiem, filipīniešiem.

– Bet tam nav nekādas nozīmes!

– Vai tad mentalitātei nav nozīmes?

– Mentalitātei ir nozīme, bet vienmēr viss tiek pārāk vispārināts. Katrs cilvēks ir individuāls, tāpēc jārunā par katru konkrētu cilvēku. Protams, jāņem vērā atsevišķu tautu psiholoģija, vide, kurā viņi ir auguši un savādāk redzējuši pasauli jau kopš dzimšanas, bet visa pamatā tomēr ir cilvēks.

– MLC konvencija arī vispirms skatās uz cilvēku un visai noteikti izvirza konkrētas prasības, kas attiecināmas uz cilvēka darba un atpūtas apstākļiem. Kā tās tiek ievērotas uz jūsu kuģa?

– Šajā ziņā mums nekādu problēmu nav, pat tad, ja maršrutā ir bijis ļoti daudz ostu, mēs ar visu lieliski esam tikuši galā. Protams, strādāt šādā ritmā ir grūtāk, bet ko lai dara? Un neviens arī nesūdzas: kad jāstrādā, tad jāstrādā, kad būs laiks, tad atpūtiesies.

– Bet šodien cilvēki ne vienmēr un ne labprāt vēlas pieņemt šādus spēles noteikumus, jo uzskata – man ir tiesības uz atpūtu.

– Tad tev ir tiesības palikt mājās! Nāks cits, kurš gribēs strādāt, kurš būs gatavs pieņemt šos konkrētos noteikumus. Ja cilvēks kaut ko nevēlas, tad kāpēc viņš aizņem vietu, kur varētu nākt kāds, kurš labprāt strādātu?



Magone Vītola. Kristapa Kalna ("Dienas mediji") foto

– Vai savā darbā jūs izjūtat konkurenci?

– Godīgi sakot, ne pārāk. Tie ir mani kolēģi, ar kuriem kopā strādāju, un viņi nav mani konkurenti vai ienaidnieki, nekādā ziņā!

– Lai kāptu pa karjeras kāpnēm, vai visu izšķir tikai paša spējas?

– Jā un nē. Pirmkārt, paša spējas ir pamatu pamats, otrkārt, kā paveicas, un treškārt, vai cilvēks pats vispār to vēlas. Ne jau visi to vēlas un ne jau visiem to vajag. Sekmīgu karjeru nosaka apstākļu kopums un pieredze. Kontrakti mēdz būt ļoti dažādi, bet tieši tas dod nepieciešamo pieredzi.

– Vai jūsu personiskās ambīcijas ir kļūt par kapteini?

– Es tās nesauktu par ambīcijām. Ja cilvēks cenšas un dara, tad agrāk vai vēlāk viņš sasniedz mērķi.

– Tad jautāšu savādāk: vai kapteiņa amats ir tas mērķis, uz kuru tiecaties?

– Pašlaik es vēlos labi darīt savu darbu, pildīt savus pienākumus un paņemt maksimāli daudz zināšanu un pieredzes, bet uz to, kas būs pēc tam, es pārāk neieieklējos.

– Pienākumu droši vien netrūkst. Starptautiskajā jūrniecības vidē ir ne mazums diskusiju par to, ka kapteinis un vecākie virsnieki tiek pārslogoti, piemēram, ar lieku birokrātiju un dokumentu aizpildīšanu.

– Nevaru apgalvot, ka tas, ko saka citi, tā arī ir, jo man personīgi nav šādas pieredzes, un viss rodas tikai salīdzinājumā. Jā, mums ir daudz papīru, bet vai



tas tiešām ir daudz, ja salīdzina ar citām profesijām? Es tā nedomāju, jo redzu, kā strādā mani paziņas inženieri un cik daudz viņiem ir papīru. Es zinu, kā strādāja mana vecmāmiņa, kura bija skolotāja, un cik daudz papīru bija viņai. Tāpēc neuzskatu, ka mums ir kaut kāds nereāls un nepanesams papīru kalns uzgāzts. Ja cilvēks prot organizēt savu darbu un laiku, viņš ļoti lieliski ar visu var tikt galā. Tas nav tik viennozīmīgi, un no viena fakta vai viena cilvēka teiktā nevar veidot priekšstatu par nozari. Ja cilvēks skrien ar pieri sienā un kliež, ka viņam ir grūti, tad viņš ir neprofesionāls cilvēks.

– Magone, jūs esat absolūts izņēmums, jo līdz šim faktiski neesmu runājusi ne ar vienu jūras virsnieku, kurš nebūtu kaut nedaudz sūdzējies par birokrātiju un papīru jūru.

– Man vienkārši patīk strādāt, arī ar papīriem, jo tā ir daļa no mana darba. Nevar no darba paņemt tikai to, kas patīk, jo tad cilvēks nekad neko nesaņiegs. Ir jāpieņem viss, kas nāk pretī, jāstrādā ar to un jāpilda arī nepatīkami darbi.

– Tad jau arī ostas valsts kontroli, kura parasti visiem liek stresot, jūs spējat uztvert mierīgi?

– Mums uz kuģa dažādas inspekcijas nāk tik ļoti bieži, ka man jebkurā laikā ir trīsdesmit minūšu gatavība inspekcijai. Mēs uz to esam gatavi, un viss. Ja ostas ir gandrīz katru dienu, nav laika nebūt gataviem. Tā atkal ir tikai viena no darba niansēm, kā kārtējais eksāmens, kas aizmirstas brīdī, kad inspektors atstāj kuģi. Šis ir prom, mēs gatavojamies nākamajam, ir jauns plāns un jauni uzdevumi. Un nav tā, ka mēs vēl labu laiku priecājamies, ka esam izturējuši pārbaudi, tam vienkārši neatliek laika, jāiet tālāk.

– Tomēr pieļauju, ka, kuģojot pirātu rajonos, viss nav tik vienkārši – bija un aizmirsām.

– Kuģošanu pirātu rajonos es īpaši negribētu izcelt vai uzsvērt, jo tā ir tikai vēl viena darba nianse konkrētajā brīdī, kas liek sagatavoties – mums ir jāizdara tas, tas un tas. Nav jau tā, ka pēkšņi visi uz to vien ir koncentrējušies, jo mums taču visu laiku uz kaut ko ir jākoncentrējas. Jautājums, kā mēs sadalām savu uzmanību. Ir jāsanāk kopā un jāizrunā visas detaļas, bet tā nav nekāda katasstrofa – šausmas, mēs ejam uz bīstamu rajonu, ko lai tagad dara!

– Bet iekšējā spriedze jau paliek...

– Man tādas īpašas iekšējās spriedzes nav, jo es vairāk koncentrējos uz kravu un profesionālajām lietām, viss pārējais ir papildu pienākumi. Ir noteikta apmācības programma, ko mēs izrunājam un vēlreiz pārlasām, apskatām mācību filmiņas. Kompānija ir izstrādājusi noteiktas procedūras, kuras mums jāizpilda. Ja tas ir kompānijas interesēs un ir nepieciešams, tiek ņemta arī bruņota apsardze, un arī tādi gadījumi ir bijuši, jo tāda ir attiecīgā kuģošanas rajona specifika.

– Krasta cilvēki par jūrniekiem ikdienišķām lietām un rutīnas darbu var spriest tikai attālināti, vienīgi iztēlojoties kādu konkrētu situāciju.



Līdzīgi kā mans rutīnas darbs ir intervēt un izjautāt speciālistus, lai maksimāli plaši informētu lasītājus, lai viņi, piemēram, uzzinātu arī jūsu viedokli par kuģošanu pirātu rajonos un dažādām situācijām, kādas nācies piedzīvot, vai ir bijuši uzbrukuma mēģinājumi jūsu kuģim, kā jūrnieki tiek galā ar spriedzi.

– Ir bijušas dažādas bīstamas situācijas, bet ar emocijām tam nav nekāda sakara. Ir ļoti emocionāli cilvēki, kuri vienkārši nevar darīt šo darbu. Es personīgi nevaru teikt, ka mani pārņem kādas īpašas emocijas, jo brīdī, kad kaut kas notiek, prāts koncentrējas uz šo situāciju un ir jādodomā, kā to atrisināt, ko darīt, lai būtu iespējami maz negatīvu seku. Nevarētu arī runāt par kaut kādu īpašu disciplīnu īpašos gadījumos, jo disciplīnai ir jābūt visu laiku. Tā nerodas un neizbeidzas, tai vienkārši jābūt, bet attiecīgajā situācijā komandas cilvēki skaidri zina, ko darīt. Ja kāds nezina, viņš nāk un jautā. Galvenais ir panākt, lai cilvēki nebaidās, jo man uz kuģa ir nācies saskarties ar virsnieku sastāvu, pie kura nemaz negribējās vērsties pēc padoma vai vispār kaut ko jautāt, jo vieglāk bija tikt galā saviem spēkiem un ar savu saprašānu. Ļoti svarīgi ir panākt abpusēju komunikāciju, jo tad, ja cilvēki uzticas un zina, ka var pajauties, var jautāt un vienmēr saņems atbildi, nerodas liekas problēmas. Bet pie spriedzes mēs esam tā pieraduši, ka to vairs neizjūtam kā spriedzi, drīzāk uztveram kā dzīves normu. Tas ir darba un dzīves režīms un ritms, un nekādā gadījumā negribu teikt, ka cilvēki uz kuģa visu laiku atrodas kaut kādos spriedzes apstākļos, jo cilvēks, kurš būs nenormāli pārstresojies, nevarēs labi strādāt.

– Bet kurā brīdī jūs pati palaižat vaļā savas emocijas?

– Nevaru teikt, ka man ir pārāk daudz emociju, tāpēc man nav ko palaist vaļā. Nodarbojos ar sportu, tur laikam arī ielieku savas emocijas.

– Saka, jūrnieki esot romantiķi.

– Nē! Galīgi nē! Pilnīgi un galīgi nē! Romantika lai paliek krastam. Jūrā ir vienkārši darbs. Nevar taču aiziet uz fabriku un tur meklēt kādu īpašu romantiku – es sēdēju pie konveijera un baudīšu romantiku.

– Bet jūrnieki runā par skaistiem saullēktiem un burvīgiem saulrietiem.

– Nerunā gan!

– Taču man ir nācies klausīties šādus stāstus.

– Tie ir pekstiņi! Mēs par debess ķermeņiem drīzāk runājam ar nepatiku, jo visi kompasa labojumi ir jāizdara pēc zvaigznēm un saules. Ja cilvēks saullēktu un saulrietu redz katru dienu un vēl reiz simts trīsdesmit dienas, tad tas zaudē savu skaistumu. Jebkuras labās emocijas ar laiku noplicinās, un tas ir normāli.

– Kas ir jūsu vērtības? Darbs un vēl?

– Ģimene, bet par to es publiski nerunāju. Man ļoti patiek ceļošana, kas ļauj savādāk ieraudzīt pasauli. Esmu bijusi neskaitāmās ostās, bet tās ir tikai ostas un piestātnes, tenderi, šļūtenes, krava un pietauvošanās. Viss. Man nav



ne jausmas, kāda ir šī ostas pilsēta. Varu teikt, ka biju Roterdamā, bet es taču to neesmu redzējusi. Būt kādā vietā un sastapt cilvēkus ir pavisam cita lieta.

– Cik bieži iznāk nokāpt no kuģa?

– Man nekad. Kādreiz es centos to darīt, bet izskriešana uz pāris stundām man neder, jo ceļošanu saprotu pavisam savādāk, to rūpīgi plānoju, tāpēc apskatīt rensteli vai grāvi man neinteresē, tad labāk vispār nekāpt nost no kuģa.

– Iespējams, kolēģi tomēr mēģina aizskriet līdz tuvējam krodziņam?

– Tā nav, jo visi zina manu kategoriski noraidošo attieksmi pret alkoholu un arī to, ka, ja tiks lietots alkohols, šis viņiem var būt pēdējais reiss. Ar mani strādāt ir viegli, bet visi lieliski zina manus principus. Taču tās nav manas personīgās emocijas, tā ir kārtība un sistēma, tāpēc cīnīties pret sistēmu nav jēgas. Arī mēs esam sistēmas daļa, tāpēc nav jēgas cīnīties pašiem pret sevi. Cilvēki nevēlas pazaudēt savu darbu, viņi ir kļuvuši profesionāli un gudri, un viena aliņa dēļ nav gatavi zaudēt ļoti daudz. Kuģa virsnieku uzdevums ir vadīt un apmācīt cilvēkus tā, lai tie nedarītu muļķības un pārkāpumus, jo atalgojums ir ļoti labs un risks neatmaksājas. Piemēram, paņemt somu ar kokainu Dienvidāzijā un atvest to uz Eiropu, bet kurš būs tik stulbs, lai riskētu. Zinu gadījumus, kad ir piedāvāts to darīt, bet vai ir vērts riskēt!

– Jūs labi izprotat cilvēkus?

– Ir labi jāizprot cilvēki, lai no katra varētu dabūt maksimālo atdevi, un tas nav tik vienkārši. Var būt, piemēram, absolūti nejēdzīgs matrozis, kas nevar neko normāli paveikt, bet viņš izcili stūrē, un tad to vajag novērtēt un izmatot.

– Vai esat apmierināta ar savu darbu un atalgojumu?

– Vienmēr esmu bijusi apmierināta, neesmu sūrojusies un vēlējusies vairāk. Man tiešām visam pietiek, man ir viss, kas man vajadzīgs. Līdz šim mana dzīve ir izdevusies!

Sarunas laikā Magone vairakkārt uzsvēra, ka ir vajadzīgas zināšanas un cilvēkam ir jāmācās domāt. Ja viņš nevar tikt galā ar mācībām, kā viņš tiks galā ar darbu? Ja cilvēks izvēlas jūrnieka profesiju, viņam jābūt gatavam mācīties, tai skaitā arī šķietami neinteresantas un garlaicīgas lietas.

“Jūs esat šokēta?” pēc intervijas man jautā Magone. Atbildu, ka neesmu šokēta, bet esmu ieguvusi jaunu pieredzi, mācību un citu redzējumu par darbu jūrā. Arī žurnālists, tāpat kā ikviens sevi cenoošs speciālists, mācās visu mūžu.

Pēc 2017. gada 1. janvāra datiem, Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra datubāzē kā jūrnieki bija sertificētas 345 sievietes, bet kopējais aktīvo jūrnieku sieviešu skaits varētu būt ap 450. Viena no viņām ir Magone Vītola. To uzrakstot, lieliski apzinos, kā šo faktu varētu komentēt Magone. Viņa teiktu, ka jūrniekus saskaitīt pēc dzimumiem nav nekādas jēgas, jo nav svarīgi, cik sieviešu vai vīriešu strādā jūrā, svarīgi ir tas, cik profesionāli viņi dara savu darbu. Un pret šo argumentu nevienam nevar būt neviena pretargumenta.■

Anita Freiberga



JA IZGLĀBTA KAUT VIENA DZĪVĪBA, DZĪVE NAV BIJUSI VELTĪGA

Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta kuģu kontroles inspektori pārbauda gan ārvalstu kuģus, kas ienāk Latvijas ostās, gan zem Latvijas karoga reģistrētos kuģus. Ja kuģa drošība jāpārbauda, inspektori to dara jebkuros laika apstākļos, jebkurā diennakts stundā un arī jebkurā pasaules valstī, kur pārbaudāmais kuģis tobrīd atrodas. Pieaugot prasībām kuģošanas drošības jomā, inspektoru darba apjoms pieaug ar katru gadu.

Taču arī inspektors ir tikai cilvēks ar savām veiksmēm un kļūdām, ar entuziasmu un pagurumu, ar lepnumu par savu darbu. Šoreiz stāsts par to, ko dažī no inspektoriem ir gatavi atklāt par savu darbu un savu dzīvi.

PARĀDI, KUR TAS RAKSTĪTS!

Jānis Dobris pašlaik ir visjaunākais kuģu kontroles inspektors – gan vecuma, gan stāža ziņā. Tikko apritējis viņa pirmais darba gads Kuģošanas drošības inspekcijā.

“Jau agrāk, gan mācoties Latvijas Jūras akadēmijā, gan strādājot jūrā, sekoju līdzi tam, kas notiek Latvijas Jūras administrācijā. Interese radās vēl pirms akadēmijas, piedaloties Jūras administrācijas organizētajā jūrniecības nozares konkursā vidusskolēniem “Enkurs”. Regulāri lasīju žurnālu “Jūrnieks”, ko izdod Jūras administrācija, sevišķi interesants man šķita Jūras administrācijas 20 gadu jubilejas speciālizdevums, kurā bija ļoti daudz par šīs iestādes darbu. Jau tad radās doma, ka kādreiz es varētu būt noderīgs administrācijai. Paralēli stūrmaņa darbam mācījos maģistrantūrā, un, kad mācības tuvojās nobeigumam, man vajadzēja iziet praksi un izvēlēties diplomdarba tēmu. Nolēmu pamēģināt Jūras administrācijā, lai redzētu, kā tad tur īsti ir “no iekšpuses”. Mani pieņēma un, beidzoties prakses laikam, piedāvāja darbu. Izšķirties nebija viegli, jo kuģošanas kompānijā, kurā strādāju, bija labas iespējas izaugsmei. Par labu darbam krastā palīdzēja nosvērties tas, ka ģimenē bija gaidāms pieaugums. Turklāt labi sapratu, ka šī ir iespēja, kādas pēc gadiem pieciem vai desmit var arī nebūt. Tagad esmu pilnīgi pārliecināts, ka brižos, kad dzīve piespēlē negaidītu izdevību, nevajag baidīties no pārmaiņām un, ja rodas izdevība, tā jāizmanto,” spriež Jānis.



Par jūras virsnieku Jānis nostrādāja piecus gadus. "Šajā laikā es labi izjutu, ka katru gadu kuģošanas drošībai nāk klāt arvien jaunas prasības. Tomēr uz kuģa viss ir citādāk – tur jāzina tikai tas, kas attiecas tieši uz tavu darbu uz konkrētā kuģa. Tagad jāzina un jāapgūst ļoti daudz noteikumu, kas attiecas uz visiem kuģu veidiem. Nesen draugi jautāja: ko tad tu īsti dari? Pārbaudi, vai uz kuģiem ir glābšanas riņķi? Protams, tas, ko mēs darām, ir daudz plašāk, sākot jau ar visu dokumentāciju un tehniskām lietām gan uz kapteiņa tiltiņa, gan uz klāja, gan mašīntelpā, un beidzot ar pašiem cilvēkiem. Ja ir redzams, ka jūrniece nespēj pilnvērtīgi saprasties ar pārējo komandu valodas nezināšanas dēļ vai nepazīst kuģa aprīkojumu, tas var kļūt par apdraudējumu drošībai. Inspekcijas laikā uz kuģa tiek organizētas arī mācību trauksmes, lai pārbaudītu, cik profesionāli komanda spēj reaģēt," skaidro jaunais inspektors.



Jānis Dobris.

Kuģu drošības inspektori pārbauda gan Latvijas ostās ienākošos ārvalstu kuģus (ostas valsts kontrole), gan uzrauga drošību uz kuģiem, kas reģistrēti zem Latvijas karoga (karoga valsts kontrole). "Manuprāt, uzturēt drošību Latvijas kuģiem ir mūsu galvenais uzdevums. Jāpanāk, lai mūsu kuģi tiešām būtu maksimāli droši un lai Latvija kā karogvalsts saglabātu vietu Parīzes saprašanās memoranda *baltajā sarakstā*. Kuģu kompānijas nereti balansē uz šaurās laipības starp drošību un biznesu. Savukārt par ārvalstu kuģu drošību rūpējas karogvalsts kuģu uzraudzības institūcijas un atzītās organizācijas," saka Jānis.

Inspektora darbā nākas saskarties ar dažādiem kurioziem. "Inspektoriem labi zināms teiciens "vakar strādāja!", ko bieži nākas dzirdēt uz kuģiem, ja runa ir par trūkumiem kuģa aprīkojumā, kaut gan skaidri var redzēt, ka konkrētais aprīkojums nestrādā un nav testēts jau mēnešiem. Taču vispār jūrniece inspekciju uztver ļoti nopietni, ļoti cenšas, un viņu attieksme pret inspektoriem patiesībā ir labvēlīga. Protams, es labi saprotu, ka arī viņi vērtē mūs, mūsu profesionalitāti. Gadās, ka arī inspektori kļūdās, un tad ir svarīgi prast to atzīt. Redzēt citu kļūdas jau vienmēr ir vieglāk nekā savas. Taču jāspēj pateikt – jā, jums tiešām ir taisnība! Kolēģi jau no pirmās darba dienas man teica, lai aizmirstu, kā bija uz kuģa, kur strādāju! Es strādāju uz tankkuģiem, tur ir visaugstākie drošības standarti. Taču ir lietas, kas mūsu kompānijā bija tā sauktā labā prakse, un to



nevar jaukt ar normatīvajos aktos noteiktajām prasībām. Es bieži jautāju kolēģiem – vai tad nav jābūt tā? Viņi atbild – vai vari parādīt, kur tas rakstīts?”

Jānis ir lepns, ka Latvijas kuģu drošības inspektori ir ļoti profesionāli un ziņoši. “Pavisam nesen biju seminārā, mēs tur bijām 39 inspektori no dažādām valstīm. Strādājot darba grupās un pildot dažādus uzdevumus, kārtējo reizi pārliecinājos, cik kompetenti patiesībā ir mani kolēģi Latvijā. Es no viņiem visu laiku mācos, un esmu pateicīgs par viņu atsaucību!”

VARAM CITS UZ CITU PAĻAUTIES



Juris Ozoliņš.

“Martā aprit 15 gadi, kopš strādāju par kuģu kontroles inspektoru. Pirms tam biju kuģu mehāniķis. Jāsaka, ka Jūras administrācijā nonācu nejauši – man piezvanīja Oļģerts Sakss, mans pasniedzējs Jūras akadēmijā, un uzaicināja. Patiesībā kuģu mehāniķim ir grūtāk pārkvalificēties par inspektoru, stūrmaņi jau uzreiz ir pusgatavi inspektori, bet mehāniķiem viss jāapgūst gandrīz no nulles. Toties mehāniķiem mēdz būt attīstījusies tāda īpaša spēja, varētu teikt, oža: tu stāvi pie mehānisma un vienkārši jūti, ka kaut kas nav tā, kā tam jābūt. Tad atliek tikai “piespiest pie sienas” kuģa vecāko mehāniķi, un – jā! – parasti izrādās, ka tur tiešām ir problēma,” saka vecākais kuģu kontroles inspektors Juris Ozoliņš.

Juris augstu vērtē savus kolēģus Jūras administrācijā. “Mūsu savstarpējās attiecības ir ļoti kvalitatīvas, draudzīgas, un savādāk arī nevar būt, jo mums ir jāzina, ka varam cits uz citu paļauties, jāspēj uzticēties,” viņš uzsver.

Juris atzīst, ka piecpadsmit gadus inspektora darbs ir ļoti mainījies. Ar katru gadu tas kļūst grūtāks un sarežģītāks, jo ar katru gadu pieaug kuģu drošības prasību apjoms, nāk klāt aizvien jauni normatīvie akti – gan IMO, gan Eiropas. “Pirms piecpadsmit gadiem taču nebija ne ISM, ne ISPS kodeksa, ne MLC konvencijas. Tolaik katram kuģim bija nepieciešami seši septiņi dažādi sertifikāti, tagad nepieciešamo sertifikātu un apliecību apjoms pieaudzis vismaz līdz septiņpadsmit. Bail pat domāt, kas notiks turpmākajos piecos vai desmit gados,” tā Juris.

Par sevi viņš saka, ka patīkot lietas izgatavot paša rokām. “Kādreiz tas tika novērtēts, tagad gan ir citādi – *kruts* ir nevis tas, kurš pats spēj kaut ko izdarīt



vai izgatavot, bet tas, kurš spēj nopelnīt, lai jebko varētu nopirkt. Kādreiz, vēl skolas laikā, nodarbojos ar kuģu modelismu, amatiera līmenī, protams. Toreiz viss bija pašam jāizgatavo, bija interesanti. Tagad nopērc detaļas, saskrūvē kopā, un spēļmantiņa gatava!" Skolas gados Jurim vislielākās problēmas esot sagādājuši sacerējumi. "Biju pilnīgi pārliecināts, ka strādāšu darbu, kurā nekas nebūs jāraksta! Bet nu ir iznācis pavisam savādāk – inspektoram ir jāraksta ļoti daudz, jāaizpilda neskaitāmi dokumenti."

Un tomēr tā esot laba sajūta – atgriezties no inspekcijas un būt pārliecinātam, ka ar kuģi viss ir kārtībā. Juris Ozoliņš saka: "Mēs jau nekad neuzzināsim, cik kuģu avāriju mums ir izdevies novērst. Mūsu darbu nevar vērtēt pēc tā, cik piezīmes esam sarakstījuši inspekcijas laikā. Varbūt reizēm ir labāk neierakstīt piezīmi, bet pateikt jūrniekiem, kas jāizdara, un redzēt, ka viņi to izdara un iespējamā nelaime tiek novērsta. Svarīgi ir sajūst jūrnieku attieksmi pret savu darbu, nevajag jau obligāti viņiem nosist visu darba prieku. Bet, ja mēs, inspektori, ar savu darbu esam izglābuši dzīvību kaut vienam cilvēkam, tad neesam savu dzīvi nodzīvojuši veltīgi."

NEKAD NEZINI, KO NESĪS NĀKAMĀ DIENA

Valters Veits par kuģu kontroles inspektoru nostrādājis divus gadus. Pirms tam bija divi gadi Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā, kur viņš bija eksaminācijas klases vadītājs, aizvietojojt ļoti garā atvaļinājumā esošu kolēģi. "Kad kolēģe atgriezās darbā, es izvēlējos turpināt darbu Jūras administrācijā. Biju pārliecināts, ka mana līdzšinējā pieredze noderēs Kuģošanas drošības inspekcijā," skaidro Valters.

Par jūrnieku Valters kļuvis, kā pats saka, nedaudz romantikas pārņemts: tēvam bijis draugs jūrnieks, kurš mēdzis stāstīt aizraujošus jūrnieku stāstus. "Turklāt mani vienmēr ir aizrāvusi astronomija un ģeogrāfija. Ģeogrāfijā man vienmēr bija labas atzīmes, ko gan nevaru teikt par matemātiku un latviešu valodu," smejas Valters.

Pēc jūrskolas pabeigšanas Valters turpināja mācības Latvijas Jūras akadēmijā, sekoja darbs "Latvijas kuģniecībā", bet no 2006. līdz 2014. gadam kompānijā "Stolt-Nielsen", kur, strādājot uz ķīmiskajiem tankkuģiem, Valters īsā laikā nostaigāja ceļu no kapteiņa trešā palīga līdz vecākajam palīgam. Pēdējie četri gadi nostrādāti jau kapteiņa vecākā palīga amatā.

"Stolt-Nielsen" ir kompānija ar ļoti augstiem drošības standartiem, un tur gūtā pieredze man tiešām palīdz, strādājot par kuģu kontroles inspektoru. Inspektora darbs man šķiet ļoti interesants. Biju pārsteigts par to, cik plašs ir pārbaudāmo kuģu spektrs – no zvejas laivām līdz lieliem kuģiem. Šodien, piemēram, bijām uz ledlauža "Varma", vakar pārbaudījām kādu ārvalstu kuģi mūsu ostā. Ir jau tā, ka inspektori nedaudz specializējas, taču pamatprincipis ir tāds, ka katrs var darīt gan to, gan to. Jaunos inspektorus, kā mani, jau īpaši



Valters Veits.

ņem līdzi uz dažādām pārbaudēm, lai krātos pieredze,” stāsta Valters Veits.

Viņš atzīst, ka ir ļoti interesanti komunicēt ar dažādu valstu jurniekiem, vērtēt un salīdzināt viņu pieredzi. “Svarīgi arī tas, ka mēs vienmēr esam lietas kursā par to, kas notiek starptautiskajā likumdošanā. Turklāt, strādājot par kuģu kontroles inspektoru, nekad nevar zināt, ko nesīs nākamā diena vai nākamā nedēļa. Vai būsī tepat Latvijā, vai arī vajadzēs doties pārbaudīt kādu kuģi uz jebkuru ostas valsti pasaulē. Tam ir gan savi plusi, gan mīnusi, jo mājās ir ģimene. Taču priekšniecība vienmēr ir ļoti premtīnākoša un saprotoša, ja nepieciešams, allaž par visu varam vienoties,” tā Valters.

Inspektors neslēpj, ka ik reizes, uzkāpjot uz ārvalstu kuģa, viņš apzinās sevi kā savas valsts pārstāvi, apzinās, ka pēc viņa izturēšanās jurnieki spriedīs par to, kas ir Latvija. “Patiesībā tas man nav nekas jauns. Ejot jūrā, parasti strādāju daudznacionālās apkalpēs, un arī tad vienmēr jutu, ka mani vērtē kā savas valsts pārstāvi – kā es izturos, kādas ir manas zināšanas un mans darbs. Taču kā inspektors esmu arī valsts varas pārstāvis. Mums ir savs inspektora goda kodekss. Tas nosaka gan to, kā jāierodas uz kuģa, kā jāiepazīstas, gan arī to, kā rīkoties konflikta situācijās. Tā kā pats esmu bijis jurnieks, labi zinu, kā jurnieki jūtas inspekcijas laikā. Apmēram tā, kā šoferis, kurš ar mašīnu ieradies uz tehnisko apskati: nu, ko tad atradīs? Ir tādi, kas mēģina problēmas noslēpt, taču lielākā daļa jurnieku saprot, ka pārbaude ir nepieciešama kuģa drošībai. Es cenšos mazināt spriedzi, vienkārši aprunājos, varbūt pajokojot, tā ir vieglāk atrast kopīgu valodu un vieglāk arī risināt domstarpības, ja tādas rodas,” saka Valters.

Strādājot uz ķīmiskajiem tankkuģiem, Valters ir pieradis pie ļoti augstām kuģošanas drošības prasībām. “Vēl nopietnākas par ostas valsts kontroles inspekcijām bija lielo naftas kompāniju pārbaudes, lai tiktu pieņemts lēmums par kravas uzticēšanu konkrētajam kuģim un kuģošanas kompānijai. Kaut gan grūti pateikt, kas likās briesmīgāk – ostas valsts kontrole var aizturēt kuģi, bet naftas kompānija var atstāt kuģi bez kravas! Mana pieredze liecina, ka cilvēki uz ķīmiskajiem tankkuģiem ir zinošāki, atbildīgāki, ar viņiem arī vieglāk komunicēt.”



Sarunas nobeigumā Valters piebilst, ka, strādājot jūrā, dzirdējis dažādas atsauksmes par Latvijas Jūras administrāciju, arī negatīvas. "Tagad saprotu, ka droši vien šeit nostrādājis tas pats šofers un tehniskās apskates inspektora attiecību princips – ja inspektors mašīnai atradis nopietnu bojājumu, tad vainīgs ir inspektors. Es pats, sākot darbu administrācijā, biju patikami pārsteigts par to, cik atsaucīgi cilvēki, cik lieliski kolēģi šeit strādā, un cik saprotoši visi izturas pret jūrniekiem."

MANS DARBS IR PĀRSTĀVĒT LATVIJU

Igors Lapšins Kuģu kontroles inspekcijā strādā jau kopš 2001. gada. "Pašam grūti noticēt – kad sāku strādāt, biju gados visjaunākais inspektors, bet nu esmu kļuvis par visvecāko. Varu teikt, ka mainījies ir gandrīz viss. Neizbēgami gadu gaitā darbs man ir kļuvis par rutīnu, taču tas nenozīmē, ka būtu mainījusies mana attieksme vai mana atbildība par savu darbu."

Igors mācījies Kaļiņingradas jūrskolā, vēlāk arī Kaļiņingradas Augstākajā jūrskolā. "Vidusskolu pabeidzu 1983. gadā. Tas bija laiks, kad sākās notikumi Afganistānā, un es zināju, ka negribu savu pienākumu pret valsti pildīt ar automātu rokās svešā zemē. Viens no iemesliem, kādēļ izvēlējos jūrnieka profesiju, bija tas, ka no jūrniecības augstskolām puišus neņēma armijā. Pārāk liela jau tolaik tā izvēle nebija – mācīties Ļeņingradā vai Kaļiņingradā," atceras Igors.



Igors Lapšins.

Mācībām sekoja darbs jūrā, taču sākās juku laiki, un situācija darba tirgū sarežģījās. Iespējams, neatkarības pirmsākumos dažam labam "aizdomīgs" šķita Igora krieviskais vārds un uzvārds, kaut gan viņa mamma ir latviete un Igors dzimis un uzaudzis Rīgā, vienmēr runājis latviešu valodā. "Jūras administrācijā nonācu, sākot strādāt par mehāniķi uz Kuģošanas drošības inspekcijas kuģa "Māra". Tolaik man šķita, ka inspektora darbs ir kaut kas īpašs, ne katram pa spēkam. Taču tad pieradiju pats sev un pārējiem, ka to varu arī es. Vienmēr esmu bijis tāds lecīgs un man patikuši izaicinājumi," saka Igors.

"Ar to nekad neesmu lielījies, taču mans darbs ir pārstāvēt Latviju. Es bieži braucu uz dažādām starptautiskām sanāksmēm un konferencēm, un manā vietā uz galda ir nolikts uzraksts "Latvija", un man pie krūtīm tiek piesprausta



zīmīte ar uzrakstu "Latvija". Taču arī ikdienā, ejot pārbaudīt ārvalstu kuģus, mēs pārstāvam Latviju. Mēs esam Latvijas ostas valsts kontrole. Ārzemju jūrnikiem Latvija ir tas, cik profesionāli mēs strādājam, kā izturamies, kāda ir mūsu stāja un attieksme. Varbūt daļai no viņiem tā arī būs bijusi ciešākā saskare ar Latviju un spilgtākie iespaidi par mūsu zemi," ir pārliecināts pieredzējušais inspektors.



Raitis Mūrnieks.

PATS SVARĪGĀKAIS – TĀ IR ATTIEKSME

Raitis Mūrnieks ir Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors. Arī viņš darbu Jūras administrācijā sācis kā kuģu kontroles inspektors. "Administrācijā strādāju kopš 2007. gada. Pirmos divus gadus biju kuģu kontroles inspektors, šobrīd vadu Kuģošanas drošības departamentu. Kas mainījies pēdējos deviņos gados? Jāsaka, ka pilnīgi viss. Inspektoriem darba apjoms šajos gados ir pieaudzis vismaz trīskārt, jo jūrmniecības nozare attīstās ļoti strauji. Attīstība ir viens aspekts, otrs ir normatīvais regulējums – gan

starptautiskais, gan reģionālais. Tas inspektoriem uzliek lielu atbildību, veicot savu darbu.

Jūrmniecības nozari regulē vairāk nekā 30 konvenciju, neskaitāmas Eiropas regulas, un to skaits joprojām pieaug. Tas nozīmē, ka kuģu kontroles inspektoriem visu laiku ir jābūt soli priekšā, lai būtu kompetenti savā arodā.

Kopš 2012. gada Latvija kā karogvalsts ir Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) *balstījā sarakstā*, un tas liecina par mūsu kuģu kontroles inspektoru darba kvalitāti!

Šobrīd darba tirgū ļoti nozīmīgs ir attieksmes jautājums – attieksme pret dzīvi, ģimeni, kolēģiem, darbu, darba kvalitāti. Ja ir pareiza attieksme, visu pārējo var iemācīties. Ir liels prieks un gandarījums par jaunajiem kuģu kontroles inspektoriem, kuri iekļāvušies mūsu kolektīvā un ar nesavtīgu profesionālu darbu nes Latvijas vārdu pasaulē," vērtē Raitis Mūrnieks.■

Kapteiņa tiltiņš

CILVĒKA CEĻŠ. KAPTEINIS IR GODĀJAMS TITULS

“Kuģa kapteinis ir persona, kuras pienākums ir komandēt kuģi, dot rīkojumus apkalpei un kura absolūti vienpersoniski ir atbildīga, arī no juridiskā viedokļa, par kuģa komandēšanas rezultātu. Demokrātija beidzas uz muliņa pie kuģa trapa. Lai dzīvo diktatūra!

Lietojot angļu valodas terminoloģiju, lietas šķiet skaidrākas, jo gandrīz visos starptautiskajos dokumentos, normatīvajos aktos un konvencijās kuģa kapteinis tiek dēvēts par Master, kam jau ir konkrēta nozīme – saimnieks, kungs, īpašnieks, un, lai nejauktu, piemēram, ar Master of Ceremonies, tad vēl konkrētāk – Master Mariner. Tituls “kapteinis” netiek piešķirts kāda balsojuma rezultātā, bet ir jānopelna, kā to paredz starptautiskās konvencijas un nacionālie normatīvie akti, uz kuru pamata tiek skatīta jūrnieka kvalifikācijas atbilstība un tiesības saņemt kompetences sertifikātu, kas apliecina šāda titula būtību un liecina, ka kuģa kapteinis ir sasniegjis paredzēto izcilību un lietpratību jūrlietās. Tādu līmeni nevar sasniegt jebkurš izglītots kuģa virsnieks bez atbilstošas jūras prakses un pietiekamas pieredzes.

Galīgā uzņemšana kapteiņa kārtā jeb alokāde var notikt tikai tad, ja sertificētais kapteinis ir komandējis kuģi un tiešām sekmīgi strādājis kuģa kapteiņa amatā.

Kuģu kapteiņi diezgan greizsirdīgi sargā kapteiņa titulu no personām, kas nav izpildījušas šos noteikumus. Tāpat ar neizpratni kuģu kapteiņi attiecas pret personām, kas nēsā kapteiņa uzšuves vai citādi vēlas sevi demonstrēt par piederīgiem kapteiņa titulam.”

Kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods





TITULS – TAS IR UZ MŪŽU

Arktiskās gaisa masas gluži kā nikni suņi, kas norāvušies no saites, neganti rūca uz Eiropu, bet ar to vien vēl nepietika. Sniga pat tur, kur gadu desmitiem sniegs nebija redzēts. Latvijai laimējās vairāk, jo lielas dabas stihijas tai aizskrēja garām. Minus divdesmit grādu aukstajā 26. februāra pirmsdienas rītā Rīgas ostas ledlauzis “Varma” vēl mierīgi stāvēja savā pietātnē pie ostas Kuģu vadības centra, un arī žurnālisti ar nebeidzamiem jautājumiem par nejēdzīgo ledus situāciju, ledlauža nepietiekamo kapacitāti, ledos iestrēgušajiem kuģiem, iesprostotajiem jūrniekiem un kravām vēl nemetās uzbrukumā Rīgas ostas kapteinim Artūram Brokovskim-Vaivodam. Šī pirmsdiena vēl bija pavisam mierīga, jo visi kuģi no ostas laimīgi tika projām saviem spēkiem.

Ledus apstākļi, par laimi, negadās katru gadu, par ko, protams, priecīgs ir ostas kapteinis Brokovskis. 2018. gada februāris viņam ir pirmā ledus ziema pēc stāšanās ostas kapteiņa amatā 2015. gada janvārī. Bet tikai nosacīti šīs varētu uzskatīt par ugunskrīstībām, jo arī tad, kad Artūrs vēl bija ostas kapteiņa vietnieks, tāpat nācās risināt visas ārkārtas situācijas. Bet ostas kapteinis, protams, priecājas par ostai tik labvēlīgajiem austrumu vējiem, kas nedzen ledus ostas vērtos. Divas vagas izdzen “Tallink” kuģis, un, kamēr ledus vēl nav pārlieku biezs, kuģi arī bez ledus klases nāk uz Rīgas ostu. “Ostai taču katra tonna ir no svara,” saka Brokovskis. “Un ne tikai ostai, arī stividoriem un ostas strādniekiem. Kamēr ledlauzis stāv pie pietātnes, nav pamata uzskatīt, ka ir iestājušies kādi ārkārtas apstākļi. Šis ir attaisnojams risks, bet vispār jau tas ir kuģu īpašnieku jautājums, kur viņi nodarbina savus bezledus klases kuģus.”

Istos ledus apstākļos šādiem kuģiem nav pat ko domāt par nākšanu uz Rīgu. Pie rietumu un ziemeļrietumu vēja tiek aizpakota arī ieeja ostā, tāpēc ostas velkoņiem ir ko noņemties, lai uzturētu kuģojamu ostu. “Vēji un straumes ir mainīgas. Nav tā, ka izdzen vienu vagu un ar to pietiek, kuģošanai piemēroti apstākļi visu laiku ir jāuztur, tāpēc labi, ka ostā ir piemēroti ledus klases velkoņi, kas to var paveikt,” atzīst ostas kapteinis.

2017. gadā uz Rīgas ostu nākuši pēc skaita nedaudz mazāk kuģu, bet kuģu izmēri toties ir daudz lielāki.

A. Brokovskis: “Ir nepieciešamas zināmas iemaņas, lai strādātu ar šāda izmēra kuģiem, un ostas dienestiem vajadzīgās iemaņas arī ir. Tāpat katram locim līdzīri ir portatīvais loču aprīkojums, kurā redzama visa situācija kuģu ceļā. Ja šāda tehniskā nodrošinājuma nebūtu, uz mūsu ločiem skatītos kā uz aizvēsturi. Kad vasaras sezonā uz Rīgu nāk modernie kruīza kuģi un šo kuģu kapteini



Kapteiņi Eduards Delvers un Artūrs Brokovskis-Vaivods.

redz, ar kādu tehniku strādā ostas loči, viņi ne tikai atzinīgi novērtē mūsu loču darbu un kapteiņdienestu, bet spriež arī par kuģošanas drošību ostā, kas, nenoliedzami, ceļ Rīgas ostas prestižu. Tomēr tehniskais aprīkojums bez zinoša speciālista nav nekas, un es esmu lepns, ka mūsu speciālisti ir īsti profesionāļi, kuri droši un profesionāli apkalpo ostā ienākošos kuģus. Mēs, es domāju ostas kapteiņdienesta speciālistus, jūtamies ļoti pārliecināti un komfortabli. Ja vēl ko varētu vēlēt, tā būtu platāka kuģu ieeja, pats fārvaters, jo tad osta varētu daudz vienkāršāk risināt arī kruīza kuģu jautājumus. Tagad ar kruīza kuģiem rodas problēmas, jo tie ir aptuveni 300 metru gari, buru laukums tiem ir liels, un, ja vēl ir kārtīgs sānu vējš, tad kruīznieki atsakās iet iekšā ostā, jo simt metru platā kanālā šādos laika apstākļos tiem ir grūti noturēties. 2017. gadā divas reizes radās tādas problēmas, ka kuģis apgriezās un aizgāja prom. Viens ar visu loci divas reizes mēģināja nākt iekšā un tomēr neriskēja. Kuģu īpašniekiem arī ir prasības, kas nosaka, pie kādiem vējiem un kādiem metriem neriskēt. Protams, mēs jau labprāt šeit gribētu redzēt superlielos kruīzniekus, bet Baltijas jūras reģiona ostās Polijā, Igaunijā, Krievijā un arī pie mums tādi kuģi kā "Caribbean Cruise" ienākt nevar."

Jautāju, vai Rīgas ostas kapteiņdienesta darbā kaut kas ir mainījies līdz ar jaunā ostas pārvaldnieka Anša Zeltiņa iecelšanu amatā. Ostas kapteinis pus pa jokam nosmej, ka to vēl tikai redzēs, vai jaunais pārvaldnieks maksās prēmijas. Ostas kapteinis un ostas pārvaldnieks ir pazīstami jau sen. Labs piemērs bija Artūra Brokovska un Anša Zeltiņa tandēms, strādājot



KAPTEIŅA TILTĪŅŠ



Ansis Zeltiņš un Artūrs Brokovskis-Vaivods.

Latvijas Jūras administrācijā, kad vienam bija liela pieredze, bet otram jaunības enerģija. “Kad Jūras akadēmijā lasīju lekcijas, Ansis Zeltiņš bija viens no maniem studentiem. Par viņu un vēl kādiem pieciem topošajiem jūrnikiem biju drošs, ka no tiem iznāks labi speciālisti. Kad jau strādāju kopā ar Ansi Zeltiņu, biju gandarīts, ka attiecībā uz viņu nebiju kļūdījies. Varu teikt, ka gados tik jaunam cilvēkam uzņemties administrācijas vadību nebija viegli, jo pieredze nāk tikai ar gadiem, tomēr Ansis bija spējīgs uz klausīt padomus un godam ar visu tika galā,” tā savulaik par kopā strādāšanu kādā intervijā teica

Artūrs. Protams, arī tagad Ansim Zeltiņam Rīgas ostas vadīšana ir jauns izaicinājums, bet par vienu gan viņš var būt pilnīgi drošs – kapteiņdienests ir ostas stiprais ķēdes posms.

KAPTEINIM JĀATBILD AR SAVU AMATU

Brokovskis: “Kapteiņdienests ir specifiska ostas struktūra, kas strādā savā noteiktā režīmā un ritmā, jo mēs esam tie, kas atbild par kuģošanas drošību ostā, kuģu ieviešanu un izvešanu, tauvošanu un pārtauvošanu un kuģu ceļa uzturēšanu. Ostas kapteinis ir kapteiņdienesta vadītājs, kurš nodrošina mijiedarbību starp kuģi un ostu. Osta ir saikne ar visu pasauli, bet kuģis, vedot kravu no vienas ostas uz otru, ir starpnieks, kas šo saikni uztur. Ostas kapteinim jāuztur kārtībā osta, un tas ir diezgan nopietns komplekss. Rīgas osta ir kuģošanai droša, un lielas problēmas nav bijušas, bet transports ir transports,



tāpēc nav izslēgti dažādi starpgadījumi, kur nostrādā arī cilvēka faktors, tāpēc viss jāuztver kā dzīves sastāvdaļa. Mums ir jādara darbs neatkarīgi no tā, kāda ir vadība. Pašlaik vienīgās izmaiņas ir tādas, ka Loginova laikā par kuģošanas drošības jautājumiem atbildēja viņa vietnieks Pečaks, bet tagad visus šos jautājumus kārtojam tieši ar ostas pārvaldnieku Ansi Zeltiņu. Manu darbu nosaka divi likumi: Likums par ostām un Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums. Kas tajos ierakstīts, par to kapteinim jāatbild ar savu amatu un pat ar savu galvu.”

Ja ziemā galvassāpes sagādā nejauki laika apstākļi un arī ledus situācija, tad vasarā raizes dara atpūtnieki, kuteri, jahtas un maksšķernieki. “Bez tā jau neiztikt,” ostas kapteinis atmet ar roku. “Pa akvatoriju tiešām diezgan intensīvi braukā dažādi peldlīdzekļi, un ar to jārēķinās. Ja gadās kāds, kas īpaši ignorē drošības noteikumus, huligāns, kā mēs tos saucam, tad aicinām palīgā ostas policiju. Tāds huligāns, piemēram, nobrauc bīstami



Leonīds Loginovs un Artūrs Brokovskis-Vaivods.

pa kuģa kursu tam priekšā vai lielā ātrumā nesas gar kuģu piestātnēm. Ir pat gadījumi, kad ar vilni izšūpo mūsu kuterus tā, ka norauj ne tikai galus, bet arī poleri, pie kā gali tiek stiprināti. Reizēm neuzmanības dēļ saskrienas jahtas. Noteikumos rakstīts, ka visi mazie peldlīdzekļi drīkst izmantot publiskos ūdeņus, bet nedrīkst traucēt kuģošanu. Lielie kuģi neskrien gar krastu, tie vienmēr iet pa savu fārvateru, pa kartē iezīmētu kuģa ceļu, un citiem satiksmes dalībniekiem ar to jārēķinās.”

Ostas kapteiņa amats ir ne tikai atbildīgs, bet arī prestižs. Vēlos zināt, vai kāds no ostā ienākošo kuģu kapteiņiem mēdz pieteikties vizītē pie ostas kapteiņa. Bet varbūt kapteiņiem nemaz nav tik daudz laika, lai viesotos kapteiņdienestā? “Kuģi jau ostā nemēdz ilgi uzturēties. Trīs dienas parasti stāv tikai ogļinieki. Tā ka vizītēm īpaši laika neatliek. Es pats esmu bijis uz viena graudinieka un uz kruiznieka, bet arī tikai tāpēc, lai izrunātu tos neskaidros jautājumus, kas šo kuģu kapteiņiem bija sakrājušies. Reizēm, ja radušās kādas problēmas, parunāties ar kapteini aizbrauc mans vietnieks. Reiz kāda ārzemju karakuģa kapteinis man atsūtīja neoficiālu vēstuli, paužot savus apsvērumus par to, ka viņam nācies pārāk ilgi gaidīt, lai izietu no ostas. Kad visu



KAPTEIŅA TILTINŠ

noskaidrojām, izrādījās, ka pats karakuģis divas stundas bija aizkavējis izešanu, un tad, kad beidzot sadomāja doties prom, uz ostu saskaņā ar grafiku jau nāca "Tallinks", un tam, protams, bija priekšroka.

Parasti pie ostu kapteiņiem notiek tā sauktās kortesijas vizītes, lai izrādītu cieņu, un otrs iemesls vizītēm ir kādas neatrisinātas problēmas. Taču lielāko tiesu visi jautājumi tiek risināti ar kuģu aģentu starpniecību. Ja nepieciešams,

tad kuģa kapteinis ar aģenta starpniecību nodod vēstuli, kurā izklāsta risināmos jautājumus, un es uz to reāģēju. Tas ir ikdienas darbs, kas notiek ļoti raiti un operatīvi. Viena situācija ir jaunībā, kad ir daudz jautājumu un daudz nezināmā, bet gadi dod pieredzi un pārliecību, kā saka, tā drēbe ir pazīstama."

Reiz, kad viesojos kapteiņdienestā, biju lieciniece, kā ostas kapteinis kopā ar ostas pārvaldnieku apsprieda jautājumu, var vai nevar ostā pie konkrētas piestātnes ievest lielāka izmēra kuģi. Laikam jau tā bija nestandarta situācija, ar kuru iepriekš ostas vadība nebija saskārusies.

A. Brokovskis: "Bieži šādas situācijas negadās, jo parasti visi jautājumi jau iepriekš ir saskaņoti. Bet reizēm

kāds kuģu īpašnieks, piemēram, vēlas uz mūsu ostu sūtīt lielāku kuģi nekā līdz šim, un tad ir jāapsver visi par un pret. Vai pie ogļu termināļa var apgriezt lielāku kuģi? Ja platums un dziļums to atļauj, tad to var darīt, bet, ja klients vēlas ostā nākt ar lielāku kuģi, nekā paredz noteikumi, tad viņš raksta lūgumu, un mēs to izskatām. Ja no infrastruktūras viedokļa var ievest lielāku kuģi, nekā to paredz noteikumi, tad neiebilstam, bet ar ierobežojumiem – vai nu tie ir laika apstākļu ierobežojumi, vai ievešanai būs nepieciešams papildu velkonis, vai kuģa kustība iespējama tikai diennakts gaišajā laikā.

Pavisam cita lieta būs, kad ogļu termināļi pārcelsies uz Krievu salu, kur ir gan piemērota infrastruktūra, gan vajadzīgie dziļumi, lai kuģis varētu uzņemt pilnu kravu un nevajadzētu to piekraut pie Žurku salas vai Mangaļsalā. Ieguvums būs ne tikai tas, ka ogles aizies no pilsētas centra, bet neatsverams ieguvums būs arī kravas apstrādes operācijas un manevrēšana. "Streks" jau tagad jaunajā terminālī ir uzstādījis trīs pārkraušanas celtnes un vienu konveijera celtni. Domāju, ka līdz 2018. gada beigām "Streks", visticamāk, pāries uz jauno termināli.





Katrs gads ostas sejā iezīmē jaunus vaibstus. Jau 2018. gada aprīlī osta plāno uzņemt jaunu kravu – Irānas naftu, ko uz Rīgas ostu vedīs simttūkstošnieki un kraus vagonos sūtišanai uz Baltkrievijas naftas pārstrādes rūpnīcu. Un mums tam ir nopietni jāsaģatavojas, jo uz ostu nāks tankkuģi ar lielu iegrimi. Nekas jau uz vietas nestāv.”

KAD ESI UZ TILTIŅA

Laiks patiešām uz vietas nestāv. Artūrs atceras, ka stingri bija nolēmis nostrādāt līdz vecuma pensijai un ne dienu ilgāk. Tā “ne dienu ilgāk” darbā virs normas jau pagājuši gandrīz desmit gadi. “Bet, ja tu vēl esi strādātājs un arī vadība nedod mājienu, ka jātinās, tad nav pamata mest plinti krūmos,” spriež ostas kapteinis. “Es gan vadībai esmu lūdzis, ja redz, ka knapi velku kājas, tad lai rīkojas. Par to, ka vajadzības gadījumā būs, kas mani nomaina, esmu pilnīgi drošs, jo mans vietnieks Arnis kaut šodien var pārņemt vadību. Osta bez kapteiņa nepalik.”

Kapteinis Brokovskis vienmēr ir uzsvēris, ka viņam patīk strādāt kopā ar jaunajiem, jo tie ienes jaunas vēsmas. Vecajiem varbūt arī nedaudz kremt, ka viņu laiks iet uz beigām, ka toni sāk noteikt divdesmit pirmā gadsimta jaunie speciālisti. Arī kuģošanas biznesā ienāk jaunās tehnoloģijas, pret kurām jaunie jūrnīki neizjūt nevajadzīgu bijību, kāda savukārt nodarbina viņu vecākos kolēģus. Ik gadus Latvijas Jūras akadēmiju beidz aptuveni simt jauno speciālistu, tai skaitā arī kuģu vadītāji, tātad, iespējams, nākamie kapteiņi. “Tas, ka cilvēks beidz akadēmiju vai jebkuru citu skolu, kaut ar sarkano diplomu, vēl nenozīmē, ka šis cilvēks kļūs par izcilu kapteini. Lai kļūtu par kapteini, ir nepieciešamas personīgās īpašības, izpratne par savu darbu un darba rezultātu. Lai cik ļoti svarīga ir izglītība, ar to vien nepietiek, jo tev ir jāstrādā ar cilvēkiem, miljonu vērtā krava jāsaņem un jānogādā līdz galam, un, lai to varētu izdarīt, tev ir jāpārzina daudzas citas profesionālas lietas – astronomija, metroloģija, kuģa noturība, un tā varētu vēl turpināt un turpināt. Izglītības dokuments vien neko nenozīmē. Tev jāzina un jājūt, kā kuģis izturas tīrā ūdenī, kā uzkraušanas laikā, un šajā ziņā ļoti daudz kas ir atkarīgs no izpratnes un sajūtām. Reizēm jautā, vai tas ir kāds īpašs kapteiņa talants? Talants ir muzicēt vai skriet, kā Bolts to var, bet kapteinim ir vajadzīga patikšana un izpratne par lietām. Ja tu vari strādāt, veikt darbu, kas tev patīk, un par to vēl arī maksā, ko gan vēl labāku cilvēks var vēlēties! Tu esi laimīgākais cilvēks uz pasaules, ja dari sirdij tuvu darbu.”

Un kapteinis Brokovskis sevi par tādu uzskata, bet jautāts, kā viņš formulētu, kas ir kapteinis – darbs, amats, misija vai tituls, ne mirkli nedomājot atbild, ka viss manis nosauktais. “Tikai jāsaliek pareizajā secībā,” tā Artūrs. “Vispirms tas ir darbs, tādat atbildība, bez tā neiztikt. Amats ir vajadzīgs, lai varētu veikt šo darbu. Tituls – tas ir uz mūžu.”■



KAPTEIŅA EGLE SVEIC VIESUS UN OSTINIEKUS

Ziemassvētku simbols egļu Rīgas brīvēstā kļuvis par labu tradīciju – jau ceturto gadu Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods iedēz gaismiņas Kapteiņa eglē, kas visu Ziemassvētku laiku ir kā sirsniņš svētku sveiciens gan ostā ienākošajiem kuģiem, gan ostas darbiniekiem, kuri rūpējas par nepārtrauktu un drošu ostas darbību arī svētku laikā.

Pie Rīgas ostas kapteiņdienesta uzslīetās kuplās egļu zaros iekārti šūpojas stūres rati. Nu, protams, kas gan vēl labāk var simbolizēt ostas kapteiņa ikdienas darbu kā stūres rats, ko ostas kapteinis droši tur savās rokās, lai ku-



ģis ostā nenoskrietu no kuģu ceļa un strādātu pēc augstākajiem drošības standartiem. Tas, protams, tēlaini runājot, bet ikdienas darbs ostas kapteinim, lai arī labi zināms un kā profesionālim problēmas nesagādā, tomēr katru dienu atnes kaut ko jaunu, jo darbs ostā ir dinamisks, ienāk arvien vairāk lieltonnāžas kuģu, un arī starptautiskās kuģošanas un ostas drošības prasības neļauj atslābināties.

Bet svētku reizē, kad kopā pulcējās ostas vadība un pārvaldes speciālisti, ostas drošības dienesta un policijas amatpersonas, Latvijas Jūras administrācijas, arī ostas flotes, Latvijas

Rīgas brīvēstas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš un RO kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods visiem vēl priecīgu Ziemassvētkus.



Artūrs Brokovskis-Vaivods
un Andris Pūrmalis.



Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš
(no kreisās), Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš
un RO Drošības dienesta priekšnieks Andris Pūrmalis.

Jūras spēku pārstāvji, ostnieki un uzaicinātie jūrniecības ļaudis, skanēja svētku runas un tika teikti vislabākie novēlējumi. Kā Ziemassvētku laikā piedien, ostas kapteinis visus cienāja ar piparkūkām, karstu tēju, šķovētiem kāpostiem un desiņām. Labai noskaņai skanēja mūzika, ostnieku bērni kopā ar pasaku tēliem nodevās rotaļām, bet īpašā fotosesijā klāt bija labi kopts un pašapzinīgs āzis, kurš pacietīgi pozēja gan kopā ar ostas kapteini, gan drošības dienesta priekšnieku, gan visiem citiem, kas vien to vēlējās.■



MĀCĪBSTUNDAS PIE MĀRA MERTENA

Tālbraucējs kapteinis Māris Mertens pēc pārcelšanās no bezpersoniskas daudzdzīvokļu kastes Imantā pēdējos gadu desmitus dzīvo tuvu ostai elegantā ķieģeļu namā Mastu ielā. Tepat ostas vārti, pa kuriem vai visu mūžu iets uz savu kuģi. Aktivākie gadi pagājuši uz rolkera “Inženieris Nečiporenko” komandtiltiņa, ar ko arī šo rindu autors jaukā domubiedru kompānijā kuģojis uz Vakareiropu. Jā, bet kur tad slēpjas kapteiņa Māra Mertena pievilkšanas spēks, viņa vieduma atslēga?

RĪTS KAPTEIŅA KAJĪTĒ

Torīt Ziemeļjūra trako. Katrs jūrniece teiks, ka pārgājiens no Roterdamas līdz Antverpenei tāds “īsaais plecs” vien ir. Tā nu sagadījies, ka abas reizes – 1994. un 1996. gada ziemā – šo ceļu esmu mērojis labā “štākerī”. Todien iztiekam bez ik-rīta kafijas tases pie kapteiņa Mertena. Citudien tas gan ir obligāts rituāls, bez kā diena nemaz nedrīkst sākties. Un savējie sapratīs, ka kafija pie Māra ir stipra, paša kapteiņa brūvēta ar tā saucamo “aizturēšanas” metodi, kad ūdens kafijas automātā tāpat vien neiet cauri kafijas filtram, bet tur uzkavējas ilgāku brīdi, līdz ietek kafijas krūzē. Tad rosinošais aromāts piepilda kapteiņa kajīti un tikpat rosinošas ir arī viesu sarunas.

Pirmkārt, par jūrnieceības izglītību. Cik vien Māri atceros, tā vienmēr ir bijusi viņa rūpju lokā. Toreiz aiz muguras bija tikai pirmie Latvijas Jūras akadēmijas izlaidumi. “Latvijas kuģniecībai” tie vēl bija ziedu laiki, kad, pēc Ivara Godmaņa valdības veču teiktā, vajag tikai iekļāt 12 “Latvijas kuģniecības” kuģus, un Latvija kārtējo bargo ziemu pārlaidīs. Tomēr ar studentu izvietošānu jūras praksē kaut kā nevedās. Īpaši grūti bija meitenēm – topošajām kuģu vadītājām, jo daudzi kapteiņi nevēlējās uz sava kuģa redzēt jaunās jūrnieces. Atkal izlīdzēja Mertens, pēc kura vadītājām praksēm studentes vēl ilgi atcerējās kapteiņa padomus. Jā, tā bija īsta jūras skola uz “Inženiera Nečiporenko”!

Bet Mārim ir arī cita pieredze. Proti, jūrskolnieki nevēlas un negrib jūras praksē kaut ko jaunu apgūt. Četras stundas viņi varot būt sardzē, tās laikā noslamstās pa kuģi, bet ilgāk, lūdzu, mūs neaiztikt – esot jāmacās! Kad tādām liek izmazgāt WC, to dara slinkuma māks, un tad Māris savdabīgi pārbauda tīrīto podu un dod kursantam roku. Tas sveicienu neatņem, bet rokai taču bija jābūt tīrai! Daži memmesdēliņi jau nokļūst līdz jūrskolai, un tad var redzēt, cik ļoti mūsdienu pasaulē puikām trūkst īsta vīrieša parauga.



Kapteinis Māris Mertens 90. gadu sākumā.

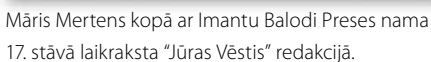
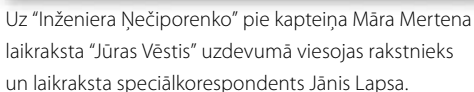
Ir pagājuši gadi. Māris ir krastā, un es viņu satieku Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas gada kopsapulcē. Šķiet, viņš ir prom no skaudrajām jūras prakses organizēšanas lietām. Ko jūs! Kapteinis Mertens arvien ar tādu pašu aizrautību saka: bez prakses jūrā par jūrniekiem neizaugt! Kāpēc Jūras akadēmijā nemāca jūrnieku paražas, kādēļ uz kuģiem studenti atnāk kā baltas lapas un nespēj iedzīvoties kolektīvā, kur “viens par visiem, visi par vienu”? Jā, to neapgūt, visu dienu ar pirkstu braukājot pa skārienjutīgu viedtālruni, ja izvēlēts jūras ceļš, kaut kad ir jāsāk draudzēties arī pašam ar savu galvu.

Ja tu esi uz kuģa, arī kursantam visas 24 stundas jādzīvo līdzī komandas dzīvei, jāelpo līdzī ar apkalpi, jo laika nosīšana praksē ir amorāla izturēšanās pret savu izvēlēto specialitāti. Kam tu esi vajadzīgs, ja necīnies ar sevi, nepārvari sevi un esi tikai apgrūtinājums līdzcilvēkiem? Un Māris nepaguris sludina, ka uz kuģiem nekad cilvēks nav vērtēts pēc tautības, pārliecības vai izcelsmes, bet gan tikai un vienīgi – pēc profesionalitātes.

1994. gadā vēl bija ļoti daudz jautājumu. Kā attīstīsies Jūras akadēmija? Kas notiks ar “Latvijas kuģniecību”? Nu jau pasen atbildes rastas, un tā ir stabilitāte. Ja arī ik pa brīdīm kāds iekāro Jūras akadēmiju, nozares profesionāļi “metas uz ambrazūras” un atsit uzbrukumus. Cits jautājums – profesionālā varēšana, pasniedzēju sastāvs, zinātniskais darbs. Jo Jūras akadēmijai ir jābūt arī Latvijas jūrniecības zinātnes centram, akadēmiskās jūrniecības izglītības bākai, kas rāda gaismu un tādēļ arī redz vistālāk. Šķiet, šis pie kafijas tases Ziemeļjūrā risinātās tēmas vēl arvien Latvijā ir aktuālas.



1996. gada ziema bija ļoti barga. Rīgas līcis aizsala, un "Varmai" bija ko pacīnīties. Kad no Hallas ar "Inženieri Ņečiporenko" nonācām pie Kolkas bākas, mūsu leģendārais ledlauzis Edgara Ūķa vadībā bija ticis līdz Daugavas mutei ar kārtējo kuģu karavānu, un nu atlika vien gaidīt savas divas trīs dienas, kad tas atkuģos līdz Irbes šaurumam. Kapteinis Mertens vēl simboliski palauzās kādus simt metrus uz priekšu, līdz likās mierā, un apkalpe pulcējās kuģa pakaļgalā uz tikko ceptu šašliku.



Grillgaļa bija izdevusies, tikai viena lieta – aprūkās smēķu. Otrā rītā vīri sameistaroja ragaviņas un gribeja doties uz krastu, lai vietējā Kolkas veikālā papildinātu cigarešu krājumus. Vai tas kas nosodāms? Taču kapteinis saprata, ka uz spēles tiek likta cilvēku dzīvība, un šo iegribu nopļāva jau iedīgli. Vai vīriem prāts apbrūcies smēķu vietā?!

Prātā cita aina. 1994. gada braucienā ar kapteinu Mertenu mūs pavada Latvijas TV raidījuma "Ahoi!" radošā komanda. Jūrniecības vēsturniekam Arvim Popem šķiet, ka operatoram Normundam Smaļinskim itin labi jānofilmē Drogdenas bāka. Maija Migla (tagad Streiča) gan nav pilnībā pārliecināta, vai tā vajadzētu riskēt. Bet kapteinis Mertens ir devis komandu noiet bākai



M. Mertens kādā no LJS 90. gadu kopsapulcēm.

maksimāli tuvu garām, kas arī izdodas, un bākas uzraugs atrauj logu sveicienam, jo Māri un viņa kuģi sirmais vīrs labi pazīst, citādi šķistu, ka kāds neprātis iedomājies taranēt Droģenas bāku.

Ak, ko gan kapteinis Mertens nav bijis gatavs darīt, lai saviem viesiem un domubiedriem palīdzētu! Viborgā viņš gudri ieteic ar profesionālo kameru pilsētā nerādīties, jo mēs tik un tā jau sen esam iecelti "špionu" kārtā. Un tā arī bija: Viborgā visur sekoja aste – gan pastā ar grīdas krāsā nomālēto milzu ģeņinu, gan tirgū, kur lūkojām aitādas cimdus, un pat pēc trauku lupatām smirdošā "peļmennajā", no kuras gan izsprāgām ārā jau pirmajās minūtēs. Māris zināja, ka "savējie" jau ir noziņojuši, ka uz kuģa atrodas žurnālisti. Kapteiņa pirmā palīga institūts bija likvidēts, taču senie tikumi tik ātri neiznīka.

Māris savai apkalpei vienmēr bija autoritāte. To juta visi, kas ar viņa laipnību devās kopīgos reisos. Uz kuģa valdīja demokrātija, kas īpaši patika akadēmijas studentiem, tomēr kapteiņa vārds bija likums, kuru neapspriež.

Kapteinis vēlas redzēt kursantus krietni labāk sagatavotus jūras praksei, bet viņi nav ne idejiski, ne morāli nobrieduši dzīvei uz kuģa. Dīkā dzīvodami no vienas ēdienreizes līdz otrai, puiši kļūst paši sev vislielākie ienaidnieki. Māris atceras savu pirmo praksi skarabajos ziemeļos, kur viņam no sardzes brīvajā laikā bija jāvāra kapteinim tēja. Katru dienu, lai arī agrāk nekad to nebija darījis. Pēc gadiem izrādījās – sirmajam vīram paticis, ka jaunais kursants to vienmēr darījis no sirds.



Māris Mertens (no kreisās), Aldis Zieds, Aleksandrs Kublinskis un aktieris Kārlis Sebris.

ZVAIGZNES JŪRĀ UN CILVĒKA DZĪVĒ

Atkal aizskrējis kāds laika sprīdis, un es kopā ar kuģu vadītāju liepājnieku Nauri Upenieku braucu pie Māra Mertena. Nauris ir dzimis jūrnieks, no bērna dienām ņēmies pa Liepājas jahtklubu, ar 9,52 ballēm no 10 absolvējis Liepājas Jūrniecības koledžu un nule kā pabeidzis rakstīt mācību līdzekli astronavigācijā savai skolai, kur nu plecu pie pleca ar koledžas direktoru Vladimiru Dreimani māca puikām par jūru un debesu spīdekļiem.

Topošā grāmata ir tikai formāls iemesls mūsu tikšanās reizei. Fantastiski vērot, kad satiekas divas paaudzes – pieredzējis kapteinis un jauns censonis, kas pārliecināti iet uz izraudzīto mērķi. Mārim astronavigācija ir tuva, viņš Naurim devis lūkot gadu gaitā krātās jūrniecības grāmatas, kurās slaveni profesori dalās akadēmiskajā pieredzē, ko lieliski papildina Māra atmiņas par paša pieredzēto.

Viņi spriež par kuģošanas drošību, kā to māca jūrskolā, kā uz to skatās krastā, un, protams, ko par to saka paši jūrnieki uz kuģa. Kas ir šis jūrā braucēju “katehisms”, šie COLREG panti, kas ir kā valsts konstitūcija (pamatlikums) kuģiniekiem? “Situācija rada jautājumus,” ir pārliecināts kapteinis Mertens, un tādēļ, pieņemot eksāmenus jūrskolā, viņš ļauj kursantiem izpausties, modelēt situāciju jūrā. Kapteinis ir pārliecināts, ka jūrskolā ar teorētisko vielu nedrīkst nokaut jauniešos interesi par jūru. Jūrskolā vislabāk atklājas, ar kādiem principiem tu līdz šim esi audzis, kādi ir tavi mērķi un uzstādījumi. Zināšanas un varēšana jūrā



izsaka visu! Uz kuģa nekad nedrīkst padoties, un tikai caur zināšanām var dienās kļūt par kapteini. Mārim tuva ir franču jūrskolu pieredze, kur vienlaikus apgūst kā kuģu vadītāja, tā mehāniķa un elektromehāniķa arodus. Tāds universāli sagatavots jaunais jūrnieks ir derīgs kā jūrā, tā krastā.

Nauris atzīst, ka mācīt astronomiju viņam vislabāk tīk tieši jūrskolā – “mazajiem”, jo

koledžnieki pēc jūras praksēm bieži vien ir tik pārliecināti – to es nemācīšos, to jūrā nevajag. Mācības nav apgrūtinājums, mācības ir attīstības ceļš!

Kam laimējies nokļūt jūras praksē pie Māra, šo laiku vēl ilgi atcerēsies. Navigāciju var mācīties arī kapteiņa kajītē – pēc astoņām stundām klāja darbu Māris puišus aicināja pie sevis, izklāja kartes un iedeva pa pudelei beļģu alus. Tā zināšanas labāk līda galvā, jaunamiem radās gūzma jautājumam, un kārtējai mācībstundai bija tāda zelta maliņa, tautsaimnieki teiktu – ar pievienoto vērtību.

Naurim par savām jūras praksēm ir īpašs stāsts. Tas bija laiks, kad Latvijas zvejniekiem Eiropas Savienība labi maksāja par sagrieztajiem kuģiem. Liepājnieki Vilnis Brikmanis un Anatolijs Molokanovs sagrieza savējo un uzbūvēja burinieku “Libava”. Skaistu rotaļlietiņu, uz kura tad arī Nauris nokļuva “buru praksē”, jo puiši ļāva Naurim ne tikai uzvilkt buras, bet arī stūrēt, vadīt ekskursijas, *mačoties* regatēs. Tā bija īsta jūras skola, kur netrūka ne lielgabalu, ko “Libavai” dāvināja komponists Zigmars Liepiņš, ne “Jaunā vilņa” slavenību, kuras daudzas vasaras spietoja uz burinieka, kas lepojās ar vislielāko kuģa valsts karogu Latvijā. Seno zēģelkuģu festivāli, starptautiskās burinieku regates, kāzas un kristības, VIP saieti – tā jau kuru gadu ir “Libavas” ikdiena, un, kad Nauris tiekas ar Vilni un Toļiku, nešaubīgi redzams – viņi ir Liepājas skartie. Tāpat kā kapteinis Māris Mertens, kura dzīvē Liepāja ierakstījusi savas notis.

Mastu ielas kāpnēs zied telpaugi. Tā ir sakārtota vide, ko veido dzīvi mīloši cilvēki. Kapteinim Mārim Mertenam ir palaimējies, pēc jūras un okeānu plašumiem viņu gaida jaunie jūrskolās, jo viņš ir savējais – ar pietāti pret līdzcilvēkiem, ar cieņu pret jūru.■



Māris Mertens vada Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas kopsapulci.



IZDEVUMU OPTIMIZĀCIJA IR REĀLA PASAULES TENDENCE

“Mans mērķis bija sasniegt augstāko līmeni – kļūt par tālbraucēju kapteini. Nevis tikai saņemt diplomu, bet reāli strādāt par kapteini, un šo mērķi esmu sasniedzis,” saka trīsdesmit septiņus gadus jaunais AINĀRS AUSTRUMS, kurš jau piekto gadu stāv uz kapteiņa tiltiņa.

2002. gadā viņš ieguva kuģu vadītāja diplomu Latvijas Jūras akadēmijā, pēc tam Rīgas Tehniskajā universitātē maģistra grādu transporta loģistikas specialitātē. “To vajadzēja, lai zināšanas būtu daudzpusīgākas, jo dzīvē viss var gadīties,” spriež Ainārs un piebilst, ka īpaši tas noderēs, kad nākotnē tiks apsvērtā iespēja pāriet krasta darbā. Lai gan sieva gribētu, lai viņš jau tagad mestu mieru jūrai, Ainārs domā, ka vēl gadus desmit jūrai ardievas neteiks. “Man ir trīs bērni, tāpēc, reāli domājot par viņu skološanu un skatoties arī uz citām vajadzībām, apzinos, ka krasta atalgojums nevar konkurēt ar atalgojumu jūrā.”

– Jums ir bijusi veiksmīga jūras karjera un ātra izaugsme.

– Trīsdesmit divos gados kļuvi par kapteini, jūras gaitas sāku ar kruinga kompānijas “LAPA” starpniecību, strādājot uz ķīmiskajiem tankkuģiem, uz kuriem bija ļoti intensīvs un noslogots darbs. Uz šiem kuģiem arī nostrādāju lauvas tiesu līdz kapteiņa vecākajam palīgam. Var teikt, ka līdz kapteinim tiku salīdzinoši ātri, bet domāju, ka arī pelnīti, jo strādāju tiešām daudz, piedevām tā bija ļoti laba skola. Angļu valodā ir termins *tankermann*, kas pilnībā attiecas uz mani, jo esmu strādājis tikai uz tankkuģiem. Neapšaubāmi, tā pieredze, ko ieguvu uz kuģošanas kompānijas “Stolt” ķīmisko produktu tankkuģiem, arī strādājot ar “Framo” sūkņiem, ko uz citu kompāniju kuģiem nevar apgūt, ir bijusi tiešām laba skola. Bija jau arī tādi jaunie speciālisti, kuri nostrādāja divus trīs gadus, bet paši nevēlējās un arī neko neapguva, turpretī visi, kas paši gribēja, daudz iemācījās un ieguva nenovērtējamu pieredzi. Tagad, kad strādāju uz simt sešdesmit tūkstošu tonnu lieliem jēlnaftas tankkuģiem, ja pie manis atnāk strādāt vecākais palīgs, kuram ir “Stolt” pieredze, ir patīkami komunicēt, jo cilvēks ir īsts profesionālis, zina, ko runā un dara. Tādos gadījumos sarunas tiešām ir saturīgas.

– Uz kādu karogu kuģiem esat strādājis?

– Pašos pirmsākumos tas bija Kaimanu Salu karogs caur kruinga kompāniju “LAPA”, tad bez Latvijas kruinga starpniecības pa tiešo strādāju uz Vācijas



karoga kuģa, ko finansiālu apsvērumu dēļ Vācijas kuģu īpašnieki pārreģistrēja zem Libērijas karoga.

– Tad jau jūs lieliski varat salīdzināt, ko Vācijas karoga nomaiņa pret Libērijas karogu ir mainījusi jūsu ikdienas darbā.

– Godīgi sakot, mums uz kuģa tas neko nemainīja, jo pārmaiņas finansiālu apsvērumu dēļ notika pašas kompānijas iekšienē. Mainījās kompānijas iekšējā likumdošana, arī klasifikācijas sabiedrība no “Det Norske Veritas” tika nomainīta pret “American Bureau of Shipping”, kas dod kompānijai brīvāku rīcību, bet es nevaru teikt, ka tāpēc uz kuģa kaut kas būtu mainījies vai kļuvis sliktāk. Joprojām ir saglabāts tā sauktais vācu standarts. Tomēr pēc pieredzes varu teikt, ka arī vācu standarts mēdz atšķirties, jo atšķirīgi ir Austrumvācijas un Rietumvācijas standarti. Austrumvācijas standartā ir jūtams mums joprojām vēl pazīstamais *padomju piegājiens*,

kas no kapteiņa diemžēl prasa novirzīšanos no stingri regulētās noteikumu ievērošanas. Es ar to nevēlos teikt, ka tiek prasīti kādi likuma pārkāpumi, drīzāk tā ir ne tik stingra visu prasību ievērošana.

– Vai tas nozīmē acu pievēršanu, piemēram, uz darba stundu grafika pārkāpumiem?

– Paskaidrošu ar konkrētu piemēru. Manam kuģim bija paredzēts veikt kārtējo apkopi un remontu, tāpēc tas gāja uz kuģu remonta rūpnīcu Malaizijā. Lai sagatavotu kuģi remontam, sagatavotu kuģa tankus, veiktu visus citus darbus, apkalpe bija nostrādājusies melnām mutēm, bet tad, kad lūdzām atļauju kaut pusi dienas pastāvēt uz enkura, lai apkalpe nedaudz atvilktu elpu, darba devējs aicināja tomēr mēģināt darbu turpināt, piebilstot, ka gan jau *dry dokā* apkalpe varēs atpūsties. Taču brīnumi nenotiek, un sausajā dokā bija jāstrādā vēl vairāk. Protams, es kā kapteinis varēju pateikt: nē, mēs rīkosimies pēc konvencijas prasībām, apstāsimies, nometīsim enkuru, lai ievilktu elpu, bet tad, visticamāk, tas arī būtu mans pēdējais kontrakts šajā kompānijā.



Kapteinis Ainars Austrums.



– Tas nozīmē, ka jums ir jāprot atrast zelta vidusceļu – lai darba devējs būtu apmierināts un arī apkalpe nedumpotos.

– Tieši tā! Apmierinātām jābūt visām pusēm. Tāpēc arī tad, kad pēc remonta izgājām jūrā, visi, kas bija strādājuši ārpus noteiktā darba laika, saņēma divas brīvas dienas. Pārgājiena laikā uz Persijas līci, kad kuģis šķērsoja Indijas okeānu, apkalpe varēja atpūsties.

– Vai šajā maršrutā no pirātu uzbrukumiem nav jāuzmanās?

– Pirāti vairāk darbojas Adenas līcī. Pēc jaunajiem kuģošanas standartiem riska rajons ir pārskatīts un kuģi iet tuvāk Indijas un Pakistānas krastiem, un tur nav obligāti nepieciešams paaugstināt drošības līmeni. Mūsu kompānijā ir noteikti iekšējie drošības noteikumi, par kuriem, protams, es nevaru stāstīt, bet tādi ir un tiek stingri ievēroti. Adenas līcī pirāti ir profesionāļi, kas gan izklausās visai stulbi, bet viņi zina savu uzdevumu: nolaupa kuģi, par ko pieprasa izpirkuma maksu, viņiem ir starpnieks, kurš perfekti komunicē angļu valodā. Tomēr pilnīgi atbildīgi varu teikt, ka bīstamība šajā reģionā tiešām ir ļoti samazinājusies. Lai gan Adenas līcī joprojām izmantojam bruņotas apsardzes pakalpojumus, situācija tur kļuvusi daudz mierīgāka nekā 2009. vai 2010. gadā. Lielākie pirātu uzbrukumi tagad notiek Gvinejas līcī, šis reģions, no drošības viedokļa raugoties, vispār netiek kontrolēts, un neviens nedrīkst pat iejaukties, un pirāti tur ir brutāli un vardarbīgi. Arī šajā reģionā man nākas kuģot, un tur netiek ņemti bruņoti apsargi, mēs paši uz kuģa veicam visus iespējamus drošības pasākumus. Kuģošanai šajā maršrutā gatavojamies īpaši pamatīgi, nopietni un regulāri notiek mācības uz kuģa, un cilvēki tiešām zina, pēc kādiem manis noteiktiem signāliem kas darāms un kur jāslēpjas.

– Kapteinim tā ir pamatīga papildu spriedze.

– Protams, tā ir papildu spriedze, jo esmu atbildīgs par visiem divdesmit pieciem vai divdesmit septiņiem apkalpes cilvēkiem, bet par šo atbildību un spriedzi kuģa īpašnieks diemžēl papildus nemaksā. Tā arī ir viena no atšķirībām starp darbu uz Vācijas karoga un Libērijas karoga kuģiem, jo Vācijas karogam ir noteiktas piemaksas par kuģošanu bīstamajās zonās, un cilvēki, tās saņemot, vismaz saprot, par ko riskē. Libērijas karogs šādas piemaksas nepieprasa, un kuģu īpašnieki to izmanto, lai izvairītos no papildu tēriņiem, tāda diemžēl ir vispārpieņemta prakse un tendences pasaulē.

– Pavisam nesen spēkā stājusies Balasta ūdens apsaimniekošanas konvencija, vai tās ieviešana reāli ietekmē arī darbu uz kuģa?

– Lūk, runājot par šo konvenciju: kad bijām remontā Malaizijā, mūsu kuģim uzstādīja balasta ūdeņu attīrīšanas sistēmu, kur ar ozonu ūdens tiek attīrīts, bet tā ir papildu sistēma, un tās uzturēšana ir arī papildu darbs. Ja kuģa īpašniekam ir pienākums šo sistēmu uzstādīt, tad mūsu pienākums ir to apkalpot, bet mehāniķiem tas tiešām ir pamatīgs papildu darbs, par ko viņi neņem attiecīgu samaksu. Balasta ūdeņu attīrīšanas sistēmas ir īpašas ostas



valsts kontroles apskates objekts un pārbaudes elements, un inspektors var pajautāt kaut vai kapteinim, lai tas pastāsta, kā šīs ierīces reāli darbojas, jo uz kuģa visiem tas jāzina.

– Kas no jums ir prasījis vislielāko savu iekšējo resursu iedarbināšanu?

– Droši vien tie ir bijuši medicīniska rakstura gadījumi, kad nācies prasīt krasta mediķu konsultāciju, sniegt medicīnisko palīdzību un saukt helikopteru. Jūrnieki jaunāki neklūst, savu iesaisti atstāj arī neveselīgs dzīves veids, kas jūrniekiem ap četrdesmit piecu, piecdesmit gadu vecumu rada sirds un asinsvadu saslimšanas problēmas.

– Laba komanda – tas taču ir ļoti svarīgi?

– Uz mana kuģa tā sauktais TOP 4 – kuģa kapteinis, kapteiņa vecākais palīgs, vecākais mehāniķis un otrais mehāniķis ir eiropieši, bet pārējie virsnieki un ierindnieki parasti ir filipīnieši. Gadās, ka *junior officer* ir horvāti vai bulgāri. Starp citu, uz kuģa reizēm ir pat astoņu dažādu tautību cilvēki. Agrāk pat nebiju domājis, ka pavisam normāli var sastrādāties visi – Āzijas, Balkānu un Eiropas jūrnieki.■

Anita Freiberga



EKONOMISKAIS SPIEDIENS IR REALITĀTE JŪRĀ

“Nekad neesmu nožēlojis savu izvēli kļūt par jūrnieku un ar gandarījumu varu atzīt, ka, pateicoties darbam jūrā, mana pieredze ir daudz bagātāka nekā daudziem krastā strādājošajiem. Nenovērtējama ir bijusi iespēja iepazīt dažādas kultūras, un to pieredzi, ko esmu guvis, uz kuģa strādājot ar dažādu tautību cilvēkiem, nevar iegūt nevienā augstskolā. Visu savu jūras karjeru nostrādāju uz gāzvedējiem, kas nozīmē kuģošanu pa visu pasauli, vienīgi Austrālijā diemžēl neesmu bijis,” saka tālbraucējs kapteinis PĒTERIS RABŠA, kurš vairāk nekā divdesmit gadus nostrādājis jūrā, bet tagad ir pārnācis krasta darbā un aizvadījis pirmo saspringta darba gadu, pildot Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieka pienākumus.

– Kādi izaicinājumi jums, pieredzējušam kapteinim, ir strādājot krastā?

– Piedalīšanās jūrniecības likumdošanas pilnveidošanā un iniciatīvas jaunu likumu izstrādē ir viens no mana darba lielākajiem izaicinājumiem, tā ir pilnīgi jauna sfēra, jo līdz šim man kā kapteinim, strādājot uz kuģiem, bija vien stingri jāievēro likumu prasības. Savukārt tā Jūrnieku reģistra darbības sfēra, kas saistīta ar jūrnieku sertificēšanu un kompetences novērtēšanu, man ir labi zināma, un tieši tāpēc, visticamāk, arī tiku uzrunāts darbam Jūrnieku reģistrā.

– Uz kādu karogu kuģiem jums savā kapteiņa karjerā ir nācies kuģot?

– Jūrnieka gaitas sāku Latvijas Jūras spēkos, tas bija Latvijas karogs, nācies kuģot arī uz Libērijas karoga kuģiem, Norvēģijas otrā reģistra (NIS), Vācijas, Singapūras, Indonēzijas un Māršala Salu karoga kuģiem.

– Tik bagātīga pieredze dod jums iespēju salīdzināt visdažādākos kuģu reģistrus, tāpēc, lūdzu, paraksturojiet, ar ko tad atšķiras, piemēram, Norvēģijas, Vācijas un Libērijas kuģu karogi un kāda ir atšķirība strādāt un veikt savu sarežģīto un atbildīgo kapteiņa darbu uz šo karogu kuģiem.

– Jauši vai nejausi, bet jūs jautājat tieši par tiem kuģu karogiem, kurus var iedalīt trijos, no kapteiņa viedokļa ļoti atšķirīgos kuģu reģistros, kuriem ir visai atšķirīga attieksme pret starptautiskajām kuģošanas prasībām, vispirms jau kuģa apkalpes darbu. Ne velti radies apzīmējums *lētie karogi*, pie tiem pieder arī Libērija, un tie ir karogi, kas ļoti pārliecinoši stāv biznesa un kuģu īpašnieku



pozīcijās, ko, strādājot uz kuģa, lieliski var izjust. Tas gan nekādā gadījumā ne-nozīmē, ka uz kuģa drošības jautājumi būtu atstāti novārtā, tomēr cauri visam jūtama nostāja, ka pirmkārt tiek domāts par komersantu ērtībām.

Otrs no pieminētajiem ir Norvēģijas otrais reģistrs, uz kura kuģiem nācies strādāt, un tas krietni atšķiras no Libērijas karoga, jo uz šā karoga kuģiem par apkalpi un kuģošanas drošību tiek domāts ievērojami vairāk, nekā to liek darīt minimālās starptautiskās prasības. Tomēr tas ir ērts arī komersantiem, arī viņu intereses nekādā ziņā netiek aizmirstas. No savas pieredzes varu teikt, ka tieši Vācijas karogs ir visneērtākais biznesam, un tās prasības, kas jāievēro uz kuģa gan attiecībā uz drošību, gan apkalpes darbu, gan vides aizsardzību, ir visstingrākās, ar kādām man nācies saskarties, jo drošība viennozīmīgi tiek likta pirmajā vietā. Bet tas jau nav nekāds pārsteigums vai noslēpums, ka vāciešiem ir daudz un stingri noteikumi, kurus viņi patiešām arī ievēro. Vācijas jūrniecības likumdošanas akti, pat tikai uz tiem paskatoties vai uzliekot uz svariem, ir apjomīgāki nekā Libērijas un Norvēģijas likumdošanas dokumenti, kopā ņemti. Vācijas likumdošanā par visu ir padomāts.

– Vai ir vieglāk strādāt, ja visu regulē tik skrupuloza dokumentācija, un vai Vācijas likumdošana runā arī par kapteiņa tiesību aizsardzību?

– Tieši tā! Es jau pieminēju, ka uz Vācijas reģistra kuģiem daudz vairāk nekā uz citu karogu kuģiem padomāts par apkalpi, tai skaitā, protams, arī par kuģa kapteini.

– Kas slēpjas aiz vārdiem – daudz vairāk padomāts?

– Tie, pirmkārt, ir darba drošības noteikumi, kas regulē ikdienas darbu un dzīvi uz kuģa. Pieredzējuši jūrnieki ikdienas darbā var likt lietā savu gadiem krāto pieredzi, kas ļauj tiem izvairīties no bīstamām situācijām, kurās savukārt viegli nonāk nepieredzējis jūrnieks, tāpēc ir ļoti labi, ja noteikumi reglamentē darbu un palīdz mazāk pieredzējušiem jūrniekiem darīt rutīnas darbu, bet pieredzējušajiem vienmēr atgādina, ka drošības nekad nevar būt par daudz, tāpēc, pateicoties noteikumiem, ir drošāk dzīvot un strādāt uz kuģa.

Otra būtiska prasība ir darba līgumi. Vācijas likumdošana stingri nosaka, ka atalgojums jūrniekiem nedrīkst būt zemāks par tādu un tādu līmeni. Tieši tāpat sakārtoti ir visi tie jautājumi, kas saistīti ar veselību, apdrošināšanu, repatriāciju un daudzām citām lietām un situācijām, ko likumdošana paredz un pilnībā atrisina. Arī MLC konvencija starptautiskā līmenī kaut cik aizsargā jūrnieka tiesības un intereses, bet būtībā vāciešiem šī konvencija neko nav mainījusi, jo tajā ietvertās prasības jau paredz Vācijas likumdošana. Protams, pēdējos gados vāciešiem daudzi kuģi aizgājuši no Vācijas reģistra uz lēto karogu reģistriem, jo komersantiem ir grūti noturēties biznesa vidē, kur puse no pasaules piedāvā lētākus un ērtākus pakalpojumus, strādājot zem lētajiem karogiem, tāpēc vācieši ar savu stingro kuģu reģistru kļūst arvien mazāk un mazāk konkurētspējīgi.



Kapteinis Pēteris Rabša.

– Bet ko tad jūrnikiem un starptautiskajai kuģošanai īsti nozīmē Libērijas karogs?

– Libērijas karogs ir raksturīgs ar savu fleksibilo attieksmi pret starptautiskā kuģošanas regulējuma ievērošanu, kā arī daudzu citu prasību ievērošanu, kas lielā mērā ir atkarīga tikai no kuģu īpašnieku vēlmes šo likumdošanu respektēt. Libērijas kuģu reģistra likumdošanā ir noteiktas minimālās prasības, kas jāievēro, bet tā neprasa neko vairāk. Starptautiskā jurniecības sabiedrība lieliski zina, ka daudzi jautājumi joprojām nav starptautiski reglamentēti, tāpat nav arī noteikts, kā vienā vai otrā situācijā vajadzētu rīkoties, bet gadījumos, kad likumi kaut ko neparedz vai atstāj

iespēju tos apiet ar likumu, šādas iespējas parasti garām netiek laistas.

Strādājot zem Libērijas karoga, jūrniki, kapteiņi un vecākie virsnieki jau labi zina – tas, kā tiks ievērotas jūrnieku tiesības un visas citas prasības, ir atkarīgs no darba devēja, tātad no katra kuģa īpašnieka. Ir darba devēji, kuri, lai arī izmanto Libērija karogu, joprojām notur augstas prasības pret darba likumdošanas ievērošanu un drošības standartiem, nepieļaujot nekādas atkāpes, nodrošinot gan labus darba apstākļus, gan visu pārējo augstā līmenī. Ja sakām – Libērijas karogs, tas vien vēl neraksturo reālo situāciju uz katra atsevišķa kuģa īpašnieka kuģa. Es nekādā ziņā nevaru apgalvot, ka *lētais karogs* automātiski nozīmē arī sliktus darba apstākļus un apdraudējumu kuģošanas drošībai.

– Diemžēl starptautiskie jūras pārvadājumi joprojām nenotiek tikai mierīgos ūdeņos. Kāda ir kuģa īpašnieka atbildība par kuģi un apkalpi, kuģojot, piemēram, tā sauktajos pirātu rajonos?

– Patiesībā man ir paveicies, kuģojot šajos rajonos, jo tie kuģu īpašnieki, uz kuru kuģiem esmu strādājis, izmantoja bruņotas apsardzes pakalpojumus, lai



nodrošinātu kuģu aizsardzību, kas parasti attur pirātus no uzbrukumiem. Viņiem pietiek ar vieglākiem mērķiem, bet esmu dzirdējis citu kapteiņu stāstus par bēdīgu pieredzi Indijas okeānā Somālijas krastos. Kuģa drošība vislielākajā mērā, protams, ir atkarīga no kuģa īpašnieka, jo katrs papildu aprīkojums vai bruņota apsardze prasa ievērojamus papildu izdevumus. Lai gan bruņota apsardze ļauj samazināt apdrošināšanas izmaksas, tomēr likumdošanas līmenī ieroču esamība uz kuģa ārzemju teritorijās īsti atrisināta nav, un, lai gan tā dod zināmu drošību, tomēr spriedze tīri cilvēciski saglabājas. Nevienš taču nevar pateikt, kas var notikt, divas trīs dienas kuģojot cauri bīstamajiem rajoniem, tāpēc apkalpes spriedze ir jūtama, cilvēki uztraucas par savu drošību. Normālas kompānijas, kādās man nācies strādāt, dara visu, kas ir to spēkos, lai kuģi pasargātu no iespējamajiem uzbrukumiem.

– Kas pašam kapteinim parasti sagādā visvairāk problēmu, strādājot jūrā?

– Pat nevaru izcelt kādu vienu problēmu reisa laikā, jo viss ir atkarīgs no tā, ko darām, ko plānojam un ko izdodas vai neizdodas īstenot. Reizēm rodas tehniskas problēmas, bet nav noslēpums, ka vislielāko spriedzi sagādā komerciālais spiediens, jo kuģa īpašnieks no sava kuģa mēģina dabūt ārā maksimālu labumu. Arī nogurums jūrniekiem reti kad rodas no kādām ārkārtas situācijām, jo jūrnieki pārsvarā ir profesionāļi un kā profesionāļi arī strādā, nogurums parasti rodas no darba režīma, kas jau pieminētā komerciālā spiediena dēļ liek strādāt papildu darba stundas. Reizēm ir slikta reisa plānošana, jo netiek ņemts vērā laiks, kas, piemēram, nepieciešams, lai sagatavotu kuģi jaunai kravai. Tas prasa ļoti lielus cilvēka darba resursus, un, lai izpildītu darba devēju prasības, nākas pārkāpt darba grafiku. Cilvēks, kurš sēž krastā un plāno, neaizdomājas par to, ka uz kuģa to visu realizēt ir praktiski neiespējami, tāpēc nereti nākas skaidroties, kāpēc apkalpe nevar izpildīt nereālas prasības noteiktajā grafikā. Tomēr manā praksē nav bijis tāda gadījuma, kad kapteiņa viedoklis netiktu respektēts. Ja teicu, ka apkalpei nepieciešama atpūta, tad tā arī notika.■

Anita Freiberga



JŪRNIKĀ PROFESIJA VISOS LAIKOS DEVUSI DROŠU PAMATU

Kapteinis JĀNIS FREIMANIS 1986. gadā pabeidza Novorosijskas Jūras inženieru augstskolu un tika norīkots darbā Rīgas jūras kuģniecības refrižeratoru flotē. Par savu darbaudzinātāju viņš uzskata Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītāju kapteini Jāzepu Spridzānu, jo, strādājot pie viņa par otro palīgu uz “Akadēmika Bočvara”, guvis nenovērtējamu jūras pieredzi.

“1998. gadā kļuva par kapteini, un “Latvijas kuģniecības” rīferis “Pūre” bija pirmais kuģis, uz kura strādāju šajā amatā. Diemžēl 2000. gadā “Latvijas kuģniecības” refrižeratoru flote pārtrauca darbu, tāpēc nācās meklēt jaunas iespējas,” atceras kapteinis Freimanis. “Kopā ar savu apkalpi nonācu kompānijas “Hanza” refrižeratoru flotē, kur nostrādāju sešus gadus, tad strādāju vēl uz citu kompāniju un dažādu karogu kuģiem, un arī tagad esmu uzticīgs refrižeratoru flotei, var teikt, tāda ir mana specializācija.”

– Viens no žurnāla “Jūrnieks” šā gada tematiem, ko pētījām, bija kuģu karogi, tāpēc jautāšu, vai jums kā kapteinim ir nozīme, zem kāda karoga strādāt?

– Tam ir liela nozīme. Ir pavisam lēti karogi, kuriem tiek pievērsta īpaša uzmanība, kas saistīta ar nopietnām pārbaudēm visās pasaules ostās. Pavisam citādi ir, piemēram, ar Apvienotās Karalistes karogu, kas kotējas tik labi, ka ostas valsts kontroles inspektors nākot jau ir noskaņojies uz kuģa redzēt izcilu kārtību – gan kuģa tehnisko stāvokli, gan apkalpes sagatavotību, gan tehnisko dokumentāciju augstākajā līmenī.

– Un tas tiešām atbilst patiesībai?

– Būtībā tā arī ir, bet varbūt man ir laimējies strādāt uz tādiem kuģiem. Lībērijas karogs pasaules jūrās ir viens no izplatītākajiem, un, lai gan arī tiek uzskatīts par lēto karogu, nevar teikt, ka pēdējos gados tas sagādātu īpašas problēmas. Vēl jāatzīst arī tas, ka zem viena karoga reģistrēti kuģi var ievērojami atšķirties. Lai gan visiem karogiem vajadzētu atbilst starptautiskajām prasībām, reālajā dzīvē tas ne vienmēr tā ir, jo bizness uzliek savu zīmogu un diktē savus noteikumus.

– Vai jūsu teiktais nozīmē, ka bizness ietekmē starptautisko prasību ievērošanu un tādējādi mazina drošību?

– Lētais karogs vispirms jau atbrīvo kuģu īpašniekus no nodokļu sloga, līdz ar to jūrnieki kļūst sociāli neaizsargātāki. Iedzīvotāju ienākuma nodoklis ir likumā noteikts, tāpēc jūrnieki to ik gadus maksā, bet sociālais nodoklis



paliek katra jūrnika paša ziņā. Un tas ir jautājums, cik nopietni katrs jūrniks izturas pret uzkrājumu veidošanu savai pensijai. Mans darba devējs, piemēram, par mani sociālo nodokli nemaksā, bet ir izveidojis īpašu fondu, kurā tiek uzaicināti iestāties labākie jūrniki, lai viņus stimulētu strādāt vēl labāk.

– Pienāks pensijas laiks, kad jūs vairs nestrādāsiet jūrā, bet nebūs uzkrāts pensijas kapitāls. Vai jūs šāda situācija neuztrauc?

– Protams, ka uztrauc.

Tas taču nevienam nevar atstāt vienaldzīgu. Man

pensijā būs jādodas 2024. gadā, un līdz tam laikam likumdošanā nekas nemainīsies. Ja pensijas aprēķināšanā svarīgākā būs 1996. un 1997. gada izpeļņa, tad man varētu iznākt pavisam laba pensija. Bet neviens jau nekādas garantijas nedod, tāpēc vienmēr ir jābūt rezerves variantam. Man tas ir trešais pensiju līmenis, kas, starp citu, piedāvā labas iespējas un kurā es veidoju uzkrājumu, jo pēc septiņiem astoņiem gadiem man būs pienācis pensijas vecums. Par to jādomā visiem. Arī mums pašiem ir jābūt par sevi atbildīgiem.

– Jūs strādājat līnijā Filipīnas – Japāna. Vai tas nozīmē, ka jūsu kuģis gluži kā tramvajs kursē pēc noteikta grafika un tas ir stingri jāievēro?

– Tā varētu teikt. Tie ir divi Apvienotās Karalistes kuģošanas kompānijai "Star Reefers" piederoši kuģi, uz kuriem strādāju jau kopš 2007. gada. Līdz 2015. gadam strādājām līnijā starp Latīņamerikas valstīm divu nedēļu grafikā. Tāpat arī tagad – divas nedēļas, viens gals Filipīnas, otrs – divas ostas Japānā. Vedam banānus no Filipīnām uz Japānu. Strādājot uz līnijām, gadu gaitā jau esmu pieradis pie šāda darba grafika. Lieliski zinu, no kā vajadzētu izvairīties, uzmanīties vai nekādā gadījumā nepieļaut. Pozitīvi ir tas, ka varu plānot savu atvaļinājumu, jo skaidri zinu, kad būšu tajā vai citā ostā un varēšu norakstīties no kuģa. Tas, protams, ļoti atvieglo darbu un mazina spriedzi. Iespējams, ka šāds darbs, kad praktiski viss ir paredzams, ir mazāk interesants nekā tie reisi,



Kapteinis Jānis Freimanis.



kuros ir jauni izaicinājumi, jauni piedzīvojumi un jauni iespaidi. Patiesībā man tieši tas arī patīk, ka zināmā mērā varu kontrolēt situāciju.

– Un kuģa apkalpe, ko par to varat teikt?

– Kuģa apkalpi pārsvarā veido postpadomju jūrnieki, to komplektē “Hanza jūras aģentūra”. Pamatā tie ir Latvijas, Ukrainas, Lietuvas un Krievijas jūrnieki. Varu teikt, ka saprotu šo cilvēku mentalitāti un spēju prognozēt viņu rīcību, kā arī zinu viņu profesionālās spējas. Pavisam cita darba specifika, protams, ir strādājot ar filipīniešiem.

– Topošajiem jūrniekiem liela problēma ir prakses vietas. Vai pie jums nonāk arī kadeti no Latvijas Jūras akadēmijas vai Liepājas Jūrnieceības koledžas?

– Tas ir atkarīgs no budžeta, ja budžets atļauj, mēs ņemam praksē arī studentus. Uz mana kuģa, piemēram, praksē ir bijuši Jūras akadēmijas studenti un arī studenti no Polijas. Par akadēmijas studentiem varu teikt tikai to labāko. Viņi pie mums atnāk teorētiski tiešām labi sagatavoti un ar lielu vēlmi iegūt praktiskās zināšanas. To, ka no Jūras akadēmijas nāk īpaši labi sagatavoti kadeti, saku ar pilnu atbildību. Arī mani divi dēli ir izvēlējušies jūrnieka profesiju. Jaunākais jau pabeidzis akadēmiju un strādā par trešo palīgu, un es redzu, kā viņš mācību procesā pilnīgojis savas zināšanas. Esmu mēģinājis dēlu testēt ar dažādiem profesionāliem un ļoti specifiskiem jautājumiem, uz kuriem viņš atbildēja profesionāli. Man bija ļoti patīkami, ka viņam pat studiju laikā zināšanu līmenis bija daudz augstāks nekā Ukrainas jūrniekiem ar jau iegūtiem izglītības dokumentiem kabatā, par kuriem reizēm nākas domāt, ka viņi savus diplomus ir nezin kur nopirkuši.

– Ko darāt gadījumos, ja rodas aizdomas par viltotiem izglītības dokumentiem?

– Zinu tikai to, ka Ukrainā jūrnieku dokumenti netiek tik pamatīgi pārbaudīti kā pie mums Latvijā. Ja cilvēks ir dokumentus nopircis, tad to darba gaitā nevarēs noslēpt. Nereti uz kuģa nonāk tādi cilvēki, ka jābrīnās, kā viņi vispār līdz kuģim ir tikuši.

– Ko šādos gadījumos darāt?

– Viss atkarīgs no cilvēka. Ja viņš tiešām vēlas strādāt un praksē apgūt visu nepieciešamo, tad vispirms viņam ir jāpalīdz, un pēc tam jau skaidrosim, kā šis cilvēks varēja nonākt uz kuģa. Man ir jautājumi, ar kuriem lieliski varu pārbaudīt zināšanu līmeni visiem, ar kuriem nākas strādāt.

– Vai kapteinis ir vientuļš vilks uz kuģa?

– Kāpēc vientuļš vilks?

– Subordinācijas dēļ.

– Jā, protams, subordinācija ir jāievēro, tāda ir jūras tradīcija. Arī mans darbaudzinātājs Jāzeps Spridzāns man mācīja, kādai jābūt un kā jāievēro etiķete uz kuģa.



– Kapteinis Spridzāns arī saka, ka uz kuģa neesot demokrātijas.

– Demokrācija var būt tikai līdz kādai zināmai robežai, jo visi lēmumi tāpat ir jāpieņem kapteinim. Mēs varam spēlēt jebkādas spēlītes, ja vēlaties, arī demokrātiju, bet pēdējā instance tāpat ir kapteinis.

– Kā jūs motivētu jaunatni, lai tā pievērstos jūrnieka profesijai?

– Man ir divi dēli, un es nevienu no viņiem neesmu mēģinājis pierunāt vai pārliecināt par labu jūrnieka profesijai. Neesmu viņus kā īpaši pierunājis, motivējis vai ieinteresējis. Bet viņi dzīvoja ģimenē, kurā pilnīgi pašsaprotami bija zināt, kas ir jūrnieka darbs. Viņi vienkārši to zināja un arī paši izvēlējās jūrnieka dzīvi. Vecākais dēls jau strādā jūrā *ofšoros*, bet viņa darba devējs – Anglijas kompānija – vēlas viņu redzēt kā jūras virsnieku, tāpēc dēls tagad studē tālmācībā. Savukārt jaunākais nedaudz pastudēja datorgrafiku un saprata, ka tas nav domāts viņam, un aizgāja studēt uz Latvijas Jūras akadēmiju. Jauniešiem, kuri mācās skolā un kuriem ir grūti izvēlēties savu nākamo profesiju, vajadzētu vismaz uzzināt to, ka jūrnieka profesija visos laikos ir devusi drošu pamatu, pie tam tā ir profesija, kas balstīta uz senām un skaistām jūrniecības tradīcijām un likumiem. Es, visticamāk, vairs nepiederu pie jūras romantiķu paaudzes, tomēr pirmajos jūras gados arī es sevi par tādu uzskatīju. Tagad laikam vismotivējošākais ir materiālais faktors.

– Kas, jūsuprāt, ir kapteinis – amats, pienākums vai tituls?

– Kapteinis ir statuss. Tā vienmēr ir bijis. Angļu valodā apzīmējumā redzu lielu atšķirību starp *master* un *captain*. *Master* – tas ir ieņemamais amats, bet *captain* – tas ir statuss. Kad esamu uz kuģa, vienmēr parakstos *master*, bet, kad esmu krastā, tad parakstos *captain*.■

Anita Freiberga



KAPTEIŅU PRINCIPS – BŪT AKTĪVIEM NEVIS VĀRDOS, BET DARBOS

2017. gada 24. martā Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) kapteiņi pulcējās uz savu gadskārtējo kopsapulci, lai pārrunātu aizvadītajā gadā paveikto, diskutētu par Latvijas jūrniecības nozarei svarīgiem jautājumiem un vienotos par turpmāk veicamo.



Kapteinis Jāzeps Spridzāns.



Kapteiņi apspriež aktuālākās jūrniecības problēmas.

LKKA pavisam ir 174 biedri, no tiem 99 ir aktīvie jūrnieki. Asociācijas biedru vidējais vecums ir 57,7 gadi, jaunākajam kapteinim ir 31, bet vecākajam vēl joprojām aktīvajam kapteinim – 84 gadi.

Kā atzina LKKA prezidents kapteinis Jāzeps Spridzāns, aizvadītajā gadā nav bijis ārkārtas notikumu, bet paši asociācijas biedri ir bijuši aktīvi un piedalījušies dažādos jūrniecības pasākumos, piemēram, visu paaudžu jūrnieku satikšanās reizē Ainažos, Latvijas Jūrniecības savienības organizētajā Jūras svētku pasākumā Rīgā – braucienā ar kuģi "Vecrīga". LKKA ir finansiāli atbalstījusi rakstnieka Jāņa Lapšas grāmatas "Kapteiņu stāsti" izdošanu, kuras



Kapteiņi Aleksandrs Nadežņikovs (no labās), Antons Ikaunieks, Artūrs Brokovskis-Vaivods un Staņislavs Šmulāns.

izdevējs ir J. Lapsas fonds. Nenoliedzami aktīva ir bijusi darbība starptautiskajās organizācijās IFSMA un CESMA, kuras konference 2017. gada maijā notiks Rīgā un kuras organizēšanu uzņēmusies Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija ar Rīgas brīvdostas atbalstu. Tāpat LKKA valdes locekļi tiek ar Lietuvas un Igaunijas kuģu kapteiņu asociācijām, lai dalītos pieredzē un spriestu par aktuālajiem Baltijas, Eiropas un pasaules jūrnieceības jautājumiem. Ar lielu atbildību LKKA kapteiņi piedalās jūrnieku kompetences novērtēšanā Jūrnieku reģistrā, kā arī uzņemas diplomdarbu vadīšanu LJA un piedalās eksāmenu komisiju darbā LJA, LJK un "Novikontas" Jūras koledžā.

J. Spridzāns: "Jūrnieceības izglītības jautājums visu aizvadīto gadu ir bijusi prioritāte numur viens, jo Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrnieceības koledža piedzīvoja izglītības un zinātnes ministrijas spiedienu attiecībā uz šo mācību iestāžu pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei. Diemžēl ministrija neizprot jūrnieceības izglītības specifiku un to, ka jūrnieceības izglītība ir pakļauta nevis vietējai mācību programmu akreditācijai, bet gan starptautisko konvenciju prasībām. Jūrnieceības mācību iestādēm ir ne tikai jādod profesionālā izglītība, bet arī jāsagatavo jaunais speciālists jūras dzīvei, subordinācijas ievērošanai un disciplīnai, un tas nenozīmē tikai vienkārši iedot tehniskās zināšanas. Diemžēl par kritēriju Eiropas fondu naudas piešķiršanai IZM uzskata studentu skaitu attiecīgajā mācību iestādē, nevis patieso atdevi. Mūsu lielais



pluss ir tas, ka vairāk nekā deviņdesmit pieci procenti no jūrniecības mācību iestāžu beidzējiem strādā izvēlētajā specialitātē.

Latvijā ir trīspadsmit tūkstoši aktīvo jūrnieku, desmit tūkstoši no tiem strādā uz pasaules tirdzniecības flotes kuģiem, un pēdējo piecu gadu laikā šis skaits nav samazinājies, kas, protams, iepriecina. Par labu jūrnieka profesijas konkurētspējai runā arī tas, ka jaunos speciālistus negaida bezdarbs un atalgojums ir visai solīds. Salīdzinājumā ar vidējo atalgojumu valstī jūras virsnieki, kas atbilstoši jūrniecības likumdošanai strādā tikai pusi no gada, nopelna sešarpus reizes vairāk par vidējo algu Latvijā, ekspluatācijas līmeņa jūras speciālisti attiecīgi četras reizes, bet ierindas jūrnieki nepilnas divas reizes vairāk.

Ar nožēlu jāatzīst, ka jūrniecības mācību iestādes no budžeta saņem ļoti mazu finansējumu, kas domāts tieši pašam mācību procesam. LJA tie ir 530 eiro uz vienu studentu gadā, LJK – 215 eiro. Bet Somijā, piemēram, finansējums ir 17 tūkstoši eiro uz vienu studentu gadā. Tāda ir realitāte. Tomēr, par spīti problēmām, mums jau šodien visiem kopā jādomā, ko darīt, lai saglabātu mūsu jūrniecības mācību iestāžu suverenitāti un tai pašā laikā ievērojami uzlabotu un saskaņotu mācību procesu tajās."

To, ka Latvijas jūrnieka prestižs pasaulē ir augsts un Latvijas jūrnieka vārdu pasaulē zina, apliecina Latvijas Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieka kapteiņa Pētera Rabšas teiktais: "Man ir pieredze darbā uz gāzvedējiem, un tas ir ļoti specifisks un atbildīgs darbs, kas prasa perfektas zināšanas, un no Japānas līdz Amerikai visi zina, ka Latvijas jūrnieki ir labākie speciālisti un profesionāļi gāzvedēju jomā. Par to vislielākajā mērā jāpateicas mūsu kruinga kompānijām, kuras deviņdesmito gadu sākumā palīdzēja mūsu jūrniekiem ieiet starptautiskajā kuģošanas apritē, lai viņi sevi pieteiktu un parādītu darbā uz gāzvedējiem. Es zinu, ka Latvijas jūrnieka vārds ir pazīstams pasaulē."

KĀ POPULARIZĒT JŪRNIKĀ PROFESIJU?

Šis ir jautājums, kas no jūrniecības nozares redzesloka nav pazudis, kopš Latvija atguva neatkarību un ar jūrnieku profesionālo izglītošanu nodarbojas Latvijas Jūras akadēmija (arī zem akadēmijas spārna esošā Rīgas jūrskola) un Liepājas Jūrniecības koledža. Arī Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija (LKKA) uzmanības centrā ir likusi tieši jūrnieku izglītības jautājumus un jūrnieka profesijas popularizēšanu. LKKA prezidents Jāzeps Spridzāns ir stingri pārliecināts, ka, neskatoties uz to, ka Latvija ir jūras valsts, ka Latvijā ir trīspadsmit tūkstoši aktīvo jūrnieku un desmit tūkstoši no tiem strādā uz pasaules tirdzniecības flotes kuģiem, informācijas par jūrnieka profesiju Latvijā praktiski nav. Par to viņam nācies pārliecināties visdažādākajās auditorijās, sākot no Izglītības un zinātnes ministrijas (IZM) amatpersonām un ierēdņiem, beidzot ar Latvijas bibliotēku darbiniekiem.



Lai veicinātu nozares attīstībai nepieciešamo speciālistu kvalitatīvu sagatavošanu, LKKA 2017. gadā ir ļoti nopietni iesaistījušies Nozaru ekspertu padomes (NEP) darbā, kas ir konsultatīva institūcija un darbojas kā sociālo partneru dialoga platforma. Latvijā ir izveidotas 12 ekspertu padomes svarīgākajās tautsaimniecības nozarēs, un Jāzeps Spridzāns kā darba devēju pārstāvis ir ievēlēts par Transporta un loģistikas NEP priekšsēdētāju.



Jāzeps Spridzāns prezentē jūrnieka profesiju.

J. Spridzāns: "Padomes sastāvā ir nozares darba devēju organizāciju, arodbiedrību un valsts institūciju pārstāvji. Viens no būtiskākajiem NEP uzdevumiem ir nodrošināt ieinteresēto pušu sadarbību profesionālajā izglītībā, vērtējot mācību programmu piedāvājuma atbilstību darba tirgus prasībām. Darbs ir nopietns, jo izglītības stratēģijas veidošanas jautājumi saistīti ar valsts budžeta naudas mērķtiecīgu izlietošanu. Katra audzēkņa, piemēram, katra jūrskolnieka mācībām valsts gadā tērē trīssarpus tūkstošus eiro, tāpēc ir svarīgi zināt, cik audzēkņu optimāli vajadzētu sagatavot Rīgas jūrskolai. Līdzīgi ir ar citām profesionālās izglītības skolām. Ideālā variantā darba tirgus ir tas, kas nosaka savas vajadzības pēc jauniem speciālistiem tajā vai citā profesijā. NEP uzdevums ir, visām pusēm diskutējot, rast labāko risinājumu jauno speciālistu sagatavošanā."

JĀNOVĒRŠ INFORMĀCIJAS BADS

Viens lieta ir darba devējam paust savas vajadzības un valsts institūcijām tās akceptēt, bet otra, ne mazāk svarīga, ir profesionālās orientācijas stratēģija. Tas, lai jaunieši vispār uzzinātu, ka ir tāda jūrnieka profesija, un šajā ziņā Latvijā ir visai bēdīga situācija. Teorētiski izglītības iestādes Latvijā var iesaistīties karjeras izglītības un profesionālās orientācijas pasākumu īstenošanā, jo karjeras pedagogu sagatavošanai ir pieejams Eiropas Sociālā fonda finansējums.



KAPTEIŅA TILTINŠ



Bibliotekāri ar interesi klausās stāstījumu par jūrnieku dzīvi un darbu.



Karjeras pedagogi iepazīstas ar jūrnieka profesiju.

Jāzeps Spridzāns:
"Sagatavoju karjeras pedagogu auditorijai plašu prezentāciju, lai viņus informētu un iepazīstinātu ar jūrnieka profesiju, darba specifiku un karjeras iespējām. Mans secinājums ir bēdīgs – karjeras pedagogi vispār neko nezina par jūrnieka profesiju un jauniešiem nevar sniegt padomus, tāpēc LKKA turpinās karjeras pedagogu informēšanu jūrnieku izglītības jautājumos.

Līdzīgu secinājumu nācās izdarīt "Bibliotēģa Krišjānis Valdemārs" bibliotekāriem rīkotajā pasākumā Nacionālajā bibliotēkā. Biju ieradies kapteiņa formā un stāstīju par to, kāds tad īsti ir jūrnieka darbs. Visi klausījās ar lielu interesi, un vairākums no klāt-

esošajiem pirmo reizi uzzināja, kas tad tas jūrnieks tāds ir un kā viņš izskatās. Esam jūras valsts, bet par jūras lietām neko nezinām, un tas nu gan ir jāvērs par labu!"■

Anita Freiberga



VECĀ KAPTEIŅA STĀSTS: KAD RAUD SKAISTA MEITENE

Tālā 1960. gada decembrī mūs, tikko matrožu kvalifikāciju ieguvušus Liepājas jūrskolas kadetus, nosūtīja darbā jūrā jeb jūras praksē uz veselu gadu. Man bija lemts nokļūt Rīgā, Vecmīlgrāvī – tieši pretī baznīcai atradās Ekspedīcijas zvejas pārvalde. Te es arī tiku norīkots par matrozi uz pavisam jauna logera jeb, kā toreiz sauca, vidējā zvejas refrižeratortralera. Tūlīt pēc Jaungada mēs jau šupojāmies aukstajos Ziemeļjūras plašumos. Komanda mums tiešām bija internacionāla, laikam jau tišām toreiz tā komplektēja: gan krievi, gan ukraiņi un baltkrievi, gan gruzīni un tatāri, bijām arī mēs, latvieši – kapteinis, vecākais mehāniķis, pavārs jeb koks un es, kursants praktikants, ar kapteiņa pavēli uztaisīts par pirmās klases matrozi. Tā arī sākās mana dzīve zvejas flotē, taču mans stāsts šoreiz būs par ko citu.

Šo kuģi uzbūvēja vācieši Štrālzundē (VDR). Kad būvniecības darbi jau sāka svērties uz gatavo pusi, no Rīgas uz kuģi tika nosūtīta daļa komandas, kas uzraudzīja darbu kvalitāti. Starp komandas locekļiem bija gados vēl jauns kapteiņa vecākais palīgs – latvietis, labs sava amata speciālists, ar labām vācu valodas zināšanām. Varbūt tā bija Dieva griba, varbūt vienkārši sagadīšanās, bet kādu nedēļu pirms kuģa pārdzišanas uz Rīgu kapteini savāca „ātrie” – kaut kāda iekšēja vaina, vajadzīga operācija. Ar bāzes vadības rīkojumu par kapteini tika iecelts kapteiņa vecākais palīgs. Ilgi nedomājot, tika savāktas mantiņas, un *starpoms* jau kapteiņa statusā iekārtojās kapteiņa apartamentos augšā... Tālāk seko mana pirmā kapteiņa stāsts.

“Kādu vakaru, kad atgriezos no pilsētas, ieraudzīju, ka pavisam netālu no kuģu būves rūpnīcas uz soliņa raud meitene. Nepārspīlēšu, ja teikšu, ka viņa bija ļoti skaista. Es piegāju, apsēdos blakus, sāku mierināt, laikam pat glāstīt. Tad arī atklājās viņas liktenstāsts.

Mācījās viņa medicīnas institūta otrajā kursā. Tēvs pazudis kara gados kaut kur Krievzemes plašumos. Māte pārdevēja pārtikas veikalā, pēdējā laikā sapinusies ar kaut kādu spekulantu, kas braukā uz Rietumu zonu, ved no turienes preces un šeit spekulē. Aizvakar māte aizvesta uz slimnīcu ar infarktu, šodien pie samaņas vēl nav nākusi, cerību nav nekādu. Šodien patēvs (tā viņš pats sevi sauc), manāmi iedzēris, sācis uzmākties un pieprasījis seksu ar viņu, ja nepiekritīšot ar labu, viņš atnāksot ar draugiem un tik un tā savu panāksot. Man kļuva meitenes žēl, piebildīšu vēlreiz, ka man viņa ļoti patika. Nelegāli aizvedu viņu uz kuģi, viņa iekārtojās kapteiņa apartamentos, un jau nākamajā dienā dzima lēmums – mēs esam radīti viens otram un atlikušo dzīvi pavadīsim kopā. Jau toreiz abi sapratām, ka mūsu karjeras kāpnes pagriezīsies uz elles pusi. No



jūras man būs jāaiziet – PSRS Drošības komitejas likumi žēlastību nepazīst, arī viņas ķirurges talants paliks neatklāts, bet saka taču, ka mīlestība stiprāka par nāvi. Pa kluso savācām kaut kādas mantas un dokumentus un gatavojām slēptuvi uz kuģa. Kapteiņa kajītē tika izņemts režģis ar atsperēm zem matrača, tur apgūlās mana mīļotā – vīrsū plāns matracis, sega, spilvens. Izejot no Štrālzundes, ne mazāko aizdomu, lai gan kuģi pārbaudīja gan muita, gan robežsardze. Turpat viņa tika noslēpta, arī ienākot Rīgā. Te nu gan padomju robežsargi kuģi pārbaudīja pamatīgi, varbūt vienīgi kapteiņa apartamenti tika mazliet pasaudzēti, jo es to robežsargu priekšnieku ar vācu brendiju pacienāju. Jāsaka, arī šeit Dievs mums bija žēlīgs, neviens neko nenojauta, varbūt tikai vecākais mehāniķis. Kaut ko jau viņš zināja, taču stāvēja klusu – par neziņošanu jau arī draudēja attiecīgs pants.

Bet kas sākās pēc tam, kad mēs savas attiecības sākām kārtot oficiāli! Kad mūsu mīlestības epopeja nonāca līdz Drošības komitejai, cik paskaidrojumu mēs uzrakstījām, pie kādiem tik izmeklētājiem mūs sauca, nu, nevar nemaz to visu izstāstīt. Gods kam gods, izšķīra gan mūs tikai divas reizes pa sešām līdz astoņām stundām. Tā kā visām šīm izmeklēšanām galu neredzējām, aizbraucām uz Maskavu, uz Ārlietu ministriju. Protams, arī tur savu stāstu nācās atkārtot vismaz desmit kabinetos.

Nezinu, ar ko viss beigtos, ja vien kāda pavecāka kundze pa kluso mums nepateiktu: „Nemokieties, nekas nesanāks. Lai jūsu meitene uzraksta iesniegumu PSRS Ārlietu ministrijai, ka viņa ir dzīvojusi necilvēcīgos apstākļos, ka tēvs pazudis kara laikā, savā dzīves vietā tiek politiski un fiziski pazemots un vēl visādas muļķības par iepriekšējo dzīvi un pēc tam pieprasa politisko patvērumu LPSR galvaspilsētā Rīgā un atļauju tūlīt apprecēties, apmesties te uz pastāvīgu dzīvi, arī turpināt studēt medicīnu. Protams, mēs to visu izdarījām, tad vēl dažas sīkas formalitātes, un mēs jau sēdējām vilciena Maskava – Rīga kupejā. Laikam jau pēc kādas nedēļas man pienāca ierakstīta vēstule ar PSRS Ārlietu ministrijas zīmogu, kas vēstīja – precieties, studējiet, dzīvojiet.

Jocīgi, varbūt pat neticami. Bet es esmu atjaunots par kapteini, uzņemts partijas rindās, un tagad mēs darīsim visu, lai veiksmīgi izpildītu piecgades plānu. Nekādas atlaides no manis negaidiet – jāstrādā būs krietni, galu galā to es apsolīju partijai un valdībai! Sakiet vēl, ka brīnumi nenotiek, lai gan tajā laikā tas visiem radīja šaubas, parasti visi teica, ka tas nevar būt! Bet notika un bija! Par sekmīgu valsts nozvejas plāna pildīšanu mani pat ar ordeni „Goda zīme” apbalvoja.”

No savas puses gribu pateikt, ka mans kapteinis nesen nosvinēja zelta kāzas!■

IZGLĪTĪBAS CEĻŠ. NO TEORIJAS UZ PRAKSI

Viss sākās 24. novembrī. Tiesa, jau divas nedēļas pirms tam dzīvojām uz kuģa, cauras dienas krāmējām pilnas tilpnes ar vēšū, cūku un jēru stilbiem, sviesta kastēm, kartupeļiem un miltu maisiem, cukuru, kondensēto pienu, zemeņu kompotu un cepumiem. Tātad – badā nenomirsim. Toties jau pirmās naktis lika saprast, ka būs jāsamierinās ar ne visai tikamiem kaimiņiem – prusakiem.

Pa ceļam uz Tallinu buras un gali pārklājās ar 5–10 mm biezu ledus kārtu. Tas bija ko vērts, kad ar kailām rokām turoties pie lāstekām un apledojušām trosēm bez jebkādas drošināšanas bija jāuzlien sešdesmitmetrīgajā mastā, lai novāktu “palagus”. Sākums tiešām bija tāds kā vecās filmās par jūras vilkiem.

Jūrās un okeānos dažādu valstu kravas un zvejas kuģi lielā ātrumā nāca pavisam tuvu klāt apskatīt šo četrmastu brīnumu. Tuvojamies Kanāriju salām. Esam jau pieraduši pie sānsveres un pie tā, ka lekcijās sēžam leņķī.

Redzēts ir daudz un piedzīvots vēl vairāk. Vai tas nav piedzīvojums – braukt cauri Stambulai zem tiltiem, kur no masta gala līdz tilta spraišļiem vēl atliek trīs metri? Redzēt krāšņo Āfrikas ragu, Andalūzijas kalnus. Arī jūras un okeānus – tik ļoti atšķirīgus. Romantika? Jā, tad, kad tu esi 50 metru augstumā, kājas slīd katra uz savu pusi un rokas salst klāt pie metāla apkalumiem. Arī tad, kad viens kļūmīgs solis, un tu kļūsi uz mirkli par putnu. Taču mūsu kuģi arī nedaudz var uzskatīt par putnu, par skaistu putnu, kurš izplestiem spārniem skrien pa ūdens virsu.

Tagad, kad prakse beigusies un tu vairs neesi uz burinieka “Sedov”, šķiet, ka nekas nav bijis, ka viss ir tikai sapnis.

*Fragmenti no ierakstiem Latvijas Jūras akadēmijas studentu dienasgrāmatās,
1990. gada beigās*





JŪRNIIEKS VAKAR, ŠODIEN UN RĪT

Iemesli, kāpēc cilvēki izvēlas jūrnieka profesiju, ir dažādi. Vieniem jūra nozīmē brīvību, citiem iespēju aiziet no ikdienas problēmām krastā, vēl kādu tā vilina ar labu samaksu vai izvēli ietekmē ģimenes tradīcijas, bet ļoti iespējams, ka cilvēks vienkārši izjūt jūras vilinājumu – saslimis ar jūru uz mūžu. Patiesībā līdzīgi varētu spriest par ikvienas citas profesijas pārstāvjiem, bet jūrnieka profesija tomēr šķiet īpašāka, un tā ir bijis jau gadu simtiem.

AICINA IZVĒLĒTIES JŪRNIIEKA PROFESIJU



Lielbritānijas Nacionālā jūras un dzelzceļa transporta darbinieku savienība ir sākusi kampaņu, lai apturētu jūrnieku skaita samazināšanos valstī. Kampaņa "SOS 2020" tiek uzskatīta par projektu, ar kura palīdzību Apvienotā Karaliste cer palielināt jauniešu interesi par jūrnieka profesiju.

1980. gadā AK tirdzniecības flotē bija 30 tūkstoši jūrnieku, bet 2016. gadā to skaits jau bija sarucis līdz 23 380.

Dažādās pasaules valstīs jūrnieku darba prestižs un ieguldījums ekonomikā tiek vērtēts atšķirīgi. Piemēram, Singapūras valdība jau 1970. gadā atzina, ka jūrnieku ieguldījums valsts ekonomikā ir tik nozīmīgs, ka kopš septiņdesmitajiem gadiem Singapūras jūrnieki ir atbrīvoti no ienākuma nodokļa maksāšanas.

Senais mīts, ka jūrnieki ir tikai dzīves baudītāji, kuri savu naudu atstāj ostmalas krogos, kaujas un uzdzīvo kopā ar vieglas uzvedības jaunkundzēm, ir atstājams pagātnes nostāstiem un jūras romantikas apvītiem piedzīvojumu romāniem, jo mūsdienu jūrnieka tēls ir pavisam citāds. Jūrnieks ir labi izglītots un darbā ļoti noslogots cilvēks, kuram nereti nav laika pat nokāpt no kuģa, kad tas pietājis kārtējā ostā.

Starptautiskā Kuģniecības kamera (ICS) ir apkopojusi un izanalizējusi aptaujas datus par to, kāpēc cilvēki ir izvēlējušies darbu jūrā, un, lūk, desmit visbiežāk nosauktie iemesli.

Laba alga. To novērtē cilvēki visās pasaules malās, bet jo īpaši tā sauktajās trešās pasaules valstīs un tajās, kur starp darbu krastā un jūrā ir ievērojamas atšķirības. Cilvēki novērtē to, ka var nodrošināt sev un ģimenei cilvēka cienīgu dzīvi.

Iespēja veidot profesionālo karjeru. Tie, kuri mērķtiecīgi ceļ profesionālo kvalifikāciju, apmēram desmit gadu laikā var kļūt par kuģa kapteini vai vecāko mehāniķi.



Iespēja ceļot. Lai gan arī bez darba jūrā cilvēks tagad var apceļot pasauli, tomēr jūrniece to piemin kā pievienoto vērtību citiem ieguvumiem no jūrniece profesijas.

Ilgttermiņa perspektīva. Tā ir drošība, ka ne šodien, ne nākotnē nebūs jāuztraucas par bezdarbu.

Apziņa, ka jūrniece darbs ir starptautiski nozīmīgs.

Dinamisks un aizraujošs darbs. Šīs profesijas pārstāvjus neierobežo biroja četras sienas un krēsls pie darba galda.

Profesijas kvalifikācijas starptautiska atzīšana. Kuģa virsniece kvalifikācija atbilst starptautiskiem standartiem, tāpēc ir iespējams strādāt jebkurā pasaules kuģošanas kompānijā un neviens neapšaubā jūras speciālista profesionālo kompetenci.

Ilgs atvaļinājums. Pēc jūrā nostrādātiem mēnešiem seko vairākus mēnešus garš atvaļinājums krastā, ko nebauda nevienas citas profesijas cilvēki.

Jūrā iegūtā dzīves pieredze. Tā ir unikāla, krasta dzīvē tādu iegūt nav iespējams, piemēram, attiecības ar cilvēkiem un attieksme pret darbu, noteiktība un spēja uzņemties atbildību.

Iespēja pārkvalificēties darbam krastā. Iegūtā kvalifikācija un pieredze jūrā ļauj viegli atrast darbu arī krasta specialitātēs.

Protams, katrai medaļai ir divas puses, un visiem ieguvumiem un plusiem, kas runā par labu jūrniece profesijas izvēlei, pretim stāv iespējamais apdraudējums un mīnusi, no kuriem visbiežāk nosauktie ir milzīgā atbildība, nogurums, iespējamie pirātu uzbrukumi, kā arī negodprātīgi darba devēji.

Itin neviens jaunajam cilvēkam, kurš izvēlas jūrniece karjeru, nesola tikai vieglas dienas, tomēr, neskatoties uz iespējamiem riskiem, jaunie cilvēki izvēlas šo ceļu. Diemžēl pēdējo piecu gadu tendence dara bažīgus un uzmanīgus gan kuģu īpašniekus, gan jūrnieceības mācību iestāžu vadītājus, gan pasaules jūrnieceības sabiedrību kopumā, un tā ir jauno cilvēku skaita samazināšanās, kuri darba dzīvi izvēlas saistīt ar jūru. Āzijas valstīs gan šāda tendence nav vērojama, turpretī Eiropas valstīs un IMO ne tikai pauž satraukumu, bet arī meklē iespējas, kā jauniešus ieinteresēt kļūt par jūrniece.

Pienāk kritiskais brīdis, kad problēma ir samilzusi un situācija prasa risinājumu. Mēs mēdzam sevi šaustīt un it kā noniecināt savu varēšanu, prasmes, rīcības spēju, maldīgi domājot, ka tikai pie mums ir slikti un ka, piemēram, citās Eiropas valstīs īstenotā jūrnieceības, tai skaitā arī jūras izglītības, politika un stratēģija ir tālredzīgi veidotas un nav problēmu piemeklētas.

Jūrnieceības izglītība Latvijā jau gadus divdesmit ir jaunas koncepcijas gaidās. Gandrīz tūlīt pēc Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) pirmā izlaiduma 1994. gadā par jūrnieceības nozari atbildīgie saprata, ka būs nepieciešamas reformas, lai LJA diplomu atzītu pasaulē, lai Latvijas Jūras akadēmijas vārds būtu to pasaulē atzīto augstskolu vidū, kuru programmas ir starptautiski akreditētas un atbilst



STCW konvencijas prasībām. Ne bez problēmām un grūtībām, ejot soli pa soļim, Latvijas Jūras akadēmija ir virzījusies uz šo mērķi – augstskola ir akreditēta, mūsu jūrnieku izglītības dokumentam ir svars, bet jūrniecības izglītības joma joprojām prasa uzlabojumus un nākotnē vērstu redzējumu.

Bet, pirms iztīrājam situāciju Latvijas jūrniecības izglītības laukā, apzinām ieguvumus un aplūkojam iespējamās draudus, ielūkosimies, kas ar izglītības nozari notiek pasaulē, Eiropā un mūsu tuvākajās kaimiņvalstīs.

VAI BŪT JŪRNIKAM ŠODIEN IR PRESTIŽI?

Uz šo jautājumu atbildes meklē gan pasaules jūrniecībā iesaistītās institūcijas, gan ikviens indivīds, kurš stāv uz jūrnieka profesijas izvēles ceļa. Gribētos, lai tā būtu, bet, domājot par Eiropu, šķiet, daudz kas ir salaists grīstē, un to ir izdarījuši vispirms jau paši Eiropas kuģu īpašnieki. Norvēģijas, Nīderlandes un Dānijas kuģu īpašnieki, kuri lielā mērā nosaka toni pasaules kuģošanas biznesā, izdevumu samazināšanas nolūkā kuģu apkalpes labprāt komplektē ar tā dēvēto lēto darbaspēku, kas nāk pārsvarā no Filipīnām un Indijas. Visvairāk nodarbināti, protams, tiek filipīnieši, un tieši Norvēģija, kurai ir viena no lielākajām kuģu flotēm, visvairāk lobē filipīniešu profesionālās kvalifikācijas atzīšanu, lai gan IMO jau vairākus gadus noris diskusijas par Filipīnu jūrnieku nepietiekamo sagatavotību. Norvēģi saprot: ja vienā jaukā dienā vajadzētu atteikties no filipīniešiem, aptuveni 80% viņu kuģu paliktu bez apkalpēm.

Neviens neapšauba, cik svarīgi, lai jūrnieka profesija būtu zīmols, un šim zīmolam jābūt tik spēcīgam, lai tas spētu iedvesmot jaunos cilvēkus profesijas izvēlē. Bet atklāts paliek jautājums, vai Eiropas kuģošanas kompāniju saimnieki ir gatavi ko mainīt savā biznesa filozofijā un vai Eiropas likteņa lēmēji ir gatavi mainīt likumus Eiropas nākotnes vārdā? Diemžēl ES līmenī pietrūkst politiskās gribas, lai pieņemtu lēmumu kaut ko mainīt, un to apliecina arī bezzobainā un neko neizsakošā "Eiropas jūras transporta stratēģija 2008–2018".

NORVĒGIJA

Tomēr Norvēģijas kuģu īpašnieki sāk apzināties, ka gadiem ilgusī trešo valstu jūrnieku nodarbināšanas politika sākusī radīt negatīvu rezonansi: Norvēģija jau sāk izjust ne tikai labi sagatavotu jūrnieku trūkumu, bet arī jauniešu intereses trūkumu par jūrnieka profesiju. Tā, piemēram, Edvins Endresens, kuģošanas kompānijas "Solvang", kura savā flotē nodarbina aptuveni 700 jūrnieku, izpilddirektors, uzsver: "Flotē trūkst speciālistu, un sevišķi bēdīga situācija ir ar gāzes tankkuģiem, kur nav tik vienkārši paņemt darbā jūras speciālistus, jo ir nepieciešama īpaša kvalifikācija. Tas ir ļoti atbildīgs un sarežģīts darbs, tāpēc jūrnieku sagatavošanai jābūt visaugstākajā līmenī."

Kompānijai "Solvang" ir biroji Norvēģijā, Latvijā un Filipīnās, un tieši te Norvēģijas kompānija saskata speciālistus, kuri nākotnē varētu strādāt uz



pasaulē modernākajiem un arī komplicētākajiem kuģiem. Lai gan norvēģu kompānija neesot ieinteresēta izspiest no darba tirgus savas valsts jūrniekus, reālā situācija ir tāda, ka norvēģu jūrnieku skaits sakarā ar flotes virsnieku novecošanos samazinās, tāpēc, piemēram, 2017. gadā tikai kompānijai "Solvang" vien vēl būs nepieciešami aptuveni 60 jūrnieku no citām valstīm.

Norvēģi arī godīgi atzīst, ka ekonomisku apsvērumu dēļ jau gadiem nav bijis iespējams nokomplektēt klāja komandu ar norvēģu jūrniekiem, bet tagad, kad norvēģu jaunieši vispār nevēlas kļūt par jūrniekiem, rodas arī virsnieku deficīts, tāpēc nākas lūkoties Filipīnu virzienā, un aptuveni 20 kadetu no šīs valsts ik gadus iziet apmācību "Solvang" kadetu programmā.



DĀNIJA

Dānijas jūrnieku darba tirgū ir citāda situācija nekā Latvijā, jo tai ir viena no lielākajām flotēm pasaulē ar aptuveni 660 kuģiem (15,5 miljoni bruto tonnu), uz kuriem nodarbināti 23 220 jūrnieku, no kuriem aptuveni 13 800 ir dāņi.

Tas nozīmē, ka Dānijā aptuveni 2,2% no visiem nodarbinātajiem ir jūrnieki. Pēdējo 10 gadu laikā gan to skaits ir sarucis par 0,6%, un Dānijas Kuģu īpašnieku asociācija (DKIA) par šādu tendenci ir satraukta



Kuģa tilta trenāziers Dānijas Jūras akadēmijā.



un uzskata, ka tikai jauniešu ieinteresēšana jūrnieka profesijas apguvē un labi izglītots darbaspēks būs tas, kas nākotnē nodrošinās Dānijas jūrniecības nozares konkurētspēju. DKĪA aicina Dānijas jūrniecībā iesaistītās organizācijas un biznesa pārstāvjus, valsts institūcijas un jūrniecības mācību iestādes izveidot modernu jūrniecības apmācības paketi, lai jūras speciālisti būtu konkurētspējīgi starptautiskajā darba tirgū, vispirms jau domājot par Dānijas flotes nodrošināšanu ar savas valsts speciālistiem. Dānijas kuģu īpašnieki vēlas panākt, lai ik gadus izglītības diplomu saņem un Dānijas flotei var pievienoties vidēji 350 jūras virsnieku, bet līdz vēlamajam vēl ir tālu, pagaidām ik gadus floti papildina vidēji 150 jūrnieku.



1935. gadā būvētais mācību kuģis "Georg Stage" ik gadus kļūst par mājām un prakses vietu 60 topošajiem jūrniekiem, kuri apgūst specialitāti kādā no Dānijas jūrniecības mācību iestādēm. 2016. gadā kuģa remontā ieguldīja 20 miljonus dāņu kronu, jo prioritāte ir kuģošanas drošība.

Diemžēl skaitļi par situāciju flotē nav iepriecinoši, piemēram, kuģošanas kompānijā "Maersk Line" no 2010. līdz 2016. gadam dāņu kapteiņu vecāko palīgu skaits samazinājies par trešdaļu, bet kapteiņu uz pusi, kas negatīvi ietekmē Dānijas jūrniecības klasteri kopumā. Flote ir augusi, bet Dānijas jūrnieku īpatsvars samazinājies. Tajā pašā laikā nozare atzīst, ka Dānijas jūrnieku profesionālais līmenis ir labs un nav bažu par viņu konkurētspēju

starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, un par to jāpateicas Dānijas jūrniecības izglītības politikai, kas vērsta uz starptautiskajam līmenim un starptautiskajām konvencijām atbilstošu speciālistu sagatavošanu Dānijas tirdzniecības un zvejas flotei, kā arī konkurētspējīgu jūrnieku sagatavošanu starptautiskajam jūrnieku darba tirgum.

Daudz tiek darīts, lai ieinteresētu jauniešus par darbu jūrā. Piemēram, Frederikshavnas pašvaldība ir izvirzījusi mērķi pie sevis izveidot Zilās Dānijas centru un panākt, lai 45% no vietējiem jauniešiem izvēlas kādu no jūrnieka profesijām.

Dānijas jūrniecības nozare 2016. gadā izvērsa kampaņu, lai mudinātu vecākus pievērst savus bērnus jūrniecības izglītības iegūšanai. Kampaņas organizētāji ir pārliecināti, ka uzdevums nav stāstīt par to, ko cilvēki jau zina, bet gan



par to, kur viņu zināšanas ir nepietiekamas. Trīs no četriem vecākiem, kuriem ir bērni no 14 līdz 23 gadu vecumam, iesaka saviem bērniem iegūt vidējo izglītību, tāpēc ir svarīgi orientēt jauniešus uz arodizglītības iegūšanu.

“Raugoties jūrniecības nozares nākotnē, nepārprotami redzam, ka tai būs nepieciešami kvalificēti darbinieki, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai aizvien vairāk jauniešu izvēlas jūrnieka profesiju. Dānijas jūrniecība no savas puses ir gatava piedāvāt aizraujošu un labi atalgotu darbu. Dānijā jūrniecības izglītību var iegūt piecās mācību iestādēs, un, atbalstot šo izglītības sistēmu, tai skaitā nodrošinot jūrniecības izglītības iegūšanu bez maksas, iespējams kaut nedaudz mazināt kvalificētu jūrnieku trūkumu mūsu flotē. Bet tam vajadzīgi politiski lēmumi, un to nozare bez valdības atbalsta nevar panākt,” uzskata DKĪA prezidents Klauss V. Hemingsens.

LIETUVA

Lietuvas Jūras akadēmija, kas atrodas Klaipēdā, kā reģionālā augstākā mācību iestāde ieguvusi 54,5 reitinga punktus, kas salīdzinājumā ar citu Lietuvas augstskolu rādītājiem ir atzinīgi vērtējams rezultāts. 2016. gadā Lietuvas Jūras akadēmiju absolvēja 170 jauno speciālistu: 61 kuģu vadītājs, 45 kuģu mehāniķi, 31 loģistikas speciālists, 23 ostu un kuģniecības finansisti un 10 ostu un kuģniecības vadītāji.



Līdzīgi kā ostu nozarē, arī jūrniecības izglītības jomā Lietuva ļoti ambiciozi piesaka savas iespējas un ļoti pārliecinoši runā par saviem sasniegumiem. Viņi nepazīst kautrīgu malā stāvēšanu vai nepārliecinošu sava viedokļa paušanu. Ja Klaipēdas osta, tad lielākā Baltijas jūras reģionā, ja Lietuvas Jūras akadēmija, tad labākā mācību iestāde starp citām.

Kaut Lietuvas jūras robeža nav necik gara, Lietuva sevi pozicionē kā lielu jūras valsti, tāpēc šeit netiek apspriesta iespēja Jūras akadēmiju pievienot vai apvienot ar kādu citu augstskolu, un tas vieš drošību gan akadēmijas studentiem, gan pasniedzējiem, gan arī tiem, kuri vēl tikai gatavojas savai nākotnes profesijas izvēlei. Jūrnieka profesijas popularizēšanā aktīvi iesaistās paši akadēmijas studenti un pasniedzēji, organizējot karjeras dienas Lietuvas skolās un ģimnāzijās.

IGAUNIJA

Igaunijā jau vairākus gadus noris diskusija par to, kāpēc Igaunija zaudē jūras valsts statusu un prestižu. Viena no galvenajām atziņām, pie kuras nonākuši diskusijas dalībnieki: tas noticis tāpēc, ka krities jūrniecības izglītības līmenis un



prestīžs. Daudzi no diskusijas dalībniekiem, tai skaitā Igaunijas Jūras akadēmijas absolventi atzīst, ka izglītības līmenis sācis kristies no 2006. gada, un viens no iemesliem ir tas, ka trūkst spēcīga līdera – augstskolas rektora.

2012. gadā Igaunijas valdība apstiprināja Nacionālo attīstības plānu, tajā iekļauta arī Igaunijas jūrniecības politika 2012–2020, kurā par prioritāti noteikta jūrniecības izglītība. Šī prioritāte noteikta, pamatojoties uz Ekonomikas ministrijas veikto pētījumu par darbaspēka pieprasījumu līdz 2023. gadam un 2015. gadā veikto jūras darbaspēka pētījumu, kas liecināja, ka 2016. gadā pasaules flotē trūks vairāk nekā 60 tūkstoši kuģu virsnieku un ka Eiropas Savienība sevišķi izjūt kuģu virsnieku – ES pilsoņu deficītu. Šiem datiem jāvieš pārlicība, ka jūrniecības izglītību ieguvušajiem Igaunijas speciālistiem būs pieejamas gan prakses vietas jūrā studiju laikā, gan darbs starptautiskajās kuģošanas kompānijās visā pasaulē.

Domājot par valsts līmenī pausto atbalstu jūrniecības izglītībai Igaunijā, zināmu neizpratni rada tas, ka 2014. gada 1. augustā Igaunijas Jūras akadēmiju (IJA) pievienoja Tallinas Tehniskajai universitātei (TTU). Šo situāciju par normālu neuzskata ne Igaunijas jūrniecības nozarē iesaistītie uzņēmumi, ne augstskolas pasniedzēji, ne arī tie, kuri tur apgūst kādu no jūrnieka specialitātēm. Tallinas Tehniskās universitātes absolventiem nācies piedzīvot ļoti nepatīkamus pārpratumus, jo viņu diplomos neparādās ieraksts, ka attiecīgais speciālists ir jūras inženieris, tur rakstīts, ka TTU absolvents ieguvis inženiera kvalifikāciju. Tomēr igauņi nav atmetuši cerību, ka viss nostāsies savās vietās un IJA atkal kļūs patstāvīga.

Izvērtējot augstskolu atdevi, viens no kritērijiem ir tas, cik daudz augstskolas beidzēju jau pirmajā gadā ir spējuši iekārtoties darbā savā specialitātē. Tas ir arī viens no galvenajiem kritērijiem, pēc kuriem nosaka, kurās specialitātēs augstskolā vajadzētu samazināt uzņemamo studentu skaitu, jo nav pieprasījuma pēc attiecīgās kvalifikācijas speciālistiem. Pētījums parādīja, ka no visām TTU fakultātēm pieprasītākos speciālistus sagatavo tieši IJA nodaļa.

Lai mainītu neapmierinošo situāciju Igaunijas jūrniecības nozarē, kas, neraugoties uz deklarētajām valsts attīstības prioritātēm, piedzīvo stagnāciju, tostarp arī jūrniecības izglītības jomā, 2016. gada rudenī uz Igaunijas parlamentu devās vairāki desmiti Igaunijas jūrniecības nozares pārstāvju, tai skaitā TTU Igaunijas Jūras akadēmijas direktors viceadmirālis Tarmo Kouts kopā ar studentiem, pasniedzējiem un absolventiem, lai paustu savu viedokli par nozares attīstību un šķēršļiem, kas to traucē.

T. Kouts: "Jūras ekonomikai ir liels potenciāls, ja vien tai radītu labvēlīgus apstākļus, sadarbojoties valsts institūcijām, zinātniskajiem institūtiem un privātajam sektoram. Bet visa pamatā tomēr ir izglītība, tai skaitā arī jūrniecības izglītība, kuru ieguvušajiem paveras ļoti plašas darba un karjeras iespējas."■

Sagatavoja Anita Freiberga



LATVIJAS JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS IESTĀDES 2017. GADĀ SKAITĻOS

Saskaņā ar BIMCO (Baltic and International Maritime Council) ziņojumu par cilvēkresursiem jūrniecībā pašlaik pasaules flotē trūkst aptuveni 16 500 virsnieku, pārsvarā vadības līmeņa kuģu mehāniķu un elektromehāniķu. Turklāt BIMCO prognozē, ka tuvāko gadu laikā pieprasījums pēc kvalificētiem kuģu virsniekiem turpinās pieaugt. Latvijā kuģu virsnieki tiek sagatavoti trijās augstākajās jūrniecības izglītības iestādēs: Latvijas Jūras akadēmijā (turpmāk – LJA), Liepājas Jūrniecības koledžā (turpmāk – LJK) un “Novikontas” Jūras koledžā (turpmāk – NJK). Šajā rakstā ir apkopota informācija par nākamo virsnieku sagatavošanu šajās iestādēs.

STUDĒJOŠO SKAITS JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS IESTĀDĒS 2017. GADĀ

Latvijā 2017. gada 1. oktobrī jūrniecības izglītības iestāžu īstenotās jūrniecības izglītības programmas apguva 2155 topošie virsnieki, kas ir nedaudz mazāk nekā 2016. gadā, kad programmas apguva 2223 studējošie un jūrskolu audzēkņi. Augstākās izglītības programmās kuģu vadīšanu studēja 1039, kuģu mehāniku – 505, bet kuģu elektroautomātiku – 38 cilvēki. Profesionālās vidējās izglītības (jūrskolu) programmās kuģu vadīšanu apguva 251, bet kuģu mehāniku – 322 audzēkņi.

Jūrskolu audzēkņi izglītības programmas apgūst klātienē, bet augstākās izglītības programmas klātienē apgūst 40% jeb 639 no 1582 studējošajiem augstskolu programmās. LJA, ieskaitot Rīgas jūrskolas audzēkņus, jūrniecības programmas apgūst 867 studenti un audzēkņi. LJK studentu un jūrskolas

	2014	2015	2016	2017
Kopējais apmācāmo skaits	2217	2164	2223	2155
Augst. izglītības programmas	1655	1638	1688	1582
Kuģu vadīšana	1015	1029	1096	1039
Kuģu mehānika	569	551	539	505
Kuģu elektroautomātika	71	58	53	38
Jūrskolas programmas	562	526	535	573
Kuģu vadīšana (<500 BT)	287	267	240	251
Kuģu mehānika (<750 kW)	275	259	295	322



programmu audzēkņu kopskaits ir 1021, bet NJK jūrnieceības programmas apgūst 267 studenti.

ABSOLVENTU SKAITS JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS PROGRAMMĀS 2017. GADĀ

2017. gadā augstākās un vidējās jūrnieceības izglītības programmas absolvēja pavisam 246 personas. Lielākā daļa no tām bija LJA un LJK kuģu vadīšanas un kuģu mehānikas augstākās izglītības programmu beidzēji. Sagatavotais kuģu elektromehāniķu skaits pēdējos gados ir neliels, kas liecina par to, ka nākotnē Latvijā var būt grūtības apmierināt pieprasījumu pēc šiem speciālistiem.

Šā gada janvārī LJA augstākās izglītības programmas absolvēja 86 studējošie, no kuriem lielākā daļa jeb 60 studējošo bija kuģu vadīšanas specialitātes absolventi. Kuģu mehānikas specialitātes programmu absolvēja 21, bet kuģu elektroautomātikas specialitātes programmu – 5 studējošie. Valsts pārbaudījumu komisijas vērtējumā kopējais LJA absolventu zināšanu līmenis ir labs.

Programmu absolventi	2014	2015	2016	2017
Kuģu vadīšana	146	134	142	108
Kuģu mehānika	79	85	87	65
Kuģu elektroautomātika	13	15	4	5
Kuģu vadīšana < 500 BT (jūrskola)	50	53	42	37
Kuģu mehānika < 750 kW (jūrskola)	40	51	43	31
Kopā	328	338	318	246

LJK augstākās izglītības programmas 2017. gadā absolvēja 91 students, tai skaitā kuģu vadīšanas programmu absolvēja 47, bet kuģu mehānikas programmu – 44 studējošie. Kopumā augstākās izglītības programmu absolventu noslēguma pārbaudījumu rezultāti ir salīdzinoši stabili un vērtējami kā labi. Valsts pārbaudījumu komisijas novērojumi liecina, ka nav jomu, kurās būtu atzīmējama krasa zināšanu pasliktināšanās.

Jūrskolu programmas 2017. gadā absolvēja 68 audzēkņi. Pavisam abās jūrskolās kuģu vadīšanas programmu absolvēja 37, bet kuģu mehānikas programmu – 31 cilvēks. Lai gan jūrskolu programmu absolventu zināšanu līmenis pēdējos gados ir uzlabojies, kopējais līmenis joprojām ir vērtējams ne augstāk kā apmierinoši.

JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS PROGRAMMĀS UZŅEMTO PERSONU SKAITS

Latvijas jūrnieceības augstākās izglītības iestādēs 2017. gada septembrī sāka studēt 517 cilvēki. Nedaudz vairāk nekā trešdaļa no visām personām iestājās koledžas vai bakalaura līmeņa kuģu vadītāju, bet ceturtā



daļa – kuģu mehānikas programmā.

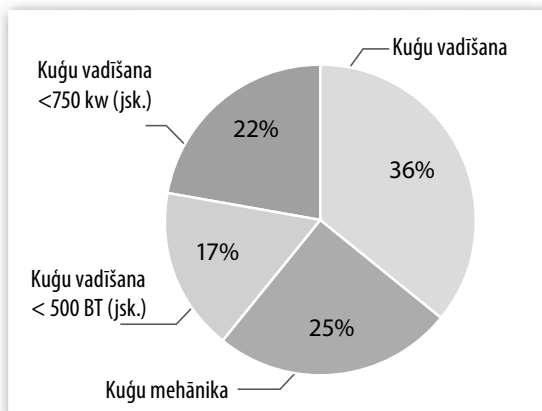
Studijām klātienē LJA tika uzņemti 89, bet neklātienē – 18 studējošie. Kuģu vadīšanas specialitātes programmās gan klātienē, gan neklātienē pavisam tika uzņemti 74, bet kuģu mehānikas specialitātes programmās 32 studējošie. Kuģu elektroautomātikas specialitātes

programmā iestājās tikai viens cilvēks neklātienē. Rīgas jūrskolas programmās tika uzņemti 92 audzēkņi, no tiem kuģu vadīšanas programmā 31, bet kuģu mehānikas programmā 61 audzēknis.

Studijām pirmā līmeņa augstākās profesionālās izglītības programmās klātienē LJK tika uzņemti 70, bet neklātienē – 79 cilvēki. Kuģu vadīšanas specialitātes programmā šogad tika uzņemti 84, bet kuģu mehānikas programmā – 65 studējošie. Liepājas jūrskolas programmās pavisam tika uzņemti 108 audzēkņi, no tiem kuģu vadīšanas programmā 57 un kuģu mehānikas programmā 51 cilvēks.

Studijām pirmā līmeņa augstākās izglītības neklātienē programmās NJK šogad tika uzņemts 61 studējošais, tai skaitā kuģu vadīšanas programmā 30, bet kuģu mehānikas programmā 31 studējošais.■

Sagatavoja Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra
Konvencionālās uzraudzības daļas speciālisti





VAI GAIDĀMS JŪRNICĪBAS NORIETA SĀKUMS LATVIJĀ?

Izglītības un zinātnes ministrija paziņojusi par augstskolu reorganizāciju, izskan iespēja pievienot Latvijas Jūras akadēmiju un Liepājas Jūrniecības koledžu Rīgas Tehniskajai universitātei. Pieprasījums pēc jūrniecības speciālistiem pasaules tirgū ir milzīgs. Latvijā ir aptuveni 13 000 jūrnieku, kuri, strādājot uz ārvalstu kompāniju kuģiem, valstī ieved vairāk nekā 350 miljonus ASV dolāru gadā. Latvijas jūrnieki iemantojuši ļoti labu slavu, kas, sākot no 1991. gada, pakāpeniski izcīnīta grūtā konkurences cīņā. Mūsu jūrniecības izglītības iestādes gatavo jūras speciālistus, un tā ir ļoti specifiska izglītība, kas saistīta ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) prasībām, kurām nepārtraukti jāseko un kuras jāpilda. Arī jūrniecības izglītības mācību programmas, mācību līdzekļi, aprīkojums, trenāžieri tiek stingri reglamentēti un regulāri pārbaudīti, bet prasību neievērošana var novest pie izslēgšanas no *baltā saraksta* valstu vidus, kurām vienīgi ir tiesības izsniegt sertifikātus, lai jūrnieks varētu strādāt uz jebkura karoga kuģiem. Atšķirībā no citu augstskolu beidzējiem jūrnieki ar izglītības diplomu vien nevar strādāt uz kuģiem, jo starptautiskās prasības nosaka, ka nepieciešams arī darba diploms jeb kompetences sertifikāts, kura saņemšanu savukārt stingri regulē STCW konvencija.

Lai ievērotu STCW konvencijas prasības, LJA visus 25 savas pastāvēšanas gadus ir uzlabojusi mācību programmas, pilnveidojusi mācību līdzekļus un aprīkojumu, iesaistot un saņemot palīdzību arī no jūrniecības nozares organizācijām. Tikai ar neatlaidīgu un kopīgu darbu Latvijas jūrnieki ir iemantojuši labu slavu ārzemju kuģošanas kompāniju vidū. Sadzīve uz kuģa ir stingri reglamentēta, tāpēc mācību procesā ir jāiemāca arī spēja izdzīvot uz jūras, cieņa pret jūrnieka formu, savas valsts karogu un himnu.

No pirmā kompetences sertifikāta saņemšanas līdz kapteiņa vai vecākā mehāniķa amatam paiet 10 un vairāk gadu. Šādus speciālistus nevar sagatavot parastajā – civilajā izglītības iestādē, jūras darba specifika prasa, lai tos gatavotu speciālās izglītības iestādēs.

Var tikai iedomāties, ko teiktu pasaules valstu kuģu īpašnieki, pieņemot darbā speciālistu, kuram ir iedotas tehniskās zināšanas, bet kurš nav gatavots skarbai dzīvei jūrā. Vai tiešām tas būtu jāpiedzīvo JŪRAS valstij LATVIJAI, kura jau sen ir slavēta ar saviem dzelzs vīriem un kopš Valdemāra pirmās dibinātās jūrskolas Ainažos ir devusi stūrmaņus un kapteiņus pasaules flotei?

Balstoties uz savu jūras pieredzi, ar pārliecību varam teikt, ka jūras speciālisti ir jāgatavo speciālās profilētās izglītības iestādēs, jo nākamajiem jūras



virsniekiem ne tikai jāiemāca tehniskās zināšanas, bet tiem arī jāklūst par īstiem jūrnikiem. Jūrniecības izglītības iestāžu pievienošana RTU būtu jūrniecības norieta sākums Latvijā.■

Ēvalds Grāmatnieks, kuģu kapteinis ar 20 gadu darba pieredzi jūrā un
25 gadu pieredzi ar jūrniecību saistītos krasta dienestos
Māris Ķempe, kuģu elektromehāniķis ar 25 gadu darba pieredzi jūrā
un 25 gadu pieredzi ar jūrniecību saistītos krasta dienestos

NEPIEĻAUT SASTEIGTU, NEPIETIEKAMI IZVĒRTĒTU UN NEATGRIEZENISKU RĪCĪBU!

Jūrniecības izglītība visā pasaulē ir reglamentēta profesionālā izglītība, jūrnieru sagatavošanas un sertificēšanas, kā arī profesionālo kvalifikāciju piešķiršanas prasības ir noteiktas 1978. gada starptautiskajā konvencijā "Standarts of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers" (STCW). Eiropas Savienības ietvaros jūrnieru sagatavošanas un sertificēšanas prasības nosaka 2008/106/EC un 2012/35/EU direktīvas, kuras pārklājas ar STCW konvencijas prasībām. Papildus tam ne retāk kā reizi piecos gados tiek sagatavots neatkarīgu ekspertu ziņojums IMO un Eiropas Komisijai par jūrnieru profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmu Latvijā. Turklāt IMO un EK pārstāvji vismaz reizi piecos gados veic arī dalībvalstu auditu, kas pēc būtības ir jūrnieru profesionālās sagatavošanas sistēmas starptautiska akreditācija.

2017. gada 11. janvārī Latvijas jūrniecības nevalstisko organizāciju pārstāvju sapulce pieņēma rezolūciju sakarā ar Izglītības un zinātnes ministrijas ieceri pievienot dažas Latvijas jūrniecības izglītības iestādes citām augstskolām.

"Pēc publiskajā telpā izskanējušās informācijas par Latvijas Republikas Izglītības un zinātnes ministrijas (IZM) ieceri pievienot Latvijas Jūras akadēmiju (LJA) un Liepājas Jūrniecības koledžu (LJK) kādai citai Latvijas augstskolai,



biedrība "Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija" (LKKA) prezidenta Jāzepa Spridžāna personā, biedrība "Latvian Crewing Companies Association" ("Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija", LCCA) valdes priekšsēdētāja Aleksandra Nadežņikova personā, biedrība "Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija" (LKĪA) viceprezidenta Antona Ikaunieka personā, arodbiedrība "Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieru arodbiedrība" (LTFJA) prezidenta Igora Pavlova personā un biedrība "Latvijas Jūrnierības savienība" (LJS) priekšsēdētāja Antona Vjatera personā (visas kopā – jūrnierības NVO) neatbalsta IZM ieceri, pamatojoties uz šādiem argumentiem:

Nav notikusi diskusija starp IZM un jūrnierības nozari, tostarp jūrnierības NVO, kurā IZM izklāstītu savu redzējumu par iespējamo konsolidāciju un sniegtu detalizētu ieguvumu un zaudējumu izvērtējumu. Šobrīd masu medijos izskanējusi informācija liecina, ka iesāktais process ir necaurspīdīgs, nepietiekami izvērtēts un izdiskutēts.

Konsolidācijas iecere ir sasteigta un nepārdomāta, nav izvērtēta tās ietekme uz jūrnierības izglītības kvalitāti. Lai gan publiskajā telpā ir izskanējis IZM viedoklis par to, ka šāda konsolidācija tiek veikta ar mērķi paaugstināt izglītības kvalitāti, jūrnierības NVO izsaka bažas, ka efekts var būt pilnīgi pretējs, jo:

- IZM līdz šim nav risinājusi tās padotībā esošajās jūrnierības izglītības iestādēs (LJA un LJK) problēmas, kas saistītas ar saistošo starptautisko tiesību aktu izpildi, proti, kvalificētu profesionālo studiju priekšmetu pasniedzēju, mācību līdzekļu (kuģa iekārtu un sistēmu treniņi (simulatori), specifisks laboratoriju un darbnīcu aprīkojums, uzskates materiāli, mācību literatūra u.c.) un atbilstošu kvalifikācijas prakses vietu nodrošināšanu;
- IZM līdz šim īstenotā politika jūrnierības izglītības jomā nav nodrošinājusi nepieciešamos priekšnosacījumus, lai veicinātu tās attīstību. Ne iepriekšējos, ne pašreizējā ES struktūrfondu līdzfinansējuma plānošanas periodā jūrnierības izglītības iestādēm līdzekļi nav tikuši paredzēti vai arī šo līdzekļu apjoms ir bijis nepietiekams, kā rezultātā ir bijis sarežģīti nodrošināt atbilstību jūrnieru profesionālās sagatavošanas starptautisko standartu prasībām.

Jūrnierības NVO vērs IZM uzmanību uz to, ka Eiropas valstu līdzšinējā pieredze liecina, ka jūrnierības izglītības iestāžu apvienošana ar citām izglītības iestādēm nav devusi vēlamo rezultātu un ir atstājusi negatīvu iespaidu uz jūrnierības izglītības konkurētspēju šajās valstīs.

Pamatojoties uz iepriekš minētajiem argumentiem, jūrnierības NVO aicina uz diskusiju IZM par jūrnierības izglītību un tās nozīmi, lai nepieļautu sasteigtu, nepietiekami izvērtētu un neatgriezenisku rīcību un nepārdomātu lēmumu pieņemšanu, kas var radīt kaitējumu ne tikai LJA un LJK, bet visai jūrnierības nozarei un Latvijas ekonomikai kopumā."■



NĀKOTNE, IESPĒJAMS, IR TUVĀK, NEKĀ MĒS DOMĀJAM

“Lai gan jūrniecība ir viena no konservatīvākajām nozarēm, kurai ir sena un bagātīga pieredze un tradīcijas, tomēr tā vienmēr ir bijusi nozare, kas seko līdzī tehnoloģiskajam progresam, ekonomiskām, ekoloģiskām un politiskām prasībām. Pēdējos divdesmit gados gan jaunās tehnoloģijas, gan izmaiņas sociālajos, ekonomiskajos un dabas aizsardzības standartos ir nopietni ietekmējušas jūrniecību. Droši var teikt, ka nākotnē šī ietekme tikai palielināsies,” saka Latvijas Jūras akadēmijas rektora pienākumu izpildītājs ANDREJS ZVAIGZNE, kurš ir cieši pārliecināts, ka nākotne ir tuvāk, nekā mēs domājam.

Projekta autori uzsver, ka ar baterijām darbināmais konteineru kuģis, kas ar 12 līdz 15 mezglu lielu ātrumu varēs pārvadāt aptuveni 100 konteineru 65 jūras jūdžu attālumā, būtībā ievada jaunu ēru jūras kravu pārvadājumu jomā. Sākotnēji kravas tiks pārvadātas starp trim ostām Norvēģijas dienvidos. Projekta direktors Bjorns Tore Orviks uzsver, ka jaunā tipa kuģi ļaus samazināt NOx un CO2 emisijas un atslogos autoceļus. Lai gan Norvēģija ir nozīmīgs naftas ražotājs, tā, ieviešot labvēlīgu nodokļu politiku, ir bijusi līdere arī elektrisko automašīnu ieviešanā un eksperimentālā kārtā satiksmei starp fjordiem sākusī izmantot ar elektrību darbināmus prāmjus.



Norvēģija ir paziņojusi, ka jau 2018. gadā plāno palaist pirmo autonomo un pilnībā ar elektroenerģiju darbināmo kuģi “Yara Birkeland”, kura būvniecībā piedalās kompānija “Yara International” sadarbībā ar koncernu “Kongsberg”.

– Vai Norvēģijas bezpilota kuģa projekts varētu būt tāds kā signāls, ka jūrnieka profesija vairs nebūs vajadzīga?

– Attīstība bezpilota kuģu virzienā notiek jau vairākus desmitus gadu, bet galvenais virziens līdz šim bijis uz automatizāciju un sensoru darbības uzlabošanu, nevis pilnīgu bezpilota kuģi. Bezpilota kuģis prasa principiālas izmaiņas



Andrejs Zvaigzne.

ne tikai tehniskajās sistēmās – sakaru, dzinēju kontrolē, stūrēšanas un navigācijas iekārtās, bet arī kuģa arhitektūrā, jo vairs nav vajadzīga apkalpe, tāpat arī telpas jūrnikiem. Tāpat nepieciešama pilnīgi jauna pieeja remontam un uzturēšanai. Reāli bezpilota kuģis tiek izstrādāts pēdējo desmit gadu laikā, un vieni no aktīvākajiem ir bijuši Eiropas zinātnieki kopā ar Eiropas industriju. Eiropas projekts *MUNIN* (*MUNIN project 2016*) attīstīja bezpilota kuģu operacionālo konceptu tirdzniecības kuģiem, pierādīja to tehnisko, ekonomisko un juridisko iespējamību. Projekta ietvaros uz kuģa uzstādītā sistēma nodrošināja tā pilnīgu vadību un kontroli no krasta vadības centra. "Rolls-Royce" vadītajā projektā *AWAA* (*Rolls Royce Advanced Autonomus Waterborn Applications Initiative (AWAA) project*) būs sagatavota specifikācija un pamatdizains bezpilota kuģiem autonomām operācijām no piestātnes līdz piestātnei. "DNV GL" vada projektu "ReVolt", kura mērķis ir attīstīt bezpilota nulles emisijas piekrastes kuģi (*The ReVolt project*). Projekts ir orientēts uz tehnisko dizainu un operacionālo pusi. Pētījumi rāda, ka bezpilota kuģa tehnoloģija ir zināma un pieejama, nākamais solis ir padarīt to spēcīgu un izturīgu, lai varētu droši izmantot autonomā kuģošanā. Visticamāk, ka transformācija no parastas līdz bezpilota kuģošanai notiks pakāpeniski un īstermiņā varētu sagaidīt tikai pilotprojektus, bet piecu līdz desmit gadu laikā šādi kuģi jau varētu būt ekspluatācijā tirdzniecības flotē.



Kuģi joprojām būs ar apkalpēm, bet nevajadzēs visu diennakti nodrošināt sardzi uz tiltiņa, jo būs vairāk sistēmu, kas var operēt ar kuģi autonomi dažādās situācijās, un uz tiltiņa tiks ieviestas vairākas atbalsta sistēmas dažādu lēmumu pieņemšanai. Tie būs īsi reisi, piekrastes kuģošana, drošu kravu pārvadāšana, autonoma kuģošana atklātā jūrā ar uzraugu. Vidējā termiņā mēs varētu sagaidīt vairākus komerciālos bezpilota kuģus ar piegādes funkcijām galvenokārt piekrastes zonā, bet lielākā daļa kuģu būs ar apkalpēm, tāpēc nevajadzētu uztraukties, ka diplomēti jūrnieceki varētu palikt bez darba. Tomēr tehnoloģiju straujo attīstību vienmēr vajag paturēt prātā. Piemēram, Norvēģijas un Somijas valdības atbalsta programmu un atļauj izveidot savos ūdeņos autonomo kuģu testēšanas zonas. Tāds atbalsts varētu paātrināt iepriekš minētos procesus, kurus tomēr ļoti var ietekmēt Eiropas valstu politika un pieejamie finanšu resursi pētniecībai, kā arī ekonomiskā situācija jūrniecības nozarē.

– Vai varam uzskatīt, ka Eiropa ir atvērta jauniem izaicinājumiem kuģošanas tehnoloģiju jomā?

– Eiropu un īpaši Eiropas ziemeļu reģionu var uzskatīt par pionieri jaunu tehnoloģiju standartu ieviešanā jūrniecībā. Reģionā veikti vairāki pētījumi par nozares attīstību, jaunām kuģošanas tehnoloģijām, jūras ekoloģijas saglabāšanu un aizsardzību, krasta instalācijas attīstību, kravas plūsmas optimizāciju un citiem jautājumiem. Eiropas Komisija gatavo jaunu nozares attīstības stratēģiju "Implementation Strategy for the Sustainable Blue Grow" laika posmam līdz 2030. gadam, kurā paredzēti trīs attīstības pamatvirzieni: jūrniecības digitalizācija, vides aizsardzība un kuģu būve.

– Šie trīs pamatvirzieni taču ietver ļoti plašu un specifisku jautājumu klāstu, kas uzliek milzīgu atbildību visai kuģošanas nozarei.

– Protams, tālāka jūrniecības digitalizācija, e-navigācija un kuģu būve ir milzīgs izaicinājums jūrniecības nozarei pasaulē. Tikai tad, ja sekmīgi attīstīsies visi šie virzieni, varam cerēt uz progresu. IMO oficiālā definīcija ne velti nosaka, ka, piemēram, e-navigācija ir jūrniecības informācijas saskaņotība starp kuģi un krastu, integrācija, apmaiņa, pasniegšana un analīze, izmantojot elektroniskos līdzekļus, lai uzlabotu navigācijas drošību no pietātnes līdz pietātnei un visu saistīto pakalpojumu drošību, kā arī aizsargātu jūras vidi. Pētījumi par attīstības tendencēm jūrniecības nozarē parāda, ka Eiropas reģions ir pasaules līderis inovāciju ieviešanā, īstenojot lielus ieguldījumus jūrniecības pētniecībā, nodrošinot stingru pieeju jūras ekoloģijas saglabāšanai, un arī nākotnē tas saglabās vadošo lomu komplicētu speciālo kuģu būvē. Baltijas jūras reģions ir vadošais e-navigācijas izpētē un īsteno divus galvenos pētnieciskos projektus Eiropas līmenī: "Sea Traffic Management" (STM), kas ir "Mona Lisa" un "Mona Lisa 2.0" projektu turpinājums, un "EfficienSea2", kas ir "EfficienSea" turpinājums. Viens no STM projekta galvenajiem uzdevumiem būs nodrošināt kuģiem iespēju redzēt citu kuģu plānotos maršrūtus. Pateicoties šādam aprīkojumam,



palielināsies kuģošanas drošība, samazināsies sastrēgumi, uzlabosies kuģošanas menedžments un vides aizsardzība. Otrs projekts ("EfficienSea2") ir orientēts uz "jūrniecības mākoņa" (*Maritime Cloud*) izstrādi, lai nodrošinātu kuģiem drošu un aizsargātu piekļuvi informācijai, tās saņemšanu, pārraidīšanu, savas informācijas sniegšanu, jūrniecības ziņojumu servisa izstrādi un attīstību, jauno avancēto elektronisko iekārtu standarta ieviešanu, aprīkojuma standartu saskaņošanu un "jūrniecības mākoņa" pakalpojumu izmantošanu. Vadot Latvijas Jūras akadēmijas pētnieku grupu, kas strādā pie "EfficienSea2" projekta ar uzdevumu testēt jaunizstrādātās elektroniskās kartes, varu apgalvot, ka

projekta pētījumu rezultāti mainīs vairākas tehnoloģijas nozarē.

– Jūs kā Latvijas Jūras akadēmijas vadītājs lieliski apzināties, ka akadēmijas uzdevums ir ne tikai prognozēt, kādi jūras speciālisti ar kādām zināšanām un kvalifikāciju nākotnē būs nepieciešami darba tirgū



jūrniecības nozarē, bet arī reāli spēt sagatavot šādus speciālistus. Kādā intervijā teicāt, ka nav problēma sagatavot speciālistus, problēma ir, kas šos speciālistus sagatavos.

– Mums noteikti ir jāņem vērā jūrniecības un kuģošanas attīstības tendences, bet tajā pašā laikā jāveic arī ikdienas darbi. IMO līmenī arvien vairāk tiek domāts par STCW prasībām attiecībā uz bezpilota kuģu vadītājiem. Pagaidām jautājumu ir vairāk nekā atbilžu. Kas būs tie, kas šos kuģus vadīs – kuģu vadītāji, stūrmaņi vai krasta operatori? Lai sagatavotu speciālistus, ir jāzina, kādas būs prasības, bet jau tagad ir skaidrs viens – nākotne pieder bezpilota kuģiem un zinātnes un tehnikas progresu nevar apturēt. Mēs dzīvojam ļoti interesantā laikā, ko varētu salīdzināt ar to laiku, kad flote no buriniekiem pārgāja uz tvaikoņiem.

– Tomēr katru gadu Latvijas Jūras akadēmijā ir 1. septembris. Ar kādām cerībām, uzdevumiem un izaicinājumiem akadēmija sagaida 2017. gada 1. septembri – jauno mācību gadu?

– Kā ik gadus, uzrunājot studentus, jo īpaši pirmkursniekus, uzsveršu, ka bērnība ir beigusies un katrs pats ir atbildīgs par savu rīcību un lēmumiem, jo neviens aiz rokas nevedīs. Jāteic, ka šogad bija mazāks audzēkņu pieplūdums, ko zināmā mērā var izskaidrot ar tā saukto demogrāfisko bedri, bet lielā mērā jauniešu izvēli ietekmēja arī jaunās prasības par obligātu medicīnisko pārbaudi,



kas ir maksas pakalpojums un izmaksā divdesmit vienu eiro. Joprojām populārākā ir kuģu vadītāju specialitāte. Tāpat liela interese par jūrnieka profesiju ir devīto klašu beidzējiem, tāpēc mēs nopietni uzlabosim studiju programmas jūrskolā, veidojot arī daudz ciešāku sadarbību ar akadēmiju.

Esam izgājuši sertifikāciju, un visas programmas ir sertificētas arī angļu valodā, tāpēc ceram uz ārzemju studentu, jo īpaši indiešu, interesi par studijām mūsu augstskolā.

Ir, protams, arī neatrisināti jautājumi, kas zināmā mērā sagādā problēmas. Viena no tām ir studentu nodrošināšana ar prakses vietām. Esmu vienisprātis ar tiem, kuri uzskata, ka pirmajai jūras praksei vajadzētu būt iespējami ātrāk, bet šā brīža situācija neļauj kaut ko radikāli mainīt. Tāpēc lielas cerības saistām ar mūsu mācību kuģi, uz kura pirmo praksi studenti varētu iziet jau pirmajā mācību gadā. Pilnīgi pietiktu ar divām nedēļām Baltijas jūrā, lai jaunais cilvēks saprastu, vai viņa profesijas izvēle ir pareiza.

Otrs neatrisināts jautājums ir Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas studiju programmu saskaņošana, kas būtu mūsu visu, īpaši studentu, interesēs, jo nav loģiski, ka Liepājas Jūrniecības koledžas beidzēji nevar turpināt studijas akadēmijā.

Un vēl, lai gan pašlaik ir šķietams klusums attiecībā uz Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei, tomēr modrība jāsaglabā, jo situācija var pavisam negaidīti mainīties. Esam pateicīgi jūrniecības nozares uzņēmumiem un organizācijām, kas mūs vienmēr atbalsta, un aicinām arī turpmāk to darīt.

Bet Latvijas Jūras akadēmijas studenti un pasniedzēji, saglabājot tradīciju, 1. septembrī joprojām dodas pie Krišjāņa Valdemāra, lai noliktu ziedus viņa atdusas vietā un domātu par Latvijas jūrniecības nākotni.■

Anita Freiberga



NEKAD NEIZSLĒGT DOMĀŠANU!

2017. gada 14. janvārī kultūras namā „Ziemeļblāzma” notika Latvijas Jūras akadēmijas izlaidums, kurā izglītības diplomus saņēma 105 “Jūras transports – kuģa vadīšana”, “Jūras transports – kuģa mehānika”, “Jūras transports – kuģa elektroautomātika” un “Ostu un kuģošanas vadība” specialitāšu absolventi.

Latvijas Jūras akadēmija ir pirmā un vienīgā augstskola Latvijā, kas sagatavo augstākā līmeņa jūrniecības speciālistus. Pašlaik šeit studē aptuveni 800 jauniešu, katru gadu akadēmijā tiek uzņemti vidēji 200 studentu, bet ik gadus to pabeidz nedaudz vairāk par simtu, kas pievienojas pasaules jūrnieku saimei, vispirms jau Eiropas jūrniecības klasterim, kas tiek uzskatīts par visietekmīgāko kuģniecības un ostu klasteri pasaulē.

LJA rektora pienākumu izpildītājs Andrejs Zvaigzne, uzrunājot absolventus, teica: “Priecājos, ka studentiem bija vēlme mācīties un neatlaidība to darīt. Šodien jūs stūrējat praktiskajā dzīvē. Lai jums mierīga jūra, jauni kuģi, lielas kravas, nezaudējiet romantikas izjūtu un neaizmirstiet arī to, ka akadēmija jūs gaida atpakaļ uz maģistrantūru vai arī vienkārši ciemos, lai jūs dalītos ar studentiem savā jūras pieredzē. Septiņas pēdas zem ķīļa un veiksmi dzīvē!”

Izlaidums ir ražas laiks un reizē gandarījuma mirklis gan pašiem absolventiem, gan, protams, vecākiem. Akadēmijas diploms nemaz nenāk tik



Tikai pēc īsa mirkļa kuģu vadītāji saņems izglītības dokumentu.



viegli, ir bijis jāpārvar daudzas neveiksmes, šķēršļi un problēmas. "Grūti gāja, brīžiem pat ļoti, bet kopīgiem spēkiem ar visu tikām galā. Jūs izrādījāt cētību, citi vairāk, citi mazāk, bet pietiekami, lai šodien saņemtu diplomus," sveicot absolventus, sacīja programmas "Jūras transports – kuģa vadīšana" direktore Žanna Suhiņina.



Programmas "Jūras transports – kuģa vadīšana" direktore Žanna Suhiņina.

Un rezultāts ir to vērts, jo LJA diploms ir prestižs un atzīts visā pasaulē, iegūtās zināšanas ir drošs pamats uzsākt, pareizāk sakot, turpināt jau jūras praksēs iesākto jūras virsnieka vai krasta speciālista karjeru.

Bet izlaidums ir ražas ievākšanas laiks arī akadēmijas pasniedzējiem, pateicoties kuriem nedaudz vairāk nekā četru gadu laikā ir izdevies sagatavot jūras vai krasta profesijas speciālistu. Pirmo reizi LJA vēsturē akadēmijas absolventi, aizpildot anketas, novērtēja savus pasniedzējus. Ar vētrainiem aplausiem absolventi sveica pasniedzēju Ēriku Koržeņevski, un tas ir labākais novērtējums



Jaunie mehāniķi un elektromehāniķi saņem LJA diplomu.



IZGLĪTĪBA



"Ostu un kuģošanas vadības" jaunie speciālisti.



Pirmais no labās pasniedzējs Ēriks Koržeņevskis.



Ilze Bērziņa sveic "LSC Shipmanagement" stipendiātus.

pasniedzējam un viņa gandarījuma brīdis. Ē. Koržeņevskis, sveicot akadēmijas beidzējus, uzdeva viņiem jautājumu: "Vai atceraties, ko es jums teicu mūsu pirmajā tikšanās reizē mācību auditorijā?" Absolventu koris vienbalsīgi noskandēja: "Ieslēdziet domāšanu!" Arī izlaidumā pasniedzējs saviem nu jau bijušajiem audzēkņiem novēlēja nekad neizslēgt domāšanu.

Jau tradicionāli absolventiem dažādās nominācijās balvas piešķir Latvijas Jūras administrācija, kas šogad labākajiem katrā specialitātē dāvināja sudraba pildspalvu, Latvijas



Kuģu kapteiņu asociācija, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, kas arī jau tradicionāli labākajiem dāvina pulksteni, Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, kas īpaši izcēla sabiedriski aktīvākos. Studentus sveikt ieradās arī Ventspils un Rīgas ostas pārstāvji.



Kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs pasniedz dāvanu "jūras vilkam" Ērikam Kapreičikam.

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku

reģistra vadītājs un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents balvu pasniedza labākajai absolventei Indrai Annijai Cekulai, kura gan eksāmenos, gan diplomdarbā saņēma maksimāli augstāko novērtējumu – 10 balles. J. Spridzāns akadēmijas beidzējiem novēlēja mierīgas jūras un sekmīgu karjeru, bet kuģu vadītājiem pēc gadiem deviņiem desmit kļūt par kapteiņiem.

Kuģošanas kompānijas "Latvijas kuģniecība" un "LSC Shipmanagement" īpašo balvu LK valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups un "LSC Shipmanagement" administratīvā direktore Ilze Bērziņa pasniedza pieciem LK 2015./2016. gada stipendiātiem – Indrai, Ievai, Mārim, Artūram un Aleksandram. I. Bērziņa: "Mēs ļoti lepojamies ar jums un gaidīsim Elizabetes ielas birojā, lai slēgtu darba līgumus."

Arī DNB banka, kas jau ilgstoši atbalsta jūrniekus īpaši izveidotās Jūrnieku programmas ietvaros, pasniedza naudas balvas izcilākajiem akadēmijas absolventiem.

Absolvente Indra Annija Cekula studentu vārdā pateicās akadēmijai un sacīja: "Kad atgriežamies no jūras, mums jautā, kā tur, jūrā, ir. Uz šo jautājumu ir tikai viena vienīga atbilde: to nevar izstāstīt, tikai pieredzēt. Visu studentu vārdā gribu akadēmijai novēlēt tikpat un vēl vairāk zināšanas un pieredzi alkstošu studentu katra gada septembrī un arī tikpat un vēl labākas zināšanas ieguvušus absolventus janvārī. Saviem kursa biedriem novēlu nekad nebeigt izglīoties. Lai vienmēr vējš pūš burās!"

Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas un kompānijas "LAPA" prezidents kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs, kurš Ērikam Kapreičikam pasniedza balvu nominācijā "Jūras vilks" par jūrā jau nostrādātiem



Antons Vjaters (no kreisās), Antons Ikaunieks,
Artis Ozols un Jāzeps Spridzāns.

sešpadsmitarpus mēnešiem, LJA absolventiem novēlēja: “No Krišjāņa Valdemāra jūrskolu laikiem Latvijas jūrnieki vienmēr ir izcēlušies ar labu reputāciju un labu kvalifikāciju. Mūsu Jūras akadēmija ir tradīciju turpinātāja, tāpēc visiem novēlu augstu turēt savas valsts un savas ALMA MATER godu, kuģojot visās pasaules jūrās.”

Kas raksturo labu jūrnieku? Spēja izkāpt no savas komforta zonas un pielāgoties tiem apstākļiem, ko piespēlē un diktē katra atsevišķa situācija. Spēja adekvā-

ti reaģēt, pieņemt lēmumus un arī atbildēt par pieņemtajiem lēmumiem. Jūrniekam ir jābūt labam komandas spēlētājam, jo sadarbība ir ļoti svarīga, vēl jo vairāk tāpēc, ka kopā jāstrādā dažādu tautību cilvēkiem ar dažādu mentalitāti un izglītības līmeni. Ļoti augstu tiek vērtēta kuģu virsnieku, jo īpaši kapteiņu lojalitāte pret kuģošanas kompāniju, uz kuras kuģa viņi strādā.

Jūrnieks biežāk nekā jebkurš cits pasaules pilsonis apzinās, cik lielā mērā pasaule ir globalizējusies un cik dažādi cilvēki dzīvo uz mūsu planētas Zeme. Ikvienam jūrniekam ir jāatbild uz jautājumu: cik lielu enerģiju viņš ir gatavs ieguldīt, lai pilnīgotu savas zināšanas, attīstītu prasmes un veidotu karjeru? Tas ir jautājums, uz kuru jūrnieku vietā neviens nevar atbildēt. Kapteinis Antons Ikaunieks ir devis lielisku padomu: ja jūs skatāties binokli, visas lietas šķiet lielas un pietuvinātas, bet, ja binokli pagriež otrādi un tajā ielūkojas, tad tas, kas tikko vēl likās tik liels, ir kļuvis tāls un šķietami niecīgs. Tieši tā kapteinis iesaka rīkoties, kad samilzusi kāda problēma – paskatīties uz to no cita skatu punkta, un nav iemesla neticēt pieredzējušajam kapteinim!■

Anita Freiberga



LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS ZIŅAS



KONFERENCĒ APSPIEDA JŪRNICĪBAS NOZAREI AKTUĀLUS TEMATUS

2017. gada 20. un 21. aprīlī norisinājās Latvijas Jūras akadēmijas organizētā ikgadējā, nu jau 19. starptautiskā konference "Ūdens transports un infrastruktūra", kurā piedalījās pārstāvji no 13 valstīm – Igaunijas, Vācijas, Gruzijas, Lietuvas, Ukrainas, Spānijas, Grieķijas, Zviedrijas, Somijas, Turcijas, Melnkalnes, Albānijas un Latvijas.

Konferencē apsprieda jūrniecības nozarei aktuālus tematus, tādus kā drošība, piesārņojums, starptautiskās tiesības, jūrniecības izglītība, ostu darbības optimizācija, zemūdens autonomo aparātu un vienotu elektronisko sistēmu izmantošana jūrniecībā.

Lielu interesi par konferenci izrādīja LJA studenti, kuri tajā aktīvi piedalījās ar prezentācijām. Konferenci atklāja Latvijas Jūras akadēmijas rektora v.i. Andrejs Zvaigzne. Īpašs paldies konferences atbalstītājiem – "Lloyd's Register", AS "Latvijas kuģniecība", AS "Rīgas kuģu būvētava" un "Swedbank", kuras mājīgajās telpās notika konference.

No 18. līdz 21. aprīlim Latvijas Jūras akadēmijā notika otrā projekta "Ārstniecības harmonizācija uz kuģa, darba drošības un neatliekamās palīdzības prasmes, kuģojot Baltijas jūrā" (*OnBoard-Med*) partneru tikšanās. Pasākumā piedalījās visi projekta partneri – Turku Lietišķo zinātņu universitāte un Ālandu Lietišķo zinātņu universitāte no Somijas, Igaunijas jūrskola, Latvijas Jūras akadēmija un Rīgas Stradiņa universitāte.

Notika vairākas darba grupu tikšanās – vadības, komunikācijas un apmācības kursu izstrādes jomās. Tikšanās nobeigumā partneri vienojās par turpmāk veicamajām aktivitātēm projekta ietvaros.

Projekta galvenais mērķis ir saskaņot un attīstīt apmācības kursus ārstniecības, neatliekamās palīdzības un darba drošības prasmju pilnveidei Baltijas jūras kuģniecībā, kā arī attīstīt pārrobežu sadarbību starp medicīnas un jūras transporta institūcijām.

Projekta gaitā tiek izstrādāti deviņi profesionālās apmācības kursi, lai attīstītu ārstniecības, darba drošības un neatliekamās palīdzības sniegšanas prasmes kuģu apkalpju, kuģniecības māsu, navigācijas un inženierijas personālam. Izstrādātos kursus aprobežs pilotapmācībā, tiks sagatavoti mācību materiāli ar





iespēju tos izmantot e-apmācības formā starptautiskajā vidē. Projekta rezultātā izstrādātie studiju kursi nodrošinās iespēju attīstīt mūsdienās nepieciešamās profesionālās iemaņas, kas veicinās vietējo darbinieku iesaisti Eiropas un starptautiskajā darba tirgū.

Papildus tam projekta dalībnieki piedalījās Latvijas Jūras akadēmijas rīkotajā 19. starptautiskajā konferencē "Jūras transports un infrastruktūra 2017", kurā projekta vadītāja Suvi Kivelä no Turku Lietišķo zinātņu universitātes uzstājās ar mutisku prezentāciju par "OnBoard-Med" projektu.

Projekta "Ārstniecības harmonizācija uz kuģa, darba drošības un neatliekamās palīdzības prasmes, kuģojot Baltijas jūrā" realizācijai Latvijas Jūras akadēmijai piešķirti 119 313 eiro plānoto attiecināmo izmaksu segšanai (priekšfinansējums un līdzfinansējums), ko veido augstskolas līdzfinansējums no valsts budžeta līdzekļiem 15% apmērā (17 897 eiro) un Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējums 85% apmērā (101 416 eiro).

Projekta kopējais budžets ir 998 600 eiro, to finansē Eiropas Reģionālās attīstības fonds.■

STUDENTI GODINA VALDEMĀRA PIEMIŅU

Latvijas Jūras akadēmija un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnīeku arodbiedrība, turpinot tradīciju, rīkoja LJA 1. kursa studentiem piemiņas pasākumu un ziedu nolikšanu K. Valdemāra atdusas vietā Rīgas Lielajos kapos.



LJA rektora v.i. A. Zvaigzne citēja K. Valdemāru: "Latviešu jūrnīecība ir kā apslēpta dārga manta, kas ilgi gaidījusi neaiztikta, bet tagad nu ceļama gaismā. Bet kā? Tas vislabāk izdarāms ar attiecīgu skolas izglītību." Un piebilda: "LJA jums dod iespēju atrast pareizo ceļu, iegūt zināšanas un pieredzi jūras virsnieka profesijā."■





NOSTIPRINĀS SADARBĪBA AR INDIJU

2017. gada maijā Latvijā pirmo reizi notika Latvijas un Indijas biznesa forums, kurā kuplā skaitā bija pārstāvēti abu valstu uzņēmēji. Atklājot forumu, ekonomikas ministrs Arvils Ašeradens pauda pārliecību, ka Indijas ārlietu valsts ministra Mobašara Džaveda Akbara vizīte Latvijā un biznesa forumā dibinātie uzņēmēju kontakti pavērs jaunas iespējas divpusējai sadarbībai, it īpaši tādās jomās kā augstākā izglītība, inovācijas, pētniecība, IT, loģistika un transports. Forumā laikā LJA parakstīja ar Indijas partneriem sadarbības līgumu "Jūrniecības izglītība un pētniecība", kas paver iespēju Indijas studentiem mācīties Latvijas Jūras Akadēmijā atbilstoši IMO un Eiropas Komisijas standartiem un direktīvām, kā arī sadarboties ar Indijas uzņēmējiem pētniecības un jūrniecības tehnoloģiju inovāciju jomā.



Turpinot iesākto sadarbību, 2017. gada 29. septembrī notika Indijas vēstnieces Latvijā (rezidence Stokholmā) Monikas Kapilas Mohtu vizīte Latvijas Jūras Akadēmijā, lai iepazītos ar mācību iestādi, tās vadību, mācībspēkiem un studiju iespējām Indijas studentiem.

Vizītes laikā LJA rektora v.i. Andrejs Zvaigzne iepazīstināja vēstnieci ar akadēmijas vēsturi, studiju telpām un studiju programmām. Vēstniecei parādīja laboratorijas un to aprīkojumu, trenāžierus. Tika apspriestas sadarbības iespējas nākotnē.

Vēstniece pozitīvi novērtēja augstākās izglītības iegūšanas iespējas Latvijā, savukārt A. Zvaigzne apliecināja, ka Latvijas Jūras Akadēmija ir atvērta studentiem no Indijas, piedāvājot studiju iespējas angļu valodā starptautiski atzītās programmās.■



AKADĒMIJAS STUDENTI TIEKAS AR DARBA DEVĒJIEM

28. septembrī akadēmijas audzēkņiem bija iespēja tikties ar “Stolt Tankers” un “LAPA Crew Management” pārstāvjiem. Uz tikšanos ieradās pulka interese, jo darbs kuģošanas kompānijā “Stolt Tankers” ir daudzu sapnis. “Stolt Tankers” ir augoša kompānija un viena no pasaules līderiem ķīmisko kravu pārvadājumos. 2016. gadā kompānija pārņēma citu šā tirgus segmenta kompāniju – “Jo Tankers”, kas ļāva palielināt flotes kapacitāti par 30%. Veiksmes pamatā ir arī tas, ka “Stolt Tankers” mātes kompānija “Stolt-Nielsen Ltd” līdztekus ķīmisko kravu jūras pārvadājumiem īsteno arī citas biznesa aktivitātes, un tie ir ķīmisko konteineru pārvadājumi, naftas termināļu ekspluatācija, jūras produktu audzēšana un realizācija. Kompānijas īpašumā ir arī bitumena un gāzes tankkuģi, un tieši šie jūras pārvadājumi pašlaik ir visstraujāk augošie.

Diemžēl “Stolt” flotes sekmīgā darbība pagaidām vēl nedod LJA papildu prakses vietas “Stolt” kadetu programmā, to skaits paliek nemainīgs – četras vietas klāja kadetiem, trīs vietas mašintelpas kadetiem un viena vieta elektroautomātikas kadetam. Tiem studentiem, kam laimējas nonākt kadetu programmās uz kompānijas “Stolt” kuģiem, ir lielas priekšrocības, jo arī turpmākais darbs, apmācība un izaugsme ir garantēta šīs kompānijas ietvaros, protams, ja jaunie speciālisti paši nepieļauj nevajadzīgas kļūdas.

LJA nezaudē cerību, ka nākotnē kompānija “Stolt” piedāvās vairāk kadetu vietu, tomēr jāapzinās, ka konkurence jūras pārvadājumu tirgū kļūst arvien sīvāka un milzīgs spiediens jūtams īpaši no Tālo Austrumu valstīm, tādām kā Ķīna, Filipīnas, Vjetnama, Mjanma un Indija, kur šobrīd ir vislielākās tirdzniecības aktivitātes. Šo valstu jūrnieki jau tagad ir labi sagatavoti, disciplinēti un, kas arī ir svarīgi kuģu īpašniekiem, nav prasīgi algas ziņā. Vienīgais veids, kā Latvijas jūrnieki var būt konkurētspējīgi tirgū, ir profesionāls darbs, lojalitāte pret kompāniju, nemitīga jaunu prasmju un zināšanu apgūšana. Uz to LJA studentus aicināja arī viesi no kompānijām “Stolt” un LAPA.

“LAPA Crew Managements”, tāpat kā citas kruinga kompānijas Latvijā, jūrniekus iekārto darbā arī uz citu kompāniju kuģiem.

LJA drīzumā organizēs tikšanos ar “LSC Shipmanagement” pārstāvjiem, kas piedāvā akadēmijas studentiem prakses vietas kadetu programmas ietvaros. ■



LJA JŪRSKOLĀ REALIZĒTS “ERASMUS+” PROGRAMMAS MOBILITĀTES PROJEKTS



Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolā jau sesto gadu tiek realizēts “Erasmus+” prakšu mobilitātes projekts. Šogad dalībnieku skaits tika palielināts, pavisam piedalījās 25 audzēkņi – 15 devās uz Maltu, 10 uz Valensiju Spānijā. Starptautiskā prakse tiek realizēta jūrskolas mācību programmā paredzētās jahtu takelāžas prakses (kuģu vadītājiem) un krasta mehānisko darbnīcu prakses (kuģu mehāniķiem) ietvaros. Kopumā sešu gadu laikā projektā piedalījušies 108 jūrskolas audzēkņi. Projekta līdzekļi sedz visus ar uzturēšanos un ceļošanu saistītos izdevumus, kā arī dalībnieki saņem dienas naudu.

Prakse dod iespēju jauniešiem iegūt pirmo ar izvēlēto profesiju saistīto darba pieredzi, turklāt darīt to starptautiskā vidē. Līdztekus profesionālo iemaņu apgūšanai jaunieši mācās sadarboties ar darba devēju un kolēģiem, iepazīst citas valsts kultūru un ar jūrniecību saistītu mazo uzņēmumu darbību. Spānijas plūsmas dalībnieki apguva spāņu valodu, Maltā darba valoda bija angļu. Lielākajai daļai jauniešu šī bija pirmā darba pieredze, daudziem arī pirmais ceļojums ārpus Latvijas.

Atlase dalībai projektā tiek veikta pēc sekmju reitinga, vērā tiek ņemta arī audzēkņa motivācija, sabiedriskā aktivitāte un uzvedība.



“Erasmus+” prakses atskaites vakarā pasniedzēja Nora Ārgale kopā ar saviem audzēkņiem Kamilu Jasvinu, Elinu Sniedzi, Leonu Baldiņu, Miku Pigitu, Niklāsu Pugeju.



Šovasar Maltā audzēkņi strādāja uzņēmumos “Yacht Luxury Charters”, “Malta Charters” un “Tip Top One”, pārsvarā uz izklaides kuģiem, bet Valensijas ostās uzņēmumos, ar kuriem jūrskolai jau ir ilgstoša sadarbība, – “Consortio Valencia” un “Real Club Nautico de Valencia”, kur piedalījās izbraucienos ar katamarānu, veica jahtu apkopes darbus, jahtu tauvošanu, palīdzēja jahtu ostas teritorijas apsaimniekošanā un citos darbos, kā arī apguva burāšanu un vadīja motorlaivu. Kuģu mehānikas specialitātes audzēkņi strādāja uzņēmumos “Flash Catamaran”, “Tecdemar” un

“Hobby Centre Palaya canet”, kur guva labu pieredzi jahtu būves un remonta darbos.

Bez darba pienākumiem jauniešiem tika piedāvāta arī plaša kultūras programma – iespēja iepazīties ar Valensijas un Maltas vēstures un kultūras mantojumu, gida pavadībā apmeklēt ievērojamākās vietas, kā arī saņemt praktisku apmācību burāšanā, airēšanā un niršanā.

Par iespēju piedalīties projektā visi tā dalībnieki atsaucas pozitīvi un atzīst iegūto pieredzi par interesantu un vērtīgu, par tādu, kas paaugstinās viņu pārliecību par saviem spēkiem un iespējas konkurēt darba tirgū. Prakses nobeigumā dalībnieki saņēma darba vietas sertifikātu un “Europass” mobilitātes dokumentu.■

Projekta vadītāja Nora Ārgale



KO PAŠI IZDARĪSIET, TAS ARĪ BŪS

ERVĪNS RUŅĢIS par Latvijas Jūras akadēmijas Jūrskolas direktoru sāka strādāt 2017. gada martā un, kā pats atzīst, tas ir kārtējais likteņa iespēlētais izaicinājums, kādu dzīvē bijis ne mazums. Pēc profesijas inženieris radiosakaru speciālists, kurš 1992. gadā pieņēmis izaicinājumu un iestājies Latvijas Jūras spēkos, kur kopā ar darbu Aizsardzības ministrijā nostrādāti 20 gadu. Viens no pēdējiem amatiem kapteinleitnantam Ervīnam Ruņģim bija mīnu kuģu eskadras komandiera vietnieks. Liela pieredze uzkrāta daudzajās starptautiskajās mācībās NATO programmu ietvaros uz ASV, Vācijas, Norvēģijas, Dānijas, Itālijas, Francijas un citu NATO valstu kuģiem.

“Dzīvi ar dienestu un Jūras spēkiem esmu saistījis jau brieduma gados,” par sevi saka Ervīns Ruņģis. “Deviņdesmito gadu sākumā bijām savas valsts patrioti, un misijas apzināšanās daudziem iezīmēja jaunu dzīves pagriezieni. Arī man dienests Jūras spēkos kļuva par nozīmīgu posmu, lai gan militārā karjera nekad iepriekš nav bijis mans mērķis. Daudzie apbalvojumi, goda raksti un paša gandarījums apliecina, ka lēmums ir bijis pareizs.

Dienests noslēdzās, taču jūra palika sirdī. Tāpēc Latvijas Jūras akadēmijas izteiktais priekšlikums kļūt par jūrskolas direktoru bija interesants izaicinājums, lai arī pirmajā brīdī lika nopietni pārdomāt, tomēr pieņēmu piedāvājumu, jo uzskatu, ka vienmēr var un vajag apgūt jaunas lietas un izmantot uzkrāto pieredzi. Neesmu pieradis apstāties grūtību priekšā.”

Zinot, kādā situācijā ir LJA Jūrskola, var tikai piekrist, ka pieņemtais piedāvājums ik dienas sagādās arvien jaunus izaicinājumus, jo pārmaiņas ir nepieciešamas gan mācību programmās, gan arī skolas fasādei un iekštelpām. Jūrskolas direktors atzīst, ka ļoti svarīga ir vide, kādā ikdienā nākas uzturēties jūrskolniekiem.

“Ir jāizmanto viss, kas līdz šim nav bijis izmantots, un vispirms tie ir Eiropas struktūrfondu līdzekļi,” saka Ruņģis. “Nav noslēpums, ka jūrskolas ēka nav jauna,



Ervīns Ruņģis.



18. novembris LJA jūrskolā.

tāpēc ir jāliek lietā iespēja to remontēt par Eiropas naudu. Ja ēku var padarīt pievilcīgu, tad tas ir jādara. Diemžēl Eiropas līdzekļi vairāk ir piesaistāmi fasādes renovēšanai, siltināšanai un energoefektivitātes paaugstināšanai, ne iekštelpu remontam, bet tie visi ir risināmi jautājumi, kam, protams, ir vajadzīgs laiks.”

Nav šaubu, ka skolu ar Eiropas līdzekļu palīdzību izdosies savest kārtībā, bet degradētā vide, kurā atrodas pati skola, ir daudz problemātiskāks jautājums. Pussabrukušī šķūnīši, nolaistas ēkas, dražas un sadzīves atkritumi – tas viss pārsvarā privātīpašumos, kuru saimnieki par to neliemas ne zinīs, bet Rīgas pilsētas Pārdaugavas izpilddirekcijai nekādi neizdodas piespiest viņus sakārot īpašumus. Kur garantija, ka glīti nokrāsotās skolas ārsienas vienā naktī netiks kārtējo reizi noķēpātas vai izsisti logi?

E. Ruņģis: “Teritorijas sakārtošana ir nopietna rūpe. Esmu paguvjis iesniegt dokumentus attiecīgajā Rīgas pašvaldībā, lai tā kaut ko dara vides sakopšanas jautājumos. Mēs vēlamies skolai aplikt apkārt žogu, lai pasargātu to no vandāļiem, bet Rīgas domes būvvalde to atsakās saskaņot, pamatojot savu lēmumu ar to, ka kanāla tauvas josla beidzas pie skolas pamatiem, bet tauvas joslā neko nedrīkst darīt. Diskusijas ar būvvaldi turpinās, bet pa to laiku jau divās reizēs kanāla pusē izsisti kopumā vienpadsmit logi. Diemžēl esam tur, kur esam, vide šeit tāda ir.”

MĀCĪBU PROGRAMMU PAPLAŠINĀŠANA DOS JAUNU UZRĀVIENU

Jūrskolas direktors cer, ka līdz jaunā mācību gada sākumam izdosies pieņemt jaunus mācību programmu standartus, kas jūrskolas izglītībai piešķirs pilnīgi citu nozīmi, jo ļaus tās absolventiem strādāt uz lielākiem kuģiem,



tā tad izglītības dokumentam būs daudz lielāka vērtība.

“Domāju, ka jaunās mācību programmas būs tas stimuls, kas vairoš jauniešu interesi un palielinās izglītojamo skaitu skolā, kam resursi ir pietiekami. Tāpēc mērķtiecīgi strādājam, lai skolas vide būtu ērta, patīkama un moderna. Izremontētās telpas ir iekārtotas ar jauniem soliņiem un krēsliem, aprīkotas ar ekrāniem un projektoriem, kas savienoti ar datortīklu. Pateicoties Jūrnieku reģistra atbalstam, esam ieguvuši četras GMDSS iekārtas un divdesmit licences mehāniķu apmācības programmām, kas ir mācību procesa svarīga sastāvdaļa.

Kopā ar mācību daļas vadītāju skatām iespēju sagatavot arī kuģu elektriķus, bet tas jau ir nedaudz tālākas nākotnes projekts.”

Direktors uzskata, ka bezvadu interneta pieslēgums ir elementāra nepieciešamība mūsdienīgā skolā, nevis lieka greznība, tāpēc jau tagad ir ierīkoti pirmie divi bezvadu pieslēguma punkti. Taču jauniešus skolā gaida vēl kāds jaunievedums, kas, visticamāk, netiks uzņemts ar gavilēm. “Katrā mācību telpā būs tā saucamā klusuma kastīte – glīts skapītis, kur audzēkņiem pirms nodarbībām nolikt mobilos telefonus,” saka direktors.

KOPĒJĀ PROBLĒMA – ZEMAIS ZINĀŠANU LĪMENIS

Ervīns Ruņģis piekrīt Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzēju viedoklim, ka skolu beidzējiem ir ļoti zems izglītības līmenis. Akadēmijas pasniedzēji vērtē vidusskolēnu zināšanas, bet jūrskolas pasniedzēji ir neapmierināti ar to pieticīgo zināšanu bagāžu, ar kādu devīto klašu absolventi atnāk uz jūrskolu.

Ervīns Ruņģis: “Dienmēl jāatzīst, ka pat augsta atzīme izglītības dokumentā neatspoguļo jaunieša patieso zināšanu līmeni. Dažkārt 9. klases absolvents nemaz nav spējīgs sekot mācību programmai, tāpēc jāslavē mūsu pasniedzēju pacietība un izturība. Ieguldām lielu darbu, lai visi mūsu audzēkņi var sasniegt vidējo līmeni. Ja arī pašam audzēknim ir interese, tad rezultāts neizpaliek. Jāatzīst, ka gads no gada un audzēkņi no audzēkņiem ļoti atšķiras. Izskatās, ka tagadējais pirmais kurss ir labs, un arī gribēšana mācīties ir liela, bet pašreizējam trešajam kursam tik spoži neiet. Kāpēc tā, pagaidām atbildi neesamu radīs.

Stimuls labi mācīties ir “Erasmus” programma, kas sekmīgajiem audzēkņiem dod iespēju doties praksē uz Spāniju un Maltu. Tā kā vietu skaits ir ierobežots, motivācija ir liela.”

UZZIŅAI

2017. gada novembrī Jūrnieku reģistrs sadarbībā ar VISC sāka jaunu profesijas standartu izstrādi, lai no 2018. gada 1. septembra jūrskolās varētu sākt mācības pēc jaunām programmām, kas dos iespēju jūrskolām sagatavot stūrmaņus un mehāniķus lielākiem kuģiem – piešķiramā kvalifikācija tiks paaugstināta attiecīgi līdz 3000 BT kuģu vadītājiem un līdz 3000 kW kuģu mehāniķiem. Tas motivēs gan audzēkņus, gan pasniedzējus celt izglītības kvalitāti un padarīs jūrskolu programmu absolventus konkurētspējīgus darba tirgū, jo aptuveni 10% no Latvijas jūrniekiem strādā uz šādiem kuģiem.



IZGLĪTĪBA



LJA jūrskolas 1. septembris Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.



LJA jūrskola svin Valsts svētkus.

Kopumā par jūrskolas audzēkņu uzvedību nevarot sūdzēties – jaunieši kā jau jaunieši, reizēm gadās šis un tas, kā jau dzīvē. Bet katrai profesijai ir sava specifika un savi spēles noteikumi, kas jāievēro. Tas attiecas arī uz formas tērpu, kas jūrskolā ir obligāta prasība.

“Jūrniki nēsā formu, tā cilvēku disciplinē un uzliek pienākumus. Formai jābūt sakārtotai, tīrai, krekliem baltiem un korpēm nospodrinātām. Jūrskolas forma audzēkņus disciplinē jau no pirmās dienas, viņiem tieši tāpat kā kapteinim uz tiltiņa vienmēr jābūt formā visās nozīmēs, arī apgērba ziņā. Es savējiem vienmēr saku – ja jums forma nepatīk un nevēlaties to nēsāt, tad jums ir jāmeklē cita skola un cita profesija,” tā direktors.

Jaunieši uz LJA jūrskolu atnāk dažādu motīvu vadīti. Pamatā, protams, lai iegūtu izglītību un aizietu darba tirgū. Direktors stāsta, ka daudziem vecāki strādā ārzemēs, daudzi jau skolas laikā piestrādā, lai nopelnītu, jo dzīve piespiež to darīt. Profesionālā izglītība ir pamats viņu dzīvei, un gaidāmās jaunās izglītības programmas pavērs jūrskolas beidzējiem lielākas iespējas. “Ikvienam ir izvēles iespējas – turpināt mācības Latvijas Jūras akadēmijā vai doties uzreiz jūrā. Un arī otrajā gadījumā vienmēr būs iespēja papildināt zināšanas dažādās kvalifikācijas celšanas programmās

gan Latvijā, gan ārzemēs. Visiem ir vienādas starta pozīcijas, vienādas iespējas, bet rezultāts ir atkarīgs no katra paša mērķtiecības un vēlmes tiekties augšup un tālāk,” ir pārliecināts LJA Jūrskolas direktors Ervīns Ruņģis.■

Anita Freiberga



STUDENTI VĒLAS MODERNĀKU MĀCĪBU VIDI

Latvijas Jūras akadēmijas studentu padomi veido enerģisku dažāda vecuma un specialitāšu jauniešu kolektīvs, kura mērķis ir padarīt mācību procesu un akadēmijas dzīvi interesantāku un daudzveidīgāku, rīkojot pasākumus un aktivitātes. Tā rakstīts LJA mājas lapā, un to sarunā apliecina arī studentu padomes vadītāja KRISTA ELZA PUTNIŅA.

“Mūsu galvenais mērķis ir aizstāvēt studentu intereses. Esam it kā savienojošais posms starp studentiem un vadību. Ja kādam rodas neskaidri jautājumi, jaunas idejas vai jebkas cits, ko studenti vēlas darīt zināmu akadēmijas vadībai, parasti viņi to dara ar mūsu starpniecību. Kopā cenšamies realizēt idejas un risināt problēmas. Tā kā akadēmijā nav ļoti daudz studējošo, gandrīz visi, kas vēlas aktīvi darboties, arī iesaistās studentu pašpārvaldes darbā. Šis ir ļoti ražens gads – katru nedēļu kopā sanākam apmēram divdesmit, un tas ir daudz, pagājušajā mācību gadā aktīvi darboties vēlējās vien kādi septiņi studenti. Tas, ko studenti visvairāk vēlas, ir aktīva sabiedriskā dzīve, jo visiem, kas iestājas augstskolā, ir amerikāņu filmu iespaidā radusies vīzija, ka studentu dzīve ir raiba un viņiem notiek dažādi izklaides pasākumi. Bet realitāte ir tāda, ka, ja paši neko nedarīsim, nekas arī nenotiks, ja paši nepaudisim savas vēlmes, par tām neviens pat nenojautīs,” saka Krista.

– Un kādi tad ir tie pasākumi, ko organizējat un kas piesaista akadēmijas studentu interesi?

– Jāatzīst, ka mācību process mūsu augstskolā nav no tiem vienkāršākajiem, ir garas un nogurdinošas dienas, daudz jādara un jāmacās, tāpēc laiku pa laikam rodas vajadzība pēc aktivitātēm, lai kaut mazliet varētu atslēgties no ikdienas saspringuma un uzņemt spēkus turpmākajam mācību procesam. Pirmais pasākums, kas jau kā nostiprinājusies tradīcija notiek oktobra sākumā, ir pirmā kursa iesvētīšana. Tā parasti sākas ar dažādiem pārbaudījumiem un beidzas ar ballīti, kur visi labi izklaidējas un cits citu labāk iepazīst. Esam novērojuši, ka šis pasākums ļauj jaunajiem iejusties akadēmijas kolektīvā. Varu teikt, ka esam ļoti draudzīgi un īpaši nešķirojam, pirmais vai trešais kurss, ļoti labi saprotas vecākie ar jaunākajiem. Lai gan neesam veidojuši kādu īpašu statistiku, zinām, ka parasti šajā pasākumā piedalās apmēram puse no pirmkursniekiem.

Tad nāk ne tik plaši, bet arī ļoti interesanti un svarīgi pasākumi. “Erasmus” vakari, kuros cenšamies iesaistīt arī ārzemju studentus, stāstām par mūsu valsti, dodam padomus, ko viņiem vajadzētu redzēt un nobaudīt. Pēc tam straujiem



soļiem tuvojas Ziemassvētku balle, ko biežie vien svinam kopā ar citu augstskolu, lai paplašinātu dalībnieku loku, bet pagājušā gada nogalē nolēmām, ka pienācis laiks izballēties pašiem vien. Protams, padomei bija vairāk darba, bet, šķiet, viss izdevās, balle bija ļabi apmeklēta. Septiņus astoņus simtus studentu sapulcināt kopā ir neregulāri, pat pusi ne, bet kādi trīs simti Ziemassvētku pasākumā piedalījās. Jāņem vērā, ka studenti dodas jūras praksēs, un arī tas iespaido dalībnieku skaitu.

Vēl rīkojam Valentīna dienas vakaru, tad nāk vēl viens "Erasmus" prakses atskaites vakars, jo studenti šajā praksē dodas pa pusgadam, maijā notiek sporta spēles, bet viens no nopietnākajiem pasākumiem, kas prasa lielu enerģiju, protams, ir konkurss "Enkurs".

– Vai jūsējie labprāt iesaistās "Enkura" organizēšanā?

– Labprāt un daudzi, jo ir gan sagatavošanās darbs, gan daudzajām komandām pusfinālā un finālā ir vajadzīgi pavadoni. Tas ir pasākums, kas mūsu studentiem tiešām patīk un liekas interesants, jo tā nav tikai darbošanās savā lokā. Piedevām mums ļoti svarīgi ir prezentēt akadēmiju un ieinteresēt vidusskolēnus, lai viņi izvēlētos nākt studēt mūsu augstskolā. Akadēmijā mācās arī bijušie *enkuriēši*, kuri vēlas atbalstīt un pavadīt savas skolas komandas, tāpēc daudzas skolas ir gandrīz vai uz izķeršanu. Katru gadu kāds no *enkuriēšiem* iestājas akadēmijā, protams, varētu vēlēt, lai to, kas izvēlas studijas LJA, būtu vairāk, bet jau tas vien, ka vidusskolēniem ir interese piedalīties konkursā, ir ļoti labi. Man pašai nedaudz žēl, ka manā skolā neviens par šādu konkursu neko nezināja, mani tas noteikti būtu interesējis.

– Tomēr, ja studējat Jūras akadēmijā, kaut kā par to taču uzzinājāt?

– Stāsts par to, kā uzzināju un izvēlējos Jūras akadēmiju, varbūt pat ir smieklīgs. Vēl mācījos 9. klasē, kad, braucot uz Bolderājas jūrmalu, autobusā redzēju studentus formās, un tas piesaistīja manu uzmanību. Emblēma un uzraksts "Latvijas Jūras akadēmija" mudināja internetā sameklēt informāciju, kas tā LJA ir un ko tur var apgūt. No tās dienas mani neatstāja doma, ka šī varētu būt mana īstā mācību iestāde. Arī vidusskolas laikā nekas cits prātā nenāca.

– Tātad jūsu gadījumā kā reklāma nostrādāja Jūras akadēmijas studentu forma, bet akadēmijā studentus sagaida ļoti nopietnas mācības, jo īpaši eksaktajos priekšmetos, kas daudziem sagādā lielas problēmas.

– Mūsu kursā, ostiniekos, iestājamies divdesmit septiņi, un tieši matemātikas dēļ jau pirmajā mēnesī viens aizgāja, jo saprata, ka te mācīties nevarēs. Taču vairāk neviens no mūsējiem matemātikas dēļ nav aizgājis. Viegli nav, bet tikt uz priekšu var. Pati esmu beigusi 1. ģimnāziju, tāpēc matemātika problēmas nesagādāja. Bija kursabiedri, kam bija problēmas, bet, ja neiekavēja un nāca uz lekcijām, tad sekmīgi nokārtoja eksāmenus. Jūtama atšķirība bija starp tiem, kas nāca no vidusskolas, un tiem, kas nāca no tehnikumiem, pēdējiem zināšanu bāze bija pieticīgāka.



– Studijas ir spēja un nepieciešamība patstāvīgi strādāt ar informāciju.

– Galvenais ir gribēt atrast, nedrīkst gaidīt, ka kaut ko pienesīs uz paplātes. Tiem, kas bija pieraduši dzīvot atviegloti, nācās pārkārtot savu domāšanu un attieksmi, kas, protams, nebija viegli.

– Kā domājat, vai jauniešiem ir patiesa vēlme studēt, kas nozīmē patiesu vēlmi uzzināt?

– To nevarētu teikt par visiem. Piemēram, manā kursā daudzi tiešām zina, ko vēlas sasniegt, un ir gatavi strādāt, bet ne jau visi ir motivēti. Tiem, kam matemātika nav stiprā puse, tiešām ir vēlme ātrāk tikt cauri, vienalga, kāds vērtējums.

– Esmu dzirdējusi, ka akadēmijā ir divas problēmas – pasniedzēju stingās prasības un prakses.

– Uzskatu, ka pasniedzējiem ir jābūt prasīgiem, jo mēs paši bieži vien meklējam vieglākos ceļus. Bet prakses tiešām ir sāpīgs jautājums. Studentu vidū valda viedoklis, ka prakses vietu vieglāk var atrast tie, kam ir pazišanās. Protams, tas noteikti palīdz, bet, no otras puses,



LJA studentu padome. Pirmajā rindā no kreisās:

Anna, Artūrs, Krista Elza, Armands Agris. Otrajā rindā no kreisās: Lāsma Madara, Nelda, Anna Marija, Veronika.

Trešajā rindā no kreisās: Agnese, Stella, Helēna.

šis iesīkstējušais viedoklis daļai studentu, kuri paši nav gatavi aktīvi meklēt prakses vietu, kalpo kā aizbaidināšanās, lai piesegtu savu kūtrumu vai neveiksmi. Taču, ja cilvēks zina, ko grib, viņš to arī sasniedz, bet pasīvajiem kopējā aina vienmēr šķiet drūmāka. Vismaz mums, ostiniekkiem, meklējot prakses vietu, ir skaidri jāzina un jāsaprot, ko tad mēs īsti gribam. Kad jautā, kāpēc vēlaties praksi iziet tieši pie mums, daudzi uz šo jautājumu nevar atbildēt, jo paši nezina, ko vēlas.

Pašlaik studiju programmā tiek mācīts viss par visu, bet man pašai ir skaidrs, kas tiešām mani neinteresē un ko es vēlos. Pirmā prakse Rīgas brīvostas pārvaldē bija ļoti veiksmīga, tā man tiešām daudz deva, tāpēc arī otro praksi labprāt vēlētos iziet turpat. Prakses laikā guvu ieskatu par to, kā viss notiek dzīvē. Viena lieta ir teorija, pavisam cits priekšstats rodas reālā darbā, kad var novērtēt arī akadēmijā iemācīto. Liels paldies jāsaka RBP Attīstības departamenta darbiniekiem, kuri man ļāva pašai darboties, norādīja uz trūkumiem un paslavēja par labo. Mēs prakses laikā beidzot sapratām, ko nozīmē tas mistiskais



konosaments, par kuru mums stāsta lekcijās. Ja nebūtu prakses, nezinu, vai studijām vispār būtu kāda jēga. Es pat būtu priecīga, ja prakse būtu vēl daudz ilgāka, ne tikai divas vasaras pa diviem mēnešiem.

– Akadēmijā notika rektora vēlēšanas, bet diemžēl rektora krēsls vēl aizvien ir vakants, un, visticamāk, priekšā ir jaunais rektora vēlēšanas. Arī studentu padome ir pārstāvēta Senātā un piedalās rektora vēlēšanās. Ko studenti no savas puses vēlas redzēt rektora krēslā?

– Mums, studentiem, nebija pārāk plašas informācijas par rektora vēlēšanām, bet mēs, protams, piedalāmies vēlēšanās un balsojot paužam savu viedokli. Līdz mums nonāca rektora amata pretendentu dzīves gājums un redzējums par akadēmijas tālāko attīstību. Paši savās starpā spriedām, kas mums ir tuvāks un kas ne tik pieņemams, lai gan jāteic, ka programmas visiem bija diezgan līdzīgas. Studentiem bija vienots viedoklis, bet no katra paša bija atkarīgs, kādu izvēli viņš izdarīs. Taču mūsu favorīts pie vēlēšanām netika.

– Tas bija Arnis Bankovičs?

– Jā, kā studentiem mums viņš šķita vistuvākais, vismaz ostiniekiem. Savukārt mehāniķiem bija savs favorīts un kuģu vadītājiem savs. Teikšu godīgi, mums varbūt visvairāk nostrādāja jaunības faktors, jo nav jau noslēpums, ka jauniem cilvēkiem studentus ir vieglāk saprast un akceptēt viņu vajadzības. Piemēram, var cerēt uz lielākām inovācijām nekā no vecākās paaudzes.

– Kādas inovācijas jūs gribētu redzēt akadēmijā?

– Noteikti tas, kas mums pietrūkst, īpaši ostiniekiem, ir simulācijas programmas kravu apstrādes procesiem. Zinu, ka vadība ir mēģinājusi šādas programmas akadēmijai iegūt, bet tas nav izdevies. Puisis, kurš šogad absolvēja akadēmiju, "Erasmus" projekta ietvaros bija praksē Somijā un stāstīja, ka viņi tur izspēlējuši interaktīvu ekonomisko spēli, kurā tika dots uzdevums mēneša laikā izveidot uzņēmuma stratēģiju. Ja mums būtu iespējams kaut kas līdzīgs, tas tiešām būtu lieliski, jo ir jāiet līdzī laimam. Nedomāju, ka pilnīgi visam vajadzētu būt elektronizētam, bet kaut nedaudz tas tomēr būtu svarīgi. Ļoti iespējams, ka tas vairāk ieinteresētu jauniešus izvēlēties studēt akadēmijā. Piemēram, pārsniedzējs Bankovičs jau studiju programmu ietvaros strādā inovatīvi, esam ar viņu arī daudz diskutējuši par šīm lietām, tāpēc mums likās, kas viņš varētu būt tas, kurš atbalstītu inovāciju ieviešanu, un mums tas ir ļoti svarīgi. Akadēmijā pietrūkst modernākas vides, un tas mums, studentiem, ir sasāpējis jautājums. Modernas telpas, vieta, kur varētu pavadīt laiku starp lekcijām, iekārtoti mācību stūriši gaitenīs ar pareizu apgaismojumu un ērtiem krēsliem, bet tā visa mums nav. Kopš mācos akadēmijā, un tie ir nepilni trīs gadi, šeit nekas nav mainījies, bet citās augstskolās tas viss tomēr ir. Mēs jau saprotam, ka visam ir vajadzīgi līdzekļi, bet tas, ka citur šo jautājumu tomēr izdodas atrisināt, mums liek uzdot jautājumu – kāpēc Latvijas Jūras akadēmijā neizdodas to izdarīt?■



MĒRKIS – IZAUDZINĀT JŪRĀS FLOTES VIRSNIEKUS PAR AUGSTVĒRTĪGIEM SABIEDRĪBAS LOCEKĻIEM

Liepājas Jūrniecības koledžā valda kāds ļoti svarīgs princips: koledžas audzēkņi, kuri būs nākamie jūras virsnieki, ir ne tikai profesionāli jāizglīto, bet arī jāaudzina par īstiem jūras virsniekiem. Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzējs kapteinis EDUARDS RAITIS atzīst, ka tas nav vienas dienas un arī ne viena gada darbs. Nav arī gatavas receptes, kā labāk to izdarīt, bet ir skaidrs mērķis, ko koledža vēlas dot saviem studentiem. Mūsdienās viss tik dinamiski mainās un attīstās, tāpēc ir svarīgi ne tikai neizkrist no kopējā tempa, bet arī pagūt veidot vērtīgus cilvēkus, kuri spodrinās Latvijas vārdu pasaulē. Raits ne reizi vien paudis savu viedokli par to, ka cilvēks nav tirgus prece. “Svarīgākais, ko mēs darām – mēs audzinām cilvēkus, palīdzam veidot viņu uzskatus un stāju,” uzsver kapteinis Raits.

“Mūsu valsts politikā man nav pieņemama formālā attieksme pret to, kā risināt nopietnus un ļoti svarīgus jautājumus. Ja visa pamatā nav idejas un sirds degsmes, tad labu rezultātu nevar gaidīt,” saka Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzējs Eduards Raits. Jaunajā mācību gadā viņš koledžā atkal satiksies ar pirmkursniekiem, kuri uz šo jūrniecības mācību iestādi būs atnākuši no dažādām ģimenēm, ar atšķirīgiem uzskatiem, vērtībām un zināšanu līmeni. Kā strādāt ar jaunatni, ko viņiem iemācīt, kā parādīt ceļu,



Eduards Raits.



kas šos jauniešus aizvedīs līdz viņu dzīves mērķim? Lūk, jautājumi, kas prasa atbildes. Kapteinis Raits, saņemot pirmkursniekus, lieliski apzinās, ka strādāt ar viņiem nebūs viegli, būs vajadzīga īpaša pieeja un izpratne par to, kā ar mūsdienīgu jaunatni sarunāties. Bet reizēm labāk par runām der praktiska rīcība. Piemēram, Raits puišiem māca sasiet kaklasaiti, kas, izrādās, nemaz nav tik viegli. Etikete prasa, lai kaklasaites spicais gals būtu līdz jostas sprādzes vidum. “Zēni skatās, daži no viņiem to dzird pirmo reizi. Protams, ja klasē ir divdesmit astoņi – trīsdesmit jaunieši, jāsaprot, ka ar visiem nav iespējams vienādi strādāt, jo daži ķīķina, daži vēlas izlikties gudrāks, vēl daži sēž savos mobilajos tīklos, bet citi tiešām klausās un uzņem visu, ko viņiem stāstu,” savās pārdomās dalās Eduards Raits. “Katru reizi, ieejot auditorijā, man dreb sirds – vai es spēšu atbildēt uz jautājumiem, ko jaunieši var uzdot? Bet patiesībā jau man nemaz nav jāzina viss, vissvarīgāk ir spēt iemācīt jauniešiem domāt, meklēt un prast atrast atbildes. Galvenais ir radīt izpratni un attīstīt loģisko domāšanu. Studentiem saku: esmu par racionālu pieeju mācību programmai, tāpēc centīšos jums iemācīt to, kas jums patiešām būs vajadzīgs. Uzskatiet, ka jūs jau esat virsnieki un tieši no jums ņems piemēru. Matrozis skatīsies uz jums, kā jūs uzvedaties, kāda jums ir stāja, ko un kā jūs runājat un ko no viņa prasāt.”

AUDZINĀT AR PARAUGU

Audzinašana nozīmē rādīt paraugu. Pasniedzējam ar savu paraugu ir jārāda virsnieka stāja, tāpēc vispirms ir jāaudzina pasniedzēji. Raits atzīst, ka koledžas direktors ir progresīvs, gudrs un izlēmīgs, viņš ir spējis atrast arī finansējumu tam, lai ikdienā pasniedzēji varētu valkāt formas tērpu, jo tieši viņi jauniešiem rāda paraugu. Ir izstrādāts arī nolikums par atšķirības zīmēm atbilstoši akadēmiskajam līmenim. “Man ir lielas cerības, ka nākamajā mācību gadā arī pasniedzēji koledžā būs formas tērpos. Mūsu uzdevums ir izaudzināt virsniekus,” nelokāmu pārliecību pauž Eduards Raits. Un brīžos, kad pašam šķiet, ka vairs nespēj izturēt, viņš apzinās savu misiju – dot jaunajiem cilvēkiem visu pēc labākās sirdsapziņas.

“Jūra ir dzīva, jums ar to ir jāprot sarunāties, jums tā ir jāsaprot!” saviem audzēkņiem saka kapteinis Raits, un jaunais mācību gads var sākties.■

Anita Freiberga



LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽAS ZIŅAS

LĪDZPĀRVALDE SAŅEM "GADA PAŠPĀRVALDES" TITULU

2017. gada 27. aprīlī Liepājas O. Kalpaka 15. vidusskolā notika Skolēnu domes organizētā konference Liepājas izglītības iestāžu audzēkņu līdzpārvaldēm/ pašpārvaldēm "Lai spuldze deg". Tās gaitā tika paziņoti konkursa "Gada pašpārvalde" rezultāti. Liepājas Jūrniecības koledžas līdzpārvalde ieguva otrās labākās "Gada pašpārvaldes" titulu. Pieteikumus konkursam bija iesniegušas astoņas mācību iestāžu pašpārvaldes vai līdzpārvaldes.

Piesakoties konkursam, bija jāiesniedz pārskats par līdzpārvaldes aktivitātēm mācību gadā un līdzpārvaldes koordinators atsauksme. Tika vērtēta arī līdzpārvaldes darbība Liepājas Skolēnu domē.

Liepājas Jūrniecības koledžas metodiķe Gita Girņus pastāstīja, ka šajā mācību gadā audzēkņi bijuši ļoti atsaucīgi un aktīvi darbojušies līdzpārvaldē. "Audzēkņu ieinteresētība bija jūtama jau no paša mācību gada sākuma, kad organizējam Skolotāju dienas veltītu pasākumu. Jaunieši aktīvi iesaistījās arī jaunas līdzpārvaldes un tās prezidenta vēlēša-



nās, ar aizrautību organizēja valsts svētkiem veltītu pasākumu 18. novembrī un gada nogales pasākumu saistībā ar Ziemassvētkiem un Jauno gadu. Aktivistu kodolam piepulcējās pārējie kursa biedri, kas arī gribēja kaut ko darīt, gribēja būt kopā." Metodiķe uzsver, ka visos pasākumos vadītāji vienmēr bijuši paši audzēkņi, kuri pirms tam kopīgi strādājuši pie scenārija. "Protams, ne jau vienmēr bija viegli, jo ir nodarbinātība grafiks, un tad, kad var vieni, nevar citi. Tas radīja tādu kā spriedzīti, bet, ja labi grib, tad visu var sabalansēt un, ātri strādājot, īsā laikā izdarīt labas lietas," saka G. Girņus. Reizē metodiķe norāda, ka vēlētos, lai



nākamajā mācību gadā aktīvāki būtu arī pašpārvaldes studenti. "Līdzpārvaldes dalībnieki gan atsaucas uz aicinājumiem, gan paši nāk ar idejām, bet grībētos, lai arī studenti izrādītu lielāku pašiniciatīvu. Lai būtu apziņa, ka arī paši var kaut ko izdarīt, negaidot aicinājumus un pamudinājumus no malas," saka G. Girņus un cer, ka nākamajā gadā situācija varētu mainīties.

Runājot par to, ko vēlētos uzlabot nākamajā mācību gadā, metodiķe saka, ka noteikti ir jādodomā, kā studentus un audzēkņus vairāk iesaistīt ar mācību procesu saistītos jautājumos, kā veicināt informācijas un viedokļu apmaiņu ar koledžas administrāciju, tāpat būtu jāuzlabo sadarbība ar sporta jomas pārstāvjiem koledžā, jo vienam cilvēkam aptvert visas iniciatīvas ir ļoti grūti.■

LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽĀ AIZVADĪTA ATVĒRTO DURVJU DIENA

2017. gada 28. aprīlī Liepājas Jūrniecības koledža vēra durvis ikvienam, kas vēlējās saņemt sīkāku informāciju par mācību iestādes piedāvātajām iespējām apgūt ar jūrniecību saistītas profesijas. Pēc dalībnieku reģistrācijas visi interesenti pulcējās skolas zālē, kur pēc koledžas direktora Vladimira Dreimaņa uzrunas nodaļu vadītāji sniedza informāciju par studiju programmām un prakses iespējām.

Koledžas metodiķe Gita Girņus pastāstīja, ka Atvērto durvju dienas pasākumu organizēšanā aktīvi piedalījās jūrskolas audzēkņi Arta Grabe, Ivo Štremers, Edgars Karpickis, Erans Dominiks Savelis, Klāvs Roberts Lohanskis, Roberts



Jevtejevs, kuri palīdzēja reģistrēt apmeklētājus un pēc tam izvadāja viņus nelielā ekskursijā pa koledžu. Tāpat gan paši studenti, gan audzēkņi bija sagatavojuši prezentācijas par savām studiju programmām. Par to, kā šeit mācās topošie stūrmaņi, stāstīja jūrskolas audzēkņi Gintars Muižininks un Emīls Kudums, par kuģu mehāniķu studijām informēja koledžas studenti

Visi interesenti varēja saņemt informāciju par studiju programmām un prakses iespējām.



Aleksandrs Novickis un Aleksandrs Zimičs, bet ar topošo loģistikas speciālistu studijām iepazīstināja Oļesja Baumanē, Baiba Strazdiņa un Alise Zube. Pēc audzēkņu prezentācijām klātesošie varēja noklausīties koledžas projektu speciālistes Jekaterinas Zalomovas stāstījumu par starptautisko sadarbību, tostarp arī par jauniešu apmaiņu "Erasmus+" programmas ietvaros.

Savukārt par iestāšanās noteikumiem, par to, kādi priekšmeti ir jāapgūst un kā noris pats mācību process, stāstīja mācību iestādes pedagogi. Jūrskolas mācību programmu direktore Svetlana Raksa informēja par mācību iespējām pēc 9. klases. Par koledžas līmeņa studiju programmām stāstīja Inženiertehniskās nodaļas vadītāja Marina Treguba, Kuģu vadītāju nodaļas vadītājs Mihails Mutors, kuģu vadītāju studiju programmas direktore Elīna Dimza un Studiju daļas vadītāja Marija Prusa. Kā zināms, pagājušajā mācību gadā, ņemot vērā pieaugušo interesi par jūrskolas piedāvātajām mācību programmām, Liepājas Jūrniecības koledža kuģu vadītāju specialitātē uzņēma divas grupas, nevis vienu, kā bija plānots iepriekš. Pēc pasākuma zālē notika izziņoša ekskursija pa Liepājas Jūrniecības koledžu, ko vadīja paši audzēkņi.

Liepājas Jūrniecības koledža ir viena no vecākajām šāda veida mācību iestādēm Latvijā, kas jauniešiem gan pēc pamatskolas, gan vidusskolas beigšanas piedāvā apgūt kuģu mehāniku, kuģu vadītāja un loģistikas speciālista profesiju, iegūstot pirmā līmeņa augstāko profesionālo izglītību.■

SPODRĪBAS MĒNESĪ PIEDALĀMIES LIELAJĀ TALKĀ UN STĀDĀM RODODENDRUS

Lai sekmētu Liepājas pilsētas teritorijas sakopšanu, Liepājas pilsētas pašvaldības administrācijas Vides un veselības daļa aicināja ikvienu Liepājas iedzīvotāju piedalīties Lielajā talkā. Atsaucoties aicinājumam, arī Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņi, pasniedzēji un darbinieki, nodrošinājušies ar maisiem, darba cimdiem un grābekļiem, sakopa gan pašvaldības iedalītās teritorijas Ezermalas ielā un Zirgu salā, gan koledžas un dienesta viesnīcas teritorijas.

Liepājas Jūrniecības koledžas metodiķe Gita Girņus, kas bija pasākuma koordinatore, talciniekus jau iepriekš bija sadalījusi vairākās grupās, lai paspētu sakopt visas plānotās teritorijas. Talcinieki sagrāba pērnās lapas un uzkopa koledžas laivu bāzes teritoriju. Savukārt tie talcinieki, kas strādāja koledžas teritorijā, izžāģēja nokaltušos košumkrūmu un koku zarus, savāca pērnās lapas, sakopa puķu dobes, nomazgāja logus un uzkopa iekštelpas. Lielā tīrīšana bija organizēta arī dienesta viesnīcā, kur jaunieši sakopa gan viesnīcas teritoriju, gan atbrīvoja pagrabu no nevajadzīgiem krāmiem.

Svarīgu darbu veica talkotāji, kas sakopa Liepājas Jūrniecības koledžas bijušo jūrskolotāju Kristiāna Johana Dāla un Alfrēda Dāla kapavietas Ziemeļu



kapsētā. Talkotāji ar metāla sukām notīrīja sūnas no kapakmeņiem un nožogojuma, nokrāsoja nožogojumu, sagrāba pērnās lapas, izlīdzināja zemi ap apbedījuma vietām un nolika ziedus.

Liepājā no 3. aprīļa bija izsludināts Spodrības mēnesis. Liepājas Jūrnieceības koledžas pašpārvaldes pārstāvji jau 11. aprīlī Jūrmalas parka gājēju celiņa malā iestādīja rododendrus, lai padarītu parku vēl krāšņāku. Šie košumkrūmi pavisam drīz atvērsies pirmajai pavasara ziedēšanai, priecējot ikvienu parka apmeklētāju. Stādi tika iegādāti kokaudzētavā "Īve".

Lielajā talkā kopumā piedalījās vairāk nekā 300 Liepājas Jūrnieceības koledžas pārstāvju, un pēc kārtīgas pastrādāšanas ikviens varēja stiprināties ar siltu zupu, ko pasniedza kafejnīcas "Kadets" jaukās pavāres.■

TOPOŠIE JŪRNIEMI PIRMO REIZI PIEDALĀS "ZZ ČEMPIONĀTĀ"

Stadionā "Daugava" 11. maijā norisinājās Latvijas skolēnu vērienīgāko sporta un prāta spēļu "ZZ čempionāts" trešais pusfināls. Lai tiktu uz pusfinālu, klasēm vai grupām sākotnēji bija jāizpilda mājas darbs – jāizveido video par sevi, kā arī jāsapagatavo klases/ grupas apraksts, ko Liepājas Jūrnieceības koledžas komandai veiksmīgi izdevās veikt.



Sacensībās Liepājā pavisam piedalījās 180 klases no Kurzemes reģiona un Rīgas. Dalībnieku pulkā bija arī Liepājas Jūrnieceības koledžas S-21 grupas audzēkņu komanda, kas par savu kapteini izvirzīja Eranu Dominiku Saveli. Kaut arī koledžas komandai šoreiz nepaveicās, jo pietrūka pun-

ktu, lai kvalificētos finālam, tomēr sportiskais azarts un jautri pavadītais laiks ir lielākais ieguvums mūsu komandai, kas nostiprina pārliecību nākamajā gadā startēt atkal.

Sacensības, ko organizē "Tele2", notiek jau 11. reizi, tajās dalībnieki sacenšas dažādās atrakcijās un orientēšanās spēlēs, rādot savu veiklību un atjautību.■



PILNVEIDOS MĀCĪBU PROGRAMMAS UN IEGĀDĀSIES SIMULATORUS



16. maijā Liepājas Jūrnieceības koledža un Lietuvas Jūras akadēmija noslēdza partnerības līgumu par Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas projekta „Darbaspēka mobilitātes un iemaņu uzlabošana Latvijas – Lietuvas jūras transporta sektorā” īstenošanu. Līgumu parakstīja Liepājas Jūrnieceības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis un Lietuvas Jūras akadēmijas direktors Viktors Senčils.

Īstenojot šo projektu, Liepājas Jūrnieceības koledžas attīstībā tiks ieguldīti pēdējo gadu laikā apjomīgākie līdzekļi gan mācību programmu pilnveidošanā, gan darbinieku apmācībā, gan mācību infrastruktūras uzlabošanā un specifisku simulatoru iegādē, kas būtiski cels mācību iestādes kapacitāti un konkurētspēju topošo speciālistu sagatavošanā.

- Projekta vadošais partneris: Liepājas Jūrnieceības koledža.
- Sadarbības partneris: Lietuvas Jūras akadēmija.
- Projekta īstenošanas laiks: 03.04.2017. – 02.04.2019.
- Projekta kopējā summa: 900 458,89 eiro (no tiem 85% jeb 765 390,05 eiro – Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējums).
- Liepājas Jūrnieceības koledžas budžets projektā: 606 169,60 eiro
- (no tiem 515 244 eiro – Eiropas Reģionālās attīstības fonda, 90 925,44 eiro – Latvijas Valsts budžeta finansējums).

PROJEKTA GALVENĀS AKTIVITĀTES LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽĀ:

1. Liepājas Jūrnieceības koledža iegādāsies specifisku simulatoru, lai izveidotu navigācijas, manevrēšanas un dzinēju vadības laboratoriju. Laboratorijas vajadzībām tiks remontētas un pielāgotas bēniņu stāva telpas. Īstenojot šo projektu, Liepājas Jūrnieceības koledžā pavērsies iespēja tiešsaistes režīmā izmantot Lietuvas Jūras akadēmijā iegādāto un uzstādīto ostu operāciju simulatoru. Proti, izmantojot internetu, būs iespēja savienot divus simulatorus – virtuālo kuģi (Lietuvas Jūras akadēmija) un navigācijas, manevrēšanas un dzinēju vadības laboratorijas simulatoru (Liepājas Jūrnieceības koledža) un kopīgi veikt manevrēšanas uzdevumus, simulējot reālo situāciju, kad divi kuģi satiekas jūrā.

2. Liepājas Jūrnieceības koledžas un Lietuvas Jūras akadēmijas pasniedzēji pārstrādās mācību materiālus četros priekšmetos Liepājas Jūrnieceības koledžas izglītības programmā “Starptautisko pārvadājumu organizācija”, kā arī tiks veikta viena moduļa kursa “Ostu operācijas tehnoloģijas strādājošiem speciālistiem” un kursa “Operācijas visos ostu termināļos” izstrāde. Tāpat, īstenojot



projektu, tiks izstrādāti mācību materiāli darbam navigācijas, manevrēšanas un dzinēju vadības laboratorijā un trīs tematiskās grāmatas.

3. Lai atbilstoši darba tirgus prasībām kvalitatīvi pārstrādātu izglītības programmu priekšmetus, izstrādātu jaunus moduļu kursus un tehniski veiktu uzdevumus ar moderniem simulatoriem, projektā paredzēti vairāki pasākumi personāla kvalifikācijas celšanai. Liepājas Jūrniecības koledžas un Lietuvas Jūras akadēmijas pārstāvji apmeklēs Čalmera Tehnoloģijas universitāti (*Chalmers University of Technology*) Zviedrijā, kur jau ir izstrādāts projekts, kas praktiski savieno virtuālā tiltiņa simulatorus no vairākām valstīm, kā arī piedalīsies mācībās Antverpenes ostu mācību centrā un apmeklēs specifiskus mācību kursus, kas tiks organizēti Liepājas Jūrniecības koledžā, pieaicinot lektorus no starptautiskas jūrniecības akadēmijas.

4. Izmantojot jaunus mācību materiālus un navigācijas, manevrēšanas un dzinēju vadības laboratorijas simulatoru, Liepājas Jūrniecības koledžas un Lietuvas Jūras akadēmijas studenti izies pilotapmācību gan Liepājā, gan Klaipēdā.

Pēc statistikas datiem, Liepājas Jūrniecības koledža katru gadu izsniedz diplomus aptuveni 230 absolventiem. Ap 120 speciālistu katru gadu ceļ kvalifikāciju, apmeklējot Liepājas Jūrniecības koledžas Mūžizglītības nodaļas kursus.■

LIEPĀJNIEKI SPORTA DIENĀ SACENŠAS IZTURĪBĀ UN VEIKLĪBĀ

Ikgadējā Liepājas Jūrniecības koledžas Sporta diena norisinājās Liepājas Tirdzniecības kanālā un zaļajā zonā pie tā. Sporta diena sākās ar koledžas direktora Vladimira Dreimaņa uzrunu, kurš novēlēja visiem aktīvi piedalīties sacensībās un, neņemot vērā nemīlīgo un lietaino laiku, parādīt labāko sniegumu ikvienā no disciplinām.



Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis novēlēja visiem Sporta dienas dalībniekiem aktīvi piedalīties sacensībās un parādīt labāko sniegumu ikvienā no disciplinām.

Koledžas un jūrskolas komandas, kā arī individuālie dalībnieki sacentās tādās disciplinās kā virves vilkšana, svaru bumbas celšana, pievilkšanās pie stieņa (zēniem), sava svara noturēšana, karājoties pie stieņa (meitenēm), atspiešanās no sola (zēniem un meitenēm), kā arī airēšanas sacensībās "Liepājas regate", kurās šogad piedalījās arī Lietuvas Jūras akadēmijas komanda.

Airēšanas sacensības ir viena no Liepājas Jūrniecības koledžas



tradīcijām. Sacensību distance bija posms starp Tirdzniecības kanāla abiem tiltiem, un tā tika veikta uz laiku. Pirmo vietu izcīnīja LJK izlase, otrajā ierindojās "S-21" komanda, trešajā palika Lietuvas Jūras akadēmijas pārstāvji. Airēšanas sacensībās ik gadus piedalās mācību iestāžu stūrmaņu specialitātes audzēkņi. Komandā ir seši airētāji un stūrmanis, kopā septiņi dalībnieki. Airēšanas sacensības tiek rīkotas, lai stiprinātu jūrniecības tradīcijas pilsētā un nodrošinātu iespēju jauniešiem darboties ar jūrniecību saistītā nozarē, kā arī sekmētu jūrskolas audzēkņu profesionalitāti airēšanā.



Airēšanas sacensības ir spēka, izturības un ātruma pārbaude. Jūrnieki, kuģojot ar lieliem kuģiem, nevar iztikt bez mazās palīgflotes, tāpēc arī topošajiem jūrniekiem ir jāprot rīkoties ar laivu kā tehnisko palīglīdzekli, lai kritiskā situācijā būtu pārliecināti par sevi un spētu izglābt cilvēkus, ja tas būtu nepieciešams.

Sacensības organizēja Liepājas Jūrniecības koledžas sporta organizators Eduards Safjanovs, metodiķe Gita Girņus un sabiedrisko attiecību speciāliste Indra Grase. Plānots, ka šādas sacensības turpmāk notiks katru gadu septembrī.■

MĀCĀS OSTAS LOĢISTIKAS UN KONTEINERU TERMINĀĻU PĀRVALDĪBU

Lai paaugstinātu kvalifikāciju ostu tehnoloģiju un loģistikas jomā, Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzēji Jūlija Jevgrafova, Olga Beļakova, Rita Pantelejeva, Tatjana Gajevska, Marija Prusa, Tatjana Makarova un Vjačeslavs Jurins piedalījās mācību seminārā, kas no 28. augusta līdz 1. septembrim notika Beļģijas pilsētā Antverpenē.

Jau vēstīts, ka Liepājas Jūrniecības koledža kā vadošais partneris sadarbībā ar Lietuvas Jūras akadēmiju īsteno vērienīgu "Interreg" Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas projektu „Darbaspēka mobilitātes un iemaņu uzlabošana Latvijas – Lietuvas jūras transporta sektorā” ("LatLitNaviPort"). Viena no šā projekta aktivitātēm ir darbinieku apmācība.



Seminārs notika APEC – Antverpenes/Flandrijas ostas mācību centrā, kas atrodas Antverpenes ostas pārvaldes galvenajā mitnē. Mācību centrs darbojas kopš 1978. gada, tā galvenais uzdevums ir sniegt zināšanas par ostu, jūras un loģistikas jautājumiem interesentiem visā pasaulē.

Liepājas Jūrniecības koledžas projektu speciāliste Jekaterina Zalomova pastāstīja, ka pēc pieprasījuma APEC sagatavoja speciālu semināru, kas pielāgots Liepājas Jūrniecības koledžas un Lietuvas Jūras akadēmijas mācību programmām par ostas loģistiku un konteineru termināļu pārvaldību. Semināra dalībnieki piedalījās ne tikai lekcijās, bet arī apmeklēja vairākus Antverpenes ostas objektus.

Pēc atgriešanās koledžas pasniedzēji atzina, ka seminārs noritējis ļoti augstā līmenī un iegūtās zināšanas noderēs turpmākajā darbā. Direktora vietniece mācību darbā Jūlija Jevgrafova uzsvēra, ka sadarbībai ar Antverpenes ostas mācību centru ir ļoti liela nozīme, jo gūta laba pieredze izglītības programmu izstrādē. To apliecināja arī pasniedzēja Tatjana Gajevska, norādot, ka sevišķi noderīga bijusi dažādu ostas termināļu apmeklēšana. Vjačeslavs Jurins uzskata, ka novērojumi Antverpenes ostā atvieglos loģistikas leksikas un abreviatūru praktisko apguvi. Viņiem pievienojas arī pasniedzēja Olga Beļakova, kura uzskata, ka seminārs bijis ļoti noderīgs īpaši tāpēc, ka bijusi iespēja praktiski novērot dažādu ostas termināļu darbu. Savukārt lekcijās iegūtās zināšanas viņa varēsot izmantot, gan rakstot projektā paredzēto mācību grāmatu, gan nodarbībās, strādājot ar studentiem. Savukārt Rita Panteļejeva norāda, ka ne tikai papildinājusi angļu valodas zināšanas, bet arī pārliecinājusies, ka loģistikas profesijā lietotie termini atšķiras no teorētiskās leksikas. "Iegūtās zināšanas izmantošu lekcijās par profesionālo terminoloģiju," saka R. Panteļejeva. Marija Prusa atzīst, ka lekcijas devušas iespēju analizēt un salīdzināt situāciju Baltijas jūras reģionā multimodālo pārvaldījumu jomā. Bet Tatjanu Makarovu pozitīvi iespaidojušas tehnoloģiju shēmas Antverpenes ostas termināļos.

Minētā projekta ietvaros plānotas ne tikai Liepājas Jūrniecības koledžas darbinieku mācības, bet tiks arī pilnveidotas mācību programmas, uzlabota infrastruktūra un iegādāti stimulatori. Liepājas Jūrniecības koledža izveidos navigācijas, manevrēšanas un dzinēju vadības laboratoriju, bet Lietuvas Jūras akadēmija iegādāsies ostas operāciju simulatoru, ko LJK varēs izmantot tiešsaistes režīmā. Izmantojot internetu, būs iespējams savienot "virtuālo kuģi" Lietuvas Jūras akadēmijā un navigācijas, manevrēšanas un dzinēju vadības laboratorijas simulatorus Liepājas Jūrniecības koledžā, kas ļaus kopīgi veikt manevrēšanas uzdevumus, simulējot reālo situāciju, kad divi kuģi satiekas jūrā.■



LJK AUDZĒKŅI ATGRIEZUŠIES NO PRAKSES MALTĀ

Izmantojuši "Erasmus+" programmas sniegtās iespējas, Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskolas trešā kursa stūrmaņu programmas audzēkņi Kitija Lagzda un Ņikita Krupnovs atgriezušies no prakses Maltā, kur divas nedēļas kā klāja kadeti pavadīja uz kompānijas "Gozo Channel" kravas un pasažieru prāmjiem, lai papildinātu zināšanas izvēlētajā specialitātē. Kompānija "Gozo Channel" nodrošina prāmju pakalpojumus starp Maltas un Gozo salām. Uzņēmuma prāmji ir galvenā saikne starp šīm divām salām, un to katru gadu izmanto miljoniem tūristu. Kompānijas pārziņā patlaban ir trīs identiski prāmji.

Kitija Lagzda stāsta, ka piedalīties "Erasmus+" prakses mobilitātē izvēlējusies tāpēc, ka tā šķitusi laba iespēja ārpus Latvijas papildināt praktiskās un teorētiskās zināšanas, uzlabot angļu valodas prasmes. Tā bijusi arī lieliska iespēja iepazīt jaunus cilvēkus, valsti un rast priekšstatu par tās kultūru un vēsturi. "Prakses laikā esmu izpratusi kuģa darbību kopumā, tai skaitā kravas iekraušanas un izkraušanas darbus, esmu iepazinusi drošības noteikumus uz kuģa, piemēram, kas jādara, kad atskan trauksmes signāls," stāsta Kitija. Kitijai bijusi arī iespēja kapeiņa uzraudzībā stūrēt kuģi. Tas meitenei līcis saprast, ka izvēlēta pareizā profesija. Jaunieta uzskata, ka papildus iegūtajām zināšanām profesijā pilnveidotas arī komunikācijas prasmes, iepazīta atšķirīga kultūra un svētku svinēšanas tradīcijas, apskatīti nozīmīgi dabas pieminekļi, kas vairs nav pieejami. Piemēram, slavenais Maltas dabas tūrisma objekts Azūra logs, kas 8. martā, tikai divas dienas pēc viņas atgriešanās Latvijā, stipra vēja un viļņu ietekmē sabrucis, neatstājot nekādas pēdas. Jaunietai bijusi iespēja arī apceļot Maltas salu Gozo, kas izceļas ar vēstures pieminekļiem un savu vienkāršo burvību. Tomēr vislielāko gandarījumu Kitijai sagādājusi iespēja strādāt kopā ar kuģa komandu, kas atbalstījusi it visā. "Bija prieks strādāt kopā, jo komanda bija ļoti draudzīga un palīdzēja, kad tas bija nepieciešams," saka topošā stūrmene un piebilst, ka iespaidi par Maltu palikuši ļoti pozitīvi. "Arī citiem iesaku piedalīties "Erasmus+" projektos, jo tas ir liels piedzīvojums – iegūt pieredzi ārpus Latvijas, apskatīt jaunas valstis un iepazīties ar jauniem draugiem."

Ņikita Krupnovs izvēlējies piedalīties "Erasmus+" prakses mobilitātē, jo arī vēlējis uzlabot angļu valodas zināšanas un iegūt darba pieredzi citā valstī. "Ļoti patika projekta vadītāju attieksme, kuri palīdzēja atrisināt radušās problēmas un sniedza atbildes uz visiem interesējošiem jautājumiem. Prakses laikā



varēju paļauties uz viņu palīdzību,” saka Ņikita. Puisis stāsta, ka ieguvis labu pieredzi darbā uz kuģa, uzzinājis, kas jā dara ārkārtas gadījumos, ja tādi rodas. Bijusi arī iespēja praktizēties kuģa stūrēšanā un jūrnieku mezglu siešanā. „Prakses laikā uzlaboju savu angļu valodu un spēju darboties komandā. Iepazīnu jaunas vietas, vēstures pieminekļus,” stāsta Ņikita un piebilst, ka gadījies arī redzēt krāšņu karnevālu. Taču spilgtākie iespaidi palikuši tieši par darbu uz kuģa kopā ar izpalīdzīgu un saprotošu komandu. „Komandas biedru attieksme bija ļoti patīkama, viņi man paskaidroja un parādīja visu, kas mani interesēja,” ir gandarīts Ņikita.

Liepājas Jūrniecības koledžas projektu speciāliste Jekaterina Zalomova norāda, ka patlaban tas nav vienīgais “Erasmus+” programmā īstenotais studentu apmaiņas projekts. Pieci koledžas stūrmaņu programmas otrā kursa audzēkņi no februāra līdz maijam iziet apmācību Lietuvas Jūras akadēmijā. Savukārt divi Rumānijas “Mircea cel Batran” Jūras akadēmijas studenti pavasara semestrī studē Liepājas Jūrniecības koledžā. Daniels Lovins un Jonuts Kristians Dragans ir pirmie “Erasmus+” apmaiņas programmas studenti, kuri koledžā aizvada tik ilgu mācību posmu. “Jaunieši mācās kopā ar stūrmaņu nodaļas otrā kursa augstākās izglītības programmas studentiem. Ar viņiem gan individuāli, gan grupā strādās koledžas pasniedzēji, lai nodrošinātu teorētisko zināšanu un praktisko iemaņu apguvi,” skaidro J. Zalomova. 2015. gada novembrī Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis viesojās “Mircea cel Batran” Jūras akadēmijā un parakstīja starpinstitutionālu līgumu ar tās rektoru Oktavianu Tarabutu par turpmāko sadarbību.■



PALĪDZĒS JAUNIEŠIEM SAGATAVOTIES DARBA ATTIECĪBU UZSĀKŠANAI

Aizsākot “Erasmus+” programmas stratēģiskās partnerības projekta “Jauno speciālistu nodarbinātības veicināšana un darbam nepieciešamo prasmju uzlabošana” (*Enhancing Employability and Mastering Job Related Skills to Young Future Specialists*) īstenošanu, Liepājas Jūrniecības koledžas projektu speciālistes Kristīne Zariņa un Jekaterina Zalomova no š.g. 16. līdz 19. oktobrim viesojās vienā no projekta partnerinstitūcijām – Eudžēnio Barsanti vārdā nosauktajā Masas profesionālās izglītības mācību iestādē (IIS Barsanti Massa) Itālijā, kur notika projekta partneru starpvalstu sanāksme.

Sanāksmes laikā projektā iesaistīto mācību iestāžu – Vācijas Šlēsviges-Holšteinas federālās zemes Ziemeļfrīzlandes rajona Hūzumas profesionālās skolas (*Berufliche Schule des Kreises Nordfriesland in Husum*), Eudžēnio Barsanti vārdā nosauktās Masas profesionālās izglītības mācību iestādes, kā arī projekta vadošā partnera Liepājas Jūrniecības koledžas pārstāvji apsprieda jautājumus, kas saistīti ar projekta vadības, finansēšanas



un publicitātes prasību nodrošināšanu, kā arī projektā plānoto aktivitāšu organizēšanu. Sanāksmes laikā tika parakstīti sadarbības līgumi.

Sanāksmes dalībnieki viesojās arī Masas-Karāras provinces prezidenta sekretariātā Hercoga pili (*Segreteria di Presidenza, Palazzo Ducale*), kur pieņemšanas laikā provinces viceprezidents Paolo Grasi izteica pateicību projekta dalībniekiem par labo darbu Eiropas Savienības jauniešu labā un dalībvalstu savstarpējās vienotības stiprināšanā. ■

UZZIŅAI

Liepājas Jūrniecības koledžas īstenotais “Erasmus+” projekts ir vērst uz vidējās profesionālās izglītības sniegto galveno pamatprasmju pilnveidošanu, kas jauniešiem pēc mācību iestādes beigšanas ļaus labāk sagatavoties darba attiecību uzsākšanai.

Kristīne Zariņa

LJG 2017



JŪRNICĪBA IR ALTERNATĪVA AIZBRAUKŠANAI NO LATVIJAS

“Mērķis visām jūrniecības izglītības iestādēm Latvijā ir viens – jaunu cilvēku piesaistīšana jūrniecības industrijai. Pirms vairākiem gadiem Jūrnieku reģistra speciālists Roberts Gailītis veica pētījumu par to, cik daudz jūrniecības izglītības iestāžu absolventu vajadzētu katru gadu, lai Latvijas jūrniecība arī turpmāk saglabātos vismaz tagadējā līmenī. Iepazīstoties ar šo pētījumu, mēs izlēmām, ka mēģināsim vismaz daļēji aizpildīt absolventu trūkumu. Taču mūsu mērķis nekad nav bijis konkurēt ar valsts finansētajām mācību iestādēm. Mēs esam atraduši līdz tam neaizņemtu nišu. Teiksim godīgi, mēs uzņemam tos jauniešus, kuri nevar samaksāt par mācībām Jūras akadēmijā un vidusskolā nav mācījušies tik labi, lai varētu pretendēt uz budžeta vietām,” skaidro “Novikontas” Jūras koledžas izpilddirektors DMITRIJS SEMJONOVS.



Dmitrijs Semjonovs.

“Novikontas” savus potenciālos studentus iedala divos blokos. Pirmais ir vidusskolas absolventi, kuri vispirms pabeidz matrožu kursus, iziet praksi un tad jau redz, vai darbs jūrā tiešām domāts viņiem. Ja ir, tad atliek nostrādāt 12 mēnešus, lai varētu turpināt mācības koledžā, nepārtraucot darbu jūrā, un kļūt par jūras virsniekiem. Otrs bloks ir matroži un motoristi, kuri jau strādā jūrā un ir gatavi apvienot mācības ar darbu, lai paugstinātu savu kvalifikāciju un kļūtu par stūrmaņiem un mehāniķiem.

“Novikontas” speciālisti labi zina, ka pie viņiem mācīties nenāks kapteiņu dēli – viņu tēvi ir beiguši akadēmiju un akadēmijā mācīsies arī bērni, un, ja dēls netiks budžeta vietā, tēvam nebūs problēmu samaksāt. Lielākā daļa koledžas studentu nāk no Latgales reģiona. “Latgalē jau 400, 500 eiro ir laba alga. Vecāki saka – pat ja dēls tiek budžeta grupā, mums nepietiek naudas, lai viņš varētu mācību laikā dzīvot Rīgā. Tādēļ Jēkabpili esam atvēruši matrožu bezmaksas kursus, tur puikas var mācīties, tas ir viņu ceļš uz jūru,” uzsver “Novikontas” izpilddirektors.



Viņš arī piebilst, ka ļoti vispārējos vilcienos trīs jūrniecības izglītības iestādes jau ir sadalījušas savus nākamos studentus – Liepājas Jūras koledžā pārsvarā mācās Kurzemes reģiona jaunieši, “Novikontas” koledžā – puīši no Latgales un Vidzemes, bet akadēmijā – no Rīgas un apkārtnes, kā arī turīgāko vecāku bērni.

“Akadēmijas visā pasaulē strādā akadēmiskā stilā – students mācās auditorijā, tad iziet praksi, tad atgriežas auditorijā. Mums ir cita pieeja – speciālie mācību priekšmeti tiek apgūti darba laikā uz kuģa, pildot speciāli sagatavotus uzdevumus. Kad students savu darbu ir pabeidzis, viņš to atsūta pasniedzējam, un pasniedzējs izvērtē, vai vēl kaut kas ir jāpapildina vai jālabo, vai arī darbs izpildīts pareizi. Tādā gadījumā, nokāpjot krastā, studentam savs darbs jāaizstāv, lai mēs būtu pārliecināti, ka to tiešām ir izpildījis viņš pats,” saka D. Semjonovs.

Tā vietā, lai runātu par nevajadzīgu konkurenci, “Novikontas” un Jūras akadēmija esot vienojušās par sadarbību, lai reklamētu jūrnieka profesiju skolēnu vidū. “Mēs rādām, ka iespējas apgūt šo profesiju ir daudzveidīgas. Mūsu kopīgais vēstījums ir tāds, ka jūrniecība ir alternatīva aizbraukšanai no Latvijas! Tu strādāsi ārvalsts kompānijā, bet dzīvoši Latvijā, turklāt nopelnīto naudu tērēsi Latvijā, tā atbalstot savas valsts ekonomiku! Pašlaik situācija ir tāda, ka daļa kuģu īpašnieku ir gatavi novērsties no mums, tomēr vēl pār plecu atskatās: pag, te tomēr kaut kas būs! Un šo brīdi mēs nedrīkstam palaist garām! Es neapgalvošu, ka Latvijas jūrniecības izglītība ir tik laba, ka tur neko nevajag mainīt. Mainīt vajag! Mums uz pieeju mācībām jāpaskatās no pavisam cita skatu punkta. Un mums ir piemēri tepat Latvijā, kā to varētu darīt. Medicīna, aviācija – tās mums ir soli priekšā ar savu pieeju. Mums ir labs aprīkojums, trenažieri, bet pieeja jāmaina,” skaidro D. Semjonovs.

Viņš ir pārliecināts, ka jaunais jūrniecības izglītības koncepts ir liels solis pareizā virzienā. “Konceptijā jau ir nākotnes redzējums, un tas ir ļoti svarīgi. Tā ir sagatavota nevis gadam vai diviem, bet gan desmitgadēm. Godīgi sakot, mēs pat nebijām no šīs koncepcijas gaidījuši tik daudz! Paveikts milzīgs darbs, cepuri nost! Katrs posms balstīts uz ļoti nopietniem pētījumiem, un katrs pētījums



"Novikontas" Jūras koledža aktīvi iesaistījusies jūrniecības nozares popularizēšanā skolu jauniešu vidū.

tika apspriests un izvērtēts. Nebija tā, ka Jūras administrācijas speciālisti teiktu: tagad būs tā, kā esam uzrakstījuši koncepcijā! Nē, tas ir dokuments, kura izstrādē visu laiku tika iesaistīti nozares speciālisti. Vienīgais jautājums – vai to ļaus īstenot?... Izskatās, kādam vajag akadēmiju, Liepājas koledžu... Šis ir brīdis, kad jūrniecības nozarei jābūt vienotai un gatavai visiem līdzekļiem aizstāvēt savas mācību iestādes! Tāpat kā jābūt vienotiem un gataviem turpināt uzlabot ne tikai mācību procesu, bet arī jauniešu piesaistīšanu nozarei," uzsver izpilddirektors.

Viņš piebilst, ka katram jūrniekam ir iespēja dot savu ieguldījumu nozares popularizēšanā, vai arī gluži pretēji – jauniešu "atbaidīšanā". "Ļoti konkrēts piemērs. Pazīstu kapteini, kurš visu laiku teica, ka viņa dēls nu nekādā gadījumā nebūs jūrnieks, taču pūsis tagad ļoti sekmīgi studē akadēmijā, jo viņš labi zina un saprot, ko nozīmē darbs jūrā, un redz, kā dzīvo viņa ģimene. Bet kāds cits, kurš dzirdējis, ko agrāk teica kapteinis, domā – uz jūru nekādā gadījumā, tas kapteinis tā teica, un viņš taču zina vislabāk!"

Pati "Novikontas" koledža pašlaik ir lielu un patīkamu pārmaiņu priekšā – tiek plānots jau šovasar uzsākt pašiem savs ēkas celtniecību. Tas pavērs jaunas iespējas, būs jaunas darbnīcas, liels treniņu poligons. Jaunās telpas dos iespēju piesaistīt arī vairāk ārvalstu studentu. "Mēs darīsim visu, lai tas kļūtu vismaz par Eiropas līmeņa jūrniecības izglītības centru!" sola Dmitrijs Semjonovs.■

Sarma Kočāne



STĀSTA PAR PRAKSES IESPĒJĀM UN SVEIC STIPENDIĀTUS

Vītolu fonda dibinātāji Vilis un Marta Vītoli 9. novembrī aicināja ziedotājus uz svinīgām pateicības pusdienām, kuru ietvaros tika atzīmēta arī fonda 15. gadadiena. Pasākuma laikā tika pasniegti izglītības un zinātnes ministra Kārļa Šadurska pateicības raksti par ieguldījumu izglītotas sabiedrības, zinātnes un valsts labā. Pateicības rakstu saņēma arī AS "Latvijas kuģniecība", kas sadarbībā ar nodibinājumu "Vītolu fonds" jau trešo gadu piešķir stipendijas jūrniecības studentiem, lai atbalstītu topošos jūrniekus un veicinātu jūrniecības izglītību Latvijā.

"Latvijas kuģniecības" (LK) stipendijas šogad saņem septiņi jūrniecību studentējošie jaunieši no Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) un Liepājas Jūrniecības koledžas (LJK), kuri izturējuši LK un Vītolu fonda konkursu. Kopējais stipendiju fonds ir 25 800 eiro, un katrs stipendiāts saņem 300 eiro mēnesī visu mācību gadu. LK stipendiju programmas mērķis ir piesaistīt labākos jaunos jūrniecības industrijas talantus darbam uz uzņēmuma kuģiem vai birojā. Ar stipendijām "Latvijas kuģniecība" katru gadu izsaka atzinību izcilākajiem studentiem.



"LSC Shipmanagement" administratīvā direktore Ilze Stangaine (pa kreisi) un flotes personāldajas direktore Sanita Žurzdina sveic Vladimīru Saviku sakārā ar stipendijas iegūšanu.



“Latvijas Kuģniecības” valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups pauda cerību, ka stipendijas atvieglos studentiem dzīvi un palīdzēs sasniegt labākus rezultātus mācībās, lai kādu dienu stipendiāti varētu uzvilkt “Latvijas kuģniecības” formas tērpu. Savukārt nodibinājuma “Vītolu fonds” valdes lo-

ceklis Artūrs Dzenis, sveicot visus, kas turpmāk varēs sevi dēvēt par “Latvijas kuģniecības” stipendiātiem, uzsver, ka LK un Vītolu fondu vieno kopīgi mērķi un vērtības, un izglītība ir viens no stūrakmeņiem sabiedrības un ekonomikas veiksmīgai izaugsmei.

Liepājas Jūrniecības koledžā viesojās SIA “LSC Shipmanagement” administratīvā direktore Ilze Stangaine un flotes personāldaļas direktore Sanita Žurzdina, lai pastāstītu gan par prakses un darba iespējām, ko piedāvā uzņēmums, gan par nākotnes plāniem, kā arī apsveica visus koledžas un jūrskolas audzēkņus ar jaunā mācību gada sākumu un katram uzdāvināja īpaši sarūpētu jūrnieku kladi, bet īpašu apsveikumu saņēma divi Liepājas Jūrniecības koledžas topošie mehāniķi – Vladlens Saviks (M-31A) un Vladimirs Saviks (M-31A).

Stipendijai varēja pieteikties Latvijas augstskolu pēdējā kursa studenti ar labām un teicamām sekmēm, kuri vismaz četrus mēnešus bijuši praksē uz kāda no LK meitaskompānijas SIA “LSC Shipmanagement” tehniskajā pārvaldībā esošajiem kuģiem.■



KONKURSA "ENKURS" 2017. GADA SEZONA

Konkursa "Enkurs 2017" pirmā atlases kārtā tradicionāli norisinājās "Novikontas" Jūras koledžā, un tā notika 18. martā. Pārliecinošu uzvaru izcīnīja Ernsta Gлика Alūksnes Valsts ģimnāzijas komanda, aiz sevis atstājot Valmieras Pārgaujas ģimnāziju un Liepājas Valsts 1. ģimnāziju. Konkursa finālā iekļuva arī 4. vietas ieguvēja Ulbrokas vidusskolas komanda.

Trīs no konkursa uzdevumiem bija jāveic, izmantojot profesionālos kuģu vadības treniņierus. Bija arī ugunsdzēsības uzdevums, kura laikā piedūmotā labirintā vajadzēja atrast un izglābt "cietušo". Savukārt spēju strādāt komandā dalībnieki apliecināja improvizēta "mēmā šova" gaitā. Neizpalika arī sacensību atraktīvākā daļa – virves vilkšana.

Jau trešo gadu šajā atlases kārtā tiek izcīnīta arī īpašā "Novikontas" simpātijas balva, kuras saņēmējiem tiek piedāvāta iespēja doties izbraukumā ar ātrgaitas kuteri. Balvu šogad saņēma Rīgas 31. vidusskolas komanda.

1. aprīlī Rīgas brīvostas teritorijā notikušajā otrajā konkursa atlases kārtā uzvarēja Rēzeknes 5. vidusskolas komanda. Otrā vieta Jelgavas Valsts 1. ģimnāzijai, trešā – Ventspils Valsts 1. ģimnāzijai. Finālā iekļuva arī Rēzeknes Valsts 1. ģimnāzija

Šajā atlases kārtā piedalījās divas komandas, kas "Enkurā" startēja pirmo reizi, – Preiļu Valsts ģimnāzija un Špoģu vidusskola. Kaut





IZGLĪTĪBA



arī finālā tās neiekļuva, taču apliecināja vēlmi noteikti piedalīties konkursā arī turpmāk.

Ostā komandām bija jāveic vairāki praktiski uzdevumi – jāpiedalās Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta sagatavotā improvizētā glābšanas operācijā, kuras laikā jāpieņem ziņojums par notikušu nelaimi, jāatrod avārijas vieta uz kartes un ar KAD ātrgaitas motorlaivu jādodas meklēt un izglābt “cietušo”. Ne mazāk atraktīva bija glābšanas plostā airēšana. Uz ledlauža “Varma” skolēni veica īpašu orientēšanās uzdevumu – viņiem pēc apraksta vajadzēja sameklēt un atpazīt dažādas kuģa detaļas un aprīkojumu. Neizpalika arī pirmās medicīniskās palīdzības sniegšana, šajā uzdevumā dalībniekiem vajadzēja vienlaicīgi sniegt palīdzību trim cietušajiem: vienam, kurš aizrijušies un smok, otram, kam norauta rokas plauksta, un trešajam, kurš ir bezsamaņā un neelpo. Kā visās atlases kārtās, sacensības noslēdzās ar virves vilkšanu.

Konkursa trešā kārtā notika 8. aprīlī kompānijas “LAPA” jūrnieku treniņu centrā. Neraugoties uz spēcīgo vēju un viļņiem Daugavā, skolēniem vajadzēja ar airu laivu izbaukt iezīmētu trasi. Tāpat vajadzēja mēroties spēkiem ugunsdzēsības un glābšanas stafetē, kas sastāvēja no vairākiem posmiem – ugunsdzēsības šļūteņu izvilkšanas un savienošanas, mērķa notriekšanas ar ūdens strūklu, “cietušā” transportēšanas ar nestuvēm un atklātas liesmas dzēsšanas. Savukārt baseinā tika improvizēta glābšanās no avarējuša kuģa – lēkšana ūdenī,



apgāzta glābšanas postļa apgriešana normālā stāvoklī, iekļūšana plostā un "cietuša" komandas biedra ievilkšana tajā. Arī šajā kārtā neizpalika pirmās medicīniskās palīdzības sniegšana un virves vilkšana.

Par pirmo un otro vietu ļoti sīvi sacentās Madonas Valsts ģimnāzijas un Bauskas Valsts ģimnāzijas komandas. Visu izšķīra virves vilkšana, ar pavisam nelielu punktu pārsvaru uzvarēja madonieši, atstājot bausķeniekus otrajā vietā. Izcīnot trešo vietu, ļoti pārliecinoši finālā atgriezās Rojas vidusskola, ceturtajā vietā palika Jēkabpils 3. vidusskola, kas arī iekļuva finālā.

KONKURSA FINĀLS

22. aprīlī Latvijas Jūras akadēmijā notika jūrniecības nozares konkursa "Enkurs 2017" fināls. Savu pārkumu kārtējo reizi apliecināja Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas un Bauskas Valsts ģimnāzijas komandas, izcīnot 1. un 2. vietu. Savukārt Rēzeknes 5. vidusskola pirmo reizi iekļuva uzvarētāju trijniekā, apsteidzot spēcīgo Alūksnes Valsts ģimnāziju, kam nācās samierināties ar vissāpīgāko – ceturto vietu.

"Olimpisko sešinieku" papildināja Jelgavas Valsts ģimnāzijas un Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas komandas.

Latvijas Jūras akadēmijas studenti "Enkura" finālistiem bija sagatavojuši atraktīvus uzdevumus: ātrgaitas kutera vadīšana, izmantojot navigācijas treniņierīces, koordinātu atlikšana un objektu atrašana uz jūras kartēm, mezglu siešana, uzdevuma atšifrēšana, lietojot signāllokarus, kā arī pirmās medicīniskās palīdzības sniegšana.

Stafetes uzdevumu pirmo reizi bija sagatavojis Nacionālo bruņoto spēku Rekrutēšanas un atlases centrs, un, lai šo uzdevumu izpildītu, jauniešiem nācās demonstrēt ne tikai fizisko veiklību, bet arī prasmi plānot, pieņemt lēmumus un sadarboties, strādājot komandā. Sadarbība ar Rekrutēšanas un atlases centru "Enkurs 2017" finālā vērtējama kā ļoti veiksmīga, un iespējams, ka turpmākajos konkursos tā tiks turpināta un paplašināta.

BALVĀ KRUĪZA BRAUCIENS UZ STOKHOLMU

Jūnijā sākumā trīs uzvarētājas komandas izmantoja savu godam nopelnīto balvu – kruīza braucienu uz Stokholmu. Brauciena laikā konkursa uzvarētājiem AS "Tallink Latvija" nodrošināja iespēju apmeklēt kuģa komandtiltņu





un iepazīties ar īsta kuģa vadīšanu, salīdzināt to ar konkursa laikā iegūtajām zināšanām un prasmēm.

Rēzeknes 5. vidusskolas puiši apstiprināja, ka kruīzs uz Stokholmu bijis papildu stimuls, lai turpmāk cīnītos ar stabilajiem konkursa līderiem par

uzvarētāja godu. Tieši no Rēzeknes 5. vidusskolas gandrīz ik gadus kāds absolvents, reizēm pat vairāki iestājas Latvijas Jūras akadēmijā, nereti saņemot arī "Enkura" stipendiju. Šogad šo skolu beidz trīs *enkurieši*, no kuriem divi gatavojas kļūt par jūrnikiem.

PIEŠKIR STIPENDIJAS UN SPRIEŽ PAR KONKURSA "ENKURS" 12. SEZONU

2017. gada 26. oktobrī tika pasniegtas konkursa "Enkurs" stipendijas. Mācību gada pirmajā semestrī tās piešķirtas Latvijas Jūras akadēmijas 1. kursa studentiem Uldim Urtānam un Ralfam Muceniekam (abi no Bauskas Valsts ģimnāzijas).

Stipendiju saņems arī Anna Griceņuka – akadēmijas studente, kas beigusi Rīgas 31. vidusskolu, un Liepājas Jūras koledžas 1. kursā students Dmitrijs Petrušenkovs. Anna un Dmitrijs nav konkursa "Enkurs" dalībnieki, taču saskaņā ar stipendiju piešķiršanas nolikumu tika atzinīgi novērtēti augstie rezultāti, ko viņi sasnieguši centralizētajos eksāmenos. No konkursa "Enkurs" dalībniekiem Latvijas Jūras akadēmijā 2017. gadā iestājās arī Agris Širins no Rēzeknes 5. vidusskolas un Jurģis Marijs Kalniņš no Rojas vidusskolas.

Sākot gatavošanos konkursa "Enkurs" 12. sezonai, vēlēšanos tajā piedalīties apstiprina gan skolas, kuru komandas startējušas līdz šim, gan arī jauni dalībnieki. Tiekoties konkursa organizatoru un atbalstītāju pārstāvjiem, tika spriests par iespēju rīkot vēl vienu atlases kārtu.

Pašlaik konkursa paplašināšanu kavē nepietiekams finansējums, tādēļ tika pārrunātas iespējas gan meklēt papildu līdzekļus, gan taupīt jau esošos, tostarp aicināt pašvaldības segt vismaz daļu no dalībnieku transporta izmaksām, ko līdz šim pilnībā apmaksāja konkursa organizatori.■

ATBILDĪBAS UN DZIMTENES MĪLESTĪBAS CEĻŠ

1940. gada 20. jūnija rīts vēl bija mierīgs, bet vakarā bija radio ziņojums, ka Valsts prezidents pieņēmis Ministru kabineta atkāpšanos. Kapteinis Mamis (zemūdenes "Ronis" komandiera Hugo Legzdiņa palīgs) vēlreiz devās uz garnizona štābu cerībā dabūt kādu informāciju. Cerējām, ka ar vakara vilcienu no Rīgas atgriezies komandkapteinis Legzdiņš ar informāciju un flotes vadības norādījumiem. Viņš neatbrauca. Kapteinis Mamis bija izstrādājis bēgšanas plānu visos sīkumos.

Pa radio vēl joprojām tika atkārtota Ulmaņa uzruna, kas beidzās ar vārdiem: "Es palikšu savā vietā, un jūs palieciet savās!" Bija pāri desmitiem vakarā, kļuva tumšs, un bija pēdējais brīdis izšķirties par rīcību. Mamis teica: "Ja būtu jāpalīdz kaut vai vienam valdības loceklim, kaut vai tikai vienam armijas augstākajam vadības ģenerālim, vai būtu jānogādā kaut vai viena slepena vēstule mūsu ārzemju sūtņiem, izšķirties, ko darīt, būtu viegli. Tagad ir grūti."

Dienesta vecākie pateica skaidri, ka neviens komandā nav sajūsmināts par to, ka vajadzēs atstāt dzimteni, tuviniekus un doties nezināmā nākotnē, bet komanda bez ierunām klausīs katrai pavēlei.

Varēja manīt, ka kapteinis Mamis izcīna grūtu iekšēju cīņu, līdz pateica: "Paliekam šeit!"

Kapteinis Mamis man teica: "Leitnanta kungs, tā bija grūtākā izšķiršanās manā mūžā. Ja mums būtu bijis jēl kāds derīgs uzdevums, būtu izšķīries par bēgšanu. Bet izglābt tikai šo dzelzs "cigāru" un 22 vīrus un varbūt izdarīt ar to lielu ļaunumu mūsu armijai un flotei, te palicējiem – tas nav to vērts."

Fragments no Austra Ķirša atmiņām





JŪRAS SPĒKU FLOTILEI – 25

JŪRAS SPĒKU SASTĀVS

Latvijas Republikas (LR) Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotili veido Mīnu kuģu eskadra, Patruļkuģu eskadra, Krasta apsardzes dienests, Jūras novērošanas un sakaru dienests un Baltijas valstu pretmīnu aprīkojuma darbnīca. Jūras spēki nodrošina valsts teritoriālās jūras un iekšējo ūdeņu (izņemot upes un ezerus) aizsardzību, veic krasta apsardzi, kontrolē valsts teritoriālo jūru un iekšējos ūdeņus (izņemot upes un ezerus), kā arī ekskluzīvo ekonomisko zonu, nodrošina vienību kaujas un mobilizācijas gatavību, koordinē un veic cilvēku meklēšanas un glābšanas darbus jūrā, likvidē jūrā notikušo avāriju sekas un piesārņojumu ar naftas produktiem, kā arī piedalās ekoloģiskajā uzraudzībā,



Latvijas Jūras spēku komandieris Gaidis Andrejs Zeibots kopā ar saviem Baltijas valstu kolēģiem – Raimonu Baltušku un Rolandu Leitu.

meklē jūrā sprādzienbīstamus priekšmetus un tos iznīcina, Ministru kabineta noteiktajā kārtībā nodrošina Valsts robežsardzi ar tehniskajiem līdzekļiem un peldlīdzekļiem tās uzdevumu veikšanai jūrā, sagatavo vienības un personālsastāvu dalībai starptautiskajās operācijās.

JŪRAS SPĒKU TAPŠANA

1991. gada rudenī sāka veidoties atjaunotās Latvijas valsts aizsardzības spēki. Jau ritēja spraigs darbs pie nacionālo robežapsardzības spēku izveides, formējās pirmie zemessargu bataljoni. Bija skaidrs, ka būs jāgādā arī par gandrīz 500 kilometru garo jūras robežu. Mūsu





Komandkapteinis Hugo Legzdīņš vienmēr piedalījās visos svarīgākajos JS notikumos.

valstij nebija ne savu kuģu, ne rīcībspējīgu spēku, kas spētu pildīt kara flotes un krasta apsardzības funkcijas. Pamati mūsu kara flotes atjaunotnei tika likti 1991. gada 1. oktobrī, kad Liepājas Jūrnieceības koledžā izveidoja Jūras spēku mācību centru, kur mācības uzsāka pirmie Latvijas jūras robežsargi. Būtībā tā bija pirmā Jūras spēku apakšvienība. 1992. gada 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 1998. gada aprīlim. No 1992. gada 16. marta Liepājas divīziona sastāvā tika iesaistīti trīs bijušie LPSR zivju resursu uzraudzības kuģi, kurus pašu spēkiem pielāgoja krasta apsardzības vajadzībām.

Svarīgākais notikums Jūras spēkos kopš Latvijas Republikas neatkarības atgūšanas bija karoga pacelšana uz pirmā atjaunotās flotes kuģa "Sams" 1992. gada 11. aprīlī, un šī diena tiek uzskatīta par Latvijas Jūras spēku atdzimšanas dienu.

1992. gadā izveido ne tikai Jūras spēku divīzionu Liepājā (no 1993. gada 12. janvāra – Jūras spēku Dienvidu rajons), bet arī LR Aizsardzības spēku štāba Jūras spēku pārvaldi (no 1994. gada 1. jūnija – Jūras spēku štābs). 1992. gada februārī Kurzemes piekrastē izveidotais 7. Ventspils robežsardzes bataljons tika iekļauts Jūras spēku sastāvā; 1993. gada beigās to pārformēja un izveidoja Krasta apsardzes bataljonu. 1999. gada 1. jūlijā šī vienība pārveidota par Radiotehnisko bataljonu (no 2004. gada – Jūras novērošanas un sakaru dienests), kas nodrošina Jūras novērošanas sistēmas un Jūras spēku komandvadības



JŪRAS SPĒKI



sistēmas funkcionēja. Savukārt 1993. gadā izveido Jūras spēku Centrālo rajonu Rīgā un Jūras spēku sastāvā pārīet Krasta apsardzes bataljons Ventspilī.

1992.–1993. gadā Jūras spēku sastāvā tika iekļauti "Ribnadzor" klases kuģi KA-04 "Sams", KA-02 "Spulga", KA-03 "Komēta", KA-05 "Gau-

ja", A-18 "Pērkons" (Polijas dāvinājums), A-51 "Līdaka", P-01 "Zibens" (Vācijas dāvinājums), kā arī "Kristapa" klases (Zviedrijas dāvinājums) kuģi KA-01 "Kristaps", KA-06 "Gaisma", KA-07 "Ausma", KA-08 "Saule", KA-09 "Klints", KA-10.

1994.–1995. gadā tiem pievienojās "Kondor II" klases (Vācijas dāvinājums) kuģi M-01 "Viesturs" un M-02 "Imanta", kā arī "Storm" klases (Norvēģijas dāvinājums) kuģi P-04 "Bulta", KA-11 un KA-12 "Granāta".

No 1999. līdz 2002. gadam Jūras spēkus papildināja "Lindau" klases kuģis M-03 "Namejs" un "Storm" klases kuģi P-02 "Lode", P-03 "Linga", P-01 "Zibens", kā arī SAR klases kuģis KA-14 "Astra".

BALTIJAS VALSTU JŪRAS ESKADRA (BALTRON)

Viens no nozīmīgākajiem pasākumiem Baltijas valstu sadarbībā ir Igaunijas, Latvijas un Lietuvas apvienotās kuģu vienības BALTRON izveide 1998. gadā. Par tās pirmo komandieri tika iecelts JS Dienvidu rajona komandieris jūras kapteinis Ilmārs Lešinskis.

Projekta mērķis ir nodrošināt Baltijas jūras spēku mīnu meklēšanas kuģu pastāvīgu gatavību piedalīties nacionālu uzdevumu veikšanā un NATO pretmīnu vienības realizētajās operācijās. Līdztekus BALTRON veicina savstarpējo savietojamību un sadarbību starp Baltijas valstu jūras spēkiem.

Tika izveidota Baltijas valstu jūras spēku mācību bāze, kurā ietilpst vairākas struktūrvienības, no tām lielākā daļa (Pretmīnu skola, Pretmīnu aprīkojuma remonta centrs, Ūdenslīdzēju mācību centrs un leroču aprīkojuma darbnīca) atrodas Latvijā, viena Lietuvā.

JŪRAS SPĒKU ATTĪSTĪBA

2003. gadā Latvija no Norvēģijas ieguva 65 metrus garo "Vidar" klases mīnu licēju "Vale" N-53, kam deva vārdu A-53 "Virsaitis".

2004. gadā Latvija ieguva vēl vienu kuģi – 59 metrus garo A-90 "Buyskes"



no Nīderlandes, kam Latvijā deva nosaukumu "Varonis".

2005. gada 24. augustā Latvijas valdība noslēdza vienošanos par piecu 52 metrus garo „Alkmaar” klases mīnu meklētāju iepirkšanu Jūras spēku vajadzībām. Par pieciem kuģiem Latvijai kopumā bija jāmaksā teju 60 miljoni eiro. Līdz ar to sākās strauja Latvijas Jūras spēku modernizācija, lai paaugstinātu flotes kaujas spējas un spējas pildīt pamatuzdevumus.

Laikā no 2011. līdz 2014. gadam Jūras spēki iegūst piecus "Skrundas" klases patruļkuģus. 2011. gada 18. aprīlī tiek pacelts karogs uz pirmā patruļkuģa P-05 "Skrunda".

2012. gada augustā Jūras novērošanas un sakaru dienestā sāk darboties jaunā Jūras novērošanas sistēma mērķu identificēšanai jūrā.



Patruļkuģis P-09 "Rēzekne".



Krasta apsardzes patruļkuģis KA-09 "Klints" bija viens no pirmajiem, ko JS saņēma dāvinājumā no Zviedrijas.

JŪRAS SPĒKU KOMANDIERI

Pirmais atjaunoto Jūras spēku komandieris no 1993. līdz 1999. gada septembrim bija jūras kapteinis Gaidis Andrejs Zeibots.

No 1999. gada septembra līdz 2005. gada janvārim – jūras kapteinis Ilmārs Lešinskis.

No 2005. gada janvāra līdz 2009. gada septembrim – jūras kapteinis Aleksandrs Pavlovičs.

No 2010. gada aprīļa līdz 2013. gada novembrim – jūras kapteinis Rimants Štrimaitis.

No 2014. gada jūlija līdz 2015. gada augustam Jūras spēku flotiles komandieris bija jūras kapteinis Juris Roze.

No 2016. gada 1. aprīļa Jūras spēku flotiles komandieris ir flotiles admirālis Ingus Vizulis.

STARPTAUTISKĀS OPERĀCIJAS

2007. gadā pirmo reizi JSF mīnu meklētājs M-03 "Namejs" tiek ieskaitīts 1. pastāvīgās NATO pretmīnu vienības sastāvā.

2017. gada jūnija beigās Latvijai pirmo reizi tika uzticēts pārņemt NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandvadību, un grupas komandieris



JS dalība starptautiskajās mācībās.



Mīnu iznīcināšanas operācija Baltijas jūrā.

bija komandleitinants Gvido Ļaudups. Savukārt kuģis A-53 "Virsaitis" pildīja NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas štāba kuģa funkcijas.

Lēmumu par bruņoto spēku dalību operācijā "Atalanta" Saeima pieņēma 2010. gada 2. septembrī. Šai operācijai ir mandāts aizstāvēt Pasaules pārtikas programmas humānās palīdzības un Āfrikas Savienības militārās misijas Somālijā (AMISOM) kuģus, atturēt, novērst un apspiest pirātismu un bruņotu laupīšanu, aizstāvēt briesmām pakļautos kuģus, kā arī palīdzēt veikt monitoringu zvejniecībai pie Somālijas krastiem. Dalība operācijā turpinās.

Piedaloties Eiropas Savienības militārajā operācijā "EU NAVFOR Med", kura izveidota cīņai ar cilvēku kontrabandu Vidusjūrā un kuras sākuma periodā bija paredzēta cilvēku tirdzniecības un kontrabandas tīklu izvērtēšana, 2015. gada 21. jūnijā Jūras spēka flotile uz operacionālo štābu nosūtīja pirmo virsnieku – kapteinleitnantu Tāli Dzērvi. 2015. gada 7. oktobrī sākās operācijas otrais posms, kas paredzēja kontrabandistu laivu pārtveršanu starptautiskajos ūdeņos. Dalībai operācijā rotācijas kārtībā ik pa sešiem mēnešiem tiek nosūtīts viens Jūras spēku flotiles virsnieks.

STARPTAUTISKĀS MĀCĪBAS

2015. gadā Jūras spēku flotiles kuģi piedalījās šādās starptautiskās mācībās: "Dynamic Move 15", "Baltic SAREX", "SQEX 1/14", "Baltic Fortress 2015", "Open Spirit", "BALTOPS 2015", "BALEX Delta 15", "SQEX 2/14", "NOCO 2015", "Trident Juncture", "NCAGS CPX", "FLOTEX 15".



2016. gadā Jūras spēku flotiles kuģi un personālsastāvs piedalījās starptautiskajās mācībās "SQUADEX I/16", "SQUADEX II/16", "Baltic Fortress 2016", "Open Spirit 2016", "BALTOPS 2016", "Dynamic Move 2016", "BALEX Delta 2016", "NOCO 2016", "EODEX 2016", "GUARDEX 2016", "Joint Warrior 2016".



KARA FLOTES KAROGS

1995. gada 11. aprīlī Jūras spēki savā jubilejā kā dāvinājumu saņēma brīnumainā kārtā saglabājušos Kara flotes karogu ar vēsturisko devīzi "Mūs vieno Latvijas svētais vārds". 1938. gadā to kara jūrnikiem pasniedza akciju sabiedrību "Vairogs", "Tosmare" un "Liepājas drāšu fabrika" pārstāvji. Zīda karogs darināts Liepājā pēc inženiera Jāņa Zariņa zīmējumiem. 1940. gadā karogs pazuda, un līdz 1995. gadam to uzskatīja par zudušu.

KUĢU KRUSTMĀTES

Saskaņā ar Aizsardzības spēku komandiera 1993. gadā apstiprināto nolikumu par kuģa krustmāti var kļūt pilngadīga, vēlēt tiesīga pilsona ar augstām



JŪRAS SPĒKI



Kuģu krustmātes. Priekšplānā P-09 "Rēzekne" krustmāte Inese Pāvule.

garīgām un tikumiskām īpašībām. Krustmātes morālais pienākums ir iespēju robežās iepazīstināt sabiedrību ar kuģa apkalpes dienestu, kaujas mācību norisi un rezultātiem, ar apkalpes sadzīves apstākļiem, veicināt kuģa apkalpes locekļu kultūras un garīguma līmeņa celšanu, kā arī citi pienākumi. Kuģa krustmāti var iecelt tikai vienu reizi uz visu kuģa ierindā atrašanās laiku.

Pašlaik Jūras spēku flotilē ir ieceltas 26 kuģu krustmātes. Viņas pārstāv dažādas profesijas, sākot ar vēsturniecēm, kultūras darbiniecēm, aktrīsēm un dziedātājām līdz biznesa sievietēm un gleznotājām. Par karakuģa krustmāti tiek iecelta izraudzītā persona ar Jūras spēku komandiera pavēli. Kuģa krustmātes tiesības un pienākumi ir noteikti speciālā nolikumā. Krustmātēm ir izveidojusies tradīcija dāvināt kuģa komandai savu ģimetni. Krustmāšu atšķirības zīme ir balta šalle ar Jūras spēku logo. Jūras spēki visos publiskos pasākumos aicina piedalīties kuģu krustmātes.■

www.tevijassargs.lv/Juras_Spekiem 25 mp3 informācija



LATVIJAS JŪRAS SPĒKU PRIORITĀTE IR BIJUŠI CILVĒKI

Ir cilvēki, kuriem uz vēsturiskiem notikumiem lemts noraudzīties no malas, citiem ir lemts ne tikai būt klāt attiecīgā laika svarīgākajos notikumos, bet arī pašiem tos veidot. Vienam no trim Latvijas valsts admirāļiem GAIDIM ANDREJAM ZEIBOTAM liktenis bija lēmis iet otro ceļu – būt pirmajam, tāpēc viņš ir ierindojams atjaunotās Latvijas izcilāko personību vidū.

“Ideja, ka jaunajai Latvijai būs savi Jūras spēki, bija pilnīgi pašsaprotama, jo, pateicoties savas jūras robežas garumam, Latvija ir bijusi un būs jūras lielvalsts. Jūra, meži un kultūra, lūk, mūsu lielākā bagātība!” Šo domu viceadmirālis Zeibots ir paudis daudzkārt. Viņš bija viens no tiem, kas 1992. gadā lika pamatus Latvijas Jūras spēku sistēmai un vadīja Jūras spēku štāba un rajona



darbu. Kādā intervijā viceadmirālis gan teica, ka viņam noteikti neesot tas gods būt pirmajam idejas nesējam par Jūras spēku izveidi atjaunotajā Latvijā, jo to, brūkot un jūkot Padomju Savienībai, kardinājuši tā laika Bolderājas centra komandieris, zemūdenes komandieris Donāts Darkēvičs kopā ar Jāni Mauriņu. “Varbūt tieši Jānim Mauriņam vajadzēja kļūt par Jūras spēku komandieri, bet dzīve iegroziņās savādāk,” intervijā sacīja Zeibots.

Pašā deviņdesmito gadu sākumā darba bija daudz, un radās arī fanātiķi, kuri bija gatavi šo darbu veikt un pat parniecīgu algu (četrdesmit piecdesmit latu tolaik jau skaitījās virsnieka cienīgs atalgojums) spēlēt vislielākās lomas. No tā laika pagāja vien gadi desmit vai nedaudz vairāk, un daudzi no viņiem diemžēl tika izslēgti no spēles, jo Latvijas valsts un Latvijas cilvēku likteņu lēmēji tos ierakstīja neuzticamo sarakstā.



Jūras spēku komandieris 90. gadu pirmajā pusē iepazīstina Rīgas domi ar JS dislokāciju Rīgas ostā.

Šoreiz, atskatoties uz atjaunotās Latvijas Jūras spēku 25 gadiem, sārūna ar viceadmirāli Gaidi Andreju Zeibotu vairāk iegrozās par to cilvēku likteņiem, kuri savu dzīvi saistīja ar Latvijas Jūras spēkiem un kuru likteņus iegrozīja iepriekš neparedzami scenāriji.

– Droši vien tolaik, kad veidojās atjaunotie Latvijas Jūras spēki, bija daudz nezināmā un milzīgs risks, jo viss taču bija jāsāk no nulles. Piedevām no Latvijas vēl nebija aizgājusi Krievijas armija.

– Tas laiks bija pilns ar nezināmajiem. Nevienš nezināja, kas būs, un

viss gāja uz urrā. Patiesībā tas bija naža asmens, pa kuru mēs tolaik staigājām, lai gan taisnības labad jāteic, ka 1992. gadā, kad sāka veidot Jūras spēkus, bija jau nedaudz citādi, viss it kā bija iegājis tajās sliedēs, pa kurām jāvirza jau neatkarīgās Latvijas attīstība, tomēr viss nebija tik vienkārši. Tie Rietumu partneri, kuri tagad ir mūsu lielie sabiedrotie, tolaik mums nepalīdzēja. Viņi bija gatavi ar mums runāt, bet publiski iestāties, kur nu vēl iedot mums kādu dzelzi, ko varētu izmantot par ieroci, tajā laikā bija pilnīgi izslēgts. Viņi nogaidīja, kāda būs reakcija uz mūsu neatkarību, un mēs jau saprotam, kuru reakcija viņiem bija svarīga, tāpēc mums pašiem bija jāmeklē tādas dzirdīgas ausis, tādi sadarbības partneri, kuri būtu gatavi palīdzēt. Jāatzīst, ka Zviedrija tiešām mums daudz palīdzēja: iedeva pirmos piecus krasta apsardzes kuģus, nodrošināja trīs lielās radaru sistēmas, kas ļāva izveidot otrās pakāpes jūras novērošanas sistēmas. Bet jāsaprot, ka daudzas lietas mūsu partneri darīja, vispirms un visvairāk domājot par sevi, un nevajag naivi uzskatīt, ka viņi kaut ko dāvināja, domājot par Latvijas Jūras spēku attīstību. Viņiem vajadzēja, lai Latvija reāli sāk sargāt savu jūras robežu, zinot, kāda tolaik bija bēgļu plūsma, kas caur Latviju, Lietuvu un Igauniju gāja uz Rietumu pusi. Tie, kas šo bēgļu plūsmu organizēja, darīja to sadarbībā ar bijušo režīmu, kura augstas amatpersonas lieliski pārzināja šaurās vietas neatkarību atguvušajās valstīs. Šie cilvēki bija bijušās sistēmas militārpersonas, cita ranga augstas amatpersonas bijušajās PSRS struktūrās, kuru spēkos bija atvest cilvēkus līdz Latvijai, lai iesēdinātu viņus mazajos kuģīšos un sūtītu tālāk, piemēram, uz Zviedriju. Katru mēnesi tikai no Latvijas vien Zviedrijā mēģināja nokļūt apmēram četri simti kurdu bēgļu. Mums vajadzēja meklēt tos, kas bija visvairāk ieinteresēti, lai mēs nostabilizētos, un Zviedrija šai ziņā bija ieinteresēta vispirms jau šīs bēgļu plūsmas dēļ.



Otrs faktors, kas ļoti sekmēja Latvijas Jūras spēku attīstību, bija Latvijas jaunie uzņēmēji. Nezinu, kā no šodienas pozīcijām to vērtēt – labi vai slikti, bet tik lielu palīdzību kā Ventspils domes priekšsēdētājs Aivars Lembergs Jūras spēku attīstībā tolaik nesniedza neviens cits, pat valsts līmenī ne. Jūras spēkiem Ventspils ostā bija vajadzīga piestātne, bet mums nebija naudas, par ko šo piestātni ierīkot. Lembergs uzbūvēja piestātnes, nodrošināja Jūras spēku krasta novērošanas dienestu ar telpām, ēdināšanu un daudz ko citu. Būtībā to visu izdarīja cilvēki, kas Ventspils ostā sāka nodarboties ar biznesu, jo bija ieinteresēti, lai nebūtu kontrabandas, būtu sakārtota biznesa vide un būtu drošība.

Nākamās dzirdīgās ausis atradām Vācijā. Vācieši, kaut arī nedaudz piesardzīgi, tomēr atsaucās uz mūsu palīdzības meklējumiem. Amerikāņi savukārt bija ļoti piesardzīgi. Iespējams, ka sniegt palīdzību valsts līmenī dažādu apsvērumu dēļ viņi nevarēja, jo amerikāņiem vispirms bija jādomā par pasaules lielo politiku, kurā ASV ir milzīgs svars. Viņi lielā mērā ir atbildīgi par



Krievijas armija vēl nav pametusi Latviju.



Jūras spēku komandieris Gaidis Andrejs Zeibots sarunā ar Ventspils mēru Aivaru Lembergu.



JŪRAS SPĒKI



Baltijas valstu Jūras spēku komandieru tikšanās Rīgā 1995. gadā. Raimonds Baltuška (no labās), Gaidis Andrejs Zeibots un Rolands Leits. Sarunās piedalās Ilmārs Lešinskis (pa kreisi).

pasaules drošību un vispirms raugās, lai mazinātu jebkurus riskus, tāpēc arī tika pieņemts lēmums, ka mums atbalstu sniegs ASV Nacionālā garde, kas it kā nav, bet tajā pašā laikā arī ir valsts līmeņa struktūra. Mums nodibinājās labas attiecības ar Mičiganas Nacionālo gvardi, ar kuru jau pēc tam esam kopā piedalījušies dažādās starptautiskās operācijās.

Svarīgs uzdevums bija arī Latvijas ekonomiskās zonas, tai skaitā zvejniecības uzraudzība. Tā laika valdība Godmaņa personā pieņēma lēmumu visas šīs funkcijas kopā ar kuģiem nodot Jūras spēku pārziņā, jo tādas bija valsts intereses. Mūsu Krasta apsardze pārņēma zvejniecības uzraudzību, un tā pirmie trīs zivju inspekcijas kuģi – “Sams”, “Komēta” un “Spulga” – nonāca Jūras spēku īpašumā.

– Viens no Latvijas nopietnākajiem uzstādījumiem bija virzība uz NATO. Vai tiešām NATO mūs gaidīja ar atplestām rokām?

– Ja tu kaut kur vēlies iesaistīties, ir jāpierāda, ka esi cienīgs, tiesīgs un spējīgs tur būt. Virzība un ceļš uz NATO bija tieši tāds. 1992. gadā, sākot veidot jūras spēkus, mēs, triju Baltijas valstu jūras spēku komandieri – es, Lietuvas Jūras spēku komandieris admirālis Raimonds Baltuška un Igaunijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Rolands Leits (abi jau aizgājuši aizsaulē) pieņēmām kopīgu lēmumu, ka pirmais un pats svarīgākais mūsu uzdevums ir savu virsnieku izglītošana. Uzstādījums bija ļoti vienkāršs – ja zināšanas būs, dzelžus mums iedos, kad būs vajadzība. Mums ir jāpierāda, ka esam cienīgi dzelžus saņemt un protam ar tiem rīkoties, bet vispirms visi resursi jānovirza cilvēku



izglītošanai. Nedaudz paskrienot laikam pa priekšu, varu teikt, ka visi Jūras spēku virsnieki izgāja cauri vai nu Amerikas Štāba koleģijai, vai Amerikas Jūras koledžai, kā arī Zviedrijas, Vācijas un Dānijas jūrskolām. Viss tika ielikts cilvēkos, un rezultāts bija labs. Mums bija jāpierāda, un mēs pierādījām. 1994. gadā izveidojās "Partnerattiecības mieram", kuru ietvaros notika gan mācību semināri, gan arī jūras spēku mācības. 1995. gadā mūsu Jūras spēki bija tik tālu sagatavoti, lai varētu iet jūrā, un mūsu kuģis "Imanta" pirmo reizi piedalījās starptautiskajās "Baltic Operation" mācībās. Mūsu grupu komandēja Andrejs Zvaigzne, kurš "Partnerattiecības mieram" programmā piedalījās speciālā pretmīnu darba grupā un izgāja speciālus kursus. Andrejs bija viens no tiem, kas "Partnerattiecības mieram" ietvaros gatavoja reglamentu valstīm, kuras to varētu izmantot sadarbībai ar NATO spēkiem. 1995. gada



1993. gadā KA-01 "Kristaps" bija pirmais no Zviedrijas dāvinājumā saņemtais krasta apsardzes kuģis.



JS flote 90. gadu vidū.



Preses konference Aizsardzības ministrijā ar Zviedrijas flotes komandieri admirāli Stenu Svendlundu.



JŪRAS SPĒKI



Jūras spēku kapteinis Ilmārs Lešinskis no 1999. līdz 2005. gadam bija JS komandieris.



No 2004. līdz 2010. gadam Krasta apsardzi vadīja jūras kapteinis Hermanis Černovs.

mācībās pirmo reizi vienu no grupām komandēja Andrejs Zvaigzne, un šis fakts ir svarīgs tāpēc, ka pirmo reizi vēsturē grupā bija NATO kuģi, kurus bija nodots komandēt NATO nepieņemošas valsts virsniekam. Un tas bija Andrejs Zvaigzne.

– Vai tas liecina, ka Andrejs Zvaigzne bija talantīgs virsnieks?

– Ne tika bija, bet arī tagad ir talantīgs! Viņš bija viens no tiem, kas kopā ar citu valstu virsniekiem izstrādāja šo sadarbības dokumentu. Iestāšanās NATO bija tikai rezultāts tam, ka ar savu darbu pierādījām, ka esam spējīgi būt NATO rindās. Tagad, piemēram, bieži apspriež ieroču došanu Ukrainai, un es uzskatu, ka ir divi iemesli, kāpēc ukraiņiem ieročus nedod: pirmais, vai ieroči paliks tajās rokās, kurās iedoti, otrs, vai tie tiks izmantoti tā, kā tie ir jāizmanto. Tieši šis moments savulaik arī mums bija jāpierāda, un, kad pierādījām, tad sarunas un iestāšanās process NATO gāja bez grūtībām.

– Viss loģiski iet uz priekšu, bet kā ir ar cilvēkiem? Daudzi no tiem, kas 1992. gadā bija klāt Jūras spēku dibināšanai, savulaik bija devuši zvērestu citai valstij. Vai tad, kad Latvija iestājās NATO, viņi kļuva lieki un tāpēc tika izslēgti no spēles?

– Palūkosimies, kas tad atnāca uz Latvijas Jūras spēkiem. No vecajiem bija Gaidis Zeibots, Jānis Mauriņš un Jānis Krūmiņš. Tādu rūdītu padomju virsnieku jau nebija. Ja vēsturiski paskatās, cik no Latvijas vidusskolu beigušajiem gāja uz PSRS kara skolām, redzam, ka daudzu gadu gaitā šis skaits ir samērā neliels un vienmērīgs. Tad nāca Gorbačovs ar savu *perestroiku*, un pēkšņi no Latvijas trīs reizes vairāk jauniešu iestājās kara skolās, jo laikam jau noticēja, ka kaut kas varētu mainīties. Tas bija 1986. un 1987. gads, un šie jaunie cilvēki kara skolas pabeidza 1991., 1992. un 1993. gadā. Vai mēs viņus varam uzskatīt par



nevajadzīgiem cilvēkiem, vai viņi ir tikuši saindēti? Daudzi 1992. gadā, vēl mācoties kara skolās, man jautāja, ko darīt. Es atbildēju: tikko dabūsi diplomu, sēdies vilcienā vai nāc ar kājām uz Latviju, bet vispirms dabū izglītības diplomu! Tie taču nav saindēti virsnieki, tie ir mūsējie, kuri sāka veidot Latvijas Jūras spēkus. Mūsējais vienmēr ir bijis un paliek, piemēram, Aivars Ušackis, kurš tagad strādā par Mērsraga ostas kapteini. Kāpēc viņam atņēma pielaidi? Tāpēc, ka 1991. gadā viņš vēl bija kompartijā, bet mūsu likumā ir ierakstīts, ja pēc 1991. gada ir bijis partijā, nav derīgs. Aivars nav derīgs?!

– Tāpēc jau uzdevu jums jautājumu par šo cilvēku likteņiem, jo nav nekāds noslēpums, ka viņi visi agrāk vai vēlāk ir zaudējuši iespēju turpināt militāro karjeru.

– Ja runājam par cilvēku likteņiem, tad praktiski nevienam karjeru nav ietekmējusi tā pagātnes daļa, kas saistīta, piemēram, ar mācīšanos Krievijas kara skolās. Ir atsevišķas nianšes un detaļas, bet pārsvarā bija likuma nianšes un personīgās ambīcijas. Pie tādām personīgām ambīcijām es, piemēram, pieskaitu to, ko izdarīja Lieģis. Tā bija tāda nelaime Latvijas Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem, kas mūs atsvieda vismaz par gadiem desmit piecpadsmit atpakaļ. Toreiz tika padzīti vidējā līmeņa virsnieki, un tagad, lai ieceltu bataljona komandieri, ir lielas problēmas, jo ir nepieciešami desmit piecpadsmit gadi, lai līdz šim līmenim izaugtu. Laikam jau nevienā valstī nenotiek tā, kā grāmatās raksta un kā gribētos, visādiem procesiem ir jāiziet cauri.



Gaidis Andrejs Zeibots un Ilmārs Lešinskis.

– Bet kāpēc, piemēram, Ilmāram Lešinskim un Andrejam Zvaigzņem vajadzēja pāriet pasniedzēja darbā, lai arī ļoti cēlā un vajadzīgā, bet tas taču nebija viņu karjeras loģisks turpinājums?

– Ilmāram un Andrejam tika noņemtas pielaišanas. Un viss.

– Tās noņēma mūsējie, vai tas bija, piemēram, NATO spiediens?

– Tikai mūsējie, un tam nav nekāda sakara ar NATO, jo neviens no šiem cilvēkiem nav bijis struktūrās. Viņi bija sava līmeņa speciālisti, abi stūrmaņi.

– Bet kā ar doto zvērestu svešai valstij?

– Es nezinu, kā lai to komentē. Daudzi saka, ka tas zvērests tika dots PSRS un tagad tādas valsts vairs nav. Tā ir visvienkāršākā atbilde, ar kuru var būt apmierināti pilnīgi visi. Bet sarežģītākā ir sirids puse: kur tu esi, kur dzīvo un ko dari. Ilmārs gribēja Latvijas Universitātē studēt bioloģiju, pētīt un izzināt, bet viņa



JŪRAS SPĒKI

tēvs, kurš bija sēdējis cietumā par pretvalstisku darbību, paņēma Ilmāru pie rokas, aizveda uz kara skolu un teica: tu iesi kara skolā. Tas cilvēks bija gudrs, jo viņš, visticamāk, zināja vai nojauta, ka pienāks laiks un Latvijai būs vajadzīgi militāri izglītoti cilvēki.

– Kāda ir tā mēraukla, pēc kuras nosaka – tieši šis ir labs virsnieks? Vai, paskatoties uz cilvēku, var pateikt, lūk, šis būs īsts jūras virsnieks?

– Zināmas ārējas iezīmes varētu būt, bet tas nav pats galvenais. Galvenais ir cilvēka spēja sadarboties, un to es vienmēr esmu mācījis un stāstījis, ka virsnieks personīgi ar savu darbu nopelna tikai vienu virsnieka pakāpi, un tā ir



Piemīnās brīdis Ainažu vecajos jūrnieku kapos.

Godinot veco jūrnieku piemīņu, viceadmirālis

Zeibots teica: "Gods kalpot Latvijai!"

pirmā – leitnants. Visas pārējās nopelna viņa kolektīvs, kuru viņš vada. Un tikai tā! Tas ir ļoti atkarīgs no tā, kā viņš spēj komunicēt, kā spēj sarunāties. Protams, arī no tā, kāda ir viņa *background* – sagatavotība un personīgās īpašības. Par pirmo pakāpi viss ir skaidrs, gandrīz visi aiziet arī līdz nākamajai pakāpei, bet, lai no tās kāptu augstāk, tas vairs tik viegli nenotiek, un tas ir jāapzinās. Ja runā par Jūras spēkiem, tad

komandkapteiņa dienesta pakāpe lielākajai daļai ir pēdējā. Tas visiem ir jāapzinās, jo no komandkapteiņa par jūras kapteini kļūst tikai daži. Un šie daži ir tie, kuriem piemīt viss nepieciešamo īpašību komplekts, un personīgās nebūt nav noteicošas, galvenā ir spēja strādāt ar kolektīvu, jo tu esi kolektīva vadītājs.

– Līdz šim Latvijas Jūras spēkos ir bijuši trīs admirāļi: Keizerlings, Spāde un Zeibots. Kad un kurš varētu būt ceturtais?

– (Ilga pauze) Nezinu, kā atbildēt. Es nevienu neredzu.

– Tāpēc, ka nav bijis vidusslānis?

– Arī tāpēc. Manā uzstādījumā bija skaidrs, ka Andrejs Zvaigzne būs nākamais admirālis. Pilnīgi skaidrs, bet dzīve ir ienesusi korekcijas.

– Atskatoties uz Jūras spēku 25 gadiem, noteikti par kaut ko ir gandarījums.

– Par šo jautājumu biju domājis. Esmu gandarīts, ka viss, ko plānojam 1991. un 1992. gadā, ir realizējies tieši tā, kā plānojam: izveidojam jūras novērošanas



sistēmu, tad nāca zviedru tālie radari, AIS, kuģi, sākot no pirmajiem patruļkuģiem līdz jaunākās paaudzes kuģiem – Latvijai ir pieci no NATO šāda tipa astoņpadsmit kuģiem. Par to tiešām ir gandarījums. Diemžēl nerealizējās mūsu, Baltijas valstu Jūras spēku pirmo triju komandieru, redzējums par to, kādiem vajadzētu būt Baltijas valstu Jūras spēkiem. Bijām plānojuši, ka Latvijas Jūras spēki specializēsies mīnu meklēšanā un iznīcināšanā, tāpēc arī Liepājā atvērām ūdenslidēju skolu, Lietuvas Jūras spēku pārziņā būtu eskorta spēki, bet Igaunijai ātrgaitas raķeškuģi, kas nosegtu Somu jūras līci. Tas būtu loģisks spēku un kompetenču sadalījums, kas diemžēl neīstenojās, jo, tiklīdz mēs saņēmām pirmos mīnu kuģus, tūlīt tādus vajadzēja arī mūsu kaimiņiem. Tā ir tāda pati nelaime, kāda bija pirmās brīvvalsts laikā līdz 1940. gadam. Ja 1936. gadā trīs Baltijas valstis būtu parakstījušas sadarbības līgumu, varbūt pasaule būtu citāda. Vai Krievija būtu tikusi tālāk, ja Baltijas valstis ar ļoti spēcīgiem bruņotajiem spēkiem kopā ar Somiju stātos tai pretī?

Atskatoties Latvijas Jūras spēku atdzimšanas pirmajos gados, G. Zeibots saka, ka ne jau viss bijis gludi un skaisti, bet bijis prieks, ka viņi dara tiešām ko vajadzīgu. Tagad, atceroties tā laika domāšanu un izpratni, piemēram, kādai vajadzētu būt Jūras spēku struktūrai, šķiet neticami, ka domāts tādā līmenī. “Bet domāšana ātri mainījās, un par to varēja priecāties,” saka viceadmirālis.

Patiesībā jau nebija citas iespējas, vajadzēja mācīties, apgūt un tūlīt visu likt lietā, jo laiks bija spraigs un dinamisks. Lūk, tikai daži 1992. gada notikumi:

- 1992. gada februārī par LR Aizsardzības ministrijas Jūras spēku komandieri iecelts Gaidis Zeibots, piešķirot viņam jūras kapteiņa dienesta pakāpi;
- 11. aprīlī Liepājā notiek karoga pacelšana uz LR JS pirmā patruļkuģa “101”;
- 20. jūlijā JS patruļkuģis “102” ierodas Zviedrijā – tā ir pirmā mūsu karakuģa ārvalstu vizīte, par kuru G. Zeibots ir teicis: “Vispirms jau mums pašiem tas bija ļoti svarīgi. Kuģa komandai, četrpadsmit cilvēkiem, bija uzšūtas formas. Ejam pa ielu, mums jautā: no kādas valsts jūs esat? No Latvijas, ar lepnumu atbildam. Bet kādas valsts forma tā ir? Latvijas Jūras spēku forma!”;
- 30. jūlijā patruļkuģis “103” Latvijas ūdeņos sagaida Dānijas karalienes Margrētes II karalisko jahtu;
- 9. septembrī Rīgā ar karakuģi “Visburg” ierodas Zviedrijas karalis Kārlis XVI Gustavs;
- 1., 2., 8. un 15. oktobrī cits pēc cita Rīgā ierodas Dānijas, Lielbritānijas, Beļģijas, Nīderlandes, Vācijas un Norvēģijas karakuģi.

Visus 25 gadus Latvijas Jūras spēku prioritāte ir bijuši cilvēki. Vai arī tiem, kuri veido Latvijas valsts politiku, ir bijušas tādas pašas prioritātes, joprojām paliek neatbildēts.■



VIRSNIEKS TU ESI UN PALIEC VIENMĒR

Ar Latvijas Jūras spēku komandieri flotiles admirāli Ingu Vizuli tiekamies agrā rīta stundā Jūras spēku štābā Bolderājā. Tūlīt pēc sarunas viņš dodas uz Liepāju – mūsu Jūras spēku centrālo mītni un kara flotes galvaspilsētu, kur ostas kanālā bāzējas pieci Latvijas jūras spēku minū kuģi, viens patruļkuģis un viens kuģis, kur izvietot štāba amatpersonas. Jūras spēku kuģu uzdevums ir minū meklēšana jūrā, cilvēku glābšanas darbi, naftas piesārņojuma novēršana un patruļēšana piekrastē. Flotiles admirāļa Vizuja militārā karjera ir likumsakarīga, lai gan viņš pats atzīst, ka tā nav bijusi tipiska Jūras spēku virsnieka kāpšana pa karjeras kāpnēm, jo daudzus gadus viņš nav bijis tieši saistīts ar kara floti. “Lai gan savu militāro karjeru Jūras spēkos sāku nu jau gandrīz pirms divdesmit pieciem gadiem, daudzus gadus biju prom no Jūras spēkiem un strādāju diplomātiskajā jomā par militāro atašeju, tad atbildēju par bruņoto spēku nodrošinājumu, tāpēc neloloju lielas cerības kādreiz te atkal atgriezties. Taču taisnības labad gan jāatzīst, ka, visticamāk, nav tāda Jūras spēku virsnieka, kurš kaut reizi sevi nebūtu redzējis komandiera lomā,” saka Jūras spēku komandieris INGUS VIZULIS.

Ingu Vizulis ir uzaudzis tepat Bolderājā. Kad pa logu skatījies uz jūru, sapņojis, kā kļūs par šoferi, bet tēvs stingri teicis: katrs šoferis nevar kļūt pat jūrnīku, bet katrs jūrnīks par šoferi gan. Tā nu jaunā cilvēka domas sāka virzīties uz jūras pusi. Pēc astotās vēl īsti nav sapratis, kurā jūrskolā labāk mācīties, bet vidusskolas laikā nākusi sapratne, ka pareizā izvēle būtu slavenā *Makarovka* Ļeņingradā. Bet – ak vai! – tur bijis tik liels konkurss, ka vajadzējis meklēt citu risinājumu un pieņemt lēmumu, būt civilistam vai izvēlēties militāro dienestu. Pēdējo grūdienu devis militārās mācības pasniedzējs, kurš ieteicis mācīties Kaļiņingradā. Tur Vizulis iestājies bez problēmām, tikai žēl, ka tieši tajā gadā kuģu vadītāju specialitāte bija likvidēta un pārcelta uz Ļeņingradu. “Bet ieroču inženiera specialitāte arī nav slikta,” nosaka Ingu Vizulis. “1987. gadā beidzu jūrskolu, tā ka sanāca dienēt vēl padomju laikos.” Kad jautāja par viņam līdzīgajiem, kuri mācījušies un dienējuši padomju gados un palikuši aiz Latvijas Jūras spēku borta, Vizulis mazliet padomā, parausta plecus un atbild, ka viņš nebūšot tas, kurš varēšot ieviest skaidrību šajā jautājumā. “Varbūt viņi paši kādu iemeslu dēļ palika aiz borta. Iespējams, ka daudz kas bija atkarīgs no tā, kādos padomju bruņoto spēku veidos viņi dienējuši. Ja sanācis krustot ceļus ar VDK karaspēka



JS flotiles admirālis Ingus Vizulis.

daļām, tad tas jau bija zināms zīmogs. Lai gan tie paši robežsargi skaitījās VDK struktūrā, būtībā viņiem ar šo dienestu bija maz kopīga.

MILITĀRĀ KARJERA JŪRAS SPĒKOS NAV NEIESPĒJAMĀ MISIJA

– Civilisti neko daudz nezina, piemēram, par to, kā Latvijas Jūras spēkos notiek virzīšanās pa dienesta kāpnēm.

– Virsniekiem ir visai atšķirīga attieksme pret cilvēku virzīšanos pa dienesta kāpnēm, daudzi uzskata, ja sasniegta pulkveža vai jūras kapteiņa pakāpe, tad tu būtībā jau esi iestādes vadītājs, līderis, komandieris, un nav īpašas nozīmes, ko tu vadi – Jūras spēkus vai Nodrošinājuma pārvaldi, kā tas bija manā gadījumā.

– Jūs esat flotiles admirālis. Man, dzirdot vārdu admirālis, tas tūlīt asociējas ar tādiem vārdiem kā admirālis Keizerlings, admirālis Spāde un viceadmirālis Zeibots.

– Flotiles admirālis ir mana dienesta pakāpe, kas ir nākamā augstākā virs jūras kapteiņa. Lai civilisti saprastu, mēs parasti sakām – vienas zvaigznes ģenerālis, divu zvaigžņu ģenerālis, brigādes ģenerālis, un es esmu vienzvaigznes admirālis, nākamā pakāpe ir kontradmirālis, un šīs hierarhijas augšā ir



UZZIŅAI.

Kareivji: matrozis, dižmatrozis.

Jaunākie instruktori: kaprālis.

Vecākie instruktori: seržants, bocmanis.

Augstākie instruktori: štāba bocmanis, galvenais bocmanis, augstākais bocmanis.

Jaunākie virsnieki: leitnants, virsleitnants, kapteingleitnants.

Vecākie virsnieki: komandleitnants, komandkapteinis, jūras kapteinis.

Augstākie virsnieki: flotiles admirālis, kontradmirālis, viceadmirālis.

viceadmirālis. Man šķiet, ka Keizerlinga un Spādes laikā netika šķiroti admirāļa rangi, un būtībā es tagad daru tieši to pašu, ko savulaik darīja viņi. Savukārt Zeibota kungs bija Bruņoto spēku komandieris, tātad viceadmirālis.

– Kā jūs savā karjeras izaugsmē varētu tikt pie nākamās dienesta pakāpes?

– Mūsu mazajos Bruņotajos spēkos tik lielu iespēju jau nemaz nav. Divu zvaigžņu ģenerāļa vai Jūras spēku ga-

dījumā kontradmirāļa amats būtu NBS Apvienotā štāba priekšnieks, militārais pārstāvis Briselē vai Baltijas Aizsardzības koledžas komandants.

– Nacionālie bruņotie spēki aicina jauniešus izvēlēties militāro karjeru, bet kāds tad ir svarīgais arguments, kāpēc būtu vērts pievienoties Latvijas Jūras spēkiem?

– Tas, ko izvēlēties, tomēr ir atkarīgs no katra paša. Izvēloties militārā dienesta ceļu, tie jaunie cilvēki, kuri vēlas sevi saistīt ar dienestu jūrā, jau rekrutējoties dara zināmu, ka vēlas dienēt Jūras spēkos, un tad viņus attiecīgi arī gatavojums. Pirmais pārbaudījums jaunajiem cilvēkiem ir tūlīt pēc rekrutēšanās, kad viņi nonāk Alūksnē, kur iziet apmācības kursu, tad viņi dodas uz instruktoru skolu Cēsīs, kur kļūst par kadetu kandidātiem un, nokārtojot pārbaudījumus, par kadeti. Ir tādi, kas neiztur fiziski un morāli, jo pirmie trīs mēneši pēc civilās dzīves un mācīšanās vidusskolā viņiem tiešām ir šokējoši.

Es jau daudzkārt esmu teicis, ka kuģi un tehnika bez kvalificētiem speciālistiem nav nekas, bet militārais dienests no cilvēkiem prasa daudz, tas nozīmē īpašu dzīvesveidu. Arī Jūras spēkos cilvēki nāk un iet, tomēr kopējā bilance turas vienmērīga. Daudziem šķiet, ka kaut kur citur zāle ir zaļāka, tāpēc viņi meklē labāku darbu civilajā dienestā. Ir tādi, kas no militārā dienesta nav aizgājuši, bet no Jūras spēkiem pārgājuši, piemēram, uz Apvienoto štābu, kur pieaugošo funkciju dēļ cilvēki ir nepieciešami. Daži pāriet uz Zemessardzi vai Militāro policiju. Sasniedz zināmu robežu Jūras spēkos un tad aiziet. Protams, liela nozīme ir dzīvesvietai. Viens stāsts ir tad, kad jaunais cilvēks ir pabeidzis Nacionālo Aizsardzības akadēmiju un vēl nav nodibinājis ģimeni, tāpēc var vieglāk un brīvāk pieņemt lēmumu, piemēram, doties uz Liepāju vai Rīgu. Pavisam cits, kad pēc gadiem desmit viņam ir ģimene, bērni un kredīts, tad cilvēks daudz nopietnāk vērtē, vai viņam ir vērts doties divsimt kilometrus prom no Rīgas. Ir arī tādi, kuri pabeidz akadēmiju, nodien kontraktā paredzētos piecus gadus un aiziet civilajā dzīvē, bet daži pēc kāda laika atkal atgriežas.



– Un jūs viņus sagaidāt atplestām rokām?

– Nē. Mēs viņus ņemam atpakaļ nevis ar viņiem, bet gan mums izdevīgiem nosacījumiem. Ko ar to domāju? Teiksim, atnāk cilvēks un paziņo, ka vēlas dienēt tur un tur ar tādiem un tādiem nosacījumiem. Nē, mīļais draugs, tu nāc dienestā, un tas nozīmē, ka mēs piedāvāsim tev amatu, un tava izvēle ir to pieņemt vai nepieņemt. Nodieni divus trīs gadus, tad skatīsimies, ko tālāk darīt.

IZGLĪTĪBA – PRIEKŠNOTEIKUMS KARJERAS IESPĒJĀM

– Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots ir teicis, ka jau kopš Jūras spēku pirmsākumiem pirmajā vietā vienmēr ir bijis cilvēks. Zeibota kungs allaž ir paudis viedokli, ka, ja būs izglītoti speciālisti, dzelžus piemetīs. Vēlos jums jautāt, kā pēc akadēmijas beigšanas tālāk notiek Jūras spēku virsnieku profesionālā pilnveidošanās un izaugsme?

– Viceadmirālis Zeibota kungs ir precīzi raksturojis Jūras spēku filozofiju. Profesionālā pilnveidošanās un tālākā izglītošanās notiek visos līmeņos. Ir daudz un dažādi kursi, vienīgais jautājums, cik daudz no tā visa mēs varam atļauties. Ja runājam par matrožu un instruktoru sastāvu, tad jebkurš sakarnieks, kas dien uz Jūras spēku kuģiem, dodas uz Tallinu, kur atrodas Baltijas valstu starptautiskā skola, kurā notiek mācības profesionālo zināšanu papildināšanai. Tā kā tur mācības notiek angļu valodā, pats par sevi saprotams, ka angļu valodas zināšanām ir jābūt ļoti labā līmenī.

Ja runājam par virsniekiem, tad viņi pēc akadēmijas beigšanas papildina zināšanas kvalifikācijas celšanas kursus, piemēram, Amerikas pretmīnu skolā, Beļģijā vai Nīderlandes skolā – NATO izcilības centrā. Šeit mācības ir ļoti nopietnas, pavisam četri mācību bloki, kas kopumā aizņem astoņus mēnešus. Kad jūras virsnieks ir sasniedzis virsleitnanta pakāpi, viņam, lai saņemtu nākamo dienesta pakāpi, ir jāmacās Nacionālās Aizsardzības akadēmijas triju Baltijas valstu starptautiskajos jūrasursos, kur tiek sagatavoti vidējā līmeņa virsnieki. Šīs grupas parasti nav lielas, patlaban tajā mācās četri latvieši, četri lietuvieši, divi igauņi un viens zviedrs. Pēc kursu beigšanas viņi būs sasnieguši kapteinleitnanta līmeni, turpinās dienēt un iziet dažādus kvalifikācijas kursus ārzemēs, uz kuriem parasti cenšamies sūtīt labākos. Kad pienāk laiks kļūt par komandkapteini, tad virsnieks vai nu atkal dodas mācīties uz Ameriku, vai gadu mācās Baltijas Aizsardzības koledžā. Patiesībā mācības notiek visu dienesta laiku.

Bruņotajos spēkos un arī pie mums Jūras spēkos ir karjeras piramīda, kas nozīmē, ka apakšā ir daudz leitnantu un virsleitnantu, bet katrs nevar kļūt par jūras kapteini. Pašlaik Jūras spēkos ir tikai viens jūras kapteinis, kurš ir arī mans vietnieks. Taisnību sakot, ne jau visi arī vēlas virzīties uz augšu pa karjeras kāpnēm: cilvēks sasniedz zināmu līmeni, kurā viņu viss apmierina. Karjera – tā ir katra paša izvēle, kuri cenšas, tie daudz sasniedz.



VIENMĒR VAR VĒLĒTIES VAIRĀK

– Tagad, atskatoties uz Jūras spēku atdzimšanas divdesmit pieciem gadiem, jau par tālu vēsturi kļuvuši pirmie Jūras spēku kuģi. Gandrīz neticams šķiet stāsts, kā 1992. gada 16. martā Liepājas divizona sastāvā tika iesaistīti trīs bijušie zivju resursu uzraudzības kuģi, kurus pašu spēkiem pielāgoja krasta apsardzības vajadzībām. Kopumā jaunajā kara flotē tika ieskaitīti četri kuģi un divi kuģošanaļ pa jūru neparedzēti kuteri. Tagad situācija ir pavisam cita, bet vienmēr jau gribas vairāk un labāk.

– Nav tā, ka mēs skaitliski gribētu kaut ko vairāk. Mēs gribētu kvalitatīvi uzlabot jau esošo tehniku, bet pagaidām nav diez cik daudz, ar ko varētu palepoties, jo ar tehniskajiem uzlabojumiem, nodrošinājumu un kuģošanas spēju palielināšanu neiet tik raiti, kā gribētos, jo finansējums ir tāds, kāds tas ir, bet vienmēr gribētos vairāk un ātrāk. 2017. gadā pabeidzām “Skrundas” tipa kuģu aprīkošanu ar satelīta sakariem un plānojam tos aprīkot ar elektrooptiku. Kuģi kļūst spējīgāki, un tās ir modernās tehnoloģijas, ko cenšamies ielikt kuģos. Plānojam veikt nelielus uzlabojumus arī mīnu kuģiem, tāpēc 2017. gadā iegādājāmies mīnu meklēšanas iekārtas. Nevar teikt, ka tās ir bezpilota, bet kaut kas līdzīgs – ieprogrammējamas un palaižamas.

Taču ne vienmēr visu ietekmē tikai finansējums, ietekmē arī, piemēram, iepirkuma procedūra, kas attiecas arī uz Bruņotajiem spēkiem. Tai jābūt caurspīdīgai, kas noteikti ir labi, bet tā aizņem ilgu laiku. Lai saturiskā ziņā iegādātos ko patiešām vērtīgu, jārēķinās, ka tas noteikti ir dārgs pasākums, tāpēc iepirkuma procedūra nav no tām vienkāršākajām.

– **Vai arī Jūras spēku iepirkumos svarīgākais nosacījums ir zemākā cena?**

– Dažām lietām jā. Tomēr iekārtu ir daudz un dažādas, tāpēc mēs stingri definējam prasības un tikpat stingri vērtējam arī piedāvājumus, lai tie pilnībā atbilstu izvirzītajām prasībām. Pēdējos pāris gadus Bruņotie spēki vairs neskatās uz lētāko, bet gan saimnieciski izdevīgāko. Lai iegādātajai teknikai vajadzības gadījumā būtu ātri sasniedzami servisa pakalpojumi, jo mēs nevaram gaidīt, kamēr rezerves daļa atnāk no Ķīnas. Visam jābūt ātri sasniedzamam, un tas nozīmē, ka orientējamies uz Eiropu.

2019. gadā arī Jūras spēkiem ir plānota kaut neliela, tomēr ļoti vajadzīga nauda, tāpēc mums tagad jāizdara mājas darbi un jāsagatavojas, lai šo naudu varētu apgūt.

– **Laikam jau tāds vēriens, kāds bija pirms gadiem, kad tika pasūtīta piecu “Skrundas” tipa kuģu būve, tik drīz vairs nepienāks?**

– Sarežģīts jautājums. Vienmēr jau gribas kaut ko jaunu. Mūsu kuģi tuvojas četrdesmit gadu vecumam, mēs tos, protams, varam nedaudz uzlabot, un vēl gadus desmit piecpadsmit tie kalpos. Bet pēc tam vajadzētu kaut ko jaunu, un jautājums ir – ko vajadzētu? Pa šiem gadiem ne tikai Jūras spēkiem, bet arī



Aizsardzības ministrijai un beigu beigās Latvijas valstij vajadzētu rast skaidrību un pateikt, ko tad Latvijas valsts vēlas darīt jūrā. Es varu mal-dīties, bet, manuprāt, nekur nav redzēta Latvijas valsts jūras stratēģija, kāda ir citām jūras valstīm.

SADARBĪBA, PARTNERĪBA, SĀNCENSĪBA

– Varbūt lietderīgi būtu palūkoties, ko dara kaimiņi?

– Mums ir daudz partneru gan NATO, gan Eiropas Savienībā, un tendence, kāda izveidojusies, ir neattīstīt visās valstīs vienu un to pašu, lai viena valsts varētu papildināt otru. Ja vieniem ir raķešu kreiseri, tad diezin vai Latvijai tādi būtu vajadzīgi. Ir

viedoklis, ka pretmīnu spējas ir nepietiekamas, tāpēc ļoti iespējams, ka mums būtu pareizi strādāt šajā virzienā, uzturot un attīstot šīs spējas.

– Tehnoloģijas attīstās neiedomājamā tempā, tāpēc ir ļoti grūti apvert, kā viss varētu notikt pēc gadiem divdesmit trīsdesmit.

– Tiesa, tomēr mums tuvāko gadu laikā noteikti ir jādomā, ko darīsim jūrā, īpaši jau tāpēc, ka kuģus nevar uzbūvēt gada laikā. Jāskatās, ko dara citas valstis, varbūt jāpievienojas jau kādam esošam projektam.

– Savulaik neizdevās triju Baltijas valstu jūras spēku plāns vienoties un sadalīt kompetenci Baltijas jūrā, katrai valstij specializējoties konkrētā darbības jomā. Vai arī tagad tas ir neiespējami?

– Grūts jautājums. Būtu jau labi, ja par to varētu vienoties. Diemžēl tad, kad viss nonāk līdz konkrēta jautājuma izskatīšanai un konkrēta lēmuma





pieņemšanai, katrai valstij parādās savas nacionālās intereses. Un tādas ir jebkurai valstij. Ja tīri hipotētiski pieņemam, ka trīs Baltijas valstis būtu vienojušās, piemēram, par vienu projektu – kuģu būvi, tad noteikti sāktos diskusijas par to, kur un kas būvēs, kur būs darba vietas, beigu beigās, kam pirmajam tiks uzbūvēts kuģis. Par kopīgām piegādēm Baltijas valstīm tiek runāts jau vismaz piecus gadus, bet tas neizdodas varbūt arī tāpēc, ka ir atšķirīgi likumi. Jo vairāk valstu iesaistās, jo grūtāk pieņemt lēmumu.

Savulaik izveidoja BALTRON, kas joprojām sekmīgi darbojas, bet diemžēl Igaunija no šī projekta ir izstājusies, jo, kopš esam iestājušies NATO, Igaunija



katru gadu deleģē savu kuģi uz NATO pretmīnu grupu, tāpēc viņiem būtu grūti strādāt vēl arī BALTRON virzienā. Kad 1998. gadā šo projektu palaida, Igaunijā bāzējās pastāvīgs BALTRON štābs, kura pirmais komandieris bija Ilmārs Lešinskis. Tagad tā vairs nav pastāvīga formācija, un cilvēki, kas tiek deleģēti, strādā katrs savā valstī un kopā sanāk

tikai tad, kad tas ir nepieciešams, un uz mācībām. Savukārt mācības "Open Spirit" rotācijas kārtībā notiek visās trijās Baltijas valstīs, un mīnu iznīcināšanā piedalās vēl arī citu valstu jūras spēki – vācieši, zviedri un norvēģi.

– Baltijas jūra vēl arvien ir pilna ar sprādzienbīstamiem priekšmetiem?

– Pietiek visiem. 2017. gadā "Open Spirit" mācību laikā Irbes jūras šaurumā atrada vairāk nekā 50 mīnu, iznīcināja mazāk, jo to neļāva sliktie laika apstākļi. Bet mīnu atrašanās vietas ir fiksētas. Mīnas var identificēt ar tehniskiem līdzekļiem, bet tās iznīcināt ar tehniskiem līdzekļiem ir dārgi. Ja mīna nav lielā dziļumā, mēs to darām ar ūdenslidēju palīdzību, tomēr 2017. gadā mums tiešām ļoti nepaveicās ar laika apstākļiem, trešo daļu mācību laika kuģi pavadīja ostās un mācībām paredzētās divas nedēļas nevarēja pilnvērtīgi izmantot. Vairākas mīnas bija pārāk tuvu navigācijas bojām, un tagad mēs gribam saprast, vai šo mīnu spridzināšana kaut kādā veidā varētu ietekmēt navigācijas boju drošību. Kad būsīm visu izanalizējuši, noteikti kontaktēsimies ar Jūras administrāciju, lai kopā domātu, kā labāk rīkoties.

– Vai jums ir skaidri noteikti tie uzdevumi, kas jāveic starptautiskās sadarbības ietvaros?

– Par NATO atbilde ir pavisam vienkārša – mēs kā NATO dalībvalsts esam deklarējuši, ka NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas operācijām reizi



pusgadā dodam vienu pretminu kuģi, un to arī darām. Tas ir mūsu ieguldījums NATO spēku struktūrās, un 2017. gadā Latvija vadīja šo grupu. Latvijas Jūras spēku flotiles komandleitnants Gvido Ļaudups saņēma norādījumus par stratēģiju un tos pildīja.

Eiropas Savienība mums ir pieprasījusi vienu virsnieku, kurš devies uz ES militārās operācijas misijas štābu, lai Vidusjūrā piedalītos cīņā ar nelegālajiem imigrantiem. Savukārt uz militāro misiju ATALANTA jebkurā brīdī ir gatavs doties viens mūsu instruktors. Tas būs kuģis Indijas okeānā, uz kura atradīsies štābs un kurā strādās mūsu instruktors. 2017. gadā arī viens mūsu instruktors vispirms devās uz misijas štābu Londonā, kur pavadīja pusotru mēnesi, un pēc tam uz spāņu kuģa Indijas okeānā sešu mēnešu vietā nācās strādāt astoņus mēnešus. Tāds ir militārais dienests, un tā gadās.

Ir notikušas daudzas diskusijas par to, ka karakuģi Vidusjūrā nenodarbojas ar tiem uzdevumiem, kam karakuģis ir būvēts. Nav normāli, ja fregate vai korvete Vidusjūrā dzenā nelegālos migrantus. Sliktākais ir tas, ka apkalpei, kurai ir jābūt apmācītai un trenētai militāro operāciju veikšanai, zaudē kvalifikāciju, jo nodarbojas ar lietām, ar kurām nevajadzētu nodarboties. Tomēr dažādām valstīm ir atšķirīgs skatījums uz šiem jautājumiem, un, piemēram, dienvidnieki – itāļi un spāņi – šādā kārtībā nesaskata neko sliktu, viņiem pret tādām darbībām nav aizspriedumu.

– Kad 2016. gadā stājāties amatā, teicāt, ka uz Jūras spēkiem nenākat lauzt un reformēt, bet gan uzlabot un papildināt. Ko pa šo laiku ir izdevies paveikt?

– Grūti nosaukt tādus taustāmus veikumus, kaut ko, kas būtu būtiski uzlabojies. Bet droši varu teikt, ka nekas nav nojaukts. Visiem topošajiem un jau esošajiem virsniekiem vēlos atgādināt, ka mūsu dienests nav tikai uzšuves uz formas. Jūras spēku virsniekam ir jābūt pārliecībai un sirdij, kas veltīta šim darbam, un prātam, kas ļauj šo darbu paveikt vislabākajā iespējamajā veidā. Ja reiz mēs esam izvēlējušies šo profesiju, tad pie tās arī jāturas. Un jāatceras, ka virsnieks tu esi un paliec vienmēr, arī tad, kad pēc darba Jūras spēku virsnieka forma ir novilkta.■

Anita Freiberga



GODS KALPOT LATVIJAI!



UZZIŅAI

Kuģu parādē piedalījās Jūras spēku flotiles štāba un apgādes kuģis "Virsaitis", minū kuģi "Imanta", "Tālivaldis", "Rūsīņš", patruļkuģi "Cēsis", "Viesīte", "Jelgava" un "Rēzekne", krasta apsardzes kuģi "Astra" un "Gaisma", kā arī Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) sastāvā ietilpstošais Jūras spēku flotiles apgādes kuģis "Varonis" un Lietuvas Jūras spēku minū kuģis "Kuršis".

Latvijas Jūras spēki sāka veidoties pēc valsts neatkarības atjaunošanas 1992. gadā, un pirmā svinīgā karaļa pacelšana uz karakuģa "Sams" notika pirms 25 gadiem 11. aprīlī, kas arī tiek uzskatīts par atjaunotās Latvijas Jūras

spēku dzimšanas dienu. Tolaik Jūras spēkiem bija trīs kuģi, kas veica jūras robežu kontroli, tagad bruņojumā ir 18 kuģi, kas sargā Latvijas krastus, jūrā meklē un iznīcina sprādzienbīstamus priekšmetus, veic cilvēku meklēšanas un glābšanas darbus jūrā un piedalās ekoloģiskajā uzraudzībā.

Par godu 25. gadadienai 11. aprīlī Rīgas jūras līcī notika kuģu parāde, ko pieņēma aizsardzības ministrs Raimonds Bergmanis un kurā piedalījās Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālmajors Leonīds Kalniņš, Jūras spēku flotiles komandieris flotiles admirālis Ingus Vizulis un viesi. Turpinot tradīciju, aizsardzības ministrs





Jūras spēku karoga kātā iedzina sudraba karoga naglu.

Par godu jubilejai 12. aprīlī Rīgas Doma baznīcā notika ekumēniskais dievkalpojums, ziedu nolikšana pie Brīvības pieminekļa un atceres pasākums Rīgas Meža kapos, godinot Latvijas kara flotes komandieri admirāli Teodoru Spādi un Jūras spēku flotiles komandieri jūras kapteini Ilmāru Lešinski.



Turpinot tradīciju, aizsardzības ministrs Jūras spēku karoga kātā iedzina sudraba karoga naglu.

Par godu Brīvības cīņu norises vietām Latvijas vēsturiskajos reģionos vārdi doti Rīgas kuģu būvētavā tapušajiem Latvijas Jūras spēku flotiles "Skrunda" klases patruļkuģiem "Skrunda", "Cēsis", "Viesīte", "Jelgava" un "Rēzekne". Svētku ietvaros šajās pilsētās skatāma ceļojošā izstāde "Jūras spēkiem – 25".■



ESMU LEPNS PAR JŪRAS SPĒKIEM

“Kurš gan 90. gadu sākumā nevēlējās kļūt par brīvību atguvušās Latvijas aizstāvi? Es 1991. gada oktobra sākumā brīvprātīgi ierados Rīgas Centra rajona Valsts dienesta pārvaldē un pieteicos obligātajam militārajam dienestam. Mans sapnis bija dienēt brīvās Latvijas Jūras spēkos. Un tas piepildījās! 29. oktobrī tiku iesaukts un saņēmu pavēsti, ka 12. novembrī man jāierodas Liepājā. Biju viens no pirmajiem, kas pieteicās dienestam Jūras spēkos. Šodien esam palikuši tikai divi no tiem, kas tolaik uzsāka dienestu un ir nodienējuši Jūras spēkos nu jau vairāk nekā 25 gadus,” stāsta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra priekšnieks komandleitnants ANDRIS SKRIBIS.

Pirmsākumos Jūras spēku vienības tika veidotas pie Jūras spēku mācību centra, un tajās tika iesaistīti cilvēki, kuriem bija kāda saistība ar jūru. “Es biju mācījies jūrskolā – iestājos, lai būtu drošs, ka nevajadzēs iet krievu armijā. Jūrskolās padomju laikā, protams, bija kara katedras. Taču 80. gadu nogalē sākās tīrīšanas, un mani, tāpat kā daudzus citus latviešus, palūdza no jūrskolas aiziet. Zinu, ka deviņdesmito gadu sākumā daudzi dienesta vecumu sasniegušie jaunieši izvēlējās alternatīvo dienestu. Man tas nebija pieņemami, es jau no sešpadsmit gadu vecuma biju izbaudījis, ko nozīmē patstāvīga dzīve, ko nozīmē dienests, un biju laimīgs, nonākot Liepājā. Viss bija tik daudzsoļi – jauna dzīve, jauni dienesta biedri! Visi bijām patriotisma pārņemti, kaut gan ļoti dažādi, ar atšķirīgiem uzskatiem, kā jau no dažādām Latvijas malām nākuši. Viss tika sākts no nulles, mēs visu uztvērām nekritiski, ar vienu domu – dodiet tik mums kuģi! Kuģu gan vēl nebija, toties kāds prieks par jaunajiem armijas zābakiem, siksnu ar enkuru uz sprādzes un melno bereti!” atceras A. Skribis.

1993. gadā tika saņemts pirmais zviedru armijas krasta apsardzes kuģis. “Pirmie kuģi bija veci, taču kā tie tika uzturēti un loloti! Tiem vīrsū lika pie mums neredzētu un nelietotu tehniku – radarus, radiostacijas. Mans obligātā dienesta laiks gāja uz beigām, taču man piedāvāja palikt virsdienestā. Tas šķita liels izaicinājums – strādāt ar tādu tehniku! Kļuva par komandiera palīgu uz KA-01, pēc tam jau par komandieri uz KA-06, KA-09. Taču vismīļākais kuģis man bija KA-14 “Astra”. Šā kuģa komandēšanu pārņēmu jau pēc atgriešanās no ASV Krasta apsardzes virsnieku kursiem, kur mācījos 2000. un 2001. gadā. “Astra” bija jaudīgākais no maniem kuģiem, ar to tika veiktas visnopietnākās glābšanas operācijas. Kad Jūras spēki no Latvijas Jūras administrācijas pārņēma meklēšanas un glābšanas funkcijas, kļuva par glābšanas operāciju koordinatoru, bet kopš 2010. gada esmu Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra



priekšnieks," uzskaita komandleitnants.

Viņš atgādina visiem labi zināmo patiesību – negadījumi jūrā vienmēr notiek naktī no sestdienas uz svētdienu un noteikti visnelabvēlīgākajos laika apstākļos. "Taču mums nebija tāda jēdziena kā laika apstākļi, kuros nevar iziet jūrā. Tikai tagad īsti saprotu, cik bieži mēs ļoti riskējām, it kā mūsu pašu dzīvībai un veselībai nebūtu nekādas vērtības. Jāatzīst, ka ne visas glābšanas operācijas palikušas prātā, taču dažas saglabājušās atmiņā ļoti spilgti. Piemēram, 2002. gadā glābām kādu zviedru kungu, kurš sev uz 70 gadu jubileju bija uzdāvinājis mazu koka mo-



Andris Skribis.

torlaivu. Lai to izmēģinātu, viņš bija izbraucis no Stokholmas pa apkārtējām šērām, bet izbeidzās degviela, nekādu sakaru līdzekļu nebija, un kuģītis tika izdzīts atklātā jūrā. Grūti noticēt, ka tā viņš bija dreifējis 16 dienas, un mēs viņu atradām jau netālu no Liepājas. Viļņu augstums jūrā bija 3,5 metri, mēs nevarējām laivai piebraukt klāt, lai to nesadragātu, turklāt laivas konstrukcija neparedzēja nekādas tauvošanas iespējas. Tomēr mums izdevās ar kuģa glābšanas laivu nocelt kungu un nogādāt viņu krastā. Nākamajā dienā gājām zviedru kungu apciemot slimnīcā un ieraudzījām, ka viņš sapulcinājis vai visu slimnīcas personālu un stāsta savus piedzīvojumus!"

A. Skribis ar nožēlu atzīst, ka cilvēki bieži vien ir nepiedodami vieglprātīgi. "Ir bijuši arī ļoti bēdīgi gadījumi. Atceros, kad noslika mazs zēns un sieviete. Tas ir maldīgs priekšstats, ka seklumā noslikt nevar. Septiņgadīgais zēns bija sācis slikt, viņam palīgā steigās drauga māte, un mazais puisēns viņu bija novilcis sev līdzī. Abus atradām jau aizskalotus netālu no krasta. Ir gadījušies



JŪRAS SPĒKI



arī visādi kuriozi. Piemēram, glābjam vindsērfortāju, bet viņš saka, ka nekur nebraukšot, kamēr neizglābsim viņa dēli! Vai arī bļītkotāji, kuri aizdreifējuši ar ledus gabalu, bet atsakās kāpt helikopterā, ja netiks savāktas viņu kastes. Nu, labi, es jau saprotu, ka tās viņu kastes ar visu *kruto* aprīkojumu maksā pat vairākus tūkstošus, tomēr cilvēki nenovērtē paši

savas dzīvības cenu. Mēs bieži braucam uz piejūras novadiem, organizējam seminārus par drošības jautājumiem, un man ir gandarījums, ka situācija pamazām uzlabojas. Es redzu, ka laivotāji un burātāji brauc, uzvilkuši drošības vestes, man par to ir prieks – tātad sākuši domāt!” atzīst Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra priekšnieks.

“Man nācies arī vadīt grupas, kam jāveic kuģu pārbaudes jūrā. Vai nu ir saņemta kāda informācija, vai var redzēt, ka kuģis veic dīvainus manevrus, un nereti izrādās, ka vainīgs alkohols. Iemesli pārbaudēm var būt dažādi, mēs sadarbojamies gan ar muitu, gan militāro policiju. Veicam pārbaudes arī sadarbībā ar vides dienestiem. Kopā ar Latvijas Jūras administrācijas speciālistiem strādājam IMO darba grupās, risinām ar meklēšanu un glābšanu un ar kuģošanas drošību saistītus jautājumus. Mūsu darbs ir daudzveidīgs,” saka A. Skribis.

Paralēli darbam Andris Skribis Rīgas Tehniskajā universitātē ieguvis bakalaura grādu un muitas struktūrvienības vadītāja kvalifikāciju, bet Latvijas Jūras akadēmijā maģistra grādu jūras transporta vadībā.

“25 gadi ir ilgs laiks, ir gājis visādi, negribu arī teikt, ka šodien viss ir ideāli, ir lietas, ko gribas kritizēt. Un tomēr, atskatoties atpakaļ, domās izstaigājot ceļu no tiem laikiem, kad nebija nekā, līdz mūsdienām ar jaunajiem patruļkuģiem, esmu lepns par Jūras spēkiem un par to, ka esmu piedalījies to attīstīšanā un izaugsmē!” ■

Sarma Kočāne



LATVIJA PIRMO REIZI VADA NATO

1. PASTĀVĪGO JŪRAS PRETMĪNU GRUPU

29. jūnijā Rīgā notika NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) komandieru maiņas svinīgā ceremonija. Komandvadību pirmo reizi pārņēma Latvija. NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandieri komandkapteini Johanu-Eliasu Seljamā no Igaunijas Jūras spēkiem nomainīja Latvijas Jūras spēku flotiles komandleitinants Gvido Ļaudups. Ceremonijā piedalījās Jūras spēku flotiles komandieris flotiles admirālis Ingus Vizulis, NATO Jūras spēku pavēlniecības komandiera vietnieks apgādes jautājumos viceadmirālis Nihats Barans, Latvijas un Igaunijas Jūras spēku karavīri, kā arī aicinātie viesi. Latvijas Nacionālie bruņotie spēki NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā piedalās kopš 2007. gada. 2018. gada janvārī grupas komandvadību pārņems Beļģijas Jūras spēki.

NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas galvenais uzdevums ir būt gataviem veikt pretmīnu darbību jūrā noteiktā gatavības laikā. Ikdienā grupas kuģi piedalās mācībās, veic manevrēšanas vingrinājumus, kuģošanas treniņu, piedalās arī militārajās mācībās, kurās iznīcina mīnas. Viens no pakārtotajiem uzdevumiem ir patrulēšana, kuras laikā NATO klātbūtne tiek demonstrēta gan jūrā, gan krastā vīzišu laikā ostās.■

UZZIŅAI

NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no četrām NATO pastāvīgajām Jūras spēku grupām, kas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponentu un darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki. NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no divām alianses jūras komponenta daudz nacionālām vienībām, kas izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai un NATO Reaģēšanas spēku sastāvā spēj nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā.





JŪRAS SPĒKU PATRUĻKUĢU ESKADRAS MĀCĪBAS PBEX 172

No 24. līdz 27. jūlijam Baltijas jūrā notika Jūras spēku Patruļkuģu eskadras mācības PBEX 172. Mācībās piedalījās Jūras spēku apgādes kuģis A-90 "Varonis", Patruļkuģu eskadras patruļkuģi P-05 "Skrunda", P-06 "Cēsis", P-07 "Viesīte" un P-09 "Rēzekne", krasta apsardzes kuģi KA-07 "Ausma" un KA-09 "Klints", kā arī Jūras incidentu novēršanas vienība.



Mācību mērķis bija uzlabot eskadras resursu savietojamību un sadarbību ar Gaisa spēkiem un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu, kā arī pilnīgot personāla zināšanas eskadras līmeņa mācību vadīšanā un plānošanā. Mācības no-

risinājās divas daļās – krasta un jūras fāzē. Krasta fāzē paaugstinātas kaujas gatavības apstākļos kuģu apkalpes un Valsts un ugunsdzēsības glābšanas dienesta personāls veica dažādu līmeņu treniņus. Jūras fāzē kuģi pildīja jūrniecības elementus sadarbībā ar Gaisa spēku helikopteru Mi-17, kā arī treniņus meklēšanas un glābšanas darbu veikšanai.■

STARPTAUTISKO MĀCĪBU LAIKĀ IZNĪCINA SPRĀDZIENBĪSTAMUS OBJEKTUS

2017. gada 3. maijā Liepājā ieradās NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) kuģi Igaunijas Jūras spēku komandiera Johana-Eliasa Seljamā vadībā. Pirms ierašanās Liepājā HODOPS mācības notika Norvēģijas teritoriālajos ūdeņos Oslo tuvumā, kur sadarbībā ar Norvēģijas Jūras spēku kuģiem tika identificētas un neitralizētas vairāk nekā 30 nesprāgušas vēsturiskās mīnas un sprādzienbīstami objekti. Kopumā šajā gadā SNMCMG1 jau ir apmeklējusi Vāciju, Franciju, Lielbritāniju un Norvēģiju.

Mācību HODOPS gaitā līdz 11. maijam pretmīnu grupas kuģi veica nesprāgušās munīcijas neitralizēšanu Latvijas ūdeņos.

NATO spēku integrācijas vienības komandiera padomniece sabiedrisko attiecību jautājumos Anda Bergmane: "HODOPS mērķis ir turpināt kuģošanas



Grupas flagmaņkuģis "ENS Wambola".

un zvejošanas rajonu attīrīšanu no Baltijas jūras dzelmē esošajiem sprādzienbīstamajiem objektiem, tādējādi mazinot nesprāgušās munīcijas iespējamos riskus kuģošanai, zvejniecībai un ekoloģijai." SNMCMG1 komandieris Johans-Eliass Seljamā: "SNMCMG1 sniedz ekspertīzi NATO jūras mīnu neitralizēšanā, un HODOPS mācības ir nozīmīgs pasākums ne tikai pašas grupas kompetenču pilnveidošanā, bet arī nesprāgušās munīcijas iznīcināšanā."■

UZZIŅAI

Grupā ir flagmaņkuģis "ENS Wambola" un trīs mīnu neitralizēšanas kuģi: "HNOMS Hinnoey", "HMS Shoreham", "BNS Primula", un tā ir daļa no NATO paaugstinātas gatavības Reaģēšanas spēkiem, kas ir būtisks NATO elements. SNMCMG1 kopā ar NATO dalībvalstīm un partnervalstīm piedalās dažādās daudznacionālās mācībās.

BALTIJAS VALSTU JŪRAS SPĒKU MĀCĪBAS "BALTIC FORTRESS 2017"

No 19. līdz 27. maijam Igaunijas ūdeņos notika ikgadējās Baltijas valstu jūras spēku mācības "Baltic Fortress 2017", kurās piedalījās Baltijas valstu jūras eskadra (BALTRON). Baltijas valstu četru kuģu grupu komandēja komandleitnants Kaspars Miezītis, Liepājā bāzētā mīnu kuģa M-06 "Tālvaidis" komandieris.

Mācību "Baltic Fortress" mērķis ir sniegt iespēju Baltijas jūras spēku vidējā līmeņa štāba kursantiem patstāvīgi plānot un vadīt operācijas jūrā un kuģu personālam apgūt uzdevumu izpildi krīzes operāciju gadījumā. "Baltic Fortress" notiek kopš 2008. gada un ir Baltijas valstu jūras spēku kopējās



JŪRAS SPĒKI



"Varonis" uz mācībām Igaunijā devās no Liepājas.

UZZIŅAI

Mācībās piedalījās Jūras spēku flotiles štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis", Lietuvas mīnu kuģis M51 "Kuršis" un Igaunijas mīnu kuģi M314 "Sakala" un M313 "Admiral Cowan", kā arī nacionālās kuģu grupas no Lietuvas un Igaunijas. Lai gan "Varonis" ir pierakstīts Rīgā, pirms mācībām tas atradās Liepājā un no turienes pa taisno devās uz Igaunijas ūdeņiem.

mācības BALTRON sastāvā. To organizēšanu katru gadu pēc rotācijas principa nodrošina viena no trim Baltijas valstīm. Nākamgad mācības organizēs Lietuvas Jūras spēki.

Baltijas valstis kuģus BALTRON sastāvā deleģē rotācijas kārtībā uz 6 līdz 12 mēnešiem, veidojot vienību ar diviem mīnu kuģiem un štāba un apgādes kuģi.

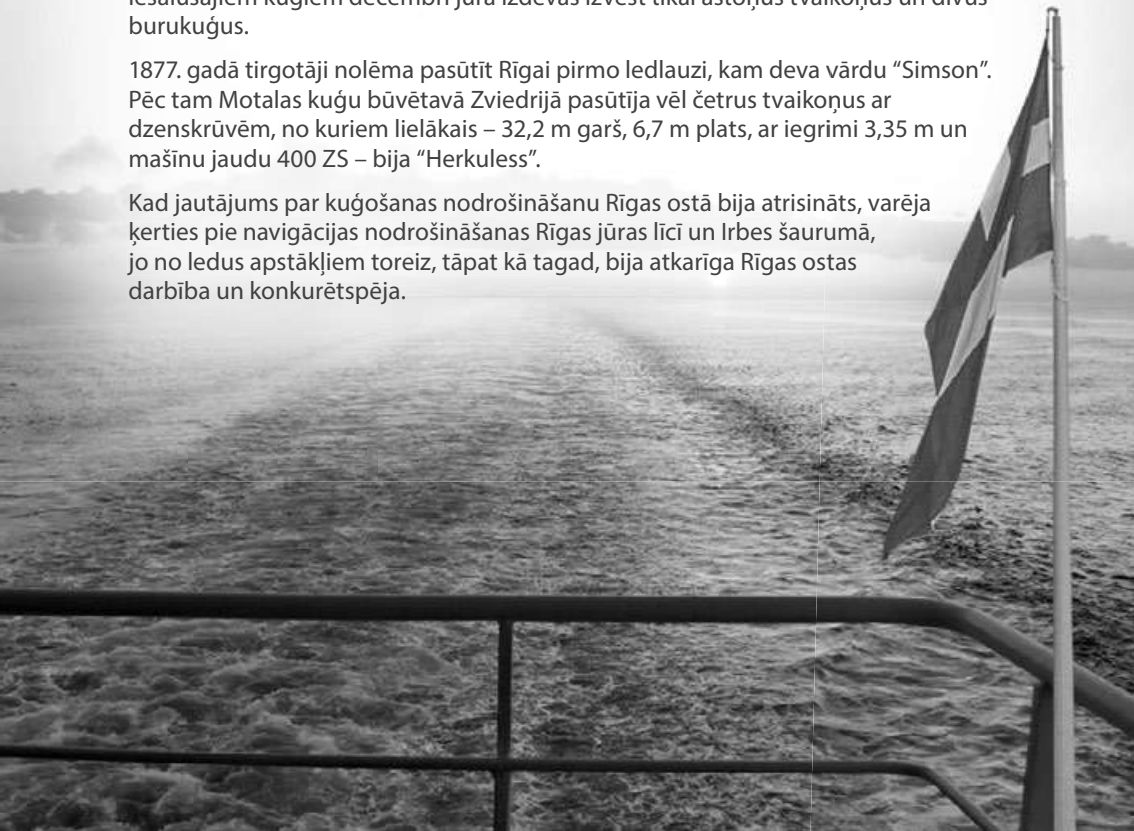
Viens no galvenajiem BALTRON mērķiem ir paaugstināt kuģu personāla profesionalitāti, piedaloties ikgadējās mīnu meklēšanas mācībās un operācijās, tostarp NATO pretmīnu vienības realizētajās operācijās, un vienlaikus veicināt sadarbību starp Baltijas valstu jūras spēkiem. Šogad BALTRON kuģi piedalīsies astoņās mācībās Baltijas jūrā. ■

GRŪTĪBU PĀRVARĒŠANAS CEĻŠ

Ļoti auksta bija 1875. gada ziema, un tai raksturīga situācija izveidojās arī Rīgā. Daugava aizsala jau novembrī: 20. novembrī ledū bija iesaluši 73 kuģi, tai skaitā 11 tvaikoņi. Tirgotāji nodibināja komisiju, kuras uzdevums bija organizēt kuģu atbrīvošanu no ledus gūsta un izvešanu brīvā ūdenī. Iesalušos kuģus centās atbrīvot astoņi spārnratu velkoņi, bet ledus tiem pašiem nodarīja bojājumus, jo tie bija maz piemēroti ledus laušanai. Tad velkoņiem palīgā nosūtīja strādniekus, un kopīgiem spēkiem tika izlauzts kanāls no cementa fabrikas līdz Lejas Podragam, apmēram piecus kilometrus garš, bet kanāls aizsala, pirms to sasniedza pilsētā esošie kuģi. Tad palīgā sauca Mangaļsalas zvejniekus, maksājot tiem 3600 rubļu, bet zvejnieku pūles -16 grādos izcirst ledū kanālu izrādījās veltīgas, un zvejnieki lauza noslēgto līgumu. Darbu turpināja enkurnieki – 25. novembrī 400 strādnieku ķērās pie darba, un pēc piecām dienām, 1. decembrī, izdevās visus kuģus sakārtot vienā rindā, kura sniedzās no pilsētas līdz cementa fabrikai. 13. decembrī pirmie kuģi sasniedza Daugavas grīvu un izgāja atklātā jūrā, bet 15 kuģus un liellaivas ledus atkal iesprostoja izcirstajā kanālā. Kad temperatūra pazeminājās līdz -23 grādiem, sāka aizsalt arī jūra, tāpēc atlikušos kuģus nācās nogādāt pārziemošanai turpat tuvumā, drošā vietā aiz dambjiem. Tā, neskatoties uz lielajām pūlēm un naudas izdevumiem, no visiem ledū iesalušajiem kuģiem decembrī jūrā izdevās izvest tikai astoņus tvaikoņus un divus burukuģus.

1877. gadā tirgotāji nolēma pasūtīt Rīgai pirmo ledlauzi, kam deva vārdu “Simson”. Pēc tam Motalas kuģu būvētavā Zviedrijā pasūtīja vēl četrus tvaikoņus ar dzenskrūvēm, no kuriem lielākais – 32,2 m garš, 6,7 m plats, ar iegrīmi 3,35 m un mašīnu jaudu 400 ZS – bija “Herkules”.

Kad jautājums par kuģošanas nodrošināšanu Rīgas ostā bija atrisināts, varēja ķerties pie navigācijas nodrošināšanas Rīgas jūras līcī un Irbes šaurumā, jo no ledus apstākļiem toreiz, tāpat kā tagad, bija atkarīga Rīgas ostas darbība un konkurētspēja.





CEĻA ZĪMES TRANZĪTCEĻU KRŪSTPUNKTĀ

Tranzītbizness Latvijā atrodas stagnācijas stāvoklī un ir uzskatāms par nozari, kas nav izmantojusi savas iespējas. Tādi secinājumi publicēti pēc "Baltijas asociācija – transports un loģistika" (BATL) un tirgus izpētes firmas "Latvijas fakti" veiktā pētījuma "Tranzītbiznesa attīstību veicinošie un bremsējošie faktori". Pētījumā piedalījās 100 tranzīta nozarē strādājoši uzņēmumi, kā arī profesionālās asociācijas. Nozares eksperti uzskata, ka potenciāli tranzīts no Eiropas Savienības (ES) uz Krieviju un otrādi varētu kļūt par svarīgāko Latvijas tautsaimniecības nozari. Tomēr, neskatoties uz to, ka šīs nozares attīstībai ir pat ļoti labi priekšnoteikumi, tās nākotne uzlūkojama drīzāk piesardzīgi, nekā optimistiski.

75% nozares uzņēmumu atzīst, ka tranzītbizness ir ļoti nozīmīga Latvijas tautsaimniecības nozare, 24% to uzskata par nozīmīgu un tikai 1% par ne pārāk nozīmīgu (tādu viedokli pauda kādas Rīgas autopārvadājumu firmas direktors).

52% respondentu uzskata, ka Latvijas tranzītbiznesa nozare attīstās, 36% pauda viedokli, ka tā stagnē, bet 12% domā, ka nozare regresē. Autopārvadātāji un jūras kravu pārvadātāji biežāk atzīst, ka nozarē vērojama stagnācija vai pat regress.

76% aptaujāto uzskata, ka tranzītbiznesa nozares apjoms Latvijā tuvāko triju gadu laikā pieaugs, 15% respondentu domā, ka paliks nemainīgs, 7% pieļauj, ka samazināsies, bet 2% uz šo jautājumu nespēja atbildēt.

Nozares ekspertu vērtējumā tranzītbiznesa nozari veicina valsts ģeogrāfiskais stāvoklis, attīstītā transporta infrastruktūra, spēja komunicēt ar Krieviju un izprast šajā valstī notiekošos procesus.

NOZARES PROBLĒMAS

Uzņēmēji un eksperti ir vienprātis, ka nozari bremsē politiskie procesi, vienotas valsts tranzīta politikas trūkums, tranzīta biznesa politizēšana un sliktās attiecības ar Krieviju. Kā nozares problēma tiek minēts arī administratīvais slogs – sarežģītā un neviennozīmīgi interpretējamā normatīvā bāze, pārspīlēta ES regulu ieviešana un realizēšana, pārāk lielā birokrātija, vājš darbs. Vajadzētu vienkāršot tranzīta un muitas procedūras, maksimāli atvieglot kravu transportēšanu caur Latviju un samazinot laiku, kas transportlīdzekļiem jāpavada uz robežas. Tāredzīgi būtu veidot transporta koridorus no ostām līdz Krievijas robežai. Eksperti izsaka minējumu, ka, lai



novērstu konkurenci Latvijas ostu vidū, vajadzētu veidot vienotu Latvijas lielo ostu administrāciju.

Kā liels mīnuss tiek minēts valsts atbalsta trūkums tranzītbiznesa nozarei, sliktais ceļu un dzelzceļu stāvoklis, kā arī ierobežotais Latvijas un Krievijas robežas šķērsošanas punktu skaits un to zemā caurlaides spēja.

78% nozarē strādājošo uzskata, ka Latvijā nav tranzītbiznesa attīstības politikas, un tikai 20% atzīst, ka šāda politika ir. Lai situāciju labotu, nozares eksperti iesaka ne tikai izstrādāt vienotu tranzītbiznesa attīstības stratēģiju, bet arī konsekventi to īstenot.

Arī tranzītbiznesa nozari ietekmē demogrāfiskais faktors – sabiedrības novecošanās un darbaspēka aizceļošana no Latvijas, tāpat arī neveselīga konkurence, kas tranzīta biznesā iesaistītajām firmām traucē vienoties par kopējiem projektiem.

NORMALIZĒT ATTIECĪBAS AR KRIEVIJU

Eksperti iesaka normalizēt attiecības ar Krieviju, uztverot to nevis kā ienaidnieku, bet gan izdevīgu biznesa partneri. Tranzīta biznesu vajadzētu atbrīvot no liekas politizēšanas, ko tagad diemžēl uzspiež valsts institūcijas. Tā vietā valsts līmenī vajadzētu sniegt atbalstu tranzīta biznesam, aizstāvēt un pārstāvēt Latvijas uzņēmumu intereses ārvalstīs. Eksperti iesaka lobēt Latvijas tranzīta biznesa intereses ES līmenī.

Kāds uzņēmējs, atbildot uz jautājumu, ko viņš domā par Krievijas īstenoto politiku pret Baltijas valstīm, tai skaitā pret Latviju, pauž viedokli, ka, viņaprāt, šādu Krievijas rīcību izraisījuši visi faktori kopā: gan politiskie, gan ekonomiskie, kas tagad izveidojuši kritisko masu. Maldīga bijusi pārliecība, ka krievi jau savas ostas neuzbūvēs. Viņš arī atzīst, ka nozares komersantu vidū trūkst optimisma, nav skaidrības un pārliecības par nākotni. "Visi izjūt ierobežojumus Krievijas kravu sūtīšanā Latvijas ostu virzienā," saka kāda naftas produktu termināļa pārstāvis. Vēl kāds komersants atklāj, ka viņa pārstāvētā uzņēmuma pārvaldājumu apjoms ir 50% no plānotā, proti, puse no tām kravām, ko reāli varēja pārkraut Latvijas ostās, bet jūnijā, piemēram, atteikumi pat pārsniedza 50%.

KĀ VĒRTĒT SITUĀCIJU UN AR KO RĒĶINĀTIES?

Lai cik bēdīga ir situācija, to nevajadzētu dramatizēt, jo tas neko nedos, bet situāciju novērtēt un analizēt gan vajadzētu, tāpēc der zināt Krievijas amatpersonu un biznesa vāļu viedokli. Piemēram, Krievijas prezidenta īpašais pārstāvis dabas aizsardzības, ekoloģijas un transporta jautājumos Sergejs Ivanovs organizēja apspriedi ar Krievijas dzelzceļa, "Transnefti" un naftas un gāzes uzņēmumu pārstāvjiem, kurā izskatīja jautājumu par eksporta pārorientāciju no Baltijas valstīm uz ostām Krievijā. Krievijas naftas kompāniju pārstāvji izteica



gatavību pārorientēt kravu plūsmas no Rīgas un Ventspils uz Ustjlugu un Primorsku, bet Krievijas minerālmēslu ražotāji ir gatavi pieciest zaudējumus, ko radīs atteikšanās no tranzīta caur Baltijas valstīm.

Pagaidām Krievijas kravu tranzīts – naftas produkti, ogles, kālija un slāpekļa mēslojums un citas kravas Baltijas valstu ostu virzienā veido aptuveni 49 milj. tonnu gadā. Visa naftas produktu apjoma pārorientēšana uz Krievijas ostām Baltijas jūrā varētu nodrošināt tām papildu slodzi 9 milj. tonnu apmērā gadā. Pie tam caur termināļiem Ļeņingradas apgabālā un Sanktpēterburgā vēl iespējams nosūtīt līdz 20 milj. tonnu naftas kravu gadā.

“Atbilstoši valdības norādījumiem mēs pārorientējam kravu plūsmu no Ventspils un Rīgas uz mūsu Baltijas jūras ostām Ustjlugu un Primorsku, kā arī uz Novorosijsku,” paziņoja kompānijas “Transneft” vadītājs Nikolajs Tokarevs. “2016. gadā Baltijas valstīs tika pārkrauti aptuveni deviņi miljoni tonnu naftas produktu, šogad būs pieci miljoni, bet līdz 2018. gadam mēs kravu plūsmu uz Baltijas valstu ostām samazināsim līdz nullei. Krausim savās ostās, jo ir jaudu pārpalikums. Pašlaik ir iespējama naftas produktu maģistrāles noslodze 32 miljonu tonnu līmenī. Primorskas virzienā piegādāsim līdz 25 miljoniem tonnu dīzeļdegvielas, bet Novorosijskas virzienā transportēsim naftu no Volgogradas rūpnīcas un Krasnodaras novada.”

Protams, pārorientējot tranzītu no Baltijas ostām, zaudējumus var ciest arī Krievijas uzņēmumi. Piemēram, kompānijai “Uralhim”, vienam no vadošajiem minerālmēslu ražotājiem Krievijā, pieder lielākā kompānija Latvijā – “Uralchem Trading”, kas 2013. gadā uzcēla savu termināli Rīgas brīvēstā un 2014. gadā Ventspilī iegādājās lielāko termināli Baltijas jūrā šķidrā amonjaka pārkraušanai, kurā iespējams pārkraut 1 milj. tonnu produkta gadā. Savukārt minerālmēslu ražotājiem no Krievijas “Evrohim” un “Akron”, kā arī uzņēmumam “Kuzbasrazrezugol” pieder termināli Igaunijas ostās.

Ziņu aģentūra “Interfax” vēsta, ka, pēc neoficiālas informācijas, “Evrohim” un “Uralhim” pārstāvji uz apspriedi ar Krievijas prezidenta īpašo pārstāvi netika aicināti, jo tā attiecās tikai uz naftas uzņēmumiem.

KRIEVIJAS SPIEDIENS UZ BALTKRIEVIJU

Krievijas naftas pārstrādes produkti ir viena no svarīgākajām Baltkrievijas eksporta pozīcijām un viena no nedaudzajām Baltkrievijas precēm, pēc kuras ir pieprasījums Rietumeiropā. Maskava cenšas panākt, lai Baltkrievija būtu iespējami vairāk atkarīga no Krievijas, un naftas produktu eksporta jautājumā strīdi starp Baltkrieviju un Krieviju ilgst jau daudzus gadus.

Krievijas prezidents Vladimirs Putins grib pastiprināt spiedienu uz Baltkrieviju, lai tā pārvirzītu naftas kravu tranzītu no Baltijas valstu ostām uz Krieviju, savukārt Lietuvas amatpersonas paudušas cerību, ka Minskas izvēli arī turpmāk noteiks ekonomiski, nevis politiski apsvērumi.



Kaļiņingradā notikušajā transporta infrastruktūras attīstības tematikai vēlītajā apspriedē Putins izteicies, ka Krievijas naftas piegāde Baltkrievijas naftas pārstrādes rūpnīcām jāsaista ar noteikumu izmantot Krievijas dzelzceļu un Somu līča ostas.

“Tas jāskata daudz plašākā formātā. Baltkrievijas rūpnīcās tiek pārstrādāta mūsu nafta, citas tur nav un diez vai būs, tādēļ mūsu naftas piegāde cieši jāsaista ar mūsu infrastruktūras attiecīgu izmantošanu,” paziņoja Putins.

Krievijas valsts dzelzceļa kompānijas “Rossijskije železnije dorogi” (RŽD) prezidents Oļegs Belozjorovs apspriedē skaidrojis, ka Baltkrievija to nevēlas, lai gan Krievija piedāvājusi visai ievērojamas atlaides naftas produktu eksportam caur Krievijas ostām.

“Mēs Baltkrievijas naftas pārstrādes rūpnīcām piedāvājam 50% atlaidi, tomēr pagaidām tās neizmanto nedz Ustļugas, nedz Sanktpēterburgas ostu un savu produkciju eksportē caur Baltijas valstu ostām. Mēs cenšamies viņus ieinteresēt, bet viņi saka, ka noslēguši ilgtermiņa līgumus,” skaidrojis Oļegs Belozjorovs.

Arī Lietuvas valdība ir paziņojusi, ka ir gatava nodrošināt vislabākos nosacījumus Baltkrievijas tranzitam caur Klaipēdas ostu un pārvadājumiem pa Lietuvas dzelzceļu.

„Baltkrievijas puse balstās uz ekonomiskiem apsvērumiem un transportē tur, kur izdevīgāk. Mēs nodrošināsim vislabākos nosacījumus. Uz visām kravām jāattiecinā ekonomiskie, nevis politiskie kritēriji, te nedrīkst būt nekādas politikas,” ziņu aģentūrai BNS sacījis Lietuvas premjerministra Sauļus Skverneļa ārlietu padomnieks Deivids Matuļonis.

“Ģeogrāfiski Baltkrievijai vest kravas caur Klaipēdu ir daudz izdevīgāk, nekā braukt uz ziemeļiem. Ekonomiski mūsu konkurētspēja ir lielāka, bet gadījumā, ja būs politisks lēmums, tam vairs nebūs nekādas nozīmes,” atzinis Viļņas Universitātes Starptautisko attiecību un politikas zinātņu institūta politologs Laurīns Jonavičs.



Krievijas prezidents Vladimirs Putins un
RŽD prezidents Oļegs Belozjorovs.



Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas prezidents Aivars Lembergs, jautāts par Krievijas prezidenta Vladimira Putina spiedienu uz Baltkrieviju, lai Baltkrievijas rūpnīcās no Krievijas naftas ražoto produktu tranzīts tiktu pārvirzīts no Baltijas valstu uz Krievijas ostām, atzina, ka šāda vēlme nav loģiska no biznesa viedokļa, tātad to tiešām var uzskatīt par politisku gājieni un zināmu spiedienu uz Baltkrieviju.

“Ja kāds piegādā ābolus sulas ražošanai, tas nenožīmē, ka ar viņa transportu vajag sulas kaut kur eksportēt. Tas noteikti tā nav,” preses konferencē sacīja Lembergs. “To var uzskatīt par spiedienu uz Baltkrieviju, bet baltkrieviem katra “cietās” valūtas vienība, vai tas būtu dolārs, eiro vai kas cits, ir zelta vērtā, un viņi nemaksās neko lieku, ja viņiem būs iespēja nemaksāt.

Nav taisnība tiem, kuri apgalvo, ka tranzītbiznesam nav nekāda sakara ar politiku. Ja par to runā Krievijas prezidents, tas nozīmē, ka tam ir vistiešākais sakars. Tas parāda, ka šis jautājums ir Krievijas prezidenta darba kārtībā.”

VAI BAUMAS APSTIPRINĀSIES?

AS “Ventspils nafta” valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups neoficiālo informāciju par to, ka VN grupas uzņēmumi, kas pašlaik pieder starptautiskajam koncernam “Vitol”, varētu nonākt Baltkrievijas uzņēmuma īpašumā, komentēja pavisam īsi: “Uzņēmuma politika neļauj komentēt darījumus, kas varētu vai nevarētu tikt apsvērti. Cik zinu, Baltkrievijas delegācija apmeklēja visas ostas un gandrīz katru naftas termināli Latvijā, lai labāk izprastu šo sektoru.”

Baltkrievi paredz, ka tuvākajos gados Baltkrievijas naftas pārstrādes rūpnīcu jauda varētu ievērojami augt, tāpēc naftas cauruļvads un Ventspils naftas termināļu iespējas ir būtisks arguments. Ieguvēji būtu visi: gan Baltkrievija, gan Latvija un, protams, Ventspils osta. Ja attīstās šāds scenārijs, saprotamāks kļūst Krievijas prezidenta paziņojums, ka naftas piegāde Baltkrievijas pārstrādes rūpnīcām jāturpina ar nosacījumu, ka transportēšanai tiks izmantots Krievijas dzelzceļš un ostas.

VAI LIETUVAI TIEŠĀM KLĀJAS LABĀK?

Šķietami labāk nekā citām Baltijas valstu ostām klājas Klaipēdai, kurai 2016. gadā pirmo reizi pēc pieciem gadiem izdevās apsteigt līderi Baltijas valstīs – Rīgas ostu, pieaudzējot naftas produktu apjomu par 41%.

Bet SEB bankas investīciju stratēģis Ingus Grasis norāda, ka atliek tikai vēriņi iepazīties ar ostas statistiku, lai kļūtu skaidrs, kas slēpjas aiz naftas produktu “veiksmes stāsta”. Patiešām, kāpēc tradicionālajā naftas pārkraušanas ostā Ventspilī apgrozījums kritas, bet Klaipēdā aug?

Kā zināms, divas trešdaļas no “Klaipedos nafta” slodzes nodrošina lielākais uzņēmums reģionā “Orlen Lietuva”, kura īpašnieks ir Polijas naftas koncerns. Tam pieder Baltijas valstīs vienīgā naftas pārstrādes rūpnīca, agrākā “Mažeikių



nafta". Rūpnīca savulaik tika būvēta, lai nodrošinātu pietiekamu daudzumu gaišo naftas produktu ziemeļrietumu reģionā, un izejvielas tai piegādāja pa cauruļvadu. Sakarā ar Baltijas valstu pievienošanos Eiropas Savienībai "Trans-ņeftj" un citas lielākās Krievijas naftas kompānijas naftu un naftas produktus no Latvijas, Lietuvas un Igaunijas ostām 2014. gadā novirzīja uz Krievijas ostām. "Orlen Lietuva" mātes kompānija "Orlen Polija" mēģināja par izejvielu izmantot Venecuēlas naftu, taču ātri saprata, ka bez Krievijas naftas neiztikt, un sāka to ievest Klaipēdā ar tankkuģiem. Sakarā ar cenu krišanos poļiem paveicās – viņi atņēma daļu tirgus galvenajam konkurentam Norvēģijas kompānijai "Statoil". 2015. gadā "Orlen Lietuva" nepieciešamo izejvielu ieviešanas apjoms pieauga par 21% un 2016. gadā par 41%, bet eksporta pieaugums bija pavisam niecīgs – par nepilniem 5%. Bet tas jau neliedz Klaipēdas ostai dižoties ar vareniem pārkraušanas apjomiem.

IGAUNIJA PRAGMATISKI VĒRTĒ TRANZĪTKRAVU KRITUMU

Igaunijas ārlietu ministrs Jirgens Ligi pauž viedokli, ka tranzīta apjomu krišanās starp Igauniju un Krieviju nav saistīta ar Igaunijas darbībām, tas ir pašas Krievijas lēmums, jo Krievija vēlas tranzīta plūsmas virzīt, izmantojot savu infrastruktūru. "Igaunija savās rokās netur ne atslēgu attiecībām ar Krieviju, ne arī tranzīta biznesa atslēgu. Paši savu atslēgu mēs jau esam pagriezuši, durvis ir vaļā. Divas citas atslēgas ir Krievijas ekonomiskās intereses, kur ilgu laiku tiek veikti ieguldījumi, un politiskās intereses, kas nav atkarīgas no Igaunijas," Jirgens Ligi raksta sociālajos tīklos.

Jirgens Ligi arī atgādina, ka visas valstis, kas savulaik bijušas Padomju Savienības sastāvā un vēlāk centušās nopelnīt uz tranzīta rēķina ar politisku piekāpšanos un kukuļu palīdzību, ir nokļuvušas zaudētājos. "Man žēl to, kuri Igaunijā cietuši viduvēju attiecību dēļ ar Krieviju, taču atkārtotšu vēlreiz – tā nebija Igaunijas izvēle," raksta Ligi.

Ziņu aģentūra "RIA Novosti", analizējot situāciju, raksta, ka gadu no gada preču apgrozījums starp Igauniju un Krieviju krītas. Pēc notikumiem Krimā un



Jirgens Ligi.



Ukrainas austrumos Eiropas Savienība un Krievija ievieša ierobežojumus, kas vēl vairāk ir paātrinājuši apgrozījuma kritumu. Krievijas naftas produktu tranzīts caur Igauniju tika pārtraukts jau 2016. gada pavasarī.

BIJA NEPIECIEŠAMA FILOZOFIJAS MAIŅA

Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas prezidents un Ventspils ostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs atzīst, ka jau 2002. gadā, iepazīstoties ar Krievijas ostu attīstības stratēģiju, viņam kļuvis skaidrs, ka Krievija ies prom no Baltijas valstu ostām, tai skaitā no Ventspils.



Aivars Lembergs.

“Mums bija nepieciešams mainīt ostu filozofiju, kas bija un ir ļoti sarežģīti,” uzskata Lembergs. “Ventspils osta tika veidota kā masveida kravu osta, bet šīs kravas aiziet un ir jāaizstāj ar citu biznesu. Tie ir loģistikas centri, tā ir industrija, tie ir termināļi, kuri strādā ar nelielām, bet sarežģītām kravu partijām. Šo ceļu mēs esam gājuši, lai gan jāatzīst, ka privātais bizness pārmaiņu laiku ir

nogulējis. Ostas pārvalde aizvadīto piecpadsmit gadu laikā ir ļoti daudz ieguldījusi industrijā, un tagad industrijā jau strādā vairāk cilvēku nekā ostā. Domāju, ka tas ir bijis vienīgais pareizais attīstības virziens, protams, nekādā ziņā neatsakoties no ostas biznesa. Taču osta kā biznesa vieta kļūst daudz sarežģītāka, modernāka un daudz vairāk integrēta pasaules ekonomikā.

Runājot par turpmāko attīstību, mums ostā ir jādabū Ķīna, tā ir mūsu galvenā stratēģiskā pieeja, pie kā ļoti nopietni strādājam. Ja mums tas izdosies, tā būs ostas tālākās attīstības vilkme, ja neizdosies un Ķīna pieņems lēmumu par citu loģistikas virzienu savām kravām, mēs to nevarēsim ietekmēt. Industrializācijas un loģistikas virziens ir tas, pie kā turpināsim strādāt.”

Savukārt kā LTBA prezidents Aivars Lembergs ir neizpratnē par AS “LatRail-Net” lēmumu no 2017. gada par 7% paaugstināt maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, kas krīzes situācijā, kad sarūk kravu apjomi, var izraisīt ļoti negatīvas sekas. Viņš arī uzskata, ka valstij vajadzētu dotēt dzelzceļa pārvadājumu tarifus.



"Ja krīzē vēl ceļ tarifu, ir skaidrs, ka izredzes ir ļoti sliktas. Šis jautājums ir jārisina valstij, jo nav normāli, ka pārvadātājs maksā par infrastruktūru. Kravu pārvadātājs nemaksā par to, ka viņš brauc pa šoseju, bet par dzelzceļu jāmaksā. Tas nav pareizi. Pasažieru pārvadājumus valsts dotē, bet kravu ne. Situācija ir mainījusies, bez valsts līdzdalības Latvijas dzelzceļa liktenis var būt vairāk nekā bēdīgs," savā iknedēļas preses konferencē puda Lembergs.

TRANZĪTA POLITIKU PIEPRASA IEKĻAUT VALDĪBAS DARBA KĀRTĪBĀ

"Baltijas asociācija – transports un loģistika" ir vērsusies pie premjera Māra Kučinskā ar lūgumu uzņemties vadību diskusijās par tranzīta nozares attīstību. Biedrība uzskata, ka tranzīta nozare Latvijā ir krīzes priekšvakarā, taču Satiksmes ministrija (SM) problēmas nerisina. Biedrība arī izstrādājusi rīcības plānu, kurā ieteikts uz pusi samazināt akcīzes nodokli degvielai dzelzceļa pārvadājumos, atteikties no dzelzceļa elektrifikācijas projekta un pārskatīt tranzīta politiku kopumā. SM no savas puses biedrībai pārmet nepamatotus apgalvojumus un nozares nomelnošanu.

"Ja atbildīgā nozares ministrija mums saka, ka viss ir kārtībā, un valdības pārstāvji mūs labprāt nedzird, tad mums nav citas izvēles, kā pašiem noteikt valdības darba kārtību, nākt ar savu rīcības plānu nozares glābšanai un sekot līdzi tā izpildei," paziņoja BATL vadītāja Antāne.

Viņa uzsver, ka jau vairākus gadus par nozari atbildīgā Satiksmes ministrija "izliekas nedzirdam par nozares problēmām un nepieciešamību iesaistīties to risināšanā politiskā un starpvaldību līmenī, kā to dara kaimiņvalstīs".

"Nekompetenti un nozari graujoši lēmumi, formāla atrakstīšanās, komunikācijas trūkums ar nozari un nekā nedarišana daudzu gadu garumā ir noveduši pie situācijas, ka otra lielākā tautsaimniecības nozare, kura veido nozīmīgu pieešanu IKP un nodarbina desmitiem tūkstošu darbinieku, ir ļoti nopietnas krīzes priekšvakarā," skaidroja Antāne. "Ja valdība nepieņems svarīgus lēmumus un nesāks rīkoties, tad, iespējams, tai drīzumā būs jāpārskata budžeta ieņēmumu prognozes, kā arī jādomā par jaunām sociālā atbalsta programmām nozarē strādājošajiem."

Pēc viņas teiktā, valsts politika līdz šim vēsturiski ir veidota naftas un ogļu kravu tranzītam, bet citu valstu ģeopolitiskie lēmumi liecina, ka šāda politika vairs nevar būt pamats tranzītam. "Ir jādomā par pārejas periodu un valsts aktīvu atbalsta programmu ar "atsperšanās instrumentiem", jo nozarē strādā desmitiem tūkstoši cilvēku, tā ir otra lielākā tautsaimniecības nozare ar aptuveni 3% ietekmi uz IKP un liela nodokļu maksātāja valstij. Arguments par konteineru kravu pieaugumu ir dažu ierēdņu veikla spekulācija ar faktiem, jo to īpatsvars no kopējā apjoma nav salīdzināms ar pārvadātajām naftas un ogļu kravām. Tāpat arī nav skaidrs, kāpēc Lietuva spēj šos jautājumus veiksmīgi risināt valdības



un prezidenta limenī, bet Latvija nespēj. Mūsu redzējums ir vienkāršs – tranzīta nozarei atbalstošai politikai ir jābūt valdības darba kārtībā,” uzsver Antāne.

TRANZĪTA NOZARE STRĀDĀ PIE KRAVU TRANZĪTA KORIDORU KONKURĒTSPĒJAS

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēdē tika izskatīts jaunākums par Latvijas valsts tranzīta koridora starptautiskās konkurētspējas veicināšanu, kā arī par ģeopolitiskās situācijas ietekmi uz tranzīta sektoru Latvijā.

LOTLP uzklusēja Satiksmes ministrijas ziņojumu par ģeopolitisko situāciju un tās ietekmi uz tranzīta un loģistikas nozari Latvijā. Pēdējo gadu laikā, jau no 2009. gada, būtiskākie notikumi saistīti ar pasaules finanšu krīzi un tās ietekmi uz starptautisko tirdzniecību. Energoresursu cenu svārstības, valūtu kursu svārstības, starptautiskie konflikti, kas noveduši pie ekonomisko sankciju ieviešanas, tendences Zīda ceļa attīstībā un konteinerkilcienu satiksmes attīstībā Eirāzijas starptautiskajos dzelzceļa pārvadājumos – šie procesi ietekmē Latvijas tranzīta nozari, liek arvien aktīvāk meklēt jaunas biznesa attīstības iespējas, celt nozares konkurētspēju un popularizēt Latvijas iespējas arvien jaunus tirgos un jaunus tranzīta koridoros.



Andris Maldups.

Satiksmes ministrijas Tranzīta departamenta direktors Andris Maldups piekrīt viedoklim, ka 2016. gads tranzīta biznesam bija sarežģīts, par ko liecina arī kravu apjoma kritums par gandrīz desmit procentiem.

Andris Maldups: “To ietekmē ģeopolitiskā situācija pasaulē, kas pēdējo gadu laikā nav bijusi labvēlīga: tās ir gan sankcijas, gan valūtas un energoresursu vērtības kritumi, kas ietekmējuši kravu pārvadājumu tirgu un tranzītkravu plūsmu. Lielākais partneris Latvijai ir Krievija, kura centās savas kravas sūtīt caur savām ostām, kā rezultātā bija ievērojami apjoma kritumi gan ogļu, gan naftas kravām. Konteinerkravu jomā bija neliels pieaugums, bet nebija viegli šo apjomu noturēt. Kopumā jau ilgākā laika periodā ir bijis jārēķinās ar Krievijas īstenoto politiku, un tas nozīmē tikai to, ka mums jāmeklē jauni virzieni un jauni kravu veidi. Piemēram, patēriņa preces un iekārtas mūsdienās tiek transportētas konteineros, un tas, domājot par jaunu kravu piesaisti, ļauj paplašināt ģeogrāfiju.

Mēs meklējam jaunus tirgus Āzijā, vispirms jau Centrālāzijā – Kazahstānā, Uzbekistānā, Kirgizstānā, Tadžikistānā, kur jau darbojas konteinerkilciens. Papildus tam ir arī savienojums ar Melno jūru, tur kursē konteinerkilciens “Zubr”, kas ļauj piesaistīt arī Turcijas un Gruzijas kravas, bet vislielākās cerības, protams,



tiek saistītas ar Ķīnu, kas ir viena no lielākajām Eiropas Savienības tirdzniecības partnerēm. Mūsu uzdevums ir nodrošināt konkurētspējīgus kravu pārvadājumus pa dzelzceļu, kas šajā virzienā ir ātrākais pārvadājumu veids.

Jau šā gada maijā "Latvijas dzelzceļš" kopā ar partneriem nosūtīja divus vilcienu sastāvus uz Ķīnu. Intensīvi strādājam ar Baltkrieviju, Duisburgas ostu Vācijā, pēdējā laikā pieaugusi interese arī par Indiju, tāpēc varu teikt, ka cenšamies izmantot visas iespējas, lai paplašinātu ģeogrāfiju.

Satiksmes ministrija ir valsts instruments, kas veido arī tranzīta politiku, un mūsu galvenais uzdevums ir jaunu tirgu veicināšana. Mēs varam izdarīt to, kas ir valsts kompetencē, un tās ir dažādas vizītes, līgumu un sadarbības memorandu slēgšana, kas veicina un veido līgumtiesisko bāzi un politisko pamatu biznesa sadarbībai. Tad nāk tādi instrumenti kā, piemēram, "Latvijas dzelzceļš", kas var veikt jau praktiskus biznesa līmeņa soļus, izdarīt konkrētus aprēķinus, piedāvāt pakalpojumus un piesaistīt kravas. Līdzīgi arī ostu pārvaldes pēc savas būtības nodrošina ostu infrastruktūru un tajā pat laikā rūpējas par savu nomnieku un termināļu interesēm. Mūsu visu kopīgs uzdevums ir arī Latvijas tranzītkoridora iespēju popularizēšana, tāpēc jau pirms daudziem gadiem esam pieņēmuši lēmumu par Satiksmes ministrijas, "Latvijas dzelzceļa", ostu pārvalžu un ostu biznesa kopīgu dalību nozarei nozīmīgās izstādēs, piemēram, Krievijā, Ķīnā, Baltkrievijā, Kazahstānā un Vācijā. Vai tas tūlīt dod kādu atdevi? Iespējams, ka ne tūlīt, bet tas nu gan ir skaidrs: ja mēs šajās nozares izstādēs nepiedalītos, to noteikti pamanītu."

Transporta un loģistikas jautājumi ir svarīga un neatņemama starpvaldību komisiju (SVK) un apvienoto komisiju (AK) darba kārtības daļa. Pašlaik SVK un AK ir izveidotas ar 15 valstīm: Krieviju, Baltkrieviju, Ukrainu, Uzbekistānu, Kazahstānu, Gruziju, Armēniju, Azerbaidžānu, Turkmenistānu, Tadžikistānu, Kirgizstānu, Moldovu, Turciju, Ķīnu un Apvienotajiem Arābu Emirātiem. Specializētas transporta darba grupas SVK ietvaros ir izveidotas ar Krieviju, Baltkrieviju, Kazahstānu, Turkmenistānu, Tadžikistānu, Kirgizstānu un Uzbekistānu, tās izskata tikai sadarbības jautājumus transporta un loģistikas jomā un risina radušās problēmas.

LATVIJAS – KRIEVIJAS STARPVALDĪBU KOMISIJAS SĒDE IT KĀ VIEŠ CERĪBAS

Nozīmīgs sasniegums Latvijas tranzīta koridora starptautiskās konkurētspējas veicināšanā ir pēc četrus gadus pārtraukuma 2017. gada 15. augustā notikusi Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas sēde, kurā puses vienojās stiprināt un paplašināt abu valstu tirdzniecības iespējas, rast jaunas sadarbības formas un veidot kopīgus projektus. Puses atzina, ka sadarbība starp Latviju un Krieviju attīstās pozitīvā virzienā, pieaudzis autopārvadājumu apjoms starp abām valstīm.



Maksims Sokolovs un Uldis Augulis.

SVK sēdē puses arī vienojās nodrošināt kravu pārvadājumu nepārtrauktību starp Latviju un Krieviju. Tāpat iecerēts līdz šā gada beigām parakstīt līgumu par tiešajiem starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem. Satiksmes ministrs Uldis Augulis informēja, ka Latvija šo līgumu jau ir saskaņoju-

si un ir gatava parakstīt, tiklīdz to būs gatava darīt Krievija.

Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas sēdē tika panākta vienošanās stiprināt sadarbību Eirāzijas koridoru attīstībā un kopumā sekmēt starptautisko sadarbību kravas konteineru tranzītpārvadājumos maršrutā Ķīna – Eiropa, izmantojot Latvijas un Krievijas dzelzceļa infrastruktūru, kā arī aktīvi sadarboties, lai palielinātu kravu pārvadājumu apjomu transporta koridora Ziemeļi – Dienvidi ietvaros, kas nodrošina kravu plūsmu no Indijas uz Eiropu.

Preses konferencē Krievijas transporta ministrs Maksims Sokolovs uzsvēra, ka parakstītais Latvijas un Krievijas SVK sēdes protokols ir atbilde uz jautājumu, kāda situācija patlaban ir abu valstu sadarbībā ekonomikas un sociālajos jautājumos.

“Tirdzniecības statistika liecina par abu valstu ekonomisko attiecību atjaunošanos un attīstību. SVK ietvaros vienojāties par turpmākajiem sadarbības soļiem,” uzsvēra Krievijas transporta ministrs.■



GATAVOJIES SLIKTĀKAJAM, CERI UZ LABĀKO UN ESI GATAVS UZ VISU

“Ir jārūnā ar mūsu kaimiņiem Krieviju, Baltkrieviju, jāmeklē jaunas kravas no tālākām zemēm, bet jābūt arī reālistiem. Jārēķinās, ka noteikta veida kravas, pārsvarā naftas produkti, vienalga tiks virzītas uz Krievijas ostām pat tad, ja pret Latviju būtu vislabvēlīgākie nosacījumi. Diemžēl tādas leiputrijas un debesmannas, kādu Baltijas valstu dzelzceļi baudīja padomju laikos un neatkarības pirmajā desmitgadē, vairs nebūs,” uzskata Tālis Linkaitis, Baltijas jūras telpiskās plānošanas iniciatīvas VASAB sekretariāta vadītājs, kurš ikdienā nodarbojas ar vienpadsmit Baltijas jūras valstu (tostarp astoņu ES dalībvalstu, kā arī Norvēģijas, Krievijas un Baltkrievijas) rīcības koordinēšanu telpiskās plānošanas un attīstības jautājumos, no kuriem pašlaik svarīgākie ir jūras telpiskās plānošanas sistēmas ieviešana dalībvalstīs, koordinētas ilgtermiņa attīstības stratēģijas īstenošana reģionā, pieejamības nodrošināšana reģionam, atbalsts ES Baltijas jūras reģiona stratēģijai. Viņš ir arī Starptautiskās lidostas “Rīga” neatkarīgais padomes loceklis, sniedz konsultāciju pakalpojumus publiskajā sektorā, kā arī kā konsultants ir darbojies projektos Alžīrijā, Kosovā, Lībijā, Moldovā, Melnkalnē, Serbijā un tepat Latvijā. Ilgus gadus bijis Latvijas Ekonomikas attīstības foruma (LEAF) valdes loceklis, bet par savu hobiju uzskata procesu vērošanu aviācijā un transporta nozarē kopumā. Par Latvijas tranzīta realitāti un izredzēm saruna ar TĀLI LINKAITI.

– Septembra vidū apmeklējāt Baltkrieviju. Kāds bija jūsu brauciena mērķis?

– Man tas bija darījuma brauciens, jo strādāju Baltijas jūras reģiona sadarbības organizācijā VASAB, kas apvieno reģionālās attīstības ministrijas no valstīm ap Baltijas jūru. Šoreiz mūs uzaicināja Baltkrievijas Arhitektūras un celtniecības ministrija, lai parādītu, ko viņi sasnieguši plānošanas jomā, pilsētvides organizēšanā, un pie reizes arī parādīja lielākos transporta plānošanas objektus, tai skaitā “Lielo akmeni”. Tā nu man bija iespēja klātienē iepazīties ar mūsu Latvijas tranzīta biznesa sapņu un cerību objektu.



– Cik tad patiesībā liels un ambiciozs ir šis Baltkrievijas projekts, bet galvenais, ko tas mums varētu dot?

– Netālu no Minskas tiek veidots industriālais parks kopā ar loģistikas centru. Tas atrodas blakus lidostai, kas ļauj izmantot lidostas pakalpojumus, klāt tiek pievilktis arī dzelzceļš. “Lielais akmens” ir plānots kā multimodāls loģistikas centrs. Bet baltkrievi ķīniešiem ir izvirzījuši arī stingrus noteikumus, proti, ka šeit nevar būt tikai kravu pārkraušanas centrs, tam jādod arī pievienotā vērtība. Baltkrievi iznomā teritorijas tiem uzņēmējiem, kuri ir gatavi atvērt uzņēmumu, ieguldīt Baltkrievijā, sākot no pieciem miljoniem dolāru, un veikt kravu apstrādi vai intelektuālu darbu. Jau tagad “Lielajā akmenī” ir deviņpadsmit Ķīnas, un ne tikai Ķīnas, bet, piemēram, arī Lietuvas uzņēmēji, kuri ir rezervējuši telpas un platības, kas būs piemērotas ne tikai kravu apstrādei, un lieli Ķīnas informācijas tehnoloģiju uzņēmumi tur izveidojuši savu mārketinga centru darbam ar NVS valstīm un ar tālejošāku domu, ka šis darbs varētu paturpināties arī uz Eiropas Savienības valstīm. “Lielais akmens” būs teritorija, kurā sākotnēji strādās un dzīvos aptuveni divdesmit tūkstoši cilvēku, bet, projektam attīstoties, iedzīvotāju skaits pieaugs līdz trīssimt tūkstošiem. Tā kļūs par modernu, mūsdienīgu pilsētu ar visu nepieciešamo infrastruktūru – skolām, bērnudārziem, viesnīcām, ar autobusu satiksmi un piepilsētas vilcienu. Tā būs pilsēta, kas stipri vien pārsniegs Daugavpils apmērus. Paši baltkrievi ir investējuši infrastruktūrā, piemēram, ir ierīkota elektrostacija un attīrīšanas iekārtas, uzbūvētas pirmās ēkas. Pats industriālais parks varētu sākt darboties 2020. gadā, un, ņemot vērā ķīniešu darbaspēku un darba ātrumu, domāju, ka šis termiņš ir visai reāls.

– Jūs teicāt, ka vietu biznesam “Lielajā akmenī” sev rezervējuši arī lietuvieši. Uz ko pretendē lietuvieši un kāpēc tur vēl nav latviešu?

– Tas ir ļoti labs jautājums. Lietuvieši jau vismaz gadus desmit ļoti aktīvi ir strādājuši virzienā uz Ķīnu. Tā ir bijusi gan Lietuvas valsts, gan arī Lietuvas biznesa politika, un tie, kuri jau ir investējuši “Lielā akmens” projektā, ir Lietuvas biznesa pārstāvji, kas nodarbojas ar loģistikas pakalpojumiem. Protams, lietuvieši ātri reaģēja un savlaicīgi centās izmantot tās priekšrocības, ko dod šāds liels loģistikas centrs Baltkrievijā, lai piedāvātu savas Klaipēdas ostas pakalpojumus, un tagad Klaipēdas ostai jau ir noslēgti līgumi ar Ķīnas kompānijām par investīcijām ostā.

“Lielā akmens” projekta prezentācijai ir ierīkota tāda kā izstāžu zāle, kurā vispirms tiek vestas ārzemju delegācijas, iespējamie sadarbības partneri un investori, lai iepazīstinātu ar projektu. Centrā atrodas “Lielā akmens” makets, bet pie sienām ir kartes, kurās iezīmēti kravu ceļi. Var redzēt visas kravas, kas pa Zīda ceļu no Ķīnas nāk uz Baltkrieviju un tālāk tiek sūtītas uz Eiropas tirgu. Un iezīmētais kravu ceļš iet vai nu caur Poliju pa dzelzceļu, vai caur Lietuvu uz Klaipēdas ostu, norādot arī Kauņas muitas un loģistikas centru, kur kravas Eiropas vajadzībām tiek atmuitotas. Tas ir ļoti skaidri iezīmēts, tātad ļoti skaidrs



un nepārprotams ir virziens uz Klaipēdas ostu un tālāk jau pa jūru. Diemžēl Latvija šajā kartē nav iezīmēta.

– Kādu secinājumu no jūsu redzētā mēs varētu izdarīt?

– Domāju, ka mēs mazliet esam nogulējuši un palaiduši garām tās tranzīta un kravu plūsmas tendences, kas bija jāapjauš jau pirms gadiem desmit, varbūt vēl astoņiem. Taču toreiz daudziem šķita, ka kravas no Krievijas kā nākušas, tā joprojām nāks plašā strauvē, un līdz ar to Latvijā tolaik



Tālis Linkaitis.

ne sevišķi nopietni uztvēra ķīniešus. Tagad, pēdējos gados, Latvijas valsts ir ļoti saspārojusies, Satiksmes ministrija organizē tikšanās ar Ķīnas pārvaldes līmeņa darbiniekiem, ved uz ostām, kur prezentē mūsu ostu iespējas, un uz Ķīnu brauc arī paši. Tika organizēta ES un Āzijas transporta ministru sanāksme, Āzijas un ES transporta ministru sekretariāts atrodas Rīgā, bet, neskatoties uz visiem Latvijas puses centieniem, vilciens tomēr ir aizgājis un stratēģiski lēmumi jau ir pieņemti. Vienīgais, uz ko mēs tagad varam cerēt, ir mazs gabaliņš, varbūt kāds piliens no lielās jūras arī mums nopilēs.

– Satiksmes ministrs Uldis Augulis ar ļoti lielām cerībām runā par “Lielo akmeni” un par mūs izredzēm, tomēr izrādās, ka savu iespēju, visticamāk, esam palaiduši garām.

– Ko darīt? Protams, arī es Auguļa vietā brauktu un runātu nepārtraukti, jo gadījumā, ja kravas nāks un kravu būs daudz, tad, iespējams, pietiks visiem. Tāpēc pašlaik pareizi ir izrādīt interesi, tikties un runāt par mūsu interesi un iespējām, bet diemžēl pirmie soļi tomēr ir sperti bez mums un kaimiņi lietuvieši ir izrādījušies aktīvāki un tālredzīgāki.

– Par to, ka lietuvieši prot mērķtiecīgi strādāt pie projektiem, ir nācies jau vairakkārt pārliecināties.

– Tas, ka Baltkrievija vēsturiski ir bijusi atkarīga no Lietuvas un viņu Klaipēdas ostas, ir fakts. Viens no argumentiem par labu Lietuvai ir Lietuvas



dzelzceļa piedāvātie konkurētspējīgie pārvadājumu tarifi. Šajā ziņā gan mēs diemžēl redzam negodīgu konkurenci, jo lietuvieši uzliek augstākus tarifus dzelzceļa pārvadājumiem uz Kaļiņingradu un no šiem līdzekļiem šķērssubsidē dzelzceļa pārvadājumus uz Klaipēdas ostu, tāpēc arī Baltkrievijai ir daudz izdevīgāk vest savas kravas uz Klaipēdu nekā uz Latvijas ostām. Protams, arī attālumam ir sava nozīme, jo ceļš no Minskas līdz Klaipēdai tomēr ir daudz īsāks nekā līdz Latvijas ostām. Un, ja pieskaita vēl garāku jūras ceļu, kļūst skaidrs, ka ģeogrāfiski Klaipēdas osta Baltkrievijas kravām atrodas daudz izdevīgākā pozīcijā.

– Ja kravu apjoms no Ķīnas uz Eiropu, izmantojot Klaipēdas ostu, tiešām pieaugs, tad Klaipēda viena visu nespēs apstādāt, jo šī osta jau nav bezizmēra.

– Tā tas ir, bet nedrīkst aizmirst, ka Klaipēdas ostas attīstība nestāv uz vietas, tur ienāk Ķīnas investīcijas un viss notiek. Viņiem par labu runā arī Baltkrievijas un Lietuvas vienošanās par dzelzceļa elektrifikāciju šajā virzienā. Skaidrs, ka darbs tur notiek visaugstākajā līmenī.

– Kas atliek mums?

– Censties noķert gabaliņu no šīs kravu plūsmas.

– Kāds priekšstats jums ir radies par to, vai baltkrievi vispār vēlas nopietni ar Latviju sadarboties?

– Baltkrievijas situācija nav vienkārša, viņi ir atkarīgi no Krievijas, bet tajā pašā laikā ir ieinteresēti diversificēt šo atkarību un ar saviem pakalpojumiem un ražotnēm nopelnīt valūtu, jo viņiem ir vajadzīgas valūtas rezerves, lai uzturētu ekonomiku. Būtībā viņu interesēs ir likt Latvijai un Lietuvai sacensties, lai nospiestu zemāk pakalpojumu cenu. Baltkrievija ir gatava sadarboties ar Latviju tikpat lielā mērā, cik Latvija ir ieinteresēta sadarboties ar Baltkrieviju, tam ir jābūt abpusējam procesam.

– Kas ir tās tranzīta kravu plūsmas un virzieni, ar kuriem var rēķināties Latvijas ostas?

– Ja salīdzinām Baltijas valstis, tad tieši Latvija ir visvairāk atkarīga no Krievijas tranzīta kravām. Lietuvai ir Baltkrievijas kravas un salīdzinoši daudz pašas Lietuvas kravu, ko izved caur Klaipēdas ostu, bet Latvijai šādu iespēju nav. Protams, Latvija ir mēģinājusi diversificēt savas kravas, mēģinājusi meklēt citus virzienus – caur Ukrainu, piesaistījusi Kazahstānas kravas, tagad velta visas pūles Ķīnas un Indijas kravām, bet, salīdzinot šo apjomu ar to, kas vēsturiski ir nācis no Krievijas, tad aizstāt tās enerģētiskās kravas ar kādām citām pārskatāmā nākotnē mums neizdosies. Realitāte ir tāda, ka Krievijas valsts politika ir vērsta uz to, lai naftu un naftas produktus tā pārkrautu tikai caur savām ostām. Rīgā viesojās Krievijas transporta ministrs, kurš pēc tam devās uz Kaļiņingradu, kur notika Krievijas prezidenta Vladimira Putina organizētā sanāksme par transporta politiku Krievijas Ziemeļrietumu reģionā. Sanāksmes atreferējums



ir lasāms Krievijas prezidenta mājas lapā, un, to rūpīgi izpētot, var redzēt, ka Krievijas transporta ministrs ziņo, kā jau ir izdevies samazināt atkarību no Baltijas valstu ostām.

Ir skaidrs, ka tieši šis ir tas uzsvars, kas tiks likts uz Krievijas politiku nākotnē, pat neatkarīgi no tā, kāds būs politiskais klimats starp Eiropas Savienību un Krieviju. Mums šī stratēģija ir jāpieņem tāda, kāda tā ir, jo mēs nevaram ietekmēt Krievijas valsts politiku. Arī nākotnē Krievija attīstīs savas ostas, vēl jo vairāk, ņemot vērā, ka pats Putins nāk no Sanktpēterburgas un viņam tīri cilvēciski ir svarīgi, lai šis reģions attīstītos, tāpēc tur tiek un tiks ieguldīti lieli valsts un valsts kompāniju līdzekļi, tai skaitā arī ostās. Skaidrs arī tas, ka tuvākajās desmitgadēs šī politika nemainīsies. Tad nu mums atliek domāt, kādi varētu būt scenāriji, jo jau dažus pēdējos gadus mēs redzam nelielu kravu apjoma kritumu Latvijas ostās. Ir ļoti liela Krievijas uzņēmēju vēlme vest kravas caur Latvijas ostām, bet Krievijas dzelzceļam šādas vēlmes nav. Līdz ar to, pēc pašu uzņēmēju teiktā, ir tā, ka līdz pat piecdesmit procentiem no pieteiktajām kravām no Krievijas dzelzceļa puses netiek apstiprinātas. Domāju, ka šī tendence tikai turpināsies, jo nav pamata kaut kam mainīties. Naftas kravas iet mazumā, bet ogļu kravas ir atkarīgas no konjunktūras pasaules tirgū. Šogad mums gluži vienkārši paveicās, ka šī konjunktūra bija labvēlīga, bet kopumā Latvijas tranzīta sistēmai ir jāgatavojas būtiskam Krievijas eksporta kravu samazinājumam.

Es ieteiktu gatavoties sliktākajam, bet cerēt uz labāko un skaidri zināt, ko darīsim sliktākā scenārija gadījumā. Sliktāko scenāriju Latvija jau ir piedzīvojusi



starpkaru periodā. Savulaik Latvijas ostas bija attīstītas kā Krievijas eksporta ostas un starpkaru periodā nīkuļoja, līdzīgi kā tas notiek tagad. Manuprāt, igaunī ar šo domu ir samierinājušies, tāpēc viņi būtiski samazina, piemēram, investīcijas dzelzceļa infrastruktūrā, tiek ekonomēts un noīsināts viss, ko vien var noīsināt. Mums arī palēnām tam ir jāsāk gatavoties, protams, visu uzreiz nevar nocirst, jo Latvijas dzelzceļš ir ļoti liels darba devējs, tomēr ir jāpārskata investīciju plāni, jāizvērtē izmaksas un jāizsver, kas ir tas produktīvais un pa kuriem ceļiem kravas tiks vestas. Latvija un Lietuva ir vienīgās valstis Eiropas Savienībā, kuras tiešā veidā nedotē dzelzceļa infrastruktūru, kaut gan Lietuva to dara ar šķērssubsīdijām, bet Latvijai nav no kurienes pasmelties. Diemžēl ilgu laiku mūsu valsts politika bijusi tuvredzīga, jo tajos gados, kad Latvijas dzelzceļš ļoti labi pelnīja, lielāko daļu peļņas tas bija spiests izmaksāt dividendēs Latvijas valstij, lai budžets varētu izdzīvot un dāvināt pakalpojumus citās sfērās. Tagad situācija ir mainījusies, katrs eiro nāk arvien grūtāk, tāpēc ir jāpārvērtē gan dividendu politika, gan arī jāveido uzkrājumi nebartām dienām, un tas ir ļoti nopietns virziens, kas saistīts ar izmaksu samazināšanu. Ja gribam pārvilināt un noturēt Baltkrievijas kravas, ja gribam noturēt Krievijas kravas, tad mums ir jāpiedāvā visizdevīgākā infrastruktūras maksa un visizdevīgākais gala tarifs. Un visu laiku mums ir jāsacenšas ar lietuviešiem, kas nebūt nav viegls uzdevums.

– Pirms gadiem desmit toreizējais Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs kādā intervijā teica, ka nevajag lieki nervozēt, jo Rīgas ostai pietiks arī ar to, kas Krievijas ostām paliks pāri, kam Krievijas ostām pietrūks jaudas. Vai arī tagad mēs varam domāt līdzīgi?

– Ja skatāmies tīri no biznesa perspektīvas, tad tā varētu būt, bet, kā jau es minēju, ir Krievijas valsts politika, kas tomēr spiedīs uz to, lai Krievijas kravas tiktu pārkrautas Krievijas ostās. Lai to panāktu, Krievijas dzelzceļš kravas pārvadās zem pašizmaksas, un tad mums kravu straume gribot negribot apsīks.

Es ļoti priecājos par tiem tranzīta uzņēmumiem, kuri meklē kravas un virza tās arī otrā virzienā – caur Rīgas ostu, piemēram, uz Krieviju. Tādi pozitīvi piemēri ir. Priecājos arī par konteinerkravu pieaugumu, un tas ir objektīvi, ka tās arvien vairāk ienāk aprītē. Bet joprojām ir daļa uzņēmēju, kuri pieraduši pie tā, ka kravas ir nākušas, pieraduši sēdēt uz trubas vai dzelzceļa un nesespringstot iekasēt savu maržu.

– Tranzītbiznesa uzņēmēju biedrības “Baltijas asociācija – transports un loģistika” prezidente Inga Antāne uzņēmēju vārdā aktīvi uzstājas un apgalvo, ka valsts nedomā par tranzīta biznesu, savukārt premjers Māris Kučinskis, komentējot Antānes aktivitātes, norāda, ka tranzīts jau nu nebūs tā joma, kam valsts būtu gatava piešķirt kādas īpašas atlaides. Kur meklēt pareizo atbildi?

– Būtu loģiski, ja katrai valstij un valdībai būtu noteiktas kādas prioritātes. Domājot par vienkāršo publiku, valsts retorika noteikti būs vērstas uz to, ka



svarīga ir sociālā sfēra, izglītība un kultūra, bet kādam taču ir jānopelna, lai šīs jomas varētu uzturēt. Tranzīts un transporta joma kopā ar informācijas tehnoloģiju jomu ieņem ļoti nozīmīgu vietu pelnošajā daļā, katra dod apmēram desmit vienpadsmit procentus. Tranzīts joprojām ir lielākā nozare, kas dod lielākos ieņēmumus, tāpēc valstij ir jādomā ne tikai par to, kā govi slaukt, bet arī kā pabarot. Domāju, ka Lietuva varētu būt tas pozitīvais piemērs, kā valdības un valsts vadītāji iestājas par valsts interesēm, jo tās nav tikai vienas nozares intereses. Labs rezultāts bez valdības līdzdalības, bez Ministru prezidenta, Satiksmes ministrijas un visu citu ministriju ieinteresētības nav sasniedzams. Ja notiek sarunas ar Ķīnas vai Indijas delegācijām, un viņi redz, ka tikšanās ir tikai formāli pieklājīga, bez patiesas ieinteresētības, tad arī viņiem zūd interese šeit nākt un investēt.

– Kāds ir jūsu viedoklis, vai ir pareizs tas virziens, ko iet, piemēram, Ventspils osta, kura izmanto brīvostas režīmu, lai attīstītu ražošanu?

– Protams, jo lielāku pievienoto vērtību kravai var radīt, jo labāk. Ja notiek kaut vai kravu komplektēšana vai citi darbi, ar ko var nopelnīt, tas ir pozitīvi vērtējams. Es ļoti priecājos par Ventspili, kas šādas iespējas izmanto un veido ražotnes.

– Īpaši jau apzinoties, ka tā, kā kravas nāca deviņdesmitajos gados, vairs nebūs nekad.

– Tāda leiputrija, kad nauda plūst, tu sēdi uz trubas un tikai smel, vairs nebūs. Tāpēc izdzīvos tas, kurš mācēs mainīties un atrast jaunas kravas, ko lielās Krievijas ostas nevarēs apkalpot. Ja tās specializēsies uz naftu un naftas produktiem, tad, piemēram, sulu vai graudu kravas varētu nākt pie mums. Protams, tik ilgi, kamēr to pieļaus Krievijas politika un arī šīs kravas nepaņems sev.

– Kurai no mūsu ostām šajā izdzīvošanas skolā ir lielākas izredzes?

– Vēsturiski Ventspils osta tika veidota kā naftas un naftas produktu, vēl arī kālija sāls eksporta osta, tāpēc visa infrastruktūra ir tam domāta. Tagad šo infrastruktūru uzturēt pie esošā kravu apjoma ir ļoti grūts uzdevums. Šajā ziņā Rīgai ir daudz labākas izredzes, jo Rīga arī ģeogrāfiski ir tuvāk Krievijai un Baltkrievijai. Negribu nevienam no mūsu ostām pazemināt nākotnes perspektīvā, jo ikvienam šodien ir nopietni jāstrādā, lai piesaistītu kravu, bet Rīgai ir labākas perspektīvas, tai skaitā arī darbaspēka ziņā, jo zinu, ka Ventspili ir grūti sameklēt cilvēkus, piemēram, jaunajām ražotnēm.

– Arvien vairāk un nopietnāk pasaulē runā par Zīda ceļa pieaugošo nozīmi.

– Ir tāds teiciens speciālistu vidū: Eiropa domā desmitgadēs, Āzija – simtgadēs. Viņu domu lidojums ir daudz tālāks un plāni ir daudz nopietnāki. Āzija plāno lēni, bet ļoti pamatīgi, un tas nozīmē, ka tad, ja Ķīna ir izdomājusi, kā tā organizēs kravu pārvadājumus uz Eiropu, tad tā arī notiks un tā arī viņi darīs, un tas būs kā akmeni cirsts nākamajās daudzās desmitgadēs. Tieši tāpēc



mums tagad ir tik svarīgi tur būt un mēģināt ietekmēt šo karšu zīmēšanu, kaut arī mums varbūt liekas, ka pašlaik Zīda ceļā kravu vēl nav. Jā, tiešām, Ķīnai joprojām ir izdevīgāk kravas pārvadāt pa jūru, jo pagaidām tā ir lētā Ķīnas produkcija, kam patiesi izdevīgāks ir jūras transports. Tomēr pakāpeniski situācija mainās, aug pieprasījums pēc augstākas kvalitātes precēm, un tādā gadījumā preču transportēšana uz Eiropu pa dzelzceļu varētu kļūt izdevīga. Pat ja nerunājam par lieliem apjomiem Ķīnas izpratnē, Baltijai un pat Baltkrievijai tas jau būtu ļoti liels apjoms. Ir gan viena lieta, par ko Ķīna un ārzemju eksperti diskutē: joprojām nepietiekamā Krievijas dzelzceļa caurlaides spēja, nepietiekamais ātrums un drošība, kā arī lielā birokrātija ir tie faktori, kas ietekmē kravu plūsmas. Ja izdotos šīs vājās vietas aizdarīt, tad Ķīna nopietni izskatītu, cik daudz kravu varētu pa šo ceļu sūtīt. Ja paskatāmies uz Ķīnas politiku, redzam, ka viņi mēģina Eiropai apkārt aplikt, tēlaini izsakoties, *lielos akmeņus*. Ķīnieši nekad nepaļausies uz kādu vienu punktu. Viņi ļoti labi sadarbojas ar Serbiju, arī tur tiek veidoti lieli loģistikas centri. Zīda jūras ceļu viņi zīmē gan uz Atēnām, gan Venēciju, tāpat viņi attīsta šādus centrus pašā Eiropas iekšienē, piemēram, Duisburgas ostā, arī Čehijā un Austrijā, bet mēs varam paļauties tikai uz Baltkrievijas "Lielo akmeni" un vienmēr paturēt prātā, ka Ķīna savas kravas var pārvirzīt arī citā virzienā, ja viņiem tas liksies izdevīgāk.

– Varbūt jau laikus jāsāk skatīties Arktikas virzienā, domājot par to, ka ziemeļu jūras ceļi var kļūt perspektīvi.

– Ja raugāmies uz klimata pārmaiņām, tad jūras pārvadājumi pa Ziemeļu Ledus okeānu arvien pieaugs, jo tur uzlabojas navigācijas apstākļi. Kravas, protams, pieaug no ļoti maza apjoma. Paies ilgs laiks, kamēr šis koridors iestrādāsies, bet perspektīvas kartēs tiek zīmētas rožainas. Katrai valstij ir sava Arktikas programma, un tikai nākotne parādīs, cik no šīm rožainajām iecerēm piepildīsies. Teorētiski šāda iespēja pastāv, un, piemēram, Somija jau plāno vilkt dzelzceļa līniju uz ziemeļiem. Ja pieņemam, ka šīs kravu virziens vispār attīstās, ja somiem veiksies ar dzelzceļa būvēšanu un veidosies laba sadarbība ar Kirkenas ostu Norvēģijā, ja visi iespējamie priekšnoteikumi piepildās un viss attīstās pēc šāda scenārija, tad "Rail Baltica" dzelzceļa līnija varētu būt perspektīva, bet tā nu gan ir tāla nākotne. Šodien no darba kārtības nedrīkst pazust "Lielais akmens" Baltkrievijā.■

Anita Freiberga



TIEKAS NAVIGĀCIJAS LĪDZEKĻU APSAIMNIEKOTĀJI

Ikgadējā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālistu un navigācijas līdzekļu apsaimniekotāju – Latvijas ostu pārstāvju tikšanās šogad notika Ovišu bākā.

Šoreiz kolēģus uzņēma Ventspils ostas Kuģošanas atbalsta dienesta speciālisti, un ieradušies bija visu ostu pārstāvji, izņemot Roju un Enguri.

Šādas tikšanās ir tradicionālas, un to galvenais mērķis ir informēt navigācijas līdzekļu apsaimniekotājus par nozares jaunumiem un



kopīgi izdiskutēt svarīgākās aktuālās problēmas. Ostu pārstāvji iepazīstas ar kolēģu pieredzi, tādēļ pasākums katru gadu tiek rīkots citā Latvijas ostā.

Sanāksmi atklāja ventspilnieki, iepazīstinot ar Ovišu bāku, tās vēsturi un pasākumiem, kas tiek veikti, lai nodrošinātu bākas saglabāšanu. Lai pasargātu bāku no mitruma postošās iedarbības, tās pamatos tiek ievietotas ķīmikālijas, kas nepieļauj mitruma sūkšanos no pamatiem uz augšu. Pie bākas ir izveidots muzejs, bākas ārpusē aplūkojama savu laiku nokalpojušu navigācijas līdzekļu kolekcija, un bāku gadā apmeklē pieci līdz seši tūkstoši interesentu. Izmantojot bākas unikālo akustiku, vasarā tajā tiek rīkoti koncerti. Visi šie pasākumi palīdz uzturēt un saglabāt Ovišu bāku.

Runājot par ikdienas darbu, Ventspils ostas Kuģošanas atbalsta dienesta vecākais inženieris Aivars Beitāns pastāstīja, ka tiks atjaunota Ventas upes tilta vadlīnija, kas paaugstinās kuģošanas drošību. Turpinās navigācijas līdzekļu lampu nomaina pret gaismas diodēm. Ventspilnieki izmanto satelītu sakaru sistēmu, lai saņemtu monitoringa informāciju par navigācijas līdzekļu tehniskajiem parametriem, un iesaka to arī kolēģiem, uzsverot, ka šādu tehnoloģiju izmantošanas izmaksas aizvien samazinās un kļūst pieejamākas.

Liepājas ostas Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Dainis Enģelis atzina, ka ventspilniekus var apskaut par iespēju rūpēties par savām bākām. Liepājas bāka ir



katastrofālā stāvoklī, bet līdzekļi tiek solīti un netiek piešķirti jau gadu desmitiem. Liepājas osta piešķīrusi 35 000 eiro jaunas aparatūras iegādei, tas ir vairāk nekā nekas, taču mazāk nekā iepriekšējos gados.

Pāvilostas ostas pārvaldnieks Ronalds Griškēvičs pastāstīja, ka Pāvilostā notiek mola pagarināšana, tāpēc uzlikta papildu peldošās ugunszīmes. Tomēr Pāvilostā joprojām nav novietota pieņemšanas boja, kas tika noņemta, jo nolietojuma dēļ vairs nepildīja savas funkcijas. Ostas pārvaldnieks solīja šo jaūtājumu sakārtot tuvākajā laikā.

R. Griškēvičs pieminēja problēmu, ko par aktuālu atzina arī pārējie navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji: ja kāda no bojām tiek izskalota krastā, noteikti uzrodas "čakli ļaudis", kuri boju savāc un ar traktoru aizvelk prom. Nelīdz uz bojām lasāmās norādes, ka boja ir valsts īpašums un šāda piesavināšanās ir nopietns pārkāpums.

Mērsraga ostas tehniskais direktors Oskars Veinbergs pieminēja tehniskās problēmas ar Igaunijas firmas piegādāto gaismas aparatūru, kas brīžiem darbojoties, brīžiem ne. Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais atzina, ka tieši tādas pašas problēmas esot arī Salacgrīvā. Mērsraga ostā nobrukusi piestātne, kas pieder privātpersonai. Diemžēl pašlaik spēkā esošā likumdošana neparedz iespēju piespiest īpašnieku uzturēt kārtībā savu īpašumu. Ostu pārstāvji atzina, ka noteikti būtu nepieciešamas likumdošanas izmaiņas.

Jūrmalas ostas pārvaldnieka pienākumu izpildītājs Andrejs Bukins pastāstīja, ka visi darbi faktiski jāsāk no jauna. Izmantojot ES finansētā projekta līdzekļus, ostā tiks palielināts piestātņu skaits. Pašlaik ir pieņemti noteikumi par ostu, bet nav apstiprināti noteikumi par ostas robežām – tie iesniegti Satiksmes ministrijā. Tiklīdz noteikumi tiks apstiprināti, mainīsies ostas navigācijas līdzekļu statuss. Šobrīd tās ir iekšējo ūdeņu bojas, kas atrodas pašvaldības pārziņā, bet, tiklīdz tiks noteiktas ostas robežas, ostas teritorijā esošās bojas juridiski kļūs par jūras bojām, kas pieder Jūras administrācijai un tiek nodotas apsaimniekošanā ostai.

Rīgas ostas pārstāvis Gatis Ceruss norādīja, ka Rīgas ostā notiek neliela reorganizācija – bākas paliek ostas pārziņā, bet navigācijas līdzekļu apsaimniekošanai tiek veidota jauna komercstruktūra. Rīgas ostā tiek strādāts pie Daugavgrīvas bākas gaismas režīma: lai starp zibšņiem neiestātos pilnīga tumša, kas var radīt problēmas jūrnikiem, periodos starp zibšņiem tiek atstāti 30% no apgaismojuma. Rīdzinieku pārziņā ir arī Kolkas bāka, kur tā arī nav izdevies ierobežot tūristu nelegālos apciemojumus.

Skultes ostas kapteinis Kristaps Židenšs palepojās, ka ir pabeigts jaunu zīmju iegādes projekts. Nopirkta arī Somijā ražotas plastikāta ledus bojas. Skultē aktuāls ir vadlīnijas atjaunošanas jautājums, vecā vairs nav derīga, jo tornis, kas to iezīmē, ir ļoti sliktā tehniskā stāvoklī. Labā ziņa ir tā, ka Skultes ostā sarsījušies burātāji, kuri paši ir gatavi darboties un iesaistīties ostas sakārtošanā,



nemeklējot firmas, kurām tas būtu peļņas darbs.

Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstēnais pastāstīja, ka Salacgrīvā nomanītas vadlīnijas, savukārt no Kuivižiem tiek saņemta informācija, ka vecā vadlīnija vairs negarantē drošu ieiešanu ostā. Arī Salacgrīvā iegādātas plastikāta ledus bojas. Ostu pārstāvji atzina, ka bojas vajadzētu apdrošināt, taču neviena apdrošināšanas kompānija to nevēlas darīt.

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Aigars Gailis pastāstīja par Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanos, kuras laikā Lietuvas kolēģi pastāstīja, ka Lietuvā sāktu Jūras administrācijas reorganizācija, kas rada aizdomas par ieceri likvidēt nacionālo Hidrogrāfijas dienestu. Jau ir dots rīkojums atdot hidrogrāfijas kuģi Klaipēdas Universitātei.

A. Gailis skaidroja arī par Eiropas vertikālā augstuma sistēmas izmaiņām. Latvija pašlaik ieņēmusi nogaidošu pozīciju un gaida rekomendācijas, tikmēr jūras kartēs ievietojot piezīmes, kā esošos dziļumus pārvērst jaunajā sistēmā. Taču nav izslēgts, ka ostu fārvateri var kļūt par 17 centimetriem "seklāki".

Tikšanās nobeigumā navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji atzina, ka šādas kopīgas sanāksmes vajadzētu rīkot biežāk, iespējams, vismaz divas reizes gadā.■





ES NEKO NENOŽĒLOJU

Vēl pagājušā gada beigās Rīgas brīvdostas valde pieņēma Leonīda Loginova iesniegumu, kurā bija lūgums no 2017. gada 10. marta atbrīvot viņu no Rīgas brīvdostas pārvaldnieka amata. Rīgas ostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks Loginova 19 gadu darbu atzina par nenovērtējamu ieguldījumu Rīgas osta attīstībā.

Esam sarunājuši tikšanos Rīgas brīvdostas pārvaldē, bet Leonīds Loginovs piezvana un pārceļ tikšanos par vienu stundu vēlāk, neparedzēti ievilkusies tiesas sēde. Janvāra sākumā publiski izskanēja informācija, ka Leonīdu Loginovu un viņa vietnieku Aigaru Pečaku pirmās instances tiesa ir attaisnojusi, tomēr prokurors izmantoja savas likumīgās tiesības un lietu pārsūdzēja.

UZZIŅAI

Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesa 2017. gada 4. janvārī pasludināja spriedumu krimināllietā pret Rīgas brīvdostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu un viņa vietnieku Aigaru Pečaku, abus attaisnojot. Krimināllietā pret Loginovu un Pečaku bija ierosināta par dienesta stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, veicot nelikumīgus ziedojumus un nelikumīgu premliju izmaksu, kas radījis smagas sekas. Apsūdzētie savu vainu viņiem inkriminētajos noziegumos neatzina.

Uz sarunu Leonīds ierodas tikpat sparīgs un šķietami neievainojams kā vienmēr, bet, pazīstot Loginovu gandrīz divdesmit gadus, nomanu, ka viņš tomēr ir cilvēciski ievainots. Kaut uz *tu* esam pārgājuši jau sen, intervijā pirmo reizi izmantošu šo uzrunas formu.

– Vai nožēlo kaut ko no visa tā, par ko pret tevi joprojām turpinās tiesvedība?

– Es neko nevaru nožēlot un nenožēloju, jo visu esmu darījis pareizi un likumīgi, viss ir bijis normatīvo aktu un likuma burtā robežās, kam apliecinājums ir pirmās instances tiesas spriedums, kas mani attaisnoja visos aspektos. Bet tagad mans statuss ir smagos noziegumos apsūdzēta persona. Būtībā esmu nolikts uz viena apsūdzēto sola ar zagļiem, laupītājiem, slepkavām, izvarotājiem un izspiedējiem. Tiesas process turpinās, un mana māte ir pilnīgā nesaprašanā, ko tādu esmu nodarījis, ka tieku apsūdzēts smagos noziegumos, un viņa domā, vai tik tie smagie noziegumi nav kāda slepkavība. Arī mani pašu šis statuss, protams, šokē. Jūtos kā tajā dziesmā: starp zagļiem, slepkavām un ielas meitām sēdu.

– Tātad noziegumi, par kuriem tevi apsūdz, ir finansiāls atbalsts Liepājas Jūrnieceības koledžai (LJK) un Fukušimas atomkatastrofā cietušajiem? Par Fukušimā cietušajiem neko nejautāšu, jo to uzskatu par tematu, kuru ir neētiski pat apspriest, bet vai esi pārliecināts, ka, piemēram, Liepājas Jūrnieceības koledžā ieguldītā nauda ir bijis lietderīgs tēriņš?



Leonīds Loginovs.

– Protams, viennozīmīgi! Tikai Rīgas brīvostas pārvaldē vien strādā 160 bijušās Liepājas jūrskolas, tagad Liepājas Jūrnieceības koledža, absolventu. Liela daļa no viņiem, tai skaitā es pats, ir jau pensijas vecumā un dodas pelnītā atpūtā, bet viņu vietā ir vajadzīgi jauni, labi sagatavoti speciālisti. Ir pašsaprotami, ka Latvijas Jūras akadēmijas absolventi nenāks strādāt uz Rīgas ostu, viņiem kā akadēmijas absolventiem ir lielāki mērķi un citas ambīcijas, bet tieši LJK sagatavo tādus speciālistus, kādi nepieciešami ostas sekmīgas darbības nodrošināšanai. Rīgas brīvostas pārvaldei ir vajadzīgi kuģu stūrmaņi un mehāniķi, kuri var strādāt uz velkoņiem, loču kuģiem, kuteriem un ledlauža, un tādi speciālisti ir īpaši jāsagatavo, un tieši tas, ka Rīgas ostā strādā LJK absolventi, par kaut ko taču liecina un ir arī vislabākais pierādījums tam, ka ir bijusi nepieciešama šāda sadarbība ar koledžu. Vēl nevajadzētu aizmirst arī to, ka Rīgas ostā strādājošajiem jūrnikiem, tieši tāpat kā visiem citiem jūrnikiem, regulāri ir jāiziet visdažādākie kursi, lai saņemtu kompetenci apliecinošu sertifikātu. Latvijā diemžēl neviens, tai skaitā Valsts kontroles darbinieki, nesaprot un pat nevēlas saprast, ka jūrnieka profesija ir specifiska un pakļauta starptautiskām prasībām, kas jūrnieku sagatavošanai uzliek stingrus standartus. Viņi ir pārliecināti, ka pietiek ar koledžas vai augstskolas pabeigšanu un izglītības dokumenta iegūšanu, lai varētu strādāt kādā no jūrnieku profesijām. Bet jūrniki ar izglītības dokumentu vien jūrā nevar strādāt, ir vajadzīgs darba diploms.



Rīgas brīvostas pārvalde sadarbības ietvaros uz līguma pamata pārskaitīja naudu LJK, lai tā varētu nopirkt iekārtas, ar kurām sagatavot Rīgas ostai tik vajadzīgos speciālistus, mūsu nākamos darbiniekus, un lai jau ostā strādājošie LJK absolventi varētu iziet nepieciešamos kvalifikācijas kursus kompetences sertifikāta iegūšanai. Esmu domājis par profesionālu, kvalificētu speciālistu sagatavošanu Rīgas ostas sekmīgas darbības nodrošināšanai, un tas arī ir kļuvis par iemeslu, kāpēc es tagad sēžu uz smagos noziegumos apsūdzētā sola.



– Ja pieņemam, ka Valsts kontrole pat nemēģināja iedzīlīnāties problēmas būtībā, tad tai tomēr vajadzēja kādus pārliecinošus argumentus, kuri ļāva izvirzīt apsūdzības ostas vadītājiem?

– Kā tu droši vien atceries, Valsts kontrole iesākumā paziņoja, ka Rīgas osta nelikumīgi ir iztērējusi 41 miljonu eiro, taču apsūdzība par šiem miljoniem ir izgāzusies un kā nelikumīgi iztērēti tagad figurē un apsūdzībā palikuši vien 250 tūkstoši, kas maksāti LJK, un četri tūkstoši Fukušimas katastrofā cietušajiem. Viss! No tā skālā blāviens arī šī ir aiz matiem pievilktā apsūdzība! Tā varējis notikt tikai tāpēc vien, ka Valsts kontrolē nav atbilstošas kompetences speciālistu,

kuri būtu spējīgi profesionāli strādāt, izvērtēt un izdarīt secinājumus. Blāviens pa visu Latviju bija par 41 miljonu, bet izrādījās, ka nekas nekur nav pazudis un nekas nav nelikumīgi iztērēts, tāpēc smieklīgi būtu par to pat runāt, ja viss būtībā nebūtu tik skumji.

– Tagad beidzot daudzi var atviegloti uzelpot, būt apmierināti un priecīgi, jo Loginovs ir prom no Rīgas ostas. Gan Rīgas mēri, gan Latvijas premjerministri ir vēlējušies gāzt Loginovu, gandrīz divdesmit gadus ir skanējuši apgalvojumi, ka Loginova dienas šajā amatā ir skaitītas, bet patiesībā jau vadīt tik komplicētu, valsts un starptautiskā nozīmē svarīgu uzņēmumu kā Rīgas brīvosta nemaz nav tik vienkārši.

– Salīdzinot to Loginovu, kāds bija 1998. gadā, ar Loginovu, kāds ir šodien, tā ir diena pret nakti, deviņpadsmit gadi tomēr nav viena diena. Šajā laikā esmu profesionāli pilnveidojies, apguvis jaunas zināšanas, ieguvījis jaunus kontaktus, un tā pieredze, kas iegūta, organizējot darbu **šādā ostā** (to viņš saka ar īpašu un tikai Loginovam raksturīgu intonāciju un uzsvāru uz katra vārda), kaut ko



taču nozīmē! Kad iesniedzu atlūgumu, ostas valdei ieteicu darbam šajā amatā uzrunāt tagadējo Ventspils brīvostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli, jo uzskatu, ka Sarmulis ir vienīgais speciālists, kurš nešaubīgi var mani aizstāt un kuram neko pat nevajadzētu skaidrot par Rīgas ostas darba specifiku. Visi citi, sākot ar valsts prezidentu un beidzot ar sētnieku, uzreiz te neko nevar izdarīt! Nevienš! Itin neko! Ir jāpaiet laikam, pat gadam, lai vispār saprastu, kur rīts, kur vakars. Lai to kuģi varētu stūrēt tālāk pa pareizo kursu, ir vajadzīgs kārtīgs kapteinis!

– Tev, ostas pārvaldniekam ar deviņpadsmit gadu stāžu, kurš šajā ostā ieguldījis savu enerģiju, veselību un beigu beigās labākos spēka gadus, taču nevarētu būt vienalga, kas nāks tavā vietā un kā Rīgas osta tālāk attīstīsies?

– Man, protams, nav un nemaz nevar būt vienalga! Laikā, kad iepriekšējo reizi meklēja ostas pārvaldnieku, konkurss uz šo amatu turpinājās divus gadus, un nekas nevar būt ļaunāks par neziņu. Toreiz osta divus gadus bija praktiski paralizēta, nebija izstrādāta tālredzīga ostas attīstības stratēģija, nekas nopietns te nenotika. Patiesībā 1998. gadā te valdīja bardaks un haoss. Bija piecas ostas un desmit pārvaldnieki, viens ar otru kāvās, cīnījās un zaimoja. Tikai tad, kad ostas pārvaldībā tika ieviesta kārtība, arī uzņēmēju starpā iestājās miers. Deviņdesmito gadu beigās daudziem nepatika ne mana uzvedība, ne mans darba stils. Bija tādi, kuri skaļi protestēja, un galvenie protestētāji un klieudzēji bija kuģu aģenti, kuriem vairs neļāva apzagt valsti un piebāzt personīgās kabatas. Kur tie protestētāji tagad ir? No tiem neviena vairs nav pie horizonta, bet visi cienījamie uzņēmēji šodien strādā Rīgas ostā!

Būtībā tagad ostas darbība ir stabili nostādīta un darbs turpinās, nevajag tikai sačakarēt to, kas ir radīts un labi darbojas. Galvenokārt jau nedrīkst aizmirst ostas uzņēmējus, kuri ir galvenā panākumu atslēga. Tomēr es pilnībā arī nepiekrītu daudzu politiķu viedoklim, ka sekmīgā ostas darbā visi lauri pienākas tikai uzņēmējiem, bet ostas pārvalde – tas nu tā, tas nav nekas. Tieši ostas pārvalde rada uzņēmējiem iespēju strādāt, izveido nepieciešamo infrastruktūru, lai uzņēmēji sekmīgi varētu apstrādāt kravas. Un tā, lūk, ir liela māksla! Ja jau uzņēmēji ir tik vareni un pašpietiekami, kas tad viņiem liedza deviņdesmito gadu beigās, kad ostā nebija piemērotas infrastruktūras, kaut vai ostas dziļumu, sekmīgi darboties?

– Vai arī tagad, kad pagājuši jau deviņpadsmit gadi, Rīgas brīvostai joprojām ir kāda šaurā vieta, kaut kas, ko īsti nav izdevies sakārtot?

– Ostai vispār nav šauro vietu! Ostas bizness ir atkarīgs no klienta, kurš pērk un pārdod. Mēs esam tranzīta osta, tātad esam atkarīgi no kravām, kas vairākumā iet no Austrumiem uz Rietumiem, vairāk nekā trīsdesmit miljoni tonnu gadā, bet uz otru pusi pārsvarā iet konteineri, kuru apjoms arī ik gadu pieaug. Diemžēl Latvijas produkcija vai eksports ir pavisam neliels procents, ja salīdzina, piemēram, ar Klaipēdas ostu, kur apstrādāto kravu apjoms procentuāli



veidojas pavisam savādāk. Viņiem lauvas tiesa kravu ir Lietuvas vietējā prece, un tas ir viņu lielais trumpis. Viņi ir droši, ka kravas būs, un nav atkarīgi no citiem. Protams, nav jau zināms, cik ilgi vēl Krievija dos Lietuvai naftu un cik ilgi vēl būs gāze, tomēr Lietuva atšķirībā no Latvijas ir ražotājvalsts, bet mēs neko vairāk kā izrakt kūdru vai nocirst kokus nevaram. Un viss! Tāpēc vienīgā šaurā vieta ir mūsu, ar to domāju ne tikai Latviju, bet arī Eiropas Savienību, attiecības ar kaimiņiem, šajā gadījumā ar Krieviju, kas ietekmē tirdzniecību starp Austrumiem un Rietumiem. Ja Rietumi ar Austrumiem tirgojas, mēs esam gatavi nodrošināt šo kravu apstrādi mūsu ostās, bet, ja attiecības ir sliktas, tad tirdzniecība pārtrūkst un zaudētāji esam mēs.

Kad attīstījām ostu, mēs visu infrastruktūras kompleksu – elektrotīklus, ceļus, piestātnes, dzīlumus ostā, dzelzceļu – veidojām saskaņoti un paralēli. Miljonus esam ieguldījuši, piemēram, dzelzceļa infrastruktūrā, ko pēc būtības vajadzēja darīt pašam dzelzceļam. Esmu pilnīgi pārliecināts, ka “Latvijas dzelzceļš” nedara savu darbu vai, pareizāk sakot, tur paši īsti nezina, ko dara. Jau sākot no bijušā šefa Zorgevica laikiem, šī sistēma darbojas nepareizi, tas ir nonsenss, ka ostas pārvalde iegulda savus līdzekļus dzelzceļa izbūvē ostā, kurā esam investējuši piecpadsmit miljonus eiro. Šo naudu mums būtībā vajadzēja ielikt ostas padziļināšanā, krasta stiprināšanā, piestātņu izbūvē un tamlīdzīgi, nevis dzelzceļa izbūvē. Ļoti dīvaini, bet dzelzceļa projektos ieguldītā nauda nekādā veidā neinteresēja Valsts kontroli, jo viņi jau nesaprot, kam, kas un kā ostā ir jābūvē. Pati Valsts kontrole kā iestāde jau nav peļama, bet darbinieku kompetences līmenis ir apšaubāms, daži no viņu darbiniekiem ir anekdotes vērti.

– Bet varbūt viņiem ir dots uzdevums un viņi savu uzdevumu lieliski pilda?

– Protams, tā arī ir! Mani, piemēram, neviens nevar piespiest pildīt tādu uzdevumu, par ko pēc tam visai pasaulei būtu jāsmejas. Es šādus uzdevumus vienkārši nepieņemu, bet atrodas mazizglītoti cilvēki, kuri tādus pilda.

– Kādas tad bija Loginova ambīcijas, pirms deviņpadsmit gadiem stājoties amatā?

– Esmu realizējis visu, ko biju iecerējis. Godīgi sakot, nevaru teikt, ka viens kaut ko esmu izdarījis un sasniedzis, jo tā bija mana komanda, kas strādāja, un tā bija vesela virkne uzņēmumu un iestāžu, bez kurām neko nebūtu iespējams paveikt.

– Bet, piedod, viss tomēr ir atkarīgs no vadītāja, jo ne velti saka, ka zivs pūst no galvas.

– Piekritu! Es biju iniciators un gribēju, lai Rīga ir lielākā osta Baltijā, un tā tāda arī kļuva! Bet, lai to panāktu, tomēr ir bijis kopīgs darbs, sākot ar Saeimu un likumdošanas sakārtošanu, beidzot ar ostniekiem un kuģu aģentiem, kuri pēc kariem un domstarpībām izveidoja civilizētu ostas biznesu, un nevienam nav jākaunas par viņu darbu. Ar lepnumu šodien it visur pasaulē vari teikt, ka



Leonīds Loginovs Rīgas ostas kapteiņdienestā uzņem ārzemju partnerus

tu strādā Rīgas ostā, jo ostai ir labs imidžs – visi pakalpojumi, kurus sniedz Rīgas ostas uzņēmēji, dienesti un servisi, atbilst augstākajam standartam. Tagad var teikt, ka iemantotā labā starptautiskā reputācija jau strādā Rīgas ostas labā. Rīgas osta ir pārstāvēta gan Eiropas, gan pasaules ostu organizācijās.

– Vai tās bija tavas personīgās ambīcijas – būt iekšā starptautiskajās organizācijās?

– Protams! Nekad neesmu noliedzis, ka man ir bijušas un ir šādas ambīcijas. Piemēram, esmu Starptautiskās Ostu asociācijas (*The International Association of Ports and Harbors*, IAPH) valdes loceklis. Šīs asociācijas ietvaros pasaule nosacīti ir sadalīta trijās daļās – Amerikas, Eiropas un Āfrikas un tā saucamajā Āzijas un Okeānijas reģionā. Eiropu un Āziju Starptautiskajā Ostu asociācijā pārstāv seši cilvēki, un viens no tiem esmu es, nevis Rīgas osta, bet Loginovs personīgi.

– Vai Loginovs šajā vietā paliks arī pēc amata atstāšanas?

– Nē, man jāiet prom, kaut varētu arī palikt, jo pārvaldnieka statuss šim amatam nav obligāts nosacījums, ir jābūt ostas pārstāvim. Lai kļūtu par šīs organizācijas valdes locekli, toreiz par mani balsoja visas Eiropas un Āzijas valstis, vairāk nekā četri simti cilvēku, izņēmums nesaprotamu iemeslu dēļ bija tikai Izraēla.

UZZIŅAI

Kopš 2017. gada jūlija IAPH ieviesusi izmaiņas un izveidojusi sešus reģionālos iedalījumus: 1. Āfrika, 2. Centrālā un Dienvidamerika, 3. Ziemeļamerika, 4. Āzija un Tuvie Austrumi (Āzija 1), 5. Dienvidaustrumāzija un Okeānija (Āzija 2), 6. Eiropa. Starp citu, no trijām Baltijas valstīm IAPH ir pārstāvēta tikai Latvija, un tas ir Loginova personīgais nopelns.



– Kāpēc šāda informācija līdz šim nav parādījusies publiskajā telpā?

– Nekad neesmu vēlējies par to publiski stāstīt un plātīties, jo man tas nekad nav bijis vajadzīgs. Man jau no tā ne silts, ne auksts, ja kāda Marijas tante par to neko nezina.

– Bet tā pati Marijas tante zina, ka tu esi zaglis, kurš izšķērdējis līdzekļus, un viņa grib zināt, kad tu beidzot saņemsi sodu, kad to Loginovu beidzot noņems no amata!

– Tā taču irniecīgā latviešu mentalitāte, kuru uztur un arvien pabaro nopirkti masu mediji. Pie mums, tieši tāpat kā pasaulē, vienkārši tāpat jau nekas nenotiek. Tā kā esam maza valsts, kur ļoti daudzi cits citu pazīst, visdažādākās šiltes uzkarināt iet ļoti ātri. Un tas diemžēl notiek arī valsts televīzijā.

– Vai ir kāds projekts, kurš ar mediju “palīdzību” nav realizējies un par ko ir žēl, ka tas nav īstenojies?

– Diemžēl nav realizējies kāds unikāls projekts – Spilves pļavas. Tam gan ar ostu īsti nav sakara, jo tur bija paredzēts būvēt dažādas komplektējošās rūpnīcas, kas kravas pārsvarā saņemtu no lidostas. Investors, kuru biju atradis, gribēja, lai arī es pats esmu šajā projektā. Man ieteica darboties caur ofšoriem, bet es nebiju ar mieru, jo man nav nekā slēpjama, tāpēc varu darboties atklāti. Bet tad sākās ažiotāža, ka Loginovs pats sev iznomājis zemes. Diemžēl es ne sev, ne arī kādam citam pa šiem deviņpadsmit gadiem neko neesmu iznomājis. Visi lēmumi ir Rīgas brīvostas valdes pieņemti, jo vienīgi valde ir tiesīga lemt un balsot par ikvienu no projektiem. Pēc visiem likumiem es nekādā veidā nedrīkstu un nevaru iespaidot valdes darbu un lēmumus. Bet ap Spilves pļavām saceltās ažiotāžas dēļ investors savu biznesu attīstīja citur, Spilves pļavas joprojām stāv tukšas, Latvijas budžets ik gadus zaudē simtiem tūkstošu eiro, un ir palaista garām iespēja radīt jaunas darba vietas.

Kā lai maigāk to pasaka – stulbuma un tuvredzības dēļ ir palaista garām izdevība. Visskumjākais ir tas, ka neviens pat necentās iedziļināties lietas būtībā, uzdevums bija sacelt ažiotāžu un norakt projektu, un tas izdevās. Finālā zaudētāja ir valsts, tāpēc nav jābrīnās, ka cilvēki no šādas valsts brauc projām.

– Viens no skaļākajiem un vairāk nekā desmit gadus dažādām peripetijām cauri gājušais ir Krievu salas projekts. Kas ar to nākotnē notiks? Vai šim projektam vispār ir nākotne?

– Visi blāva un lamājās, ko tik visu nesadzejoja, bet osta šo projektu laimīgi ir pabeigusi, pie tam – noteiktajā termiņā. Objekts ir nodots ekspluatācijā un gaida uzņēmējus, kuri strādās šajā terminālī. Ostas pārvaldei vēl ir jāuzbūvē dažas komunikācijas, piemēram, putekļu žogs, lai ogļu putekļi nepiesārņotu vidi. Es gan par ogļu kravām nākotnē neesmu optimistiski noskaņots, jo domāju, ka to apjoms Rīgas ostā ievērojami saruks un pēc pieciem gadiem, ja turpināsies tas, kas notiek tagad, Rīgas ostā kravu vispār nebūs, jo Krievija būvē un attīsta savas ostas un tai ir viss nepieciešamais, lai savas kravas vestu caur savām



ostām. Arī man piedāvāja darbu vienā no Krievijas ostām. Biju aizbraucis uz Maskavu, tāpēc droši varu apgalvot, ka viņi ir izdarījuši ļoti daudz, lai nebūtu atkarīgi ne no viena un lai viņus nevarētu iespaidot nekādas sankcijas. Esošo attiecību dēļ mums *nespīd* Krievijas kravas, un nākotnes iespējas ir ierobežotas, pat neskatoties uz to, ka Rīgas osta ir skaistāka, drošāka un tuvāka.

– Šķiet, ka attiecības ar Krieviju tuvākajā laikā uz labo pusi nevarētu mainīties.

– Kāpēc nevar? Cilvēki apsēžas pie galda, un viss notiek! Ne jau Latvijā tiek risināti šie jautājumi, tie tiek iniciēti pavisam no citām pasaules malām.

– Tieši tāpēc jau arī domāju, ka pagaidām pārmaiņas nav gaidāmas.

– Tomēr agri vai vēlū cilvēki nāks pie prāta, jo kašķi nevienam nav izdevīgi. Patiesībā viss ir viens liels teātris, jo, kad Eiropai vajag gāzi un naftu, to taču viņi no Krievijas ņem! Baidās sankcijas! Bet manā dzimtajā Mērsragā Krievijas sankciju dēļ nu jau trīs rūpnīcas ir aizvērtas, un tā, lūk, gan ir katastrofa! Latvijai pašai nav savas gribas, tā tikai skatās Briselei, Vašingtonai vai Maskavai acīs!



– Kā, gadiem ejot, ir mainījusies Rīgas ostas valde, cik izvērti lēmumi ir tikuši pieņemti? Tas taču ir ļoti svarīgi, lai osta varētu normāli funkcionēt.

– Negribētu teikt, ka pati valde ir īpaši mainījusies, drīzāk mainījusies politiskā konjunktūra: valdē ir bijis "Latvijas ceļš", tēvzemeiši, "Saimnieks", sociķi, bet tolaik nebija nesaskaņu un uzmetienu. Izņēmums bija, kad pie varas nāca "Jaunais laiks" un Repše ar skaļiem paziņojumiem, par kuriem pats tagad splaudās un taisnojas – bijuši vāji padomnieki. Atceroties, var teikt, ka līdz pat 2010. gadam ostā nebija neviena atšķirīga balsojuma, jo visus lēmumus izdiskutēja, lai osta varētu labāk attīstīties. Ar Zatlera partijas nākšanu pie varas normāls darbs tika paralizēts un sākās karš. Notika absurdas lietas – Ventspils ostas uzņēmumu juriste Antāne sēdēja Rīgas brīvostas valdē un paralizēja visu darbu.

– Diezgan absurda situācija...

– Tur jau tā lieta! Es likuma rakstītājiem savulaik teicu, ka tāds pārvaldes modelis tomēr nav pareizs. Nu, kaut vai ņemsim ostas attīstības plānus, kas savu laiku bremzēja attīstību. Izstrādājot 1996. gadā pieņemto ostas attīstības plānu,



nevienam pat sapņos nerādījās, kā viss veidosies un attīstīsies. Visi plāni ir tikai vizijas, jo neviens nevar paredzēt nākotni, to, kāda būs situācija tirgū, kādas būs starpvalstu attiecības. Vai tad kāds varēja paredzēt karu Ukrainā? Pirms desmit gadiem kaut kas tāds pat prātā nevarēja ienākt, tāpēc arī tagad rakstītie plāni ir tikai tāda filozofēšana par to, kā būs, ja būs.

– Kamēr bijī ostas pārvaldnieks, pār savu galvu ir nākuši visdažādākie pārmetumi, un tas cilvēciski nekad nav patīkami. Vai darbs, ko ielīki ostā, tagad sniedz tev gandarījumu?

– Jā, protams! Tas ir bijis ļoti interesants un piepildīts laiks. Ļoti interesants darbs, kas prasīja no manis lielu atdevi, un man tas patika. Reāli ar visu sirdi un dvēseli es biju šajā darbā iekšā. Varu teikt, ka par laimi Latvijā ir ļoti daudz atsaucīgu cilvēku, ar kuriem kopā plānojām un panācām tādu ostas izaugsmi, kāda pat prātā nevienam nevarēja ienākt. Bet šis laiks, protams, nebija arī viegls. Konkurence, kad Ventspils lika visvisādus šķēršļus un neļāva normāli strādāt. Tomēr mēs cīnījāmies, ņēmāmies, pierādījām un tiesājāmies.

– Kāda veidā tad notika Ventspils pretdarbība Rīgas ostas projektiem?

– Jebkuras pretdarbības pamatā ir privātās intereses. Ventspilnieki domāja: jo vairāk Rīgas osta attīstīsies, jo mazāk kravu paliks Ventspilij. Tas ir pilnīgs idiotisms! Un šī idiotisma piemērs ir kālija sāls kravas. Savulaik Ventspils ostas uzņēmējs Oļegs Stepanovs vienojās ar uzņēmēju Sokolu, kuram vēl tagad Rīgas ostā ir terminālis, ka Rīgā kāliju nekraus, jo Ventspils ostā ir specializēts kālija sāls terminālis. Jau toreiz teicu, ka tas ir pilnīgs stulbums, jo jākrauj viss un visur, kur tas ir iespējams. Toreiz izskanēja arguments: bet Ventspili jau krauj kāliju. Kāds ir rezultāts? Rīgā kālija sāls termināli neuzbūvēja, bet vai no tā ieguvēja ir Ventspils? Nav, jo Ventspils specializētajā kālija sāls terminālī šo kravu vairs nekrauj, bet jaunu kālija sāls termināli uzbūvēja nevis Rīgā, bet gan Klaipēdā! Es jautāju: kur tagad jūs visi ģēniji esat? Ventspili kālija nav, Rīgā nevar būt, jo nav termināļa, bet Klaipēdā kālijs ir! Tagad visi gudrinieki sēž un filozofē – kā tad tā? Bet, ja toreiz Rīgā terminālis būtu būvēts, tad būtu gājis valā karš, un tas būtu iekšējais karš. Toties tagad, kad Latvijai šīs kravas ir aizgājušas garām, nav ar ko karot! Ar citām kravām bija līdzīgi. Līdzko mēs gribējām kaut ko attīstīt, sākās nenormāla pretdarbība. Tā bija ar kompānijas “Man-Tess” termināli, kad visi, kas vien varēja, iedarbināja sviras, lai projektu noēstu, un tas arī veiksmīgi izdevās.

– Jaunā Rīgas teātra izrādē “Kārkli” vienā no ainām daudzi pazīstami uzvārdi it kā maldās Lemberga mežā. Vai tiešām esi kādreiz maldījies Lemberga mežā?

– No skatuves arī skan teksts, ka ģenerālprokurors ir bijis kopā medībās ar smagos noziegumos apsūdzēto Leonīdu Loginovu, kurš ir nozadzis 41 miljonu. Es ar daudziem esmu bijis kopā medībās, arī ar Spānijas karali varbūt. Un kas no tā? Bet, ja par izrādi, tad varu teikt, ka izsmiet savas valsts prezidentu ir



zemiski. Es nebūt nedomāju, ka Latvijā viss ir gludi un labi, bet jābūt mēra izjūtai. Var zāķāt Loginovu, Lembergu, tā ir cita lieta, bet par prezidentu tā nīrgāties nevajag. Visi tie, kuri no sevis taisa svētos, arī tā pati Latvijas televīzija, kas barojas no nodokļu maksātāju naudas, nav ne tik balti, ne tik pūkaini.

– Viens ir konkurence Rīgas un Ventspils ostu starpā, bet kādas tev ir privātās attiecības ar Aivaru Lembergu?

– Bieži ar viņu esmu kontaktējies, jo uzskatu, ka viņš Latvijā ir viens no labākajiem speciālistiem pilsētu – ostu jautājumos. Esam arī tikušies, lai pārrunātu biznesa jautājumus, tāpēc uzskatu, ka mums ir civilizētas un cienījamās attiecības.

– Vai Rīgas ostā ir uzņēmēji, kurus vēlies īpaši uzteikt un izcelt?

– Mihails Gaņevs, Jūlijs Krūmiņš, Guntis Rāvis, vēl daudzi citi uzņēmēji ir cilvēki, kuri ir strādājuši un turpina strādāt Latvijā. Ļoti žēl, bet kopumā pagaidām vēl darba devējs īsti nenovērtē darba ņēmēju un vēl arvien domā, ka var ietaupīt līdzekļus, maksājot savam darbiniekam mazu algu. Ir arī izņēmumi, piemēram, "Strek" īpašnieks Gaņevs, kurš pret cilvēkiem izturas ar cieņu, tāpēc šajā uzņēmumā cilvēki ir apmierināti ar darbu un Gaņevs viņiem ir autoritāte.

Domājot par to, kādam vajadzētu būt vadītājam, prātā nāk tāda personība, kāda Klaipēdas ostā bija tās pārvaldnieks Broņislavs Lubis, kuram arī esmu pateicīgs, jo tieši viņš mani iepazīstināja ar visiem ostas darbības principiem un deva labus un tik ļoti noderīgus padomus. Viņš arī pazina katru savu darbinieku, bija izveidojis skolu, bērnudārzu, poliklīniku. Viņš bija unikāla personība.

– Un ko tagad darīs unikāla personība – Leonīds Loginovs?

– Visu savu dzīvi esmu atdevis darbam, bet tagad vēlos padzīvot ģimenei, bērniem, mazbērniem, sievai un sev. Ostai novēlu veiksmi, jūrniekiem – nepadoties.

– Bet ko novēli sev?

– Sev? Man jau viss ir.■

Anita Freiberga



KOMANDAS CILVĒKS, KURŠ PATUR LĒMUMA TIESĪBAS

2017. gada 1. augusts bija jaunā Rīgas brīvdostas pārvaldnieka ANŠA ZELTIŅA pirmā darba diena. Un, lai gan jaunā pārvaldnieka kabinets vēl stāvēja neiekārtots un viņam nebija sava darba galda, jau kopš 27. jūlija, kad Rīgas brīvdostas valde vienbalsīgi apstiprināja viņa kandidatūru pārvaldnieka amatam, Zeltiņš atradās mediju uzmanības centrā. Intervijas laikrakstiem, ziņu portāliem un dažādu televīzijas kanālu ziņu raidījumiem, komentāri par viņa kompetenci un profesionalitāti, publikācijas par iespējamo atalgojumu, varbūtējo saistību ar bijušo ostas pārvaldnieku un tamlīdzīgi. Ansis Zeltiņš par šādu preses interesi nepriecājas, jo nav šovu cilvēks, bet viņš lieliski apzinās, ka publicitāte ir nepieciešama un arī turpmāk būs neizbēgama.

Patiesībā veidot civilizētu saskarsmi ar apkārtējiem Ansis Zeltiņš prot ļoti labi. "Ostai ir jākomunicē, tā nevar distancēties no informācijas sniegšanas, jo Rīgas osta neatrodas tukšā vietā, tā ir Latvijas galvaspilsētas daļa. Ostas teritorija



Ansis Zeltiņš.



pieguļ dzīvojamajiem rajoniem un ir tiešā saistībā ar iedzīvotājiem, transportu, loģistiku, dažādām ietekmēm, ko osta rada cilvēkiem un apkārtējai videi, tāpēc tas ir jāņem vērā un jāspēj sabiedrībai skaidrot pat nepatīkamas situācijas. Paredzu, ka darbā dažādi asumi neizpaliks, bet arī šādos gadījumos no komunikācijas nav jāvairās, jo to nevar uzskatīt par ostas pozitīvu virzību, ja nenotiek sarunas. Protams, visam ir savas robežas,” savu viedokli pauž Ansis Zeltiņš.

“Pēc 28. jūnija, kad tika paziņoti konkursa rezultāti, un es šajā konkursā biju uzvarējis, bija kāds brīdis, kad domāju un iztēlojos, kāda būs mana pirmā darba diena, jo nav noliedzams Leonīda Loginova fenomens un klāt esošā aura. Tomēr šis ienākšanas laiks ir bijis pietiekami garš, tāpēc mana pirmā diena iesākās un arī paiet bez lieka stresa un nevajadzīgiem pārdzīvojumiem,” jautāts par pirmās darba dienas izjūtām, saka Zeltiņš.

– Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks kāda intervijā teica, ka, tiekoties ar tevi, ir jautājis, vai tev ir stingrs mugurkauls. Esot vajadzīgs pārvaldnieks, kurš *nešūpotos vējā*, jo būs nepieciešama stingrība visos jautājumos: gan saistībā ar saimniecisko darbību, politiku vai citu personu mēģinājumiem iegūt labumus. Vai esi apņēmības pilns būt ar savu mugurkaulu un savu redzējumu par ostas tālāko virzību?

– Lai osta normāli un loģiski funkcionētu un attīstītos, ostas pārvaldnieks vienkārši nevar būt visiem pieņemams, tas nav iespējams. Tieši tāpat, kā tas ir citās saimnieciskās un poliskās struktūrās. Lai kuģis ietu uz priekšu, kādam ir jānosprauž kurss un tas arī jānotur. Tas, protams, vieniem var patīkt, citiem nepatīkt, bet pārvaldnieks uz to nedrīkst sāpīgi reaģēt vai atteikties no izvīrītā mērķa.

– Tomēr nozīmīgus ostas lēmumus pieņem ostas valde, kas lielā mērā ir politiski veidota. Vai vari paredzēt un vai tev ir viedoklis, kā un cik viegli būs strādāt šīs valdes vadībā?

– Skaidrs, ka deviņpadsmit gadu laikā, kopš iepriekšējais pārvaldnieks Loginovs sāka šeit strādāt, viss ir ļoti būtiski mainījies. Bet mainījies nav tikai ostā vien, viss ir ievērojami mainījies arī Latvijā, Eiropā un pasaulē. Ja atskatāmies uz ostas attīstību aizvadīto divdesmit gadu laikā, ostas pārvaldes un ostas valdes attiecībām, tad, jo īpaši pirmajos atjaunotās Latvijas neatkarības gados, politika, līdz ar to arī redzējums par ostas attīstību tik strauji mainījās, ka pārvaldnieka uzdevums lielā mērā bija kaut cik loģiski noturēt ostas attīstības virzienu, tēlaini sakot, neļaut kuģim maldīties bez kursa. Tagad laiki ir mainījušies,

UZZIŅAI

Zeltiņa kandidatūru virzīja Rīgas brīvostas pārvaldnieka amata pretendentu atlases un izvērtēšanas komisija, kas vairākās kārtās vērtēja kopumā 24 pretendētus. 28. jūnijā Rīgas brīvostas valde vienbalsīgi atbalstīja Zeltiņa iecelšanu ostas pārvaldnieka amatā, 14. jūlijā viņa kandidatūru apstiprināja satiksmes ministrs Uldis Augulis un 28. jūlijā par to vēlreiz vienbalsīgu lēmumu pauda Rīgas brīvostas valde.



Ansis Zeltiņš kopā ar satiksmes ministru Uldi Auguli, kurš viņu apstiprināja Rīgas brīvdostas pārvaldnieka amatā.

un, neskatoties uz to, ka valde ir politiski veidota, cik man ir nācies saskarties, tā savos lēmumos ir pragmatiska un jautājumu risināšanai pieiet saimnieciski, tāpēc ceru, ka izdosies tiešām profesionāli strādāt un pieņemt ostas attīstībai un konkurētspējai optimālus lēmumus. No otras puses, es gan arī apzinos, ka vēlēšanas nāk un iet, tāpēc ir lietas, kas var mainīties. Būtībā jau visu izšķir cilvēki, kuri attiecīgajā laikā ir attiecīgajā vietā, arī tie, kuri sēž pie Rīgas brīvdostas valdes galda.

Kas attiecas uz Loginova realizēto ostas pārvaldes politiku, es uzskatu, ka ne vienmēr tie asumi, kas publiski tika apspriesti, bija nepieciešami un daudzas problēmas, piemēram, ostas, mediju un pilsētas iedzīvotāju starpā radās tieši šo asumu dēļ, ko noteikti varēja risināt daudz vienkāršāk, bez lieka stresa. Es lielā mērā esmu komandas cilvēks, kurš respektē speciālistu viedokli, protams, atstājot sev lēmuma pieņemšanas tiesības.

– Šādu taktiku tu lieliski izmantoji jau tad, kad 2000. gadā kļuvi par Latvijas Jūras administrācijas šefu.

– Situācija tiešām ir līdzīga, jo atbildība izšķirošu lēmumu pieņemšanā ir liela. Lai kā vienam otram varētu nepatikt tāds termins kā biznesa intereses, ostā, kā jau biznesa vidē, šādas intereses ir pastāvējušas, pastāv un pastāvēs. Tas ir tikai loģiski, un skaidrs ir arī tas, ka katrs uzņēmējs centīsies šīs intereses aizstāvēt, bīdīt un lobēt, un arī tas ir pavisam normāli, bet tikai ar vienu nosacījumu – visam ir jābūt likuma ietvaros. Būtu utopiski domāt, ka tagad vai arī



pirms simt gadiem nav bijušas biznesa intereses, jo tad jau šeit nekas nenotiku un nevarētu runāt par ostas attīstību un stratēģiju. Tas, kas nevienu neinteresē, nevienam nav arī vajadzīgs.

– Teici, ka esi komandas cilvēks. Ko vari teikt, kāda tev šķiet Rīgas brīvostas pārvaldes komanda? Patiesībā ostas pārvaldes reorganizācija jau aizsākusies pirms tavas atnākšanas, tev tagad tā būs jāturpina, līdzīgi kā bija tad, kad sāki strādāt Jūras administrācijā.

– Daudzus cilvēkus es jau pazīstu no laika, kad pildīju savus iepriekšējos pienākumus, bet liela daļa ir tādu, kurus satieku pirmo reizi. Ja skatās no uzņēmuma attīstības viedokļa, tad asinsrites apmaiņa ir pozitīvi vērtējama, jo jāatzīst, ka uzņēmējdarbība un pārvaldība tomēr mainās un arī ostai ir jāmainās līdzī jaunajām tendencēm.

Nav variantu. Ja kaut kas lieliski derēja pirms desmit gadiem, šodien tas vairs neder, un lēmumi, kas tika pieņemti pirms gadiem piecpadsmit, šodien vairs nav dzīvotspējīgi. Tas pilnībā attiecas arī uz cilvēkiem un komandu, jo ostas pārvaldes speciālistiem ir jāspēj sekot līdzi visam jaunajam un aktuālajam. Bet es ne-



Ansis Zeltiņš vēl JA valdes priekšsēdētāja amatā IMO konferencē kopā ar Hidrogrāfijas dienesta vadītāju Jāni Krastiņu.

kādā ziņā nenāku, lai kaut ko nojauktu un sāktu būt no jauna. Tad, kad sāku strādāt Jūras administrācijā, biju jauns un bez pieredzes, tagad esmu vecāks un uzkrājis zināmu pieredzi, tāpēc spēju izvērtēt, kuras lietas ir patiešām svarīgas, bet pie kurām nav vērts iespringt un uztraukties. Neesmu Repšes politikas piekritējs – vispirms visu nojaucam un visus atlaižam, bet, kad paskatāmies apkārt, vairs nav neviena, ar ko strādāt. Tā kā osta ir sekmīgi strādājusi un loģiski attīstījusies, man nav nekāda pamata teikt, ka viss ir bijis nepareizi. Protams, ostai ir bijušas veiksmes un arī neveiksmes. Ir lietas, ko es, iespējams, būtu darījis savādāk, bet tas ir no sērijas, kā būtu, ja būtu. Reāli ostas pārvaldē komanda ir, un es pieņemu, ka šī komanda ir strādāt spējīga un profesionāla, ja izrādīsies savādāk, tad meklēsim un mainīsim. Tieši tie paši kritēriji attiecas arī uz mani, jo es jau te varu domāt un stāstīt, ko gribu, bet, ja nebūšu spējīgs ostu stūrēt, acīmredzot šim kuģim tiks meklēts jauns kapteinis. Ostas pārvalde nav nedz mans nopelns, nedz arī mans pašmērķis, bet skaidrs, ka ostai no pārvaldības viedokļa ir jākļūst gan atvērtāka un aktīvāka, gan visādi citādi labāka.

**UZZIŅAI**

Pretendentu atlasi un izvērtēšanu veica Rīgas brīvostas valdes apstiprinātā Rīgas brīvostas pārvaldnieka amata pretendentu atlasē un izvērtēšanas komisijā, kurā bija iekļauti: VAS "Latvijas Jūras administrācija" valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš (Satiksmes ministrijas pārstāvis), Finanšu ministrijas administrācijas vadītāja Ieva Braunfelde (Finanšu ministrijas pārstāve), Baltijas Korporatīvās pārvaldības institūta vadītājs Andris Grafs (Ekonomikas ministrijas pārstāvis), VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" valdes priekšsēdētājs Kristaps Treimanis (Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas pārstāvis), Rīgas domes Juridiskās pārvaldes direktors Jānis Liepiņš (Rīgas domes pārstāvis), Rīgas domes Īpašuma departamenta Komerccdarbības nodrošinājuma pārvaldes priekšniece Ilze Spūle-Statkus (Rīgas domes pārstāve) un zvērināts advokāts Modris Supe (Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvis). Ar padomdevēja tiesībām komisijas darbā piedalījās Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības priekšsēdētāja vietnieks Aleksandrs Muhlinkins, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras valdes locekle Katrīna Zariņa un Latvijas Darba devēju konfederācijas pārstāvis.

– Cik labi pats pārzini ostas darba specifiku un cik labi pazīsti Rīgas ostu?

– Ostā neesmu strādājis un līdz šim neesmu iedziļinājies tās darbībā, lai gan, jūrniecības nozarē strādājot un Rīgā dzīvojot, lielā mērā esmu bijis sasaistē ar ostu. Bet viens ir uz visu skatīties no malas, pavisam cits ir būt tur iekšā. Tai skaitā no iekšienes man jāiepazīst arī pati ostas pārvaldes struktūra reālā darbā, nevis tikai kā uz papīra uzzīmēta struktūra un dienes-ta pakļautība. Ar to visu iepriekš man nav bijis nekāda sakara. Tāpat man jāiepazīst pašas ostas darba specifika un Rīgas ostā strādājošie uzņēmēji, pie kuriem noteikti došos iepazīšanās vizītēs.

– Mantojumā esi saņēmis reālus projektus, kurus tagad nāksies turpināt, attīstīt un pierādīt to dzīvotspēju. Lielākais no tiem, protams, ir leģendārais Krievu salas projekts.

– Ja atmetam nevajadzīgo politiku, kas vienmēr bijusi klāt Krievu salas projektam, tad no ostas attīstības viedokļa šis projekts ir ļoti loģisks. Ostai ir svarīgi savu darbību virzīt tuvāk jūrai, kas ir objektīvi gan no kuģošanas un kuģošanas drošības, gan no ostas infrastruktūras un kanāla uzturēšanas viedokļa. Tas ir arī Rīgas pilsētas iedzīvotāju interesēs, jo osta ar pilsētu ir ļoti cieši saaugusi. Tomēr jāņem vērā, ka no Krievu salas projekta sākuma līdz tā realizācijai ir pagājuši vairāk nekā desmit gadi, un šajos gados daudz kas ir mainījies, un tagad skatījums uz Krievu salas termināļa pielietojumu arī ir mainījies, bet infrastruktūra un teritorijas apgūšana ir pareiza. Jāatceras, ka projektam ir konkrēts mērķis, kam Eiropa piešķir finansējumu, tāpēc līgumi un saistības, ko osta ir uzņēmusies, ir jāpilda. Tas arī ir virziens, kurā jāstrādā, un kā pamata kravas šeit, protams, ir paredzētas ogles, taču Krievu salas teritorija jau nav izveidota un piemērota vienīgi šai kravu grupai. Kopumā Rīgas osta ir spējusi sekmīgi piesaistīt Eiropas naudu, kas ir bijis ļoti nozīmīgi gan kanāla padziļināšanai, gan akvatorijas uzturēšanai, gan citas infrastruktūras izveidei un modernizēšanai. Tomēr arī nākotnē ieguldījumi ir neizbēgami,



kaut vai domājot par molu rekonstrukciju un, protams, par esošās infrastruktūras uzturēšanu, kas nenovēršami nolietojas un noveco, tāpēc būs jāmeklē finansējums šīs infrastruktūras uzturēšanai. Otrs ļoti svarīgs ir jautājums, kā ostas infrastruktūra vispār tiek noslogota, cik efektīvi tiek izmantota ostas teritorija, un tas jau ir attīstības plāna jautājums – nepieļaut, lai ostas teritorijā aug krūmi un dzied tikai putni, kas, protams, *zaļajiem* varētu patikt.

– Vai tev ir plāns, ko un kā vajadzētu darīt?

– Lai novērtētu reālo situāciju, vispirms būs jāveic audits. Tas nav noslēpums, ka daudzi līgumi ir slēgti dažādos laikos ar tā laika izpratni par situāciju, tāpēc ir jānonāk pie skaidrības, kā virzīties tālāk. Tieši tas, kā virzīties tālāk, ir vissvarīgākais jautājums. Pats galvenais uzdevums, kam jāvelta vislielākā uzmanība, ir nākamās desmitgades ostas attīstības programmas izstrāde, jo ir sanācis tā, ka iepriekš izstrādātās ostas stratēģijas desmit gadu periods beidzas 2018. gadā, un manā rīcībā ir gads, lai kopā ar ostas pārvaldes speciālistiem izveidotu patiešām tālredzīgu darbības un attīstības stratēģiju.

– Tendences pasaulē liecina, ka milzīgos tempos attīstās tehnoloģijas, un tehnoloģiskais progress neizbēgami skars arī ostas. Cik lielā mērā Rīgas osta ir sagatavojusies tehnoloģiskajai revolūcijai, ja tā to varētu nosaukt?

– Šīm tendencēm jāseko un jābūt gataviem, bet ir kāds cits jautājums, kas skar informāciju. Osta tieši vai pastarpināti operē ar milzīgu informācijas



Tikko ievēlēts par Rīgas brīvostas pārvaldnieku, Ansis Zeltiņš atklāj Daugavas labā un kreisā krasta basketbola maču, kas augusta trešajā nedēļā tradicionāli notiek Rīgas svētku ietvaros.

**UZZIŅAI**

Ansis Zeltniņš ir dzimis 1975. gadā, ieguvis profesionālo bakalaura/ maģistra grādu jūras transportā Latvijas Jūras akadēmijā, kā arī maģistra grādu biznesa vadībā Salfordas Universitātē Apvienotajā Karalistē. A. Zeltniņa profesionālā pieredze saistīta ar jūrniecības nozari, viņš strādājis vadošos amatos privātajā un publiskajā sektorā transporta un loģistikas jomā. A. Zeltniņš deviņus gadus vadījis Latvijas Jūras administrāciju, Latvijas prezidentūras ES laikā bija transporta nozares atašējs Eiropas Savienībā, ieņem VAS "Latvijas dzelzceļš" padomes priekšsēdētāja amatu, ir SIA "Rīgas brīvostas flote" direktors un valdes loceklis, kā arī VAS "Latvijas Jūras administrācija" valdes priekšsēdētāja padomnieks, tagad kļuvis arī par Rīgas brīvostas pārvaldnieku.

apjomu, un es uzskatu, ka šī informācija netiek pietiekami izmantota. Šai ziņā ostas pārvaldei ir nopietni, kur augt un attīstīties, jo lielā daļā gadījumu svarīgai informācijai netiek pievērsta vajadzīgā uzmanība. Var jau izveidot analītisku apskatu par to, kas notiek ar kravu plūsmām, bet tā ir tikai viena nenozīmīga daļa, kādi pieci procenti no tā, ko vēl ar šo informāciju var darīt. Kaut vai modelējot ostas attīstību vai izvērtējot kuģošanas drošību un infrastruktūras efektīvu izmantošanu, šī informācija diemžēl netiek reāli izmantota, arī informācijas sistematizācija ir pavāja, un tas, lūk, nav tikai personāliju, bet uzsvāru salikšanas jautājums.

Apzinot, ka izaicinājumi būs ļoti nopietni gan ģeopolitisko notikumu, gan Baltijas jūras ostu pieaugošās konkurences dēļ. Man nāksies ļoti aktīvi strādāt, meklēt jaunus kravu īpašniekus un, lai prezentētu Rīgas ostu kā multifunkcionālu, sakārtotu un izmaksu ziņā interesantu ostu kravu pārvaldājumiem, piedalīties nozares izstādēs, konferencēs un citos pasākumos. Mums jāapzinās, ka Eiropas kontekstā mūsu ostu sektors ir mazs, bet mums tas ir ļoti nozīmīgs un mums par to jācīnās. Tomēr vienmēr jāatceras, ka mūsu ostu, tai skaitā Rīgas ostas problēmas nebūs tās, kuru dēļ pasaule apstāsies, un mūsu problēmas var izrādīties tik lokālas, ka nevienam citam tās nebūs svarīgas. Diemžēl. Tieši tāpēc mūsu ostas stratēģijai jābūt ļoti pārdomātai un mērķtiecīgi virzītai.

– Kad vēl biji Jūras administrācijas direktors, kādā sarunā teici, ka patiesībā Latvijā tavas karjeras iespējas ir visai ierobežotas. Vai šis amats ir kāpums karjerā?

– Man nekad karjera nav bijusi pirmajā vietā un par katru cenu, bet Latvijā tiešām ar jūrniecību saistītu organizāciju, tai skaitā arī privātajā sektorā, ir ļoti maz, tāpēc, ja skatos no karjeras un personības attīstības viedokļa, ir tikai loģiski, ka startēju Rīgas brīvostas pārvaldnieka amata pretendenta konkursā. Taču gribu arī teikt, ka ņemšanās ap Rīgas ostas pārvaldnieka krēslu ir lielāka, nekā būtu pamats tādai būt. Protams, šī ir liela politiskā skatuve, te ir lielākas politiskās intereses. Vai tas nāk par labu ostai? Protams, nenāk! Tautsaimniecībai Rīgas osta ir visai nozīmīga, tāpēc to vajadzētu uztvert kā saimniecisku institūciju, bet visam pārējam, tai skaitā arī radītajam priekšstatam par ostu, nav nekā kopīga ar tās saimniecisko darbību.



– Mūsu lasītājiem, un ļoti daudzi no viņiem tevi lieliski pazīst, protams, būtu interesanti zināt, vai Rīgas brīvostas pārvaldnieks un arī Rīgas brīvosta turpinās sadarbību ar žurnālistikas organizācijām un žurnālistikas sabiedrību? Cik lielā mērā, ieņemot jauno amatu, saglabāsi tās žurnālistikas tradīcijas, kas izveidojušās Latvijas atjaunošanas gados?

– Slikti ir tad, ja cilvēks, nopērkot jaunu mašīnu vai ieņemot jaunu amatu, iedomājas, ka tāpēc viņš tūlīt jau ir savādāks. Šai ziņā, bet to gan vislabāk var novērtēt citi, mana attieksme pret saviem draugiem, kolēģiem vai paziņām kāda ir bijusi, tāda paliek, un nav nozīmes tam, vai es strādāju dzelzceļā, brīvostā vai audzēju burkānus. Varu solīt, ka attieksmē tiešām nekas nemainīsies. Varbūt laika būs mazāk, bet cilvēciski nekas nemainīsies. Par tradīcijām domājot, nedrīkst pazaudēt tās, kas mūs saista ar vēsturi un ir kopjamas, bet ambīciju radītās tradīcijas kļūst par sistēmas bremzētājām, tāpēc no tām laikus jāatbrīvojas. Mūsdienās viss tik ātri mainās, ka mums ir jāprot izsekot visam jaunajam, citādi iestrēsim vakardienā, izkritīsim no aprītes un kļūsim konkurēt nespējīgi. Mainīties, tas nozīmē iet uz priekšu!



Gunārs Šteinerts (no kreisās), Ansis Zeltiņš
un Artūrs Brokovskis-Vaivods.



2000. gads. JA pirmo reizi tiek oficiāli iepazīstināta
ar jauno vadītāju Ansi Zeltiņu, kam stūres ratu
nodod bijušais priekšnieks Bruno Zeiliņš.



Latvijas Republikas Pastāvīgās pārstāvniecības ES Transporta un telekomunikāciju nodaļas padomnieki: (no kreisās) Andris Gavars (kuģniecības nozare), Jānis Eiduks (dzelzceļa nozare), Ansis Zeltiņš (kuģniecības nozare), Liene Boutens (aviācijas nozare), Dace Revizore (aviācijas nozare) un Ģirts Bramans (sauszemes transporta nozare).

Kad uz beigām gāja Latvijas prezidentūra Eiropas Savienībā, jautāju Ansim, vai viņš savu tālāko karjeru nesaista ar Briseli, uz ko Ansis atbildēja: "Briselē es nepalikšu, jo ilgtermiņā es sevi tur neredzu, lai Briselē varētu strādāt ilgtermiņā, tam ir jāpatik. Viens gan ir skaidrs, ka Eiropa atlasa labākos speciālistus no labākajiem, maksājot tiem ļoti pieklājīgas algas un nodrošinot sociālās garantijas. Tas viss ir ļoti labi, bet man šī sistēma sit pa smadzenēm. Es atgriezīšos Latvijā. Mana ģimene ir Latvijā. Ja tu īstajā laikā esi īstajā vietā, tad esi vinnētājs, tāpēc arī es darīšu visu iespējamo, lai Latvijas kuģošanas un jūrniecības biznesa būtu vinnētājs."

Arī šoreiz Ansis Zeltiņš īstajā laikā ir nonācis īstajā vietā, par to nu gan jūrniecības aprindās nevienam nav ne mazāko šaubu, tāpēc atliek vien novēlēt, lai viņam izdodas paveikt labas lietas Rīgas ostas interesēs un tās konkurētspējas vairošanā. Un uz procesiem viņam noteikti daudz plašāk palīdzēs skatīties ne vien iepriekšējā darba pieredze un Briseles rūdiņš, bet arī viņa principi un cilvēciskās īpašības.■

Anita Freiberga

DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU APJOMU SALĪDZINĀJUMS 2009. – 2017. GADĀ (tūkst. t)

Pārvadājumu iedalījums	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017. / 2016. %
Kopējais pārvadājumu apjoms	53 681,2	49 165,2	59 385,9	60 603,3	55 832,0	57 040,2	55 646,7	47 821,4	43 791,7	-8,4
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	1 300,8	1 262,9	1 192,8	1 429,0	1 177,6	1 256,7	1 672,1	1 482,5	1 653,4	11,5
Starptautisko pārvadājumu apjoms	52 380,4	47 902,3	58 193,1	59 174,3	54 654,4	55 784,2	53 974,6	46 338,9	42 138,3	-9,1
Eksporta kravu apjoms	1 177,4	1 706,9	1 937,2	1 903,8	2 573,1	2 822,6	1 515,2	989,5	351,8	-64,4
Importa kravu apjoms	3 019,3	3 417,1	3 695,0	3 675,4	4 212,7	4 065,6	4 172,1	3 951,7	3 067,3	-22,4
Kopējais tranzīta kravu apjoms	48 183,7	42 778,3	52 561,0	53 595,1	47 868,6	48 895,3	48 287,3	41 397,7	38 719,2	-6,5
Tranzīta apjoms caur ostām	45 117,4	39 055,8	47 738,6	49 036,9	45 240,4	47 041,5	45 438,8	39 481,2	35 039,1	-11,3
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	3 066,3	3 722,5	4 822,4	4 558,1	2 628,2	1 853,8	2 848,5	1 916,5	3 680,1	92,0

OSTAS



**RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS RĪGAS OSTĀ
2010. – 2017. GADĀ (tūkst. t)**

Kravu veidi	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./ 2016., %
Beramkravas	17 437,7	19 968,9	21 628,4	21 573,7	23 728,7	23 245,5	22 393,1	20 915,8	-6,6
ķīmiskās beramkravas	1 371,6	1 713,6	1 418,2	1 414,0	2 545,6	2 584,8	2 811,6	2 392,3	-14,9
ogles	11 548,8	13 496,9	14 900,1	14 041,8	14 935,3	14 528,9	13 291,9	11 776,1	-11,4
koksnes šķelda	1 218,1	1 050,2	1 053,6	907,1	520,4	643,6	555,0	646,4	16,5
Lejamkravas	6 584,9	7 575,7	7 772,8	7 111,4	10 280,3	10 617,6	8 166,0	5 728,1	-29,9
naftas produkti	6 535,0	7 518,9	7 676,3	7 030,2	10 204,7	10 537,3	8 102,5	5 644,9	-30,3
Ģenerālkravas	6 453,0	6 509,0	6 650,7	6 781,6	7 071,4	6 192,7	6 511,2	7 030,8	8,0
konteineri	2 651,2	3 154,9	3 632,1	3 908,8	4 148,4	3 823,0	4 059,0	4 605,0	13,5
skaitis TEU	254 475	302 973	362 297	381 099	387 603	355 242	385 937	445 984	15,6
Roll on/Roll of	690,8	556,3	585,6	596,7	475,0	246,2	259,2	427,2	64,8
skaitis	111 129	109 097	110 196	111 068	92 315	62 649	64 177	83 985	30,9
koksne	2 928,3	2 654,8	2 311,1	2 070,6	2 080,7	1 858,1	1 819,5	1 606,8	-11,7
tūkst. m ³	3 175,3	3 124,1	2 779,9	2 500,6	2 526,3	2 309,2	2 213,1	1 908,1	-13,8
melnie metāli un to izstrādājumi	67,0	28,2	25,0	120,2	292,6	199,8	297,5	303,3	1,9
Kravas kopā	30 475,6	34 053,6	36 051,9	35 466,7	41 080,6	40 055,8	37 070,3	33 674,7	-9,2

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS VENTSPILS OSTĀ 2010. – 2017. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./ 2016., %
Beramkravas	8 747,3	10 949,8	11 156,5	10 322,1	7 957,9	5 642,2	5 407,3	6 831,2	26,3
ķīmiskās beramkravas	2 376,9	2 811,1	1 749,7	1 566,3	1 520,8	141,9	347,0	195,1	-43,8
ogles	3 664,7	6 616,4	7 866,2	7 441,9	5 852,2	4 455,5	2 975,9	4 618,2	55,2
koksnes šķelda	201,5	136,9	145,8	126,6	104,3	106,2	130,6	166,4	27,4
Lejamkravas	14 062,0	14 984,5	16 756,7	16 112,9	15 879,1	14 656,2	10 928,0	10 693,0	-2,2
jēlnafta	80,1	38,2	48,9	0,0	0,0	89,1	0,0	0,0	-100,0
naftas produkti	13 366,0	14 458,4	16 099,1	15 609,4	15 128,1	13 957,9	10 345,0	10 089,0	-2,5
Ģenerālkravas	2 006,7	2 517,4	2 432,9	2 330,8	2 368,6	2 228,6	2 474,2	2 511,0	1,5
konteineri	0,0	0,0	3,3	0,3	0,0	5,0	1,3	1,0	-23,1
skaitis TEU	0,0	0,0	360,0	54,0	0,0	845,0	234,0	256,0	9,4
Roll on/Roll of	1 297,1	1 887,5	1 898,0	1 882,1	1 861,6	1 788,8	2 026,3	2 107,0	4,0
skaitis	47 751	67 504	69 896	70 738	72 229	70 400	80 097	81 815	2,1
koksne	625,8	478,7	464,7	387,4	443,9	408,0	432,3	391,2	-9,5
tūkst. m ³	733,1	556,9	530,7	458,0	488,5	459,6	482,8	434,2	-10,1
melnie metāli un to izstrādājumi	13,7	89,9	1,6	5,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-100,0
Kravas kopā	24 816,0	28 451,7	30 346,1	28 765,8	26 205,6	22 527,0	18 809,5	20 035,2	6,5

SM informācija



**RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LIEPĀJAS OSTĀ
2010. – 2017. GADĀ (tūkst. t)**

Kravu veidi	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./ 2016., %
Beramkravas	1 905,9	2 399,6	4 016,0	2 793,4	3 635,2	3 923,7	4 274,2	4 858,5	13,7
labība un tās produkti	1 412,0	1 446,1	2 943,9	1 918,4	2 753,5	2 901,5	2 877,8	2 509,8	-12,8
koksnes šķelda	73,5	192,7	162,7	158,8	79,8	93,9	254,1	260,5	2,5
Lejamkravas	565,5	558,2	410,2	406,0	352,6	362,8	379,4	478,4	26,1
jēlnafta	123,9	102,4	149,0	144,8	134,1	51,9	54,6	34,2	-37,4
naftas produkti	382,2	404,3	179,1	175,0	162,6	240,6	271,8	376,1	38,4
Ģenerālkraavas	1 912,3	1 899,0	3 005,1	1 638,8	1 312,0	1 324,9	1 026,1	1 251,7	22,0
konteineri	18,2	30,7	41,0	41,3	38,5	46,0	36,4	52,7	44,8
skaitis TEU	1 796	2 966	4 120	4 525	3 615	3 668	2 312	3 829	65,6
Roll on/Roll of	2079	406,6	680,8	691,0	780,8	614,0	496,0	652,3	31,5
skaitis	9 330	18 531	29 746	31 113	36 264	33 657	30 465	39 261	28,9
koksne	889,3	648,6	808,6	519,5	455,8	493,5	370,4	470,0	26,9
tūkst. m ³	972,8	722,1	905,2	574,4	505,8	539,3	408,5	547,0	33,9
melnie metāli un to izstrādājumi	444,6	263,2	487,4	182,4	4,3	141,1	54,4	5,0	-90,8
Kraavas kopā	4 383,8	4 856,8	7 431,4	4 838,2	5 299,8	5 611,4	5 679,7	6 588,6	16,0

SM informācija

Kravu veidi	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./ 2016., %
Beramikravas	28 566,8	33 741,0	37 278,9	35 172,7	35 853,9	33 392,2	32 805,6	33 362,9	1,7
ķīmiskās beramikravas	3 765,0	4 552,8	3 199,6	3 035,8	4 158,0	2 840,0	3 293,0	2 732,5	-17,0
ogles	15 298,0	20 252,7	23 043,8	21 562,9	20 834,4	19 034,9	16 727,8	17 591,6	5,2
koksnes šķelda	1 780,3	1 609,7	1 588,3	1 447,2	936,4	1 030,1	1 301,7	1 469,0	12,9
Lejamkravas	21 228,6	23 133,4	24 957,2	23 644,7	26 529,8	25 652,6	19 482,9	16 915,0	-13,2
jēlnafta	204,0	140,6	197,9	144,8	164,1	89,2	54,5	34,2	-37,2
naftas produkti	20 283,2	22 381,6	23 955,0	22 814,6	25 495,4	24 735,8	18 713,2	16 110,0	-13,9
Ģenerālrkravas	11 364,5	11 946,5	12 956,9	11 662,8	11 792,4	10 524,2	10 827,6	11 599,1	7,1
konteineri	2 669,5	3 185,6	3 676,5	3 950,4	4 186,9	3 875,0	4 096,7	4 658,7	13,7
skaitis TEU	256 271	305 939	366 824	385 665	391 218	359 756	388 484	450 071	15,9
Roll on/Roll of	2 195,8	2 850,3	3 164,4	3 169,2	3 117,4	2 649,0	2 781,6	3 186,5	14,6
skaitis	168 210	195 132	209 838	212 919	200 808	166 706	174 299	205 061	17,6
koksne	5 415,5	4 785,2	4 438,0	3 874,5	4 005,4	3 512,4	3 415,3	3 243,8	-5,0
tūkst. m ³	6 154,9	5 580,7	5 218,5	4 606,1	4 722,9	4 632,5	4 111,9	3 785,0	-8,0
melnie metāli un to izstrādājumi	525,6	381,3	514,0	331,2	296,9	340,9	313,0	308,3	-1,5
Kravas kopā	61 159,9	68 821,0	75 193,0	70 480,2	74 176,1	69 569,0	63 116,1	61 877,0	-2,0

LJG 2017
335

**LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMS 2016. – 2017. GADĀ (tūkst. t)**

Osta	2016. gadā			2017. gadā		
	nosūt.	saņemts	kopā	nosūt.	saņemts	kopā
Rīga	32 891,3	4 179,0	37 070,3	28 995,1	4 679,6	33 674,7
Ventspils	16 860,2	1 949,3	18 809,5	17 920,7	2 114,5	20 035,2
Liepāja	5 108,7	570,8	5 679,5	5 817,9	770,7	6 588,6
Salacgrīva	212,5	80,9	293,4	220,8	46,0	266,8
Mērsrags	393,0	69,0	462,0	371,2	65,1	436,3
Roja	39,8	8,9	48,7	41,4	10,7	52,1
Pāvilosta	0,0	0,4	0,4	0,0	3,5	3,5
Engure	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Skulte	711,8	39,9	751,7	789,4	27,8	817,2
Mazās ostas kopā	1 357,1	199,1	1 556,2	1 422,8	153,1	1 575,9
Kopā visas ostās	56 217,3	6 898,2	63 116,1	54 156,2	7 720,8	61 877,0

SM informācija



NEKAS NEAPDRAUD KRIEVU SALAS PROJEKTA GAITU

2015. gadā gan Eiropas Komisijas pārstāvji, gan neatkarīgi EK konsultanti ieradās Rīgā, lai klātienē iepazītos ar Krievu salas projekta realizācijas gaitu, progresu un veicamajām izmaiņām. Uz jaunuzbūvēto Krievu salas termināli paredzēts pilnībā pārcelt piesārņojošās akmeņogļu pārkraušanas operācijas, tikai nelielā apjomā Eksportostā saglabājot nepiesārņojošo kravu pārkraušanu. Projekta gala ziņojums tiks izvērtēts 2019. gadā, kad tas būs pilnībā pabeigts.

Rīgas dome 14. martā skatīja jautājumu par Eksportostas un tai piegulošās teritorijas lokālpilnvarojumu (kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018. gadam grozījumus), nosakot Eksportostas ziemeļu daļā tādus atļautos pārkraujamo un uzglabājamo kravu veidus, kuros neietilpst ogles un bīstamās kravas. Lokālpilnvarojuma izstrādi jau atbalstījusi Rīgas domes Pilsētas attīstības komiteja.

Tāpat ir panākta vienošanās ar stividoriem, kuru akmeņogļu pārkraušanas operācijas līdz 2019. gadam no Eksportostas tiks pārceltas uz jauno pasaules standartiem atbilstošo Krievu salas termināli. Rīgas brīvostas pārvalde uzsver, ka investīcijas, kas nepieciešamas pieslēguma infrastruktūras, tostarp ogļu putekļu žogu, pievedceļu, papildu elektrojaudas apgādes un kravas laukumu ar ūdens novadišanas sistēmu izbūvei, tiek segtas no Rīgas brīvostas līdzekļiem, savukārt stividori par saviem līdzekļiem veic nepieciešamās investīcijas vairāku desmitu miljonu eiro apmērā akmeņogļu pārkraušanas tehnoloģiju pārvešanai un uzstādīšanai Krievu salā. Visa infrastruktūra, kas Krievu salā ir vai vēl tiks izbūvēta par Rīgas brīvostas un Eiropas Komisijas līdzekļiem, pilnībā paliks Rīgas brīvostas īpašumā un tiks iznomāta stividoriem ar nosacījumiem, kas nodrošinās Rīgas brīvostas investīciju ilgtermiņa atdevi.■





SĀKTA LOKĀLPLĀNOJUMA IZSTRĀDE KRIEVU SALAS TERITORIJAI

UZZIŅAI

Lokālpārplānojums tiks izstrādāts, pamatojoties uz Rīgas pašvaldības ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu 2006.–2018. gadam (ar 2013. gada grozījumiem) un ņemot vērā citus normatīvos aktus. Tā kā lokālpārplānojuma izstrāde tiks veikta atbilstoši MK noteikumiem Nr. 240, kas nosaka visā valstī vienotu teritorijas izmantošanas veidu klasifikāciju, un tiks izstrādāts teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmā (TAPIS), lokālpārplānojums pēc pašvaldības lēmuma "Par lokālpārplānojuma apstiprināšanu" būs publiski pieejams ģeoportālā geolattija.lv jebkuram interesentam.

Ir sākta lokālpārplānojuma izstrāde Krievu salas termināļa projekta teritorijai aptuveni 156 ha platībā. To nosaka nepieciešamība detalizēt Krievu salas teritorijas izmantošanas nosacījumus un pilnveidot pašreiz teritorijas plānojumā noteiktās prasības termināļa izbūvē izmantojamajām tehnoloģijām kravu uzglabāšanā, apstrādē un kraušnā, harmonizējot tās ar Eiropas Komisijas Vienotā pētījumu centra vadlīnijās "Uzglabāšanas radītās emisijas" noteiktajām labākajām pieejamajām nozares metodēm. Detalizācija un pilnveidojumi negrozīs un neietekmēs pašreiz Rīgas teritorijas plānojumā noteiktos Krievu salas izmantošanas mērķus.

Jaunbūvēto Krievu salas termināli apmeklēja brīvostas teritorijai piegulošo apkaimju Bolderājas, Kundziņsalas un Vecmīlgrāvja iedzīvotāju sabiedrisko organizāciju un Vides aizsardzības kluba pārstāvji. Vizītes mērķis bija sakarā ar lokālpārplānojuma izstrādes sākšanu iepazīties ar Krievu salas projekta 1. kārtā paveikto, kā arī ar lokālpārplānojuma

mērķiem un uzdevumiem un projekta 2. kārtā plānotajiem darbiem.

Lokālpārplānojumu izstrādā SIA "Metrum", kas tiesības izpildīt šo darbu ieguva atklātā konkursā. Krievu salas teritorijas lokālpārplānojuma projektu veidos trīs savstarpēji saistītas daļas – paskaidrojuma raksts, grafiskā daļa un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. Apzino ties projekta nozīmi un sabiedrības ieinteresētību, papildus normatīvajos aktos noteiktajiem sabiedrības iesaistes pasākumiem tiek plānoti arī papildu informēšanas pasākumi, tostarp nepieciešamības gadījumā rīkojot tikšanās ar ieinteresētajām pusēm.■

UZZIŅAI

Termināļa plānotā jauda ir 15–20 milj. tonnu gadā, kopējās izmaksas – 151,8 milj. eiro. Pārdomāti īstenojot projektu, ir izdevies panākt 10 milj. eiro ietaupījumu.



JAUNAS TEHNOLOĢIJAS KONTEINERKRAVU APSTRĀDEI

"Baltic Container Terminal" (BCT) ir lielākais konteineru terminālis Baltijas valstīs. Uzņēmuma panākumu pamatā ir termināļa pastāvīga modernizācija un jaunāko tehnoloģiju ieviešana, īpaši IT jomā, lai pielāgotos tirgus attīstībai un klientu augošajām prasībām, saīsinātu kuģu apstrādes laiku, jo katra kuģa stāvēšanas stunda pie piestātnes rada papildu izmaksas uzņēmuma klientiem. Ieviešot jaunās vadības sistēmas, aug uzņēmuma konkurētspēja, termināļa darbs kļūst operatīvāks, efektīvāks un klientiem caurskatāmāks. Pieslēdzoties termināļa sistēmām, klientam ir iespēja izsekot savu konteineru kustībai, tas savukārt veicina klientu uzticību un pārliecību par termināļa darbu.

Informācijas tehnoloģiju jomā BCT ir viennozīmīgs līderis Baltijas valstīs. Pagājušajā gadā terminālī sāka darboties ļoti mūsdienīga termināļa vadības sistēma (*Terminal Operating System, TOS*) NAVIS N4, versija 3.1. Sistēma nodrošina visa konteineru apstrādes cikla pārvaldību reālā laikā. Tā sastāv no konteineru laukuma plānošanas, kuģu plānošanas un aprīkojuma kontroles moduļiem, kas kopā nodrošina efektīvu kuģa apkalpošanu un visa apstrādes procesa plānošanu, sākot no konteineru izkraušanas līdz iekraušanai. "Baltic Container Terminal" TOS jaunā versija ir pirmā šāda veida sistēma Eirāzijas kontinentā.

TOS ir savienota ar citām termināļa vadības sistēmām un moduļiem, kas BCT darbojas jau vairākus gadus. Sistēmu pamatā ir modernu IT risinājumu integrēšana konteineru apstrādes procesā, un tās ļauj terminālī automatizēt lielu daļu no konteineru apstrādes procesiem. Kuģu, vārtu un dzelzceļa operācijas tiek automatizētas, izmantojot optiskās rakstzīmju atpazīšanas tehnoloģijas, kā arī attēlu tveršanas un apstrādes algoritmus. Rezultātā visi apstrādājamie konteineri tiek fotografēti, jau laikus fiksējot iespējamus bojājumus. Tādējādi tiek optimizēts konteineru pieņemšanas un nodošanas process, samazinās cilvēku pieļauto kļūdu skaits, uzlabojas pakalpojumu kvalitāte un tiek nodrošināta operāciju augsta efektivitāte.



Lai saglabātu konkurētspēju, uzņēmumam jāpielāgojas klientu prasībām un jāapkalpo termināli arvien lielāki kuģi arvien īsākos termiņos, tādēļ paralēli jaunu IT risinājumu ieviešanai BCT pastāvīgi investē termināļa modernizācijā un jaudu palielināšanā. Pēdējos gados uzstādīts jauns mūsdienīgs konteiner-celtnis ar lielāku celtpēju, gabarītiem un kravu kraušanas ātrumu, uzbūvēti jauni dzelzceļa pievedceļi un modernizēti esošie sliežu ceļi, uzbūvēta jauna noliktava. Šogad uzņēmums sāks būvēt vēl vienu noliktavu. Nākotnē plānots pagarināt piestātni un paplašināt konteineru laukumu.■

PLĀNO BŪVĒT PĀRVADU PĀR SARKANDAUGAVAS ATTECI

Rīgas brīvostas pārvalde ir sākusī projekta “Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu” realizāciju, kas ietver tilta pār Sarkandaugavas atteci un tā pievedceļu izbūvi Sarkandaugavā un Kundziņsalā. Rīgas brīvostas valdes sēdē tika apstiprināti atklāta iepirkuma konkursa “Satiksmes pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu būvprojekta izstrāde un autoruzraudzība” rezultāti, tādējādi tuvākajā laikā varēs sākt tehniskā projekta izstrādi.

Projekts “Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu” paredz nodrošināt tiešu Kundziņsalas savienojumu ar Rīgas pilsētas arteriālo ceļu tīklu, uzlabot transporta mobilitāti ostas teritorijā, kā arī kravas transporta un iedzīvotāju piekļuvi Kundziņsalai. Projekts tiek īstenots, piesaistot ES Kohēzijas fonda specifiskā atbalsta līdzfinansējumu, kas ir paredzēts, lai īstenotu pasākumus drošības līmeņa celšanai Latvijas lielajās ostās un novērstu problemātisko punktu radītos ierobežojumus. Būvprojekta izstrādi paredzēts veikt līdz 2018. gada beigām, pēc tam uzsākot būvniecības darbus. Saskaņā ar atklātā konkursa rezultātiem būvprojekta izstrādi un autoruzraudzību veiks personu apvienība SIA “Vektors T” un SIA “BRD Projekts”.

Savienojums ar Kundziņsalu ir arī loģisks papildinājums Rīgas domes uzsāktajam Tvaika ielas rekonstrukcijas projektam, kura mērķis ir transporta plūsmas novirzīšana tālāk no dzīvojamajiem rajoniem un tādas ceļu infrastruktūras izveidošana, kas novērstu sastrēgumus, troksni un gaisa piesārņojumu. Rīgas brīvostas pārvaldes Attīstības departamenta direktors Ivo Dubkevičs: “Rīgas brīvostas pārvaldes projekts – tilts no Sarkandaugavas uz Kundziņsalu kopā ar Rīgas domes Satiksmes departamenta īstenoto Tvaika ielas rekonstrukciju un satiksmes pārvada izbūvi pāri dzelzceļam starp Viestura prospektu un Tvaika ielu nodrošinās to, ka pēc dažiem gadiem kravas transports gan uz ostas termināļiem, gan uzņēmumiem Eksportostā un Andrejsalā apbrauks Rīgas pilsētas centru.” Plānots, ka pārvada būvdarbi jāpaveic divu būvniecības sezonu laikā, tātad tā nodošana ekspluatācijā varētu notikt līdz 2022. gadam.■



REKONSTRUĒS "B.L.B. BALTIJAS TERMINĀLS" NAFTAS PRODUKTU PĀRKRAUŠANAS UN UZGLABĀŠANAS TERMINĀLI

Rīgas brīvostas valde 16. novembrī pieņēma lēmumu par "B.L.B. Baltijas termināls" naftas produktu pārkraušanas un uzglabāšanas termināļa rekonstrukciju, kā arī jaunas dzelzceļa estakādes būvniecību tumšo naftas produktu noliešanai no dzelzceļa cisternvagoniem. Valdes lēmumā noteikts, ka rekonstrukcijas darbi veicami atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam un Vides pārraudzības valsts biroja atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem. "B.L.B. Baltijas termināls" modernizācijas mērķis ir ne tikai palielināt uzņēmuma darbības efektivitāti un konkurētspēju, bet arī būtiski samazināt tā darbības ietekmi uz apkārtējo vidi.

"B.L.B. Baltijas termināls" saņem, īslaicīgi uzglabā un nosūta tālāk naftas produktus. Kopējais atļautais pārkraujamo naftas produktu apjoms ir 5,1 milj. tonnu gadā. Rekonstrukcijas gaitā apjoma palielinājums netiek plānots, bet termināli uzstādīs mūsdienīgu naftas produktu tvaiku savākšanas un attīrīšanas sistēmu (kravas izgarojumu emisijas kontroles sistēma) un uzbūvēs jaunas ar naftas produktiem piesārņoto lietus ūdeņu attīrīšanas iekārtas. Galvenais ieguvums no termināļa rekonstrukcijas būs nepatīkamo smaku ievērojama samazināšanās Jaunmīlgrāvī, Sarkandaugavā, Vecmīlgrāvī un Mežaparkā, ko nodrošinās jaunās tvaiku savākšanas iekārtas. Darbus plānots pabeigt līdz 2019. gadam.



Rekonstrukcijas ietvaros plānots arī demontēt vecos horizontālos naftas produktu uzglabāšanas rezervuārus un to vietā uzstādīt trīs jaunus vertikālus rezervuārus ar kopējo tilpību 24 tūkstoši m³. Paredzēts arī uzbūvēt jaunu dzelzceļa cisternvagonu noliešanas estakādi tumšajiem naftas produktiem, kas būs aprīkota ar tvaiku savākšanas iekārtām, jo noliešanas procesā var rasties naftas produktu izgarojumi un smakas. Pēc rekonstrukcijas tas būs pirmais naftas produktu pārkraušanas uzņēmums Baltijā, kurā kravas izgarojumu kontroles sistēma tiks izmantota tumšo naftas produktu (mazuts, bitums, vakuumbūvē) pārkraušanā. Gaišo naftas produktu (benzīns, dīzeļdegviela, petroleja) pārkraušanā tvaiku savākšanas iekārtas pasaulē tiek izmantotas plašāk, jo produkti ir gaistošāki, ātrāk iztvaiko un rada lielāku gaisa piesārņojumu.



Jau tagad uzņēmumā ir ieviestas tehnoloģijas, kas palīdz ierobežot naftas produktu tvaiku emisijas, novērst kaitīgo vielu un smaku nokļūšanu gaisā. Pastāvīgi tiek veikti benzola koncentrācijas mērījumi trijos monitoringa punktos, un nevienā novērojumā gadā nav pārsniegti cilvēku veselības aizsardzībai noteiktie gaisa kvalitātes normatīvi. 2014. gadā smaku koncentrācijas mērīšanai uzņēmumā tika uzstādītas trīs elektroķīmisko, metāla oksīdu un fotojonizācijas detektoru monitoringa stacijas – “elektroniskie deguni”. 2017. gada sākumā vienu monitoringa staciju no uzņēmuma pārvietoja uz Ozo golfa kluba teritoriju, lai novērtētu smaku izplatību teritorijā, kur pastāvīgi uzturas iedzīvotāji. Smaku monitoringa sistēma tiešsaistē ļauj sekot līdzi smakas koncentrācijas izmaiņām un nepieciešamības gadījumā veikt pasākumus emisiju samazināšanai. Traucējošu smaku izplatīšanās gadījumu skaits samazinās, tomēr pilnībā to novērst nav izdevies. Plānotie rekonstrukcijas darbi un mūsdienīgas kravas izgarojumu kontroles sistēmas ierīkošana palīdzēs mazināt smakas gan ostas teritorijā, gan ostai pieguļošajās apkaimēs.■

BALTKRIEVIJAS DZELZCEĻŠ MEKLĒ EFEKTĪVU TRANZĪTA CEĻU UZ EIROPU

2017. gada 23. martā Rīgas brīvostu darba vizītē apmeklēja Baltkrievijas dzelzceļa vadītājs Vladimirs Morozovs ar pavadošo delegāciju.

Vizītei ir īpaša nozīme laikā, kad Baltkrievijā ar Ķīnas investoru atbalstu tiek attīstīts vērienīgais industriālais parks “Lielais akmens”. Šā projekta realizācija ievērojami palielinās kravu plūsmu austrumu – rietumu virzienā, un baltkrievi

šobrīd meklē efektīvākos tranzīta ceļus gan uz Eiropas, gan Skandināvijas tirgiem. Jāuzsver, ka jau šobrīd liela daļa transportējamo kravu no Āzijas valstīm uz Eiropu šķērso tieši Baltkrievijas teritoriju.

Lai izceltu Rīgas brīvostas priekšrocības salīdzinājumā ar pārējām Baltijas valstu ostām, kas ir galvenās RBO konkurentes cīņā par baltkrievu tranzitkravām, Rīgas brīvostas pārvaldes



vadība un lielākie ostas uzņēmumi delegāciju iepazīstināja ar labvēlīgajiem biznesa un uzņēmējdarbības aspektiem, īpaši izceļot ostas sniegto pakalpojumu kvalitāti un brīvo teritoriju potenciālu. Delegācija tika informēta par kravas pārvadājumu iespējām un investīciju vidi Rīgas brīvostā.■



RĪGAS BRĪVOSTAS PĀRVALDE UZŅEM UZBEKISTĀNAS PARLAMENTA DELEGĀCIJU

17. maijā oficiālās vizītes ietvaros Latvijā Rīgas brīvostu apmeklēja Uzbekistānas parlamenta jeb *Olij Mažlis* Senāta priekšsēdētājs Nigmatilla Juldaševs un viņa vadītā delegācija. Uzbekistānas parlamenta Senāta priekšsēdētājs tikās ar Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāju Andri Ameriku, Rīgas brīvostas pārvaldnieka pienākumu izpildītāju Aigaru Pečaku un RBP Attīstības dienesta vadītāju Viesturu Silenieku. Uzbekistānas viesi tika iepazīstināti ar Rīgas brīvostas darbību, investīciju iespējām ostā un ostas piedāvājumu Uzbekistānas preču tranzītam uz Eiropas tirgiem.

Sarunu gaitā Rīgas brīvostas pārstāvji uzsvēra, ka pašreiz sadarbības veicināšana ar Uzbekistānu transporta un loģistikas jomā ir svarīga gan Rīgas ostai, gan visai Latvijas transporta nozarei kopumā, lai nodrošinātu alternatīvas sarūkošajai tranzīta kravu plūsmai no Krievijas. Uzbekistāna tādējādi ir svarīgs partneris un tirgus Rīgas ostai, īpaši ņemot vērā iespējas, ko multimodālajiem kravu pārvadājumiem piedāvā strauji augošais Uzbekistānas loģistikas centrs "Navoi". Lielākais reģiona intermodālais loģistikas centrs izveidots uz starptautiskās lidostas "Navoi" bāzes un piedāvā efektīvus kravu pārvadājumus uz augošajiem Centrālāzijas valstu tirgiem.

Uzbekistānas puse izrādīja interesi par Rīgas brīvostas un ostas uzņēmumu iespējām, lai veicinātu Uzbekistānas preču eksporta attīstību uz Eiropas valstu tirgiem. Rīgas osta un uzņēmumi var piedāvāt pilnu kvalitatīvu pakalpojumu spektru Uzbekistānas preču tranzītam – kravu pārkraušanu, uzglabāšanu un apstrādi, kā arī priekšrocības, ko piedāvā brīvās ekonomiskās zonas statuss.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: "Pašreiz Rīgas





osta, tāpat kā visa transporta un loģistikas nozare, aktīvi meklē jaunus sadarbības partnerus. Mēs esam atvērti visdažādākajiem piedāvājumiem, un Uzbekistānas tirgus mums ir interesants gan augošo apjomu, gan ģeogrāfiskā novietojuma ziņā, īpaši ņemot vērā jau izstrādāto dzelzceļa maršrutu NATO kravām no Rīgas ostas uz Afganistānu, kas ved caur Uzbekistānu.”

Lielākās Uzbekistānas kravu grupas Rīgas ostā ir kokvilna no Uzbekistānas un konteinerizētās kravas virzienā no Rīgas uz Uzbekistānu, kā arī pārtikas produkti, kas tiek sūtīti abos virzienos. Strauji augoša un perspektīva kravu grupa ir mašīnas, iekārtas un tehnika, kas caur Rīgas ostu tiek piegādātas Uzbekistānas rūpniecībai. Rīgas osta tradicionāli ir saldēto pārtikas produktu piegādes centrs Uzbekistānas tirgum, taču šo kravu apjoms ir samazinājies sakarā ar Krievijas ieviestajām sankcijām pret Eiropas Savienību, kas skar arī tranzitkravas caur Krieviju.■

RĪGAS BRĪVOSTAS PĀRVALDE PIEDALĀS TRANSPORTA UN LOĢISTIKAS IZSTĀDĒ ĶĪNĀ

28. un 29. jūnijā Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvji piedalījās 17. Ķīnas starptautiskajā transporta un loģistikas izstādē (*China International Transportation and Logistics Expo*, CITLE) Sičuāņas provinces galvaspilsētā Čendu. Viņu mērķis bija meklēt jaunus sadarbības partnerus un prezentēt Rīgas brīvostu kā pievilcīgu transporta un loģistikas mezglu kravu transportēšanai no Ķīnas uz





Ziemeļeiropu un Skandināviju. Čendu ir viens no nozīmīgākajiem ekonomiskajiem, transporta un komunikāciju centriem Ķīnas rietumu daļā.

Saistībā ar “One Road – One Belt” jeb Jaunā Zīda ceļa iniciatīvu izstāde pulcēja globāla mēroga uzņēmumus, Ķīnas Tautas Republikas valdības pārstāvjus, kā arī potenciālos sadarbības partnerus. Arī Rīgas ostas stenda apmeklētāju galvenā interese bija saistīta ar iespējamajiem risinājumiem kravu transportēšanai no Ķīnas uz Ziemeļeiropu un Skandināviju, izmantojot Latvijas tranzīta koridoru un Rīgas ostu. Rīgas ostā ir nepieciešamā infrastruktūra un kvalitatīvi pakalpojumi, lai Jaunā Zīda ceļa ietvaros piesaistītu jaunus klientus.■

KAZAHSTĀNAS SPECIĀLĀ EKONOMISKĀ ZONA MEKLĒ BIZNESA ATTĪSTĪBAS IESPĒJAS

Kazahstānas uzņēmēju un organizāciju vizītes ietvaros, ko organizēja Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra, Latvijā bija ieradušies SEZ “Horgosa – Austrumu vārti” pārstāvji, galvenokārt no Kazahstānas uzņēmumiem un institūcijām, kas tieši iesaistītas kravu tranzīta plūsmas organizēšanā starp Ķīnu un Eiropas valstīm. 19. jūlijā viņi apmeklēja Rīgas brīvostu, lai iepazītos ar tās darbību un potenciālajiem sadarbības virzieniem. Galvenais Kazahstānas delegācijas vizītes mērķis bija pieredzes apgūšana SEZ pārvaldīšanas jomā. Viesus no Kazahstānas interesēja dažādu administratīvo procedūru organizēšana, jautājumi par zemes iznomāšanu komersantiem, līgumu slēgšanu un atlaižu piemērošanu. Tika pārrunāts arī RBP sniegto pakalpojumu klāsts brīvās zonas komersantiem, to organizēšana un administrēšana.

RBP mārketinga direktors Edgars Sūna: “Priecājamies, ka Horgosas SEZ pārstāvji ieradušies Latvijā un apmeklēja Rīgas ostu, lai iepazītos ar brīvās zonas pārvaldīšanas pieredzi. Tagad mums izveidojušies labi kontakti un varēsim turpmāk tieši risināt dažādus svarīgus sadarbības jautājumus. Horgosas SEZ ir interesants un nozīmīgs partneris Rīgas brīvostas pārvaldei kontekstā ar konteinerkravu pārvaldījumu attīstību starp Ķīnu un Eiropu caur Rīgas ostu. Kā zināms, tikko notikušajā Latvijas transporta un loģistikas nedēļā izstādē “Astana EXPO 2017” Kazahstānas dzelzceļa kompānijas “Kazakstan temir žoli” valdes priekšsēdētājs Kanats Alpisbajevs rosināja Latviju veidot kopīgu loģistikas centru SEZ “Horgosa – Austrumu vārti” teritorijā, kas ļautu daudz efektīvāk organizēt konteinercilieņu satiksmi no Ķīnas robežas uz Latviju. Tāpat šajā pasākumā tika uzsvērts, ka Latvijas un Kazahstānas sadarbības potenciāls arvien vairāk meklējams tieši konteinerkravu transportēšanā. Līdz ar to Rīgas osta iegūst īpašu nozīmi, jo ir lielākā un faktiski vienīgā Latvijas konteineru osta.”■



MĀCĪBAS ĶĪMISKO VIELU AVĀRIJAS SEKU LIKVIDĒŠANĀ

Lai pārbaudītu spēju reaģēt ārkārtas situācijās, pilnīgotu operatīvo dienestu sadarbību avārijas seku lokalizēšanā un likvidēšanā, kā arī izmēģinātu jaunas metodes un tehnoloģijas ķīmiskā piesārņojuma lokalizēšanai un savākšanai, SIA "Baltic Container Terminal" teritorijā Kundziņsalā 10. novembrī norisinājās



jās ikgadējās mācības "EKO 2017", kurās tika simulēta augstas bīstamības ķīmiskās vielas noplūde uz sauszemes un Daugavas akvatorijā, ko izraisījusi konteineravedēja avārija.



Mācību ietvaros tika pārbaudīta arī Rīgas brīvdostas pārvaldes partnera SIA "Eko osta" gatavība operatīvi reaģēt, avārijas rezultātā radušos piesārņojumu savācot ar jaunām metodēm un aprīkojumu – īpašiem absorbējošiem paklājiem, ko izmanto, lai savāktu izplūdušos naftas produktus ostas akvatorijā, un īpašu saistvielu – absorbentu piesārņojuma savākšanai no sauszemes virsmām. Mācību scenāriji katru gadu ir atšķirīgi,

šogad tas tika izstrādāts, balstoties uz pēdējo gadu risku analīzi..

Saskaņā ar mācību scenāriju 2017. gada 10. novembrī plkst. 9:30 SIA "Baltic Container Terminal" teritorijā apgāzās konteineravedējs, bojājot *flexytank* konteineru, kā rezultātā notika nezināmas izcelsmes eļļainas vielas noplūde sauszemes teritorijā un Daugavas akvatorijā. Negadījumā bija cietis konteineravedēja šoferis. Tika informēti visi atbildīgie operatīvie dienesti, kas, ierodoties avārijas



vietā, veica cietušā evakuāciju un sāka avārijas seku likvidēšanu – noplūdušās vielas noteikšanu, lokalizēšanu un piesārņojuma savākšanu, izmantojot gan ķīmisko absorbentu, gan norobežojošās absorbējošās bonas. Inscenētā ūdens akvatorijas piesārņojuma savākšanā tika pārbaudīta speciāla absorbējoša paklāja efektivitāte, kas ir jauns risinājums šāda veida avārijas seku likvidēšanā.

Mācību ietvaros avārijas seku lokalizēšanā un likvidēšanā piedalījās Rīgas brīvostas pārvaldes un Ostas policijas speciālisti, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, Katastrofu medicīnas centrs, Valsts vides dienests un SIA "Eko osta".

Ostas policijas priekšnieks Valdis Voins: "Katru gadu Rīgas brīvostas pārvalde organizē praktiskās mācības, lai pārbaudītu SIA "Eko osta" personāla iemaņas un tehnisko līdzekļu pietiekamību avāriju seku likvidācijai. Liela nozīme ir arī citu iesaistīto dienestu spējai operatīvi reaģēt un saskaņoti darboties. Šogad izspēlētā avārija noteikti nav tikai teorētiski iespējama. Vielas savākšanai tika izmantoti jaunākie materiāli, kuri pirmo reizi demonstrēti Latvijas ostā. Mācību rezultāti apliecina atbildīgo institūciju gatavību avāriju seku likvidēšanai. Ostas pārvalde pievērš lielu uzmanību vides aizsardzības jautājumiem un iespējamo avāriju seku likvidācijas pasākumiem. Kopīgi ar sadarbības partneriem jāturpina iesāktais, ieviešot praktiskajā darbā jaunākos materiālus, aprīkojumu un pasaules labāko pieredzi. Svarīgākais avāriju seku likvidācijas sistēmā ir labi sagatavots personāls, tāpēc arī turpmāk tiks organizētas mācības teorētisko un praktisko iemaņu nostiprināšanai."

SIA "Eko osta" avārijas seku likvidācijas nodaļas vadītājs Armands Lazdenieks: "Lai likvidētu avārijas sekas imitētajā akvatorijas daļā un sauszemes teritorijā, tika izmantoti Vācijā ražoti inovatīvi naftas produktu absorbenti, kā rezultātā tika efektīvi savākts mācību laikā izlietais naftas ķīmijas produkts. Šī ir pirmā reize, kad ostas piesārņojuma likvidēšanas mācībās izmanto reālu ķīmisko vielu, ne tās aizvietotāju. Protams, šādu vielu mācībās var izmantot tikai tad, ja ir augsti efektīvas savākšanas metodes un tehnoloģijas. Arī piesārņojuma likvidācijas laiks, strādājot ar jaunajiem materiāliem, ir ievērojami īsāks, un šajos apstākļos piesārņojuma tālāka izplatīšanās nav iespējama."■





INOVĀCIJU KONKURSS STUDENTIEM „OSTA PILSĒTAI”

Rīgas brīvostas pārvalde (RBP) par veiksmīgu un perspektīvu atzinusi Latvijas Jūras akadēmijas studentu ideju ieviest ūdenstransportu pārvadājumiem no Rīgas ostas attālinātajām kruīza piestātnēm uz pilsētas centru. Šī ideja ieņēma pirmo vietu RBP rīkotajā inovāciju konkursā studentiem „Osta pilsētai”.

Idejas autores Anastasija Knorringa un Veronika Kočergina skaidroja, ka prāmju un kruīza tūrisma attīstība Rīgā ir ierobežota, jo Rīgas Pasažieru ostā ir tikai divas piestātnes, kur var pietauvoties šie kuģi. “Ostas kruīza sezonā šogad ir pieteikti 87 kruīza kuģu ienācieni, taču ne vienmēr ir iespēja kuģus pietauvot Pasažieru ostas piestātnēs, turklāt dažu kuģu tehniskie parametri neļauj tiem piebraukt minētajām piestātnēm, tāpēc kuģi tiek apkalpoti citās piestātnēs brīvostas iekšienē, un tas pasažieriem apgrūtina izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus aizklūšanai līdz pilsētas centram,” skaidroja studentes. Kā risinājumu viņas piedāvā nodrošināt 150 pasažieru tilpības kuģu kustību pa Daugavu no attālinātām kruīza piestātnēm, piemēram, Krievu salas. Šādu pasažieru transportēšanas veidu studentes iesaka kā alternatīvu ceļošanai ar taksometru, sabiedrisko transportu vai privāto pārvadātāju. Viņuprāt, šī metode nodrošinātu transporta kustību bez aizkavēšanās, sastrēgumiem, kā arī ļautu tūristiem izbaudīt ne tik industriālu Rīgas pilsētas ainavu.

“Jauno tehnoloģiju ieviešana atbilstoši 21. gadsimta prasībām ir svarīgs priekšnosacījums Rīgas ostas konkurētspējas veicināšanai. Paldies studentiem





par viņu idejām, spēju “uztaustīt” un piedāvāt risinājumu aktuālām ostas problēmām,” sacīja konkursa žūrijas priekšsēdētājs Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Mārtiņš Ziemanišs.

Otrajā vietā ierindojās Rīgas Biznesa skolas studenti Kārlis Jonāss un Mārtiņš Šmits, kuri piedāvāja izstrādāt mobilo lietotni, kas reģistrētu mazā ūdens transporta izejošos braucienus, kā arī aicināja nodrošināt bezvadu interneta infrastruktūru brīvostas teritorijas jahtu piestātnēs. Žūrijai jaunieši prezentēja piedāvātās aplikācijas demoversiju. Viņi pauda uzskatu, ka pašreizējais informēšanas veids par ienākošo un izejošo mazizmēra kuģošanas līdzekļu braucieniem neatbilst 21. gadsimta mobilajām un interneta tehnoloģijām.

Trešo vietu ieguva Latvijas Universitātes studentes Liene Bērziņa un Stella Jubalte, kuras piedāvāja izveidot Rīgas brīvostas talismanu roņa izskatā.

Konkursa pamatmērķis ir veicināt moderno tehnoloģiju laikmetam atbilstošu risinājumu izmantošanu Rīgas brīvostas saimnieciskajā darbībā. Jaunieši tika aicināti meklēt un rast jaunas idejas ostas konkurētspējas celšanai, vadoties pēc pieciem tematiskajiem virzieniem: tehnoloģijas, konkurētspēja, loģistika, vide un mārketinga. Piedāvātā inovācija varēja būt unikāla, proti, bez jau gataviem analogiem produktiem tirgū, vai arī jau citviet pasaules ostās izmantots un veiksmīgs risinājums.■



JAUNIEŠI IEPAZĪSTAS AR RĪGAS OSTU

Teju 40 skolēnu no visas Latvijas devās ekskursijā apskatīt Rīgas ostu, lai labāk sagatavotos Rīgas brīvdostas pārvaldes organizētajam konkursam "Osta pilsētai".

Jaunieši apskatīja Rīgas brīvdostas pārvaldes telpas un ostas maketu, apmeklēja "Baltic Container Terminal" Kundziņsalā, kur varēja vērot kravas konteineru pārkraušanas procesu, Rīgas brīvdostas pārvaldes kapteiņdienestu un Kuģu satiksmes vadības centru. Ekskursijas beigās viņiem bija unikāla iespēja uzkāpt Daugavgrīvas bākā. Katrā ekskursijas pieturas punktā skolēnus sagaidīja Rīgas ostas speciālisti, kuri stāstīja par ostas saimniecisko darbību, tās nozīmi pilsētas vides ainavā.



Ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods stāsta par kapteiņdienesta darbu.

Ekskursijā piedalījās skolēni no visas Latvijas: Rīgas, Liepājas, Kalnciema, Jelgavas, Madonas, Mārupes, Jūrmalas, Ogres, Bauskas, Salaspils un citām pilsētām. Ekskursija bija daļa no konkursa "Osta pilsētai", skolēni tās laikā varēja brīvi fotografēt un filmēt, lai sagatavotu savus darbus, tāpēc bija bruņojušies ar videokamerām, fotoaparātiem un pat droniem, iemūžinot ostas teritorijā notiekošos procesus.■



Vita Gerharde iepazīstina ar ostas darbību.



VAI TRANZĪTAM BŪS JĀATMET AR ROKU?

Gadsimtiem ilgi osta ir bijusi Ventspils mugurkauls – centrs, ap ko veidojusies pilsēta. Pilsētu nevar atraut no ostas, tāpat kā ostu nevar atdalīt no pilsētas. Par to, kas ir Ventspils osta šodien un kāda izskatās tās nākotne, jautājām Ventspils brīvostas pārvaldniekam IMANTAM SARMULIM.

– Runājot par Ventspils brīvostu, mēs jau sen vairs nedomājam tikai ostu, bet arī rūpniecību.

– To, kādā virzienā jāstrādā Ventspils brīvostas pārvaldei, pilsētas pašvaldība un ostas valde stratēģiski nolēma jau pirms daudziem gadiem, un tas ierakstīts gan Latvijas ostu attīstības programmā, gan Ventspils brīvostas likumā. Saskaņā ar to brīvostas pārvalde strādā un strādās trīs virzienos: pašreizējo ostas pozīciju saglabāšana šķidro un beramkravu tirgū, jaunu darbības veidu un pakalpojumu piesaiste ostai un rūpniecības attīstība brīvostas industriālajās teritorijās. Ostas rūpnieciskās teritorijas attīstība nav nekāds Latvijas fenomens, tā strādā virkne lielo ostu Eiropā un pasaulē. Osta un eksportspējīga rūpniecība ir savstarpēji saistītas.



Imants Sarmulis.

– Lai arī gada sākums ostā ir ar pluszīmi, kopējais kravu apjoms Ventspils ostas termināļos pēdējos gados samazinās. Vai tiešām pienāks brīdis, kad kuģus Ventspilī vairs neredzēsīm?

– Ventspils osta ir, bija un būs. Kamēr vien būs kāds, kas ražo, un kāds, kas pērķ, bez ostām neiztikt. Un šajā tīklā vienmēr sava vieta būs arī Ventspils ostai. Bet ir naivi iedomāties, ka šis bizness notiks pats no sevis un ka pasaule visu laiku būs tāda pati kā pirms 50 gadiem. Daudzi ar nostalgiju atceras laikus,



kad kopējais kravu apgrozījums Ventspils ostā krietni pārsniedza 30 miljonus tonnu. Jā, toreiz pietika ar vienu lielas valsts vadības lēmumu, lai visu naftas un minerālmēslu eksporta plūsmu virzītu uz Ventspili. Bet diez vai kāds vēlas atcerēties, ka toreiz nevienu īpaši neinteresēja, kā šajā produktu tranzītā jūtas ventspilnieks, kurš no visas šīs aktivitātes jūta vien nopietnas vides problēmas. Būt saimniekiem savā zemē un savās ostās nozīmē arī pieņemt jaunus spēles noteikumus. Mūsu gadījumā – pieņemt, ka milzīgās Krievijas kravu plūsmas caur Latviju mazināsies. Krievija par plāniem attīstīt savas ostas atklāti runāja jau 90. gadu beigās. Krievijas Federācijas valsts programma transporta attīstībai nosaka uzdevumu virzīt Krievijas kravu plūsmu uz savām ostām no Baltijas un Ukrainas, kaimiņvalstu ostām atstājot ne vairāk par 5% sava tranzīta.

– Priekšvēlēšanu laikā varēja dzirdēt solījumus Ventspils ostu atkal padarīt par vadošo Baltijā. Vai tas ir iespējams?

– Ir tāds folklorizējies teiciens: “Kā var nesolīt!?” Tomēr domāju, ka mūsu sabiedrība ir pāraugusi tos laikus, kad akli tic tukšiem solījumiem. Ja šo solījumu paudēji orientējas nozarē, tad paši ļoti labi saprot, ka tas nav iespējams. Pēdējo 20 gadu laikā Ventspils osta ir mainījusies, bet ne uz slikto pusi, kā daži mēģina iegalvot. Tieši otrādi – Ventspils brīvostas pārvalde ir attīstījusi ostas infrastruktūru līdz tādām līmenim, ka šeit ir iespējams pēc pasaules standartiem apkalpot jebkura veida kravas. Agrāk tā nebija. Ventspils ostā ir dabiskas un radītas priekšrocības, zemākās ostas maksas Baltijas jūras austrumkrastā. Tātad Ventspils osta ir kļuvusi tikai labāka, to neviens nevar noliegt. Kas tad ir noticis? Ir mainījušās pārējās reģiona ostas. Ventspils osta bija pirmā, kas padziļināja kuģu ceļus, bet tagad to dara arī kaimiņi. Pēdējo gadu laikā pilnīgi no jauna uzbūvētas tādas Krievijas ostas kā Primorska un Ustjluga, krietni attīstījušās citas ostas. Nav grūti būt pirmajam, ja esi vienīgais. Lai padarītu Ventspili par vadošo ostu Baltijas jūrā, būtu jāslēdz kādas trīs citas. Bet, ja kāds sola Ventspili izveidot par vadošo ostu, vēlām sekmes! Ventspils brīvostas pārvaldes pūļu rezultātā Ventspils ir izveidota par modernāko ostu Latvijā un vienu no modernākajām Baltijas jūrā. Bet tās jaudas, ko piedāvā Ventspils osta, privātie termināļi, kas šeit strādā, neizmanto pilnībā. Efektīvai ostas izmantošanai nepieciešams biznesa ķēriens un efektīva pārvaldība. Diemžēl ne visi privātie termināļi Ventspils ostā var ar šiem elementiem lepoties, jo kravu apjoms krīt un ostas pārvaldes ieguldījumi netiek pilnībā izmantoti.

– Ko Ventspils brīvostas pārvalde var darīt, lai ostā tiktu pārkrauts vairāk kravu?

– Ventspils brīvostas pārvalde nekad nevienu kravas tonnu nav pārkrāvusi un nepārkrāus. Ostas pārvalde pati neslēdz līgumus ar kravu īpašniekiem, un ostas pārvalde arī pati ne vilcienu vagonus, ne kuģus neved. Lai veicinātu ostas termināļu darbu kravu pārkraušanā, brīvostas pārvalde strādā trīs virzienos.

Pirmais – ostas infrastruktūra par labu cenu. Patiesībā šis ir galvenais



brīvostas pārvaldes uzdevums: nodrošināt perfektu infrastruktūru – kuģošanas kanālu dziļumu, hidrobūves, pievedceļus, kraujlukumus, lai uzņēmumiem šeit būtu ideāli piemēroti apstākļi darbam. Tas ietver arī ostas dienestu – loču, kuģu satiksmes, ostas kontroles, piesārņoto ūdeņu savākšanas un citu – augsti profesionālu darbu 24 stundu režīmā. Kopš 2001. gada dažādos infrastruktūras sakārtošanas, būvniecības darbos Ventspils brīvostas pārvalde ieguldījusi aptuveni 130 miljonus eiro. Daļu no šiem līdzekļiem izdevies piesaistīt no Eiropas Savienības fondiem. Tas arī ir prasījis papildu darbu, bet vienlaikus ļāvis saimniekot maksimāli efektīvi un nepaaugstināt ostas maksas kuģiem. Tas ir brīvostas pārvaldes galvenais ienākumu avots, bet termināļu konkurētspējai ir svarīgi, lai kuģu īpašniekiem ienākšana Ventspils ostā būtu izdevīga. Kā jau minēju, ostas maksas Ventspilī ir mazākās Baltijas jūras austrumkrastā. Piemēram, maksa par tankkuģa ienākšanu ostā Rīgā ir vidēji par 20% lielāka nekā Ventspilī, bet Klaipēdā – par 45% lielāka. Sauskravas kuģa ienākšana Rīgā maksā vidēji par 15% vairāk, bet Klaipēdā pat par 60% vairāk. Tā ir tā izmaksu daļa, ko varam koriģēt. Tālākā izmaksu daļa ir privāto termināļu rokās. Brīvostas pārvalde nezina un nevar zināt, kādus tarifus par saviem pakalpojumiem piedāvā privātie termināļi un cik tie ir spējīgi konkurēt ar līdzīgiem termināļiem citās ostās. Visi gan var redzēt publisko informāciju par uzņēmumu peļņu. Ja tirgus situācija mainās, visiem jāspēj mainīties tai līdzī.

Otra lieta, ko darām, ir ostas reklāma. Jā, brīvostas pārvalde nav tiesīga runāt ar kravu īpašniekiem par konkrētu piedāvājumu Ventspilī, konkrētām cenām, tā būtu iejaukšanās privāto uzņēmumu sfērā. Bet pārvalde var reklamēt Ventspils ostu kā lielisku vietu visa veida kravu pārkraušanai. Tas notiek nepārtraukti. Ventspils brīvostas pārvalde ir klātesoša visos lielākajos transporta un loģistikas nozares pasākumos Ventspilī interesējošajos tirgos. Termināļi var izmantot pārvaldes sagādāto platformu un braukt uz šiem pasākumiem, netērējot papildu līdzekļus par standarta iekārtojumu. Ir termināļi, kas šo iespēju izmanto labprāt.

Un trešā lieta – brīvostas pārvalde attīsta ostas teritoriju tādā virzienā, lai jaunie projekti pozitīvi ietekmētu arī kravu apgrozījumu ostā. Jaunas ražotnes brīvostas teritorijā, protams, ir jaunas darba vietas un nodokļi budžetā, bet tās ir arī papildu kravas ostai. Jā, tas apjoms, protams, nav tik liels kā tranzīts no Krievijas, bet tas pakāpeniski palielinās, un tā ir ļoti pozitīva tendence. Visi min, ka Klaipēdas osta palielina kravu apgrozījumu, bet reti kurš zina, ka bez tā, ka Krievijas kravas Klaipēdas ostā ir tikai 3%, kamēr Ventspilī tās veido lielāko daļu visa apjoma, lauvas tiesa visu Klaipēdas ostas kravu ir nevis tranzīts, bet vietējās kravas. Tās ir kravas, kas tiek saražotas uz vietas Lietuvā un eksportētas caur Klaipēdas ostu. Tās ir kravas, kas nav atkarīgas no kaimiņvalstu lēmumiem un dažādiem ģeopolitiskiem strīdiem. Ja Latvijā attīstīsies eksportspējīga rūpniecība, būs ko darīt arī ostām.



– Nevar noliegt, ka pēdējos gados daudz paveikts rūpniecības attīstībā Ventspilī. Tomēr dzirdama kritika, ka ieņēmumi no rūpniecības nekad nevarēs aizstāt ieņēmumus no ostas. Kāds būtu jūsu komentārs?

– Iespējams, pašvaldība un pārvalde skaļāk runā par paveikto rūpniecībā, arī tāpēc, ka šajā jomā vēl ir lielas attīstības iespējas. Tomēr jāuzsver, ka gan līdz šim, gan arī turpmāk absolūti lielākā daļa visu investīciju un brīvostas pārvaldes darba ir veltīti ostai. Par to runā skaitļi. Rūpniecības attīstībā Ventspilī brīvostas pārvalde kopš divtūkstošo gadu sākuma ieguldījusi apmēram 37 miljonus, tai skaitā būvējot jaunas ēkas. Savukārt investīcijas ostā sasniedz 130 miljonus eiro. Nākamajā plānošanas periodā, tas ir, līdz 2021. gadam, rūpniecībā plānots ieguldīt 12 miljonus eiro, bet ostas infrastruktūrā – apmēram 37 miljonus eiro. Es domāju, ka uzsvāri ir skaidri redzami. Tāpēc reizēm izbrīnu raisa dažādu tā saukto speciālistu komentāri, ka Ventspilī ostai esot atmests ar roku. Ostai gan bija, gan būs pievērsta maksimāla uzmanība.

Bet, domājot par ostas attīstību, ne mirkli nedrīkst aizmirst par to, kas ir svarīgi iedzīvotājiem. Un tas ir darbs. Ventspils pašvaldības lēmumu pirms 15 gadiem sākt attīstīt rūpniecību pamatoti var uzskatīt par vienu no gudrākajiem lēmumiem neatkarīgajā Latvijā. Un to nesakām tikai mēs, to atzīst eksperti kā Latvijā, tā ārzemēs. Lai iedzīvotāji pašvaldībā varētu saņemt visus pakalpojumus, ir svarīgi, cik daudz ventspilnieku strādā pilsētas uzņēmumos, nodrošinot ienākumus sev un arī ieņēmumus pašvaldības budžetā. 37 miljoni, ko Ventspils brīvostas pārvalde ieguldījusi rūpniecībā, ir radījuši 1400 jaunu darba vietu Ventspilī. Savukārt ostā strādājošie privātie termināļi, kur ieguldīti milzīgi gan ostas pārvaldes, gan privātie līdzekļi, kopš 2002. gada samazinājuši darbinieku



skaitu par vairāk nekā tūkstoti. Ja vērtējam ieguldījumu efektivitāti no šāda viedokļa, ir skaidri redzams, ka ieguldījumi rūpniecībā atmaksājas un visā Latvijā šim jautājumam būtu jāpievērš lielāka uzmanība. Aivars Lembergs šobrīd valdībai ir iesniedzis programmu rūpniecības attīstībai, aicinot piešķirt vairāk līdzekļu no valsts šai jomai. Būtu ļoti vēlams, lai šī programma atrastu dzirdīgas ausis un Latvijas iedzīvotājiem būtu iespēja strādāt Latvijā. Ventspils piemērs rāda, ka tas ir pareizais virziens.

– Ieguldījumi ostā, īpaši hidrobūvēs, iedzīvotājiem ir mazāk redzami, bet pēdējo gadu laikā tapuši arī jauni ostas termināļi.

– Jā, ir paveikts milzīgs darbs arī šajā jomā. Būvētas un atjaunotas piestātnes, uzbūvēti seši jauni termināļi. Pieciem no tiem infrastruktūru, pievedceļus un piestātnes būvēja Ventspils brīvostas pārvalde, bet sestajam piemērota speciāla atbalsta shēma no Ventspils brīvostas pārvaldes puses. Lielākie ostas termināļi, kas šeit strādāja vēl no Padomju Savienības laikiem, 2001. gadā pārkrāva 96% visu kravu Ventspils ostā. 2016. gadā tie jau pārkrāva trīs reizes mazāk – 12,3 miljonus tonnu, kas vairs ir tikai 65% no visām kravām. Pārējais kravu apjoms panākts, piesaistot darbam ostā jaunus termināļus. Īpaši gribu izcelt Ventspils brīvostas pārvaldes būvēto universālo termināli, kur iespējams apkalpot prāmjus. Ja brīvostas pārvalde nebūtu uzstājusi, ka jau nomā nodotajā terminālī vēlas izbūvēt arī prāmju piestātnes un kravu un pasažieru termināļus, ja nebūtu kopā ar pašvaldības pārstāvjiem aktīvi meklējusi prāmju operatorus, prāmju šodien Ventspilī, visticamāk, nebūtu. Ventspils šobrīd ir lielākā *ro-ro*, tas ir, ar prāmjiem pārvadāto kravu osta Latvijā. Šeit pārkrauj gandrīz trīsreiz vairāk *ro-ro* kravu nekā Rīgā un Liepājā kopā. Tas ir ļoti nozīmīgs sasniegums kravu diversifikācijas virzienā.

– Kādi vēl ir plānotie lielākie darbi?

– Izcelšu tikai dažus. Piesaistot ES fondus, plānoti apjomīgi hidrobūvju remontdarbi, no kuriem redzamākais, protams, būs abu molu rekonstrukcijas projekts, kā arī pievedceļu ostas termināļiem rekonstrukcija. Vienlaikus vērtējam termināļu attīstības plānus un iesaistāties to īstenošanā. Piemēram, universālajam terminālim pie tilta, kur notiek ļoti aktīva darbība, paplašināsim kraujlaukumu un sakārtosim dzelzceļa pievadus, lai palielinātu viņu kravu apstrādes iespējas. Un vēl gribu izcelt jaunu rūpniecisko ēku būvniecību. Šobrīd Ventspils brīvostas pārvalde attīsta industriālo darbību ilgus gadus neizmantotā teritorijā Talsu ielā 200. Divas jaunas rūpnieciskās ēkas drīz būs Ventspils Augsto tehnoloģiju parkā. Abām jau sameklēti arī nomnieki. Un vēl vienu jaunu ražotni plānots būvēt Ganību ielā līdzās jau tur esošajām “Malmar” un “Bucher” ēkām. Darba ir daudz. Brīvostas pārvalde no savas puses darīs visu, lai uzņēmumiem Ventspilī būtu labākie darba apstākļi. Pārējais atkarīgs no uzņēmumiem.■



VENTSPILS OSTA 2017. GADĀ

2017. gads ir atstājis ostā vērā ņemamus nospiedumus – jaunas ražotnes, esošo paplašināšanu, jaunas industriālas teritorijas, kārtējos pievedceļu būves un hidrotehnisko būvju nostiprināšanas projektus. No jauna atzinību starptautiskā līmenī ieguvusi Ventspils brīvostas speciālā ekonomiskā zona.

HIDROBŪVJU OTRĀ DZĪVE

Šogad Ventspils brīvostas pārvalde parakstījusi līgumu par ievērojama finansējuma piesaisti hidrobūvju atjaunošanai. Projekta "Ventspils brīvostas hidrotehnisko būvju pārbūve un atjaunošana" kopējā vērtība būs ap 18 miljoniem eiro, no kā lielāko daļu līdzfinansēs ES Kohēzijas fonds. Līdz 2022. gadam paredzēts atjaunot Ziemeļu un Dienvidu molus, vairākās vietās pārbūvēt krasta stiprinājumus, bet mazajā zvejas ostā un Ventspils brīvostas pārvaldes flotes piestātnē jeb tā sauktajā Ziemas ostā uzbūvēt papildu konstrukcijas, lai samazinātu viļņošanas piestātnēs un uzlabotu kuģu stāvēšanas apstākļus vētras laikā.

BŪVĒ UN ATJAUNO PIEVEDCEĻUS

2017. gadā sāka aptuveni 19,9 miljonus vērtā projekta "Pievedceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām" īstenošana. 85% no projekta izmaksām līdzfinansēs ES Kohēzijas fonds. Projekts aptver remontdarbus 19 ceļu posmos 12,8 kilometru garumā, un tie ilgs līdz 2021. gadam. Šogad darbi veikti sešos objektos, lielākā daļa no tiem jau pabeigta.

ATVER INOVATĪVU RAŽOTNI

Ventspils brīvostas industriālajā zonā atklāta inovatīvu elastīgo iepakojumu ražotne "Immer Digital", kas ietilpst starptautiskajā "Immer Group" uzņēmumu grupā. Jau pirmajā gadā sāka vairāku inovatīvu iesaiņojumu veidu ražošana,

uzņēmums pieteicis sevi starptautiskās izstādēs. Uzņēmumā darbs noris trijās maiņās. "Immer Digital" darbību Ventspilī vēlas paplašināt, tāpēc noslēgts līgums ar brīvostas pārvaldi par vēl vienas ražošanas ēkas nomu, kuras būvniecība sāksies 2018. gadā. Pēc visu attīstības kārtu īstenošanas darbinieku skaits uzņēmumā varētu sasniegt 200.





VĀRTI UZ SKANDINĀVIJU

Ventspils turpināja stiprināt prāmju pārvadājumu reģionālā centra pozīcijas. Tā kā strauji aug pieprasījums pēc prāmju pakalpojumiem, kompānija "Stena Line" palielinājusi reisu skaitu starp Ventspili un Zviedrijas ostu Nīneshamnu līdz 12 reisiem nedēļā, organizējot papildu prāmi šajā virzienā. Tagad Ventspils tiek pozicionēta kā vārti uz Skandināviju. Jaunā biznesa koncepcija vainagojusies ar pārvadāto kravu apjoma un pasažieru skaita pieaugumu pat salīdzinājumā ar 2016. gadu, kas bija rekordgads. Šā gada 11 mēnešos starp Ventspili un Nīneshamnu pārvadāts par 297 000 tonnu jeb 18% vairāk kravu nekā pirms gada, bet pasažieru par 39 000 jeb 26% vairāk.

JAUNA INDUSTRIĀLA TERITORIJA

Ventspils brīvostas pārvalde sākusī bijušās zvērsaimniecības teritorijas Talsu ielā 200 apgušanu un sakārtošanu, lai to pielāgotu uzņēmēju vajadzībām. Projekta "Pievedceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām" ietvaros izbūvēts jauns divvirzienu pievedceļš un ietve 315 m garumā, kā arī stāvlaukums 20 vieglajām un septiņām kravas automašīnām. Pavisam drīz tur tiks sākta komercdarbība. Zemes pirmais nomnieks biedrība "Nacionālā zvejniecības ražotāju organizācija" pabeigusi zivju saldētavas būvniecību. Tiek turpināti teritorijas labiekārtošanas darbi.

RAŽO PIECU VEIDU AUTOMAŠĪNAS

Nobeigumam tuvojas divus gadus ilgušais projekts "Spirit" mašīnbūves uzņēmumā "Bucher Municipal", kas jau 12 gadus Ventspili ražo komunālās



mašīnas ielu tīrīšanai. Agrāk Ventspilī tika ražotas tikai atsevišķas mašīnu komplektējošās daļas, bet kopš 2015. gada novembra šeit apgūst pilnu komplektēšanas ciklu. Divu gadu laikā uz Ventspili no Šveices un Anglijas pārceltas piecas tehnoloģiskās līnijas, kur tiek komplektētas piecu dažādu veidu 1, 2 un 4 kubikmetru tilpuma komunālās automašīnas. Šogad atklāta kompaktās automašīnas C201 montēšanas līnija. Ventspilī montētās mašīnas uzkopj ielas visā pasaulē.

ATSKAITES PUNKTI: 25 UN 15

Ceturtdaļgadsimta jubileju nosvinēja Ventspils brīvostas pārvalde. Pa šiem gadiem Ventspils pārvērtusies par dziļūdens ostu, kas spēj uzņemt lielākos kuģus, kādi kuģo Baltijas jūrā. 25 gadu laikā osta apkalpojusi 44 750 tirdzniecības kuģu, ostas termināļi pārkrāvuši 726,1 miljonu tonnu kravu. Viens no svarīgākajiem Ventspils brīvostas panākumiem ir atbilstošas infrastruktūras izveide un prāmju līniju piesaiste Ventspilij. Tikpat svarīga visai pilsētai ir brīvostas jaunas darbības jomas attīstība – industrializācija. 15 gadu laikā Ventspils brīvostas industriālajās zonās piesaistīti aptuveni 20 uzņēmumu, kur radīti 1400 jaunu darba vietu. Lai piesaistītu uzņēmumus, Ventspils brīvostas pārvalde uzbūvējusi astoņas jaunas rūpnieciskās ēkas, plānots tuvākajā laikā uzbūvēt vēl trīs.

PIRMĀS INVESTĪCIJAS NO ĶĪNAS

Maija beigās Ventspils Augsto tehnoloģiju parka industriālajā teritorijā atvēra vēl vienu unikālu ražotni – jaunās paaudzes apkures un dzesēšanas sistēmu ražošanas uzņēmumu “Wasserkabel Baltic”. Jaunā ražotne atro-



das Tehnoloģiju centra ēkā, kas uzbūvēta pēc Ventspils brīvostas pārvaldes pasūtījuma. Tas ir pirmais projekts Ventspilī, kurā piedalās investori no Ķīnas Tautas Republikas. “Wasserkabel Baltic” ir vācu un ķīniešu investoru kopuzņēmums, kas Ventspilī ražo Vācijā izgudrotas zemas temperatūras apkures un dzesēšanas sistēmas.■



TERMINĀLIS KĻŪST UNIVERSĀLS

Pateicoties graudu termināļa "Ventspils Grain Terminal" (VGT) modernizācijai, radusies iespēja pie-saistīt ostai jaunus kravu veidus. Termināļa teritorijā uzbūvēta universāla noliktava dažādu lauksaimniecības produktu uzglabāšanai. Termināļa caurlaides spēja pieaugusi par vienu miljonu tonnu, sasniedzot 2,5 miljonus tonnu gadā, noliktavā iespējams vienlaikus uzglabāt 100 000 tonnu produktu. No šaura profila graudu pārkraušanas termināļa "Ventspils Grain Terminal" izaudzis par universālu termināli dažādu lauksaimniecības produktu pārkraušanai, turklāt abos virzienos – gan uz, gan no kuģiem.■



Lentīti noliktavas atklāšanā
pārgriež VGT valdes priekšsēdētājs
Vladislavs Šafranskis (no kreisās), Ventspils
brīvostas pārvaldnieka vietnieks
Guntis Drunka un Ventspils domes
priekšsēdētāja vietnieks Didzis Ošenieks.

IZDOTA ATJAUNOTA VENTSPILS OSTAS PIEEJU KARTE

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļa ir izdevusi atjaunotu Ventspils ostas pieeju karti, kas sagatavota, izmantojot CARIS programmatūru.

Kartogrāfu darbs ar CARIS programmatūru ir daļa no jaunās hidrogrāfijas informācijas sistēmas, kas tiek veidota Eiropas Savienības finansētā FAMOS projekta ietvaros. Jaunajā sistēmā tiks integrētas jau esošās dziļumu mērījumu un jaunveidojamā kartogrāfisko datu bāze. Paredzams, ka jaunā sistēma atvieglos Hidrogrāfijas dienesta darbu un ļaus ietaupīt cilvēkresursus. Strādājot jaunajā informācijas sistēmā, pamats būs elektronisko jūras navigācijas karšu izdošana. Papīra kartes būs iespējams sagatavot, izmantojot elektronisko karšu datus. Jauno sistēmu plānots pabeigt līdz nākamā gada beigām.

"Pāreja uz jauno CARIS programmatūru prasīja vairākus gadus. Vēl atlicis pēdējais izaicinājums – kartogrāfisko datu bāzes izveidošana. Elektroniskās navigācijas kartes jau tiek izdotas ar CARIS palīdzību. "Ventspils ostas pieejas" ir pirmā papīra jūras navigācijas karte, kas pilnībā pabeigta, izmantojot CARIS programmatūru. Turpmāk tā tiks gatavotas visas kartes," uzsver JA HD Kartogrāfijas daļas vadītājs Normunds Duksis.■



PASAULES ATZINĪBA UN PARAUGS CITIEM

Ventspils brīvostas pārvalde jau vairākus gadus tiek vērtēta pasaules ekonomisko zonu izpētē, ko organizē populārais britu izdevums "Financial Times". Šogad Ventspils kārtējo reizi saņēma starptautisko analītiķu atzinību. Apkopojot informāciju par vairāk nekā 60 ekonomiskajām zonām visā pasaulē, "Financial Times" izdevums "fDi" ("Foreign Direct Investment") piešķīra Ventspils brīvostai trīs balvas. Pateicoties veiksmīgai prāmju satiksmes attīstībai, augsti novērtēta darbība loģistikas jomā. Vērtējumu "izcili" no starptautiskajiem ekspertiem brīvosta saņēma par infrastruktūras attīstību un speciālbilvu par pārrobežu sadarbības veicināšanu. Ventspils veiksmīgo pieredzi pārņem citas valstis: nesen notika Eiropas Komisijas organizēta Itālijas valsts struktūru un ostu pārstāvju vizīte, lai iepazītu Ventspils brīvostu kā veiksmīgu speciālās ekonomiskās zonas darbības piemēru.■

BMGS ATJAUNOS DIENVIDU MOLU VENTSPILĪ

Ventspils brīvostas pārvaldes izsludinātajā atklātajā konkursā par tiesībām veikt ostas Dienvidu mola atjaunošanu uzvarējusi AS "BMGS", kas darbus piedāvā veikt par 2,4 miljoniem eiro. Plānots, ka būvdarbi Dienvidu molā varētu sākties šā gada beigās un ilgt līdz nākamā gada vidum. Būvdarbi tiks veikti un finansēti projekta Nr. 6.1.1.0/17/1/003 "Ventspils brīvostas hidrotehnisko būvju pārbūve un atjaunošana" ietvaros, kura realizācija notiks saskaņā ar darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķi "Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti”.

Dienvidu mols Ventspilī ir iecienīta ventspilnieku un viesu pastaigas vieta, bet ostai mols ir viena no svarīgākajām hidrobūvēm – dambis, kas no cietzemes iestiepjas jūrā un pasargā ostu no viļņiem, le-

odus un sanesumiem. Ventspils ostas moli tagadējā veidolā būvēti pirms vairāk nekā 100 gadiem. Pēdējie nozīmīgie atjaunošanas darbi Dienvidu molā veikti 90. gadu vidū, tomēr tik pamatīgu rekonstrukciju, kāda plānota tuvākajā nākotnē, Dienvidu mols nav pieredzējis vismaz 60 gadu.

Galvenie plānotie darbi ir mola tetrapodu krāpuma papildināšana, segumu atjaunošana, fasāžu remonts un jauna apgaismojuma ierīkošana visā mola garumā.

Ventspils brīvostas pārvalde arī noslēgusi līgumu ar atklātā iepirkuma procedūrā par uzvarētāju ar līgumsummu 590 000 eiro atzīto būvfirmu

UZZIŅAI

Atklātajā konkursā par Dienvidu mola atjaunošanu piedāvājumus iesniedza divi pretendenti – AS "BMGS" un PS "LNK Industries Group". Pēc piedāvājumu izvērtēšanas iepirkumu komisija pieņēma lēmumu par uzvarētāju atzīt un iepirkuma līguma slēgšanas tiesības piešķirt pretendenta, kas piedāvājis zemāko līgumcenu, t.i., AS "BMGS".



SIA „Ventbetons V” par jauna pievedceļa izbūvi pieklūšanai pie Dienvidu mola, kas būs savienots ar Dienvidu mola stāvlaukumu. Jaunajā posmā tiks stiprinātas kāpas, izbūvēts ceļa segums, ietves vairāk nekā



3400 m² platībā, uzstādīts apgaismojums, žogs, ierīkota lietussūdens kanalizācija un veikti apzaļumošanas darbi. Darbus plānots sākt decembrī un pabeigt līdz nākamajai tūrisma sezonai.

85% no projekta attiecināmajām izmaksām sedz Eiropas Savienības Kohēzijas fonds. Projekts Nr. 6.1.1.0/17/I/001 „Pievedceļu attīstība Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām” tiek īstenots darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.1.specifiskā atbalsta mērķa „Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti” ietvaros.■

KRAVU ĢEOGRĀFIJA – VISA PASAULE

Pēc valstu nosaukumiem, no kurām kuģi ienāk Ventspils ostā un uz kurām aizkuģo tālāk, kā arī pēc kuģu karogiem var apgūt pasaules ģeogrāfiju. Pēdējo piecu gadu kravu plūsmu analīze liecina, ka kravu virzieni tikpat kā nemainās. Lielākā kravu plūsma caur Ventspils ostu virzās no un uz Eiropu, pēdējos gados šīs kravas veido 72–82% no kopējā ostas kravu apgrozījuma; uz Āfriku ceļo vidēji 9–16% kravu, pārsvarā tas ir benzīns Gvinejas līča valstīm; Amerika un Āzijas valstis Ventspils ostas kravu plūsmu kartē aizņem vidēji 3–10% no kopējā kravu apgrozījuma.

Valstu ģeogrāfijā liderpozīcijas piešķir Zviedrijai, otrajā vietā ir Vācija, seko Dānija, Nīderlande, Polija, Lielbritānija, Beļģija, Norvēģija. Kuģu skaitu uz un no Zviedrijas ietekmē prāmju līnijas uz Nīneshamnu darbība un uz Vācijas prāmju līnija Ventspils –Trāvēminde.



277 metrus garais un 53 metrus platais tankkuģis „CAP DIAMANT” Ventspils ostā.



Daudz retāk Ventspils ostā ienāk kuģi no Krievijas, Spānijas, Francijas, ASV, dažas reizes ir bijuši kuģi no Togo, Brazīlijas, Nigērijas, Marokas, Bahamām, Indijas, Īrijas, Portugāles, Turcijas, Angolas, Ēģiptes, Farēru salām, Kanādas, Islandes, Libijas, Singapūras. To valstu saraksts, uz kurām ceļo kravas no Ventspils, ir vēl garāks, papildus jau nosauktajām valstīm tajā ir AAE, Saūda Arābija, Taizeme, Angola, Argentīna, Dienvidkoreja, Gana, Senegāla, Ķīna un citas.

Ja klasificē kuģus pēc tā, ar kādiem karogiem tie kuģo, tad visvairāk kuģu Ventspilī ienāk ar Itālijas un Dānijas karogu. Ventspils ostā kravas uzņēmuši kuģi, kuru mastos plīvoja gan mums labi zināmu valstu – Nīderlandes, Norvēģijas, Beļģijas, Grieķijas, Krievijas, Lielbritānijas, Polijas un Panamas, gan arī eksotiskāku un mazāk pazīstamu valstu karogi. Salīdzinoši bieži ostā ienākuši kuģi ar Antigvas un Barbudas un Māršala Salu karogu, kā arī ar Latvijas, Lietuvas un Lgaunijas karogu.■

VENTSPILS BRĪVOSTA MEKLĒ SADARBĪBAS IESPĒJAS BALTKRIEVIJĀ

No 13. līdz 17. martam Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvji darba vizītē apmeklēja Baltkrieviju. Vizītes ietvaros ventspilnieki apmeklēja industriālo parku "Lielais akmens", kur ar nozares vadības pārstāvjiem un uzņēmējiem pārrunāja sadarbības iespējas un prezentēja Ventspils ostas piedāvājumu.

Tiekoties ar "Lielā akmens" direktora vietnieku, tika pārrunāti kravu loģistikas varianti caur Ventspili un loģistikas centra iespējamā izveide Ventspilī. Sarunas par turpmāko sadarbību notika arī ar privāto loģistikas centru Baltkrievijā "Bremino", ar kuru šā gada 24. janvārī parakstīts sadarbības memorands. Vizītes programmas ietvaros Ventspils brīvostas pārstāv-

ji apmeklēja Latvijas vēstniecību Baltkrievijā, tikās ar vēstnieku un uzņēmējiem, prezentējot Ventspils ostas iespējas. Sadarbības un pieredzes apmaiņas nolūkā viņi apmeklēja Vitebskas speciālo ekonomisko zonu, kā arī augsto tehnoloģiju parku "Hi-Tech Park Belarus". Starptautiskas vizītes





ir viens no Ventspils brīvdostas pārvaldes mārketinga uzdevumiem, to gaitā tiek prezentētas Ventspils ostas iespējas, stividorkompānijas un pieostas industriālās zonas, tostarp Ventspils Ziemeļu ostas attīstības projekts vairāk nekā 100 ha teritorijā uz ziemeļiem no esošās ostas, kam tiek meklēts privāts investors.■

BALTKRIEVI IZRĀDA INTERESI PAR IESPĒJAMO SADARBĪBU

29. un 30. jūnijā Ventspils brīvdostas pārvaldē viesojās Baltkrievijas Republikas Uzņēmējdarbības konfederācijas eksporta palātas direktors Mihails Kogans un Augstākās koordinācijas padomes loceklis uzņēmējs Aleksandrs Aniščenko, lai iepazītos un pārrunātu iespējamo sadarbību.

Vizītes ietvaros konfederācijas pārstāvji tikās ar Ventspils pilsētas domes priekšsēdētāja pirmo vietnieku infrastruktūras jautājumos Jāni Vītoliņu un brīvdostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli. Vizītes mērķis bija iepazīties ar Ventspils brīvdostas piedāvājumu un iespējamo sadarbību starp Ventspili un Baltkrievijas Republikas Uzņēmējdarbības konfederācijas biedriem. Konfederācijas pārstāvji tikās arī ar Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras pārstāvjiem, apmeklēja šokolādes fabriku "Pobeda Confectionery" un komunālās mašīnbūves uzņēmumu "Bucher Municipal".■

ĶĪNA INTERESĒJAS PAR INDUSTRIĀLĀ PARKA VEIDOŠANU VENTSPILS OSTĀ

6. jūlijā Ventspils brīvdostas pārvaldē vizītē ieradās Ķīnas uzņēmumu „Juli Group” un „CYPE Invest” vadība un īpašnieki. Vizītes mērķis bija iepazīties un pārrunāt iespējamo sadarbību.

Ķīnas uzņēmuma „Juli Group” priekšsēdētājs un akcionārs Haifengs Ju un „CYPE Invest” prezidents Maikls Hu, kuri ir arī Ķīnas–Francijas industri-



ālā parka „Nanjing” līdzdibinātāji un akcionāri, tikās ar Ventspils pilsētas domes priekšsēdētāju Aivaru Lembergu un Ventspils brīvdostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli. Vizītes mērķis bija iepazīties ar biznesa piedāvājumu attīstīt industriālo parku Ventspilī.■



PÄRRUNĀ IESPĒJAS ATJAUNOT PRĀMJU SATIKSMI STARP SĀREMĀ UN VENTSPILI



22. novembrī Ventspils brīvostas pārvaldē ieradās Sāremā pašvaldības delegācija, lai ar Ventspils pašvaldības un brīvostas pārstāvjiem pārrunātu iespēju atjaunot prāmju satiksmi starp Sāremā un Ventspili un to, kā šī procesa veicināšanā varētu iesaistīties abu pušu pašvaldības un ostu pārvaldes. Lai gan apritējis jau gandrīz 10 gadu, kopš līnija Ventspils – Mintu

(Sāremā) ir slēgta, gan Igaunijas, gan Latvijas pusē šo prāmi aizvien atceras, un pašvaldības pārstāvji vairākkārt ir saņēmuši iedzīvotāju jautājumus par iespējām līnijas darbību atjaunot.

UZZIŅAI

Prāmis līnijā Ventspils – Mintu kursēja no 2005. līdz 2008. gadam. Šajā laikā prāmis "Scania", uz kura bija 300 vietu, pārveda gandrīz 60 000 pasažieru. 2008. gadā ekonomiskās krīzes iespaidā "Saaremaa Laevakompanii" meitas uzņēmums "SSC Ferries" nolēma līniju slēgt. Pēc līnijas slēgšanas brīvostas pārvalde sadarbībā ar Sāremā pašvaldību vairākkārt centās īstenot kopprojektus līnijas atjaunošanai, taču tā arī nevieni no prāmju kompānijām ieinteresēt neizdevās, pat neskatoties uz savulaik brīvostas piesaistīto ES līdzfinansējumu līnijas iespējamajai atjaunošanai.

Ventspils brīvostas pārvaldē ar Ventspils pilsetas domes priekšsēdētāja pirmo vietnieku Jāni Vītoliņu, brīvostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli un pārvaldnieka vietnieku, mārketinga un attīstības nodaļas vadītāju Igoru Udodovu tikās Sāremā pašvaldības pārstāvis un Mintu ostas pārvaldnieks Mihkels Undrests un Sāremā pašvaldības piesaistītie pētnieki Ādo Keskpaiks un Jiri Sakeuss. Viesi pauda Sāremā pašvaldības nostāju, ka prāmju līnijas atjaunošana Sāremā salai ir ļoti svarīga. Akcentējot, cik lielu ieguldījumu prāmju līnijas darbībā un centienos to atjaunot savulaik ieguldījusi Ventspils brīvostas pārvalde, viesi aicināja veidot kopīgu darba grupu idejas īstenošanai. Šobrīd Sāremā pašvaldības piesaistītie konsultanti pēta līnijas atjaunošanas iespējas un ir sazinājušies ar prāmju kompānijām. Abas puses gan bija vienisprātis, ka, neskatoties uz lielo abpusējo interesi, noteicošā būs prāmju kompāniju interese par līniju.■



LIEPĀJAS SEZ ZIŅAS 2017

LIEPĀJAS SEZ PĀRVALDE STRĀDĀ ATBILSTOŠI KVALITĀTES VADĪBAS STANDARTAM ISO 9001:2008

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde (LSEZ) atkārtoti ieguvusi kvalitātes vadības sistēmas sertifikātu, kas ir spēkā no 2017. gada 1. aprīļa. Piešķirtais sertifikāts apliecina darbinieku kompetences un sniedzamo pakalpojumu kvalitāti, kā arī regulāru kontroles un vadības sistēmas auditēšanu, kas paaugstina pārvaldes konkurētspēju un sadarbības partneriem un klientiem sniegto pakalpojumu kvalitāti. Kā uzsvērs Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš, atkārtoti veicot sertifikāciju, tiek izvērtēti ikdienas procesi un darbības, kas ļauj pārliecināties par darbības efektivitāti un nodrošina nepārtrauktu pilnveidošanos. LSEZ pārvaldes kvalitātes vadības sistēmas atbilstību ISO 9001:2008 prasībām novērtēja un sertifikācijas auditu veica sabiedrība ar ierobežotu atbildību "SGS Latvia Ltd". Sertifikāts izsniegts darbības sfērām "Ostas pakalpojumi" un "Pakalpojumi speciālās ekonomiskās zonas uzņēmumiem un nomniekiem".



UZZIŅAI

Kvalitātes vadības sistēma Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldē tika ieviesta un sertificēta 2005. gada 29. aprīlī saskaņā ar standarta ISO 9001:2000 prasībām, bet 2010. gadā 1. augustā pārvalde veica pārsertifikācijas auditu, paaugstinot kvalitātes vadības sistēmu atbilstoši ISO 9001:2008 standartam.

Starptautiskais kvalitātes vadības sistēmas sertifikāts apliecina, ka iestāde sniedz klientu vēlmēm atbilstošus kvalitatīvus pakalpojumus, iegulda lielu darbu kvalitātes celšanā, nodrošina augstāku iestādes ekonomiskās darbības efektivitāti un konkurētspēju.■



PĀRLIECINĀS PAR “GI TERMINĀLS” DROŠĪBU ĀRKĀRTAS SITUĀCIJĀS



11. maijā Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests rīkoja civilās aizsardzības mācības LSEZ SIA „GI Termināls”, kas bija plānots pasākums, lai reālā darbībā pārlicinātos par termināļa un operatīvo dienestu gatavību neparedzētām situācijām. Civilās aizsardzības mācības valsts nozīmes pa-

augstinātas bīstamības objektos notiek vienu reizi trīs gados.

Mācību mērķis bija pārbaudīt un pilnveidot izveidoto kārtību un pasākumus katastrofas draudu gadījumā, kas noteikti LSEZ SIA “GI Termināls” civilās aizsardzības plānā un ārpusobjekta civilās aizsardzības plānā, kā arī pārbaudīt sadarbību starp iesaistītajām institūcijām. Mācībās piedalījās atbildīgo institūciju – VUGD, Valsts policijas, Valsts vides dienesta, LSEZ SIA “GI Termināls”, Liepājas pilsētas Pašvaldības policijas un VAS “Latvijas dzelzceļš” amatpersonas un darbinieki.

UZZIŅAI

Civilās aizsardzības mācībās inscenēja situāciju, kad LSEZ uzņēmuma SIA “GI Termināls” teritorijā no slīdēm noiet cisterna ar dīzeļdegvielu, notiek naftas produkta noplūde un aizdegšanās, radot sprādziena draudus.

Kā uzsvēra Liepājas SEZ pārvaldes drošības, aizsardzības un vides nodaļas vadītājs Kaspars Poņemeckis, “GI Termināls” ir pilnībā modernizēts lejamkravu terminālis, kas aprīkots ar mūsdienīgām aizsardzības tehnoloģijām, un mācībās

izspēlētā situācija dzīvē ir praktiski neiespējama. Tomēr esot svarīgi termināļa un atbildīgo operatīvo darbinieku sadarbības prasmes pārbaudīt reālā darbībā, kas arī veiksmīgi esot noticis.

Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta Kurzemes reģiona brigādes komandiera vietnieks pulkvežleitnants Mursals Kerimovs: “Kopumā var secināt, ka mācības norisējušas veiksmīgi un visi izvirzītie mācību mērķi ir sasniegti. Varam vērtēt, ka sadarbība starp visām iesaistītajām institūcijām ir ļoti laba. Šāda veida mācības Liepājā nenotiek pirmo reizi, un tās ir ļoti vērtīgas, jo ir svarīgi regulāri iepazīt objektus, lai gadījumā, ja patiesi notiktu nelaime, visas iesaistītās puses jau iepriekš būtu sadarbojušās un būtu gatavas rīkoties šādā situācijā.” ■



LSEZ SIA "EKERS STIVIDORS LP" IEDARBINA PIRMO NO VAIRĀKĀM MIGLOŠANAS IEKĀRTĀM

LSEZ SIA "Ekers Stivadors LP" uzstādījis smidzinātāju – putekļu absorbētāju, kas ļaus ierobežot putekļu izplatību. Sākta iekārtas testēšana un pielāgošana termināļa vajadzībām. Kā pastāstīja LSEZ SIA "Ekers Stivadors LP" valdes loceklis Gatis Svētiņš, uzņēmumam ir svarīgi strādāt ilgtermiņā, nodrošinot vides prasību ievērošanu gan blakus esošajos graudu un prāmju satiksmes termināļos, gan rūpējoties par vidi un iedzīvotājiem.



Lai īstenotu projektu "Iekraušanas procesa uzlabošanas iekārtu iegāde", šā gada 17. martā Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde noslēdza ieguldījumu līgumu ar LSEZ SIA "Ekers Stivadors LP", kopā plānojot ieguldīt vairāk nekā 60 tūkstošus eiro. Projekts vairākās kārtās pilnībā tiks pabeigts jau jūnija sākumā, tādējādi iegūstot modernu pretputes sistēmu.

Liepājas ostā pārkrauj nelielu ogļu apjomu, ja salīdzina ar citām Latvijas ostām, un tās ir īpaši augstas kvalitātes ogles, kas tiek pārkrautas salīdzinoši nelielos apjomos un kuru pārkraušanai nepieciešamas saudzīgas tehnoloģijas, lai pārberot ogles netiktu bojātas.

Ogļu pārkraušana notiek atbilstoši saņemtajai B kategorijas piesārņojuma atļaujai. Kā norāda Liepājas reģionālās vides pārvaldes direktora vietnieks Roberts Bērziņš, Liepājā regulāri tiek veikts gaisa kvalitātes monitoringa un monitoringa iekārta atrodas netālu no ostas termināļiem O. Kalpaka ielā. Mērijumi neuzrāda pieļaujamo normu pārsniegšanu, gaisa kvalitāte gadu gaitā Liepājā ir uzlabojusies. Vienlaikus Roberts Bērziņš aicina iedzīvotājus nekavējoties ziņot par piesārņojumu, ja tāds tiek konstatēts.

Liepājas ostas nomnieku asociācijas priekšsēdētājs Jānis Ēlerts norāda uz straujo Liepājas ostas izaugsmi, kas ik dienas nodrošina turpat 2000 darbvietu un veicina reģiona ekonomisko attīstību. "Ikviens jautājums ir konstruktīvi risināms. Bija laiks, kad ostā tika pārkrauti metāllūžņi, kas radīja troksni un putekļus, tāpat bija laiks,

UZZIŅAI

LSEZ SIA "Ekers Stivadors" ir salīdzinoši jauna kompānija Liepājas ostā, darbību tā uzsāka 2015. gada septembrī. 2016. gada pavasarī uzņēmums pieņēma jaunu kravu – bagātinātās antracīta jeb SORT ogles, kuras tiek izmantotas metalurģijā.



kad smagās kravas automašīnas uz ostu devās pa Sīļķu ielu cauri dzīvojamo māju mikrorajonam, radot neērtības, tagad šie jautājumi ir atrisināti un jau aizmirsušies. Ogles ir jauna krava Liepājas ostā, un pakāpeniski tiek krāta pieredze, kā ar to strādāt. Tā ir uzņēmēju atbildība – strādāt, nodrošinot darbavietas ar konkurētspējīgu atalgojumu un rūpēties par vidi un pilsētas iedzīvotājiem, kas arī ikdienā notiek.”

Kaspars Poņemeckis, Liepājas SEZ pārvaldes drošības, aizsardzības un vides nodaļas vadītājs: “Ir spēkā stingras Eiropas Savienības un Latvijas normatīvu prasības, kas jāievēro. Liepājas ostas uzņēmēji ikdienā rūpējas par piesārņojuma samazināšanu, ieguldot arī ievērojamus naudas līdzekļus. Valdošie stiprie vēji, no vienas puses, ir Liepājas lepnums, bet, no otras, tie veicina piesārņojumu un prasa neordinārus un komplicētākus risinājumus. LSEZ SIA “Ekers Stividoris LP” turpina ieviest vides aizsardzības pasākumus, lai minimizētu piesārņojumu.”■

NOVĒRŠ NEVIENLĪDZĪGUS KONKURENCES APSTĀKĻUS

Konkurences padome savā mājas lapā saņēma anonīmu ziņojumu par iespējamiem konkurences tiesību pārkāpumiem Liepājas ostā. Pārrunu ceļā ir izdevies novērst dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas pazīmes Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes darbībā. LSEZ pārvalde mainīja zemes nomas maksas piemērošanas nosacījumus vienā no piestātnēm, nodalot teritorijas pēc to izmantošanas veida un nosakot katrā teritorijas daļā LSEZ pārvaldes iekšējam regulējumam atbilstošu zemes nomas maksu.

KP konstatēja, ka pārvalde Liepājas ostas nomniekiem bija piemērojusi nevienlīdzīgas zemes nomas maksas, vienam stividorpakalpojumu sniedzējam nodrošinot konkurences priekšrocības. LSEZ pārvaldei ir ekskluzīvas tiesības iznomāt valsts vai pašvaldībai piederošo ostas zemi, tādējādi LSEZ pārvalde kā Liepājas ostas zemes iznomātājs atrodas dominējošā stāvoklī. Apstākļu izpētes gaitā KP konstatēja, ka uzņēmumiem, kas ostā sniedz stividorpakalpojumus, LSEZ pārvalde līdzvērtīgos darījumos ir piemērojusi atšķirīgas zemes nomas maksas, radot nevienlīdzīgus konkurences apstākļus.

Ņemot vērā prāmju apkalpošanas īpašo un stratēģisko nozīmi, maksa par prāmju apkalpošanas termināļu zemes nomu ir ievērojami zemāka nekā nomas maksa par teritorijām, kas paredzētas kravu pārkausanai. Prāmjus Liepājas ostā apkalpo divās piestātnēs, un to dara LSEZ SIA “Terrabalt”. Reizē abās piestātnēs tiek sniegti arī kravu pārkausanas pakalpojumi, tādējādi SIA “Terrabalt” konkurē ar stividoriem, kas sniedz pakalpojumus citās piestātnēs. Piemērojot SIA “Terrabalt” pazeminātu zemes nomas maksu neatkarīgi no sniegtā pakalpojuma veida, uzņēmumam kravu apkalpošanas tirgū tiek radīti izdevīgāki darības noteikumi nekā konkurentiem – citiem stividoriem.■



SĀK SADARBĪBAS PROJEKTUS AR KAZAHSTĀNAS UZNĒMĒJIEM

Darba vizītes laikā Kazahstānā no 2017. gada 10. līdz 14. jūlijam Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš un pārvaldnieka vietnieks Uldis Hmieļevskis tikās un vienojās par sadarbību ar divu unikālu projektu vadību Kazahstānas pierobežā ar Ķīnu – “MCPS Khorgos” un speciālās ekonomiskās zonas “KTZE-Khorgos Gateway”. Pēc J. Lapiņa teiktā, iezīmēt Liepāju tranzīta ceļā no Ķīnas uz Eiropu bija šīs vizītes galvenais uzdevums.

LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš: “Vēriens, ar kādu Ķīnas valdība un privātie uzņēmēji dažos gados pilnīgi klajā laukā uzbūvējuši veselu pilsētu ar 700 000 iedzīvotājiem, tikai apliecina šīs valsts jaudu. Tā kā projekts ir tikai attīstības sākuma stadijā, it īpaši no kazahu puses, šis ir īstais brīdis tajā iekļauties arī mūsu uzņēmējiem.”

“MCPS Khorgos” un “KTZE-Khorgos Gateway” pēc stratēģiskās nozīmes pasaules transporta nozarē ir salīdzināmas ar Suecas kanālu. Horgosas sausā osta (*dry-port*) ir projekts Kazahstānas pusē, tur no Ķīnas dzelzceļa sastāviem konteineri tiek pārkrauti 1520 mm sliežu platuma vagonos, lai tālāk turpinātu ceļu Eiropas virzienā. Tas ir stratēģisks projekts, kura mērķis ir pagriezt kravu plūsmu no jūras uz sauszemes ceļiem. Turpinās arī vairāku joslu automaģistrāles būvniecība, pa kuru no Almati var nokļūt Horgosā.



Jānis Lapiņš.

“MCPS Khorgos” ir unikāla teritorija uz Ķīnas un Kazahstānas robežas, kurā no abām valstīm var iebraukt bez vīzas. Projekts vēl ir attīstības stadijā, šobrīd tas piedāvā lielākas iespējas Ķīnas un Kazahstānas pilsoņiem, kuri te ierodas iepirkties un atpūsties. Nākamajā gadā teritorijā plānots uzbūvēt lidostu, lai šeit viegli varētu ierasties arī biznesa cilvēki un slēgt lielāka mēroga darījumus. Šobrīd reizē tiek būvēti vairāki desmiti viesnīcu, biroju ēkas, lielveikali.

LSEZ pārvaldnieka vietnieks Uldis Hmieļevskis: “Kazahstāna šķiet ļoti tālu no Latvijas, taču šī valsts ir vērti uz Ķīnu – nozīmīgu produkcijas ražotāju un straujos tempos augošu patērētāju. Esam izveidojuši ciešus darījumu kontaktus gan ar SEZ “Khorgos Gateway”, gan “MCPS Khorgos” vadību, gan ar Kazahstānas transporta nozares uzņēmējiem un jau sākuši darbu pie konkrētu loģistikas projektu realizācijas, kuros aicināsim iesaistīties Liepājas uzņēmējus.”■



SEZ "KHORGOS - EASTERN GATE" PĀRSTĀVJI REDZ SADARBĪBAS IESPĒJAS AR LIEPĀJAS SEZ

Atbildes darba vizītē Liepājas SEZ šā gada 21. jūlijā viesojās speciālās ekonomiskās zonas "Khorgos - Eastern Gate" pārstāvji, kuri iepazinās ar Liepājas SEZ darbības pamatprincipiem, atvieglojumu sistēmu un uzņēmumiem, izvērtējot iespējas veidot Liepājas SEZ teritorijā transporta un loģistikas centrus un izmantot Liepājas ostas termināļu pakalpojumus. Kā vizītes noslēgumā atzina SEZ "Khorgos - Eastern Gate" investīciju daļas vadītājs Zaslans Nurtazins, "Khorgos - Eastern Gate" sevi pozicionē kā transporta un loģistikas koridoru preču eksportam no Ķīnas, Centrālāzijas valstīm, Krievijas un Kazahstānas uz Eiropu, savukārt Liepāju uzskata par vārtiem uz Ziemeļeiropu un Rietumeiropu. "Khorgos - Eastern Gate" delegācija apskatīja lielākās ostas kompānijas un ražošanas uzņēmumus, t.sk. "iCotton", kas ražo vates diskus, mitrās salvetes un citas higiēnas preces.



SEZ "Khorgos - Eastern Gate" investīciju daļas vadītājs Zaslans Nurtazins: "Jūsu pārstāvji bija pie mums, iepazinās ar to, kā strādā mūsu SEZ. Šī ir atbildes vizīte. Ir priekšstats un iecerē. Turpināsim strādāt pie konkrētiem projektiem, ko nākotnē kopīgi īstenot. Ikvienā sadarbības projektā nozīme ir personiskajām attiecībām. Mums ir izveidojušies ļoti cieši kontakti ar Liepājas SEZ vadību, ir līdzīgs redzējums un izpratne un, pats galvenais, ir uzticēšanās. Bizness jau balstās uz abpusēju sapratni un uzticēšanos. Domāju, ka tas dos labus rezultātus."

LSEZ pārvaldnieka vietnieks Uldis Hmieļevskis: "Kazahstānas valdība ir devusi SEZ "Khorgos - Eastern Gate" uzdevumu novirzīt kravas no jūras uz sauszemes transportu, lai Ķīnas kravas plūstu caur Kazahstānu. Mūsu mērķis ir iesaistīties šajā transporta plūsmā, un tādēļ Horgosas pārstāvji ir šeit, Liepājā, lai pārliecinātos, kādas ir iespējas Liepājas ostā veidot loģistikas centrus, kādus pakalpojumus var nodrošināt ostas kompānijas kravu pārkraušanā. Mēs esam redzējuši, kā Horgosā notiek kravu apstrāde, Horgosas pārstāvji tagad ir redzējuši, kā tas notiek Liepājā, un turpināsim strādāt, lai īstenotu konkrētus projektus kravu plūsmas izveidošanā un aktivizēšanā. Liepājas SEZ un Liepājas ostas mērķis ir iekļauties šajā transporta un loģistikas koridorā."■



LIEPĀJAS OSTAS PIETURVIETAS 320 GADU SKRĒJENĀ

Pilsētas tiesības Liepāja ieguva 1625. gadā, ostu būvēja no 1697. līdz 1703. gadam, bet īstu uzplaukumu osta piedzīvoja pēc tam, kad 1876. gadā tika atklāta Liepājas – Romnas dzelzceļa līnija.

1253. gads. Livonijas ordeņa un Kurzemes biskapa zemju dalīšanas līgumā pirmoreiz minēta Līvas upe un Līvas ciems (*Lyva dorp*), kuru piešķir bīskapam.

1263. gads. Pirmoreiz rakstu avotos – Livonijas ordeņa un Kurzemes biskapa līgumā – minēta Līvas osta (*Lyva portus*).

1300. gads. Līvu ar ostu iegūst Livonijas ordenis. Osta atrodas Līvas upes lejtecē. Gadsimtu gaitā, upei vairākkārt mainot gultni, mainās arī ostas atrašanās vieta.

Ap 1640. gadu. Aizsērējot Līvas un Pērkones upēm, Liepāja paliek bez ostas.

1697. gada 26. augusts. Noslēgts ostas būves līgums starp Liepājas pilsētas maģistrātu un Kurzemes hercogu Frīdrihu Kazimiru.



1697. gada 3. oktobris. Iedzenot pirmo pāli, sākas Liepājas ostas celtniecība.

1703. gads. Noslēdzas ostas celtniecības pirmais posms: kanāla platums ir ap 13 m, dziļums 2,9–3,2 m, garums 1800 m.

1725. gads. Pabeidz ostas kanāla rakšanu, kura platums ir 43–65 m.





1780. gadi. Liepājas ostu ik gadus apmeklē ap 280 kuģu. Eksportē labību, kokmateriālus, ādas, importē celtniecības materiālus, metālu, sāli, siļķes un preces Kurzemes hercoga galdam.

1821. gads. Uzbūvē Liepājas ostas loču torni.

1861. gads. Sākas ostas paplašināšana. Līdz 1868. gadam jau esošo molu galos uzceļ divus jaunus – dienvidmolu (994 m) un ziemeļmolu (819 m), kuģu ceļš sasniedz 6,4 m dziļumu, kanāla malās izbūvē 16–20 m platu koka krastmalu.

1868. gada 20. jūnijs. Sāk darboties Liepājas ostas lielā bāka. Tā būvēta no čuguna plāksnēm (A. Meinharda lietuve Liepājā), bet lukturis ir no brāļu Čansu rūpnīcas Anglijā.

1878. gads. Tiek uzbūvēts dzelzs tilts pāri kanālam.

1880. gadu beigas. Sākas emigrantu izceļošana caur Liepāju.

1881. gads. Uzbūvēts izgriežamais metāla tilts.

1891.–1904. gads. Lielākie ostas izbūves darbi: uzbūvē Kara ostu ar ostas kanālu un baseinu, remontbāzi ar sausajiem un peldošajiem dokiem, kuģu remontdarbnīcas, tiltu. Ostas dziļums pēc izbūves – 9–10 m.

1906. gads. Atklāta tiešā pasažieru satiksme ar Ameriku. Liepāja kļūst par Krievijas lielāko emigrācijas centru, caur kuru gadā vidēji izbrauc ap 40 000 cilvēku.



1918. gads. Proklamēta Latvijas Republika.

1920. gads. Samazinās kuģu un kravu apgrozījums Liepājas ostā

1931. gads. Liepājas Jaunās ostas teritorijā izveido brīvostu.

1940. gads. Sākas pirmais padomju okupācijas gads.

1941. gada jūnijs – 1945. gada maijs. Liepāja pārdzīvo vācu okupācijas režīmu, kuru nomaina atkārtota padomju okupācija.

1951. gads. Liepājas osta tiek slēgta saimnieciskajai darbībai, turpmāk to izmanto PSRS militārajiem mērķiem.

1956. gads. Liepājā atkal atver tirdzniecības ostu.

1967. gads. Liepājas ostu pilnībā atdod PSRS jūras kara flotei, tā paliek slēgta tirdzniecības kuģiem līdz 1992. gadam.

1992. gada 1. janvāris. Atjaunotajā ostā ienāk pirmais ārzemju tirdzniecības kuģis.

1994. gada 31. augusts. Krievijas armija pilnībā atbrīvo Liepājas ostas teritoriju.

1997. gads. LR Saeima pieņem Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likumu.

2017. gads. Liepājas osta atzīmē 320 gadu jubileju un turpina attīstīties.■



LSEZ 20 GADU JUBILEJU ATZĪMĒ AR BIZNESA KONFERENCI "20+..."

LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš: "Visus šos divdesmit gadus, kopš Liepājas speciālās ekonomiskās zonas dibināšanas, esam strādājuši un tā arī domājam turpināt strādāt. Uzstādījums bija pilnīgi pareizs. Mēs esam tāds padomdevējs vai atbalsta punkts uzņēmējiem, kur saņemt visu nepieciešamo informāciju, lai to jau veiksmīgi tālāk iekļautu savā uzņēmējdarbībā."



Uldis Sesks (no labās), Eduards
Raits un Jānis Lapiņš.



No 1997. līdz 2016. gadam LSEZ kapitālsabiedrības modernās tehnoloģijās un būvniecībā ieguldījušas aptuveni 260 miljonus eiro, attīstot metālapstrādes, kokapstrādes, tekstilrūpniecības un citas nozares, palielinot ostas pakalpojumu kapacitāti un efektivitāti. 2016. gadā LSEZ kapitālsabiedrības nodarbināja vairāk nekā 2050 cilvēku, kuri saņem konkrētspējīgu atalgojumu, kas ir augstāks nekā vidēji valstī un Liepājā. LSEZ kapitālsabiedrības statusā darbojas 41 uzņēmums.

Liepājas domes un LSEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks uzsver, ka, domājot par pilsētas ilgtermiņa attīstību, jāapzinās, ka pasaule mainās tik strauji kā gadalaiki. "20 gadu ir pietiekami ilgs laika posms, kurā pasaule un

Liepāja piedzīvojuši pārmaiņas. Līdz ar Latvijas pievienošanos ES un Pasaules Tirdzniecības organizācijai Liepāja ir zaudējusi uzņēmumus, kas turpināja strādāt ar vecām tehnoloģijām un nespēja pielāgoties tirgus apstākļiem, toties ir izveidojušies jauni uzņēmumi ar modernām tehnoloģijām, modernu domāšanu un modernu filozofiju. Tagad viens posms ir noslēdzies, un mums kopīgi jādomā par to, kādai būt speciālajai ekonomiskajai zonai nākamajos 20 gados, lai tā ietu līdzī laika prasībām, būtu vēl efektīvāks instruments uzņēmēju atbalstam un dotu to labumu un pienasumu Liepājai, ko liepājnieki no tās sagaida. Ceru, ka konference "20+" mums dos atbildes arī uz šiem jautājumiem."



Ideja par Liepājas speciālās ekonomiskās zonas izveidi pieder uzņēmējam Tālvāldim Vēsmaņam, kurš pagājušā gadsimta 90. gadu vidū pētīja citu valstu pieredzi, kā panākt straujāku uzņēmējdarbības attīstību: "Tolaik Liepāja bija dziļā ekonomiskā depresijā. Mums bija jāpierāda, ka ekonomiskā zona ir dzīvotspējīga un ka tā faktiski ir vienīgā iespēja, lai attīstītu ostu, infrastruktūru un ražošanu. Ar ostu, transportu vien nebija iespējams radīt jaunas darbvietas, tas bija panākams ar ražošanu, tādēļ arī speciālajā ekonomiskajā zonā iekļāvām gan ostu, gan industriālās teritorijas. No sākuma domāja, ka valstij būs mazāki nodokļu ieņēmumi, bet, veicot analīzi, pēc diviem gadiem kļuva skaidrs, ka ieguvums ir lielāks, stimulējot atvieglojumus uzņēmējiem. Ja nebūtu ekonomiskās zonas likuma, Liepāja joprojām būtu dziļā, dziļā bedrē, bet tagad no tās bedres ir izkārpījusies laukā."

AS "UPB" padomes priekšsēdētājs Uldis Pilēns tolaik, pirms divdesmit gadiem, bija LSEZ likuma un normatīvās bāzes izstrādātājs un arī pirmais LSEZ valdes priekšsēdētājs. Uldis Pilēns atzīst: "Tas patiešām ir svarīgs instruments Liepājai, kura citādi bez ārējās pieejamības resursiem tolaik netika uz priekšu. Bija svarīgi aktivizēt Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likumu, dodot iespēju jauniem, aktīviem ārzemju investoriem izcelt pilsētu no bedres. Mums vajadzēja aizejošo rūpniecisko vidi papildināt ar jauniem, mūsdienīgiem rūpnieciskiem investoriem, galvenokārt rietumu. Tas bija īstais laiks, kad sakrita vajadzība pēc jauniem politiskiem un saimnieciskiem instrumentiem un gatavība nākt un riskēt. Tas bija romantisks laiks. Šis savlaicīgi izveidotais instruments faktiski ir nodrošinājis jaunu, augstāka līmeņa darbavietu veidošanos un ir noņēmis visus tos riskus, ko mēs novērtējam tikai tagad, kad "Liepājas metalurģis" pārtraucis darbību."

IZSTĀDE PAR LIEPĀJAS OSTAS UN LSEZ IZVEIDI UN ATTĪSTĪBU BŪS SKATĀMA LĪDZ RUDENIM

Līdz rudenim Liepājas muzejā būs skatāma izstāde "Liepājas ostai 320, Liepājas speciālajai ekonomiskajai zonai 20". Izstāde veidota kā vēsturiska un reizē moderna interaktīva ekspozīcija, kurā apskatāmi gan priekšmeti un fotogrāfijas, gan video materiāli. Izstādes vizuālo koncepciju izstrādājusi Latvijas Mākslas akadēmijas asociētā profesore videomāksliniece Gita Straustiņa, saturu veidojis Liepājas muzeja vēsturnieks Aleksejs Kriška.

Izstāde sniedz ieskatu ostas vēsturē un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas izveides priekšnosacījumos pirms 20 gadiem. Atklājot izstādi, Liepājas domes un LSEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks uzsvēra vēstures izziņas nozīmi, kas palīdz novērtēt un saprast šodienas procesus. "Vēsturē par vienu no nozīmīgākajiem posmiem pilsētas attīstībā min ostas izbūvi 19. gadsimtā, kad Liepājā līdz ar ostu sāka strauji attīstīties rūpniecība. Tas ir laiks, kad izbūvē slimmīcu, veidojas teātris, izveido Kūrmāju. Mūsdienās esam attīstījuši



un padziļinājuši ostu, veidojas jauni uzņēmumi. Šogad vien plānots sākt vismaz septiņu jaunu rūpnīcu izveidi, kurās ražos daudzveidīgu produkciju – no saules baterijām līdz pat higiēnas precēm. Mūsu slimnīca ir kļuvusi par vienu no modernākajām Latvijā, esam uzbūvējuši modernu koncertzāli, daļa pilsētas ieguvusi kūrorta statusu, lai piesaistītu uzņēmējus, kas var uzbūvēt modernu SPA.”

Izstādē būs skatāmi gan līdz šim neredzēti Liepājas muzeja jūrniecības krājuma priekšmeti, tai skaitā pēdējo gadu jaunieguvumi, gan audiovizuālie materiāli, kuros atainota Liepājas osta 20. gadsimtā, Liepājas SEZ darbība un nirēju zemūdens ekspedīcijas.

Liepājas speciālā ekonomiskā zona ir pilsētas tirdzniecības un rūpniecības gadsimtu ilgās attīstības rezultāts un tradīciju mantotāja. LSEZ pārvalde sadarbibā ar Liepājas muzeju ir izdevusi grāmatu, kurā apkopota ostas un LSEZ vēsture un notikumi. Grāmatas “Liepājas ostai 320, Liepājas SEZ 20” dizainu izstrādāja Mārtiņš Vamzis, bet titulbildes autors ir Roberts Vītols.



LSEZ JUBILEJAS GADU NOSLĒDZ AR MĀRA RUNGUĻA LIEPĀJAS STĀSTU “UZ ZUŠIEM” IZDOŠANU

2017. gada 14. decembrī Liepājas muzejā atvēra skaņu ieraksta disku – Māris Rungulis, Liepājas stāsti “Uz zušiem”, kas tapis, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldei sadarbojoties ar rakstnieku Māri Runguli, jaunā loču kuģa “Ausma” krustmāti aktrisi Karīnu Tatarinovu, Liepājas Bigbenda vadītāju Jāni Ivuškānu, kā arī Liepājas teātra aktieriem un Liepājas Mūzikas, mākslas un dizaina vidusskolas audzēkņiem.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš: “Vienmēr esam meklējuši jaunus izaicinājumus un izteiksmes veidus kā ikdienas darbā, tā radoši sadarbojoties ar uzņēmējiem un citu nozaru profesionāļiem. Ideja par skaņu ierakstu diska izdošanu ar rakstnieka un liepājnieka Māra Runguļa stāstiem radās jau pavasarī, ko tagad veiksmīgi esam noveduši līdz taustāmam un klausāmam rezultātam. Domāju, ka Māra Runguļa stāsti būs atklājums daudziem, kā tas savulaik bija man, kādam tā būs iespēja kavēties atmiņās par pagājušā gadsimta Liepāju 50., 60. gados, bet kādam kas pilnīgi jauns un



interesants. Jāpiekrīt autoram, ka mainās laiki, bet zēnu vēlme izzināt un meklēt piedzīvojumus nemainās.”

Skaņu ieraksta diskā ir iekļauti trīs Māra Runguļa stāsti – “Trīs apaļas stundas”, “Uz zūsiem” un “Zaļā menca”. Stāstus ierunājuši Liepājas teātra aktieri Karīna Tatarinova, Sandis Pēcis un Kaspars Kārklīšs. Skaņu ieraksta diska režisore un producente Karīna Tatarinova, kura ir arī jaunā Liepājas ostas loču kuģa “Ausma” krustmāte, iesaistīja diska tapšanā arī kuģa kapteini Oskaru Kadeģi. Tā bija jauna pieredze arī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valdes priekšsēdētājam Jānim Vilnītim un pārvaldniekam Jānim Lapiņam, kuri ieskaņoja stāsta “Uz zūsiem” zēnu Elmāra un Andra dialogu.

Diskā iekļauta arī Kuģu puikas dziesma no kinofilmas “Nauris” un Jāņa Ivuškāna muzikālās interpretācijas, t.sk. oriģināldarbs “Vētra” Liepājas Mūzikas, mākslas un dizaina vidusskolas audzēkņu izpildījumā.

“Māra Runguļa Liepājas stāsti “Uz zūsiem” būs kā interesanta un spilgta pieturzīme, noslēdzot Liepājas speciālās ekonomiskās zonas divdesmito un Liepājas ostas 320. jubilejas gadu. Šī pieturzīme noteikti nav punkts, bet gan iespēja apstāties un izvērtēt paveikto un sasniegto, lai jau ar gūto rūdījumu un pieredzi tālāk strādātu jaunā kvalitātē. Liepāja nav iedomājama bez kaiju klaiņiem, jūras šalkoņas, OSTAS, bet galvenais – bez cilvēkiem, kam Liepāja ir sirdī un kas ikdienas strādā, lai pilsēta, osta, ražošanas uzņēmumi pilnveidotos un attīstītos,” norāda Jānis Lapiņš.■



DOKUMENTU VĒL NEBIJA, BET OSTĀ KUĢI JAU NĀCA

2017. gads Liepājai bija ļoti zīmīgs: osta svinēja 320 gadu jubileju, bet Liepājas speciālā ekonomiskā zona 20 pastāvēšanas gadus. Godājams gadu skaits, patiešām daudzi vēsturiski notikumi šeit risinājušies un dziļi cienijami cilvēki strādājuši, cēlušies, baudījuši, bet reizēm arī nav baudījuši sava darba augļus. 2017. gada 17. martā jubileju Liepājas SEZ atzīmēja ar starptautisku konferenci, kurā izdevuma "The Economist" vecākais redaktors Edvards Lūkass teica: "Man šķiet, ka speciālajām ekonomiskajām zonām ir izšķiroša nozīme, uzsākot uzņēmējdarbību – īpaši tad, ja uzņēmējs ienāk svešā vidē. Bez tam ražošanas, loģistikas un transporta nozarē brīvās ekonomiskās zonas ir spēlējušas nozīmīgu lomu. Es personīgi Liepāju pirmo reizi apmeklēju 1990. gadā. Tās pārmaiņas, ko te redzu šobrīd, ir milzīgas. Fantastisks progress šo divdesmit septiņu gadu laikā. Labs iemesls, lai jums būtu ar ko lepoties."

Lai gan Liepājas SEZ dibināta pirms divdesmit gadiem, pamatus izveidei lika tieši to septiņu gadu laikā, kad Liepāja no slēgtās PSRS kara ostas, spītējot daudziem nevar, nedrīkst un nezina un ejot soli pa solim, pārtapa par modernu tirdzniecības ostu. Tā bija saliedēta komanda – Aivars Boja, Eduards Raits, Kārlis Ludāns, Kārlis Mertens un, protams, Liepājas izpildvaras vadītājs Imants Vismins, kuri bez garas filozofēšanas nolēma, ka viņu kopīgais mērķis ir atjaunot ostu un viņiem visiem kopā jācenšas strādāt tā, lai šis darbs nāktu lietai par labu. Bet pamatā visam bija savstarpēja uzticēšanās.

Tātad viens no tiem, kuri deviņdesmitajos lika pamatus šodienai, bija Eduards Raits, kurš 2017. gadā valsts dzimšanas dienā no prezidenta Raimonda Vējoņa rokām saņēma Atzinības krusta IV šķiru un tika iecelts par ordeņa virsnieku.

Kad vasarā tiekamies Liepājā, lai izdzertu tasi kafijas, mūsu saruna izvērsas daudz ilgāka par sarunu vienas kafijas tases garumā. Par ko runāt netrūkst: spriedām par izglītības lietām, jūrnieku formām, cilvēka stāju un ētiku. Kad lūdzu, lai Eduards atsauc atmiņā deviņdesmito gadu sākumu, viņš mēģina at-runāties un saka, ka nelabprāt kavējas atmiņās, jo ostas kapteiņa amats ir kā nogriezts maizes rīciens, kas sen apēsts, bet to, kāda bija osta, varot redzēt tā laika fotogrāfijās. Pilna ar nogrimušiem un pusnogrimušiem kuģiem, nevienas kārtīgas piestātnes, neviena normāla kuģu ceļa, nekāda dziļuma un nekāda atbalsta no valsts. "Attieksme no valsts vīriem bija tāda: kam mums



vajadzīgas trīs ostas? Ko mēs vedīsim? Vai mēs tik daudz saražosim?" atceras Raits. "Nevarēju šādu attieksmi paciest un ļoti daudz ar viņiem strīdējos – nav jau ostai jāpārkrauj tikai Latvijā saražotā prece, ir arī tranzīts, un šādu pieredzi var smelties daudzās pasaules lielajās ostās. Mēs varam būt tilts starp Austrumiem un Rietumiem, uz ko lielie vīri ironiski pasmējās: jā, jā, tas būs tilts, pa ku-



ru visi brauks, bet mēs paši sēdēsim zem tilta. Saku, ka nevajag sēdēt zem tilta, ir jāstāv uz tilta un jāiekasē nauda no abām pusēm."

Tomēr valsts naudu nedeļa, lai Liepājas osta atspertos un sāktu attīstīties, lai gan taisnības labad jāteic, ka tolaik visiem bija grūti, tāpēc Raits nenosoda tālaika valsts vadītāju rīcību. Lielāku ļaunumu ne tikai Liepājai, bet vispār Latvijas ostām un tranzīta biznesam izdarīja neskaitāmie ārzemju speciālisti, kuri par krietnu samaksu ieteica bāleliņiem labākos un pareizākos attīstības scenārijus, un tikai pēc tam izrādījās, ka ieteiktais ceļš ved uz nekuriem.

"Deviņdesmito sākumā atbrauca vācu speciālisti un mums teica: nu, ziniet, te jums nekad nekas nebūs. Labi, ja pēc desmit gadiem sasniegsiet vienu miljonu tonnu gadā. Un mūsu valstsvīri piekritoši māja ar galvu, bet es viņiem jautāju: ko tad jūs gribējāt dzirdēt no vācu konsultantiem un speciālistiem? Vai tad viņi mums dos sakarīgus padomus? Kam šajā laukumā ir vajadzīgs vēl kāds spēlētājs? Gods kam gods, tolaik strādāja ļoti tālredzīgi pašvaldības darbinieki un ļoti laba valdība tai ziņā, ka vismaz netraucēja strādāt. Kad atbrauca satiksmes ministrs Andris Gūtmanis un jautāja, ko mums vajag, mēs viņam lūdzām tikai vienu – netraucējiet mums strādāt," atmiņu ainiņas uzbur Eduards.

Līdz 1994. gadam, kad no Liepājas aizgāja pēdējais Krievijas karakuģis, vēl bija jānodzīvo, bet 1991. gadā Krievijas armija ar pilnu jaudu saimniekoja Liepājas ostā un joprojām šeit jūtās varena. Kaut kā vajadzēja ar viņiem sadzīvot, bet arī ierādīt viņiem vietu, un ostas kapteinis krievu admirālim ar pirkstu kartē esot norādījis – te ir jūsu puse, un te ir mūsu puse. Galu galā ar Krievijas floti izdevies itin labi un mierīgi sadzīvot, jo vienojušies, ka krievi komandēs savu floti, bet liepājnieki savējo. "Pierādījām, ka nav jāslēdz visa osta, ja pēc stundas ārā



ņāks zemūdene, un viņi pie tā sāka pierast. Pēc kāda laika mēs ar krieviem jau sēdējām vienā telpā – vienā kaktā ar saviem slepenajiem dokumentiem Krievijas zaldāti, otrā kaktā ostas kapteiņdienesta puikas. Kādu dienu atnāk Vismins un jautā, vai tā krievu bāze man ir ļoti vajadzīga, jo viņi te visu lieto, bet ne par ko nemaksā. Teicu, ka to var ļoti viegli nokārtot, un stundas laikā pārcēlām kapteiņdienestu uz zvejnieku kolhoza “Boļševiks” telpām, kur tolaik priekšnieks bija Dainis Eņģelis, bet Vismins noslēdza siltumu un izsaldēja krievu štābu no telpām. Viņu štābs tika pārcelts uz kreiseri “Zozulia”. Kas to zina, ar ko šie to “Zozuliu” kurināja, bet visa Liepāja no tiem dūmiem klepoja un šķaudīja.

Nevar teikt, ka visi krievu flotes jūrnieki bija rupji, bet viņi bija izauguši un dzīvoja pavisam citā izpratnes līmenī, tomēr arī viņi lēnām sāka iepazīt mūsu dzīves uztveri. Iesākumā viņi visādi centās pazemot mūsu ostas puisi – ka mēs neko nesaprotam, neko nevaram, bet ar laiku tuvāk sapazinās un itin labi sapratās, jo visi taču cilvēki vien bija. Viens no virsniekiem pat atklāja, ka vēl ilgi pēc puča beigām, tāpat pēc 1991. gada 21. augusta, mūsu krastos kreisēja desanta kuģis ar desantniekiem, kuri esot gulējuši ar automātiem starp ceļiem un gaidījuši komandu, jo neviens nezināja, kā pučs beigsies. Desantnieki bija gatavi šķaidīt un izliet asinis. Jāsaka, paldies Dievam, ka viss beidzās tā, kā tas beidzās.

Krievijas armijas promiešana 1994. gadā, no malas raugoties, arī izskatījās dažāda: vieni uz saviem kuģiem bija sanesuši visu, ko vien varēja paņemt līdzī. Bija kazarmu telpas, kas tika izdemolētas, bet bija arī tādas, kas bija perfekti



sakārtotas, pat grīda izmazgāta. Ja tur bija kādas mēbeles, tad tās tika mums nodotas ar sarakstu. Vēl kārtējo reizi pārliecinājos, ka visi nav melni vai balti, mūs vieno politiskā kultūra un audzināšanas līmenis,” par piedzīvoto un pārdzīvoto stāsta bijušais ostas kapteinis.

1994. gada 1. jūnijs bija saulaina diena, kad ap pusdienas laiku sākās svinīgā ceremonija, kurā piedalījās Latvijas Ministru prezidents Valdis Birkavs, Krievijas ārkārtējais pilnvarotais vēstnieks Latvijā Aleksandrs Raņņihs, kā arī citas augstākas un zemākas amatpersonas. V. Birkavs toreiz teica: “Šis Latvijai tiešām ir nozīmīgs brīdis. Liepāja kļuvusi brīva no Krievijas kuģiem.”

A. Raņņihs piebilda: “Savā laikā Pēteris Pirmais izcirta logu uz Eiropu. Bet ar to viņš domāja tirdzniecības attīstību. Arī mēs ceram, ka ar armijas aiziešanu Liepājas ostā sāksies rosīga tirdzniecība un tas dos iespēju Latvijai kļūt bagātākai, kā arī zināmu labumu gūs Krievija.”

Latvijas Jūras spēku komandieris Gaidis Zeibots: “Ja šo dienu salīdzina ar vienu no Krievijas armijas aiziešanas posmiem, tad tā ir pavisam nenozīmīga. Bet, ja to vērtē kā vēsturisku notikumu, tad var uzskatīt, ka tā ir neliela daļa no Otrā pasaules kara seku likvidācijas.”



Svinīgajā ceremonijā no Liepājas Ziemas ostas tika aizvadīti trīs pēdējie Krievijas kara flotes raķeškuģi, bet savulaik jūras bāzē Liepājā dienēja ap 7800 PSRS kara flotes jūrnieku un bija dislocētas vairāk nekā 300 peldošās vienības. Septiņdesmito gadu sākumā, kad tika pieņemts lēmums visu Liepājas ostu nodot militārajā pārziņā, kara iestādes aizņēma aptuveni trešo daļu no Liepājas pilsētas.

Tas jau bija 1994. gads, bet pirmie ārvalstu tirdzniecības kuģi Liepājas ostā sāka nākt jau tad, kad ostai vēl nebija pat izstrādāti savi noteikumi, tāpēc uz visiem dokumentiem tolaik stāvēja viens paraksts – ostas kapteiņa Eduarda Raita. Tolaik Liepājas ostniekiem bija raksturīgi uzņemties atbildību un nerunāt tukšu. Būt lepnīgiem, bet nedziļoties, dzīvot diženi, bet nespodrināt spalvas – tas ir ļoti raksturīgi liepājniekiem. Tie, kas pazīst bijušo Liepājas ostas pārvaldnieku Aivaru Boju, neļaus man samelot, ja teikšu, ka vārdos skopāku vīru, ja runa ir par viņa darbiem, grūti atrast, un arī lepnāku kurzemnieku, ja runājam par šīs



puses veiksmēm, vēl jāpameklē. Pirms divdesmit gadiem, kad tikko bija nodibināta Liepājas SEZ un daudzi ar pumpu runāja par milzīgajām iespējām, Aivars Boja teica: "Liepājas osta pašlaik var pieņemt kuģus ar maksimālo iegrimi 8,5 metri. Jūras kanāla dziļums ir 10,5 metri, bet ne visā garumā tas pilnībā ir izbagarēts, nākamgad noteikti būtu jāpadziļina kuģu ceļš Dienvidu vārtos. Mierīgā laikā lieltonnāžas kuģi var ienākt bez problēmām, bet dienvidrietumu vējā tos velkoņi savas nepietiekamās jaudas dēļ var arī nenoturēt kuģošanas kanālā. Es uzskatu, ka vispirms ir jāsaved kārtībā kuģu ceļš, osta, velkoņu saimniecība, un tikai tad mēs varam lielīties – cik te ir brīnišķīga osta, cik labi tā strādā SEZ apstākļos! Naudu SEZ attīstībai dos tieši osta, pieaugošais tranzītbizness, tādēļ vispirms nauda jāiegulda ostā, dzelzceļa pievedceļos."

Daudzas lietas Liepājas ostā varēja paveikt, pateicoties tieši kurzemnieku spītam un neatlaidībai, ko dažs labs ir uzskatījis par avantūrisku. Eduards Raits atceras, kā ostā būvēta piestātne uz pāļiem, kas, protams, bija liels risks. Kad pirmo reizi pie šīs piestātnes nācis kuģis, līpa trīcējusi, kuģa ienākšana noformēta kā eksperiments, jo Rīgā atbildīgās institūcijas sapratušas, ka nav labi uzraudzījušas un kontrolējušas liepāņniekus, un kaut kā no šīs situācijas bijis jātiek laukā. Bet piestātne izturēja un joprojām kalpo Liepājas ostai.

"Izrakām jaunu baseinu, mainijām ostas plānu, un, re, tagad ostā nāk lielie *panamax* kuģi, bet pamatus taču tam ielikām, riskējot un reizēm pat balansējot uz naža asmens. Laikam jau tas spītīgais raksturs neļāva padoties. Ja redzu, ka var izdarīt, tad jādara, bet, protams, vieglāk ir noiet malā un nedarīt," saka Eduards.



Taču mulķīgi būtu domāt, ka Liepājas ostā tolaik strādāja avantūristi, kuri paši isti nesaprata, ko dara. Visam apakšā bija pamatīgas zināšanas, jo rakt jau nevar tikai rakšanas pēc. Liepājniekiem viss bija jāsāk no nulles, un arī padomu isti nebija kam prasīt, jo ne Rīgā, ne Ventspilī nebija Liepājai līdzīga situācija. Raits saka, ka bez zināšanām nekam klāt ķerties nedrīkst, tāpēc jāstudē, jārēķina, jālasa, jāsalīdzina, ne tikai septiņas, bet trīs reiz septiņas reizes jānomēra, lai vienreiz varētu nogriezt, bet laikam jau visam Dieviņš stāvējis klāt.

Protams, neiztikt arī bez kuģošanas drošības, un ostas pārvalde sūtīja savējos mācīties. Lai izveidotu kuģu satiksmes vadības sistēmu, ostas kapteinis Raits kopā ar vairākiem kapteiņdienesta vīriem dodas mācīties uz Roterdamu.

Vēl strādājot ostas kapteiņa amatā, Eduardam nācies saskarties ar dažādām nejēdzībām, kas regulu un direktīvu veidā nākušas no Eiropas Savienības, izlaistas cauri Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentam un beidzot nonākušas līdz Liepājai.

“Pēc tankkuģa “Prestige” nogrimšanas, kas milzīgi piesārņoja vidi, no Eiropas nāca direktīva, ka visās ostās jāizveido patvēruma osta. Skatos, ka tālāk Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš Liepājas ostā jau iezīmējis patvēruma vietu ar visām koordinātām. Uzlieku tās uz kartes: tā taču ir enkura vieta, kas ir iztīrīta un droša. Bet to pataisīt par patvēruma vietu? Kādā veidā? Ar ko tad iezīmētais kvadrātiņš atšķiras no blakus kvadrātiņa? Saku, dodiet man četrus miljonus, un es uzbūvēšu patvēruma vietu, kas varēs darboties kā osta un pelnīt naudu, bet tad, ja būs tāda vajadzība, tur varēs ievilkt kuģi un to norobežot. Ļoti strīdējāmies, līdz departamentā pieņēma lēmumu 42. piestātņi, vienu no labākajām ostas piestātnēm, izveidot par patvēruma vietu. Es atkal nevaru nomierināties – kas notiks, ja tur pieliks klāt kuģi, no kura izplūst degviela? Kas segs zaudējumus? Tad jau redzēs, skanēja atbilde. Bet ko darīt ar direktīvu? Zvanu kolēģim, vārdu nenosaukšu, un jautāju, ko darīt. Kolēģis atbild: “Es to pakāru uz nagliņas un noziņoju, ka viss kārtībā. Viņi taču manu atbildi tieši tāpat pakārs uz nagliņas!” Bet šāds darba stils man vairs nebija pieņemams,” tā bijušais ostas kapteinis.

Jautāju Eduardam, vai bija grūti strādāt par ostas kapteini? Viņš atbild, ka grūti nav bijis, tikai vajadzējis pieņemt lēmumus un pateikt jā vai nē, bet ar atbildi kļūdīties nedrīkst. “Jārēķinās, ka tad, ja pateikšu jā, man būs jāatbild uz divsimt jautājumiem, bet tad, ja pateikšu nē – uz trīssimt,” saka Raits.

Ikvienam ostas kapteinim kā tolaik, tā arī tagad katru dienu nākas uzņemties gan risku, gan atbildību, jo gala lēmumu kuģošanas drošības lietās pieņem ostas kapteinis.■

Anita Freiberga

LJG 2017



INFRASTRUKTŪRU NĀKSIES UZTURĒT PAR SAVU NAUDU

Aizsteigušies gadi, bet joprojām visas ostas, izņemot trīs lielās – Rīgu, Ventspili un Liepāju, pēc inerces tiek sauktas vienā vārdā – mazās ostas. Zem šī apzīmējuma savas dienas vada Salacgrīvas, Skultes, Lielupes, Engures, Mērsraga, Rojas un Pāvilostas ostas. Katra no tām gājusi savu attīstības ceļu, piedzīvojusi pacēlumus un kritumus, objektīvus šķēršļus un iespējas, bet visām ir kas kopīgs – tās ir bijušās zvejas ostas, kurām pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas ir bijis visai sarežģīts un samudžināts privatizācijas laiks un īpašuma tiesību nostiprināšana. Atgūtās neatkarības pirmajos gados, kad atļauts bija viss, kas nebija aizliegts, uz visām pusēm tika rauts viss iespējamais un, sākoties visai haotiskai zvejnieku kolhozu pārtapšanai par paju vai akciju sabiedrībām, privatizēja visu, ko vien varēja privatizēt, tai skaitā pat molus, bet par to nedaudz vēlāk.

Būtībā trīs no tā sauktajām mazajām ostām būtu pelnījušas, lai tās pārdēvētu par reģionālajām, jo šo ostu biznesa aktivitātes, kravu veidi un apgrozījums ievērojami atšķiras, piemēram, no Lielupes ostas nekāda apgrozījuma un Engures ostas visai bēdīgās situācijas.

Bet, lai labāk izprastu šodienu, jāieskatās pagātnē. Deviņdesmitie gadi, kad satiksmes ministrs bija Andris Gūtmanis, mazajām ostām atnesa *sēklas nau-du*, par ko savulaik Ostu padomē daudz tika spriests. Jo īpaši pret Ostu attīstības fonda līdzekļu piešķiršanu mazajām ostām protestēja Ventspils saimnieks Aivars Lembergs. Tomēr 1994. gadā masveidā sākās mazo ostu atjaunošanas projektu izstrāde, un tās tika atjaunotas ar karavānas "Severnaja" palīdzību, jo AS "Latvijas ūdensceļi" prasīja daudz augstāku samaksu. Ostu dziļumu atjaunošanu pārraudzīja Jūras administrācija, lai gan līdzekļus pēc ostu pārvaldnieku pieprasījuma piešķīra Latvijas Ostu padome. Neviens nevarēja būt drošs, ka padziļinot tiešām ir izrakts tik daudz smilšu, cik tiek uzrādīts. Daudzviet dziļumi tika mērīti un vairākkārt pārmērīti, pat pieaicinot neatkarīgus ekspertus no Ventspils ostas. Un mērījumi tiešām atšķīrās, pat par vairāk nekā 30 centimetriem, protams, par labu racējiem, nevis ostu dziļumiem. 1996. gadā Ostu padomē notika tāda kā revolūcija: pie varas pirmo reizi nāca Andris Šķēle, kurš kļuva arī par Ostu padomes priekšsēdētāju, bet par satiksmes ministru Vilis Krištopans, kurš tūlīt pat paziņoja: "Satiksmes ministrija ir tieši atbildīga par Ostu padomes darbu, tā nosaka likums, un mēs arī noorganizēsim šo darbu



līmenī. Visām lietām ir jānotiek loģiskā secībā. Galvenais ir nauda, tāpēc tā jā-dala ļoti pamatotiem projektiem. Uzsveru – pamatotiem! Cilvēki jūt, ka šeit ir nauda, tāpēc nāk un prasa – gan jau iedos. Tā šodien rīkoties vairs nevar. Ja, piemēram, kāda mazā osta grib ko būvēt, lai būvē, ja neprasa naudu. Bet, ja prasa, tad šīs ostas attīstību noteiks valsts un valdība. Daudzas lietas var izdo-māt, bet vēlāk izrādās, ka tās nemaz nav vajadzīgas. Ir jāredz un jāzina, kad un cik daudz nāks atpakaļ.”

NEJĒDZĪBA NUMUR VIENS – AINAŽU OSTAS RAKŠANA

Daudzi jau toreiz teica, ka neva-jag celt gaisa pilis un bīdīt nereālus projektus. Tomēr bīdīja un pat naudu izbīdīja. Runa ir par Ainažu ostas celt-niecību, par kuru pat tā laika mazo ostu kapteinis Konstantīns Rundāns runāja kā par reālu nākotnes plāni-ņu. “Mazo ostu attīstībā ir ieguldīti ļoti lieli līdzekļi,” teica Rundāns. “Os-tu atjaunošanas darbs pamatā bija balstīts uz vēlmi nelielās piekrastes ostas atstāt zvejas laivu un kuģīšu aprītei, lielākās – Salacgrīvu, Mērsra-gu, Roju, Pāvilostu, Skulti un nākotnē arī Ainažus – izmantot komercpārvadājumiem un sauskravu kuģiem.”

Tēlaini runājot, tas bija projekts, kurš rak-stīts ar dakšām ūde-nī, kas izliets no caura spaiņa. Bet pavisam reāli milzīga nauda ti-ka ierakta smiltīs. Tikai trīspadsmit kilomet-ru attālumā no Aina-žiem jau reāli darbojās Salacgrīvas osta, kurai Ainažu smiltīs pazu-dusī nauda būtu lieti



Ainažu ostas rakšana deviņdesmito gadu vidū.



Vilnis Keris (pirmais no kreisās) un Ainažu ostas atdzimšanas iniciators Edgars Murds (otrais no labās) apspriež Ainažu ostas projektu.



OSTAS



Tur būs osta!



Tā dzima un mira Ainažu ostas projekts.

noderējusi, ja tāda būtu bijusi valsts politika. Vēsturiski Salacgrīvas osta, kas Salacas grīvā pastāvējusi kopš 13. gadsimta, jau bija cietusi no Ainažiem. 19. gadsimta beigās cara ierēdņi nolēma piešķirt naudu Salacgrīvas ostas padziļināšanai, taču projekts palika nerealizēts un nauda atdota Ainažu ostas ierīkošanai. Lai gan Ainažos jūrā neietek neviena upīte, kas varētu veidot nelielu dabisku ostu, Ainažos osta tomēr būs! Kad ainažnieki krastā būvēja kuģus un pa ietaukotiem balķiem tos nolaida jūrā, šie kuģi Ainažos nekad vairs neatgriezās. 1883. gadā Ainažos bija pierakstīti 83 kuģi, gandrīz tikpat, cik Pēterburgā, bet ostas tur joprojām nebija. 1903. gadā atklāja Ainažu ostu, kuras būvei tika izlietota Salacgrīvai domātā nauda. Pirmās Latvijas laikā Ainažus izmantoja kokmateriālu eksportam, lai gan ostas nepietiekamā dziļuma dēļ tvaikoņus visbiežāk uzkrāva reidā.

Deviņdesmitajos Ainažu atdzimšanai derēja dažādi absurdi argumenti: kā šeit rosīsies bizness, kā uz ostu atkal tiks atjaunots šaursliežu dzelzceļš,

kas savulaik savienoja Ainažus ar Valmieru. Ostu padomē bija iesniegts gan biznesa plāns, gan ostas attīstības koncepcija, bet jau 1996. gadā ekspertu slēdziens liecināja, ka projekts neatbilst hidrotehniskajām prasībām un starptautiski pieņemtajām normām, tāpēc celtniecības darbi ostā jāpārtrauc. Aivars Lembergs, kā jau lielākais Ainažu ostas projekta pretinieks, pauda viedokli, ka projekts balstīts uz emocijām un atmiņām par buru kuģu laikiem, bet tā laika vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Māris Gailis ierosināja noalgot neatkarīgu ekspertu, jo tas varētu būt nesalīdzināmi lētāk, nekā tērēt milzu līdzekļus nestabilā projektā. Ainažu ostas rakšana izbeidzās, bet biznesa plāni, visticamāk, kādā plauktā ir pārklājušies ar pamatīgu putekļu kārtu. Kur palika nauda? Par to tagad neviens vairs nerunā. Un nav jau arī nekādas jēgas to darīt.



KATRAI OSTAI SAVS STĀSTS

Jānis Megnis, kurš no deviņdesmito sākuma, kad mazās ostas apvienojās Mazo ostu asociācijā, pilda asociācijas prezidenta pienākumus, uzskata, ka tagad viņa amats ir vairāk dekoratīvs, bet Likumā par ostām ir noteikts, ka asociācijai ir viena vieta pie Latvijas Ostu padomes galda, kas tagad pārdēvēta par Latvijas Ostu, tranzīta un loģis-



Jānis Megnis.

tikas padomi, tāpēc dotās balss tiesības ir jāizmanto. Lai gan vajadzību tiktiek ikdienā nomaina elektroniskā saziņa, netrūkst jautājumu, ko apspriest. Notiek intensīva komunikācija, piemēram, par Eiropas projektiem, no kuriem viens ir Latvijas un Igaunijas pārrobežu projekts par jahtu ostu infrastruktūras izveidi. Pirms vairākiem gadiem aktuāls kļuva jautājums par ostu maksu aplikšanu ar pievienotās vērtības nodokli, tad vajadzēja šo jautājumu apspriest, apkopot informāciju un paust kopējo viedokli. Megnis uzskata, ka Ostu padome joprojām ir aktuāla un vajadzīga, jo valdībai ir vieglāk formulēt viedokli jūrniecības, ostu un tranzīta jomā, ja savu viedokli ir pauduši nozares speciālisti. "Ir jautājumi, kuros ostu un valdības viedoklis nesaskan, bet Ostu padome ir tā institūcija, ar kuras palīdzību ostas savu viedokli tomēr var paust un šis viedoklis top sadzirdēts," saka Megnis. "1994. gads visu Latvijas ostu dzīvē bija pagrieziena gads, jo tika pieņemts Likums par ostām, kas noteica ostu tiesības un pienākumus: tiesības iekasēt nodevas un zemes nomu un pienākumu uzturēt ostas infrastruktūru. Bet stāsts sākotnēji visām ostām bija viens, jo visas bija zvejnieku kolhozu ostas. Kāds nu kurai bija starta posms, tā arī tās attīstījās.

Viens no pirmajiem privatizācijas dokumentiem bija slavenais Godmaņa akts par zvejnieku kolhozu privatizāciju, kas nebija nekāds pareizais un kura sekas jūtamas vēl šodien. Ja Likums par ostām būtu pieņemts vienlaikus ar Privatizācijas likumu, tad daudzu problēmu vienkārši nebūtu. Viens no aplamākajiem lēmumiem bija tas, ka īpašumā varēja iegādāties, piemēram, molus, un tas ir Engures ostas stāsts.

"Tolaik visas mazās ostas centās iesaistīties vietējo kravu plūsmā. To piespieda darīt dzīve un noteica likuma būtība, jo iekasētās ostu maksas kļuva tieši



proporcionālas kuģu tonnāžai, bet zvejas kuģiem, kuri pārsvarā grozījās mazajās ostās, tonnāža bija maza, un tas ostām bija neizdevīgi,” secina Megnis.

ENGURES OSTA – VIENS NO NEVEIKSMĪGĀKAJIEM PIEMĒRIEM

Jānis Megnis apvieno vairākus amatus, bez Mazo ostu asociācijas prezidenta pienākumiem viņš pilda arī Engures ostas un Rojas ostas pārvaldnieka pienākumus, lai gan piebilst, ka ostas pārvalde ir tīri vai dekoratīva.



Engures osta 90. gadu sākumā.

Jānis Megnis: “Engure ir viens no spilgtākajiem neveiksmīgas privatizācijas piemēriem. Ostas moli ir privāto personu rokās jau kopš 1989. gada. Daudzus gadus moli piederēja cilvēkam, kurš tos iekārtēja bankā, ņēma kredītus un nobankrotēja, un banka otrreiz molus atkal pārdeva privātpersonai. Nav īsti

saprotama šāda bankas rīcība, bet pati banka uzskata, ka ir rīkojusies pareizi. Tagad Engurē moli ir kļuvuši par reālu problēmu. Patiesībā jaunais mola īpašnieks bija nolēmis nodarboties ar tādu kā nosacītu reketu un no SIA “Unda” izspiest milzīgu naudu par attīrīšanas iekārtām, kas atrodas uz mola uzbēruma.”

“Neatkarīgās Tukuma Ziņas” raksta: “Jau 2016. gada 10. janvāra rītā engurniekus pārsteidza jauni pagasta centra vaibsti –mākslīgi uzbūvētais ceļš uz pus-saliņu un uz mola uzbūvētajām attīrīšanas iekārtām nakts laikā aizbarikādēts ar betona paneļu krāvu. Pēc Engures ostas pārvaldes un pašvaldības darbinieku apspriedes tika nolemts ceļu no paneļiem atbrīvot. Šajos darbos piedalījās Engures novada domes priekšsēdētāja vietnieks Andris Kalnozols, pašvaldības un arī Valsts policijas darbinieki.

Engures novada domes priekšsēdētāja vietnieks A. Kalnozols situāciju skaidroja šādi: “Engures ostas zeme pieder pašvaldībai. Uz šīs zemes atrodas dienviņu mols. Uz šā mola uzbēruma atrodas SIA “Unda” piederošās attīrīšanas iekārtas. Bet pats mols, uzbēruma un ceļš tagad pieder SIA “Necenice Company”, kas nodarbojas ar nekustamo īpašumu pirkšanu un pārdošanu un kuru pārstāv Mārtiņš Dzenītis. Uzņēmuma pārstāvji aizbarikādēja ceļu un liedza SIA “Unda” pārstāvim piekļuvi pie attīrīšanas iekārtām.



Bet 2016. gada 4. februārī tika uzsākts kriminālprocess par patvarību pret Engures dienvidu mola īpašnieku SIA "Necenice Company". Šis īpašnieks jau iepriekš bija aizkrāvis ar betona paneliem vienīgo piebraucamo ceļu ūdens kanalizācijas attīrīšanas iekārtām, tomēr strīdā starp ostas pārvaldi un mola īpašnieku tika nodrošināta attīrīšanas iekārtu personāla piekļuve iekārtām un to apkalpošana. 4. februārī bija nepieciešams attīrīšanas iekārtu apkalpošanas nolūkā tām piekļūt ar traktortehniku, kam mola īpašnieks patvarīgi lika šķēršļus,



neievērojot likuma "Par ostām" un "Aizsargjoslu likuma" prasības. Valsts policija bija spiesta iesaistīties šā strīda risināšanā, jo mola īpašnieka darbības apdraudēja gan Engures iedzīvotāju intereses – normālu kanalizācijas darbību, gan draudēja izraisīt ekoloģisko katastrofu Baltijas jūrā – neattīrītu kanalizācijas ūdeņu ieplūšanu tajā."

Jānis Megnis: "Tā kā Engure ir simt procentu zvejas osta, tā varētu piesaistīt finansējumu no Eiropas Savienības Zivsaimniecības fonda līdzekļiem, bet, tā kā mols ir privātā īpašumā, šos līdzekļus piesaistīt nevar. Tagad joprojām notiek tiesāšanās, un var jau tikt pieņemts lēmums, ka molu drīkst izmantot, piemēram, padziļināšanas laikā, bet tas nedos iespēju ne pašvaldībai, ne ostas pārvaldei pretendēt uz Eiropas naudu molu rekonstrukcijai. Engures moli jau sen ir sagruvuši, jo molu uzturēšana ir dārga un no tās nevar iegūt nekādu pievienoto vērtību. Molus nevar arī izmantot tiem mērķiem, kādiem tie domāti. Savulaik cilvēki par pajām bija gatavi ņemt visu, un šis ir viens no visbēdīgākajiem piemēriem, kas notiek, ja ostas infrastruktūras objekti nonāk nepareizajās rokās.

Taču Engures ostas dziļumi ir pietiekami jahtu ienākšanai. Ir sāksis Latvijas un Igaunijas pārrobežu projekts par jahtu ostu infrastruktūras izveidi, un šajā



sadalā Engurei var izdoties īstenot diezgan ambiciozu jahtu ostas infrastruktūras projektu, vēl jo vairāk tāpēc, ka pašvaldība piedalās ar savu līdzfinansējumu. Kopā ar katamarānu būvi, kas jau tagad šeit notiek, osta varētu iegūt pievilcīgus vaibstus un šī vide būtu sakārtota. Projekta ietvaros beidzot tiks aizvākts debarkaders un tā vietā izbūvētas piestātnes, sakārtotas navigācijas zīmes un atjaunots dziļums ostā. Bet, lai Engures ostā varētu nākt iekšā zvejas kuģi, ir vajadzīga ostas padziļināšana. Tā kā ar šādiem moliem uzturēt kanāla dziļumu nav finansiāli iespējams, tad, piemēram, SIA "Unda" jau diezgan sen strādā Mērsraga ostā."



Rojas osta 90. gadu sākumā.

ROJA – LIELĀKĀ ZVEJAS OSTA RĪGAS JŪRAS LĪCĪ

Rojas ostas pārvaldnieks Jānis Megnis it kā pa jokam, bet ar lepnumu saka, ka Roja ir lielākā Rīgas jūras līča zvejas osta, lielāka par Rīgu un jebkuru citu līča ostu. Nodokļos ostas zivsaimnieki ik gadus

samaksā vairāk nekā trīs miljonus eiro, un nodarbināti šeit ir vairāk nekā tūkstotis cilvēku. Kā jau visur, arī Rojā darba rokas ir deficīts. Mazliet labāk klājas zivju pārstrādes uzņēmumam "Līcis 93", kas ir bijušā zvejnieku kolhoza "Banga" mantinieks, jo šeit kadri gadu gaitā jau nostabilizējušies un darba vietu nemaina, grūtāk klājas zvejnieku saimniecībai "Irbe", un arī jaunizveidotā zivju pārstrādes uzņēmuma "Banga Ltd" vadītājs atzīst, ka ar darbiniekiem ir problēmas, bet kaut kā jau šis jautājums tiek risināts.

Jānis ar prieku stāsta par ostas attīstību, lai gan tūlīt piebilst, ka vislielākā Rojas problēma ir ierobežotā teritorija, kas vienmēr te radījusi sarežģījumus. Rojas ostas moli joprojām ir uzņēmuma "Līcis 93" īpašums, uz šā uzņēmuma pleciem lielā mērā turas visa Rojas osta. Pārvaldnieks saka, ka "Līcis 93" un "Irbe" ļoti atbildīgi ir piegājuši zvejas kuģu sagriešanai. Ja floti samazinājuši atbilstoši kvotām, tad noteikti arī ir pirkuši kuģus vietā. Lai gan kuģu tagad ir mazāk, to jauda ir palielinājusies.

"Saimniecība "Irbe" sāka zvejot ar stāvvadiem, tad par Eiropas naudu uzcēla saldētavu, tagad strādā ar filejām, kas tiek saldētas un sūtītas uz Rietumu tirgu. Tagad par Eiropas naudu tiek būvēts vēl viens cehs, kur ražos kulinārijas produkciju.



Zivsaimniekiem, protams, nav tie vieglākie laiki aizvērtā Krievijas tirgus dēļ. Tie, kuri savlaikus nebija meklējuši alternatīvas, protams, ļoti izjūt šo situāciju. Nevar arī teikt, ka atrast citus tirgus ir vienkāršs uzdevums, jo tādus apjomus, kādos zivju produkcija gāja uz Krieviju, citi tirgi nespēj paņemt. “Licis 93” un citi zivju produkcijas ražotāji tomēr ir bijuši ļoti motivēti darīt visu iespējamo, lai noturētos biznesā, tāpēc produkcijas noiets tiek meklēts Tālajos Austrumos – Japānā un Ķīnā. Izrādās, ka mūsu šprotes ir līdzīgas kādām viņu zivīm, tāpēc mūsējiem ir vieglāk viņus pieradināt pie mūsu produkcijas, bet, nenoliedzami, tas ir ļoti grūts un laikietilpīgs darbs.”

Rojas ostā pagājušā gada vasarā ieradāmie mazliet par vēlu, jo jahtas, kas piedalījās Latvijas čempionātā, kura viens posms notika Rojā, jau bija aizburājušas tālāk. Burājot gar ostā pietājušajiem zvejas kuģiem, trenējās mazie



optimisti. Izrādās, Rojā atdzimst buršanas tradīcijas, šeit ir uzbūvēta jahtu skola, kur buršanas prasmē tiek apmācīti mazie *optimisti*. Tie ir vietējie bērni, divas grupas, ar kurām strādā ostas kapteinis Gunārs Reinholds, kurš pats kādreiz ir bijis labs burātājs.

Atspērienu bērnu jahtu skolai ir devis Eiropas fondu finansējums, ja tādas naudas nebūtu, arī šāda attīstība, visticamāk, nebūtu iespējama, jo tā ir lie-la nauda. Viens stāsts ir tad, ja visa summa jāņem no pašvaldības maka, ko pašvaldība nemaz nevar atļauties, un pavisam cits, ja pašvaldībai pie Eiropas naudas jāpiespriež vien desmit procentu. Bērni trenējas arī ziemā, pat ar pašvaldības busu brauc uz Vaivaru baseinu. Jānis stāsta, ka ar naudu palīdz arī privātie sponsori, pārsvarā vietējie zivsaimniecības uzņēmumi, kuri jūtas atbildīgi par Rojas bērniem, arī par savu darbinieku bērniem.

"Kravas mums ir pavisam nelielā daudzumā, pamatā koksne uz Stokholmu. Pagājušā gada maijā tika atklāta un kopš rudens ar pilnu jaudu darbojas Stokholmas koģenerācijas stacija, kurai gadā nepieciešami 3,5 miljoni kubikmetru šķeldas. Vai tas ir daudz vai maz? No uzņēmumam "Latvijas valsts meži" piederošajiem mežiem gadā var iegūt pusmiljonu tonnu šķeldas. Tas liecina, ka šķeldas pārvadāšana ir ļoti laba niša Latvijas mazajām ostām. Tāda tā ir jau daudzus gadus, bet līdz ar tik liela šķeldas pircēja ienākšanu tirgū notiek izmaiņas kravu plūsmu organizēšanā. Lielākās ieguvējas no šīm izmaiņām būs Mērsraga un Skultes ostas, jo tur, izmantojot ES iepriekšējā plānošanas perioda naudu, tika veikta padziļināšana. Tā ļauj apkalpot lielākus kuģus. Šķeldas gadījumā tas ir svarīgi, jo šķelda ir lēts produkts, kura pārvadāšanā liela nozīme ir kaut vismazākajam ietaupījumam uz katru pārvadāto kubikmetru. Šādi pārvadājumi ir jo lētāki, jo vairāk kubikmetru iespējams iekraut vienā kuģī. Šis gadījums apstiprina, ka ES nauda Latvijas mazajās ostās ieguldīta pareizi, lai gan bija diskusijas, vai tāds dziļums mazajām ostām vajadzīgs. Tagad tas būs papildu motīvs arī Salacgrīvai un Rojai domāt par kuģošanas parametru uzlabošanu, jo šķelda ir krava ar garantētu noietu.

Patiesībā Rojā neko daudz vairāk arī nevaram plānot mazo platību dēļ. Par Eiropas naudu tiks uzbūvētas piestātnes jahtu ostai, stiprināts krasts un atjaunots dziļums, kas vajadzīgs jahtām. Katrai ostai ir savs stāsts, un katra osta dzīvo savu dzīvi," atbildoties saka Jānis Megnis.



MĒRSRAGS APZINĀS SAVAS IESPĒJAS

Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika, plānojot ostas attīstību un domājot par jauniem projektiem, kurus varētu šeit iedzīvināt, vienmēr apzinās un rēķinās ar ostas reālajām iespējām. Ļoti svarīgi ir tas, ka osta ar saviem ieņēmumiem var normāli dzīvot un pildīt visas saistības, kuras ostai ir jānodrošina, vispirms jau tās, ko osta uzņēmusies attiecībā pret cilvēkiem. Protams, laiki nav tie vieglākie, jo Krievijas embargo uzlicis savu zīmogu zivju apstrādātājiem: divi uzņēmumi pārtraukuši darbību, bet "IMS" strādā ar mazāku jaudu.

Jānis Budreika: "Kravu gada apgrozījumu ostā noturam no četršimt līdz piecsimt tūkstošu tonnu apjomā, lai gan ostas infrastruktūra jau tagad spēj uzņemt aptuveni astoņsimt tūkstošus tonnu gadā. Taču objektīvi izvērtējot biznesa iespējas reģionā, jābūt reālistiem un nedrīkst celt gaisa pilis, jo uz Kurzemes reģionu vien strādā četras ostas – Liepāja, Ventspils, Rīga un Mērsrags. Uz Mērsraga ostu nenāks kravas, piemēram, no Vidzemes, jo šo reģionu apkalpo Skultes, Rīgas ostas un daļēji arī Salacgrīvas osta. Laikam jau no reģionālajām ostām ģeogrāfiski visizdevīgākā situācija ir Skultes ostai, jo ar to taču nekonkurēs Liepāja un Ventspils, bet ar Mērsragu gan.

Mērsraga ostas panākumu pamatā ir reāli izpildāmi uzdevumi, lai gan reizēm tie ir šķietami ambiciozi. Kas attiecas uz ostas infrastruktūras sakārtošanu, tad mēs vienmēr pildām dotos



Mērsraga osta 90.gadu sākumā

UZZIŅAI

Caur Mērsraga ostu šobrīd tiek eksportēti un importēti vienpadsmit dažādi kravu veidi, t.sk. papīrmalka, celulozes un kurināmā šķelda, koksnes granulas, kūdra, smiltis, graudi, zāģbalķi, granīta šķembas, tehniskais sāls un nozvejotās svaigās zivis.



solījumus, citādi nemaz nedrīkstam strādāt, jo tad ostai nebūs attīstības. 2017. gadā piedzīvojām nelielu kravu kritumu. Ostas apgrozījumu nodrošina pamatā divi šā reģiona komersanti, un, ja viņiem darba apjoms samazinās, tad tikai loģiski, ka samazinās arī kravu apgrozījums ostā. Ļoti cerējām uz gaudiem, bet 2017. gada rudens ieviesa savas korekcijas, jo Kurzemes pusē aptuveni trīsdesmit procenti graudu palika nenovākti no laukiem. Ostas, kas apstrādā tranzitkravas, protams, ir mazāk atkarīgas no vietēja rakstura problēmām, bet mūsu osta apstrādā vietējās kravas, tranzītā mums iet tikai Baltkrievijas tehniskais sāls.”

Jānis Budreika atzīst, ka nekad nedrīkst pārlietu daudz sacerēties, jo tad bieži vien projekti neaiziet, tāpēc labāk esot teikt, ka viss ir procesā, un cerēt, ka sarunām būs pozitīvs risinājums.

Taču esošās konkurences apstākļos piesaistīt jaunas tranzitkravas nemaz nav tik viegli. Mēsrags jau daudzus gadus piedalās izstādēs un cita rakstura pasākumos Baltkrievijā, lai pārlicinātu iespējamos partnerus, ka Mēsrags osta sniedz drošus un kvalitatīvus pakalpojumus. Neliels pluss esot Mēsragā pārkrautais Baltkrie-

vijas sāls, kas vairo iespējamo sadarbības partneru interesi un dod tādu kā drošība sajūtu. Notiek aktīvas sarunas ar Lietuvas ziemeļu daļas importa un eksporta kravu operatoriem.

Par to, cik grūti nākas piesaistīt jaunas kravas ostai, liecina desmit gadus ilgusā sarunas, līdz izdevās realizēt projektu un uz Mēsrags ostu atnāca smilšu kravas. Jānis piebilst, ka viņi esot vienīgi, kuri Latvijā šādu kravu apstrādā.

Ostas pārvaldei ir izdevies tikt galā ar lielo kredītu. “Kad atnācu strādāt par Mēsrags ostas pārvaldnieku, banku kredīts bija pusotra miljona liels, bet nu



palicis maksājums simt piecdesmit tūkstošu apmērā, ko varam nomaksāt kaut tūlīt. Ostā ir sakārtota infrastruktūra, saviem kuģiem esam nodrošinājuši ledus klasi un uzturam tos tehniskā kārtībā, esam saņēmuši ISPS un ISO sertifikātus, tātad visus vajadzīgos standartus nodrošinām.

2017. gadā jau trešo gadu pēc kārtas Mērsraga ostā atkal ienāca NATO karaspēka kuģi. Pateicoties šādai NATO spēku izvēlei Mērsraga ostu izmantot mācību realizēšanai, ieguvēji ir visi: lai nodrošinātu karakuģu ienākšanu, sadarbībā ar Latvijas Jūras spēkiem kuģošanas kanāls ir atbrīvots no šķēršļiem – akmeņiem, kā arī pietātnēs ierīkots ūdens pieslēgums. Ieguvumus ikdienā var izmantot civilo komerckuģu kvalitatīvai apkalpošanai. Tāpat karakuģi izraisa vietējo iedzīvotāju un tūristu lielu interesi, jo NATO piedāvā karakuģus apskatīt visiem interesentiem.”

Jānis Budreika par Mērsraga ostas pārvaldnieku strādā jau piecpadsmit gadus. “Mans lielākais nopelns varbūt ir tas, ka uzņēmēji no Mērsraga nav aizgājuši un ir izdevies pat kādu no agrāk aizgājušajiem dabūt atpakaļ. Dzīve un darbs nav bez problēmām. Ja šodien kaut kas vēl neizdodas, tad jārikojas, lai rīt problēmas jau būtu atrisinātas. Diemžēl ir lietas, kas nav atkarīgas tikai no vēlmēm un darba. Jau gadiem osta netiek galā ar nepietiekamajām elektrības jaudām, un izskatās, ka šī problēma mūs vajās arī nākotnē. Taču vēlme arvien uzlabot ostas darbu mums nekur nav pazudusi. Nepaies nemaz tik ilga laiks, un Mērsraga ostā būs uzcelta pasažieru termināļa ēka, jo ir Eiropas nauda pārrobežu projektiem, un kāpēc lai to neizmantotu? Iespējams, igauņi palaidīs līniju uz Sāremu vai Gotlandi, bet ostas pārvalde ar saviem projektiem raugās jūras virzienā. Kas no tā visa iznāks? Laiks rādīs.”

PĀVILOSTA GAIDA JAUNUS MOLUS UN LIELĀKUS DZIĻUMUS

2017. gada sākumā Pāvilostā sākās būvdarbi projekta „Pāvilostas ostas Ziemeļu un Dienvidu molu pagarināšana” ietvaros, piesaistot 2,99 miljonus eiro un kļūstot par lielāko un nozīmīgāko Lauku atbalsta dienesta projektu šajā plānošanas periodā. Molu pārbūves un pagarināšanas mērķis ir korigēt sanešu plūsmu, lai nodrošinātu, ka ostas kanāls mazāk aizsērē un mazāk līdzekļu jāiegulda kanāla regulārā padziļināšanā un uzturēšanā. Dienvidu molu ir paredzēts pagarināt





par aptuveni 162 metriem, Ziemeļu molu par aptuveni 96 metriem.

Būvdarbi bija jāpabeidz līdz 28. novembrim, taču no molu pagarināšanas – nekā. Kā iemeslu minot nepiemērotus laika apstākļus 2017. gada vasarā, izpildītājs nepaveica projekta grafikā paredzētos darbus. Ziemā molu pagarināšanas darbi tika apturēti. Pēc garām diskusijām starp pasūtītāju un izpildītāju tika nolemts uzdot projektētājiem labot un papildināt rasējumus. Lietuvas uzņēmums atzina, ka darbi pie mo-

lu pagarināšanas kavējušies, iespējams, nepareizu darba metožu rezultātā.

“Kauno tiltai” Latvijas reģiona vadītājs Mindaugs Kazakevičs situāciju skaidroja tā: “Valsts iepirkumi tādi ir – uzvar tas, kurš piedāvā zemāko cenu. Laika apstākļi bija tādi, kādi bija – ļoti slikti. Mēs šobrīd lemjām, kā šo objektu pabeigt, un ejam uz to, lai pagarinātu termiņu un to paveiktu, jo svarīgāka ir līgums.”

UZZIŅAI

2016. gada rudenī notikušajā konkursā, kurā kritērijs bija zemākā cena, uzvarēja Lietuvas uzņēmums “Kauno tiltai”, piedāvājot pagarināt Pāvilostas ostas molus par 2,9 miljoniem eiro, un tas bija lētākais piedāvājums. Pavisam konkursā pieteicās četras firmas, nākamā pretendenta – uzņēmuma BMGS – piedāvājums bija par vairāk nekā 700 tūkstošiem dārgāks.

LAD Zivsaimniecības un valsts atbalsta departamenta direktors Rinalds Vācers skaidro: “Pagarinājuma iespējas bija noteiktas arī pie iepirkuma, kur bija atrunāts – ja ir nelabvēlīgi laika apstākļi, tad projekta īstenošana var tikt pagarināta, un šajā gadījumā tā arī ir pagarināta.”

2018. gada pavasarī, kad uzņēmums atgriezies ostā, lai turpinātu molu pagarināšanu, darbi tiks sadalīti divās daļās – uz sauszemes veicamie un ūdenī veicamie. Jaunā tehnoloģiskā risinājuma prezentācijā Lietuvas uzņēmuma pārstāvis pastāstīja, ka akmeņus, ko gremdēja ūdenī kā



patu gremdkastēm, plānots siet kā gabionus sauszemē, tādējādi nekavēsies darbi pie akmeņu izlīdzināšanas zem ūdens, ko veica apmācīti ūdenslīdzēji. "Kauno tiltai" plāno arī papildus piesaistīt speciālistus un tehniku sadarbībā ar Polijas un Vācijas uzņēmumiem. Pāvilostas ostas pārvaldnieks vienojās ar Lietuvas uzņēmuma pārstāvi par ziemas navigācijas gaismu uzstādīšanu molu bāku vietā un brīdinošu navigācijas zīmju izvietošānu jūrā pie gremdkastēm, kas jau ir novietotas pie Dienvidu mola gala.

"Kanāls tiek ne tikai padziļināts, tas būs arī par 12 metriem platāks nekā tagad. Tuvākā nākotnē te varētu bāzēties arī citi zvejas kuģi, kas te nodod savas zivis. Zvejas rajoni ap Pāvilostu ir labi," sacīja Pāvilostas novada domes priekšsēdētājs Uldis Kristapsons.

SALACGRĪVA IR ATVĒRTA NĀKOTNES IZAICINĀJUMIEM

Salacgrīvas ostā 2017. gadā apkalpots 91 kuģis. Lai gan tas ir par astoņiem mazāk nekā 2016. gadā un atpaliek no pēdējā laikā ražīgākā 2015. gada, kad Salacas grīvā ienāca 125 transportkuģi, ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais pesimismam nerod pamatu, jo osta attīstās un nākotnes redzējums vieš optimismu.

Īpaši priecē malkas eksports, kas no 9050 t 2016. gadā izaudzis līdz 16 742 t, arī izvestās šķeldas apjoms pieaudzis attiecīgi no 52 522 t līdz 76 214 t 2017. gadā. Iespējams, ka malkas eksporta apjomi būtu vēl lielāki, ja netraucētu pārlieku lielais mitrums, kad nav bijusi normāli nodrošināma koksnes izvešana no cirmām līdz ostai. I. Īstenais atzīst, ka patlaban pieprasījums pēc šķeldas un malkas ir gana liels, pie Stokholmas uzbūvēta jaudīga koģenerācijas stacija, un arī citur Skandināvijā kurināmais ir nepieciešams. Cenas ir labas un vēl pat varētu augt.

Citos kravu veidos stāvoklis ir dažāds. Šķembu 2017. gadā vispār nav bijis, tādēļ ļoti tiek gaidīts starta šaaviens Salacgrīvas centrālās tranzītielas

UZZIŅAI

Līdz šim Pāvilostas ostas pārvalde ir samaksājusi 800 tūkstošus eiro tikai par materiāliem molu izbūvei. Projekta ietvaros paredzēts izgatavot 32 gremdkastes. Daļa šo veidņu jau ir atpludinātas no Liepājas uz Pāvilostu, kur tās ir nostiprinātas un iezītas. Samaksa par darbu ir paredzēta tikai pēc molu pagarināšanas darbu beigšanas. Ja uzņēmums nepildīs savas saistības, tam tiks piemērots projekta līgumā paredzētais naudas sods 300 tūkstošu eiro apmērā, bet Pāvilostas ostas pārvaldei būs jāizsludina jauns konkurss par būvdarbu veikšanu.





SALACGRĪVAS OSTAS KRAVU APGROZĪJUMS TONNĀS

Kravas veids	2016. gads	2017. gads
kūdra	38 204	36 973
šķembas	37 687	-
keramzīts	34 901	39 891
asfalts	6065	2915
šķelda	52 522	76 214
papīrmalka	110 755	90 821
malka	9050	16 742
graudi	1915	-
KOPĀ	291 099	263 556

rekonstrukcijas sākumam, jo laikā, kad kapi-tāli pārbūvēja ceļu "Via Baltica" posmu no Svētciema līdz Igaunijas robežai, caur Salacas grīvu 2015. gadā pārkrāva 100 000 t šķem-bu (2016. g. – 37 687 t). I. Īs-tenais atzīst, ka šķem-bu un asfalta tranzīts caur Salacgrīvas ostu varēs atjaunoties tikai tad, kad iekustēsies kādu ceļu būve ostas tuvumā. Protams, arī dzelzceļa maģistrāles "Rail Baltica" būvniecī-bu ostā gaida ar lielām cerībām.

FINANSIĀLĀ STABILITĀTĒ TURPMĀKIE DARBI

Ostā turpinās iesāk-tie projekti, redzamā-kais – trešās piestātnes

rekonstrukcija Salacas labajā krastā, kur izsenis saimniekojusi AS "Brīvais vilnis", un šis uzraksts iztālēm arvien redzams virs uzņēmuma saldētavas rampas.

Jā, piestātnes pārbūve ir ietilpusi, un I. Īstenais lēš, ka gals darbiem būs sa-skatāms šogad ap Jāņiem, jo rievienas iedzišana saskārusies ar ģeodēziskā izpētē neatklāto grunts smagumu, dabā noticis kā tautas parunā – mazs cinī-tis apgāzis lielo darbu vezumu. Taču šajā projektā nav pamata pesimismam.

Līdztekus 3. piestātnes pārbūvei tiek gādāts tai aprīkojums. Jau saņemts zivju sūknis, būs arī hidromanipulators zivju kraušanai, un finansējums šim pro-jektam nāk no Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda.

Salacas labais krasts drīzumā tiks papildināts ar elegantu būvi burātāju ser-visa uzlabošanai. Jau parakstīts līgums ar SIA "REM PRO", un Eiropas Reģionā-lās attīstības fonda "Interreg" Igaunijas – Latvijas projekta līdzekļi reāli uzlabos mūsu piekrastes jahtu ostu infrastruktūru un ostu tīklu.



To, kādu labumu šis projekts jau devis, var redzēt Salacgrīvā un Kuivižos – ir moderna meteostacija, videonovērošanas sistēmas, bojas, stoderes, vadlīniju navigācijas ugunis. Kuivižu jahtu ostā pat uzradies interaktīvs infokiosks, ko uzstādīja jahtu ostu tīkla “Helloports.com” projekta ietvaros. Vietējie digitālo ausaini jau nodēvējuši par “Čeburašku”, citiem gan tas atgādinot Maskavas olimpiādes plīša lācīti. Un tā tikai uz optimisma nots Salacgrīvas osta sagaida Latvijas simtgadi!

SKULTES OSTA KĀPINA KRAVU APJOMU

Skultes ostas izdevīgā ģeogrāfiskā atrašanās vieta lielā mērā ir pamats tam, ka osta sekmīgi attīstās un ik gadus audzē kravu apgrozījumu. 2017. gadā Skultes ostā apstrādāja 817,2 tūkst. tonnu, kas ir par 8,7 % vairāk nekā gadu iepriekš. Aptuveni 75% eksporta kravu veido kokmateriāli un šķelda Skandināvijas celulozes un papīra ražošanas uzņēmumiem, kā arī kūdra. Savukārt ievesto kravu nodrošināšanai būtiski ir tas, ka Skultes ostā atrodas vienīgais ogļskābās gāzes pārkraušanas terminālis Baltijā. Ievesto ogļskābo gāzi no ostas ved ne tikai uz Latvijas, bet arī Igaunijas un Lietuvas uzņēmumiem. Skultes ostā regulāri iaved arī sāli un granīta šķembas.

Salacgrīvas un Mērsraga problēmas pārsvarā saistītas ar nepietiekamām elektrības jaudām, kas liedz pilnībā izmantot ostu teritoriju saimnieciskajai darbībai, turpretī Skultes ostu šī problēma skar daudz mazākā mērā. Tāpat Skultes osta, piesaistot Eiropas projektu naudu, atjaunojusi molus un nostiprinājusi krastu.

Skultes ostā daudz izdarīts, piesaistot Eiropas Savienības finansējumu iepriekšējos plānošanas periodos. Piesaistot ES naudu, Skultē izbūvētas jaunas pietātnes laivām, zvejas un kravas kuģiem, rekonstruēts dienvidu un ziemeļu mols, ievērojami padziļināta ostas akvatorija.

Tā kā Skultes ostas pārvalde apzinās zivsaimniecību kā vienu no ostas biznesa sektoriem, jau 2016. gadā tā izsludināja konkursu par zivju pieņemšanas un šķirošanas iekārtu kompleksa piegādi, kas ietver svaigo zivju šķirošanas komplektu, svaigo zivju svēršanas un dozēšanas komplektu, sanitāro un higiēnas iekārtu komplektu, palīgierīču komplektu, kā arī kastu mazgāšanas mašīnu. Sašķīrotās zivis tālāk tiek transportētas uz lielākām noliktavām vai pircējiem, piemēram, uz Dāniju.

Savukārt 2017. gada beigās noslēdzās Skultes ostas pārvaldes izsludinātais iepirkums par zvejas produktu uzglabāšanas ēkas būvniecību, kurā

UZZIŅAI

Lai nodrošinātu ostas stabilu un nepārtrauktu darbību arī ziemas periodā, 2013. gadā Skultes ostas pārvalde iegādājās 1A Super ledus klases velkoni. 2016. gadā tika realizēts “Interreg” Centrālās Baltijas projekts “Smart-Port”, kura ietvaros tiek iegādātas uzstādītas jaunas navigācijas zīmes, bojas, videonovērošanas sistēma un meteostacija.



uzvarēja personu apvienība SIA "Būvkore", kas apņēmusies ēku uzbūvēt par 1,88 miljoniem eiro.

Sekmīgi attīstās Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projekts "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā" (*EST-LAT Harbours*), kura mērķis ir izveidot mazo ostu tīklu, lai sniegtu kvalitatīvus pakalpojumus Baltijas jūras Austrumu piekrastē un Rīgas jūras līcī Igaunijā un Latvijā, un popularizēt to kā atraktīvu galamērķi. Projekta kopējais finansējums ir 10 981 270,62 eiro (t.sk. Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzekļi 9 334 079,99 eiro), un šajā projektā kopā ar Engures, Jūrmalas, Rīgas, Salacgrīvas, Liepājas un Pāvilostas ostu pārvaldēm un Igaunijas mazajām ostām ir iesaistījusies arī Skultes ostas pārvalde.

VALSTIJ TAČU MAZĀS OSTAS IR SVARĪGAS

Latvijas transporta attīstības programma uzdod mazajām ostām apmierināt divas atšķirīgas vajadzības: pirmkārt, ostu pārvaldēm uzturēt ostu infrastruktūru par tiem līdzekļiem, kādus var iekasēt no ostā apkalpotajiem kuģiem, otrkārt, lai pašvaldību teritorijās būtu darba vietas, tātad lai valsts saņemtu nodokļus.

Jānis Megnis: "Līdz 2001. gadam mazo ostu infrastruktūru palīdzēja uzturēt Ostu attīstības fonds. Tad nāca laiks, kad ostu infrastruktūru ne vien sakārtot, bet pat attīstīt varēja par Eiropas Savienības fondu naudu. Tagad tuvojas brīdis, kad šo infrastruktūru nāksies uzturēt par savu naudu. Vienlaikus jāsaprot, ka Latvija nav tik bagāta, lai gadu no gada izgrābtu smiltis jebkurā vietā, kura sevi nosaukusi par ostu, tāpēc nodokļa atlaides jādod tikai tur, kur ir tādi nodokļu maksātāji, no kuriem valsts pietiekami daudz iegūst."■

VĒSTURES CEĻŠ. KAD ŠODIENA PAGĀTNI SASIEN KOPĀ AR NĀKOTNI

Reiz bija kuģis. Tas nebija ne tas skaistākais no saviem līdzgaitniekiem, ne slavenākais, neatklāja jaunas zemes, nepiedalījās dižos varoņdarbos. Pavasaros un vasarās koka mucas ar sālītām siļķēm bija šī kuģa parastā krava ceļā no Norvēģijas dienvidrietumu krastiem uz Baltijas jūras ostām Dancigu, Kēnigsbergu, Mēmeli, Rīgu, Pēterburgu. Atpakaļ atvestos graudus, kaņepes un kokmateriālus ļoti labprāt pirka visās Norvēģijas dienvidu piekrastes pilsētās, kurās nepilnus 16 metrus garais kuģītis pietāja ceļā uz savu ostu – Rifilki.

Kuģis bija būvēts 1848. gadā un pēc gandrīz piecdesmit gadu ilgas kalpošanas tika atjaunots, iegūstot toreizējā īpašnieka sievas vārdu “Anna”. Vēl pēc gada “Anna” ieguva jaunu saimnieku – Eides kungu no Sandas. Un kuģis ieguva savu galīgo vārdu “Anna of Sand”.

1968. gadā “Annu” nopirka Stavangeras kuģu īpašnieki, finansēja restaurāciju un 1973. gadā restaurēto kuģi uzdāvināja Stavangeras Kuģniecības muzejam.

Un sākās “Annas” jaunā dzīve. 1989. gada rudenī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā pienāca vēstule no Stavangeras Kuģniecības muzeja direktora. Tapa kārtējais “Annas” ekspedīcijas projekts – apmeklēt Baltijas jūras ostas un atgādināt par vēsturiskajiem tirdzniecības sakariem starp Norvēģiju un Baltijas valstīm. Vēl šodien daudzās Stavangeras mājās var atrast no Baltijas vestus suvenīrus, pirmkārt sudraba karotes, kas saņemtas kā dāvanas ostas priekšniekam.

“Anna” atnāca uz Rīgu, Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā atklāja izstādi “Vikingi un Latvija 9.–11.gadsimtā”, bet daudzie bērni, kuri vai lipa ap “Annas” jūrniekiem, sapņaini teica: “Šis kuģis ir kā pasaka...”

Fragments no Uģa Kalmaņa apraksta “Annas dienas pasaka”, 1991. gads





RĪGAS LOČI – DAUGAVAS CEĻA CILVĒKI

Ja šā gada Jūrnieceības gadagrāmatas pamatdoma izteikta vārdā *ceļš*, tad ir nepieciešams aplūkot vienu no senākajām jūrnieceības profesijām, kura arī Rīgā un Latvijā zināma jau no agrajiem viduslaikiem. Tas ir locis – ūdens ceļa cilvēks un pārzinātājs. Šajā rakstā ielūkosimies šīs vienas no cilvēces senākajām profesijām izveidē Rīgas ostā no agro viduslaiku posma līdz pat Pirmajam pasaules karam. Vārds locis cēlies no nīderlandiešu jeb holandiešu valodas – kā nekā tieši šīs mazās zemes pārstāvji allaž bijuši pazīstami kā prasmīgi jūrasbraucēji. Šajā valodā locis tiek saukts par *loodman*. Vārda pirmā daļa *lood* nozīmē ceļš un otrā daļa *man* – cilvēks. Vēl ir arī darbības vārds *lods*en (nozīmē “vest kuģi”). Īpatnība ir tā, ka pašā Nīderlandē locis tiek saukts vārdā *piloot*, bet vārds *loodman* cēlies no Flandrijas – kaimiņzemes Beļģijas ziemeļu rajona, kuras iedzīvotāji runā holandiešu valodas dialektā, un tā tur tiek saukta par flāmu valodu. Vēl detalizētāk – tas, autoraprāt, radies Flandrijas rietumu daļā, kuras krastus apskalo Ziemeļjūra un kur piekrastes navigācijas zinības bija it sevišķi nepieciešamas. Starp citu, Latvijā ločus mēdza saukt arī par “lasmaņiem”.

Klasiskajā definīcijā locis ir ostas akvatorijas pārzinātājs ar kapteiņa tiesībām – viņš palīdz citzemju kuģiem gan ieiet ostā, gan iziet no tās, veic šo kuģu pārtauvošanos un noenkurošanos ostā, un vēsturiski viņam darba apjoms bija vēl lielāks – te bija gan ostas akvatorijas straumes ātruma mērījumu veikšana, gan arī citi ne mazāk svarīgi pienākumi.

Daugavas lejtece līdz pat 19. gs. otrajai pusei kā ģeogrāfiska parādība bija nepastāvīga un ļoti mainīga. Katru gadu upes straumes tecējums bija citādāks, un tikai vietējie iedzīvotāji – Daugavas grīvas zvejnieki – varēja palīdzēt ārvalstu buriniekiem gan pietāt Rīgas ostā, gan arī izvest tos jūrā līdz vienai jūdzei aiz Daugavas grīvas. Viņiem tad arī piederēja loču amata monopols, un pirmo reizi viņu darbība tika aprakstīta Livonijas Indriķa hronikā, kur atspoguļota konfliktu situācija 1221. gadā starp zvejniekiem – ločiem un Dānijas karaļa sūtņa burinieku apkalpēm. Dažkārt šis loču amats bija arī bīstams, jo kļūdas darbā varēja maksāt dzīvību. Rīgas pilsētas pirmsākumos Daugavas loči pieskaitāmi piekrastes jeb upju grīvu ločiem, kuru darbības lauks sniedzās līdz jau minētajai vienai jūdzei atklātā jūrā. Vēl viduslaikos Rietumeiropā bija arī atklātās jūras loči, kuri Rīgas apkārtnē toreiz nebija sastopami.

Viduslaikos loči bija iekļauti Rīgas tirdzniecības palīgamatu sastāvā, un līdz pat 17. gs. sākumam nav ziņu par to apvienībām jeb brālībām. Tas bija šo t.s. “privāto loču” darbības laiks. To regulēja dažādas tradīcijas jeb ieradumu tiesības un Rīgas rātes rīkojumi un norādes. Jau pašos Rīgas loču darbības pirmsākumos viņu



pienākumos bez kuģu ievēšanas un izvešanas no Daugavas bija arī upes dziļuma mērījumi pēc ikgadējiem pavasara paliem, kuri dažkārt ievērojami mainīja upes gultni un spontāni radīja jaunus kuģu ceļus. Tas sarežģīja kuģu kustību Daugavā, jo toreiz nebija vispārēji atzītu starptautisku navigācijas zīmju. Runa ir par parastajām stoderēm – upē noenkurotām kārtīm ar atšķirības zīmēm galos, kuras apzīmēja kuģu ceļa pagriezienus upē un bīstamākās vietas kuģošanai. Vietējās zīmes no Rietumeiropas zemēm atbraukušā burinieka kapteinim nebija saprotamas un pazīstamas – tāpēc tās aizstāja ar pierastajām Hanzas savienības stoderēm. Vēl jāmin arī konflikta situācijas starp Daugavas kreisajā krastā 1562. gadā uzceltā forta ločiem Mangaļu un Rinūžu rajonā un Rīgas pilsētas ločiem par tiesībām apkalpot Daugavā ienākušos kuģus. Te nereti risinājās arī bruņotas sadursmes, kuras apsīka pēc tam, kad Daugavgrīvas cietokšņa vadītājs Kaspars fon Tīzenhauzens 1604. gadā rentēja Rīgas pilsētai pusi no savām loču tiesībām, tā panākot diezgan trauuslu pamieru. Pirms tam, 1602. gadā, Rīgas Zemes tiesa (landfogtija) un Daugavgrīvas cietokšņa komandants laikā, kad Rīga atradās poļu varā, atļāva daļai Daugavgrīvas loču apkalpot ienākušos ārzemju kuģus. Tas bija laiks, kad radās nepieciešamība radīt vienoto Daugavas lejteces loču apvienību, kura arī tika izveidota 1609. gadā ar Rīgas rātes lēmumu. Tā rezultātā Bolderājā izveidoja loču staciju un nodibināja Rīgas *ūdens kapteiņa* amatu. Šī amata izpildītājs toreiz bija ar diezgan lielām pilnvarām, un viņam bija pakļautas arī ātrgaitas buru laivas ar bruņotiem ločiem, jo atcerēsimies, ka viduslaiki bija diezgan nemierīgi laiki ar dažādām, pat bruņota konflikta iespējām. Rīgas ūdens kapteinim bez loču darbības virsvadības bija noteikta arī visa Daugavas un tās Bolderājas rajona aizsardzība militāra konflikta gadījumā. Šai loču amata brālībai vai cunftei piemita tālaika viduslaiku amata apvienībām raksturīgās iezīmes, kā, piemēram, savs karogs, kauss un amata apvienības statūti. Cunfti vadīja oldermanis, piesēdētāji, zvērinātie loču saimnieki ar saviem palīgiem jeb stūrmaņločiem, kurus var apzīmēt ar ierasto vārdu zeļļi. Amata mācekļus šajā cunftē sauca par loču vīriem. Pēc piecu gadu nepārtraukta darba šie loču vīri varēja kļūt par stūrmaņločiem, savukārt tie pretendēja uz augstāko amata nosaukumu – saimnieklocis jeb meistars. Tas bija iespējams tikai tad, ja tie bija spējīgi trīs gadus bez nevienas kļūdas veikt loču pienākumus Daugavā. Tas nebija viegls uzdevums, ja ņemam vērā toreizējās Daugavas mainīgo tecējumu un jaunu kuģu ceļu veidošanos upes grīvā. Katrā loču maiņā strādāja trīs saimniekloči, seši stūrmaņloči un līdz pat desmit loču vīriem. Lai apspriestu darba jautājumus, Rīgas loči sapulcējās savā postenī. Vēl viena viduslaiku loču darba īpatnība bija tā, ka kuģus ievada un izveda, veidojot karavānas. Šāda prakse tika lietota līdz pat Lielajam Ziemeļu karam. Pēc tam, pieaugot kuģu satiksmei Rīgas ostā, tos sāka ievest un izvest no ostas pa vienam katrā reizē. Lai turpmāk nebūtu rīvēšanās starp Rīgas un Daugavgrīvas ločiem, 1655. gadā to darbību sadalīja: Rīgas loči apkalpoja tirdzniecības kuģus, bet Daugavgrīvas loči – Zviedrijas karaļa kuģus.



18. gs. pirmajā pusē, kad Latvijas teritorija un Rīga kļuva par Krievijas impērijas sastāvdaļu, mainījās loču darba pārvaldība un struktūra. Loču cunftē tika likvidēta, loči tika iekļauti vienotā valsts dienestā. Par loci varēja kļūt ikviens, kurš bija apguvis nepieciešamās amata zināšanas un izturējis amata pārbaudi. Krievijā šāda prakse pastāvēja no 1709. gada 16. aprīļa, kad ar cara ukazu jeb pavēli visi tās teritorijā esošie loči nokļuva vienotā valsts dienestā, tomēr tikai 1720. gadā pēc Krievijā pieņemtās zināmās prakses aizgūt svešzemju vārdus šis vārds tika pārņemts kirilicā kā *лоцман*. Pirms tam Krievijā ločus sauca citā vārdā – *корабельный вож*. Loču tiesiskais statuss tika atspoguļots 1766. gadā pieņemtajos Rīgas loču statūtos. Šis gads tad arī būtu uzskatāms par Rīgas Loču amatu brālības dokumentētu pirmsākumu, kaut arī tās kā organizācijas aizmetņi, kā iepriekš minēts, bijuši jau sen iepriekš. Rīgas Loču amatu brālības statūtus apstiprināja landfogta tiesa, kura ir arī šo statūtu autore. Statūti noteica, ka Rīgas loču sastāvā jābūt 31 biedram, un par loču priekšnieku kļuva tas, kuru izvēlējās paši loči atklātās vēlēšanās. Vēl statūtos tika noteikta speciāla loču nodeva – tā bija atkarīga no apkalpojamā kuģa iegrimes. Jo iegrimē bija lielāka, jo proporcionāli tai pieauga loču nodeva. Ar laiku loču skaits kļuva lielāks – 1825. gada jaunpieņemtajos Rīgas loču statūtos tika noteikts, ka to skaitam jābūt līdz 40 vīriem. Tad arī radās loču komandiera postenis. Komandieri algoja Rīgas biržas komiteja, amatā to iecēla valdības pārstāvis – gubernators, pēc tam šīs funkcijas tika deleģētas Krievijas Jūras lietu ministrijas Galvenajai hidrogrāfiskajai pārvaldei. Palielinoties kuģošanas intensitātei, pieauga arī loču skaits Rīgas ostā. 19. gs. vidū to skaits sasniedza 48, vēlāk pat 60, kas arī bija maksimālais loču skaits Rīgas ostā. No tiem 40 bija pirmās kategorijas loči, 20 – otrās kategorijas. Savukārt 19. gs. loči pēc darbības dalījās upes un jūras ločos, katrā grupā bija pa 30 vīriem. Par upes ločiem pārsvarā strādāja gados vecāki vīri, kuru uzdevums bija nodrošināt kuģu satiksmi kuģu ceļā no Bolderājas līdz Rīgas ostas pietātnēm. Savukārt jūras loči bija gados jauni vīri, kuri sagaidīja un pavadīja kuģus jūrā pusjūdži aiz speciālās bojās. 19. gs. 70. gados tā atradās aptuveni 3,5 km no Daugavgrīvas bākas. Loči apkalpoja kuģus ar tilpumu līdz 200 tonnām. Jūras loču darbības areāls bija no šīs bojās līdz Daugavgrīvai, kur funkcijas pārņēma iepriekšminētie upes loči. Jūras ločiem bija divas sardzes vietas – ārējā un iekšējā. Ārējā sardzes vieta atradās Fortkomētas dambja galā, te bija laivu pietātne un loču sardzes koka māja, kura tika uzcelta jau tālajā 1608. gadā. Arī jūra tika pastāvīgi vērota no speciāli uzbūvētā loču torņa platformas. Uz tās navigācijas laikā plīvoja t.s. loču karogs. Iekšējā sardze atradās Bolderājā kopā ar upes loču pārstāvjiem. Darbs ritēja diennakts gaišajā laikā, bet kavēšanās vai citu neparedzētu apstākļu dēļ ar speciālu loču komandiera atļauju kuģus varēja apkalpot arī naktīs, tiesa, gaišās pilnmēness naktīs. Tomēr par ločiem strādāt bija arī diezgan bīstami, jo par katru kļūdu darbā varēja sodīt ar miesas sodu. Par šādu sodu praksi gan dokumentētu ziņu nav, bet pāris



diennakšu arests dažiem ločiem ticis piespriests.

1890. gadā tika izdots cara ukazs jeb pavēle "Par jūras ločiem", kas reglamentēja cariskās Krievijas loču darbu. Visā Krievijas impērijā tika izveidoti seši loču apgabali, un Rīgas loči tika iekļauti Baltijas apgabalā. Par ločiem varēja kļūt tikai jūrnieki, kuriem bija iemaņas kuģu vadīšanā un kuri zināja svešvalodas, pirmajā vietā liekot angļu valodu. Interesanti, ka netika prasīts kapteiņa vai stūrmaņa diploms, bet gan precīza vietējo kuģošanas apstākļu pārzināšana. Tas nozīmē, ka par ločiem varēja kļūt tikai tie jūrnieki, kuri bija dzimuši un paaudžu paaudzēs dzīvoja Rīgas apkaimē un labi pārzināja Daugavas mainīgos



Jānis Aleksandrs Jirgensons (1849 – 1932),
loču komandieris Rīgas ostā.

kuģu ceļus. Ienācējiem no malas šeit nebija vietas. Tas arī bija par pamatu vairākām vietējo loču dinastijām, kuru pārstāvji nodeva savas zināšanas dzimtas pēcnācējiem. Par loči varēja kļūt tikai Krievijas pilsonis un brīvs cilvēks. Kā zināms, Krievijā dzimtbūšanu atcēla tikai 1861. gadā, Vidzemē un Kurzemē krietni ātrāk – attiecīgi 1819. un 1817. gadā. Vēl bija nepieciešams piecu gadu braukšanas cenzs, to sadalīja uz pusēm, braucot gan uz buriniekiem, gan uz tvaikoņiem divarpus gadus. Tika prasīta laba veselība, sevišķu uzmanību pievēršot redzei. Tad sekoja kandidāta pārbaudes laiks, kurš parasti bija vienu gadu ilgs. Pēc tam bija jākārtoto eksāmens – loču komandiera un triju virsloču klātbūtnē vajadzēja pierādīt savas amata prasmes. Noslēgumā, pēc sekmīgi izturētiem pārbaudījumiem, tika svinīgi nolasīts loču zvērests un jaunais locis tika uzņemts Rīgas Loču amatu brālībā (no 1905. gada – biedrība). Biedrības darbu vadīja loču komandieris, bet iekšējo attiecību kārtību regulēja un pārzināja loču vecākais, kurš tika ievēlēts uz trim gadiem. Viņam bija jābūt vismaz 30 gadu vecam un loču darbā bija jābūt pavadījušam vismaz trīs gadus ar nevainojamu reputāciju.

Kā jau sākumā minēts, loču pienākumos ietilpa ne tikai kuģu kustības nodrošināšana Rīgas ostas akvatorijā, bet arī citi, ne mazāk svarīgi darbi. Sākoties navigācijas sezonai, ločiem bija jāmēra dziļums visos Daugavas kuģu ceļos un arī atsevišķi pie katras Rīgas ostas piestātnes. Tad bija jā sastāda atskaite par mērījumiem un jā iesniedz Rīgas ostas priekšniekam vai kapteinim, Rīgas biržas komitejai un Landfogtijas tiesai. Ločiem bija arī jāseko, lai no kuģiem Daugavā



Rīgas ostas loči pirms Pirmā pasaules kara.

netiktu izmesti dažādi atkritumi. Teritorija, kura bija jāuzrauga, nebija no mazajām – no Daugavas grīvas līdz pat dzelzceļa tiltam un vēl vienu jūdzi aiz tā. Kuģu ceļiem bija jābūt tīriem – tajos nedrīkstēja nodarboties ar tīklu zveju, kā arī makšķērēt. Viens no galvenajiem uzdevumiem pēc 1854. gada loču darbā bija navigācijas orien-

tieru (boju, ugunszīmju) uzturēšana kārtībā. To regulēja šajā gadā pieņemtie jaunie loču reglamenta noteikumi. Šāda kārtība pastāvēja līdz pat 19. gs. beigām, kad šo loču darba jomu pārņēma Rīgas ostas darbu pārvalde. Vēl bija dažādi noteikumi, kā ločiem jārikojas vētras vai dažādu ekstremālu apstākļu gadījumos – kuģu kustību tad koriģēja ar speciālu mājienu mastu pie Daugavgrīvas bākas, un kuģu avāriju gadījumos palīdzības sniegšanai bija paredzētas divas speciālas glābšanas laivas, kā arī mazākas airu laivas.

Gadu pirms Pirmā pasaules kara Rīgas loču biedrības sastāvā bija loču komandieris, trīs virsloči, 26 pirmās šķiras loči, no tiem 10 jūras un 16 upes loči, kā arī 13 otrās šķiras loči. Bija arī līgumdarbinieki – grāmatvedis ar savu palīgu, loču kuģa stūrmanis, mašīnists, matrozis. Vēl amatu sarakstā bija divi loču kuģa kurinātāji, loču motorlaivas vadītājs, trīs loču mājas jeb kantora darbinieki, trīs sargi un seši glābšanas laivu airētāji. Darba toreiz visiem bija daudz – 1913. gadā Rīgas ostā ienāca 2776 tvaikoņi un 225 burinieki, no ostas izgāja 2771 tvaikonis un 182 burinieki. Aptuveni rēķinot, sanāk, ka pirms Pirmā pasaules kara loči Rīgas ostā apkalpoja 16 kuģus dienā, bet te jāņem vērā navigācijas laiks – tas toreiz bija īsāks par gadu, līdz ar to Rīgas loču noslodze krietni pieauga. Tolaik tas bija bīstams un labi apmaksāts amats: Rīgas loču komandieris 1913. gadā saņēma 2000 cara rubļu, arī pārējiem loču dienesta darbiniekiem netika daudz mazāk – komandiera palīgs saņēma 1800, virsloči 1020, 1. šķiras loči 750 rubļu. Tai pašā laikā uzvalka cena bija, sākot no 13 rubļiem, cigāru locis varēja kūpināt par trim rubļiem gabalā un krogā iedzert par kapeikām.

Pēc tam nāca 20. gs. lūzuma punkti valstu, sabiedrības un katra tās piederīgā, arī loču dzīvē. Pirmais un Otrais pasaules karš kardināli mainīja loču darbu, radīja jaunu pamatu viņu darbībai, bet tas jau ir pavisam cits stāsts. ■

A. Cekuls



JŪRAS AIZSARGU ORGANIZĀCIJA LATVIJĀ

1939. gada 18. jūnijā Rīgā, Uzvaras laukumā, notika lielākā militārā parāde Latvijas valsts vēsturē. Ar aizsargu lielo jundū atzīmēja Aizsargu organizācijas 20. gadadienu. No visas valsts ieradās ap 40 000 aizsargu, aizsardžu un jaunsargu. No tālākām vietām parādes dalībniekus atveda 28 speciālvilcieni. Ierindas garums pārsniedza divus kilometrus. Parāde ilga četras stundas. Līdzās kājniekiem, dzelzceļniekiem, velosipēdistiem, motorizētajiem kājniekiem, lidotājiem ierindā stāvēja jūras aizsargi.

Aizsargi bija sabiedriska organizācija, kuras uzdevumi bija:

- palīdzība kārtības uzturēšanā,
- valsts ārējās drošības stiprināšana,
- patriotisma un nacionālās kultūras izkopšana un nostiprināšana,
- fiziskās audzināšanas attīstība.

Aizsargi bija vienīgā organizācija Latvijā, kuras biedri varēja nēsāt formas tērpus un ieročus. Tās dibināšanas laikā, 1919. gadā, ļoti svarīgi bija palīdzēt policijai nodrošināt kārtību valstī. Pēc valsts apvērsuma 1934. gadā pieauga aizsargu loma kultūrā. Viņi organizēja korus un orķestrus, rīkoja koncertus un teātra izrādes. Liela uzmanība tika veltīta iedzīvotāju iesaistei sporta nodarbibās.

Aizsargos varēja brīvprātīgi iestāties ikviens pilsonis, kas nebija tiesas sodīts un bija militāri apmācīts. Par kandidātu atsauces deva esošie aizsargi un drošības iestādes. Pēc pārbaudes aizsargs deva svinīgo solījumu: "Kā Latvijas Republikas aizsargu nodaļas dalībnieks, es svinīgi apsolos sargāt Latvijas valsts drošību, neaizskaramību, Satversmi, likumus un iekārtu pret visiem, kas to apdraud, netaupot savus spēkus un dzīvību, izpildīt pēc labākās sirdsapziņas savus pienākumus, padoties bez ierunas "Latvijas aizsargu" iekārtas likumam un disciplīnai, vienmēr



Aizsargu krūšu nozīme.



Medaļa "Par centību".



Aizsargu goda zīme
"Nopelnu krusts".

paklausīt saviem likumīgi ieceltiem priekšniekiem." Aizsargu skaits organizācijā bija mainīgs. No tās izslēdza sakarā ar dzīves vietas maiņu. Arī dienesta laikā armijā dalība organizācijā bija pārtraukta. Dažkārt no aizsargiem izslēdza par nodarbību neapmeklēšanu.

Pēc svinīgā solījuma aizsargs saņēma krūšu nozīmi. Par labu dienestu labākos apbalvoja ar augstāko goda zīmi "Nopelnu krusts" un medaļu "Par centību". Ar medaļu varēja apbalvot aizsargus par kārtīgu dienesta pildīšanu organizācijā vairāk nekā piecus gadus. Vēl pēc četriem gadiem par īpašiem nopelniem varēja apbalvot ar "Nopelnu krustu".

Jūras aizsargi bija viena no jaunākajām aizsargu vienībām. Pirmās rotas tika dibinātas 1932. gadā. Jūras aizsargus apmācīja jūras piekrastes aizsardzībai, jūras novērošanai, sakaru un mīnu operācijām, kontrabandas apkarošanai. Kara gadījumā to uzdevums bija novērot un ziņot par kuģu kustību jūrā, noteikt kuģu tipus, padarīt nekaitīgas jūras mīnas.

1933. gada 19. oktobrī tika izdoti "Noteikumi par jūras aizsargu vienību organizēšanu pie aizsargu pulkiem". Tos parakstīja Latvijas aizsargu priekšnieks pulkvedis Kārlis Prauls un apstiprināja iekšlietu ministra biedrs Alfrēds Jēkabs Bērziņš. Tie reglamentēja vienību veidošanu un to sastāvu. Jūras aizsargu vienības varēja dibināt pie aizsargu pulkiem, kuru teritoriālās robežas piekļaujas jūrai un tieši jūras piekrastes apvidū. Vienību lielums un skaits bija atkarīgs no peldošo līdzekļu skaita, kuri atradās pulka rīcībā. Mazākā vienība, kas deva tiesību dibināt jūras aizsargus, bija grupa. Jūras aizsargu vienību dibināšanu ierosināja attiecīgā pulka komandieris, saskaņojot to ar aizsargu priekšnieku. Saimnieciskās tiesības un darbības apmērus jūras aizsargu vienībām piešķīra attiecīgā pulka komandieris. Jūras aizsargu vienībām, sākot ar vadu, bija savs zīmogs. Jūras aizsargi komplektējās no aizsargiem, kuriem bija savi vai īrēti



peldošie līdzekļi (kuģi, motorlaivas, airu laivas, jahtas), vai aizsargiem, kuri ar savu speciālo izglītību vai nodarbošanos saistīti ar jūru un ir izmantojami peldošo līdzekļu apkalpei. Grupa sastāvēja no divām motorlaivām ar iespējamību uz tām izvietot ne mazāk kā piecus aizsargus. Tās vadībā bija komandieris, divi laivu stūrmaņi, divi signālisti, divi minieri un sanitārs. Pārējie bija apkalpes locekļi. Vads sastāvēja no divām līdz četrām grupām. To komandēja vada komandieris ar palīgiem – vecāko signālistu, vecāko minieri, vecāko sanitāru. Vadā varēja būt arī viens peldošais līdzeklis (upes velkonis, tvaika kuteris vai motorlaiva ar klāju), ja uz tā varēja novietot divas līdz četras grupas. Rota sastāvēja no diviem līdz četriem vadiem vai viena līdz diviem laivu vadiem, plus viena peldošā līdzekļa vada apmērā, vai arī no diviem trim vada apmēra peldošajiem līdzekļiem. Rotu komandēja komandieris ar palīgiem – jaunāko flagvirsnieku, saimniecības priekšnieku, signālvirsnieku, mīnu virsnieku, rotas ārstu. Ja rotas sastāvā ietilpa kuģis ar vada tiesībām, tad no padotajiem palika tikai pirmais palīgs. Rota varēja sastāvēt no viena peldošā līdzekļa, ja uz tā varēja novietot ne mazāk ka divu vadu sastāvu. Divizons sastāvēja no divām līdz četrām rotām vai ne mazāk ka diviem kuģiem ar rotas tiesībām. Divizona štābā bija komandieris, vecākais flagvirsnieks, divizona ārsts, saimniecības priekšnieks, darbvedis, signālvirsnieks, mīnu virsnieks, artilērijas virsnieks. Ja divizionā ietilpa kuģis ar rotas tiesībām, tad štābā nebija triju pēdējo virsnieku. Jūras aizsargu dienesta apmācību pārzināja jūras dienesta speciālists pie aizsargu štāba. 1933. gada beigās tas bija Kārlis Turovskis. Viņš norādīja, ka jūras aizsargiem jāriko apmācības signalizācijā, navigācijā, locijā un mīnu tralēšanā. 1935. gadā par aizsargu štāba jūras lietu speciālistu iecēla Mīnu divizona komandieri komandkapteini Ernestu Barotāju.

1933. gada beigās apstiprināja jūras aizsargu formas. Par paraugu ņēma kara flotes formas tērpus. Jūras aizsargiem apģērba krāsa bija melna, cepures bija melnas ar baltu virsu. Viņus apbruņoja ar angļu "Ross-Einfeld" šautenēm. 1939. gadā sabiedrisko lietu ministrs A. Bērziņš apstiprināja štatus, kuros jūras aizsargiem pārdēvēti amata nosaukumi. Divizona stūrmaņvirsnieku pārdēvēja par navigācijas dienesta vadītāju, mīnu virsnieku par mīnu dienesta vadītāju, vada stūrmaņvirsnieku par vada navigācijas dienesta vadītāju, vecāko signālistu vadā par seržantu un sanitārinstruktoru par sanitāru.

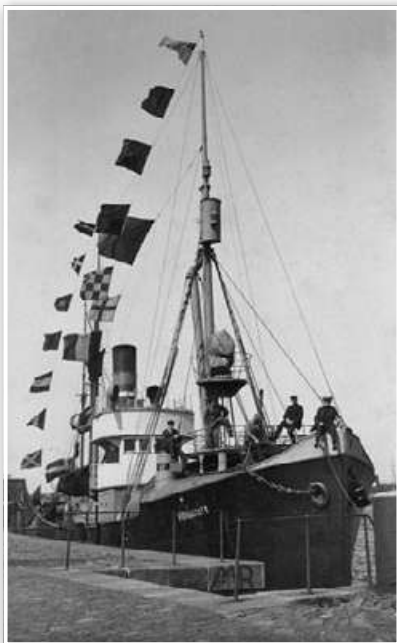
Jūras aizsargu divizioni tika izveidoti 5. Rīgas, 15. Liepājas un 2. Ventspils aizsargu pulkā. Pie divizioniem nodibināja orķestrus. Ventspils jūras divizionam bija futbola komanda.

Vienu no pirmajiem izveidoja Rīgas jūras divizionu. 1930. gada oktobrī 5. bataljona komandieris Boriss Urdevics lūdza atļaut formēt jūras aizsargu vadu, kuru izmantotu aizsargu pārcelšanai pāri Daugavai starp Bolderāju, Milgrāvi un Vecāķiem. 1932. gada 21. martā aizsargu štābs par rotas komandieri iecēla rezerves jūras virsleitnantu Albertu Kalniņu. Kā pirmais aizsargos pieteicās Jānis Kaģis



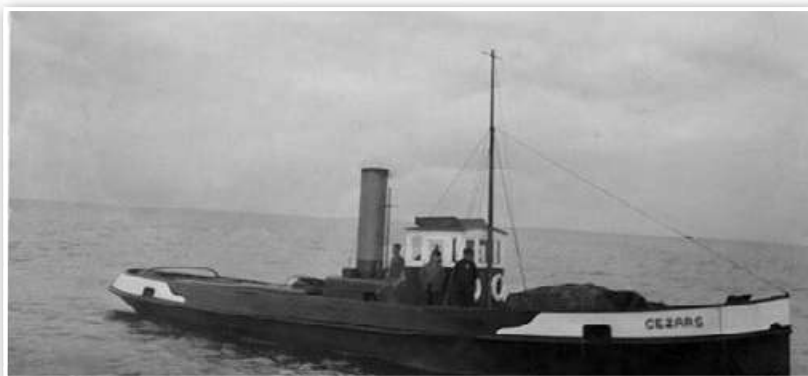
ar motorlaivu "Direktors". Jūras aizsargi sanāksmes noturēja Rīgas prefektūras 5. iecirkni. Tā priekšnieks bija bataljona komandieris B. Urdevics. Pieaugot rotas skaitliskajam sastāvam, sanāksmes notika aizsarga Žaņa Ķezbera zivju tirdzniecības paviljonā. 1934. gada martā jūras rotu izdalīja no 5. bataljona un izvietoja aizsargu Sakaru bataljona telpās. Tika iecelts jauns komandieris – Evalds Romans. Rotu sadalīja vados. Ieviesa obligātas apmācības reizi nedēļā. Jūras aizsargi piedalījās 1934. gada valsts apvērsumā. 16. maija rītā 2. vada komandieris Aleksandrs Raudseps saņēma leikšlietu ministrijā no pulka komandiera pavēli sapulcināt rotu un izdalīt ieročus. Viņš komandēja rotu, jo E. Romans bija slims. Tā sapulcējās Doma laukumā. Rotai bija jāmaina dislokācija, jo tās telpas aizņēma aizsargu vienības no laukiem. Studentu korporācija "Tālavija" piedāvāja savas telpas Lāčplēša ielā. Rotas uzdevums bija apsargāt radiostaciju Šampēterī. Pēc nedēļas jūras aizsargi atgriezās Sakaru bataljona telpās.

1934. gada 11. jūlijā ar 5. aizsargu pulka komandiera pavēli Nr. 12 izveidoja otru jūras rotu, kas atradās Jūrmalā. No pirmās rotas uz to pārskaitīja ceturto, piekto un sesto vadu ar 139 aizsargiem un komandieriem. Par rotas komandieri iecēla Gustavu Āboliņu. 1935. gadā no pastāvošajām divām rotām izveidoja divizionu. Par komandieri iecēla Jūrniecības departamenta Kuģniecības nodaļas vadītāju Kārli Meinertu.



Tvaikonis "Hidrogrāfs", 30. gadi.

Jūras aizsargu peldošie līdzekļi 1934. gadā bija preču – pasažieru tvaikonis "Dzintarkrasts", jūras velkonis "Mintauts", upju velkoņi "London", "Aktivs", "Rota", "Cezars", jūras motorlaivas "Vija", "Zandarts", "Drosma", "Magnets", "Asarnieks", "Stryk", "Del-fins", "Voldemārs", upju motorlaivas "Allegro", "Elgin", "Hekans", "Kondors", "Nina", "Iris", "Iri" un "Pipifax", "Vētra". Tie spēja pārvadāt 420 aizsargus. 16. septembrī uz peldošajiem līdzekļiem svinīgi pacēla Jūras aizsargu karogu. Svinības notika Daugavā iepretim pilij. Uz 26 peldošiem līdzekļiem atradās jūras rotas 160 aizsargi un 18 virsnieki. Netālu stāvēja tvaikonis "Hidrogrāfs", uz kura bija svinību dalībnieki: aizsargu priekšnieks K. Prauls, kara eskadras štābs ar komandieri jūras kapteini Teodoru Spādi priekšgalā, 5. Rīgas aizsargu pulka komandieris Legzdīņš,



Velkonis "Cezars", 30. gadi.

Jūrniecības departamenta direktors Arturs Ozols, Rīgas ostas priekšnieks Hermanis Keire un citi. Karoga pacelšanu vadīja 1. rotas komandieris E. Romans. Pēc komandas "Karogus pacelt" uz "Hidrogrāfa" un citiem pacēla aizsargu karogus un vimpelus. "Hidrogrāfs" nobrauca gar kuģu un motorlaivu ierindu. Svinības noslēdzās Latvijas jahtklubā Andrejostā uz kuģa "Adonija".

Aizsargu rīcībā esošajiem peldošajiem līdzekļiem piemēroja nodokļu atvieglojumus. 1936. gadā grozījumi nodokļu likuma III sadaļas 9. nodaļā noteica, ka nodoklis no peldošiem līdzekļiem nav jāmaksā par aizsargu organizācijas īpašumā esošiem vai tās rīcībā nodotiem peldošiem līdzekļiem. Aizsargu rīcībā esošo privāto peldošo līdzekļu sastāvs varēja mainīties. Daļu no tiem norakstīja, jo nebija iespējams izmantot. 1937. gadā aizsargi varēja arī izmantot tvaikoni "Elizabete" un velkoni "Vanags".

1938. gada 13. novembrī Aizsargu namā Rīgā nodeva svinīgo solījumu Jūras divizona aizsargi. Viņu vidū bija kuģu īpašnieki Alfrēds Ferdinands Bērziņš, Maksis Faulbaums, Fricis Grauds, Jānis Helmsings, Kārlis Jansons, Maksis Kalniņš, Jānis Zalcmāns, Jānis Freimanis, Fridrihs Žiglēvics, Jūrniecības departamenta direktors Artūrs Ozols, Krišjāņa Valdemāra jūrskolas direktors Ernests Kalniņš, Rīgas ostas loču komandieris Kārlis Masītis un citi. Viņi veidoja jaundibinātā saimnieciskā vada sastāvu. Pulka komandieris M. Treijs nolasīja svinīgā solījuma tekstu, kuru, pacēlušī rokas, divizona aizsargi ar komandieri K. Meineru priekšgalā atkārtoja. Jaunajiem aizsargiem izsniedza krūšu nozīmes.

Neilgi pirms tam, 1938. gada 8. novembrī, Daugavā izmēģināja divizionam Latvijas kuģu īpašnieku dāvāto motorlaivu "Aizsargs". Viņi to nopirka 1937. gadā. Motorlaivu pārbūvēja aizsargu vajadzībām. Tās vērtība bija ap 80 000 latu. Komandā bija 12 jūrniki. Motorlaivā bija iebūvēts 60 ZS motors, tā varēja uzņemt ap 100 cilvēku. Pirmajā izmēģinājuma braucienā no Rīgas muitnīcas līdz Bolderājai motorlaiva attīstīja ātrumu ap 18 km stundā. Pirmais brauciens



A. Malvess, Rīgas jūras divizona
rotas komandieris, 30. gadi.

1939. gadā bija pa Daugavu un Lielupi līdz Latvijas jahtkluba vasaras mītnei pie Lielupes stacijas.

Jūras divizionā notika izmaiņas arī virsnieku sastāvā. 1936. gadā par 1. rotas flagvirsnieku iecēla Vili Sniķeri. 1939. gadā par divizona komandiera palīgu iecēla līdzšinējo 1. rotas komandieri Aleksandru Malvesu, par navigācijas dienesta vadītāju Pauli Neimani, par 1. rotas komandieri līdzšinējo rotas flagvirsnieku V. Sniķeri, par 2. rotas komandieri līdzšinējo rotas flagvirsnieku Borisu Kļaviņu, par saimniecības rotas komandieri – Andreju Lonfeldu.

1939. gadā sakarā ar Aizsargu organizācijas 20. gadadienu ar aizsargu goda zīmi "Nopelnu krusts" apbalvoja divizona komandieri K. Meinertu, 1. rotas komandieri A. Malvesu, rotas

flagvirsnieku V. Sniķeri, rotas saimniecības priekšnieku Ādolfu Dambergu, stūrmaņu virsnieku Pauli Dannebergu, vada komandieri Jēkabu Pužaku, Alfonu Tiknusu, divizona stūrmaņu virsnieku Viktoru Kalniņu, ārstu Albertu Brūveri, divizona saimniecības priekšnieku Dāvidu Muški, vada komandieri A. Raudsepu, 2. rotas flagvirsnieku B. Kļaviņu.

Jūras divizona aizsargi rīkoja arī ar dienestu nesaistītus pasākumus. 1935. gada 29. jūnijā aizsargu motorlaivas nogādāja Latvijas sūtņus un Ārlietu ministrijas darbiniekus uz Alderu mājām Mazā Baltezera krastā. Šeit norisēja neformāla apspriede par Latvijas ārpolitiku. Aizsargiem bija cieša saistība ar kara floti. Eskadras virsnieki palīdzēja viņiem apgūt nepieciešamās zināšanas. 1935. gadā Jūras divizona instruktori ziedoja balvu kara flotes Mīnu divizona instruktoriem sacensībām airēšanā starp traleru "Imanta" un "Viesturs" komandām. 1937. gadā balvu trešo reizi izcīnīja un to pavisam paturēja kuģa "Viesturs" komanda. 1937. gada 25. aprīlī Jūras divizons Baltajā namā Rīgā rīkoja tējas pēcpusdienu, uz kuru pulcējās aizsargi, kuģu īpašnieki un citi labvēļi. 1934. gada 3. novembrī jūras aizsargu 2. rota pirmo reizi rīkoja tējas vakaru Majoros, Jomas ielā 63. Tā bija rotas mītne, kuru īpašnieks Dreifelds par brīvu piešķīra aizsargiem. To izmantoja teorētiskām nodarbībām.

Līdzekļus apmācībai un divizona darbībai aizsargi lielāko tiesu ieguva no ziedojušiem. 1938. gadā jūras divizona budžets bija Ls 5600. No tā



motorlaivas "Delfins" remontam izmantoja Ls 1800. 1934. gadā Fr. Grauda rēdereja aizsargiem ziedoja Ls 50, A. Kalniņa rēdereja – Ls 150, a/s "Šumahers" – Ls 100, Pauline Romans – Ls 20, Jūrnieku nama padome – Ls 200, a/s "Kaija" – Ls 100, Rīgas namīpašnieku biedrība – Ls 800. 1935. gadā jūras aizsargiem Valsts kontrole ziedoja Ls 333,50, firma "J. C. Jessen" – 100 tonnu akmeņogļu, A. Rozītis – motorlaivu "Delfins", zvērināts advokāts A. Zēbergs – motorlaivu "Valūta", rūpnieks J. Bergs – laivu "Makrele" un bijušās krievu kara flotes darbinieku savstarpējās palīdzības biedrības likvidācijas komisija – Ls 50. 1936. gadā Rīgas ziemeļu krājaizdevu sabiedrība nolēma ziedot jūras aizsargiem Ls 800 patšautenes iegādei. Tajā gadā Jūrnieku savstarpīgā kredītbiedrība ziedoja Ls 50, Muitas artelis Rīgā – Ls 100, Rīgas ostas kuģniecības biedrība – Ls 300. 1937. gadā Rīgas Ziemeļu krājaizdevu sabiedrība jūras aizsargiem ziedoja Ls 500, nākamajā gadā Rīgas ziemeļu krāj-aizdevu sabiedrība ziedoja Ls 500, kuģniecības sabiedrība "Austra" – Ls 300, tvaikoņa "Kangars" rēdereja – Ls 75, tvaikoņa "Kalpaks" rēdereja – Ls 75, tvaikoņa "Kaupo" rēdereja – Ls 75, tvaikoņa "Krīvs" rēdereja – Ls 75.

1930. gadā 15. aizsargu pulka Liepājas bataljonā izveidoja ūdenstransporta vadu. Par tā komandieri iecēla Miķeli Grotiņu, Liepājas jūrskolas priekšnieku. 1933. gadā izveidoja jūras divizionu, kura darbības rajons bija visa Liepājas apriņķa robeža. 1. vads atradās Šķēdē. 2. vadu dibināja Bernātos, 1933. gada augustā tā sastāvā bija 44 aizsargi. 3. vadu Jūrmalcīemā organizēja un līdz 1937. gadam komandēja robežsargs Jānis Ansovsks, vienībā bija 30 aizsargu. 4. vadu dibināja Papē, tajā bija 36 aizsargi.

1933. gadā 6. Aizputes aizsargu pulkā nodibināja jūras aizsargu rotu Pāvilostā ar vadu Jūrkalnē. Tā bija padota Liepājas jūras divizionam. 1935. gadā Pāvilostā vietējā sabiedrība nolēma iesākt biedrību namu un zemi dāvināt jūras aizsargu rotai. 1936. gadā rotas komandieris bija Edgars Sedliņš.

1934. gada martā Liepājas notārs Gotfrīds Stengrevics piedāvāja divizona 2. rotai velkoni "Imanta". To aizsargi izmantoja līdz 1939. gada janvārim, kad kuģi pārdeva Paulam Dannebergam un pārveda uz Rīgu. Velkoni "Juris", kas bija Liepājas jūrskolas mācību kuģis, izmantoja arī aizsargu apmācībai. 1934. gadā jūrskolas pedagogiskā padome velkoni ar visu inventāru bez atlīdzības nodeva aizsargiem. Par komandieri iecēla Jāni Adatiņu. 1934. gadā Liepājas apriņķa valde nolēma ziedot jūras aizsargu kuģim "Juris" Ls 150. 1934. gadā Rīgas jūrnieku nama padome ziedoja Ls 150. 1937. gadā jūras divizons iegādājās jaunu flagmaņkuģi "Delta". Kuģim bija radio, prožektors. Tas bija piemērots kontrabandistu gūstīšanai. Sakarā ar šo notikumu trauku un porcelāna fabrika a/s "Kuzņecovs" no Rīgas atsūtīja dāvanu – trauku servīzi 24 personām un kafijas tases 12 personām.

1934. gadā notika divizona komandiera maiņa, no 11. jūlija to komandēja pulkvedis-leitnants Voldemārs Jakubovs, Jūras aviācijas divizona komandieris.



1934. gadā par 2. rotas komandieri iecēla Ulrihu Kalpiņu (1936. gadā apbalvots ar "Nopelnu krustu"). 1935. gadā par divizona komandieri iecēla Nikolaju Hausmani. 1936. gada decembrī dzīves vietas maiņas dēļ atbrīvoja 1. rotas komandieri Z. Helmutu. 1937. gadā par jūras divizona vecāko flagvirsnieku iecēla B. Albatu, atbrīvojot no 1. rotas flagvirsnieka amata. 1939. gadā par navigācijas dienesta vadītāju iecēla J. Adatiņu, par mehāniķi – inženieri R. Šotu. 1939. gadā dzīves vietas maiņas dēļ atbrīvoja divizona vecāko flagvirsnieku B. Albatu.

2. Ventspils aizsargu pulka jūras divizionu izveidoja 1933. gadā. Viens no aktīvākajiem tā veidotājiem bija tālbraucējs kapteinis Augusts Danne. Vēlāk viņš bija 2. rotas komandieris. 1934. gadā Ventspils aizsargu pulka Jūras divizionā nodibināja aviācijas vadu un par tā komandieri iecēla Ventspils ostas vecāko inženieri Nestoru Bērziņu. 1934. gadā Rīgas jūrnieku nama padome ziedoja Ls 150. 1935. gadā Rīgas vienotā metalurģiskā, lokomotīvu, vagonu un mašīnu fabrika a/s "Feniks" jūras aizsargiem dāvināja septiņvietīgu limuzīnu. 1935. gada 31. jūnijā Ventspilī notika pirmā "buru aviācijas" (planieru) parāde. Aviācijas vads bija uzbūvējis planieri. Jūras krastā notika lidojumi. 1936. gadā Ventspils vads uzbūvēja divus planierus. Aizsargu rīcībā peldošo līdzekļu skaits palielinājās. Tā J. Rautenbergs, "Ramo" frizētavas īpašnieks Mellužos, nopirka motorlaivu (7 m gara, domāta 20 cilvēkiem) un nodeva to Ventspils jūras aizsargiem. 1938. gada 14. augustā Tautas dārza laukumā svinīgo solījumu deva 3. jūras rotas aizsargi. 1939. gadā sakarā ar aizsargu aviācijas pulka izveidošanu likvidēja Ventspils aizsargu pulka jūras divizona aviācijas vadu.

1939. gadā ar goda zīmi "Nopelnu krusts" apbalvoja jūras divizona komandieri N. Bērziņu, navigācijas dienesta vadītāju A. Danni, 2. rotas komandieri A. Markvartu, Ventspils ostas kapteini V. Ābelnieku. Notika izmaiņas komandieru sastāvā. 1937. gadā par divizona vecāko flagvirsnieku iecēla policijas 1. iecirkņa priekšnieku Georgu Baumani. 1939. gadā rotas komandieri A. Markvartu iecēla par divizona mīnu dienesta vadītāju. 1939. gadā par 2. rotas komandieri iecēla zemessūcēja "Zemgale" kapteini G. Dinsbergu.

Jūras aizsargi aktīvi piedalījās kultūras dzīvē. Divizona orķestris A. Belāra vadībā 1936. gada jūnijā sniedza koncertu Ventspils Atpūtas parkā. 1936. gadā plašākais Jāņu sarīkojums Ventspilī bija jūras divizona 2. rotas rīkotie Līgo svētki uz Ventas un Jāņu balle Luna parkā. 1937. gadā Jāņos velkonis "Līva" vilka prāmi "Rūķis" ar līgotājiem. Tos vadāja arī velkonis "Irbe" un pasažieru kuģītis "Piltene". Izvizināja ap 1000 cilvēku. Katru gadu divizons rīkoja koncertu ar Beātrises Vīgneres skolas deļotāļām no Rīgas. Latvijas Kultūras fonda dome nolēma Lielirbes zvejniecības biedrībai 1924. gadā piešķirto Kultūras fonda tautas bibliotēku nodot 2. Ventspils aizsargu pulka jūras divizona 1. rotai.

Pakāpeniski nelielas jūras aizsargu vienības izveidoja piejūras apdzīvotās vietās. 1935. gadā pie Ainažu pilsētas aizsargu nodaļas iesāka jūras aizsargu vada organizēšanu. Galvenie nopelni tā izveidē bija Ainažu aizsargu nodaļas



priekšniekam J. Miķelsonam un muitas priekšniekam E. Pētersenam. 6. oktobrī jaunie aizsargi nodeva svinīgo solījumu. 1936. gadā pie 1. Talsu aizsargu pulka nodibināja jūras aizsargu vadu Mērsraga pagastā. Vēlāk šeit izveidojās rota. 1936. gada maijā Salacgrīvas baznīcā zvērēja jaundibinātās jūras aizsargu vienības aizsargi. Vienības laukumā notika solījuma parakstīšana. Uz pasākumu bija ieradušies Ainažu jūras aizsargi ar savu motorkuģi.

Latvijas okupācijas laikā 1940. gada jūnijā jūras aizsargi, tāpat kā pārējie, pretestību neizrādīja. Aizsargu organizāciju likvidēja no 1940. gada 25. jūnija līdz 8. jūlijam. "Tautas valdības" sabiedrisko lietu ministra Pētera Blaua pavēlē Nr. 28 pirmais uzdevums bija nodot ieročus, kas glabājās organizācijā un pie aizsargiem. P. Blaus vairāk nekā desmit gadus bija rotas komandieris 5. Rīgas aizsargu pulkā, un pavēli parakstīja arī aizsargu priekšnieks ģenerālis K. Prauls. Likumu par Aizsargu organizācijas likvidāciju pieņēma 1940. gada 8. jūlijā un 10. jūlijā ar Valsts prezidenta K. Ulmaņa parakstu publicēja avīzē "Valdības Vēstnesis". Pēc dažādām ziņām, 1940 – 1941. gadā apcietināja trīs ceturtdaļas no visiem aizsargu komandieriem. Padomju vara represēja Rīgas jūras divizionā komandieri K. Meinertu, komandiera palīgu A. Malvesu, saimniecības priekšnieku D. Muški, 1. rotas komandieri V. Sņikeri, inženieri mehāniķi V. Šmulderu, 1. rotas vada komandieri J. Pužaku, stūrmaņa virsnieku V. Johansonu, Liepājas jūras divizionā komandieri N. Hausmani, komandiera adjutantu A. Grunti, 1. rotas komandieri J. Dreimani, 2. rotas komandieri U. Kalpiņu, Ventspils jūras divizionā rotas komandieri A. Audri un citus.■

A. Miklāvs



NO LIEPĀJAS OSTAS PROM NEZINĀMĀ TĀLUMĀ...

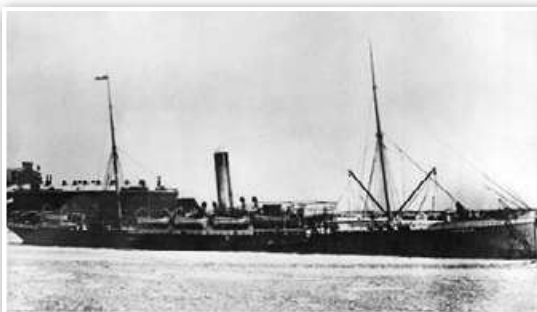
“Man toreiz bija tik vien kā četri gadi, atceros tikai dažas epizodes no tā visa. Atceros, ka mēs bijām uz liela kuģa klāja, tur bija daudz cilvēku. Tētīm rokās bija fotoaparāts, viņš centās kaut ko no tā visa nofotografēt. Viņš bija kaislīgs fotogrāfs, taču no tā brīža bildēm nekas nav saglabājies. Tad vēl atceros, ka kāpām kuģa iekšpusē lejup pa stāvām un šaurām kāpnēm, līdz bijām kaut kur dziļi kuģa vēderā. Tur bija daudz cilvēku, tādi paši kā mēs...” Tā Marta šobrīd ritina savu atmiņu kamolu par Otrā pasaules kara beigu laiku Kurzemē. Viņa kā mazs bērns kopā ar brāli un vecākiem kāpa uz kuģa Liepājā pašā kara nogalē. Brālis Kārlis, kuram tobrīd bija 12 gadi, atceras, ka, uzkāpjot uz kuģa, bijusi liela drūzmēšanās, bija ļoti daudz projām braucēju. Kad kuģis izgāja jūrā, to sāka bombardēt lidmašīnas, taču par laimi neviena bumba kuģi neskāra. Viņiem laimējās. Marta un Kārlis tobrīd droši vien īsti nesaprata notiekošā šausmas un draudošās briesmas, jo bija kuģi, kurus sabumboja vai torpedēja un kuri nogrima stindzinošajā rudens vai ziemas aukstuma pārņemtajā Baltijas jūras dzelmē.

Liepājas ostai, kurā šobrīd pārkauc visdažādākās ienākošās un izejošās kravas, kura ir savienota ar Rietumeiropu, pateicoties prāmju līnijām, un kuru mēs zinām kā savulaik par modernu kara ostu un jūras cietoksni būvētu, vēsturē ir arī cilvēciski dziļa traģisma pilni mirkli. Tas daudziem bija pēdējais gabaliņš dzimtās zemes, un neviens nezināja, vai kādreiz vēl izdosies atgriezties un spert uz tās savu kāju. Tā bija došanās prom nezināmajā... Mūsu paaudzei, kura varējusi baudīt miera pilnu dzīvi pēc Otrā pasaules kara, nepieredzot divas 20. gadsimta atnestās miljonus nogalinājušās ārprāta šausmas, ir laimējies. Reizēm mēs to nenovērtējam un vieglprātīgi tiesājam – tas darīja pareizi, bet tas nepareizi. Mēs vieglu roku, sēžot pie datora siltās čībās, dzerot tēju vai kafiju, esam gatavi parakstīt taisnīgu nepārsūdzamu spriedumu ikvienam aizgājušās pagātnes dalībniekam un aculieciniekam. Bet tas jau ir nedaudz cits stāsts.

Kuģis ar Martas un Kārļa ģimeni un citiem bēgļiem laimīgi sasniedza Gotenhāfeni, tagadējo Gdīnu. Sekoja bēgļu nometne, no tās ceļš veda dziļāk Vācijā uz Saksijas Šveici, Čehijas pierobežu netālu no Drēzdenes. Kārlis atceras pa gabalu vēroto briesmīgo Drēzdenes bombardēšanu, kad pilsēta degusi lielām liesmām trīs diennaktis. Tie, kas no turienes paspēja izbēgt, stāstīja, ka dedzis pat pilsētas bruģis, to aizdedzinājušas fosfora degbumbas. Elbas upe



bijusi pilna ar apdegušiem līķiem. Nav bijis neviena, kas varētu atrakt un glābt tos, kuri bija palikuši pagrabos zem namu drupām. Atnācis vien mācītājs, noskaitījis lūgšanu, pārmetis krustu, un tas bijis viss... Kad parakstīta kapitulācija, Martas un



Kārļa ģimenei, izbraukājot lielu daļu Eiropas, pēc ilgāka laika un dažādiem piedzīvojumiem izdevās atgriezties Latvijā. Tēva lielisko *leiku* gan nācies pārdot Rumānijā, lai nopirktu ģimenei pārtiku. Neviena no svešumā uzņemtajām fotogrāfijām nav saglabājusies, tik dažas vācu skatu kartes. Tā beidzās ceļojums, kas sākās Liepāja uz bēgļu kuģa klāja.

LTV uzņemtajā dokumentālajā filmā "Bailes" par savu aizbraukšanu no Liepājas kara beigās stāsta arī eksprezidente Vaira Vīķe-Freiberga. Viņas ģimenei izdevies izbraukt no Rīgas dažas dienas pirms padomju armijas ienākšanas. Ceļš līdz Kurzemei un Liepājai ildzis divas dienas, nakšņojusi kādās lauku mājās šķūnī uz salmiem. Kad otrās dienas vakarā sasniegta Liepāja, sācijas liels uzliedojums, kurā sabombardēti trīs vilciena sastāvi ar munīciju, un eksplozijas bijušas briesmīgas. Kādu laiku nācies pavadīt laukos pie Ziemupes, tur staigājuši vācieši, meklējot vīriešus, kuri būtu derīgi sūtīšanai uz fronti. Tad atkal nācies atgriezties Liepājā, kura tobrīd bijusi ciešā ielenkumā. Kuģis uz Vācijas no Liepājas ostas izgājis 1945. gada 1. janvāra naktī. Tā kā daudzi kuģi jau drīz pēc ostas atstāšanas tikuši torpedēti, vecmāte braukusi meklēt viņus uz salīdzinoši netālo Nīcas pludmali, kur bijuši izskaloti daudzi bēgļi no jūrā nogremdētajiem kuģiem. Vaira Vīķe-Freiberga pieļauj, ka viņu kuģis bijis viens no pēdējiem, kam veiksmīgi izdevās pamest Liepājas ostu. Uz kuģa bijuši arī vācu armijnieki un bruņojums. Bēgļiem bijusi iespēja izvēlēties – uzturēties uz valējā klāja janvāra aukstumā un vējos, vai arī doties dziļi kuģī, kur bijis jūtams tik spēcīgs ejļas smārds, ka ātri palicis nelabi...

Mums šobrīd grūti to visu iztēloties, taču arī tā ir mūsu vēsture. LU Latvijas vēstures institūta pētnieks Dr. hist. Kārlis Kangeris, pētot kara nogali un bēgļu evakuāciju caur Latvijas ostām 1944. gadā, secina, ka no Rīgas ostas aizbraukuši 34 000, no Ventspils ostas 8500 un no Liepājas ostas 34 000 bēgļu. Vēl 20 000 izdevās pamest Latviju pa zemesceļu.

Tā laika aculiecinieki stāsta, ka kuģi Liepājas ostā braukuši iekšā un ārā karavānās pa sešiem. Iekšā tikusi vesta pārtika un viss, kas nepieciešams armijas uzturēšanai. Kurzemē bija ielenkta vācu armijas grupa *Nord*, kuru vēlāk



pārdēvēja par *Kurland*. Vienīgā iespēja apgādāt apmēram 200 000 vīru lielo grupējumu ar visu tam nepieciešamo bija pa jūru. No ostām kuģi veda prom ievainotos vācu karavīrus un bēgļus, kuru kopskaits Kurzēmē tobrīd sasniedza apmēram 150 000. Cilvēki no visiem Latvijas nostūriem bija ieradu-

šies Liepājā ar visu iespējamo mantību, ieskaitot govus un zirgus. Uz kuģa gan varēja nest tik to, ko izdevās iekraut čemodānos, apmēram 100 kilogramu. Ar kuģi "Lapland" aizceļojušie atceras, ka aizbraucot visi kopā uz kuģa nodziedājuši "Dievs, svēti Latviju!". Kuģis devies jūrā vakarā, tumsas aizsegā. Kad tas bijis jau patālu no krasta, varējis redzēt, kā virs Liepājas gaisā šaujas raķetes un, iespējams, sākas kārtējais uzlidojums. "Lapland" otrās dienas rītā laimīgi sasniedza Dancigu (tagad Gdaņska). Vēsturnieks Kārlis Kangeris savai bēgļu izceļošanas analīzei pievienojis kuģu sarakstu, kuri ar bēgļiem iebraukuši Gotenhāfenas ostā, tur atrodams arī kuģis "Lapland". 1944. gadā no septembra līdz decembra vidum tas veicis piecus braucienus, bēgļu skaits tajos bijis ļoti dažāds: 1296, 1210, 24, 554, 900. Pavisam šajā laika posmā pa jūras ceļu Gotenhāfenas ostā ieradās 30 521 bēglis no Latvijas. Liepājas ostā tolaik strādājušie aculiecinieki pieļauj, ka "Lapland" ir bijis viens no pēdējiem kuģiem, kam izdevies iebraukt Liepājas ostā. Tur kuģis ticis sašauts, un par tā tālāko likteni šobrīd drošu ziņu nav. Karš nesaudzīgi samina cilvēkus, precīzu karā bojā gājušo civiliedzīvotāju skaitu mēs tā arī nekad neuzzināsim. Daudz dvēseļu joprojām atrodas bezvēsts prombūtnē, un daudzie pēckara gadu desmiti nav spējuši atklāt viņu varbūtējos nāves apstākļus un vietu.

Kara beigu dzirnas mala arī latviešu jūrnieru likteņus. Tā kapteinis Volde-mārs Orle, kurš 1940. gadā bija Rīgas ostas loču pārzinis, bet pirms tam tvaikoņa "Hidrogrāfs" kapteinis, Rīgu atstāja ar pēdējo no ostas paša izvadīto vācu kuģi 1944. gada 10. oktobrī. Tā kā Orle bija pieredzējis kuģu vadītājs, viņam vēl trīsreiz gadījās iegriezties ielenktās Liepājas ostā – jau kā vācu transportkuģa kapteinim. Par laimi, viņa kuģis netika nogremdēts, pēc kara viņš kādu laiku pavadīja Vācijā, tad izceļoja uz ASV.

Kara beigās notika lielākā traģēdija, kādu vien jūrnierība ir piedzīvojusi: ti-ka torpedēts un nogrima transportkuģis "Wilhelm Gustloff". Kuģis izgāja jūrā no Gotenhāfenas ostas un tika nogremdēts 1945. gada 30 janvāra naktī. Uz tā



atradās aptuveni 10 000 cilvēku, to skaitā ap 5000 bēgļu. Vācu pētnieks Ginters Gross apgalvo, ka uz kuģa bijuši arī ievainotie karavīri no Kurzemes. Vai starp šiem karavīriem un bēgļiem, kas tajā liktenīgajā un aukstajā janvārā naktī atradās uz grimstošā kuģa, bija arī latvieši, to laikam vairs nekad neuzzināsim. Tonakt gāja bojā aptuveni 9000 cilvēku... Kopš 1999. gada Polijas ostas pilsēta Gdiņa, agrākā Gotenhāfena, ir Liepājas sadraudzības pilsēta. Iespējams, vēl varētu mēģināt atrast kādus kopīgus pavedienus, kas ved abu pilsētu pagātnē un varbūt spēj atklāt mums kaut ko līdz šim nezināmu par kara pēdējiem mēnešiem un cilvēku likteņiem.



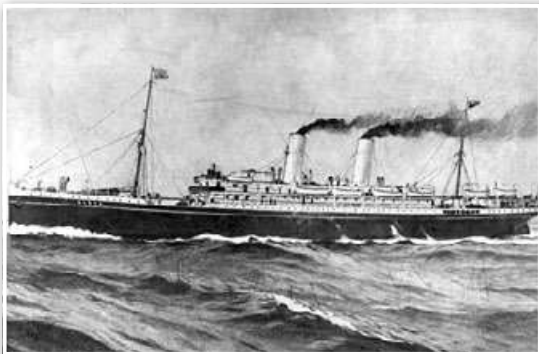
Arī kara pēdējās dienās, kad faktiski jau bija parakstīta kapitulācija, daudzi vēl mēģināja atstāt Kurzemes krastu, izmantojot kādu no pēdējām iespējām. 1945. gada 8. maijā Ventspils ostu kopā ar vācu kuģu konvoju atstāja velkonis "Rota" ar bēgļiem uz klāja. Naktī velkonis nošķīrās no konvoja, jo bija izvēlējis citu galamērķi – drošos neitrālās Zviedrijas krastus. Tomēr padomju torpēdkuteri "Rotu" atrada un piespieda ar visiem bēgļiem atgriezties Ventspilī.



Liepājas osta piedzīvojusi arī laiku, kad caur to uz Rietumeiropu, Ameriku vai pat Tālajiem Austrumiem izceļoja visai ievērojams skaits cilvēku. Bet tas bija gluži cits laiks, kas nav saistīts ar tik dziļām cilvēciskām traģēdijām un upuriem kā Otrā pasaules kara beigas. Pagriežot laika ratu nedaudz atpakaļ, redzam, ka 19. gadsimta sākumā Liepāja ir rosīga un nozīmīga osta Baltijas jūras austrumu krastā. Caur Liepāju eksportēja kokmateriālus, ādas, labību un citas lauksaimniecības preces, importēja sāli, siļķes, celtniecības materiālus, audumus, metālizstrādājumus u.c.



19. gadsimta vidū pagarināja Liepājas ostas molus, padziļināja ostu un uzbūvēja bāku. Bākas čuguna torni izgatavoja turpat Liepājā, bet gaismas mašīnu nopirka un atgādāja no Lielbritānijas. Apmēram 31 metru augstā bāka, kuras tornis krāsots sarkanām un baltām joslām, stalti stāv joprojām un rāda ieeju Liepājas ostā. 19. gadsimta beigās Liepājas attīstību un strauju izaug-



smi veicināja dzelzceļa savienojumi ar Rīgu, Daugavpili, Kauņu un Romnu Krievijā. Preces uz Liepājas ostu sāka plūst dzelzceļa vagonos, to skaits nemitīgi auga, un ar laiku Liepāja kļuva par lielāko un labāko Krievijas impērijas ostu. Vidēji katru gadu ostu apmeklēja 465 kuģi, 20. gadsimta sākumā to skaits pieauga līdz 2010. Liepāju apsteidza tikai Pēterburgas un Rīgas ostas. Te kuģos krāva labību, kokmateriālus, lauksaimniecības preces un produktus, izkrāva sāli, minerālmēslus, metālu un metālizstrādājumus, mašīnas, akmeņogles, kokvilnu, koloniālpres-

ces. 1899. gadā Liepājā sāka kursēt elektriskais tramvajs, citur Baltijā tāda vēl nebija. Un šajā laikā, gadsimtu mijā, Liepājas osta piedzīvoja emigrācijas vilni, kas veļas šurp, uz cariskās impērijas pašiem rietumiem. To sekmē dzelzceļa līniju izbūve: tagad uz Liepāju var aizbraukt no milzīgajiem Krievijas plašumiem. Cilvēki izceļo uz Rietumeiropu un vēl tālāk dāsnāk apmaksāta darba un labāku dzīves apstākļu meklējumos. Īpašs emigrantu pieplūdums vērojams ap 1906. gadu, kad no Liepājas tiek atklāta pasažieru satiksme pāri okeānam uz Ņujorku, kam ar laiku pievienojas Helifeksa Kanādā.

Kas tad tik ļoti vilina milzīgu skaitu cilvēku sākt jaunu dzīvi svešumā, nezināmā vietā? Ļoti iespējams, ka tas ir arī zelta blāzmojums, kas sola neiedomājamas bagātības – vajag tik durt lāpstu zemē vai skalot upes smiltis! Zelta drudzi



vispirms piedzīvo Kalifornija 1848. gadā, kad ap 300 000 cilvēku no pašas Amerikas, Eiropas un citām zemēm traucas turp pēc bagātības. 1896. gadā zeltu atrod Aļaskā, uz turieni dodas vēl ap 100 000 zelta tīkotāju. Viņu piedzīvojumus skarbjā ziemeļu pasaulē vēlāk lieliski apraksta Džeks Londonš. Zelta drudzis plosa arī citus ASV štatus, Kanādu, Dienvidāfriku, Austrāliju un Jaunzēlandi, nemierīgi laiki sākušies pat Skotijas kalnienēs tepat Eiropā. Daži tiešām kļūst bagāti, un tas liek vēl vairāk sarosīties vieglas peļņas tīkotājiem visās pasaules malās. Turīgi kļūst arī tie, kas sekmē šo kustību, pārdod zeltračiem nepieciešamo tehniku un inventāru, pārtiku, sniedz tiem pajumti, dzirdina un ēdina. Aizokeāna zemēs vajadzīgi arī fabriku strādnieki un zemkopji, pieprasījums pēc darba rokām ir liels. Ir plašas iespējas arī neļauties zelta vilinājumam un atrast ikdienišķu darbu.

Arī Liepājas pilsētai un ostai milzīgā ļaužu plūsma paver jaunas iespējas, jo izbraukšanas dokumentu kārtošana prasa laiku, tātad vajag vietu dzīvošanai, pārtiku, dažāda veida pakalpojumus un visu pārējo. Potenciālajiem prombraucējiem jāiziet arī veselības pārbaude, jo jaunajās mītnes zemēs slimī un nespējīgi cilvēki nav vajadzīgi.

Emigrantus no Liepājas pārvadāja vairākas kuģošanas kompānijas, no tām lielākā un nozīmīgākā bija Krievijas – Austrumāzijas kuģniecības sabiedrība. Tās rīcībā bija tam laikam pietiekami moderni un ietilpīgi pasažieru tvaikoņi, kuri vienā reisā spēja pārvadāt līdz 2000 pasažieru, nekautrējoties reizēm pat dubulti pārsniegt paredzēto ietilpību.

Tvaikonis “Cars” pēc nolaišanas ūdenī 1912. gada 30. martā savā pirmajā reisā devās caur Kopenhāgenu uz Ņujorku. Tas šajā līnijā ieņēma cita, vecāka tvaikoņa vietu un aizveda uz Amerikas krastiem zēnu no Daugavpils Markusu Rotkoviču. Tobrīd puisēns nevarēja pat iedomāties, ka Amerikā kļūs par pasauleslaveni mākslinieku Marku Rotko, kura darbi reiz maksās milzu naudu. Pašu tvaikoni uz priekšu dzina divu tvaika dzinēju jauda un ūdeni zem ķīļa kūla divas varenas dzenskrūves. Maksimālais ātrums, kuru tā laika milzis spēja sasniegt, bija 15 mezgli. Pirmajā klasē tam bija 30 pasažieru vietu, otrajā – 260, trešajā – 1086. Kara gados tvaikonis piedalījās militāros konvojos no ASV, bet pēc kara, jau pārdēvēts par “Estonia”, kādu laiku turpināja kursēt maršrutā Liepāja – Danciga – Bostona – Ņujorka.

No Liepājas ostas vesela tvaikoņu flote veda izceļotājus uz Rietumeiropas ostām un tālāk uz kārto sapņu zemi Ameriku. Emigranti izklīda visā plašajā pasaulē, un lielākā daļa no viņiem nekad vairs neatgriezās dzimtajā pusē.■

Normunds Smajnskis

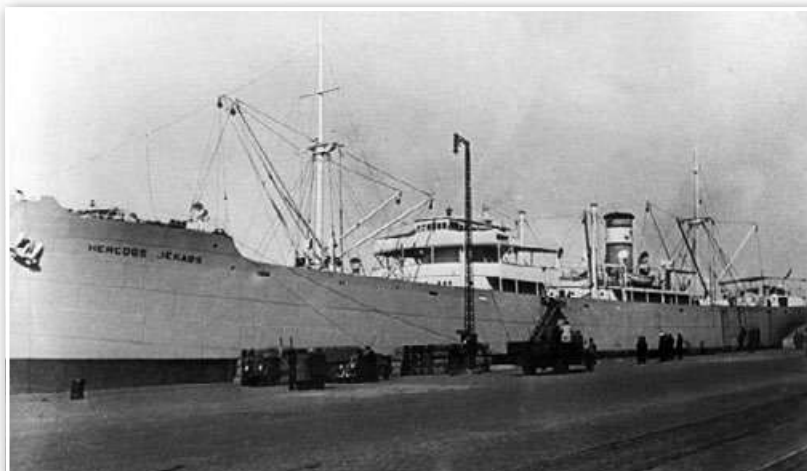


LATVIEŠU JŪRNIIEKS TĀLOS CEĻOS

Nav šaubu, ka 1940. gads bija sāpīgs robežpunkts gan Latvijas jūrniecībai kā nozarei kopumā, gan ikvienam latviešu jūrniekam. Kā lai nepievienojas reiz kādas monogrāfijas rindās izteiktajai atziņai, ka starpkaru Latvijas jūras transporta darbinieku liktenis Otrā pasaules kara gados bija gluži traģisks – vēl daudz traģiskāks, teiksim, par kuģu likteni. Kuģiem arī nevaram piedēvēt tās cilvēciskās emocijas un izjūtas, kas izvibrēja cauri daudziem jo daudziem Latvijas jūrasbraucējiem, kuri bija spiesti vai nu nonākt padomju teroristiskās politikas žņaugos, vai atstāt savu tēvzemi, un šis stāsts būs veltīts pēdējiem no viņiem. Cik īsti bija tādu latviešu jūrnieku un brīvās Latvijas jūrniecības darbinieku, kas dramatisko politisko pārmaiņu laikā vai to ietekmē vēlākos gados izraudzījās vai bija spiesti izraudzīties trimdinieka likteni, vēl ir skaidrojams un precizējams jautājums, bet turpmākajās rindās mazliet ielūkosimies tajā, kā un kāpēc Latvija uz visiem laikiem zaudēja kuģinieku simtus un tūkstošus, stāstu par to, kā tad latviešu jūrnieki iedzīvojās tālo zemju tautsaimniecībā, atstājot kādai citai reizei. Galvenie stāstnieki, autora rindās iekausēti, līdzās dažu jūrnieku atmiņu lauskām būs līdz šim publikācijās būtībā neizmantoiti valsts arhīvu materiāli, kas ietver desmitiem svešumā nonākušu latviešu jūrniecības darbinieku vēstuļu Latvijas diplomātiskajām un konsulārajām pārstāvniecībām Rietumvalstīs; šo struktūru darbinieki savus tautiešus un valstspiederīgos centās nelaimē nepamest, sniedzot latviešu trimdiniekiem informatīvo, juridisko, administratīvo un dažos gadījumos arī finansiālo atbalstu smagās un samezgotās situācijās.

KĻŪSTOT PAR TRIMDINIEKU

Otrā pasaules kara vētrās latviešu jūrnieki pasaulē izklīda dažādos ceļos un dažādos laikposmos. Daži dienestu uz Latvijas kuģiem atstāja jau pirms kara vai kara pirmajās dienās dažādu sadzīvisku apsvērumu dēļ, spītējot Latvijas Jūrniecības departamenta vēl miera laikā rakstītajiem noteikumiem, ka jūrnieks pat pēc dienesta līguma termiņa izbeigšanās nedrīkst atstāt kuģi, kamēr tas nav atgriezies kādā no Latvijas ostām; citi palika brīvajā pasaulē, politiskās nostājas vai cilvēcisku bailu dēļ atsakoties atgriezties okupētajā Latvijā un Padomju Savienībā. Viņi nu dezertēja, vai, gluži pretēji, palika dienestā kopā ar savām komandām un vairumā gadījumu arī virsniecību. Tā pārsvarā rīkojās to kuģu jūrnieki, kas jau 1940. gadā, politisko pārmaiņu laikā, atradās vai nu ASV, vai Lielbritānijas ūdeņos, tā arī palikdami Rietumvalstu ūdeņos un dienestā pretēji bēdīgi slavenajam motorkuģim "Hercogs Jēkabs" un tā apkalpei, kas atgriezās Padomju Savienībā. Vēl vairāki kuģi Rietumos nonāca jau kara laikā vai pēc kara. Tomēr mums pagaidām nav drošu ziņu, piemēram, par to kuģu apkalpju atgriešanos (cik lielā mērā tā notika), kas pēc kara nonāca Skandināvijā



Slavenais motorkuģis "Hercogs Jēkabs", kas kopā ar komandu Otrā pasaules kara sākumā atstāja Rietumu ūdeņus, lai atgrieztos nesēn okupētajā Latvijā. 20. gs. 30. gadu foto.

un vēlāk tika izdoti Padomju Savienībai – cik daudzi palika Rietumos, cik savukārt atgriezās Latvijā? Cik bija tādu latviešu jūrnieku, kas Rietumos nonāca, kara laikā avarējot vācu okupācijas varas pārņemtajiem Latvijas kuģiem vai arī izmantojot iespēju izbēgt neitrālo valstu ūdeņos? Vēl pētāms arī tas, cik lielā mērā latviskas palika to kuģu apkalpes, ko kara laikā ekspluatēja ASV un Lielbritānija (arhīvu materiāli par atsevišķiem ASV nonākušiem kuģiem ar t.s. "latviskajām apkalpēm" liecina, ka latviska parasti palika gandrīz tikai kuģa virsniecība).

Runājot par latviešu jūrnieku nonākšanu trimdā, būtisks ir jautājums par motīviem, kas jūrniekus pamudināja Latvijā neatgriezties. Kara priekšvakarā tie bija izņēmuma gadījumi, kad kāds latviešu jūrnieks pārtrauca dienestu uz Latvijas kuģa, un parasti tas notika labākas dzīves meklējumos; tikmēr daudz cēlāki mēdza būt motīvi, kas vadīja tos latviešu jūrniekus, kuri Latvijā neatgriezās pēc Latvijas pirmās – padomju – okupācijas. Protams, arī labākas dzīves meklējumi vai iedomāts labas dzīves garants kā viens no motīviem saglabājās, tomēr tas kā galvenais izceļošanas apsvēruma bija sastopams vien nedaudzdos gadījumos.

Atcerēsīties, ka kara sākumā par raksturīgu parādību kļuva kuģošanas bīstamība, un vismaz daļa svešumā palikušo jūrnieku kara laikā, kuģiem pietākot kādas valsts ostā, dezertēja no dienesta, atsakoties kuģot bīstamajos karalaika apstākļos. Neviens taču negribēja piedzīvot zemūdens mīnas sprādzienu vai gaisa apšaudi atklātā jūrā! Šāda situācija, piemēram, izveidojās ar divu Latvijas kuģu apkalpēm 1940. gada sākumā Roterdamā, un kādā ziņojumā Latvijas



Republikas Ārlietu ministrijai 1940. gada ieskaņā tur esošais Latvijas ģenerālkonsuls žēlojās: “Pa lielākai daļai mūsu kuģu komandas, kuras tikko šķērsojušas Ziemeļjūru vai kurām jādodas uz turieni, atrodas smagā garīgā depresijā, un vairākkārt ļaudis nav bijuši pierunājami otrreiz doties līdzīgā braucienā, jo tie ceļā esot pārdzīvojuši tīri paniskas bailes. [...] Šis apstāklis rada lielas grūtības kuģu kapteiņiem un lieku darbu mūsu pārstāvniecībām, kurām jācinās ar ļaužu bēgšanu (gan oficiāli, nomunsturējoties, gan vienkārši atstājot kuģi) no kuģiem un jāizlieto visi iespējamie līdzekļi komandas piesaistīšanai darbā.” Nevajadzīgu satraukumu jūrniekos, pēc konsula vērojumiem, radījusi “diezgan pārspīlēta informācija” presē par citu kuģu bojāejas gadījumiem, kurai žurnālisti mīlot piedot “sensacionālu ietēpu”.

Vismaz atsevišķos gadījumos trimdā palikšanas cēlonis, iespējams, varēja būt arī zināma nacionālā pārliecība, lai gan, no šodien tik visaptverošas merkantilās domāšanas skatpunkta veroties, šāds atzinums varbūt liksies vientiesīgs, ideālistisks. Lieki piebilst, ka vēlāk trimdā šis apsvēruma tika sevišķi izcelts – neba tikai padomju puse šaipus dzelzs priekšvara rakstos, grāmatās un filmās cildināja tos, kas atgriezās okupētajā Latvijā, protams, tikai un vienīgi dzelzainas un pašizliedzīgas politiskās vai šķiriskās nostājas dēļ... Šodien vairs nepateiksim, cik lielā mērā šādas nacionālas stājas izpausmes katrā individuālā gadījumā bija dziļas pārliecības atblāzma, bet cik lielā mērā – poza un izkārtne reizēs, kad aiz cēlajām pamatvērtībām vajadzēja maskēt daudz piezēmētākus un prozaiskākus trimdinieka ceļa izraudzīšanās motīvus. Katrā ziņā vismaz kara laikā un vismaz no oficiālo Rietumos darbojušos Latvijas Republikas pārstāvju puses teju katrs palikšanas gadījums, kas nonāca šo diplomātisko amatpersonu redzeslokā, tika vienīgi apsveikts kā pretpadomiskas stājas piemērs. Tā, piemēram, Latvijas pilnvarotais Stokholmā Voldemārs Salnais trimdā palikušajam augsta ranga jūrniekam Paulam Skultem privātā sarakstē vēltija patētiskas rindas, piebilstot, ka sadzīvīskās trimdinieka grūtības nedrīkstot aizēnot cēlu ideālu apgaroto brīvās Latvijas ideju: “Varu Jūs apsveikt ar palikšanu ārzemēs. No piedzīvojumiem zinu, ka emigranta dzīve nav salda, bet taču labāka nekā zem krievu sarkanā velna. Bez tam, ja kas nebūt vēl darāms mūsu nelaimīgās tautas un valsts labā, tad tas ir vismaz patlaban iespējams tikai ārzemēs, bet ne pašā Latvijā. [...] Patlaban vēl – diemžēl – ir katram, kas esam palikuši ārzemēs un atrodamies emigranta stāvoklī, atsevišķi jārūpējas, lai kaut kā sagādātu savu dienīško maizīti. Bet pie visām šīm grūtībām, protams, nedrīkstam galvu nokārt un aizmirst, ka tagad mums visiem līdz ar visas mūsu tautas nospiedošo vairumu ir varbūt tikai viens dzīves mērķis, t.i., mūsu valsts un tautas atbrīvošana.” Līdzīgi motīvi, tikai šoreiz vērsti gan pret padomju, gan nacistu okupantiem, iespējams, zināmā mērā vadīja arī tos latviešu jūrniekus, kas turpināja braukt uz 1941. gadā vāciešu pārņemtajiem kuģiem un nereti izmantoja izdevību tos atstāt neitrālās Zviedrijas ostās un pēc tam centās pāriet Rietumu sabiedroto



dienestā. “Ļoti vēlētos nokļūt Anglijā, lai varētu piedalīties Eiropas atbrīvošanā no vācu jūga. Esmu ar mieru ziedot visu savas dzimtenes brīvībai,” uzticību Latvijas Republikai un vēlmi sekmēt Rietumu sabiedroto uzvaru karā vēstulē Latvijas sūtniecībai Londonā 1942. gada beigās apliecināja kāds vācu dienestā esošā kravas tvaikoņa “Gauja” (“Fridrich”) jūrniece, kurš dažus mēnešus iepriekš bija pametis savu kuģi Holmsundas ostā Zviedrijā. Arī vācu varas dienestā nonākušā motorkuģa “Bru” kapteinis Kārlis Vētra likās tik pretvāciski noskaņots, ka, viņa paša vārdiem runājot, darījis visu, “lai nebūtu jābrauc vācu dienestā”.

Tomēr pats būtiskākais okupētās Latvijas atstāšanas vai brīvās pasaules neatstāšanas motīvs, ko atnesa karš un tābrīža starptautiskais stāvoklis, iespējams, bija bailes no padomju varas represijām: naidīgas un kareivīgi noskaņotas okupācijas varas plosīšanās diezin vai veicināja vēlmi nevilcinoties atgriezties tās pārņemtajā zemē. “Vai Jūs zināt ko tuvāki par notikumiem mūsu zemē? Man bail, ka mūs nepievieno lielajai kaimiņu valstij,” uzzinājis par sarkanās varas ienākšanu Latvijā, vēstulē kuģa “Tālvaldis” kapteinim Vilhelmam Tomsonam bailojās tvaikoņa “Miervaldis” kapteinis Frīcis Freienbergs, abiem kuģiem un kapteiņiem esot Lielbritānijas ūdeņos. Lieki piebilst, ka īpaši svarīgs šis motīvs kļuva pēc “baigā gada” masu represijām 1940.–1941. gadā – tās pierādīja okupācijas režīma politikas nežēlību un stiprināja gluži pamatoto pārliecību, ka atgriešanās varētu nozīmēt iznīcinošas represijas un nenormālus dzīves apstākļus, un konkrētā staļinisko represiju pieredze jūrniekus diezin vai vilināja atpakaļ arī pēc kara beigām. Īpašas bailes nonākt atpakaļ Latvijā pavadīja tos latviešu jūrniekus, kuri kādā valstī – parasti ASV vai Kanādā – bija nonākuši nelegāli un tikuši vietējo imigrācijas dienestu apcietinājumā, jo pastāvēja iespēja tikt deportētiem atpakaļ uz izcelsmes valsti, kas šajā gadījumā bija Latvijas teritorija, neraugoties uz politiskajām pārmaiņām. Un ja vēl deportējamā galamērķis neizrādās pat ģeogrāfiski tuvs Latvijai, bet gan drīzāk atgādina Sibīrijas tundras un taigas? Tas bija kā piespiedu brauciens uz elli ar biļeti vienā virzienā... Izmisusi un noraizējusies, ka viņas dēlu varētu piemeklēt tieši šāds liktenis, bija arī kāda 1948. gadā ASV imigrācijas dienestu apcietinātā latviešu jūrniece māte Zviedrijā, kura savu sāpi atklāja Latvijas sūtniecībai Vašingtonā: “Neizprotu tikai īsti attiecībā uz deportēšanu, uz kuriem viņu grib sūtīt? Esmu arvienu briesmīgās bailēs, kad tikai viņu ar varu vai viltu nesūta uz Latviju! Ceru vismaz, ka tad viņam par to teiks? Normāli un loģiski spriežot, viņu tagadējos laikos nevarētu vienkārši ņemt un nosūtīt uz Latviju, kur arī paši amerikāņi tagad zin, ka tas nozīmētu nāves spriedumu.” 40. gadu otrajā pusē – 50. gados ar Latvijas pārstāvniecības palīdzību no šāda likteņa paglāba ne vienu vien latviešu jūrniece, kurš tā vietā, lai nonāktu “Dzimtenē”, saņēma, teiksim, deportāciju uz Argentīnu ar legālas ieceļošanas un uzturēšanās dokumentiem vai pazudušos personas dokumentus un galvojumu par Latvijas pavalstnieka statusu. Šīs lietas vairumā gadījumu koordinēja Latvijas sūtniecība



Vašingtonā, bet daudz veikuši arī diplomātiskie, konsulārie un trimdas sabiedriskie darbinieki citviet brīvajā pasaulē un pēc brīvas ierosmes.

Līdzīgi un vienlaikus mazliet atšķirīgi apsvērumi Latvijā par katru cenu neatgriezties un Padomju Savienībā nenonākt motivēja tos jūrniekus, kam izdevās Latviju atstāt jau pēc kara – okupācijas un aukstā kara apstākļos; šie motīvi, jādūmā, nebija jūrnika arodam un stāvoklim unikāli. Pirmkārt, tas bija vispārējs nogurums no padomju ikdienas un nespēja īsti pieņemt šo stāvokli, tieksme pēc rietumnieciska dzīvesveida, kas, protams, vilināja vispirms jau jaunatni. Otrs – grūtības iekļauties padomju tautsaimniecībā, proti, atrast apmierinošu darbu, un – attiecīgi – cerības šo situāciju labot otrpus dzelzs priekškara Rietumos, kas daudzu padomju impērijas pilsoņu lokā, šķiet, bija iemantojuši “apsoļītās zemes” statusu. Bet ko lai dara, ja Padomju Savienības politika pēc kara tik daudzus latviešus kā politiski ne pārlietu uzticamus atstājuma no jūrniecības nozares iepretim politiski uzticamākajiem iebraucējiem no Padomju Savienības? Ar latviešu jūrskolu likvidēšanu, dažādu ierobežojumu, darbaspēka iepludināšanas un pret bijušajiem jūras transporta darbiniekiem vērstu staļinisko represiju palīdzību šai laikā latvieši tika lielā mērā izspiesti no nozares, un daudziem latviešu zēniem, ko vilināja jūra, vienīgais veids, kā tajā nokļūt, vēl 50. gados izrādījās pievēršanās zvejnieka amatam tuvējos ūdeņos.

Šādi izbēgšanas gadījumi bija pavisam reti, un gandrīz vienīgais veids, kā padomju Latvijā pierakstīts jūrnieris varēja uz palikšanu nokļūt otrpus dzelzs priekškara, pēckara gados bija dezertēšana no kuģa, esot Rietumu ūdeņos. Samērā vienkārši izbēgt izdevās, piemēram, slavenā motorkuģa “Hercogs Jēkabs” kapteinim Hugo Mihelsonam, kurš, veikli izmantojot kara laika jucekļīgos apstākļus un to, ka Latvijā vēl nebija nostiprinājušās padomju varas struktūras, ar velkonīti 1945. gada pavasarī pārcēlās uz Zviedriju, bet vēl tā paša gada oktobrī, jau vairākus mēnešus pēc kara beigām, mazā bēgļu laivīnā Gotlandi sasniedza tālbraucējs kapteinis Pēteris Blaus (jādūmā, ka līdzīgus gadījumus atradisim vēl un vēl). Izbēgt no kāda padomju kuģa apkalpes jau vēlākā laikā – jau aukstā kara gados, sākot no 1946. gada, – lieki norādīt, bija sevišķi riskants lēmums; kā liecinājuši paši izbēgušie, tad bēgšana no padomju kuģiem kļuvis aizvien grūtāka, un šīs grūtības radījis gan milzīgais krievu jūrnieru īpatsvars tālbraucēju kuģu apkalpēs, gan padomju jūrniecības iestāžu veiktā kuģu kontrole – rūpīga pārmeķlēšana, gan atstājot padomju ostu, gan atgriežoties mājup. Arī tos latviešu jūrnierus, kam divatā izdevās izbēgt no kāda padomju kuģa 1959. gadā Ņūfaundlendā provinces galvaspilsētā Sentdžonsā, Kanādā, tālajā rietumzemē vajājuši padomju varas iestāžu pārstāvji, un tikai ar vietējās Daugavas Vanagu nodaļas palīdzību izdevies rast drošu patvērumu, līdz vajāšana mitējusies. 1962. gadā riskanto lēmumu bēgt no padomju kuģa pieņēma arī kāds 22 gadus jauns latviešu jūrnieris, kas dezertēja no padomju tankkuģa, kad tas bija piestājis Zviedrijas krastā. Bīdāmie vajāšanas, jauneklis uzreiz



pēc kuģa atstāšanas lūdzis patvēruma tiesības zviedru policijā Gēteborgā, un jādomā, ka lietas iznākums bijis labvēlīgs; tajā pašā laikā visai īpatnēja un politiski aizdomīga gan šim jūrnīkam, gan pēcāk arī citiem latviešiem šķitusi šīs pilsētas vietējo iestāžu rīcība, saziņai pieaicinot nevis kādu no daudzajiem Gēteborgā dzīvojošajiem latviešu valodas pratējiem, bet sameklējot krievu valodas zinātāju.

Jūrnīcības darbiniekus, protams, bija iespējams sastapt arī 1944.–1945. gada lielajās bēgļu straumēs kopā ar citu nozaru darbiniekiem, kas atstāja Latviju, padomju terora bīdāties. Viņu pulkā bija tiklab tādi, kas izceļošanas brīdī vēl nebija saistīti ar jūrnīcības nozari, bet kuri tai pievērsās vēlāk, jau trimdā esot, gan tādi, kas izceļošanas brīdī vairs nebija saistīti ar aktīvu darbību jūrnīcības nozarē, bet neapšaubāmi uzskatāmi par daļu no latviskās jūrnīcības sabiedrības. Aktīvo jūrnīku – izceļotāju saimē bija arī puse tobrīd Latvijā esošā tvaikoņa "Ilga" apkalpes, kas arī atstāja Latviju 1944. gada bēgļu gaitās. Iespējams, bēgšanai viņus stimulēja bailes no iespējamajām represijām, kas draudēja par pretpadomisko rīcību 1941. gadā; tā gada septembrī, kuģojot Lādogas ezera flotilē, ceļā no Volhovas upes grīvas uz Sviras upi "Ilgas" vīri, izmantodami situāciju, ka vakara krēslā kuģi pazaudēja pavadošie bruņotie kuteri, vienprātīgi nolēma atbruņot uz kuģa esošo konvoju un doties uz Somijas krastu. Nakts aizsegā, ņemot palīgā arī šauteni un rokas ložmetēju, ko agrākos reisos bija pametuši sarkanflotieši, tas arī veiksmīgi izdevās. "Ilga" pacēla no sarkanā signālkarodziņa, kam bija uzšūta balta svītra, pagatavotu Latvijas karogu, no signālkarodziņa izgatavotu Somijas karogu un balto karogu un jau rīta gaismā sasniedza krasta līniju pie Vātenbergas un lūdza politisko patvērumu latviešu jūrnīkiem, pēc trim nedēļām atgrieždamies mājās. To "Ilgas" komandas jūrnīku rīcība, kuri 1944. gadā izvēlējās Latviju atstāt, izrādījās pareiza un tālredzīga, jo atlikušajiem apkalpes vīriem neizdevās izvairīties no desmit gadiem Sibīrijas "kūrortos", kapteinim Aleksandram Dunduram "laipni" piedāvājot nāvessodu.

Daļu no tiem latviešu (baltiešu) jūrnīkiem, kuri Latviju un Padomju Savienību būtu vēlējušies atstāt aukstā kara laikā, bet tomēr palika dzelzs priekš kara šajā pusē, iespējams, atturējuši pavisam konkrēti vēsturiskie notikumi, piemēram, plaši zināmais latviešu leģionāru izdošanas gadījums Zviedrijā 1946. gadā, kas, pēc laikabiedru atmiņām, radījis bažas par līdzīga scenārija atkārtanos attiecībā uz padomju jūrnīkiem, ja tie nolemtu izbēgt. Jādomā, ka padomju varas struktūras Latvijā uzmanīgi sekoja līdz ziņām gan par latviešu apkalpēm, kuras atsacījušās kopā ar kuģi atgriezties Latvijā, gan par atsevišķiem jūrnīkiem, kuri izlēmuši dezertēt un palikt Rietumvalstīs.

VARBŪT TOMĒR ATGRIEZTIES MĀJĀS?

Šķiet, ka tādu latviešu jūrnīku, kas izvēlējās atgriezties okupētajā Latvijā kara gados vai pēc kara, no visiem Rietumos nonākušajiem jūrnīcības



darbiniekiem nebija vairākums. Trūkst statistikas par tiem latviešu jūrnikiem, kas atgriezās individuāli, proti, "uz savu galvu", spītējot kuģa vadības un pārējās komandas kopējai nostājai un no dienesta dezertējot, tādēļ vēl pētāms un nākotnē precizējams ir jautājums par daudz maz precīzu atgriezušos skaitu. Toties ir apzināti atsevišķi gadījumi, kad, dažādu motīvu vadīti, okupētajā tēvzemē atgriezās kuģu kapteiņi un, paklausot viņu nostājai, arī pārējā kuģa apkalpe kā cilvēku kopums.

Daļa no tiem, kas Latvijā atgriezās, to darīja kara laikā, precīzāk – 1940.–1941. gadā, paklausot Augusta Kirhenšteina marionešu valdības rīkojumiem, ne pēc kuģu vadītāju personiskas ierosmes.

Pirmais un galvenais mudinājums atgriezties Latvijā nenoliedzami bija bailes par mājās palikušo tuvinieku likteni un jaunās varas represijām, ko raisīja padomju valdības rīkojumi Rietumos esošajiem kuģiem atgriezties Padomju Savienības ūdeņos, nepaklausības gadījumā draudot izrēķināties ar Latvijā palikušajiem jūrnieku piederīgajiem. Slavenā 1940. gada 27. jūlija rīkojuma pusslepenais 3. punkts solīja tieši to. "Šeit [Buenos Airesā] stāvam diezgan ilgi. Mums ir dažādas saraustītas un neskaidras ziņas. Arī kuģa telegrāfists ir uzķēris ziņas, pārraidītas no Maskavas, dažas pat latviešu valodā. Esam visi neziņā. Lasām avīzes, nekādas skaidrības – kas argentīniešiem par daļu, kas notiek Latvijā. [...] dodamies uz Callao, Peru. Pa ceļam uzķeram rīkojumus no krieviem, lai atgriežas uz Latviju, kas, protams, kuģa ļaudis uztrauca. [...] kuram gan bija patīkami, kad draud izrēķināties ar ģimenes locekļiem mājās?" padomju varnešu draudu radīto spriedzi un jucekli savās 1978. gadā tapušajās atmiņās vēlāk atminēsies tvaikoņa "Everasma" pirmais stūrmanis Sergejs Bols. Nav nekāds brīnums, ka tieši šis cēlonis nospēlēja izšķirošo lomu kaut vai tvaikoņa "Krīvs" liktenī un bēdīgi slavenajā motorkuģa "Hercogs Jēkabs" atgriešanās gadījumā, tāpat kā teju, teju izmainīja tvaikoņa "Abgara" tālākās gaitas, "pateicoties" draudiem izrēķināties ar kapteiņa Nikolaja Grīniņa dēlu Latvijā. Šī apstākļa ietekmē fiasko cieta citkārt sekmīgās Latvijas Republikas diplomātisko un konsulāro pārstāvniecību pūles nepieļaut kuģu nodošanu padomju varas rokās, galēji nesekmīgi izrādījās sūtņa Vašingtonā Alfrēda Bīlmaņa cēlie mēģinājumi aizvien gādāt par Latvijas valsts interesēm un panākt, ka tās stādāmas augstāk par tuvinieku drošību. Tiesa, paši "Hercoga Jēkaba" komandas locekļi, līdzīgi kā, piemēram, tvaikoņu "Everasma" un "Ciltvaira" jūrnieki, par atsaukšanos padomju varnešu "laipnajam aicinājumam" nav bijuši vienisprātis, un, spītējot nedrošībai un bailēm, sākotnēji to, pēc laikabiedru liecībām, vēlējies ignorēt arī pats kapteinis H. Mihelsons.

Varam pieļaut, ka "Hercoga Jēkaba", "Everasmas" un "Ciltvairas" jūrnieku, kā arī daļā citu atgriešanās gadījumu spēcīgākas par pašaizliedzīgu lojalitāti Latvijas Republikai kā valstiski politiskam veidojumam, bailēm no represijām vai "brīvās pasaules" kārdinājumiem varēja izrādīties ne tikai galēji dramatiskas



cilvēciskās pašsaglabāšanās izjūtas – šai gadījumā bailes par tuviniekiem –, bet arī, iespējams, ne mazāk cilvēciskā emocionālā vēlme vienkārši atgriezties savās mājās un savā zemē. Šādu domu tēlaini un patētiski, bet, iespējams, ne absolūti maldinoši atklāj kādreizējā motorkuģa “Hercogs Jēkabs” apkalpes matroža Rikardo Kadiķa atmiņas, kas publicētas Trešās atmodas laika presē, balansējot uz zināmas politiskas robežas un cenšoties ideoloģiski ietekmēt trimdas sabiedrību: “[paša] drošība, komforts un situētība svešatnē iekārdināja tikai dažus. Jūrnieku vairākums izvēlējās dzimteni, kaut gan saprata, ka dodas pretī nezināmiem un, iespējams, arī smagiem pārbaudījumiem.” Šo vēlmi atgriezties, vismaz bēdīgi slavenajā “Hercoga Jēkaba” gadījumā, iespējams, stimulēja arī kāds cits padomju varas struktūru paņēmieni jūrnieku pārvilināšanai savā pusē. Izšķirīgā brīdī, kad vēl nebija pilnīgas skaidrības, kādu kursu kuģa apkalpe būs spiesta vai vilināta ieņemt, padzirdējuši par jūrnieku neapmierinātību ar zemo atalgojumu uz amerikāņu jūrnieku algu fona, kādas padomju jūrniecības aģentūras darboņi Ņujorkā, kas jau tobrīd bija ieguvuši ietekmi kuģa vadībā, nekavējoties pārrēķināja latviešu jūrnieku algas, vienu dolāru pielīdzinot 5,3 rubļiem un piešķirot prāvas piemaksas, kā rezultātā atalgojums teju piekārkšojās... Lieki atgādināt, ka padomju puse “Hercoga Jēkaba” atgriešanos un kapteiņa Mihelsona “pareizo” izšķiršanos pēcāk apdziedāja slavas odās, turpretī trimdas aprindas to nekad pilnībā nepiedeva, pat zinot par padomju iestāžu veikto šantāžu.

Nākamais faktors, kas, iespējams, sekmēja latviešu jūrnieku atgriešanos Latvijā, tieši izrietēja no atsevišķu brīvās pasaules valstu politiskajām simpātijām pret Padomju Savienību. Lai arī Rietumvalstu varas iestādes latviešu jūrniekiem, kas tur nonākuši uz kuģa un tālab vairāk vai mazāk legāli (vismaz atbilstoši karalaika apstākļiem), cik zināms, nepiemēroja piespiedu atgriešanos Padomju Savienības okupētajā Latvijā, tomēr jūrnieku atgriešanās tapa ārēji nevardarbīgi veicināta – bez atklātiem paziņojumiem un formālu iemeslu deklarēšanas, bet ar zināmā mērā slēptu spiedienu. Vispirms tas sakāms par Skandināvijas valstīm, kuru vēsturei pieder arī bēdīgi slavenie lēmumi par latviešu leģionāru un Latvijas peldlīdzekļu izdošanu Padomju Savienībai, izmanīgi tiecoties pēc varenās Austrumu impērijas labvēlības. Skaudra ir jau pieņemētā Dānijā nonākušā motorkuģa “Bru” kapteiņa K. Vētras liecība – sniegta Latvijas diplomātiem Rietumos – par to, kāds liktenis pēc kara piemeklēja tos latviešu jūrniekus, kas atteikušies no “krievu uzaicinājuma atgriezties līdz ar kuģi atpakaļ dzimtenē” un kas tālab kā bēgļi internēti un ievietoti Kopenhāgenas bēgļu nometnē: “Visi ir spiesti dzīvot nometnēs, un no dāņu valdības puses tiek darīts viss kā morāli, tā materiāli, lai padarītu viņu dzīvi iespējami neciešamu, tādā kārtā spiežot atgriezties “dzimtenē”. Par kaut kādu tiesisku stāvokli nevar būt ne runas. Dānija ir atzinusi Latvijas iekļaušanu Padomju republiku saimē, to man personīgi pateica dāņu ārlietu ministrijā, tā ka uz mūsu



eventuālu palikšanu Dānijā nav ko cerēt.” Laimīgā kārtā izrādījās, ka situācija nav tik bezcerīga, un arī pašam kapteinim Vētram beigās tomēr izdevās atrast kaut pagaidu darbu uz dāņu kuģiem. Zem līdzīga dāņu spiediena nesalūza arī 1940. gadā dāņu pārņemtā tvaikoņa “Vizma” pirmais stūrmanis Pauls Skulte. Kuģi pārņemot, visus latviešu tautības kuģa ļaudis atbrīvoja no dienesta, ievietoja viesnīcā un pēc tam pārsūtīja uz Padomju Savienību, izņemot kuģa kapteini D. Milleru, kuram piedāvāja palikt brīvajā pasaulē un turpināt kuģot zem Dānijas karoga ar dāņu apkalpi, un P. Skulti, kurš, paša vārdiem runājot, atteicies atgriezties Latvijā. Divus mēnešus viņš pavadījis vietējās policijas uzraudzībā Gēteborgā, līdz sākotnējās iekšzemes pases vietā saņēmis Zviedrijas ārzemnieka bezpavalstnieka pasi un atļauju darbam jūrā. Tā paša gada 14. oktobrī P. Skulte vērsās pie Latvijas konsula Zviedrijā Voldemāra Salnā, lūgdam atbalstu darba meklējumos Zviedrijā.

Ar zināmiem rietumnieku mudinājumiem atgriezties Padomju Savienībā, pēc pašu jūrnīeku liecībām, saskārušies 1940. gada vasarā Lielbritānijas ūdeņos nonākušo un britu valdības pārņemto Latvijas kuģu komandu locekļi. Kā Lielbritānijas dienestā nodarbinātā “Tālvalža” kapteinim V. Tomsonam 1940. gada augustā rakstīja kāda cita Lielbritānijā esoša Latvijas kuģa – tvaikoņa “Miervaldis” kapteinis F. Freienbergs, tad kāds britu valdības vai/un jūrnīecības nozares pārstāvis sarunā ar latviešu jūrnīekiem izrādījis neviltotu gandarijumu, ka Latvija beidzot atgriezusies savā “mātes zemē”, kur tai esot īstā vieta, un mudinājis latviešu jūrnīekus nevilcinoties doties uz Murmansku, piesolidams latviešu kuģu kapteņus iepazīstināt ar, viņaprāt, likumīgajiem un korektajiem dokumentiem, kas apliecinot Latvijas un Igaunijas iekļaušanu Padomju Savienībā. F. Freienbergs vēstulē pauž bažas par to, ka britu varas iestādes kuģi varētu pat izraidīt uz Padomju Savienību, jūrnīekus, iespējams, tomēr ar varu neizdodot. “Tad uzdeva noprasīt cilvēkiem, vai un kas grib braukt līdzī un kas palikt še, un lai piesūta sarakstu. Vakar savējiem paskaidroju lietas apstākļus un devu tiem pāris dienas laika apdomāties. Apdomāšanās gan nesaskan ar jaunās [padomju] iekārtas principiem, bet es to citādi nevaru iedomāties, jo cilvēkam jāizšķiras uz visu dzīvi,” situācijas morālo dilemmu atklāja kapteinis Freienbergs.

Vēl viens visai ticams cēlonis, kas karalaika un pēckara Rietumu pasaules ūdeņiem atņēma vairākus desmitus latviešu jūrasbraucēju, bija zemāka ranga jūrnīeku ticība padomju varas piesolītajam šķiriskajam un sociālajam taisnīgumam un tā dēvēto darbaļaužu labklājībai, kas šādos gadījumos nereti izrādījās spēcīgāka par nacionālo un pilsonisko stāju, lojalitāti Latvijas Republikai un nereti arī saviem darba devējiem – brīvvalsts kuģīpašniekiem, Latvijas Republikas pavalstniekiem. Kā savulaik atcerējās tālbraucēja kapteiņa Jāņa Berga tuvinieki, šādi noskaņota bijusi ievērojama daļa tvaikoņa “Krīvs” apkalpes: noskaņojums bijis varu maiņai un okupācijas varai izteikti labvēlīgs, turklāt ne tikai tādēļ, ka jūrnīeki būtu baidījušies par piederīgajiem Latvijā; drīzāk gan sarkano



ideju savaņgotie "atbrīvotāju" līdzskrējēji sirga ar pilsoniskās stājas trūkumu vai Jenganumu un aklu ticību "sprediķotāju" piesolītajiem jaukumiem. 1940. gada jūnijā, kad Latvijā mainījās varas, uz kuģa jūrā sācies streiks un komanda sacēlusies pret kapteini, pārmetot viņam piederību "buržujiem" un šķiriski pretnostatot viņu pārējai komandai, kas, pēc pašu komandas jūrnīku ieskatiem, piederējusi pie strādniecības jeb proletariāta. Kā jau pieminēts, gluži līdzīgs nemiera gars apsēda arī daļu "Ciltvairas" un "Everasmas" apkalpes, un varam pieļaut, ka to izcelšanos veicināja kāda "vara no ārpuses", cenšoties panākt kuģu atgriešanos "plašajā Dzimtenē".



Latviešu tālbraucējs kapteinis un jūrskolotājs Pauls Neimanis; viņš, pats būdams trimdinieks un Baltiešu jūrskolas darbinieks Flensburgā, pirmajos pēckara gados līdzējis atrast vai saglabāt darbu jūrnīcības nozarē daudziem svešumā aizrautiem latviešu zēniem, veicinot viņu palikšanu Rietumvalstīs. Foto ap 1939. gadu.

Lai gan ne tikai trimdā, bet arī tēvzemē mītot un strādājot, ir arī karjeras ziņā veiksmīgākie un mazāk veiksmīgie, tieši trimdā, "pateicoties" svešuma apstākļiem un derdzīgam svešinieka statusam, nokļūt mazāk veiksmīgo kategorijā bija mazliet vieglāk nekā savā valstī... Svešvalodu nezināšana, problēmas ar tūlītēju mītnes zemes pilsonības un uzturēšanās atļauju ieguvu, kas bieži traucēja gan iegūt darbu uz kuģiem, gan izkāpt krastā valstīs, kuru ostās kuģis piestāja, un pat politiski aizspriedumi – tās bija tikai dažas no daudzajām problēmām, kas kā Damokla zobens svešumā karājās pār daudzu latviešu jūrnīku galvām, līdz tiem izdevās tikt pie mītnes valstu pavalstniecības, Rietumos atzītas jūrnīcības izglītības un iegūt stabilākus darba apstākļus ar pilsoņvalsts politiski saimniecisko aizmuguri. Bet pašā sākumā salūzt bija viegli, vienīgo glābiņu



cerot rast Latvijā – lai arī okupētā, svešas varas apsēstā. “Mūsu [trimdas] laikrakstos kritizē personas, kas brauc atpakaļ uz Latviju, un, pēc manām domām, [principā] pilnīgi pareizi. [Bet,] ja ir kāda kategorija bēgļu, kam var tiešām iet grūti un kuru atpakaļbraukšana, no mana viedokļa, zināmos apstākļos varētu būt kaut cik motivēta, tie ir tieši jūrnieki,” 20. gs. 60. gadu sākumā akmeni latviešu trimdas politisko, sabiedrisko un idejisko priekšstāvju dārziņā meta latviešu jūrnieks un sabiedriskais darbinieks Raimonds Mūrnieks, vēstulē Latvijas sūtniecībai Vašingtonā akcentēdams tieši jūrniecībā nodarbināto trimdinieku neapskaužamo likteni citu kļaidinieku vidū. Un vai tad ne? Darbība jūrniecības nozarē baltiešu bēglim pat pēc vairākām trimdā pavadītām desmitgadēm varēja būt patiesi neparedzama un nenoteikta – tā bija darbošanās svešu valstu dienestā, “mētāšanās” pa pasauli un tās dažādajām valstīm ar atšķirīgajām politiskajām iekārtām, kuģa un tā apkalpes juridiskās piederības maiņas neparedzamība; citiem vārdiem – nomācoša nedrošības sajūta.

Pēc loģikas nav nekas neparasts, ja cilvēku, kas vienlaikus ir jūrnieks un trimdinieks, piemeklē pastāvīgas sauszemes dzīvesvietas trūkums; veselai virknei latviešu jūrnieku tādas nebija vēl 50. gadu vidū un, jādomā, arī vēlākā laikā. No dzimtenes tālās, svešās kļaida zemes taču nebūt nebija Latvija, kur vairums kuģinieku vismaz varēja grūtā brīdī apmesties tuvāku vai tālāku radu mājās kādā lauku vai pilsētas stūrītī... Ja sauszemes saimniecības nozarēs strādājošs latvietis, rēķinoties ar vairāk vai mazāk ilgstošu trimdas stāvokli, jau pašā sākumā bija spiests meklēt puslīdz pastāvīgu dzīvesvietu, tad jūrnieks, gadiem šūpodamies jūrā un tikai īslaicīgi izkāpdams krastā, varēja arī nebūt pastāvīgi “noenkurojies” – iekopis mājvietu, nodibinājis ģimeni. To nereti kavēja ne vien jūrnieka aroda specifika, bet tieši minētās problēmas ar uzturēšanās atļauju un pilsonības iegūšanu, jo ne katrā zemē bija iespējams “noenkuroties” bez šiem papīriem, vai arī papīru iegūšana bija sarežģīts process, kas būtībā vismaz sākumā pagāērēja pastāvīgu dzīvesvietu uz sauszemes... Apburtais aplis! Varam iedomāties, cik bīstama vienam latviešu bēglim – jūrniekam pastāvīgas dzīvesvietas trūkuma dēļ varēja izrādīties darba attiecību izbeigšana ar kāda ārzemju kuģa saimnieku jeb atbrīvošana no darba kaut uz nenoteiktu laiku (ja ne pavisam) un “mājās aizsūtīšana”... Ja māju nav, kur atlaistajam kuģiniekam palikt – kurp doties, kur apmesties?

Trimdinieka traģēdija bija neapskaužami skarba. Ilgstošā atrašanās jūrā, protams, nozīmēja arī pastāvīgu prombūtni no sava tautiešu loka, kas jūrnieku gadījumā nenoliedzami bija izteiktāka nekā citu nozaru darbinieku rindās; ja uz sauszemes strādājošs kļaida latvietis principā varēja daudzmaz regulāri iesaistīties tautiešu sabiedriskajā dzīvē, vismaz runāt savā mātes valodā, tad jūrniekam, kas parasti kuģoja kopā ar sveštautiešiem un nedzirdēja latvju mēli arī kuģa pieturvietās, reizumis mēnešiem vai pat gadiem ilgi nebija iespējams uzturēt tiešus kontaktus nedz ar savu, iespējams, latvisko ģimeni, nedz kaut kādu



latviešu kopienu. "Es personīgi esmu bijis tikai jūrnieks, un, ja tiešām mani nevienā zemē neņemtu pretim, bet būtu jāiet cietumā uz nenoteiktu laiku tikai tādēļ, ka man nekur nav uzturēšanās atļauja un neviens par mani neinteresējas, nenovēršami es domātu par braukšanu uz Latviju, jo tur vismaz ir latvieši un arī latvietes," trimdas jūrnieka traģēdijas kvintesenci Latvijas diplomātiem atklāj R. Mūrnieks, vienlaikus netieši mudinot Latvijas Republikas pārstāvniecības darīt visu, lai Rietumos esošo latviešu jūrnieku masveida atgriešanos nepieļautu.

Nav šaubu, ka visi minētie apstākļi un faktori varēja vērst Latvijas virzienā daudz jo daudz latviešu trimdinieku – jūrnieku skatienus; bet, vai tas palika tikai pavērsts skatiens, vai arī šīm pārdomām sekoja konkrēta rīcība, jau ir cits jautājums. To, ka šāda rīcība – atgriešanās okupētajā Latvijā – pietiekami daudzos gadījumos tomēr nesevoja, apliecina fakts, ka trimdā pēckara Rietumos varēja izveidoties vesela latviešu jūrnieku kopiena, kurā, vēstures avotos raugoties, sastopam simtiem (un tie nav pāris simti, bet krietni vien vairāk) latviskas cilmes jūrasbraucēju dažādu valstu flotēs. Šķiet, ka caurmērā latviešu jūrnieks, Rietumzemēs nokļuvis, spēja gana veiksmīgi izcīnīt savu vietu mītnes valsts tautsaimniecībā un tās jūrniecības sektorā: vēstures annālēs iegūluši gana daudzi uzvārdi, kas vēsta par latviešiem – augsta ranga jūrniecības jomas struktūru (gan kuģu un kuģniecības aģentūru, gan ostu un krasta dienestu) darbiniekiem dažādās brīvās pasaules valstīs aukstā kara periodā, šodien ļaujot mums runāt par sarkanbaltsarkanās jūrniecības tiešu turpinājumu vēl desmitiem gadu pēc mirkļa, kad Latvija sastinga pusgadsimta okupācijas un aneksijas miegā.■

D. Beitlers



PALĪDZĪBA JŪRNIKIEKIM NELAIMES GADĪJUMOS. KAD UN KĀ RADĀS GLĀBŠANAS STACIJAS

Kad kuģinieks dodas jūrā, viņa dzīvība un manta tiek uzticēta jūras vilņiem. Bieži jūrā nākas cīnīties ar briesmām, vīrišķīgi pārciest bargas vētras, raugoties, kā varenie vilņi *plēš baltu*, kā vareņajos vilņos pazūd kuģa priekšgals, tad izceļas, lai pēc mirkļa atkal atdotos vilņu varai. Taču var nākt tikai viens spēcīgs grūdiens pret klinti, un kuģis iet bojā. Kad jūra ir mierīga un vilņi sakārtojušies glītās rindās, kuģiniekiem var uzbrukt citas nedienas – negaiss vai migla, kad redzamība tuvu nullei.

Jau no seniem laikiem, kamēr vien kuģi dodas starptautiskajos jūras ceļos, cilvēki pūlējušies šos ceļus padarīt drošākus, gan ceļot bākas, gan ar uguns zīmēm iezīmējot kuģošanai bīstamas vietas. Protams, kuģiem ir jābūt labā tehniskā kārtībā un kapteinim uzdevumu augstumos, lai nelaimes brīžos varētu pareizi novērtēt, kas darāms. Senos laikos pastāvēja tā sauktās “jūrmalas tiesības”, kas noteica, kā rīkoties zemes īpašniekam, kura robežās pēc kuģa bojāejas izskalota uz kuģa bijusī manta. Laikiem ejot, šīs tiesības tika dažādi ierobežotas, bet pavisam Baltijā tās atcēla tikai 18. gadsimta beigās.

12. gadsimtā likums atļāva jūrmalniekiem ņemt jūrnieku mantu tikai tad, ja visi jūrnieki bija gājuši bojā, un šis likums jūrniekiem bija vairāk par postu, nekā par svētību. Lai iegūtu mantu, jūrmalnieki nekautrējās dažu reizi pat nonāvēt tos nelaimīgos, kuri kopā ar mantām krastā nonāca vēl dzīvi. Ap 13. gadsimta beigām Gotlandes tirgotāji izdeva pavēli, ka neviens nedrīkst paturēt bojā gājušu kuģu mantas un ikvienam ir jāsniedz palīdzība nelaimīgajiem. 14. un 15. gadsimtā jūras laupītāji padarīja nedrošas visas jūras, kas ļoti kavēja tirdzniecību, tāpēc arī paši tirgotāji sāka cīnīties pret laupītājiem. Uz Gotlandes salas un Zviedrijas piekrastē bija lieli un stipri laupītāju perēkļi, tāpēc Hanzas pilsētām nācās izsūtīt “miera kuģus”, lai tos apkarotu. Arī paši jūrnieki dažkārt kļuva par laupītājiem, uzbruka cits citam un nolaupīja cits cita mantu.

Lai jūrā braukšanu padarītu drošāku, radās likumi, kas stingri aizliedza piesavināties jūrnieku mantu, paredzēja nepaklausīgo sodīšanu un sodu arī tiem, kas pērk nolaupītās mantas. 17. gadsimtā jūras laupītāji iepriekšējo gadsimtu izpratnē vairs nebija sastopami.

Leģendāri kļuvuši nostāsti par jūrnieku aplaupīšanu, traģēdijām uz jūras un nežēlībām jūrmalas ciemos Latvijas teritorijā. Sastopamas ziņas, ka



jūrmalnieki devuši jūrniekiem nepareizas zīmes, lai maldinātu tos, novirzītu no pareizā ceļa, vestu viņus postā un iegūtu kuģinieku mantu. Par šiem senajiem laikiem ir zināmi tikai nostāsti, piemēram, ka pirms 100 gadiem pie Mērsraga strandējis auzu kuģis, no kura iedzīvotāji zaguši auzas, glabājuši mežā, naktīs veduši mājās. Ka Kolkas raga ciema iedzīvotājus, tāpat mērsradzniekus, agrāk saukuši par kājgriežiem, jo vietējie jūrniekus nogalinājuši un, lai iegūtu viņu zābakus, nogriezuši tiem kājas. Līdz 1875. gadam Mērsragā vēl nebija bākas, tāpēc kuģi avarēja, uzskrienot uz jūras raga sēkļa, jo tos no pareizā ceļa noveda maldugunis: kārts galā pacēla uguni, lai garām braucošie kuģinieki to redzētu un domātu, ka pretim brauc kuģis, tātad, kur gaismas, tur jūra un drošs ceļš braukšanai, bet rezultātā krasts un avārija. Otrs veids – uzsēja klībam zirgam katrā sārā pa sarkanai un zaļai ugunij, kad zirgs klibojot gājis, tas atgādinājis pa vilņiem braucošu kuģi. Stāsta, ka Kolkas ragā uguns liktas arī uz govus ragiem. Kad kuģis uzskrēja uz sēkļa, vietējie iedzīvotāji – jūras laupītāji, izlikdamies par īstiem palīgiem un glābējiem, veduši nosalušos un izmirkušos jūrniekus karsti sakurinātā rijā sasildīties, tad aizvēruši durvis, un nelaimīgie noslāpuši. Un laupījums rokā.

Mērsraga skolotāja Kreicberga vēstures pierakstos ir baisi nostāsti par Mērsraga zvejniekiem. Naktī, vētrai kaucot, zvejnieka ģimene devusies uz jūrmalu. Zvejnieks kārts galā uzcēlis uguni. Pēc laika tumsā parādījies kuģis, tas uzskrēja uz sēkļa, ļaudis glābušies, peldot malā. Sieva ar meitu grūdusi tos atpakaļ, nogalinot nelaimīgos.

Cits stāsts, ko stāstījis vietējais mērsradznieks Jānis Ābelnieks. Kāds kuģis agrā pavasarī braucis uz Rīgu, bet pret Mērsragu iespiests ledū un nav varējis ceļu turpināt. Kuģa komanda, ieskaitot kapteini un tā sievu, atradusi laipnu patvērumu vienā no zvejnieku mājām, kur visi jūrnieki nogalināti un aplaupīti. Kuģa kapteinis bijis ļoti bagāts; daudz zelta lietu, sievai zīda apģērbs, zelta rokas sprādzes un gredzeni.

Pagāja ilgs laiks, līdz jūrnieki tapa aizsargāti no jūrmalnieku uzbrukumiem. Lai kuģinieku dzīvību un mantu varētu glābt un pasargāt, ir jārādā, lai nelai mes gadījumi iespējami tiktu novērsti. Ja nu kuģis un ļaudis briesmās nevar sev palīdzēt, tad jūrmalnieku svēts pienākums ir nākt palīgā.

Tā lēnām dzima doma par glābšanas biedrību dibināšanu. Pirmā glābšanas biedrība tika dibināta 18. gadsimta beigās Anglijā. Kāda kuģa bojāeja, kad pilsētnieki nevarēja jūrniekiem sniegt palīdzīgu roku, bija iemesls tam, ka pilsētnieki un apkārtējie iedzīvotāji vienojās un dibināja glābšanas biedrību. Biedrības darbība gan aprobežojās ar mazu vietējo apgabalu, tomēr tā nepalika bez ievēribas un drīz vien atrada atbalstu arī citur. Viena pēc otras Anglijā radās biedrības, ko dibināja privātpersonas, un iesākumā tām nebija nekādu savstarpēju sakaru. Lai sekmīgāk varētu strādāt, 1853. gadā tās tika apvienotas vienā centrālajā biedrībā.



Arī citas tautas sekoja angļu priekšzīmei. 1791. gadā līdzīga biedrība tika dibināta Bostonā, 1824. gadā Holandē. Vācijā pirmo glābšanas biedrību nodibināja 1860. gadā, to skaits ātri pieauga, līdz beidzot tās apvienojās.

Krievijā visnedrošākajās vietās ierīkoja glābšanas stacijas, pirms vēl bija dibināta biedrība. Pirms Krimas kara tāda glābšanas stacija atradās Kolkas ragā, bet diemžēl britu jūrnieceki nodedzināja bāku kopā ar visiem glābšanas spieķiem. Staciju vēlāk atkal uzcēla no jauna.

1865. gadā vairāki kuģi strandēja pie Narvas, divi no tiem gāja bojā ar visiem ļaudīm. Narvas tirgotāji izlūdza no valdības atļauju un naudas pabalstu glābšanas stacijas ierīkošanai. Turpmāk valdība deva 2000 rubļu gadā stacijas uzturēšanai. Pie Narvas grīvas ierīkoja divas stacijas, kas izglāba divus kuģus no bojāejas un viena bojā gājuša kuģa jūrniecekus.

1871. gadā visas Krievijas stacijas tika apvienotas vienā "biedrībā priekš nelaimīgu kuģinieku glābšanas". Biedrībai bija 46 apgabalu nodaļas, no tām 13 pie jūras, citas pie upēm un ezeriem, katrā nodaļā bija vairākas glābšanas stacijas, kopumā pie jūrām bija 78 un pie ezeriem 44. Krievijas cars 1871. gada 3. jūlijā apstiprināja statūtus jau esošajai "glābšanas biedrībai uz ūdeņiem". Vairākkārt tika mainīts biedrības nosaukums – "Общество подания помощи при кораблекрушениях" (1879), "Общество спасения на водах" un 1892. gadā – "Императорское общество спасения на водах". Jaunā biedrība turpināja pildīt savu galveno uzdevumu, un biedrības statūti noteica, ka katra Krievijas guberņa var dibināt patstāvīgas glābšanas biedrības, kas pakļaujas Pēterpils galvenās biedrības pārvaldei. Biedrības nolūks bija sniegt palīdzību visiem, kas nonākuši nelaimē uz ūdeņiem Krievijas robežās. Lai to varētu izpildīt, biedrībai vajadzēja iegādāties glābšanas rīkus un algot glābšanas stacijas cilvēkus. Uzcītīgus un dūšīgus palīgus glābšanas darbos biedrība apbalvoja vai nu ar naudas prēmijām, medaļām vai uzslavēšanas liecībām, tā atzīdama censoņu pūliņus un mudinādama arī citus iesaistīties cilvēku glābšanā.

Krievijas impērijā jaunie pieņemtie likumi noteica, ka "viss, kas no bojā gājuša kuģa glābts Krievijas robežās, stāv zem Krievijas ķeizarkās majestātes apsardzības un nedrīkst tapt aiztikts". Katra Krievijas pavalstnieka pienākums bija līdzēt nelaimē nonākušiem jūrniecekiem un glābt visu, ko iespējams glābt. Izglābtās mantas jāuzglabā drošā vietā, lai netaptu apskādētas. Nevienam nedrīkstēja piesavināties ne mazāko nieku no glābtas vai jūrmalā atrastas mantas, bet katram par mantu tūlī jābūt zināms vietējai policijai. Ja kāds redz kuģi bojā ejam un pats nevar līdzēt, viņam tas bez kavēšanās jābūt zināms policijai, kura tad dara, kas iespējams, lai glābtu mantu un ļaudis, pie kam nevienam nedrīkstēja nepakļauties policijas pavēlēm. Ja kuģa kapteinis glābts, tad manta top glābta ar viņa ziņu, pie kam vietējiem iedzīvotājiem vajag būt palīdzīgiem.

Tāpat arī likums noteica, ka izglābtie ļaudis jāuzņem vēlīgi un laipni, kaut arī tie būtu no ienaidnieka kuģiem, un jāgādā, ka nogurušie un nespējīgie jūrnieceki



top labi apkopti. Visi, kas palīdzējuši glābt kuģa mantu vai lādiņu, dabūja zināmu atlīdzību par glābšanu, ja viņi nebija neko patvarīgi piesavinājušies. Atlīdzinājums šāds: ja kuģis iet bojā uz jūras vairāk nekā versti no malas, tad dabū par mantas glābšanu un glabāšanu ceturto daļu no glābtās mantas, ja tuvāk nekā versti, tad sesto daļu; no šīm algām nākas puse uzraudzības policijai. Par cilvēku un viņu īpašuma, piemēram, drēbju, glabāšanu nedabūja nekādu atlīdzināšanu, tas jāglābj aiz līdzcietības un cilvēku mīlestības. Kas likumus neievēroja, tas tika smagi sodīts.

Vienā pašā Orienbaumas stacijā četros gados izglāba vairāk nekā 100 cilvēku. Pavisam 1876. gadā Krievijā izglāba vairākus simtus cilvēku, Vidzemē 1879. gadā – 52.

Latvijas teritorijā pirmās glābšanas stacijas izveidoja 1868. gadā, pateicoties privātiem ziedojumiem un biedru maksām. Tās bija divējādas – glābšanas laivu stacijas un glābšanas raķešu stacijas. Glābšanas stacijas bija pakārtotas glābšanas biedrībai uz ūdeņiem.

1872. gadā nodibināja Vidzemes glābšanas biedrību. Tā aptvēra daļu Igaunijas un Latvijas teritorijas, t.i., Rīgas jūras līci. Jaunā biedrība ierīkoja pirmās glābšanas stacijas Buļļos, Mangaļsalā un Daugavgrīvā.

1873. gada janvārī izveidoja Kurzemes glābšanas biedrību, kura aptvēra pārējo Latvijas teritoriju. 1874. gadā tā pārņēma Liepājas un Ventspils glābšanas stacijas. Vidzemes un Kurzemes nodaļas darbojās līdz vācu karaspēka ieņemšanai Latvijā. Uzbūvēja Akmeņraga, Pāvilostas, Lielirbes, Mazirbes, Kolkas raga glābšanas stacijas. Kurzemes glābšanas biedrība izveidoja astoņas raķešu stacijas un 20 glābšanas posteņus Liepājā. Jūrmalā atradās vairāk nekā 20 glābšanas staciju.

Biedrību uzdevums bija sniegt palīdzību visiem uz ūdeņiem nelaimē nonākušajiem. Lai to paveiktu, tām bija jāgādā glābšanas rīki un jāalgo cilvēki. Stacijas bija ierīkotas vietās, kur kuģi visvairāk iet bojā. Glābšanas laivas bija viegli lietojamas, būvētas tā, lai negrimtu un neapgāztos. Glābšanas darbos tika izmantota tā dēvētā raķete, metamais aparāts, ar kuru no zemes uz kuģi uzmeta virvi. Pie virves pieturēdamies, glābējs varēja vieglāk nokļūt līdz kuģim.

Pirmā pasaules kara laikā "Ķeizariskā Krievijas glābšanas biedrība uz ūdeņiem" beidza darbību. Mazirbes, Lielirbes, Ovišu, Bernātu, Papes, Mangaļsalas un Medzes glābšanas stacijas bija pilnīgi iznīcinātas, pārējās daļēji sagrautas.

Pēc Latvijas valsts nodibināšanas Vidzemes un Kurzemes glābšanas biedrības likvidēja un izveidoja Latvijas glābšanas biedrību uz ūdeņiem, nododot tās rīcībā izpostīto glābšanas inventāru. Biedrība bija pakļauta Jūrmniecības departamenta Hidrogrāfiskai daļai, kas savukārt Finanšu ministrijai. Biedrības dibinātāji bija A. Lonfelds, J. Zēbergs, A. Zēbergs, P. Dannebergs, J. Raudzeps, M. Sņiķers un M. Mesliņš. Biedrības centrs atradās Rīgā, nodaļas Liepājā un Ventspilī. Tās ilggadējs priekšnieks bija Ernests Kalniņš.



Biedrībai bija gana daudz darba. Vajadzēja vākt līdzekļus, lai varētu atjaunot Salacgrīvas, Mangaļsalas, Bulļu, Ragaciema, Kolkasraga, Mazirbes, Lielirbes, Ovišu, Užavas, Jūrkalnes, Pāvilostas, Akmeņraga, Medzes, Liepājas, Bernātu, Jūrmalciema un Papes glābšanas stacijas.

Līdzekļus Glābšanas biedrība uz ūdeņiem ieguva no privātiem ziedojumiem, biedru maksām un nodokļa, ko ņēma no ienākošajiem kuģiem Latvijas ostās viena santima apmērā par katru neto reģistra tonnu. 1927. gadā Glābšanas biedrība uz ūdeņiem saņēma naudas pabalstus no Jūrnieceības departamenta un Kuģu īpašnieku savienības glābšanas staciju apgādes paplašināšanai un inventāra atjaunošanai. Glābšanas biedrība uz ūdeņiem vispirms atjaunoja glābšanas stacijas Salacgrīvā, Pāvilostā, Akmeņragā un Liepājā. Atjaunoja arī Užavas un Jūrmalciema glābšanas stacijas. 1928. gadā glābšanas staciju sarakstā bija Nīca – Jūrmalciems (Virga), Liepāja, Akmeņrags, Pāvilosta, Užava, Ventspils, Oviši, Kolkasrags, Daugavgrīva, Salacgrīva. Glābšanas biedrība sniedza palīdzību nelaimes gadījumos zvejniekiem un jūrnikiem.

Jaundibinātā biedrība izstrādāja, pieņēma un arī apstiprināja statūtus, izstrādāja jaunas instrukcijas glābšanas stacijām, veica glābšanas komandu pārbaudi, izstrādāja noteikumus par glābēju apbalvošanu. Par varonību cilvēku glābšanā biedrība ir apbalvojusi vairākas personas. Par izcilākiem glābšanas darbiem biedrība izsniedza diplomus, zelta vai sudraba medaļas un atzinības rakstus. Biedrības priekšnieks M. Mesliņš pārstāvēja biedrību Vispasaules glābšanas biedrības uz ūdeņiem konferencē Parīzē, tāpat arī piedalījās 1. Latvijas kuģniecības izstādē Rīgas Biržas namā.

Pēc Otrā pasaules kara ar glābšanu uz ūdeņiem nodarbojās Jūras kara flotes īpašas vienības, kas bija pakļautas Baltijas flotei ar centru Kaļiņingradā (sākumā centrs bija Rīgā). Galvenie glābšanas centri bija Liepājā un Rīgā. Pēc 1956. gada glābšanas dienests organizēja avārijas, glābšanas, kuģu izcelšanas un zemūdens tehnisko darbu ekspedīcijas vienības, kas bija pakļautas PSRS Jūras lietu ministrijai. Šo vienību ziņā bija gan glābšanas, gan hidrotehniskie darbi. To galvenais centrs atradās Ļeņingradā, vienības Tallinā, Rīgā, Kaļiņingradā un Klaipēdā.

Atjaunotajā Latvijas Republikā 1994. gadā, reorganizējot 1992. gadā dibināto Latvijas jūras avāriju – glābšanas dienestu, izveidoja Meklēšanas un glābšanas dienestu, kas bija Latvijas Jūras administrācijas struktūrvienība. Glābšanas dienesti glābšanas darbu veikšanai kooperējās ar zvejniekiem un kara floti.

2000. gadā JA Meklēšanas un glābšanas dienestu pārveidoja un kā struktūrvienību iekļāva Jūras spēku flotiles sastāvā, pārdēvējot par Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru (MRCC Rīga). Bet Baltijas jūras piekrastē darbojas glābšanas stacijas, kas sniedz kvalitatīvu pirmo palīdzību cietušajiem gan uz ūdens, gan uz sauszemes.■



OBAS GRĪVLĪČA IZPĒTES EKSPEDĪCIJAI – 140

Mums zināmi daudzi Ziemeļu Ledus okeāna izpētes ekspedīciju dalībnieku uzvārdi, bet vai dažreiz neesam nepelnīti piemirsuši mūsu drošsirdīgos latviešu un igauņu jūrniekus?! Viņi ekspedīcijās pierādīja, ka Ziemeļu jūras ceļš ir izmantojams tirdzniecības reisiem. Kas tad mudināja viņus uzņemties šo svarīgo, bet bīstamo uzdevumu?

Viens no iemesliem bija Sibīrijas neizmērojamās zivju un citu dabas resursu bagātības. Tirdzniecība ar Sibīrijas ziemeļu piekrasti pa sauszemi nebija iespējama ceļu trūkuma dēļ, bet jūras ceļi tolaik bija bīstami – mūžīgais ledus, migla un sniega vētras. Spert pirmos soļus tur, kur par kuģošanas apstākļiem praktiski nebija nekādu ziņu, bija liela uzdrīkstēšanās un risks.

Runājot par Ziemeļu Ledus okeāna izpēti, vispirms jāpiemin nenogurstošā zviedru polārpētnieka Nordenšelda vadītā ekspedīcija 1875. gadā no Trumses līdz Jeņisejai. Nordenšelds savā ziņojumā 1875. gadā raksta: "Jūras šaurums tika laimīgi izbraitis un, ienākot Karas jūrā, mēs to atradām pilnīgi brīvu no ledus. Mēs lēni virzījāmies tālāk apstākļos, kas pārbaudīja mūsu pacietību, un, braucot pa šiem vēl neviena neapmeklētiem ūdeņiem, ik dienas varējām zvejojot un veikt hidrogrāfiskus darbus. 15. augusta vakarā, uzvelkot Zviedrijas karogu, noenkurojāmies Jeņisejas grīvas ziemeļdaļā. Ar to mēs bijām sasnieguši mērķi, kuru jūrasbraucēji bija centušies sasniegt gadsimtiem ilgi..."

Ziņa par zviedru veikumu, protams, sasniedza un ieinteresēja Krišjāni Valdemāru, kurš jau pēc Krimas kara (1853–1856) bija apceļojis Krievijas Eiropas ziemeļu apgabalus, redzējis un novērtējis to bēdīgo stāvokli. Redzētais rosināja viņu dziļāk pievērsties šim jautājumam.

Viens no viņa mērķiem bija īstenot jauno jūrskolu likumu Arhangeļskas un Kemas šķiperu kursos un atrast skolotājus jaunatvērtajām jūrskolām Oņegā un Sumas miestā. K. Valdemārs to nosauca par "Sibīrijas lietu", kam lielas pūles veltīja no 1875. gada nogales līdz pat 1881. gadam. Apmeklējot Arhangeļsku, viņš iepazinās ar krievu rūpniecības magnātiem Mihailu Sidorovu, Vasiliju Latkinu, Aleksandru Sibirjakovu un Aleksandru Trapeznikovu. Šie uzņēmīgie ziemeļu magnāti, kam piederēja zelta atradnes un citi rūpali, kas ienesa lielus līdzekļus, bija sasnieguši zināmu labklājību un rūpējās par ziemeļu apgabalu attīstību.

1876. gads iezīmēja pavērsienu Ziemeļu jūras ceļa vēsturē. Jau 1875. gada 5. janvārī Ainažus sasniedza K. Valdemāra vēstule jūrskolas priekšniekam Kristiānam Dālam: "Viens no Maskavas rūpniekiem ziedo 1000 rubļus Obas grīvlīča izpētes ekspedīcijai un 15 000 kuģa būvei. Interesanti zināt, kas uzņemties



ekspedīcijas vadību: Ainažu latvieši, Liepājas vācieši vai Arhangeļskas un Pēterburgas krievi... Gaidu no Jums steidzošu atbildi."

Valdemārs steidzināja Dālu uz Obas grīvas līci, lai ekspedīcija notiktu 1876. gada vasarā. Nopietnas ekspedīcijas sagatavošanai tas bija pārāk īss laiks, tomēr iebilst Valdemāram nevarēja; tika nolemts, ka uz Tjumeņu brauks tikai K. Dāls ar savu palīgu Nikolaju Raudsepu.

Kuģa būves organizēšana bija uzticēta Sibīrijas tirgotājam I. Ignatovam, bet darbu uzraudzība I. Trofimovam. Kuģi būvēja Tjumeņā pie Turas; tas bija 53 angļu pēdas garš un 13 pēdas plats, tā kravnesība bija 37 tonnas, bet iegrime ar pilnu kravu 5–6 pēdas. Tam bija šonera takelāža, tomēr būves gaitā ekipējumā tika pieļautas dažas kļūdas, piemēram, buru audekla trūkuma dēļ nācās burām izmantot linaudeklu.

1876. gada 14. jūnijā rīta agrumā kuģi, kam deva vārdu "Maskava", kāds tvaikonis pa Turu tauvā aizvilka līdz Tobolai.

Arī komandu komplektēt uzņēmās I. Ignatovs. Ekspedīcijas mērķis bija izpētīt Obas grīvīci no Obdorskas (kopš 1933. gada Saļeharda) līdz Belijas salai un noteikt piemērotas vietas ostu ierīkošanai.

K. Dālu ekspedīcijas rezultāti neapmierināja, un pārāk liela bija arī atkarība no Sibīrijas tirgotājiem. Savās ceļojuma piezīmēs viņš raksta: "Pēc tam, kad bijām pabeiguši astronomiskos novērojumus Nidā (Ныда, ciems pie Obas grīvas līča – red.), gribējām turpināt ceļu uz ziemeļiem, bet sev par lielu nožēlu un izbrīnu uzzināju, ka Trofimova kungs loci pieņēmis darbā tikai līdz Nidai un viņa pienākumos attiecīgi ietilpst tikai mūs nogādāt līdz turienei, jo, sākot no Nidas, viņš kuģu ceļu vairs nepārzina. Pūles atrast citu loci nevainagojās panākumiem, tādēļ tika nolemts paturēt līdzšinējo. Līdz ar to ceļojuma turpināšana līdz 1. augustam – pēdējam noliktajam atgriešanās termiņam, ja gribējām Obdorskā vēl noķert tvaikoni atpakaļceļam, kļuva neiespējama, un kuģa komandai nekas cits neatlika kā smagu sirdi griezties atpakaļ, un pēc tam, vēlreiz pārlaiduši spēcīgu ziemeļu vētru, mēs 1. augustā uzsākām atpakaļceļu..."

Tomēr ekspedīcijas veikums bija diezgan nozīmīgs. Tika uzsākts Obas grīvīča jūrasceļa uzmērījums, ievāktas meteoroloģiskās ziņas, aprakstīti Obas krasti, lielākie sēkļi, straumes, daba. Īpaša uzmanība tika veltīta Berjozovas apgabala iedzīvotājiem, viņu saimniecībai un valodām. Ekspedīcijas apraksta noslēgumā Dāls pievienojis ostjaku, igauņu un somu valodas vārdu sarakstu – pavisam ap 200 pēc izrunas un nozīmes līdzīgu vārdu.

Sibīrijas ceļojuma piezīmēs K. Dāls apraksta arī tikšanos ar O. Finšu un A. Brēmu: "No Obdorskas A. Brēms pievienojas braukšanai līdz Ščučjes upes grīvai ar buru kuģi "Maskava". Vācu zinātnieku airu laiva, kas bija nosaukta Bismarka vārdā, Brēmam izrādījās neērta nakts pavadīšanai. Pie upes ekspedīcijas izšķīrās. Vācu zinātnieki ap 150 verstis nobrauca laivā, pēc tam pārsēdās ziemeļbriežu kamanās un turpināja ceļu uz Jamalas pussalas ziemeļiem..."



K. Dāla un O. Finša ekspedīcijām mērķi bija atšķirīgi: Dāla zinātniskais uzdevums bija plaši izplānots pēc Valdemāra ieteikumiem, tomēr galvenais bija Obas grīvas līča kuģu ceļa mērījumi, turpretī vācu zinātniekus interesēja Sibīrijas daba, tundra, dzīvnieki, putni, cilvēki, to dzīves apstākļi u.c.

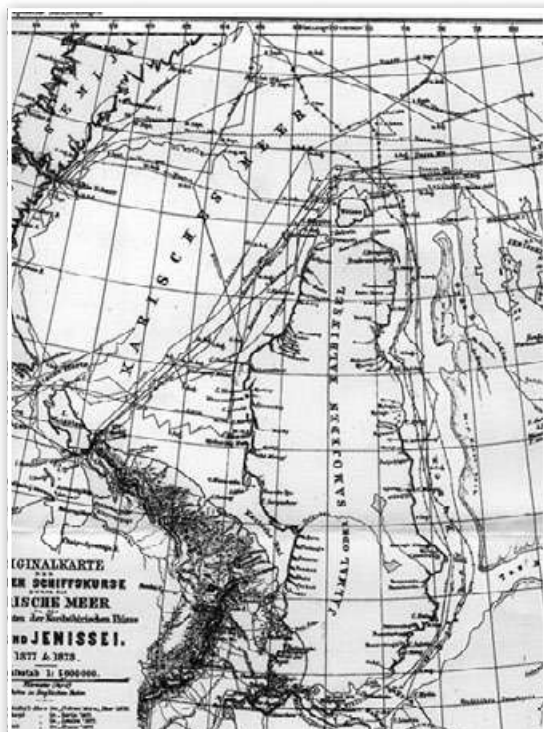
Tā kā 1876. gadā K. Dāla ekspedīcija Beļijas salu nerasniedza, jo nebija loča un arī vassara gāja uz beigām, Dāls ar tās rezultātiem bija neapmierināts un jau atceļā plānoja jaunu ekspedīciju.

Otrā ekspedīcija sākās 1877. gada 23. jūnijā Rīgā. Kristiāns Dāls ar dzīvesbiedri Šarloti un vairākiem jūrniekiem no Ainažiem, Salacas un Rīgas devās uz Lībeku, kur viņus gaidīja tvaikonis "Luize" (kravnesība 170 t, 60 ZS dzinējs; ar pilnu tvaiku kuģis attīstīja ātrumu 8–9 jūras jūdzes stundā). 30. jūnijā kuģis jau bija Londonā, tad devās uz Halli, kur uzņēma kravu – enkurus, ķēdes un takelāžas piederumus vairāku burinieku būvei Tjumeņā. Tvaikoņa bunkuros ielādēja 72 tonnas akmeņogļu, un 18. jūlijā tas izgāja jūrā. 28. jūlijā kuģis sasniedza Trumsi, kur Dāls uzzināja, ka Karas jūras plašumi ir gandrīz brīvi no ledus. Otrās ekspedīcijas uzdevums bija veikt novērojumus Karas jūrā, aprakstīt straumes, vējus, ledus stāvokli. Obas grīvlīcī tvaikonis "Luize" apstājās pie zvejnieku vasaras apmetnes Linzitas, lai noskaidrotu ekspedīcijas finansētāju rīcībā esošo neskaidro informāciju par akmeņogļu iegulām. Ceļš līdz Tobojskai, kuru sasniedza 1877. gada 8. septembrī, nebija viegls.

Ziemeļu jūras ceļa vēsturē 1877. gads ir ļoti nozīmīgs. Tvaikonis "Luize" ar apdrošinātu Rietumeiropas preču kravu sasniedza Obas grīvu un nobrauca pret Obas spēcīgo straumi ap 1000 verstu līdz Tobojskai. Tas parādīja



Kristiāns Dāls.



iespēju izmantot Ziemeļu Ledus okeānu tirdzniecībā. Un K. Dāls bija pirmais Krievijas pavalstnieks, kura vadībā to veica!

“Pēc ilgiem pūliņiem un meklējumiem atklāts un izbraukts visīsākais kuģu ceļš no Eiropas uz Sibīriju. Viss gods un slava par šo atklājumu, kas Sibīrijai var kļūt labvēlīgs nākotnē, pienākas Livonijas guberņas Ainažu jūrskolas profesoram Dāla kungam,” rakstīja L. Meri.

Izpildīts bija arī K. Valdemāra “Sibīrijas lietā” iecerētais virsuzdevums: pateicoties šai ekspedīcijai, tika atzīts jauns sociālais slānis –

piekristnieki, zemnieki, kas iekļāvās valsts saimnieciskajā aprītē citā kvalitātē.

Ekspedīcijas radija lielu rezonansi Krievijas tirgotāju un rūpnieku aprindās. Rīgas sabiedrība gan K. Dāla veikumu neuzņēma viennozīmīgi. Vietējā vācu prese to vispār noklusēja, toties latviešu presē par to daudz rakstīja. K. Dāla vadītās Obas grīvliča izpētes ekspedīcijas rezultātus augstu novērtēja Rietumeiropā.

Abu ekspedīciju lielo ieguldījumu Obas grīvas izpētē atzina arī Krievijas zinātnieki; Fjodors Studitskis rakstīja: “Uz mūžīgiem laikiem šā jūras ceļa atklāšanā būs ierakstīti M. Sidorova, O. Diksona, A. Sibirjakova, K. Dāla un Johansena vārdi.”

1880. gada 12. decembrī Krievijas ķeizarišķā jūrnieceības veicināšanas biedrība pasniedza Kristiānam Dālam diplomu un ķeizara Aleksandra sudraba medaļu “Par sekmīgi veiktu Obas upes grīvliča izpētes ekspedīciju”.

K. Dāla vadītās ekspedīcijas iedvesmoja Ainažu jūrskolas absolventus un mudināja turpināt slavenā skolotāja uzsāktos darbus.

Tā 1877. gada 11. augustā Ainažu jūrskolas absolvents Jūlijs Rihards Kurseins ar Aleksandra Trapeznikova kuģi “Sibirj” devās ceļā no Toboļskas uz Angliju ar



tauku kravu. Pēc 73 dienām "Sibirj" veiksmīgi sasniedza Temzas grīvu. Pēc vēsturnieces Beātas Krajevskas pētījumiem, kuģa matroži bijuši Baltijas jūrskolu audzēkņi. Pēc 1878. gada ziemas "Sibirj" gājis bojā. Kurseins palicis Sibīrijā, kur darbojies no 1882. līdz 1886. gadam; viņa gaitas maz pētītas.

Polārpētnieks V. Vīze rakstīja, ka jau līdz revolūcijai (1917. g.) iespēja izmantot Ziemeļu Ledus okeāna tirdzniecības ceļu uz Rietumsibīrijas upju grīvām bija kā zinātniski, tā praktiski pierādīta, bet ekonomiski šis ceļš netika apgūts. Privātie uzņēmēji, kas centās gūt peļņu un darbojās atsevišķi, nespēja šo problēmu atrisināt.

"Tādējādi varam secināt," raksta vēsturniece B. Krajevskā, "ka K. Valdemāra iedvesmotās un jauno jūrskolu absolventu veiktās ekspedīcijas deva pirmo zinātnisko ieguldījumu Ziemeļu jūru tirdzniecības ceļa atklāšanā. Nenoliedzami, šie sasniegumi kā K. Valdemāra, tā arī K. Dāla dzīvē bija augstākā virsotne zinātnes jomā."

K. Valdemāra "Sibīrijas lietas" atbalsis turpinās vēl 20. gs. sākumā. Ainažu jūrskolnieka Pētera Sietiņsona jau 1881. gadā uzsāko zivju zvejas rūpalu pārņem Gusts Dzirne, Ainažu jūrskolas 1885. gada absolvents.

1913. gada vasarā no Vladivostokas uz Kolimas upes grīvu un tālāk 150 verstis uz augšu pa upi līdz Ņižņikolimskai devās krievu Brīvprātīgās flotes tvainkonis "Stavropol", ko vadīja latviešu kapteinis, Ainažu jūrskolas absolvents Mārtiņš Bite. Starp klejojošām ledus masām maz izpētītā polārās jūras apgabālā, par kuru nebija ne aprakstu, ne dziļuma mērījumu, pat ne kartes vai norādījumu kuģošanai, kapteinis Bite aizvadīja kuģi līdz paredzētajam galapunktam un pēc diviem mēnešiem atgriezās Vladivostokā. M. Bite bija veicis uzdevumu, par kura izdošanos iepriekš šaubījās pat Brīvprātīgās flotes vadība.

Šeit minēti tikai zināmie Ainažu jūrskolas absolventi, kuri piedalījās Ziemeļu jūras ceļa atklāšanā un izpētē. Bet vēl daudzus latviešu un igauņu uzvārdus glabā Murmanskas, Pečoras, Arhangeļskas, Kolas u.c. arhīvi.■

Iveta Erdmane,

Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja



AINAŽU JŪRSKOLNIEKU DZĪVES CEĻI

Savulaik katru otro Vidzemes piekrastes puisi viņa dzīves ceļš aizveda uz Ainažu jūrskolu. Vai viņi toreiz domāja, ka ir drosmīgi, stipri, ka šodien mēs viņus dēvēsim par vecajiem jūras vilkiem!? Laikam jau ne. Vispirmām kārtām viņiem bija apnikusi nabadzība. Tā nabadzība, kas mums, latviešiem un igauņiem, nāca līdzī jau piedzimstot, no dzimtbūšanas laikiem. Tālāk viņi aizdomājās par brīvību. Jūra to dāvāja. Un brīvība dāvāja pašapziņu. Es varu! Es varu kļūt kapteinis, es varu būvēt kuģus, es varu braukt pa pasauli jūrām un okeāniem...

Tagad mūsu, muzejnieku, uzdevums ir šos likločus, šos dzīves ceļus šķetināt un kopā tīt – kopā vienā lielā skaistā kamolā, latviešu jūrniecības vēstures kamolā.

Aizgājušais gads mums, Ainažu muzejniekiem, bija īpaši darbīgs un ražīgs. Iegūti jauni atmiņu stāsti, fotogrāfijas, dokumenti, priekšmeti.

Tā kā visi bijušie Ainažu jūrskolnieki jau sen kuģo citā pasaulē, vienīgais atmiņu avots ir viņu bērni, bērnu bērni un citi radnieki. Taču arī Ainažu jūrskolnieku bērnu ar katru gadu paliek arvien mazāk šajā saulē. 2017. gada nogalē 90 gadu vecumā viņšaulē devās Ainažu jūrskolas absolventa Jāņa Čukura dēls Gunārs. Viņš visu savu mūžu pavadīja Kanādā, bieži viesojās Latvijā un nekad



Ainažu jūrskolnieku stigu ansamblis.



neizmirsa iegriezties sava tēva bijušajā skolā, tagad muzejā. 1996. gadā Gunārs muzejam uzdāvināja vijoli, kuru bija glabājis visus garos gadus. Tai gan trūkst vienas stigas un nav lociņa, bet tā mums ir dārgs eksponāts – vijoli viņa tēvs Jānis bija spēlējis Ainažu jūrskolas kapelā.

Gunārs savās atmiņās par tēvu raksta: "Jāņa Čukura (1891–1945) dzīves gaitas sākās Alojās pagasta Ungurpils "Kraujās", viņš bija vecākā atvase Kārļa un Helenas ģimenē. Jānis apmeklēja un beidza Ainažu jūrskolu. Pirmā pasaules kara laikā dienēja cariskās Krievijas flotē, ilgāku laiku pavadot Londonā. Pēc jūras dienesta apmetās Ungurpilī, kur atvēra veikalu "J. Čukura jauktu preču tirgotava". Viņš aktīvi piedalījās sabiedriskajā dzīvē, bija viens no "budžiem", kas noorganizēja valsts spirta brūzi. Viņš bija stabila rakstura, taisnīgs, izpalīdzīgs un patīkami omulīgs cilvēks. Nestrīdējās, un nekad nenācās dzirdēt viņu balsi paceļam. Ģimenē bija stingra disciplīna. Viņš uzsvēra darba tikumu un izglītības nozīmi, kas nāca par svētību mūsu turpmākajās dzīves gaitās. Mājās bija liela piekrišana vijolei. Tēvs un sevišķi es to spēlējām. Viņš ar labpatiku atcerējās jūrskolas orķestri, bet sūdzējās, ka maz ir iznācis dancot. Par studijām maz ko teica, tikai to, ka daudz mācījies zem stingra režīma, kas gan atmaksājies dzīvē. Brīvlaikos mērojis garo ceļu kājām no Ainažiem līdz Alojai.

Otrā pasaules kara beigu posmā, austrumu kaimiņu karaspēkam tuvojoties, viņš nolēma visu atstāt. Virzījāmies rietumu virzienā, jo nevarējām atļauties kļūt "atbrīvoti". Tā nonācām Geesthachtes pilsētā pie Elbas upes. Tur bija latviešu "Saules" nometne rietumu sabiedroto apgādē. Tēvs, māte un es jutāmies drošībā un glābti. Tikai brālis Bruno bija pazudis. Vēlāk izrādījās, ka atradies Latvijā. Tēvs nometnes dzīvi ilgi nebaudīja un negaidīti mira 54 gadu vecumā. Mēs ar māti nodzīvojām tur vēl kādus četrus gadus, līdz 1950. gadā radās iespēja izceļot uz Ameriku. Amerikā apstākļi bija labvēlīgāki. Pateicieties tēva ieaudzinātiem darba un izglītības tikumiem, tiku no trauku mazgātāja restorānā līdz inženiera profesijai."

Arī Ainažu jūrskolas absolventa Kārļa Bezbaļa (1872–1946) radinieki, raksturojot viņu, kā pirmo rakstura iezīmi min strādīgumu. Kārlis Ainažu jūrskolu beidza 1897. gadā, 1904. gadā ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu.



Ainažu jūrskolas absolvents Kārlis Bezbaļs.



K. Bezbaīļa pēcteči – Māriete Tīte un Gaida Cīrīte. 2017. gads.

Bija kapteinis uz Igaunijā būvētajiem buriniekiem "Lembit" (1898) un "Uku" (1901). Burinieka "Besbail" īpašnieks un kapteinis (1910, 1912). 1905. gada revolūcijas laikā kopā ar tēvu slēpušies mežā. Lai gan abi bijuši ar progresīviem uzskatiem, tomēr revolucionārajā kustībā nav iesaistījušies. Pirmā pasaules kara laikā bijis

kapteinis Arhangeļskas flotē uz tvaikoņa "Lošsaid" (1916). 1919. gadā atgriezies mājās un nodarbojies ar zvejniecību. Bijis aktīvs Ainažu – Salacas zvejnieku sabiedrības biedrs no 1939. gada. Kopā ar tēvu uzcēlis māju "Selerson" Ainažos. Uz augstiem akmens pamatiem paceļas koka dēļiem apšūts lepns divarpus stāvu nams, kas vēl šodien priecē ļaudis un rāda tā laika jūrnieku rocību.

Kārlim bija četri brāļi – Voldemārs, Artūrs, Frīdis un Teofils, visi jūrnieki, un piecas māsas. Viņu vecāki leva un Juris jau tajos tālajos gados saprata, ka izglītība pavērs viņu bērniem labāku ceļu, un visu savu rocību ieguldīja dēlu izglītošanā.

Mājā šobrīd dzīvo K. Bezbaīļa pēcteči – viņa meitas Līlijas vedekla Māriete Tīte ar dēlu Ati. Viņi arī mums pastāstīja savas atmiņas par veco Bezbaīli un atdāvināja fotogrāfijas, dokumentus un lietiskos priekšmetus – Kārļa kabatas pulksteni, viņa meitu lokšķēres, jūrnieka formu, fotoalbumu un īpašu svētumu – Bezbaīļu dzimtas Bibli. "Selersonu" namā rūpīgi tiek glabāta senču piemiņa, un arī pats nams tiek aprūpēts un lolots.

Vēl pagājušajā gadā ceļi mūs aizveda uz netālajiem Kuivižiem, kur senās mājās ar nosaukumu "Otilijas" dzīvo K. Bezbaīļa māsas Zelmas meita Gaida Cīrīte. Gaidas kundze savos deviņdesmit gados vēl ir moža, dzīves spara un prieka pilna. Viņa zināja daudz stāstīt par savu onkuli Kārli. Par to, kādi prieki bijuši arī viņu mājā, kad Kārļa onkulis pārbraucis no jūras. Viņa ar lepnumu mums rādīja divus lielus gliemežvākus, ko Kārlis esot iedāvinājis savai mātai Zelmāi. Gaidas kundze arī stāstīja, ka onkulis bijis ļoti strādīgs, neviens nedrīkstējis slinkot. Arī taupīgs bijis. Mājas saimniecība tikusi labi kopta un uzraudzīta, lai nekas neietu zudumā. Ēdot bērniem bijis pie galda jāstāv kājās. Tēvam vienmēr piederējis galavārds.

Jā, tādi bija vecie jūras vilki! Un šo sīkstumu pārmantoja arī viņu bērni un bērnu bērni.



Ainažu jūrskolnieks Andrejs Paegļkalns. 20. gs. sākums.



A. Paegļkalna meita Velta Smilts. 2017. gads.

Savās darba gaitās daudz esmu tikusies ar veco kapteiņu pēctečiem un esmu ievērojuši, ka viņus visus vieno stingra griba, strādīgums, dzīvesprieks un atvērtība.

Tāda bija arī Ainažu jūrskolas absolventa Andreja Paegļkalna meita Velta Smilts (90



A. Paegļkalna mazmazdēls kapteinis Arnis Vilders tikšanās reizē Ainažu muzejā 2018. gada janvārī.

gadu) no Ainažu pagasta "Kadiķu" mājām. Arī Veltas kundze uzsvēra savu tēva strādīgumu. A. Paegļkalns (1881–1964) Ainažu jūrskolu beidza 1903. gada 29. martā, tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1929. gada 31. jūlijā. Veltas kundze zināja stāstīt, ka tēvs agri pārtraucis jūrnika gaitas, lai strādātu mājas saimniecībā, jo bijusi liela ģimene. Lai arī Veltas kundze ir ratiņkrēslā, tas netraucē viņai palīdzēt vadīt dēla lielo saimniecību. Viņa katru dienu gatavo pusdienas saimei un, vaicāta par dzīves vērtībām, rimti nosmaida un atbild, ka bez darba nekas nevar būt. Paegļkalnu dzimta savas jūrniecības tradīcijas ne tikai godā, bet arī turpina: Andreja mazmazdēls Arnis Vilders ir absolvējis LJA un šobrīd strādā



Ernests Zvejnieks.

par kapteini uz kādai angļu kompānijai piederoša kuģa, kas piegādā konteinerus naftas platformām.

Ainažu jūrskolas muzeja krājumu ar fotogrāfijām un informāciju papildinājusi arī rīdziniece Anda Mauriņa. Viņa ir Ainažu jūrskolas absolventa Ernesta Zvejnieka māsas mazmeita un pēta savas dzimtas vēsturi. Muzejā viņa meklēja informāciju par kuģa "Neibāde" bojāeju, kas paņēma arī E. Zvejnieka un viņa sievas dzīvību.

Mūsu muzejam jau ilgu laiku ir laba sadarbība ar Kozenkrāņiusu dzimtas pēctečiem. 2016. gadā muzejā sarīkojām Ainažu jūrskolas absolventa Jāņa Kozenkrāņiusa meitas Efras Saklaures darbu izstādi. Muzejam dažādus dokumentus un atmiņas par sa-

vu vectēvu Jāni Kozenkrāņiusu nodevis mazdēls Gunvars Iluss, kurš joprojām dzīvo senajā dzimtas mājā "Dreijeri". Šogad viņš muzejam nodeva "Dreijeru" mājas un zemes plānus, kvītis par rentes maksājumiem no 1908. gada, fotogrāfijas un interesantas piezīmes – "Famīlijas piezīmējumi Dreijeru mājā", kur aprakstīti visi svarīgākie dzimtas notikumi no 19. gs. vidus līdz 20. gs. sākumam.

Kozenkrāņiusu dzimtai piederējuši vairāki burukuģi, tai skaitā "Katrīna", "Makarius", "Regina", "Fuks", "Gustav Fridrich".

G. Iluss par vectēvu Jāni atceras: "Mans vecvectēvs Kārlis Kozenkrāņius un vecvecmāte Elza Megi bija igauņu izcelsmes. Bet vecvectēva tēvs bija norvēģis. Kārlis jau agri sācis braukt uz buru kuģiem. Vēlāk arī kļuvis par kuģu īpašnieku. Kārlim un Elzai bijuši septiņi bērni. Mans vecaistēvs Jānis dzimis 1866. gadā Pērnavā. Tā kā viņš bijis vecākais no bērniem, viņam vajadzējis palīdzēt jaunākajām māsām un brāļiem. 1875. gadā Kozenkrāņiusu ģimene nopērk saimniecību Ainažos – "Dreijerus". Kārlis turpina braukt jūrā ar kuģi "Anna Catarina", lai pelnītu naudu ēku būvēšanai.

Kad Kārlis nomira, visa saimniecība gūlās uz vecākā dēla Jāņa pleciem. Viņam bija arī jāpalīdz ar skolas naudu saviem brāļiem Augustam un Voldemāram, kuri mācījās Ainažu jūrskolā. Pa vasaru viņš brauca jūrā, bet ziemā arī pats mācījās jūrskolā. Viņa sapnis kļūt par tālbraucēju kapteini diemžēl nepiepildījās, viņš kļuva tikai par stūrmani. Uz saviem kuģiem par kapteini viņš ņēma brāli Augustu. No 1898. līdz 1907. gadam Augusts brauca uz gafelšonera "Gustav Fridrich".



Ainažu jūrnieku Kozenkrānīsu dzimtas ļaudis. 20. gs. sākums.

1908. gadā brāļi Jānis, Augusts un Volde-mārs nopirka buru kuģi "Makarius" par 7600 rubliem, bet 1912. gadā to pārdeva un tai pašā gadā Kabli (Igaunijā) sāka būvēt jaunu kuģi "Regina" (divmas-tu). Lai jaunajam kuģim būtu verķi, viņi nopirka kuģa "Fuks" vraku. Jāpiebilst, ka kuģa būvēšanā ļoti aktīvi pie-



J. Kozenkrānīsa mazdēls muzejā. 2017. gads.

dalījās mana vectēva māte Elza Megi, saukta par Gošu. Viņa ar zirgu pieveda vīriem uz Kabli verķus un pārtiku, izrīkoja arī pie darbiem strādniekus. Kuģi beidza būvēt 1913. gadā 1. jūlijā. Būves izmaksas bija 6150 rubļi un 48 kapeikas.

Mani vecvecāki bija ļoti ticīgi cilvēki, un šo mantojumu viņi atstājuši arī saviem bērniem un mazbērniem. Bībele tika turēta goda vietā. Katru svētdienu visi kopā turēja dievvārdus. Vēl atceros, ka vectēvam bija mazs radioaparāts, pa kuru viņš svētdienās klausījās dievvārdus no Somijas. Arī es tagad vēl dažreiz paklausos dievkalpojumu pārraidi no Somijas.



Mūsmājās bija arī ērģeles ar plēšām, kuras spēlēja gan vecaistēvs, gan vecāmāte. Vecātēva istabā bija brūns skapis, pilns ar grāmatām, jūras kartēm un citām "smalkām lietām". Bērni tur nedrīkstēja krāmēties.

Atceros vecātēva pīpes "pakšķināšanu". Tas bija vesels rituāls. Vispirms viņš ar pīpi no tabakdozes smēla tabaku, tad ar rādītājpirkstu piespieda to, pēcāk uzšķīla sērkokciņu un sāka "pakšķināt" – uguns te dzisa, te atkal uzliesmoja. Viņš pīpi vienmēr iztīrīja, sitot pret galda malu. Vēl atceros, ka viņš vestes kabatā nēsāja pulksteni ar lielu ķēdi un vienmēr valkāja biezas, pašaustas linu bikses.

Mans vectēvs mūžībā aizgāja 1961. gadā. Guldīts Ainažu jūrnieku kapos."

Tāpat kā Kozenkrānīusu dzimtas vārds, arī Miķelsonu dzimtas vārds lieliem burtiem ierakstīts Ainažu un Latvijas jūrniecības vēsturē.

Jānis Miķelsons dzimis Ainažu "Jaundzirnās" 1822. gadā, miris 1896. gadā. Bijis kuģīpašnieks, kapteinis. Atbalstījis Ainažu jūrskolas dibināšanu, ziedojis



Miķelsonu dzimtas pēcteči – Inta Surmane, Ingrīda Surmane un muzeja darbinieces 2017. gadā.

naudu tās atvēršanai. 1854.–1855. gadā kopā ar Andreju Veidi pelnījis ar piekrastes braucieniem, pārvadājot ģipsi no Rīgas uz Pēterburgu. Pirmais no latviešu kuģīpašniekiem 1864. gadā uzticēja savu buru kuģi "Katarina" K. Dālam braucienam ārpus Baltijas jūras. Šis brauciens ievadīja latviešu jūrnieku regulāros reisus uz Lielbritāniju, Dāniju, Nīderlandi.

J. Miķelsons Ainažos uzcēla tolaik modernākās vējdzirnavas Ziemeļvidzemē. Viņam piederēja vairāki buru kuģi, tai skaitā "Katarina", "Natalie", "John Anna", "Konkordina", "Anna Katarina", "Peter", "Michael", "Fuchs", "Hainasch". Viņš apbalvots ar Krievijas Ķeizarkas jūrniecības veicināšanas biedrības zelta medaļu par nopelniem jūrniecības veicināšanā.

2017. gadā uz Ainažiem no Kanādas bija atbraukusi Jāņa Miķelsona mazmeita Inta Surmane ar ģimeni. Pirms vairākiem gadiem Inta ar savu māsu Ainu Kanguri (aizsaulē) uzsāka dzimtas īpašumu atgūšanu un sakopšanu, tagad šo darbu dara Intas meita Ingrīda (pastāvīgā dzīves vieta Kanāda). Šobrīd Miķelsonu mājas "Jaundzirnas" ir gandrīz sakoptas. Senču gars te jūtams ik uz soļa. Visur dzimtas bildes, atjaunotas visas vecās mēbeles. Ingrīda katram vēstures stūritim pieiet ar lielu pietāti. Lai arī Ainažus no Kanādas šķir liels attālums,



viņa gadā vairākas reizes šeit ierodas. "Jaundzirnas" viņa sajūt kā savas īstās mājas. Un kā nu ne, te taču dzīvojuši, lielas domas domājuši, lielus darbus darījuši viņas senči.

Miķelsoni ir arī Ainažu sākums, kad 1869. gada 28. martā viņi kopā ar Veidēm par 58 000 sudraba rubļu nopērk šo apdzīvoto vietu no grāfa Mellīna un Rīgas pili paraksta līgumu.

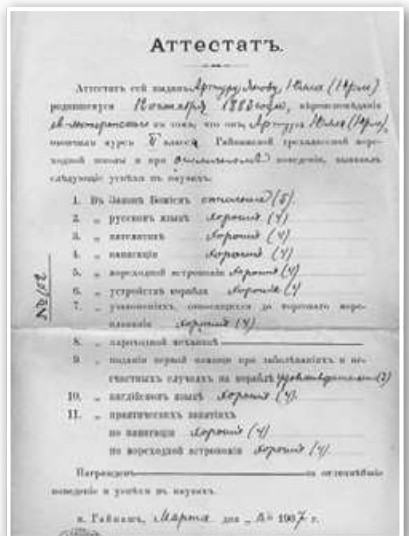
1904. gada 21. janvārī pie Ainažiem jūrā ar ledus gabalu bija aiznesti daži tuvējo ciemu iedzīvotāji, un Arturs Julla bija viens no drosmīgajiem glābējiem, rakstīts žurnāla "Jūrnieks" 1913. gada 11. numurā. 2017. gadā uz zinājām, ka varonīgais glābējs ir mūsu Ainažu bijušais jūrskolnieks. Šo informāciju kopā ar dažādu dokumentu kopijām, izziņām un "Jullu" mājas foto mums atgādāja Liepas novadpētnieks Aivars Vilnis. Oriģināli atrodas Liepas bibliotēkā.

Arturs Julla dzimis 1883. gada 12. oktobrī (par ko liecina ieraksts Sv. Jāņa Cēsu luterāņu lauku draudzes grāmatā), miris 1913. gada 4. martā. Arturs nāk no Cēsu apriņķa Liepas pagasta "Jullu" mājām. Divgadīgo Ainažu jūrskolas kursu beidzis 1907. gada 15. martā, trīsgadīgo – 1908. gada 8. martā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1911. gada 17. septembrī. Julla vēlreiz iestājies Ainažu jūrskolā, lai iegūtu tālbraucēja kapteiņa grādu, bet viņu pārsteidza pāragra nāve. Pēc jauniegūtajiem dokumentiem varam redzēt, ka A. Julla braucis par matrozi uz buru kuģa "Emilie" no 1907. gada 11. aprīļa līdz 29. augustam, bet no 1911. gada augusta līdz novembrim bijis stūrmanis uz buru kuģa "Uranus".

Tā mēs gadu no gada papildinām muzeja krājumu. Esam bezgala pateicīgi mūsu jūrskolnieku bērniem, bērnu bērniem, radiniekiem, novadpētniekiem u.c. par atbalstu, par atmiņām, dokumentiem, par mūsu jūrnieceības vēstures saglabāšanu nākamajām paaudzēm.

Tā pilienu pa pilienam, līdz visi Ainažos mācījušies vīri būs apzināti. Visiem būs ierādīta vieta un gods vēsturē par to, ka iedriskstējušies gribēt redzēt tālāk par apvārsni, par to, ka devuši mums drosmi iet uz priekšu.■

Iveta Erdmane



Artura Julla atestāts.



JŪRNIEMI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

Ernests Auseklis Bušmanis dzimis 1917. gada 26. septembrī Bauņu pagastā. 1941. gadā beidzis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1939. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku F. Kiršteina mehāniskajā darbnīcā (1934–1935) un P. Nelķes mašīnu būvētavā (1935). Jūrā sācis iet 1936. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa "Abava". 1930. gadu beigās braucis par kurinātāju uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem.

Ādolfs Griķis dzimis 1917. gada 17. novembrī Rīgā. 1939. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidzis 1943. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku E. Ceppa kuģu būvētavā (1941–1942). Jūrā sācis iet 1937. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa "Rāmava". 1930. gados braucis par kurinātāju uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem "Tobago" un "Everosa".

Arvalds Mārtiņš Kalniņš dzimis 1917. gada 4. maijā Petrogradā. Mācījies K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā, beidzis Baltiešu jūrskolu Flensburgā, Vācijā, un Dienvidvācijas jūras koledžu Kārdifā, Lielbritānijā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1944. gadā. Jūrnieka gaitas sācis 1934. gadā, bijis tvaikoņa "Livonia" jaunākais matrozis (1934), matrozis (1935–1936), vecākais matrozis (1934–1935) un tvaikoņa "Everita" matrozis (1937–1938). 1946. gadā piedalījies Baltiešu jūrskolas dibināšanā, bijis tās ģenerālsekretārs. Braucis par stūrmani uz Latvijas Republikas, Lielbritānijas, Ēģiptes, Sudānas un Libērijas kuģiem. No 1955. gada bijis locis, 1955.–1967. gadā – loču komandieris Sudānā, kā arī slavenā franču okeanogrāfa Žaka Kusto pārstāvis Sarkanajā jūrā. Vēlāk nodarbināts ar naftas ieguvei saistītos darbos Saūda Arābijā, Apvienotajos Arābu Emirātos. Pēc aiziešanas pensijā apmeties uz dzīvi Kārdifā un turpinājis aktīvu sabiedrisko darbību. 1966. gadā kopā ar dažiem citiem entuziastiem nodibinājis un pēc tam ilgstoši vadījis sabiedrisko organizāciju "Latvijas jūrniecības vēstures arhīvs", kas nodarbojās ar Latvijas un latviešu kuģniecības vēstures liecību apzināšanu, izpēti un popularizēšanu t.s. brīvajā pasaulē. Līdztekus tam bijis arī vairāku Lielbritānijas un starptautisko organizāciju darbinieks, piemēram, Britu Karaliskās ģeogrāfijas biedrības loceklis. Aizgājis mūžībā 2006. gadā.

Zorūhs Kors dzimis 1917. gada 22. janvārī Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolas 2. klasi beidzis 1941. gadā. Jūrā sācis iet 1935. gadā kā matrozis uz trīsmastu gafelšonera "Theodor Herzl". 1941. gada 20. maijā sācis braukt par matrozi uz tvaikoņa "Gaisma". PSRS – Vācijas kara pirmajā dienā, 1941. gada 22. jūnijā, gājis bojā vācu torpēdkuteru uzbrukumā kuģim Baltijas jūrā.

Pāvels Kužņecovs dzimis 1917. gada 20. jūlijā Krievijā, Sverdlovskas apgabala Nižņijtāgilā. Kuģu mehāniķis. 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1960. gadā. 1952. gadā beidzis Tālo Austrumu Augstāko inženieru jūrskolu. No 1965. gada strādāja Latvijas Jūras kuģniecībā. Braucis par vecāko mehāniķi uz motorkuģiem "Kura", "Jelgava", "Gribojedovs", "Ingura", "Aragvi" u.c. (1965–1968), "Ainaži" (1968–1975), "Ķegums" (1976), "Krāslava" (1977). 1975. gadā Pāpenburgā (VFR) pieņēma Latvijas jūras kuģniecības jauno motorkuģi "Jūrmala" un bija šā kuģa vecākais mehāniķis (1975–1976, 1977–1983, 1984–1986).



Dmitrijs Muzičenko dzimis 1917. gada 10. oktobrī Kijevā. Ostu darbinieks. 1938. gadā beidzis Tālo Austrumu jūras tehnikumu. Jūrā sācis iet 1932. gadā kā Tālo Austrumu kuģniecības kuģu matrozis, vēlāk bijis kapteiņa 3. un 2. palīgs. Ostu darbā no 1946. gada, Latvijā – no 1952. gada, bijis Ventspils tirdzniecības ostas flotes priekšnieks (1952–1961), pēc tam Ventspils ostas kapteiņa vietnieks (1961–1969). Miris 1969. gada 10. decembrī.

Valentīns Romanovs dzimis 1917. gada 5. novembrī Krievijā, Saratovā. 1937. gadā beidzis Maskavas Dzelzceļa transporta inženieru institūtu, vēlāk Augstāko jūras kara skolu Ļeņingradā. 1955. gadā absolvējis Ļeņingradas Industriālo institūtu. Kuģu vadītājs. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1964. gadā. Latvijā no 1946. gada. Strādāja par tvaikoņa "Jānis Rainis" kapteiņa 2. palīgu, bija hidrogrāfijas un ūdenslīdēju kuģu kapteinis (1947–1956), jūras inspektors un kapteiņa vecākais palīgs uz Ekspedīcijas zvejas pārvaldes kuģiem (1961–1965). Turpmāk bija Latvijas jūras kuģniecības tvaikoņu "Auseklis", "Arzamasa", "Kašira", "Kotlasa", "Balašova" kapteiņa vecākais palīgs (1965–1966), pēc tam "Balašova" kapteinis, motorkuģu "Imandra", "Tukums", "Gribojedovs", "Aragvi", "Ingura", tvaikoņu "Vigozero", "Jānis Rainis" u.c. kapteinis (1966–1978). Miris uz kuģa, darba pienākumus pildot, 1978. gada 8. martā.

Andrejs Ansīns Smiltņieks dzimis 1917. gada 7. jūnijā Helsingforsā, Somijā. 1936. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. 1942. gadā beidzis jūrskolas 2. klasi. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1942. gadā. Jūrā sācis iet 1932. gadā kā apkalpotājs uz tvaikoņa "Bārtava". 1930. gados braucis par matrozi un bocmani uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņa "Klints". Bijis 3. stūrmanis uz tvaikoņa "Heinrich von Plauen" (1943).

Viktors Šildknehts bija izcila personība un dziļas kultūras cilvēks, kinofilmu mākslinieks, kuģu modeļu meistars un gleznotājs. Dzimis 1917. gada 27. janvārī Petrogradā mākslinieku ģimenē. Viņa vectēvs bija arhitekts un Pēterburgas Mākslas akadēmijas akadēmiķis, tēvs un māte – Pēterburgas Marijas teātra mākslinieki. V. Šildknehts kopš jaunības gadiem bija saistīts ar jūru un jūrniecību. Mīlestība uz jūru viņam bija gēnos – savulaik, vēl Krievijas cara Pēterā I laikā, viņa senči tikuši aicināti no Holandes uz Krieviju būvēt kuģus.

1932. gadā Viktors Šildknehts beidza Ļeņingradas 199. vienoto darba skolu. Sociālā izcelšanās liedza viņam turpināt mācības Ļeņingradas jūras tehnikumā, vēlāk arī Viskrievijas Mākslas akadēmijā, tāpēc V. Šildknehts darba gaitas turpināja Ļeņingradas Jūras robežapsardzības kuģu būvētavā kā strādnieks, vēlāk kļuva par meistarū. Šeit viņš apguva kuģu būvētāja profesiju un piedalījās jūras robežapsardzības kuteru būvē. 1941. gadā, sākoties karadarbībai starp PSRS un Vāciju, Viktors Šildknehts dienēja pretgaisa aizsardzības divizionā un piedalījās Ļeņingradas aizstāvēšanā.

1943. gadā sākās mākslinieka darbs kinematogrāfijā, viņš strādāja Alma-Atas Centrālajā apvienotajā kinostudijā, sākumā bija strādnieks, tad mākslinieks maketists un vēlāk arī kombinēto uzņēmumu mākslinieks. Sadarbībā ar režisoriem J. Raizmanu, A. Ptuško, I. Pirjevu, S. Eizenšteinu tapa daudzi kinoklasikas darbi: "Mašeņka", "Rajona komitejas sekretārs", "Viņi aizstāvēja Dzimteni" u.c. Mākslinieks debitējis arī kā aktieris epizodiskās lomās un bijis kaskadieris. Rīgas kinostudijā V. Šildknehts sāka strādāt 1947. gadā, tās pastāvēšanas laikā viņš bija vienīgais kombinēto uzņēmumu mākslinieks un piedalījās daudzu šīs studijas aktierfilmu uzņemšanā. Kopš 1964. gada Viktors Šildknehts strādāja arī par mākslinieku inscenētāju un sadarbībā ar režisoriem A. Leimani, J. Streiču. P. Krilovu u.c. tika uzņemtas vairākas filmas. 1958. gadā viņš kļuva par Latvijas Kinematogrāfistu savienības biedru. 1975. gadā V. Šildknehts uzņēma Latvijas Mākslinieku savienībā. Līdzās tiešajam darbam viņš nodarbojās ar kuģu modelismu un glezniecību. Kopš 1948. gada glezniecībā mākslinieks darbojās klusās



dabas un ainavas žanrā. Viņš savās gleznās atveidoja arī jūras tēmu un izstādēs piedalījās, sākot no 1972. gada. Talantīgais mākslinieks 1976. gadā veidojis izstādes "Kuģi un vitrāžas" Latvijas Aizrobežu mākslas muzejā Rīgā un citās Latvijas pilsētās. 1989. gadā mākslinieks aizgāja pensijā, bet joprojām rikoja personālizstādes un turpināja realizēt savu talantu kuģu modelismā un glezniecībā. 1996. gada 17. maijā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā atklāja mākslinieka personālizstādi "Jūras tēma Viktora Šildknehta dzīvē un darbā". Viņa darinātie burinieku modeļi skatāmi Klaipēdas Jūras muzejā un Ainažu jūrskolas muzeja pastāvīgajā ekspozīcijā. Par V. Šildknehtu 1996. gadā uzņemta dokumentālā filma "Kuģi bez jūras" (režisore D. Āboliņa). 2009. gadā viņš saņēma "Lielā Kristapa" balvu par mūža ieguldījumu kinomākslā. 2012. gada augustā tuvinieki, draugi un talanta cienītāji pavadīja mākslinieku pēdējā gaitā uz Rīgas Lāčupes kapiem.

Juris Hermanis Šteinbergs dzimis 1917. gada 3. maijā Zvārdes pagastā. Jūrnieceības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolas 2. klasi beidzis 1943. gadā. Jūrā sācis iet 1934. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa "Regent". 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem "Tautmīla", "Kuldīga" un "Gundega".

Rūsiņš Ūdris dzimis 1917. gada 11. februārī Lejasciema pagastā. Jūrnieceības izglītību kā Latvijas kara flotes kadets ieguvis, 1938. gadā beidzot Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļu. Nākamajā gadā beidzis Latvijas Kara skolas Jūras nodaļu. Kā jūras leitnants ieskaitīts Minu divizionā. 1940. gadā bijis Minu divizona jaunmatrožu apmācības rotas vada komandieris. PSRS – Vācijas kara sākumā strādājis Rīgas Māju pārvaldē. 1943. gadā iesaukts Latviešu leģionā. Bijis Zenīrtartilērijas divizona 2. baterijas komandieris. 1945. gada 12. maijā arestēts. 9. jūnijā PSRS 67. armijas tribunāls par "dzimtenes nodevību" piesprieda nāves sodu, kuru 16. jūnijā Ļeņingradas frontes kara tribunāls mainīja pret 10 gadiem labošanas darbu nometnē un pieciem gadiem tiesību atņemšanu. Sodu izcietis Komi APSR. Atbrīvots 1954. gada 6. augustā un atgriezies Latvijā. Reabilitēts 1991. gada 1. jūlijā.

Pauls Virks dzimis 1917. gada 11. februārī Petrogradā, Krievijā. Mācījies Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, tās 2. klasi beidzis 1936. gadā. Mācības turpinājis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Kuģu vadītāju nodaļas 4. klasi beidzis 1939. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1938. gadā. Jūrā sācis iet 1932. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa "Auseklis". 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem.

Nikolajs Jānis Vulfs dzimis 1917. gada 19. martā Samarā, Krievijā. 1936. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidzis 1941. gadā. Kā labākais absolvents apbalvots ar Latvijas Kuģu ipašnieku savienības balvu – zelta pulksteni. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1940. gadā. Jūrā sācis iet 1935. gadā kā matrozis uz divmastu gafelšonera "Karniels". 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem. 1940. gada novembrī sācis braukt par 3. stūrmāni uz tvaikoņa "Kalpaks". 1941. gadā bija tvaikoņu "Kalpaks" un "Turaida" 2. stūrmanis. 27. jūnijā Rīgā kuģi atstājis.

Romans Vulfsons dzimis 1917. gada 19. aprīlī Rīgā. Jūrnieceības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuras 4. klasi beidzis 1941. gadā. Jūrā sācis iet 1935. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa "Salaca". 1930. gados braucis par matrozi uz buriniekiem.■

A. Miklāvs, A. Cekuls, I. Kārklīņa, D. Beitlers

Notikumi, fakti, kultūra

CEĻOT UN APCEĻOT. TAS NOZĪMĒ IEPAZĪT UN SAPRAST

Vidzemes piekrastē ceļojumu sāksim no Ainažiem. Kopš 1869. gada Ainaži ir miests un kopš 1926. gada – pilsēta. Latviešu jūrniecības šūpulis. Osta izbūvēta 1903. gadā. Ostu no visām pusēm ieslēdz akmeņaini sēkļi. Akmeņus kuģu ceļā izceļ. Ļoti kaitē kuģniecībai stiprākie S un SV vēji. Zvejnieki – latvieši un igauņi. Ir zvejnieki, kas pat 72 gadu vecumā vēl iet jūrā. Uz Rīgu sūta lašus, zušus, vimbas, bet reņģes pārdod turpat uz vietas “torgos”.

Tuvojas vakars. Ap saules rietu sargi iededzina jaunceltajā Ainažu bākā uguni. Tālumā gari iekaucas uz sēkļiem Kuivižu boja. Piekrastē treknās randu pļavas, kas piešķirtas zvejnieku jaunsaimniecībām. Piekraste zema, vietām akmeņaina. Jūrā murds pie murda, līdz pat Salacgrīvai. Kuivižniekiem galvenā reņģu zveja pavasaros, vēlāk zvejo citas zivis, galvenām kārtām lašus, zandartus, asarus. Āķenieku – zušu zvejnieku vēl maz, tie nāk tālāk aiz Salacgrīvas.

Salacgrīvā un Ķurmragā uzceltas jaunas bākas. Piekraste līdz Ķurmragam zema, smilšaina, vietām akmeņaina. Te atrodas t.s. “kontrabandistu līcis”, kur vairākkārt nākuši malā spirta kontrabandisti.

Šai piekrastē pirms dažiem gadiem cieta avāriju motorburenieks “Bolinders”. Mīklainā un nenoskaidrotā katastrofā dabūja galu daudz ļaužu. Ķurmragš visai bīstama vieta vētrainās naktīs piekrastes braucējiem kuģiem un zvejniekiem. Tādēļ te uzcelta bāka, kuru vietējie nosaukuši par “kontrabandistu bāku”. Šī bāka jūrai, redzams, nav visai patīkama – viņa cenšas to noskalot. Ar uzvarētājas saulaino smaidu veļ jūra savus sīkos vilnišus pret akmeņaino piekrasti, it kā kopojot spēkus un uzsaucot: “Piesargies!”.

Mārtiņš Sams

Fragments no grāmatas “Latviešu jūras zvejnieki”, 1932. gads





"TALLINK" PASAŽIERU PRĀMIS "ROMANTIKA" ATGRIEŽAS ZEM LATVIJAS KAROGA

Latvijas Kuģu reģistrā pierēģistrēts kompānijas "Tallink" pasažieru *ro-ro* tipa kuģis "Romantika", kas atsācis kursēt maršrutā Rīga – Stokholma. 3. februārī uz prāmja "Romantika" tika pacelts Latvijas karogs.

"Mūsu sadarbība ar "Tallink Latvija" visus šos gadus bijusi veiksmīga, un esam gandarīti par kuģa "Romantika" atgriešanos zem Latvijas karoga. Mūsu speciālisti atkal pārņem kuģa drošības uzraudzību, un tas ir tikai loģiski, jo "Romantika" kuģo no Rīgas ostas. Drošība uz "Tallink" prāmjiem, kuri uztur satiksmi starp Stokholmu un Rīgu, savā ziņā ir arī mūsu darba redzamā daļa, jo to var novērtēt ne tikai kuģa apkalpe, bet arī pasažieri. Esmu pārliecināts, ka mūsu sadarbība ar "Tallink" kļūs vēl ciešāka un produktīvāka," tā prāmja "Romantika" atgriešanos komentē Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

"Romantika" ar Latvijas karogu kursēja no 2009. gada maija līdz 2015. gada maijam, pēc pārtraukuma tas Latvijā atgriezās pagājušā gada decembrī. Kuģis būvēts 2002. gadā Somijā speciāli pēc kompānijas "Tallink" pasūtījuma. "Romantika" bruto tilpība ir 40 803, garums 175,2 metri, platums – 29 metri, un tas ir viens no lielākajiem kuģiem, kas reģistrēts zem Latvijas karoga.■

VEIKTAS DROŠĪBAS PĀRBAUDES KUĢIEM "ROMANTIKA" UN "ISABELLE"

16. un 17. maijā tika veiktas regulārās drošības pārbaudes zem Latvijas karoga reģistrētajiem kompānijas "Tallink" pasažieru/*ro-ro* tipa kuģiem "Romantika" un "Isabelle". Šādas pārbaudes divreiz gadā notiek atbilstoši ES direktīvai par obligātā apsekojuma sistēmu *ro-ro* prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas kursē regulārā maršrutā.

Saskaņā ar direktīvu pasažieru kuģiem, kuri uztur regulāru satiksmi starp divām dažādu valstu ostām, drošības apsekojumu veic abu valstu kuģošanas drošības inspektori. Tā kā "Romantika" un "Isabelle" uztur satiksmi starp Rīgu un Stokholmu, pārbaudē piedalījās gan Latvijas Jūras administrācijas, gan Zviedrijas Transporta aģentūras speciālisti.

No Latvijas puses pārbaudē piedalījās Latvijas Jūras administrācijas vecākais kuģu kontroles inspektors Igors Lapšins, kuģu kontroles inspektors Valters Veits un kuģu kontroles inspektors Jānis Dobris. Inspektori atzinīgi novērtēja sadarbību ar Zviedrijas kolēģiem, kas izveidojusies gadu gaitā.

Pārbaudes laikā tika kontrolēta kuģa un apkalpes dokumentācija, apsekots kuģa korpuss, atveres, ūdensdrošās un ugunsdrošās durvis, kuģa mehānismu



darbība, kā arī pārbaudīts navigācijas un sakaru aprikojums, tai skaitā pasažieru informēšanas sistēma. Tāpat tika veikti testi, lai izvērtētu radio aprikojuma, avārijas ģeneratora, avārijas apgaismojuma darbību. Rīkojot mācību trauksmes, inspektori pārbaudīja kuģa apkalpes gatavību rīcībai avārijas situācijās, glābšanas un ugunsdzēsības aprikojumu.

Abu kuģu drošības pārbaudes rezultāti ir pozitīvi. "Isabelle" ir 1989. gadā Horvātijā būvēts kuģis, tā garums ir 153,57 metri, platums 27,60 metri. Kuģis "Romantika" būvēts Somijā, būve pabeigta 2002. gadā, un tas ir pirmais prāmis, ko kompānija "Aker Finnyards" uzbūvēja pēc AS "Tallink" pasūtījuma. Kuģis ir 193,8 metrus garš un 29 metrus plats.■

STARPTAUTISKĀS OSTU INFORMĀCIJAS SISTĒMU ASOCIĀCIJAS SANĀKSME

16. jūnijā Rīgas brīvostas pārvaldē norisinājās Starptautiskās Ostu informācijas sistēmu asociācijas (*International Port Community Systems Association, IPCSA*) sanāksme, kurā tika pārrunāti ES dalībvalstīm svarīgi jautājumi par datu standartizāciju un informācijas apmaiņu starp ostām. Dalībnieki sprieda par vienota ES muitas kodeksa izstrādi ērtākai un ātrākai datu apmaiņai, kā arī diskutēja par ES direktīvas par valstu "viena loga" sistēmas izstrādi un ieviešanu. Šī direktīva paredz nodrošināt vienreizēju paziņošanu par kuģu ienākšanu/iziešanu no ostas un sniedzamās informācijas vienādošanu visās ES valstīs.■

JAUNAS IESPĒJAS JŪRAS VIDES PĒTĪJUMIEM

Latvijas Hidroekoloģijas institūta un Eiropas Komisijas Vienotā pētniecības centra (*Joint Research Centre*) sadarbības ietvaros 10.–12. jūlijā institūta viesojās Jūras optikas laboratorijas darbinieks Lukašs Jankovskis. Vizītes laikā Jankovskis kopā ar LHEI komandu – Ati Labuci, Māri Skudru un Miku Papirti uzstādīja "TriOs" radiometru sistēmu uz kuģa "Mare" un sniedza daudz vērtīgu norādījumu par sistēmas izmantošanu. Radiometru sistēmas izmantošana tajās reizēs, kad LHEI dodas braucienos ar kuģi "Mare", dos iespēju veikt gaismas izkliedes mērījumus un iegūt datus satelītu produktu pielāgošanai jūras vides vērtējumiem.■

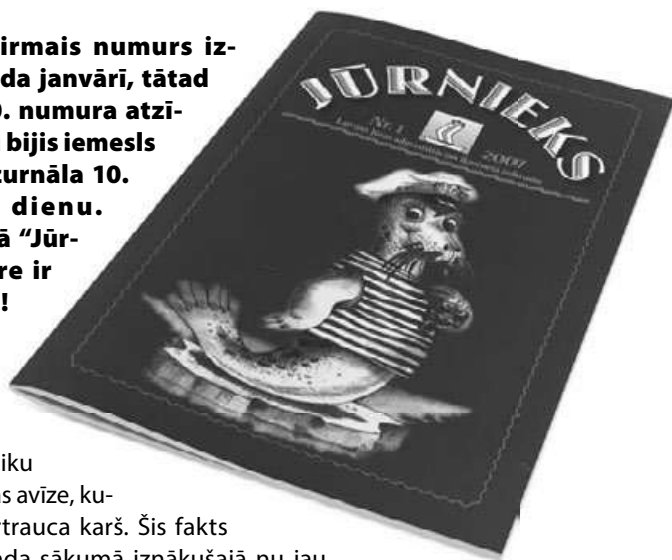


SVEICIENS "JŪRNIKĀ" 100. NUMURAM!

"Jūrnieka" pirmais numurs iznāca 2007. gada janvārī, tātad vēl pirms 100. numura atzīmēšanas būtu bijis iemesls nosvinēt arī žurnāla 10. dzimšanas dienu. Taču patiesībā "Jūrnieka" vēsture ir daudz senāka!

Vēl pirms Pirmā pasaules kara "Jūrnieks" neilgu laiku iznāca kā nedēļas avīze, kuras darbību pārtrauca karš. Šis fakts minēts 1929. gada sākumā iznākušajā nu jau ikmēneša žurnāla "Jūrnieks" pirmā numura ievadrakstā "Darbu sākot". Ievadrakstā atrodamas daudzas interesantas domas. Piemēram: "'Jūrnieka" vadība zin it labi, ka pie mums diemžēl ne noteicējas aprindas, ne tautas masas nepiegiež jūrniecei to vērību, kāda tai pienākas valsts un tautas saimniecības laukā. Pret šo vienaldzību un nevērību grib cīnīties "Jūrnieks", kas sprauž sev par mērķi lauzt vēl valdošos aizspriedumus par kuģniecības nozīmi un svaru." Žurnāla izdevēji bija raduši šai problēmai vismaz vienu ļoti būtisku iemeslu: "Jūrniekiem nav līdz šim izdevies dabūt sevīm pārstāvi – deputātu Saeimā." Ko lai te saka, 88 gadi pagājuši, bet problēmas un to iemesli nemaz tik ļoti nav mainījušies.

Lai nu kā, bet ideja atjaunot pirmskara laika "Jūrnieku" pieder toreizējam Latvijas Jūras administrācijas direktora vietniekam, tagad JA valdes loceklim un Rīgas brīvostas kapteinim Artūram Brokovskim. Tolaik, vēl 2006. gadā, es tikai nesen biju sākusī strādāt par JA sabiedrisko attiecību speciālisti, un man kā žurnālistei šī ideja šķita gana interesanta, lai tai ķertos klāt. Jāpiebilst, ka saņēmu visu iespējamo atbalstu no JA vadības, īpaši direktora Anša Zeltiņa. Bija tikai viens jautājums, par kuru mēs ilgi nevarējām vienoties: kam tad īsti jābūt uz jaunā izdevuma pirmā vāka? Anša uzstādījums bija pilnīgi skaidrs – nekādus stūres ratus, bākas, kuģus, kompasus un citas pārlieku tradicionālas un





“nodrillētas” lietas! Bet ko tad? Atceros kā šodien Anša pēdējo norādījumu šini sakarā: “Nu ne gluži plikas sievietes, bet kaut ko līdzvērtīgu!”

Un tā, paturot prātā domu par kaut ko līdzvērtīgu plikām sievietēm, tapa mākslinieka Daiņa Breikša zīmētais ronītis jūrnieka formā. Lepni pagozējies uz atjaunotā žurnāliņa pirmā vāka, viņš turpināja savu ceļu, parādīdamies no jauna katru mēnesi vairāku gadu garumā. Ko visu šajā laikā ronītis darīja: remontēja kuģus, glāba nelaimē nonākušos, skoloja jaunos ronīšus, atzīmēja dažādus svētkus. Mums ar Daini nemaz nenācās tik viegli izdomāt jaunas nodarbes mūsu varonim katru mēnesi!

Roniša ēra tika pārtraukta 2010. gada sākumā, kad Jūras administrācija uz laiku nonāca politiskās vadības rokās. Es saņēmu norādījumu, ka ronītim jāpazūd un tā vietā uz žurnāla vāka jāliek dīvains foto ar svešas valsts kara jūrnieku attēlu... Es gan negribu apgalvot, ka šādas bildes parādīšanās uz Latvijas jūrnieku izdevuma pirmā vāka būtu bijusi jāuztver kā kāds simbols, nē, drīzāk gan jaunajai vadībai nebija īstas skaidrības, ne kas tie par vīriem, ne kas tā par formu.

Taču ronītim bija lemts atgriezties – jau 2010. gada nogalē viņš atkal drīkstēja parādīties, tagad ieņemot vietīņu žurnāla vāka augšējā labajā stūrī blakus nosaukumam “Jūrnieks”. Un šo vietīņu viņš saglabājis joprojām!

Savukārt pats žurnāls pa šiem desmit gadiem izaudzis no mazas A5 formāta burtnīciņas līdz pavisam cienījama žurnāla apmēriem, kādu mēs to šodien turam rokās. Taču, pats galvenais, žurnāliņš pieaudzis ne tikai izmērā, bet arī saturā! Sešos pirmajos gados “Jūrnieks” bija pierādījis, ka ir pelnījis papildu resursus – gan finansiālos, gan arī tā sauktos cilvēkresursus. Un no 2013. gada es, atviegloti nopūšoties, savu garabēru nodevu jūrniecības lietās pieredzējušās redaktore Anitas Freibergas rokās, turklāt, pateicoties Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājam Jānim Krastiņam, “Jūrniekam” tika piesaistīti arī papildu līdzekļi.

Vēlreiz atskatoties vēsturē, redzams, ka pirmskara žurnāls “Jūrnieks” iznāca vienpadsmit gadus – no 1929. līdz 1940. gadam. Mūsu “Jūrniekam”, es cieši ticu, ir visas iespējas to pārspēt un kļūt par visilgmūžīgāko žurnālu “Jūrnieks” pasaules vēsturē! To arī jubilāram novēlu!■

Sarma Kočāne, Latvijas Jūras administrācijas sabiedrisko attiecību speciāliste



IZSPIEST MAKSIMĀLO LABUMU NO ZIVS KĀ NO CITRONA

2017. gads plūdods slīcinājis ne vienu vien lauku saimniecību. Šķiet, jo vairāk ūdens, jo zivsaimniekiem labāk! Tomēr ne vienmēr tā ir, un par to saruna ar ilggadējo Zemkopības ministrijas Zivsaimniecības departamenta direktoru NORMUNDU RIEKSTIŅU.

ZIVIS AUGS, ROŅI BĪSIES, JŪRASGRUNDUĻUS EKSPORTĒSIM

No Zemkopības ministrijas 14. stāva Republikas laukumā uz Latvijas zivsaimniecību paveras gluži panorāmiska aina. Un te nu atklājas, ka lielās lietavas pamatīgus krenķus radījušas ne tikai mūsu lauksaimniekiem, bet arī akvakultūras kopējiem un speciālistiem diĶsaimniecībās. Kad ūdens vai gluži mutē smeļas un diĶu aizsprosti netur – joki mazi! Kāds posta situācijā mēģina iegūt

arī papildu labumu. Vai pār Latviju nenoskanēja ziņa par melno ozolu zagļiem, kuri Kolkā pēc diĶa “aiziešanas jūrīnā” ar visiem iespaidīgajiem zivju krājumiem jau pirmajā naktī sagarinājuši vērtīgos simtgadīgo koku stumbrus, vienīgi prāta un spēka nav pieticis tos dabūt tālāk?



N. Riekstiņš bilst, ka Eiropas Savienība mūs mudina vēl aktīvāk attīstīt akvakultūras nozari, jo tā ir drošāk arī patērētājiem – zivis izaug mūsu acu priekšā, nevis ir mazzināmas izcelsmes produkts no tālās Ķīnas, Indijas vai vēl citas eksotiskākas zemes. Svarīgākais ieguvums ir tas, ka akvakultūra nebalstās uz dabiskiem resursiem, kuri mēdz būt ļoti svārstīgi, bet gan ir mūsu pašu plānotas darbības auglis, kas ik gadus nes arvien pozitīvākus rezultātus. Varbūt vienīgi šī izaugsme nav tik strauja, kā mums visiem gribētos.

Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonds mūs mudina uz inovatīviem pētījumiem un darbībām, un ir patīkami, ka Latvijas zinātnieki atsaucas un uzklausā. Nav noslēpums, ka piekrastes zvejnieki īpaši iecienījuši raupjus roņus



apzīmējumus un neglaimojošus izteikumus par tiem postījumiem, ko šo dzīvnieku zobi nodara nozvejotajām zivīm un zvejas rīkiem. Rīgas Tehniskās universitātes speciālisti, izmantojot fonda finansējumu, nule kā radījuši jaunu roņu atbaidīšanas iekārtas prototipu, kas ir lētāks un vairāk piemērots mūsu apstākļiem – skaņa atbaidīs tieši roņus, nevis zivis, jo citādi jau mirdam un zvejai zūd jēga. Tāpat zinātnieki sākuši pētīt, ko mums darīt ar nelūgto viesi – apaļo jūrasgrunduli, kas, kā zināms, Baltijas jūrā ir invazīvā zivju suga, ieceļotāja no Melnās jūras reģiona. Latvijas patērētājs ar savām garšas kārpiņām to īpaši augstu nav novērtējis, bet Dienvidēropā – Bulgārijā un Rumānijā – tos var realizēt. Tātad – saldējam un eksportējam! (Apaļā jūrasgrunduļa nozveja 2015. gadā bija 167 tonnas, 2016. gadā – 581 tonna, pagājušajā gadā jau pāri par 700 tonnām!)

RENĢES UN BRĒTLIŅAS – ZVEJAS IZDŽIVOŠANAS PAMATU PAMATS

Patikami dzirdēt, ka jau trešo gadu Salacgrīvā godā tiek celta reņģe – ir tapis tai īpaši veltīts festivāls, ko iedibinājis kuivižnieks žurnālists Dzintris Kolāts. Un par reņģi nav melots – 2017. gadā pavisam nozvejoti 58 tūkstoši tonnu reņģu un brētliņu pretstatā 1151 gabalam noķerto Baltijas jūras lašu (statistika ir nepielūdzama, un tai pamatā zvejnieku ieraksti nozvejas žurnālos!). Pagājušā gada kvota visām zivīm bija tikai 61 tūkstošs tonnu, bet mēs apmaiņā pret citām, mazāk izmantotajām zivju sugām (piemēram, laši), no citām Eiropas Savienības valstīm ieguvām klāt vairāku citu un lielāku apjomu mūsu zvejniekus interesējošo zivju. Tādā veidā kopējā nozveja pārsniedza 67 tūkstošus tonnu.



Salīdzinājumā ar reņģēm un brētliņām mencu nozveja bija tikai 2,5 tūkstoši tonnu. Turklāt jāpiebilst, ka tirgū Baltijas mencām uzradusies ļoti sīva konkurence – Barenca jūras menca. Pēdējo gadu nelielās nozvejas kvotas ir saistītas ar to, ka Baltijas jūrā maz izprotamu iemeslu dēļ mencu krājumi ir samazinājušies, tā ka šī zvejas joma ieņēmumu ziņā ir kļuvusi stipri mazāk produktīva.

Paši zvejnieki vairs nekurn par neseno zvejas kuģu sagriešanu metāllūžņos, tieši otrādi – atzinīgi izsakās par iespēju strādāt intensīvāk, jo atlikusi flote daudz racionālāk apgūst pieejamās zivju nozvejas kvotas, kuģi vairs nepavada



daudzus mēnešus pie-stātnēs “pie pāja”, tāpēc ka pieļaujamās kvotas jau sen izsmeltas. Tātad – uz vienu strādājošo pieaudzis un stabilizējies nopelnītās naudas apjoms.

Tāpat jāņem vērā, ka zvejnieku vēsturiskā situācija zivsaimniecības nozarē kopumā ir mainījies – zvejnieks ir kļuvis arī par zivju ap-

strādātāju. Par to liecina daudzās izveidojušās zvejnieku ražotāju grupas, kas veiksmīgi apgūst Eiropas Savienības līdzekļus – ceļ zivju apstrādes cehus, kur šķiro, saldē, filetē reņģes un brētliņas, sūtīt šāda veida produkciju patērētājiem Ukrainā, Baltkrievijā, Krievijā un citviet. Arvien vairāk zivju tiek realizēts arī Rietumvalstu tirgos. Tāpat pēc zvejnieku iniciatīvas top zivju miltu cehi, kur no pārtikas rūpniecībā neizmantotās brētliņas un reņģes gluži kā no citrona centīsies izspiest visu – zivju proteīnu, eļļu, atdalīt no šiem produktiem tos piesārņojošos dioksīnus.

Saldēto produkciju jau esam iemācījušies ražot ar inovatīvām tehnoloģijām – katru zivtiņu saldējam atsevišķi, un šādu gatavo produkciju sūtām uz Spāniju, Portugāli un citur, kur tā tiek gaidīta ierasto sasaldēto zivju bloku vietā, kas vēl arvien ir pieprasīti NVS valstīs.

JAUNI TIRGI LATVIJAS ZIVJU KONSERVĒM

Ķilavas, šprotes – tā ir ierastā produkcija no brētliņām. Papildus iespējas sniedz reņģu un brētliņu filetēšana. Vēlreiz der atgādināt, ka kvalitatīvi sasaldēta zivs nebūt nav sliktāka par svaigo un atdzesēto produktu, ir jāpārvar aizspriedums, ka īsti laba ir tikai tikko ķerta zivs. Saldētā izejviela ir būtiska mūsu šprotu ražotājiem, jo ne vienmēr, kad strādā zivju apstrādes cehi, jūra ir mierīga un zivis tūdaļ no kuģa var nogādāt kūpināšanai. Tad vienmēr var pajauties uz saldētavās saglabātajām izejvielām.

Zivju apstrādātāji aktīvi cenšas paplašināt savas produkcijas noieta tirgus ģeogrāfiju. Šodien jau 61,7% mūsu ražojumu nonāk Eiropas Savienībā (savulaik 68–70% nonāca Krievijā un citās NVS valstīs), līdz 13% pieaudzis eksports uz citām pasaules valstīm (ārpus Eiropas Savienības un NVS) – ASV, Kanādu, Izraēlu Japānu, Ķīnu un citām. Šobrīd uz NVS sūtām vairs tikai 25,1% no mūsu saražotajiem zivju konserviem.



Pateicoties Latvijas Valsts agrārās ekonomikas institūtam, Latvijas zivrrūpnieki aktīvi piedalās starptautiskajās pārtikas ražotāju izstādēs jau tradicionālajās valstīs – Krievijā, Vācijā, Beļģijā, un arī jaunās vietās – Ķīnā, Apvienotajos Arābu Emirātos, ASV. Domāju, ka tas rada mūsu zivju un ražotāju atpazīstamību



pasaulē un ceļ to prestižu. Ne velti SIA "Karavella" nesen atguva Krievijas tirgu, kas mūsu konservu ražotājiem bija slēgts kopš 2015. gada. Diemžēl citiem mūsu zivju produkcijas ražotājiem tas vēl arvien nav atvērts.

Tirgus grūtību apstākļos ražotājiem ir būtiski ražot produkciju konkrētam pasūtītājam, nevis strādāt noliktavai ar neparedzamu pārdošanas termiņu. Cēhi nestrādā visu laiku, bet gan saražo saņemtā pasūtījuma apjomu un meklē nākamo pasūtītāju. Protams, tas prasa mobilitāti un elastību, taču tādi ir šodienas tirgus konkurences un ražošanas apstākļi. Ar to uzņēmējiem ir jārēķinās.

SOCIĀLIE UN KULTŪRVĒSTURISKIE ASPEKTI

Balstoties uz senajām tradīcijām un pieredzi, mēs mākam un spējam ražot augstas kvalitātes zivju produkciju. Taču N. Riekstiņš rosina domāt par paaudžu stafeti – kas nomainīs viedās sievas, kuras vai pusi mūža pavadījušas piekrastes zivju cehos? Vai jaunos interesē zivju apstrāde? Nozares arodorientāciju jau kuru gadu veicina Latvijas Lauku konsultāciju un izglītības centrs, kas izdod arī Latvijas zivsaimniecības gadagrāmatu (iznākusi 21 gadagrāmata). Centrs uztur zivsaimniecības sadarbības tīklu, un arī Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonds atbalsta projektus, kuros mēs daudzīnām piekrastes kultūrvēsturi, senās zvejas metodes, iepazīstinām jauniešus ar zvejniecības ardiem. Vai nozarē nedraud pārrāvums, vai jaunie izvēlēšies savu dzīvi saistīt ar jūru? Domājot par dzīvi pie jūras, kā pozitīvs piemērs būtu minams arī Jūrkalnē atvērtais Vētru muzejs, kas daudzina zemūdens arheologa Voldemāra Raina mūža aizraušanos – zemūdens pasaules pētniecību. Paaudžu stafete zivsaimniecībā kļūst aizvien aktuālāka, tādēļ kā jūrā, tā krastā (arī diļos un ezeros) gribētos ieraudzīt arvien vairāk jaunu seju.■

Gints Šimanis

LJG 2017

PILNVEIDOS UN MODERNIZĒS OVIŠU BĀKAS EKSPOZĪCIJU

Ovišu bāka ir Latvijā vecākā un viena no tikai trim, kas oficiāli pieejamas apmeklētājiem. Par 37 metrus augsto bāku rūpējas Ventspils brīvostas pārvalde, kas šobrīd iesaistījusies Igaunijas – Latvijas programmas projektā „Industriālais mantojums”, lai pilnveidotu un modernizētu Ovišu bākas ekspozīciju.



Ovišu bāka.

Ovišu bākā pašlaik apmeklētāji var apskatīt nelielu ekspozīciju par Latvijas bāku vēsturi un iepazīties ar bākas gaismas iekārtām. Projekta ietvaros paredzēts ekspozīciju atjaunot un padarīt to interaktīvu un mūsdienīgāku. Plānots, ka ikviens aizraujošā veidā varēs pats iesaistīties izziņas procesā par bākas vēsturi, tās lielo nozīmi, kā arī iepazīties ar Kurzemes bākām.

Latvijas vecākā bāka ir celta 1814. vai 1844. gadā un atrodas uz Ovišu zemesraga 360 metru attālumā no krasta līnijas. Interesanti, ka bākai ir dubultcilindra konstrukcija: tās diametrs ir 11,5 metri, bet akmens mūra iekšpusē ir otrs tornis ar diametru 3,5 metri. Bākas tornis ar laternu sasniedz piecstāvu mājas jeb 37 metru augstumu, bākuguns ir redzama 15 jūras jūdžu attālumā. Tā joprojām darbojas un ir iekļauta Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā.



Lai veicinātu industriālās vēstures liecību saglabāšanu, 26 Latvijas un Igaunijas industriālā mantojuma objektos sākts projekts „Industriālā mantojuma atdzīvīšanās tūrisma attīstībai”. Atbilstoši mūsdienu apmeklētāju vajadzībām un vēlmēm tiks attīstītas un uzlabotas ēkas, iekārtas un atraktivitāte, veidojot gan izklaidējošu, gan izzinošu piedāvājumu. Rezultātā tiks izstrādāts arī vienots industriālā mantojuma maršruts, popularizējot to gan vietējiem, gan ārvalstu tūristiem.

Projekta „Industriālais mantojums” realizācijai atvēlēti divi gadi. Tā īstenošana sāks šā gada maijā, Kurzemes, Vidzemes un Rīgas plānošanas reģioniem un tūrisma objektiem sadarbojoties ar Rietumigaunijas un Dienvidigaunijas tūrisma asociācijām un apskates vietām. Projekts “Industriālais mantojums” tiek īstenots ar Eiropas Savienības fondu atbalstu INTERREG Igaunijas – Latvijas 2014.–2020. programmā.

KUR ZVAIGZNE OVIŠRAGA KRASTĀ SPĪD...

Apmēram 20 kilometru no Ventspils Kolkas virzienā atrodas sens lībiešu zvejniekiems Oviši. Agrāk tam cauri čukinājis mazbānītis, spalgi taurējot un grūžot debesis baltus tvaiku mutuļus. Ovišos tam bija uz mirkli jāpiestāj, jo te, pie nedaudz apaļīgi omulīgās bākas, atradās stacijas ēka. Grūti tagad pateikt, cik daudz bija braucēju gada garumā, bet vasarā tādi bija pavisam noteikti. Tie no Ventspils brauca pie radiem un draugiem, lai baudītu lielisko Ovišu pludmali, sauļotos un atpūstos, reizēm uzkostu pa kādai svaigai zvejnieku ķertai zivij. Ja nebija svaigu, gan jau kāda žāvēta kaut kur bija atrodama... Vakarus jūras malā romantiskākus pavisam noteikti darīja Ovišu bākas gaismas stars, kas kuģus jau laikus brīdināja par tuvumā esošajiem bīstamajiem piekrastes sēkļiem.

Arī šajos laikos Latvijas vecākā bāka, kas darbojas kopš 1844. gada, joprojām katru vakaru līdz ar tumsas iestāšanos raida savu gaismas staru jūras tālumā un veic savas funkcijas. No 30 metru augstumā esošās platformas, kas atrodas blakus bākas ugunij, var jūrā saskatīt no Ventspils ostas uz Vāciju braucošos prāmjus. Skaidrā laikā var saredzēt Irbes bāku, kas iezīmē sēkļus tālu jūrā, arī Miķeļbākas baltais stāvs ir labi saskatāms zaļojošo priežu ielokā. Iekšzemes pusē, tālu prom, var redzēt grozāmius Irbenes lokatora milzīgo balto parabolisko antenu. Savukārt tumsā var redzēt igauņu Sāmsalas Sirves raga bākas uguns mirgošanu. Iespējams, ka īpaši labos laika apstākļos pie horizonta redzamas mirgojam arī citas, vēl tālākas igauņu salas bākas.

14 VĪRU VIETĀ – VIENA DĀMA!

“Vasarā te ir ļoti daudz ļaužu – sabrauc atpūtnieki un tūristi. Ir ka biezs! Ziemā gan cilvēku maz, tik sešas septiņas ģimenes, kuras te dzīvo. Bet gada aukstajos mēnešos te mēdz iemaldīties arī pa kādam trakam bušu makšķerniekam!” smeļot teic Iveta Bādere, kura tagad dzīvo pie bākas padomju



Iveta Bādere.

armijas karavīru celtā baltā ķieģeļu mājā. 19. gadsimtā bākas saimniecību apkalpoja 14 vīri, jo darba te netrūka. Bija jāuzrauga eļļas lampas un pulksteņmehānismi, kas darbināja gaismas sistēmu, vēlākos gados jāuzrauga un jāaprūpē gāzes degļa gaismas iekārta. Vēl bija lērums citu uzparikšu apkārt bākai. Regulāri bija jākāpj augšā laternā un jātīra spoguļu sistēmas, jāraugās, lai ziemā neaizsalst bākas logi. Vēlākos laikos te iedarbināja radiobāku, uzstādīja nautofonu, tā ka uzraugu komandai darba netrūka. Nautofons ir iekārta, kas miglas laikā raida spēcīgus skaņas signālus, brīdinot kuģus par krasta tuvumu.

Tagad laiki mainījušies. Deviņdesmito gadu sākumā, kad parādījās satelītnavigācija, izskanēja viedoklis, ka bākas nu ir

jālikvidē, jo zudusi to jēga. Tomēr cilvēka faktors reizēm ir stiprāks par jebkuru satelītnavigāciju un bez bākām mēs tomēr neiztikam. Vizuālas norādes joprojām izmanto pat vismodernāko kuģu stūrmaņi un kapteiņi. Lai cik efektīva būtu elektronika, arī tā joprojām mēdz pieļaut kļūdas. Tomēr modernai bākai vairs nav nepieciešama daudzu vīru apkalpe, pilnīgi pietiek ar vienu dāmu, kura ir pietiekami zinoša, darbīga un apķērīga. Un Iveta Bādere tāda ir!

NO VIDZEMES ZIEMEĻIEM UZ KURZEMES RIETUMIEM

Ivetas dzimtā puse ir Igaunijas pierobežā, Valkā. Tur ziemās vienmēr bijis vairāk sniega, un tad varēja katru brīvu brīdi slēpot. Šeit, Ovišos, ziemas ir krietni siltākas, sniega daudz mazāk un paslēpot tik bieži vairs nesanāk.

Skolas laikā Iveta piedalījusies ekskursijas braucienā uz Ventspili. Lielā un modernā pilsētā pie jūras toreiz iepatikusies, gribējies kādreiz tur dzīvot. Liktenim labpaticies, ka pēc mediķa profesijas apgušanas, pateicoties toreiz pastāvošajai jauno speciālistu valsts sadalei, Iveta nonākusi tieši Ventspilī. Gribējies tikt darbā uz kuģiem, bet tur ņemti tikai puiši, meitenes uz kuģiem tolaik nav ņemtas. Tomēr darbs pilsētā pie jūras atradies.



Vēlāk radusies ģimene, bērni. Pilsētas daudzdzīvokļu nama mikroklimats bērniem nav bijis labvēlīgs, un ģimene pārcēlusies uz laukiem netālu no Ovišiem. Laikam ejot, Ivetā apguvusi virkni dažādu darbu, tostarp arī ēku apsaimniekošanu, un, kad pirms astoņiem gadiem atbrīvojusies Ovišu bākas uzrauga vieta, pieņēmusi jauno izaicinājumu un kļuvusi par bākas saimniece.

Tagad, aizbraucot uz dzimto Valku, viņai pietrūkstot spēcīgā un varenā jūras vēja un lielo plašumu, kuri paveras no Ovišu bākas augstumiem. Pie jūras vēja jau tik ļoti pierasts, ka citur jūtams tā trūkums. "Vīra tēvs kādreiz ir gājis jūrā, tās jūras lietas laikam tagad mūsu ģimenei ir asinīs," spriež Ivetā.

Uzkāpjot augšā bākā, katru reizi varot ieraudzīt kaut ko agrāk neredzētu. Skaidru laiku nomaina migla, kas veido dažādas optiskas ilūzijas un interesantus skatus. Dažkārt tātumā ejošs kuģis izskatās kā gaisā slidošs, jo jūras un debesu krāsa saplūst kopā, un tad vairs nevarot atšķirt – kur jūra, kur debesis. Reizēm ziemā krastā parādās ledus krāvumi un pat veidojas ledus kalni. Kur pilsētā, dzīvojot četrās sienās, ko tādu ieraudzīsi?

KAD IGAUŅI SVEICINA...

Dažkārt bākas augstumos pēkšņi iepikstas mobilais tālrunis – notiek pārlēgšanās uz igauņu sakaru sistēmām. Tad Ivetā jokojoši saka tūristiem: "Brāļi igauņi mums sūta sveicienus!" Agrāk tas varējis atspoguļoties naudas vērtībā, kad bijis jāmaksā rēķins par veiktajām telefona sarunām. Tagad, pēc viesabonēšanas atcelšanas, par to gan vairs neesot jāuztraucas.

Savukārt modernā elektronika gan esot ērta, taču reizēm to vajagot pieskaņot ar zinošu aci. Reiz Ivetas vīram elektroniskā navigācijas sistēma automašīnā esot ziņojusi, ka no Ovišiem līdz Kolkai braucējiem ceļā būšot jāpavada veselas piecas stundas! Ivetā tad esot jautājusi savam šoferim: vai tad šoreiz brauksim ar zirgu? Ivetai savulaik izdevies aplūkot "Tallink" prāmja supermoderno stūres māju, datoru un citu elektronisko ierīču ar monitoriem un displejiem tur esot bijis bezgala daudz. Žēl tikai, ka apskate notikusi, varenajam prāmim stāvētot ostā, nevis braucot.

Ar automātiku navigācijā esot tā, ka tai jāuzticas, taču reizēm arī jāpārbauda. Ne tik sen bijuši gadījumi, kad kuģi uzsēdušies uz sēkļiem pie Akmeņraga bākas, Kaltenes un Kolkas. Tur gan sava loma laikam bijusi arī cilvēka faktoram, jo jūra paviršību nepiedod. Bākas elektronikas apkopi tagad regulāri veic labi speciālisti, un problēmu neesot, vienīgi tad, kad tiek veikti apkopes darbi, bāka apmeklētājiem tiek slēgta. Bet arī Ivetai pašai darba netrūkst, jo īpaši ziemā, kad logi mēdz aizsāļt. Tad regulāri jākāpj bākā augšā un jāpārbauda stiklu tīrība. Arī pavasarī priežu ziedēšanas laikā tie mēdzot kļūt dzeltenīgi no vēja nestajiem ziedputekšņiem. Un kurš gan negrib savā mājā redzēt tirus logus! Tomēr galvenais bākas uzdevums ir kalpot drošai kuģošanai, ekskursijas un apskate – tas jau pēc tam.



TŪRISTI, MŪZIĶI UN... KĀZINIEKI

Būšu maksķernieki bākas apkārtnē uzrodas un atkal pazūd augu gadu, bijuši gadījumi, kad tie pat Jaungada naktī sēdējuši jūras krastā. Dažam jau arī laimējoties tikt pie gluži laba loma. Bākā bieži iegriezoties arī jūras krasta gājēji, tā tagad tāda moderna lieta – apstaigāt Latvijas piekrasti. Retāk gadoties kāds vientulīgs dzintara meklētājs. Arī lvetai pašai reizēm laimējoties atrast gan mazākus, gan lielākus no jūras izskalotus dzintara gabalus.

Bākas labā akustika iepatikusies mūziķiem, un tagad te regulāri notiek koncerti. Sākumā tie rīkoti bākas iekšienē, bet tad pieaudzis apmeklētāju skaits un daļu koncertu nācies pārcelt ārpusē. Te skanējušas lībiešu tautas dziesmas, kokles un flautas, pat zvanu ansambļa koncerts. Uz kādu koncertu negaidīti sabraukušas antikās “vabolītes”, kas pulcējušās uz starptautisku veco automobiļu salidojumu šajā Kurzemes pusē. Šogad 21. jūlijā pie bākas paredzēts Ērika Loka koncerts, uz kuru pulcēsies viņa talanta cienītāji.

Ovišu jūras krastu un bāku iecienījuši jaunlaulātie. Sākt jaunu dzīves ceļu šādā skaistā vietā ir ne vien romantiski, bet arī visai simboliski: bāka taču mirdz nakts tumsā un rāda ceļu pat visskarbākajos laika apstākļos, pārdzīvo visas vētras un negaisus gadsimtiem ilgi. Daži puiši izvēlējušies bākas augstumus savu iemīļoto bildināšanai. Iveta teic, ka šādos brīžos gan neviens cits augšā netiekot laists, lai īpašo brīdi milētāji netraucēti varētu izjust divatā.

Pie bākas varot satikt visdažādākos cilvēkus. Ir bijuši latvieši, kas tagad dzīvo un strādā Īrijā, bet vasarā vēlējušies apceļot Latviju. Ir bijuši Amerikas latvieši, kas atbraukuši apskatīt dzimtās vietas. Runājuši labā latviešu valodā. Gadās arī ārzemnieki, bet vairākumā tomēr tie ir tūristi tepat no Latvijas.

Tūrisma vajadzībām drīz tikšot atjaunots senais mazbāniša ceļš cauri piejūras mežiem. Iveta domā, ka vajadzētu atdzīvināt arī bijušo mazbāniša stacijas ēku, kurā kādreiz dzīvojuši bākas uzraugi. Par to viņai ir savas idejas, arī bāku vēsturei veltīto ekspozīciju varētu pārcelt uz šo ēku. Kā tālāk notiks, to rādīs laiks.

NEDAUDZ TEIKU UN LEĢENDU

Ziema pamatā ir laiks, kad varam apkopot informāciju un plānot vasaras atvaļinājumu. Un tad, šķirstot dažādus ceļvežus un vēsturei veltītas grāmatas, var uzdurties noderīgai un interesantai informācijai.

Netālu no Ovišiem uz iekšzemes pusi atrodas apdzīvota vieta Rinda. 15. gadsimtā Kurzemes bīskapija tur uzcēla savu Angermindes pili. Ziemeļu kara laikā 18. gadsimta sākumā to sagrāva. No bijušās pils saglabājušies vien daži akmeņu krāvumi un drupu paliekas. Zinātāji teic, ka sagrautās pils akmeņi 19. gadsimtā izmantoti vietējo dzirnavu un arī Ovišu bākas celtniecībai. Ļaudis bija praktiski un acīmredzot saredzēja pils drupās viegli gūstamus celtniecības materiālus. Sagrauto pili paliekas daudzviet tika izmantotas jauniem celtniecības



darbiem. Tā būvēja jaunas muižas, baznīcas un akmens žogus ap tām. Ovišu bāka kā liela un apjomīga celtnie acīmredzot nebija izņēmums. Cara Krievija nupat bija piedzīvojusi Napoleona iebrukumu 1812. gadā. Valsts bija ekonomiski un finansiāli smagi cietusi, un vajadzēja izmantot tos materiālus, kas tobrīd bija pieejami.

Savukārt pirms Otrā pasaules kara tūrisma popularizētājs Vanagu Kārlis jeb Kārlis Vagns savā ceļvedī raksta: "Ovišu piekrastes sēkli ļoti bīstami kuģiniekiem. No Jaunupes līdz Ovišiem vēl tagad jūrā redz avarējušo kuģu balķu galus (te gājuši bojā somu "Esperansa", zviedru "Ingeborg", latvju "Līvonijs" u.c.)."



Par Ovišu bāku: "No bākas tāls skats. Kamēr bāka nebijusi iesvētīta, viņā spokojies. Jūrā ugunskuģis. Glābšanas māja. Visaugstākā kāpa saucās Putkale, no šīs kāpas senos laikos jūras laupītāji ar maldugunjiem vilinājuši kuģus krastā. Savus upurus laupītāji metuši Putkales akā, kur vēl tagad redzama 1,5 m plata šachta ar ūdeni."

Varbūt tieši tāpēc, ka šeit, Ovišu ragā, jūras un krasta laupītāji senlaikos bijuši bieži viesi, bāka ieguvusi nocietinātas vietas raksturu un unikāli īpatnējo formu – ārējo torni, kurš sargā iekšpusē būvēto torni un līdz ar to uzeju pašā bākā. Spoki bākā vai tās tuvumā tagad gan neesot manīti, smaidot teic Iveta.

Ovišraga pludmalē vietām redzamas sarkanas un pat melnas nokrāsas smilšu joslas. Līdz mūsu laikiem atnākuši nostāsti, ka smiltis šādi iekrāsojuši laupītāju un pirātu pastrādātie asinsdarbi. Skaidri zināms vien tas, ka bāka savulaik atradusies divu kilometru attālumā no jūras, tagad to no jūras šķir vien 360 metru. Kurzemes krasts pakļauts viļņu un vēju radītai nemitīgai erozijai. Taču mūsu vecākā bāka Ovišos, kas joprojām darbojas, turpina spītēt visiem likteņa un jūras vējiem un tumsā spoži iezīmē vienu no kuģošanai bīstamākajām vietām mūsu jūras piekrastē.■



“MELNAIS DIMANTS” BRAUNA FOTOGRĀFIJĀS

Pasaulē pazīstamajam latviešu fotomāksliniekam Valdim Braunam 10. aprīlī Rīgas Kongresu namā atklāja fotoizstādi “Melnais dimants”.



RO kompānijas “Strek” prezidents Mihails Gaņevs
(no labās) un Valdis Brauns.



Tas ir dokumentāls fotostāsts par Rīgas brīvostas stividorkompānijas “Strek” triju brigāžu ogļu vīriem. Ja kāds jautātu, kur tad ir tas dokumentālais stāsts, ja fotogrāfijās neredzam vīrus darbā pie ogļu kaudzēm vai celtņa stūres, kraujot ogles lielajos kuģos, jo izstādei ir pavisam cits žanrs – portreti, tad atbilde būtu vienozīmīga – katrs no vīru portretiem ir īpašs dokumentāls stāsts un īpašs vēstījums.

Ikvienu izstādes apmeklētāju uzrunā šo vīru acis. Noguruši pēc smaga darba, melni no ogļu putekļiem viņi veras uz mums, un mēs nepārprotami nolasām

informāciju par dzīvi, darbu, vērtībām un likteņiem. “Strek” ģenerāldirektors Mihails Gaņevs izstādes atklāšanas reizē teica, ka visus savus vīrus viņš pazīst, bet tagad tos ir iepazinis no jauna, jo vīru acis, kas raugās pretim no fotogrāfijām, pilnīgi no jauna atklāj viņu raksturu.

Pats fotomākslinieks Valdis Brauns bija pateicīgs visiem ogļu vīriem par uzticēšanos un ļaušanos fotokamerai un atzina, ka šis viņam ir bijis jauns



izaicinājums un, neskatoties uz pieredzi, atkal gūtas jaunas un jaunas atziņas.

Valdis Brauns pieteica sevi septiņdesmitajos gados kā romantisks aktu un ainavu meistars, bet savā radošajā fotomākslinieka mūžā lielu vietu atvēlējis arī jūrai, kuģiem un zvejniekiem. Lai cik skarbas šķiet viņa fotomirkļos tvertās zvejas vīru vējā aprautās sejas un cik sastrādātas sāļajā jūras ūdenī mērcētās zvejnieku rokas, cauri visam jaušama skarba romantika. Par to varam pārliecināties, arī aplūkojot fotogrāfijas albumā "Sāļie vēji" un "Mūža mirklī".

V. Brauna portreti, akti, ainavas, kāzu skati izpelnījušies visaugstāko novērtējumu fotomākslas izstādēs un bijuši publicēti vispasaules fotogrāfijas gadagrāmatās.

Jānis Borgs par Valdi Braunu ir teicis: "Cilvēks Brauna fotogrāfijās ir visu lietu mērs, bet vienlaikus arī varens dabas jeb Dievišķa universuma sastāvdaļa. Daba šeit nav tikai kaut kādu notikumu inerts fons, bet gan aktīva fotogrāfiskās skatuves līdzdalībniece, ar kuru tur dzīvojošais Cilvēks ir nemitīga filozofiska vai dramatiski skaņota dialoga stāvoklī.

Valdis Brauns prot saskatīt lielus vispārinājumus, pacelt šķietami nenozīmīgu faktu bībeliskos līmeņos, pārvērst fototēlu simbolā, traģisma piesātinātā zīmē.

Valdis Brauns ir nogājis garu profesionālās attīstības ceļu. Savas augstienes sasniedzis jau melnbaltās fotogrāfijas ziedu laikos. Taču tas nav apturējis viņa radošo garu vienas tehnikas aplokos, un meistars ir trauksmes pilns atkal un atkal tiekties uz jauniem horizontiem. Tā varbūt ir tāda Daukas dziņa — lūkoties, kas tur tālāk ir...

Sendienās cunftes amatniekus vērtēja pēc to meistardarbiem un bruņiniekus pēc varoņdarbiem, bet Valdis Brauns savā fotogrāfa arodā šos titulus patiesi ir sasniedzis. Fotomeistars un fotobruņinieks."■

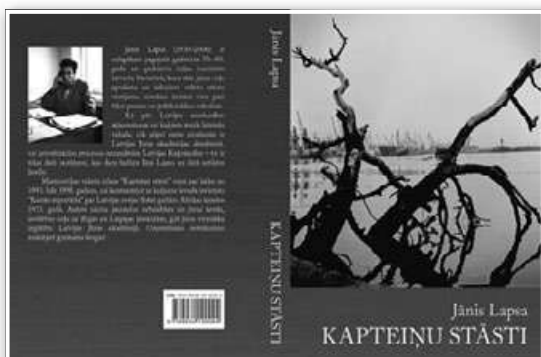


V. Brauna "Laimes lietus" ir pazīstams visos piecos kontinentos.



IZNĀKUSI GRĀMATA "KAPTEIŅU STĀSTI"

Jāņa Lapsas piemiņas biedrība laidusi klajā rakstnieka grāmatu "Kapteiņu stāsti", kas izdota ar Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas un Latvijas kapteiņu finansiālu atbalstu.



Rakstnieks Jānis Lapsa (01.09.1930 – 02.03.2006) ir ražīgākais pagājušā gadsimta 70.–80. gadu un gadsimtu mijas marīnists. Jūras vīru tēlojums, skaudrās kuģinieku problēmas – latviešu valodas un grāmatu deficīts, kultūras pienesuma jūrai ignorance – kā īlens laužas

no maisa un dursta kā lasītāju, tā par jūrnieku sadzīvi atbildīgās amatpersonas. Vai pašu ilgi lolotā Latvijas Jūras akadēmija kļūs par panaceju, kas atrisinās visas pēckara gados samilzušās jūrlietu problēmas Latvijā? Vai krievu valodu uz kuģiem nomainīs angļu valoda, latviešu mēlei tā arī paliekot bārenītes lomā?! Kad jūrniekiem ļaus kuģu videotēkās iekļaut patiesi augstvērtīgas mākslas filmas, nevis lētos aizokeāna "bojevikus"? Jānis Lapsa nemitīgi uzdeva šos jautājumus, jo tie smeldza vai uz itin visiem kuģiem, ar kuriem viņš kā laikraksta "Jūras Vēstis" speciālkorespondents devās tuvos un tālos reisos. Darbu izlasē "Kapteiņu stāsti" apkopoti no 1993. līdz 1998. gadam tapušie publicistikas darbi – reportāžas no tāliem ūdeņiem, kad Jānis Lapsa jau bija izveidojis nozares laikrakstu "Jūras Vēstis" (1991–1998) un varēja nodoties savam patiesajam aicinājumam – iet jūrā. Kolorīti raksturi, tālbraucēji kapteiņi un mehāniķi, jūras vīru sadzīve – tas ir meistarīgi tverts skats uz dzīvi jūrā, paaudžu pēctecības daudzīnājums, latviešu kā jūras tautas sīkstums un slava dažādos mūsu zemslodes platuma grādos.■



BIBLIOKUĢIM "KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS" GADA JUBILEJA

Ar Jāņa Lapsas grāmatas "Kapteiņu stāsti" atvēršanu 17. martā bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs" svinēja savu gada jubileju.

Bibliokuģa izveides autori ir Salacgrīvas novada bibliotēkas vadītāja Hedviga Inese Podziņa un tā bocmanis Gints Šimanis. Gada laikā biedrība "Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs"" izdarījusi daudz, apmeklētas piejūras pašvaldības un ostas, stāstīts par bibliokuģa ideju un visur rastas dzirdīgas ausis. Kā gada laikā gājis, to svētku viesi varēja uzzināt, noskatoties jūrnieka un video operatora Raivja Struncena sagatavoto prezentāciju.

Apsveikuma vārdus bibliokuģim dzimšanas dienā teica Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs, pulkvedis Dainis

Turlais, viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots un vēl daudzi citi.

"Prieks, ka mūsu pulks kļūst kuplāks, tas nozīmē, ka šūpulis kārts pareizajā vietā un laikā. Ejot uz priekšu un darot darbus soli pa solim, šī varētu kļūt par unikālu vietu Latvijā, te varēs gūt jūras lietu zināšanas, pieredzi un praksi," teica Dagnis Straubergs.■



"Bibliokuģa" gada jubileja Salacgrīvā.



"Bibliokuģis" Pāvilostā.



ZILAIS KAROGS ŠOVASAR PLĪVOJA 21 LATVIJAS PELDVIETĀ UN JAHTU OSTĀ

Starptautiskā Zilā karoga žūrija atbalstīja 21 Latvijas peldvietu un jahtu ostu kā atbilstošas visām sertifikācijas prasībām. Tādējādi Latvija nostiprinājusi savas līderpozīcijas Baltijas valstīs.



Lai nodrošinātu pieteikumu neatkarīgu un pilnvērtīgu izvērtēšanu, Zilā karoga pieteikumi tiek vērtēti divos līmeņos – nacionālā un starptautiskā. 2017. gadā starptautiskajam Zilā karoga sertifikātam aprit jau 30 gadu.

Vides izglītības fonda pārstāvis Jānis Ulme: "Vērtējot šāgada rezultātus, protams, priecē tas, ka Zilā karoga ģeogrāfija Latvijā turpina paplašināties, Latvijai kļūstot par stabilu līderi

Baltijas valstīs. Kandidātu un sertifikācijas prasības izturējušo skaita pieaugums liecina, ka pašvaldības un apsaimniekotāji arvien vairāk domā par tūrisma un vides aizsardzības interešu saskaņošanu piekrastē. Reizē jāņem vērā, ka Zilā karoga iegūšana ir tikai viens no atskaitei punktiem gan mūsu, gan pašvaldību darbā. Sākoties sezonai, ir jāiegulda liels darbs, lai nodrošinātu visu sertifikācijas kritēriju izpildi un Zilais karogs plīvotu mastā visu sezonu.

Ņemot vērā pagājušā gada programmas kvalitātes kontroles pieredzi, kas līdz pat starptautiskās žūrijas lēmuma saņemšanai uzturēja intrigu par to, cik īsti sertifikācijas pieteikumu no Latvijas tiks atzīti par atbilstošiem, ir skaidrs, ka vēl ir daudz jādara, lai mēs arī nākotnē noturētu programmas augsto kvalitātes līmeni. Mēs ceram, ka nākamajos četros gados piekrastes pašvaldības pievērsīs aizvien lielāku uzmanību vides jautājumiem. Tad redzēsim daudz vairāk Zilo karogu plīvojam Latvijas pludmalēs un jahtu ostās."■

UZZIŅAI

Par Zilā karoga programmas īstenošanu Latvijā ir atbildīgs Vides izglītības fonds (VIF) – pasaules vadošās vides izglītības un neatkarīgās tūrisma ekosertifikācijas organizācijas "Foundation for Environmental Education" (*FEE International*) pārstāvis, kas Latvijā nodrošina visu starptautisko FEE programmu (Zilais karogs, Zaļā atslēga, Ekoskolas, Jaunie vides reportieri, "Izzini mežu") īstenošanu vai pārraudzību.



"ZAĻAIS STARS" PĀVILOSTĀ

Mūzikas un mākslas festivāls "Zaļais stars" Pāvilostā norisinājās nu jau ceturto reizi, pulcējot kuplu interesentu pulku. Jau tradicionāli festivāla atklāšana notika Sakaslejas baznīcas dārzā, ikvienu aicinot baudīt neparasto auru un komponista Ulda Marhileviča uzaicināto mūziķu sniegumu.

Koncerts sākās ar Sakaslejas baznīcas mācītāja Erlanda Lazdāna uzrunu un baznīcas ērģeļu fonda vadītājas Kristīnes Grasmanes sveicienu sanākušajiem koncerta baudītājiem. Arī šogad koncerta ietvaros tika veikti ziedojumi Sakaslejas baznīcai. Koncertā uzstājās Uldis Marhilevičs, Igo, Liepājas Tautas mākslas un kultūras centra jauktais koris "Laiks", vijolnieks Dzin-tars Beitāns ar draugiem – ģitāristu Māri Kupču un kontrabasistu Gunti Kolertu, kā arī jaunie mūziķi, bet pats lielākais un patīkamākais pārsteigums koncerta apmeklētājiem bija grupas "Prāta vētra" solista Renāra Kaupera uzņēmšanās uz skatuves, vienojoties kopīgās dziesmās gan ar Uldi Marhileviču, gan ar jaukto kori "Laiks", gan ar visiem klātesošajiem baznīcas dārzā.

Festivāla "Zaļais stars" otrā diena iesākās ar amatnieku un mājražotāju tirdziņu Pāvilostas pilsētas vecajā ciemā pie ostas un keramikas skulptūru izstādes "Pēdas krastmalā" atklāšanu Pāvilostas novadpētniecības muzejā. Keramikas skulptūras no Vācijas bija atvedis mākslinieks keramiķis Martins Lihtmans, kurš pērn viesojies Pāvilostā un kuram ļoti iepaticies Pāvilostas novadpētniecības muzejs un tajā esošā izstāžu zāle. Tā pagājušā gada nogalē iesākās rakstiska sadarbība starp muzeja vadītāju Irinu Kurčanovu un mākslinieku Martinu Lihtmanu, vienojoties par



Vācu mākslinieks Martins Lihtmans.



izstādes laiku un atklāšanas datumu. Jauks lies variants apvienot šo ieceri ar Pāvilostā jūlija mēnesī notiekošo mūzikas un mākslas festivālu "Zaļais stars". Izstādes atklāšanas dienā Pāvilostas novadpētniecības muzeja izstāžu zālē sanāca daudz interesentu, lai klātienē tiktos ar mākslinieku no Vācijas un apskatītu viņa darbus. Kā atklāja muzeja vadītāja, ar šo skulptūru izstādi muzejs sevi pieteicis jaunā darbības jomā, organizējot izstādes un atverot durvis ne tikai pašmāju māksliniekiem, bet piesaistot arī ārzemju mākslniekus un eksponējot viņu darbus. Savukārt skulptūru autors keramiķis Martins Lihtmans izstādes atklāšanā klātesošajiem nedaudz pastāstīja par katru no darbiem. Kopumā izstādē "Pēdas krastmalā" apskatāmi 14 mākslinieka darbi, kas ietver trīs novirzienus – krastmala un jūra, laivas un zvejniecība, kā arī telpa ap mums. Katrai skulptūrai ir savs stāsts un sava būtība, ko mākslinieks vēlējies ar to pateikt.

Uldis Marhilevičs uz Pāvilostu bija atvedis arī dziesmuspēles "Tobāgo!" atjaunoto versiju, bet festivāla noslēgums notika Pāvilostas pludmalē, uzstājoties grupām "Pērkons", "Eolika", "Linga", "Montana", Liepājas ģitāristu lielansamblim, muzikālajai apvienībai "Stiprās sievas", Pāvilostas dziedošajiem jauniešiem u.c. Pie klavierēm sēdās pats festivāla rīkotājs Uldis Marhilevičs. Bet pusnaktī, skatot Pāvilostas pilsētas himnai, naksnīgajās debesīs virs moliem atmirdzēja svētku salūts.■

KĀJĀM GAR JŪRAS KRASTU

Kājām noiет 1000 kilometru gar jūras krastu! Latvijas un Igaunijas piekrastē top garākais pārgājiena maršruts. Šobrīd tā veidotāji paši dodas šajā pārgājienā, lai ejot izstrādātu detalizētu ceļvedi ar apskates objektiem. Ceļvedi būs sīki aprakstīts maršruts tieši no kājāmgājēju viedokļa. "Jo mēs paši būsīm to izstaigājuši kājām. Tas ir vairāk nekā 1200 kilometru garš, mums priekšā vēl ir visa Vidzeme un puse Igaunijas. Tā ir maz skarta piekraste ar unikālām dabas vērtībām," skaidro "Lauku ceļotāja" pārstāvis Juris Smāļinskis.

Kājāmiešana Eiropā, tostarp arī Latvijā, kļūst arvien populārāka. Eiropā ir 16 garie pārgājienu maršruti. Šobrīd maršruta veidotāji izstrādā daļu, kas ietilpst garākā maršrutā, kurš sākās Portugālē un beidzas Igaunijā pie Krievijas robežas un kura kopējais garums ir 5000 kilometru. Tas nozīmē, ka šis ceļvedis palīdzēs piesaistīt arī ārzemju tūristus.

"Mūsu piekraste ir ļoti interesanta, tā ir izmantojama visu gadu. Mīts, ka to var izmantot tikai dažus vasaras mēnešus, neatbilst patiesībai. Cilvēki turp brauc ne tikai vasarā, bet arī ziemā. Potenciāls Latvijai ir ļoti liels, bet par maz tiek izmantots," domā Vidzemes Tūrisma asociācijas vadītājs Raits Sijāts.■



JAUNA PASTMARKA SĒRIJĀ "XIX GADSIMTA VĒSTURISKIE KUĢI"

"Latvijas pasts" sērijā "XIX gadsimta vēsturiskie kuģi" izdevis Ventspilī būvētajam četrmastu gafelšonerim "Abraham" veltītu pastmarku.

Jaunās pastmarkas nominālvērtība ir 0,61 eiro, kas atbilst vienkāršas A klases vēstules nosūtīšanas izmaksām Latvijas teritorijā. Pastmarka izdota 100 000 eksemplāru metienā. Reizē izdota arī speciāla aploksne 1500 eksemplāru metienā. Pastmarkas un aplokšnes dizaina autore ir māksliniece Elita Viliama.

Uz kuģu sērijas otrās pastmarkas attēlots 1891. gadā Ventspilī būvētais četrmastu gafelšoneris "Abraham", kuru būvējis slavenais latviešu kuģu būvētājs Mārtiņš Morgenšterns. "Abraham" kuģojis gan pa tuvējām jūrām, gan arī transatlantiskos reisus, līdz 1897. gadā Meksikas līcī cietis avārijā. Kuģis tika remontēts ASV ostā, bet lielo remonta izmaksu dēļ vēlāk lēti pārdots un iekļauts ASV flotē.

"Latvijas pasts" pastmarku sēriju "XIX gadsimta vēsturiskie kuģi" sāka izdot 2016. gadā, godinot latviešu jūrniecības un kuģubūves straujās attīstības periodu 19. gadsimtā. Uz sērijas pirmās pastmarkas attēlots 1891. gadā Ainažos būvētais burinieks "Andreas Weide".■



UGUNSKURI BALTIJAS JŪRAS KRASTĀ

Senās uguns nakts tradīcija atdzima 1992. gadā Somijas pilsētā Turku un drīz vien guva lielu atsaucību arī citās Baltijas jūras valstīs – Igaunijā, Zviedrijā, Vācijā, Polijā un citviet. Latvijā šī akcija jau vairāk nekā desmit gadus tiek atzīmēta Rojā un Pāvilostā.

Latvijas valsts simtgades programmas ietvaros Senā uguns nakts tiks atzīmēta īpaši – vairākās vietās jūras piekrastē uzstāsies jauniešu orķestri un līdz ar Seno uguns nakti turpināsies kampaņa „Mana jūra”, lai valstij simtgadē dāvinātu tiru piekrasti visā 500 kilometru garumā. Pirms pieciem gadu tūkstošiem mēs nonācām Baltijas jūras krastos, atvērām zaļo meža priekškaru un ieaugām šai vietā. Te nu mēs tagad esam, un visi nesam sevī jūras zīmi.■





JŪRNIKU ARODBIEDRĪBA DĀVĀ JŪRNIEMIEM SVĒTKUS BRĪVDABAS MUZEJĀ

7. jūlijā Brīvdabas muzejā jūrniekus un viņu ģimenes uz Jūras svētku svinēšanu aicināja Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība. Vērienīgajā pasākumā piedalījās ap 700 cilvēku, un tā tiešām bija lieliska iespēja jūrnieku ģimenēm kopīgi atpūsties.



Sev piemērotas nodarbes atrada gan lieli, gan mazi. Varēja baudīt koncertu, kurā uzstājās Latvijā populāri mākslinieki, bija iespējams pašiem pagatavot sev rotaslietas vai ar jūrniecības tēmu saistītus suvenīrus, bērniem tika organizētas rotaļas un spēles, turklāt jūrnieku jaunā paaudze iemācījās arī jaunas dejas, ko turpat uz vietas demonstrēja sajūsminātajai publikai. Savukārt iepriecināt pieaugušos ieradās "Neptuncis", kurš organizēja dažādas atrakcijas, piemēram, virves vilkšanu starp jūrniekiem un viņu sievām, un uzvarēja, protams, daļā dzimuma pārstāves.

Aizkustinošākais pasākuma brīdis bija jūrnieku dinastiju sveikšana, kad uz skatuves tika aicināti jūrnieki – tēvi un dēli. Pasākuma organizatori solīja, ka nākamajā gadā tiks suminātas ģimenes, kurās jūrnieki ir vectēvi, tēvi un dēli. Protams, svētkos neizpalika mielasts, dejas un grandioza torte noslēgumā.■



“BURINIEKS” IZDZIED ODU PRIEKAM!

“Kad vīri dzied, sievas uzmanīgi klausās!” – šī kādreiz noklausītā sentence nāca prātā vīru kora “Burinieks” piecu gadu jubilejas koncertā Jūrmalas kultūras centrā Majoros, kur divas dienas gaisā bija jūtama zivju smarža un jūras sāļums. Dienu iepriekš te bija sumināti zvejnieki Zemkopības ministrijas gada nominācijā “Liekais loms 2017”.

KAD KORIS UZVELK FORMU

Teic – dzīvē nekas nav tikai nejaušība! Tā bijis arī pirms pieciem gadiem, kad Jūrmalas vilcienā radošā noskaņojumā satikušies diriģents Jānis Sējāns un dziesmu aizrautais Juris Griķis. Abi, nākdami no populārām un dziedošām jūrmalnieku dzimtām, nosprieduši, ka Jūrmalā jādižina vīru koris. Sākumā pulcējušies kopā nelielā pulkā, un Jānis Sējāns aizrautīgo dziedāšanu vadījis tīri mīlestības un nesavtības jutoņā. Bet, kur vīri, tur pamanās arī savu roku pielikt gādīgās Jūrmalas kultūras dzīves kopējas. Tā nu 2013. gadā “Burinieks” kļuva par pilntiesīgu Jūrmalas kultūras centra kolektīvu, un te daudz nopelnu pilsētas domes deputātam Aigaram Tampem, kurš vietējo dziedātāju un dejotāju vidē ir ar īpašu statusu. Un nu jau “Burinieks” var veiksmīgi startēt Jūrmalas koru skatē, līdz klāt ir XXV Vispārējie latviešu dziesmu un XV Deju svētki, kur gājienā un uz Mežaparka lielās estrādes iezīmējas vīru kora “Burinieks” krāsas un paši staltie vīri jūrnieceku formās. Mērķis ir sasniegts, un Latvija ir ieguvusi jaunu pilnskanīgu kolektīvu, ko vieno jūra un jūrnieceku gars!

REPERTUĀRA IZVĒLĒ GRIEŽ PRET VILNI

Iet gadi, otrdienās un trešdienās vīri pulcējas uz kopādziedāšanu. Un, kā min kora arhivārs Aivars Lasis, jāpateicas visām koristu ģimenēm, kurās ir saprotoši vīru aizraušanās atbalstītāji. Viņš pats savos 87 gados ir “Burinieka” sirmākais dziedātājs, kamēr visjaunākajam dalībniekam Edvinam Latkovskim vēl studijas Latvijas Mūzikas akadēmijas mežradzniekos.

Aktieris, ilggadējais Latvijas Operetes teātra mākslinieks Bruno Libauers kori raksturo kā nebēdnīgu kolektīvu, kur sanākuši vīri ar gadskārtu rūdījumu. Viņi gan nebrauc kopīgi ne medīt, ne makšķerēt, toties dzied vareni, katrs kopkori ieliekot ne tikai savas balsis, bet arī dvēseles stīgas.

No kurienes korim tik romantisks vārds? IZRĀDĀS, tas nāk no Jāņa Sējāna tēva Leona kādreizējā ansambļa “Burinieks”, kur viņš dziedājis, izsakot visu – gan latviešu jūrasbraucēju sīkstumu un gadu gaitā rakstīto daudzšķautnaino



vēsturi, gan romantiskās alkas, raugoties uz baltām burām tālumā un sapņojot par tāltālām zemēm ar ziedošām palmām un kolibri – mazāko putniņu ar vislielāko sirdi krūtīs!

Atraktīvais Kaspars Vēveris, kurš pieteic arī jubilejas koncerta programmu, neslēpj, ka viņus vieno diriģenta Jāņa Sējāna harizma. Kora repertuārs arī nav no vieglajiem: Jāzepa Mediņa "Krāc jūrmalas priedes", Ērika Ešenvalda "Brīvība", Jurjānu Andreja "Latvijā", Emīla Dārziņa "Mirdzi kā zvaigzne" – tā ir mūsu koru mūzikas klasika, kas dziedama ar īpašu pietāti, un ne katram amatierkolēktīvam tas ir pa spēkam. Īpaši "Buriniekam" rakstītas kora dalībnieka Andra Sējāna dziesmas "Akords" (Ojāra Vācieša vārdi) un "Tēvis, tēvis, tais man laivu" (tautas dziesmas vārdi).

Kad koncerta otrajā daļā korim pievienojas vokāli instrumentālā grupa "Pērkons" Jura Kulakova vadībā, šķiet, Jūrmalas kultūras centram "aizlidos jumts", jo skan Jura Kulakova komponētais leģendārais cikls "Mīlestībā viņo krūts". Vārdi, protams, iz Veidenbauma! To pirmoreiz "Burinieks" dziedājis 2014. gada maijā Tabakas fabrikā un kopā ar Ievu Akurateri un Raimonu Bartaševiču skan lieliski. Īpaši "Reiz zaļoja jaunība" un "Oda priekam", ko dzied visi zālē esošie, jo nekas mūsdienu skaudrajā realitātē šodienas Latvijā, gaidot valsts simtgadi, nav tik aktuāls kā Veidenbaums. "Par spīti grūtiem laikiem" liek celties kājās un dziedāt līdzī, jo spīts un varēšana vēl mūsos ir, un mēs to pierādīsim!

JŪRNIKAM JĀIET JŪRĀ!

"Burinieks" nebūtu īsts Jūrmalas vīru koris, ja tur nedziedātu kaut viens jūrniece! Un vīriem ir laimējies – viņu vidū jau ceturto gadu dzied tālbraucējs



kapteinis Vilnis Saltais. Pats esmu satīcis Vilni tālajos deviņdesmitajos, kad ar Rīgas kuģniecības malkvedēju "Cēsis" viņš bija iekuģojis Salacgrīvas ostā. Īsts jūras vilks, kurš pārmantojis jūras gēnus no tēva – ilggadējā zvejnieku kopsaimniecības "9. Maijs" (vēlāk – "Auda") priekšsēdētāja tālbraucēja kapteiņa Gunāra Saltā, kuru Latvijas jūrniecības vēsturē atcerēsies kā goda vīru un cilvēku ar plašu jūrlietu zināšanu apvārsni. Tovakar uzrunāju Viļņa Saltā kundzi Sandru, taujādams, kā tad ir – vai viņa jūtas labāk, kad vīrs ir krastā kā tagad, vai tomēr toreiz, kad gāja jūrā?! Šķelmīgi pasmaidījusi, Sandra lietišķi noteica: "Jūrniekam ir jāiet jūrā!", tūda! gan piemetinādama, ka vīrs jau viņu bieži ņēmis līdzī reisos, un tas bijis tik jauki! "Vai tu atceries, kā tev Lamanšā noplīsa motors?" viņa caur smiekliem taujā, uz ko Vilnis, precizēdams gan, ka tas bijis Biskajā, atbild: "Polji galveno dzinēju toreiz bija notriekuši līdz klinķim!"

Sandra teic, ka toreiz viņa trīs dienas nav jutusies īsti labi, jo kuģis tā šūpojies, ka nav varēts īsti komfortabli ieturēt maltīti. Tāda nu ir tā jūrnieka sievas dzīve!

Jāņa Griķa cikls "Burinieks" ar Ojāra Vācieša vārdiem izskan kā himnisks vēstījums iz aizlaikiem, un, paceldams tostū, kora diriģents Jānis Sējāns savējiem un "Burinieka" skartajiem vēl satīkties pēc pieciem gadiem. Teiktais gūst plašu atsaucību, jo visi klātesošie ir pārliecināti, ka koris, kura burās dzied vējš un vīri, kurus kopā tur dziesma, ir sizāla virvēm stipri sieta barkentīna, kura dodas tālumā.■

Gints Šimanis

LJG 2017



VESELĪGS DZĪVESVEIDS UN ĢIMENISKĀS VĒRTĪBAS

Starptautiskā Jūrnieceības sporta savienība (International Maritime Sport Community, IMSC) dibināta 2012. gadā. Tās dibinātājs Aleksejs Bogdanecs saka: “Organizācija tika veidota ar mērķi iesaistīt dažādās sportiskās aktivitātēs jūrnieceības nozarē strādājošos un viņu ģimenes locekļus. Visas mūsu darbības pamatā ir veselīgs dzīvesveids un ģimeniskās vērtības.”

Divas reizes gadā – vasarā un rudenī – IMSC rīko sacensības, kuru dalībnieki ilgākā laika posmā krāj punktus, veicot regulāras sportiskas aktivitātes. Šogad oktobrī notika “IMSC October Sport Fest 2017”. Pasākumā piedalījās 14 komandas no sešām valstīm – Latvijas, Lietuvas, Krievijas, Spānijas, Kipras un Austrālijas. Komandas piedalījās dažādos treniņos, kopīgo aktīvi pavadīto laiku reģistrējot ar viedtālrunos vai viedpulksteņos ielādētas speciālas aplikācijas palīdzību. Pasākums turpinājās visu oktobri, un uzvarētājas komandas tika noteiktas divās grupās – “profesionāļos” un “popularizētājos”. “Profesionāļu” grupā bija komandas, kuru dalībnieki lietoja aparātūru, kas noteica treniņa intensitāti, veicot pulsa mērījumus, savukārt “popularizētāju” grupā, kā paskaidroja A. Bogdanecs, treniņu intensitāte tika noteikta, paļaujoties uz dalībnieku godaprātu.

Starp “profesionāļiem” pirmās trīs vietas sadalīja “Novikontas” Jūras koledža, “Columbia Shipmanagement” un apvienotā “Selandia”/ “Novikontas” Jūras koledžas komanda. Savukārt “popularizētāju” grupā pirmā vieta “Baltic Group International” 1. komandai, otrā – “Bureau Veritas” un trešā – “Baltic Group International” 2. komandai, no kuras tikai pavisam nedaudz atpalika Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra komanda.

Vasarā notiek līdzīgs pasākums – “IMSC Summer Challenge”, kurā piedalās nevis komandas, bet individuālie dalībnieki, turklāt punktu krāšana turpinās trīs mēnešus – no 1. jūnija līdz 31. augustam.

Jau divus gadus IMSC ir organizējusi vasaras nometnes ģimenēm – pagājušajā gadā Ventspilī un šovasar Liepājā, bet 2018. gada vasarā nometne plānota Lietuvā. Nometnes laikā dalībnieki profesionālu treneru vadībā nodarbojas ar dažādiem sporta veidiem – katrs atbilstoši savām spējām un sagatavotības līmenim. Nometnē tiek organizēti arī citi kopīgi brīvā laika pasākumi. Dalībnieki maksā par dzīvošanu atbalstoši savām vēlmēm un par ēšanu, toties treniņi un pārējās aktivitātes ir bez maksas, jo gan nometnes organizatori, gan treneri savu darbu veic brīvprātīgi. Nometnes ar katru gadu kļūst populārākas, dalībnieki tās novērtējuši kā patiešām jauku un ģimenisku laika pavadīšanas un atpūtas iespēju.



Taču IMSC darbība neaprobežojas tikai ar pasākumu organizēšanu, regulāri norisinās treniņi, kas organizācijā tiek dēvēti par sporta skolām. Ziemas periodā treniņi notiek sporta zālē, vasarās arī brīvā dabā. Un atkal treneri strādā brīvprātīgi. Ir gan fitnesa, gan spēka, gan augstas intensitātes un pašaisardzības treniņi, gan fizioterapijas nodarbības. “Mūsaprāt, ir ļoti svarīgi, ka uz mūsu treniņiem var doties visa ģimene. Līdz ar to jaunaļiem vecākiem nav jādala pienākumi – šodien es iešu uz treniņu un tu paliks mājās ar mazuli, bet rīt mājās būšu es. Nē, pie mums vecāki var ņemt savus bērņus līdzī. Kamēr vecāki nodarbojas ar sportu, bērņi spēlējas. Pašam mazākajam IMSC dalībņiekam ir deviņi mēneši,” piebilst A. Bogdaņecs.

Vasarā aktivizējas skrējēji, skriešanas treniņi sākas agrā pavasarī un beidzas vēlū rudenī.

Populāri ir arī IMSC organizētie pārgājieni gan kājāmgājējiem, gan riteņbraucējiem, laivošana un nesen modē nākušie SUP braucieni. Visu informāciju par IMSC aktivitātēm var meklēt portālā “Facebook” pēc adreses <https://www.facebook.com/groups/internationalmsc/> un <https://www.facebook.com/internationalmaritimesportcommunity/>, kā arī “Instagram” lapā @internationalmsc. Jautājumus var uzdot, arī rakstot uz e-pastu imsc@internationalmsc.com.

Jautājums A. Bogdaņecam: vai IMSC aktivisti nebaidās, ka organizācija varētu kļūt pārāk populāra un kādiem sportot gribētājiem tādā gadījumā nāksies atteikt? Aleksejs ir pārliecināts, ka tas nav iespējams. “Mūsu mērķis – jo vairāk, jo labāk! Aicināti ir visi jūrnieceības nozarē – gan jūrā, gan krastā – strādājošie un, protams, arī viņu ģimenes!”

ĻOTI DAUDZ SMAIDĪJĀM UN SMĒJĀMIES!

Starptautiskās Jūrnieceības sporta savienības (IMSC) rīkotajās komandu sacensībās “October Sport Fest 2017” piedalījās arī Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieceku reģistra komanda – Normunds Taurītis, Ilga Zeiliņa, Dace Šteinerte, Ruta Dundure un Svetlana Ševcova. Komanda izcīņīja 4. vietu un saņēma IMSC balvu.

“Lielākais gandarijums ir par to, ka cilvēki, kuri oktobrī piedalījās šajā akcijā, sāktās fiziskās aktivitātes nepamet un turpina sportot! Akcijas mērķis noteikti tika sasniegts, jo katrs dalībņieks izvērtēja, kādas sportiskās aktivitātes viņam būtu piemērotas, lai iegūtu iespējami vairāk punktu. Daži sāka vai atsāka braukt uz darbu ar divriteni, citi vairāk uzmanības veltīja “vakara darbiem” – treniņiem pēc darba laika beigām,” skaidro Normunds Taurītis.

“Es noteikti nebūtu oktobrī vilkusi velosipēdu laukā no pagraba! Man gan riteņbraukšana bija tikai viena no sportiskajām aktivitātēm, ne mazāk svarīgas bija citas – skriešana, lēkšana, vingrošana sporta zālē kopā ar pārējām komandas dalībņiecēm. Jūrnieceku reģistrā esmu pavisam jauna darbniece, tikai oktobrī sāku strādāt, bet šāds pasākums man šķiet vienkārši fantastisks! Galvenais, ka ir interesanti,” uzsver Dace Šteinerte.



NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



Jūrnieku reģistra komanda saņem IMSC balvu. Normunds Taurītis (no kreisās), Svetlana Ševcova, Aleksejs Bogdaņecs, Ilga Zeiliņa, Dace Šteinerte.

"Patiesībā tas ir arī lielisks kolektīva saliedēšanas pasākums. Mums visu laiku notika aktīva komunikācija, skatījāmies, kā veicas pārējiem, cits citu uzmundrinājām, reizēm mazliet pastrīdējāmies, bet ļoti daudz smaidījām un smējāmies. Mums ar Daci bija tā lielākā konkurence: "Cik stundu ir tev? Ak, tā? Tad man šovakar jāpaņem vēl viena pusstunda papildus!" Rezultātā mums katram bija vairāk nekā 50 stundu. Citām kolēģēm nedaudz mazāk, bet arī viņas savā starpā konkurēja. Nevienam jau neprasīja darīt neko neiespējamu, mēs novērtējām katra devumu komandas kopējo punktu daudzumā. Jā, bija jau arī citas komandas, kurās daži cilvēki mēneša laikā savāca pat 100 stundu," stāsta Normunds.

"Nevajag jau arī iet pāri saprāta robežām. Konkurence ir konkurence, taču svarīgi, lai pats no savas darbošanās vari gūt prieku, lai tā nepārvēršas par mocībām," piebilst Dace.

"Man pats svarīgākais bija piedalīties! Tas bija lieliski. Es arī ikdienā nodarbojos ar vingrošanu, pilatēm, braucu ar riteni, taču ne tik regulāri un ne tik intensīvi," saka Ilga Zeiliņa.

"Esmu piedalījies arī IMSC rīkotajās sacensībās, kur katrs krāj punktus individuāli. Arī tas nav slikti, taču komandā noteikti ir interesantāk un ir lielāka motivācija," vērtē Normunds.

Jūrnieku reģistra komanda ir pārliecināta, ka līdzīgās aktivitātēs piedalīsies arī turpmāk, un to iesaka ikvienam!■



JAHTA „SPANIEL” PIEDALĀS “RENDEZ-VOUS 2017 TALL SHIPS REGATTA”

Transatlantijas reiss “Rendez-Vous 2017 Tall Ships Regatta” (RDV 2017) lielajiem un mazajiem buriniekiem notika par godu 150. gadadienai kopš Kanādas Konfederācijas dibināšanas. Regatē piedalījās arī Latvijas jahta „Spaniel”, kuru atbalstīja un patroneses pienākumus uzņēmās Latvijas eksprezidente Vaira Vīķe-Freiberga. Latviešu dalība regatē “Rendez-Vous 2017 Tall Ships Regatta” ilga četrus mēnešus – no 1. maija, kad Sinešā, Portugālē, tika dots starts otrajam sacensību posmam, līdz 3. septembrim, kad regates dalībnieki finišēja Havrā, Francijā.

Dalība regatē ir vēsturisks notikums LBMA un Latvijai, jo pēc valsts neatkarības atjaunošanas “Spaniel” ir otrā Latvijas jahta, kas piedalās šajās sacensībās. Pirms 25 gadiem to vēl ir paveikusi jahta “Bravo”.

Jahta “Spaniel” ir vienīgā Latvijas okeāna klases jahta, kas kopš 1998. gada regulāri piedalās starptautiskajās mācību regatēs “The Tall Ships Races”. Līdz šim “Spaniel” uzrādījusi teicamus rezultātus, kļūstot par visbiežāk uz goda pjedestāla kāpušo komandu, saņemot 19 godalgas 44 sacensību posmos. Kopš 1998. gada savu sapni par jūru “Spaniel” komandā ir piedzīvojuši ap 500 burāt gribētāju, no kuriem daudzi ir kļuvuši arī par kapteiņiem.

Pirmais posms regatei sākās no Griničas (Apvienotā Karaliste) uz Sinešu (Portugāle). Latvijas jahta pievienojās posmam no Sinešas uz Bermudām ar starpfinišu Laspalmasā. Reiss no Sinešas uz Laspalmasu „Spaniel” ieņēma 4. vietu kopvērtējumā.



Jahtas „Spaniel” komandas biedra Andra Kozlovskas „selfijs” prezidentes Vairas Vīķes-Freibergas dzīvoklī ar daļu no “Spaniel” komandas.



Jahta „Spaniel” un tās komanda pirms R2 starta no Sinešas.

No Laspalmasas bija plānots reisa turpinājums uz Bermudām, bet lēnā vēja dēļ starts tika pārcelts 200 jūdzes uz dienvidiem no Grankanārijas.

NO “SPANIEL” BURĀTĀJU DIENASGRĀMATAS

10. maijs

Sveiciens no okeāna. Neplānoti labi ejam ar burām un drīzumā jau būs diennakts, kopš esam ar pilnu grotu un jauno kaujas foku. Vējš ir pastāvīgs 10–15 mezgli, spīd saule, noformējušies garie okeāna viļņi. Pašlaik ejam ar 70–90 grādu leņķi pret vēju un attiecīgi arī pret vilni. *Watch* jau rosās ap kambīzi, un pēc stundas plānojam ieturēt kopīgas pusdienas. Ar ātrumu ap 8 mezgliem sasniegsim starta līniju pēc stundām desmit. Jānovelk jaunāka prognoze un jāpadomā, ko darīt... bija plāns, ka jāiet vēl zemāk uz kādiem 23 platuma grādiem, lai iegūtu pastāvīgāku vēju.

11. maijs

Šorīt kapteiņa Jura Radus vadībā plkst. 4:48 pārgājām pāri starta līnijai, kuru organizatori pārcēla, mums vēl esot Kanāriju salās, jo bija iestājies bezvējš. Atgādināšu, ka startu pārcēla 200 j.j. uz dienvidiem no Las Palmas, kur teicami pavadījām divas ar pusi dienas. Starts visiem dalībniekiem ir atvērts no 10. maija 12:00 UTC līdz 12. maija 12:00 UTC.

Kopš starta esam nogājuši jau 85 j.j. 11 stundās, sanāk vidējais ātrums ~8 kts. Turpmākajās dienās plānojam savu taktiku atbilstoši laika prognozēm.

15. maijs

Tūdaļ noslēgsies 4. diennakts, kā esam šķērsojuši starta līniju. Pašlaik ejam uz WPT 007, BRG 288° (attālums 422 j.j.). Šobrīd vējš pilnīgs fordaks – TWA=170°, TWS=14, 4 kts. Kurss 283°, SOG = 4,5 kts. Vakars (14. maijs) ar Bofortu 5 un 6 bakstagā noskrējām 185 j.j., bet 13. maijā ar līdzīgu vēju noietas 192 j.j. Visticamāk,



šodien būs mazāks at-
tālums, jo vējš nokritis
līdz 4. Bofortam (11–16
kts). Dienas rit nesteidzi-
gi. Jūtamies kā kūrortā.
Laiks mūs pagaidām
saudzē.

Starp citu, beidzot
nejūtāmiem vientuļi. Pir-
mo reizi pa šīm dienām
ne tikai 16. kanālā sa-
dzirdējām svešas balsis,
bet vakar ap pusnakti
pat veicām nelielu kon-
trolklapi, lai samainītos,
kā mēs smejam, ar vienī-
go kuģi visā plašajā oke-
ānā. Daudz nācies redzēt ne tikai lidojošās zivis, bet arī skatu, kā zivju mākonis
lido un tam pakal, ik pa brīdim izlecot no ūdens, izmisīgi dzenas tuncis. Kā mēs
zinām, ka tas bija tuncis? Nu, mēs nobalsojām visi, ka tas bija tuncis. Cietī! Ir jau arī
nācies “novākt ražu” no klāja ar spārnotajām, kas ielec foras reliņu tīklā un burās.

17. maijs

Esam aptuveni 1460 j.j. līdz finišam un neilgi līdz mērotam pusceļam pāri At-
lantijas okeānam, kas nu jau kā 6 dienas ir kļuvis par mūsu mājām. Uzstādījām



Jahta “Spaniel” regatē noburāja 7000 jūras jūdžu, divas
reizes šķērsojot Atlantijas okeānu. Komanda ceļojuma gaitā
piestāja sešās valstīs – Sinešā Portugālē, Kanāriju salās Spānijā,
Lielbritānijas aizjūras teritorijā Bermudu salās, Bostonā ASV,
vairākās ostās Kanādā un visbeidzot finišēja Havrā Francijā.



Atpūtnieki kūrortā “Spaniel”.



jaunu ātruma rekordu 11,4 kts, uzsitot uz pleca Murim, kas tobrīd bija pie stūres. Pie vakardienas rekorda laureātiem ir pieskaitāms arī jahtas barometrs, kurš dienas vidū un īsi pirms pusnakts uzkāpa līdz pat 1030 mb.

20. maijs

Tikko apskatījām, ka, kopš šķērsojām starta līniju 11. maijā plkst.04:48 UTC, esam kopa nogājuši 1624 j.j., kas nozīmē, ka brīdī, kad gatavojam ziņu, kopā ir aizvadītas 9 pilnas diennaktis, kopš atsākām skriešanos ar pārējiem RDV 2017 dalībniekiem. Vidēji sanāk 180 j.j. diennakti noiet, un, apskatot vidējo ātrumu, secinām, ka līdz šim tas ir turējies ap 7,5 kts. Nav slikti!

Kops vakardienas ir iestājies mierīgs laiks salīdzinājumā ar pēdējām 3 dienām. Vējš TWS šobrīd ir 12 kts ($TWA=140^\circ$) un ejam ar ātrumu 5,9 kts. Mūsu BRG= 291° COG= 298° , bet šeit, šķiet, pietāvēs nedaudz plašāks apraksts, jo vakar tika pieņemts lēmums pamainīt taktiku.

Varējām turpināt mietpilsonisku ceļu līdz Bermudām esošajā, kā mēs sakām, drošajā scenārijā. Tomēr, pavērtējot mūsu iespējas un laika prognozes, vakar tika pieņemts lēmums pakāpties uz augšu, tuvāk ciklona malai, protams, cerot iespējami veiklāk pārskriet pāri Azoru maksimumam, kas mums, šķiet, stāv priekšā, sākot ar šodienu. Tad nu ejam uz augšu un ceram aizķert jau citus vējus un paiet ciešāk, kas "Spaniel" ir krietni draudzīgāki apstākļi. Šādi plānojam komandā noturēt sacensību garšu un pacīnīties par *Line Honour* godalgu. Kā sīvāko konkurentu saskatām "Peter von Danzig", kas ir ļoti spējīga un pieredzējusi laiva. Protams, vērojam arī pārējās jahtas, un izskatās, ka tās arī sāk kāpt augstāk, kas, visticamāk, nozīmē, ka tās ir pieņēmušas līdzīgu lēmumu. Citādi mums ir iestājusies rutīna.

24. maijs

Labs, skaidrs un saulains rīts no Atlantijas "lielā ezera" zemes! Berzējam acis un, malkojot rīta kafiju, varam iet pie borta spoguļoties atspulgā, kuru tikai retu reizi savilgno viegla brīzīte, kas "ieskrienas" līdz 3,2 kts. Ziņas gatavošanas brīdī slidam ar lēnumu 1,3 kts ($TWA=60^\circ$, kreisā halze). Un, ausīs skanot *Disturbed "The Sound of Silence"*, secinām, ka no iepriekšējo dienu draudzīgā ciklona, kas mūs pavadīja ar līdz pat 7. Boforta vēju un okeāna vilņošanas, vairs nav ne miņas.

Pārējās aizvadītās dienas bija aktīvas. Kā smejam, TRX treniņš visiem korpusiem, ejot kantē, ko iepriekšējās nedēļās, laiski slīdot, bijām jau nedaudz piemirsuši. Šajās dienās esam muzicējuši zvaigžņu nakts korī, visai komandai sēžot kokpitā un dziedot vairāku stundu garumā latvju dziesmas un laižot degošas svecītes okeānā. Bet citādi slīdam uz Bermudām, kur finiša līnija jāšķērso no dienvidiem. Aizvadīto dienu bezvēja korekcija mūsu 13 diennakšu vidējo ātrumu pietuvinājusi 6,7 kts, kad vidēji dienā esam mērojuši no starta pie Las Palmas 160 j.j.

Faktiski šobrīd, ziņas gatavošanas brīdī, līdz finišam, kur ir ielikts pēdējais *Waypoint-s*, ir atlikušas 529 j.j., un, neticot meteoroloģiskajiem brīnumiem,



"Spaniel" komanda Sentdžordžas ostā Bermudās, pabeidzot R2 reisu.

apzināmies, ka mūsu *Line Honour* godalgu, iestājoties bezvējam, arī aizpūta ciklons. Bet klusām turam ikšķus par mums draudzīgo somu jahtu "Vahine" (ar kuru ik pa brīdim pavelkam viens otru uz zoba e-pastos reisa laikā). Tā teikt, ja ne mēs, tad vismaz vēlam, lai viņi izgriež pogas mūsu līdz šim atzītajam sīvākajam konkurentam vācu "Peter von Danzig". Jūtam līdzī un turam sportisko garu, sazināmies ar organizatoriem, kuri pieteikuši visiem reisa dalībniekiem kūku konkursu, par ko pacinīsimies tuvākajās dienas. :) Horizonta platuma smaidus sūta R2 komanda.

PS. ...un tikko saņemta ziņa no *Race Control* – 25/05 14:00 UTC finišs jūrā... Šeit pat Bārmeņa pēdējais ierocis, kas tika izvilks šodien, – viņa īpašās *Peter Blake* sarkanās zeķes būs bezspēcīgas...

Yellowbrick: 25. maijā 14.00 UTC visai RDV 2017 flotei fiksēja R2 finišu jūrā.

"Spaniel" nogāja 2381 j.j. pēc faktiskā laika 14 d 9 h 11 min, 15 d 11 h 45 min pēc pārrēķina, un ieņēma 4. vietu kopvērtējumā par visu reisa floti.
28. maijs

Šodien ap 11-iem ienācām St. George's ostā Bermudās kā otrā finišējusi jahta. Reisa finiša līniju arī šķērsojām, lai gan finišs jūrā bija pieņemts 25. maijā 14.00 UTC. Reisa laikā atsāļotājs labi noderēja, deva gan tikai kādus 4 ltr/stundā, bet ar ekonomiju dzeramais ūdens tankos beidzās tikai dienu pirms ostas. Ar karsoni un ventilatoriem nebija sevišķu problēmu, tikai vienreiz pie svaigāka laika, kad lūkas ciet, forā bija smacīgi. Un jaunais "kaujas foks" neuzrādīja cerēto efektivitāti, tas jāpāršuj.



„Spaniel” komanda Hamiltonā saņem balvu par 3. vietu starp B, C un D klases kuģiem reisā no Sinešas uz Bermudām.



Kauss ar „Spaniel” komandas atspulgu.

Kā parasti – tagad, kad esam ostā, zeme šūpojas, bet visi ir laimīgi, ka reiss labi noslēdzies. Izskatās gan, ka neesam sevišķi gaidīti, dušas ap 500 m tālajā jahtklubā par 3 USD /5 minūtes (bet iedeva 50% *discount-u* !!!). *Liason* oficiers atnāca tikai pēc 5 stundām, bet nu ir internets, kas atsver dārgās izejošās telefona sarunas, un komanda pārslēdzas uz *Wi-Fi*. Plānojam šovakar kopēju ballīti par godu reisam.

1. jūnijs

Karsti sveicieni no „Spaniel” Bermudu salās! Kopš finiša un ierašanās viesmīlīgajā St. George’s marīnā (32°22’N 64°40’W), kur pavadījām teju četras bezrūpīgas un šarmantas dienas, esam šodien kopā ar pārējo floti pārgājuši tālāk uz citu jahtklubu Hamiltonā. Šais brīvajās krastā pavadītajās dienās St. George’s, stāvot bortā ar pārējām jahtām, esam ne tikai sadraudzējušies ar konkurējošām komandām – „Vahine” un „Peter von Danzig”, bet arī nodevušies kopīgam burājumam. Akurāt šorīt plkst. 7:30 attauvojāmies un gājām uz citu marīnu. Andris ar Lībieti pārgāja uz vācu „Peter von Danzig”, bet Līga, Sintija, Nils un Ilona uz somu „Vahine”, viņus iemainījām pret citiem 4 īslaicīgiem komandas biedriem uz „Spaniel”. Četru stundu ilgā starptautiskā pieredzes apmaiņa aizvadīta pilnā burājošā *sail training*(ā). Bez tam visa flote iemanījās paslīdēt garām arī Amerikas kausa „dockyard” un „J Class” jahtām, kas te izslējušas savus mastus līdz ar citām smalkām „peldviesnīcām”. Organizatori zināja teikt, ka



šobrīd pietauvojušies vislepnākā esot vismaz astoņu nulļu vērtā. Komandas sveicieni no Bermudu trijstūra tālākā *Nord* punkta!

5. jūnijā "Spaniel" ar visu RDV 2017 floti startēs uz Bostonu, distancē apmēram 700 j.j.



„Spaniel” piedalās Buru parādē Bermudās.

8. jūnijs

Ir sācies "Rendez-Vous 2017" regates trešais sacensību posms no Bermudu salām uz Bostonu, ASV, kurā startē par deviņām komandām vairāk nekā iepriekšējā posmā. Sākotnēji sacensību starts bija paredzēts 5. jūnijā, bet prognozētā spēcīgā vēja dēļ organizatori drošības apsvērumu dēļ to pārcēla par divām dienām uz priekšu. Līdz ar ko arī šajā posmā kopējais starts netika dots. Tā vietā katra komanda varēja izvēlēties sev piemērotāko startēšanas brīdi organizatoru noteiktajā laika logā, kas ir no 7. jūnija plkst. 18:00 UTC līdz 9. jūnija plkst. 18:00 UTC. Izņemot trīs A klases jeb lielos buriniekus, kas startēja 7. jūnijā, visas pārējās regates komandas St. George ostu un Bermudu salas atstāja 8. jūnijā.

Jahta "Spaniel" startēja 8. jūnijā ap plkst. 8:08. Vienā klasē ar Latvijas jahtu startē vēl tikai vācu jahta "Regina Germania", kas šobrīd ir arī klases līdere. Tikmēr flotes faktiskais līderis šobrīd ir A klases burinieks no Nīderlandes "Oosterschelde", kas Bermudu atstāja 7. jūnija vakarā.

10. jūnijs

Pārgājiens sakas mierīgi. Īstais laiks aprast komandai ar okeānu – vējš apm. 16 kts (TWS), kreisā halze (TWA 120°), ātrums apm. 7 kts. Lai arī starts labvēlīgs, komanda pamatā pārtiek tikai no galetēm un ūdens. Pirmo pus dienu Reinis ir teju viens un jūtas komfortabli, mājot ardievas krastam. Lēnām līdz dienas vidum aprod arī pārējie un *vači* ir +/- darba ierindā (jāsaka, ka dažī, viļņu šūpoļu nomocīti, mēģina sarast ar okeānu vēl arvien).

Barometram krītot par 3 mb iedaļām stundas laikā, plkst. 3:00 pie mums ierodas uz rietumiem slīdošā ciklona "aste", kas sev līdzi paķērusi lokālo negaisu ar vēja brāzmām līdz 52 kts (vējš Boforts 10 – viesuļvētra), lietu un zibeni, kas, tā vien šķiet, vēlējās trāpīt mums papēdī un zibsnija tik tuvu, ka Andris kā fotogrāfs atzina – tik labi izgaismotu nakti nav nācies redzēt. Lai arī Andris, kurš negaisa laikā bija stūrmanis, sasniedza savu "personal best" – 12,7 kts ātrumu, tomēr tas maksāja mums ne tikai bezmiegu un nedaudz noārdītas nervu šūnas (jo labā borta pakavs peldēja mums jau līdzī ūdenī), bet diemžēl cena tam bija arī foks Nr.7, kas saplēsts driskās un, visticamāk, nekam citam kā priekš



komandas parādes ampelēšanās vairs nebūs derīgs... Pārliecinošas 45–50 kts brāzmas pieturējās kādu 1/2 stundu, un tad jau nakts bija tāda, kā instrukcijā aprakstīts – vējš ap 30 kts, un ar pāri palikušā grotā 2. revī komforts bija diezgan augsts (šeit gan jāsap, ka grotam viss ir ok). Līdz rītausmai priekšburu nelikām vietā, pēc tam, kad negaisa laikā Reinis norāva nost 7. foku viens, vai precīzāk – to, kas bija palicis pāri no foka...

Ap plkst. 11:00 Reinis, iejūtoties *Vendee Globe* (kā mēs smejam), viens pats veiksmīgi iemanās uzlikt Dublīnas foku. *Well done!* (Šonakt atkārtots manevrs.) Ap plkst. 14:00 skaidrojas un laika apstākļi tā vien prasīt prasa pēc Genoa1. To arī uzvelkam augšā līdz pārsteigumu pilnajiem plkst. 16:10, kad pamanām, ka lēnām pa štagu Genoa1 sāk slīdēt patvaļīgi lejā un izgāzties uz reliņa, līdz beidzot visa komanda ir nostājusies labajā bortā un velk, ko jaudas, “ūdens maisu” atpakaļ mājās, kas negribīgi padodas mūsu spītīgajai cīņai. Rezumējot dueli – komanda nosvidusi, neizpratnes pilna, bet Genoa1 atgriezts sveiks un vesels atpakaļ, vien nedaudz iekrāsojies zils no zemūdens daļas krāsas. Būs krepstīga piemiņa. Šķiet, katrs pārbaudījums ne tikai mūs stiprina, bet arī saliedē.

13. jūnijs

Īsi pirms finiša sajūtām sāncensības garšu. Ne tikai tāpēc, ka nolūza vējš un bijām spiesti pēdējās 11 jūdzes gan halzēties, gan visai komandai, sēžot kopītā un dziedot latvju dziesmas Valta ģitārspēles pavadījumā, piesaukt to atpakaļ, lai tiktu līdz finiša koordinātei 42°33.700'N 69°00.017'W (kuru šķērsojam 10:23:29 UTC-3), bet pamatā tāpēc, ka apmēram divu jūdžu attālumā mums elpoja pakausī vācu D klases jahta “Peter von Danzig”, ar kuriem pēcāk arī samājamies, krustojot kursus kabeltauvas attālumā.



Rezumējot pārgājienu, jāatzīst, ka šis bija jaunas pieredzes pārsātināts piedzīvojums pilnīgi visai komandai, ko ielikt burāšanas purī. Tikām cauri vētrai, kura mūs purināja ar 52 kts stiprām brāzmām un pateicoties kurai, kā mēs smejam, tikām pie jauna vētras foka, ar kuru papildināt “Spaniel” buru krājumus – “vētras skrandas”. Mūs piemeklēja “galu ķibeles”, sākoties ar notrūkušo foka falles špleisējumu, kas pie 13 kts stipra vēja lika saļimt gaitā Genoa1 aiz borta. Pēcāk Reiņa mastā vilkšanas ekspedīcijas laikā sāka sprūst un izgērbties spinakerbomja falle (vecākā un visretāk



Kapteiņu vakariņas Bostonā.

lietotā falle, kura nav mainīta ļoti ilgu gadus), kas ar īpašu piesardzību un zināmu piepūli ļāva kapteini nolaist atpakaļ uz klaja. Bet vēlāk "galu ķibeļu" piedzīvojumus papildināja krastā nomainītās jaunās topinantes sairšana masta galā (visticamāk, pie skrituliša brīvkustībā pret kaut ko pārberzās ārējais apvalks, to noskaidrosim, kad tiksīm augšā), kad pēc 2. vejponta apņemšanas centāties izrēvēties. Paldies "Baltic ropes", kas mums ir sagādājusi pietiekošā daudzumā jaunus rezerves galus gan fallēm, gan šotīm, gan topinantei, un atliks veikt tikai okeāna nogurdināto galu nomaīņu. Tad vēl pieredze ar izslīdošiem enkuriem, kas laimīgā kārtā tika laicīgi pamanīts, stāvot Bermudas marinā, izvairoties no kolīzijas.

Burājām dažādos laika apstākļos ar dažādiem vējiem, pamatā bakštāgu, taču pēdējās dienas lielākais *suns* pasaulē skreja 45 grādos cieši pie vēja. Esam sēdējuši kokpitā, hipnotizējot GPS, sastinguši un aizrāvuši elpu 2 stundu garumā, raugoties, kā stūrmanis pie 9,5 kts ātruma dancina foku, kas no bakštāga tā vien kāroja iegriezties fordakā, lai paspiestos zem pirmās markas bez kontrklapes (kas beigu galā tika paņemta ar 0,4 nm rezervi). Kopā komanda ļoti glīti stiprā laikā iemanījās ierēvēt divas reizes grotu. Līdz pat vakardienai komanda nebija pilnībā funkcionējoša, jo citus pamatīgi nomocīja okeāna viļņošanās, bet citus pamatīgi iepriecināja.

20. jūnijs

Kapteiņu vakariņas, kurās komandu pārstāvēja Reinis un Ilona, notika smalkā Bostonas *State House* ēkā, bet pirms tam pieņemšana pie vietējā mēra, kur kļūdas un pārpratuma pēc jahta "Spaniel" kopā ar citiem *small-ship*(iem) nepiedalījās. Tikšanās un kopā būšana visiem kapteiņiem kārtējo reizi lika priecāties par mazo kuģu sadraudzību, kas spilgti iezīmēja šo transatlantisko pārgājienu. Pēc kapteiņu vakariņām svētdien, kas ilga dažas stundas un tika pavadītas



pie stāvgaldiem, malkojot atspirdzinošus dzērienus un mīlojoties ar vieglām uzkodām, komanda tikās Bostonas *Fish Pier* komandu ballītē, kas bija labi organizēta ar dažādām snack-tipa uzkodām, mūziku un dejām. Nākamajā dienā, t.i., vakardienas vidū, teicama komandu parāde – gājiens pa pilsētu un apbalvošana. Mums sagatavoti divi pārsteigumi. C klases rezultātu kopvērtējums apvienots ar D klasi, kas 6 jahtu konkurencē ierindoja "Spaniel" R3 sacensību sniegumu 2. vietā. Apsveicam kapteini Reini ar pirmajām veiksmīgajām *Tall Ships* sacensībām un spožo kausu!

17. jūlijs

Plkst.18.00 ieslēdzam motoru un ejam uz Kvebeku. Slūžas ostā var iziet tikai līdz plkst.00.30 – mēģinām paspēt, lai nav jāpaliek pa nakti uz enkura. Lukas pierāda sevi stūrēšanā, izstūrējot "Spaniel" pa kanālu.

Kvebekā ir paredzētas daudz dažādas aktivitātes. Izskatās, ka Kvebeka mūs patiesi gaida – jau parādās pirmie interesenti, kuri pēta un apbrīno mūsu jahtu, uz kuras plīvo gan Canada 150, gan LV 100 karogi.

Kapteinis Ivo un Ginta pārstāvēja "Spaniel" oficiālajās pieņemšanās, kurās Kvebekas mēram tika pasniegts Vairas Viķes-Freibergas dāvinājums – grāmata par Latviju, kas ir mērojusi ceļu no pašas Rīgas kopā ar "Spaniel" komandu.

20. jūlijs

Reinis veica drošības instruktāžu, bet galvā skanēja iepriekšējā posmā tik ļoti iemīļotā "Prāta vētras" "vēl mazliet, un es zināšu vairāk, kā drīkst...". Komanda sadalīta trijos vačos: A vačs – Dirks un Jelizaveta, B vačs – Laura, Kaspars, Domantas, Captain's vačs – Reinis un Ieva.

1. augusts

12.00 sākās buru parāde, kuras laikā izrādījām "Spaniel" buras un sveicām skatītājus, kas bija pulcējušies krastmalā. Superīga enerģētika!

Pēc buru parādes devāmies uz startu, kas bija plkst. 20.30 UTC. Veiksmīgi startējām, līdz plkst. 3.00 naktī ar bakštagas vēju gājām ar vidējo ātrumu 6,5 knts. Tad vējš pilnīgi nolūza. Ap plkst. 12.00 *Race Control* ziņoja, ka sakarā ar bezvēju starts tiks pārcelts kādas 250 jūras jūdzes uz priekšu uz 4. augusta 18.00 un, sākot no plkst. 14. 00, drīkst slēgt iekšā motoru, lai tur nokļūtu. 6 stundas gājām ar motoru, tad noķērām vēju un burājām gandrīz visu nakti.

Kopš starta ejam halzējot ar vidējo ātrumu 6–7 knts. Ar vienu vārdu sakot, pagaidām viss ir OK. Darām, ko varam, un lēnām burājam pāri okeānam. Mums sakarā ar plānu B, otro startu, distance nav vairs WP. Ejam pa taisno uz finišu. Tagad sēžam bezvēja zonā, laika prognoze mainās katru reizi. Tagad izskatās, ka divas dienas būs austrumu vējš un tad griežīsies caur dienvidiem uz rietumiem.

7. augusts

Mūkam no Kanādas. Pēdējās dienās, ielūkojoties kartē, beidzot ir parādījusies sajūta, ka attālināmies no Kanādas krasta, kā teica kapteinis Silards, "tā



Kanāda ir kā tāda Polija, kas nekad nebeidzas, kad ar mašīnu brauc tai pāri uz Eiropu". Turpinām uzturēt ciņas garu un draudzību ar vēju!

9. augusts

Atlantijas okeāna vēji kā Latvijas ceļi – bedraini. Slīdējām uz priekšu, ik pa laikam iekrītot kādā vēja bedrē uz kādu stundu. Pa nakti no masta nolūza atsaītes stiprinājums, šobrīd domājam, kā novērst.

10. augusts

Rītā atkal zūd vējš, burājam vien ar 4 knts. Ak, tā Atlantija, ne par velti citi dēvē to par pasaules otro lielāko "dīķi"! Pēc pēdējas pieejamās informācijas (plkst.07.00 UTC 10. augustā) esam pirmie klasē un sestie kopvērtējumā! Lai kam arī konkurenti nespēj izbēgt no vēja bedrēm.

15. augusts

Skrienam uz finišu. Kopš 13. augusta stabili ejam ar bakštagas vēju ar vidējo ātrumu 8,35 mezgli. Agraļā rīta vačā Arnolds uzstādīja ātruma rekordu – 12,1 mezgls, ko pārējie vači ļoti cītīgi cenšas pārspēt.

17. augusts

Esam iegājuši finiša taisnē. Vakardiena bija mierīga, no sākuma gājām ar poļu fokū, vēlāk uzvilkām pergamentu. Pēc mūsu datiem, līdz finišam vēl ir 190 j.j.

20. augusts

Pāri okeānam citi okeāni būs! Jā, jā – tieši šādas ir komandas pēcfiniša emocijas. Finiša līniju šķērsojam 18. augusta rītā plkst. 04.06 UTC, visiem komandas biedriem simboliski uzliekot roku uz stūres.

P.S. "Laba zāle, rozā debess, ejo-ejo-Latvija! Tiri-piri-Spaniel!" Vai tik Atlantijas šķērsošanas laikā nav tapis jauns "Spaniel" sauklis?

1. septembris

Šodien devāmies komandu parādē ap marīnu, kurā stāvam. Par laimi, laiks noskaidrojās, un, citējot pilsētas mēru, "vajag sauli, būs saule". Apbalvošanas ceremonija bija pārsteigumu pilna un pārsteidza mūs gan labā, gan sliktā ziņā. Diemžēl pēc mistiskajiem pārrēķiniem, kurus saprot tikai STI, esam noslīdējuši C/D klasē uz 4. vietu, un par to nekādu balvu mums nedeļa. Bet par mūsu ieguldījumu sakaros un komunikācijā starp kuģiem sacensību laikā ("Spaniel" bija *"stand-by race communications ship"*) tikām pie balvas – šķīvīša par palīdzību. Un vislielākais pārsteigums sekoja pašas apbalvošanas ceremonijas beigās, kad sacensību priekšnieks pēc garām runām par valstu sadraudzības veicināšanu un internacionālās burāšanas kopienas stiprināšanu izsauca mūs uz skatuves un pasniedza visiespaidīgāko iespējamo balvu šajā regatē – "The Friendship Trophy". Tiem, kas nezina: visi kuģi, kas piedalās regatē, pēc katra posma balso par draudzīgāko, komunikatīvāko un labāko atmosfēru radošo kuģi/ komandu. Visas regates beigās vienam kuģim tiek piešķirta šī īpašā balva, kuras žūrija ir bijuši tikai citi burātāji un kapteiņi.■



O-O-O, Ū-U-U, "SPANIEL"!

"Pāri okeānam citi okeāni būs!" Lūk, tieši šādas bija komandas pēdējiņa emocijas, kad 18. augusta rītā plkst. 04.06 UTC, visiem komandas biedriem simboliski uzliekot roku uz stūres, jahta "Spaniel" soļoja finiša līniju.



Šā gada 16. septembrī, atgriežoties no starptautiskās regates "Rendez-Vous 2017 Tall Ships Regatta", kas bija veltīta Kanādas 150. dzimšanas dienai, jahta "Spaniel" septiņu sagaidītājahtu pavadībā cēli iekuģoja Andrejostā. "Spaniel" dalība regatē ilga četrus mēnešus – no 1. maija, kad Sinešā, Portugālē, tika dots starts otrajam sacensību posmam, līdz 3. septembrim, kad regates dalībnieki finišēja Havrā, Francijā. "Spaniel" bija īstenojusi savu gadsimta projektu un sapni – bija šķērsojusi Atlantijas okeānu.

Regates sacensību, kruīza un jahtas "Spaniel" pārdzīšanas posmos kopumā piedalījās ap 60 burātāju kapteiņu Jura Radus, Jura Austriņa, Reiņa Gedzuna, Ivo Ivanova un Silarda Kamergrauža vadībā. Regates kulminācija bija Kvebekā no 18. līdz 23. jūlijam, kad uz Kanādas Konfederācijas 150 gadu svinībām ieradās apmēram 40 buru kuģu un jahtu ar vairāk nekā 3000 burātājiem no Eiropas un Amerikas. Jahtas "Spaniel" komanda līdz ar tās patroneses Vairas Viķes-Freibergas laba vēlējumiem nogādāja Kanādai sveicienu dzimšanas dienā un aicināja uz Latvijas valsts simtgades svinībām.

"Spaniel" dalību regatē "Rendez-Vous 2017 Tall Ships Regatta" atbalstīja Kvebekas pilsētas pašvaldība, SIA "Baltic Ropes" un SIA "Gandrs", kā arī jahtas

Kapteinis Reinis Gedzuns veica pilnu ceļu – 10 500 jji.



Jahta "Spaniel" un tās komanda regatē piedalījās īpašā jahtas "Spaniel" komandas biedres arhitektes Elīnas Upes un mākslinieces Daces Jēkabsones radītā tematiskā jahtas noformējumā un T-kreklu dizainā, vēstot pasaulei par Latvijas valsts simtgadi.

"Spaniel" komandas burātāji. Jahtas noformējums, burātāju tērpi un suvenīri tika darināti, kā arī pasākumi organizēti ar Valsts kultūrkapitāla fonda atbalstu projekta "Sapnis par Atlantiju // Baltijas jūraszīmes" ietvaros.



Gunārs Šteinerts no "Spaniel" saņem dāvanu – Atlantijas okeāna sāli, kas noņemts no jahtas korpasa, ar ko burātāju gada ballē simboliski iesvētīt jaunos burātājus.



REISA PATRONESE VAIRA VIĶE- FREIBERGĀ GANDARĪTA PAR BURĀTĀJU PAŠAIZLIEDZĪBU UN DROSMI

Raksturojot tās sajūtas, ko nozīmē būt par patronesi šādam notikumam, eksprezidente Viķe-Freibergas kundze teica: "Man ļoti patīk pasākumi, kuros iesaistās jauni ļaudis, un tas ir simpātiski. Vēl jo vairāk novērtējams ir tas, ka viņi uzņemas kādu pietiekami grūtu izaicinājumu un ir gatavi tā pildīšanā ieguldīt visus savus spēkus un arī ziedot savu laiku. Es domāju, tas nav tāds vienkāršs pasākums šķērsot okeānu ar jahtu, kas, no

malas raugoties, izskatās kā rieksta čaumala, apzinoties okeāna lielos viļņus. Tur ir vajadzīga drosmē. Ir jauki, ka mums ir tāda tradīcija, ka jaunieši trenējas un gadu no gada piedalās sacensībās. Mēs jau redzam tos karogus, kas ir jahtas "Spaniel" krājumā. Es ļoti atbalstu šādu gribasspēku un interesi.

Esmu piedalījusies Kanādas simtgades svinībās, tagad piedzīvošu



Reisa patronese Vaira Viķe-Freiberga raksta novēlējumu lielajā "Spaniel" grāmatā.

arī Latvijas simtgadi, un man bija liels prieks, ka Latvijas jaunie ļaudis bija kļāt Kanādas simt piecdesmitgadē, tāpēc varu apgalvot, ka esmu priecīga un pagodināta būt par šāda notikuma līdzī jutēju un līdzī dzīvotāju."■

"Spaniel" sagaidīja Anita Freiberga

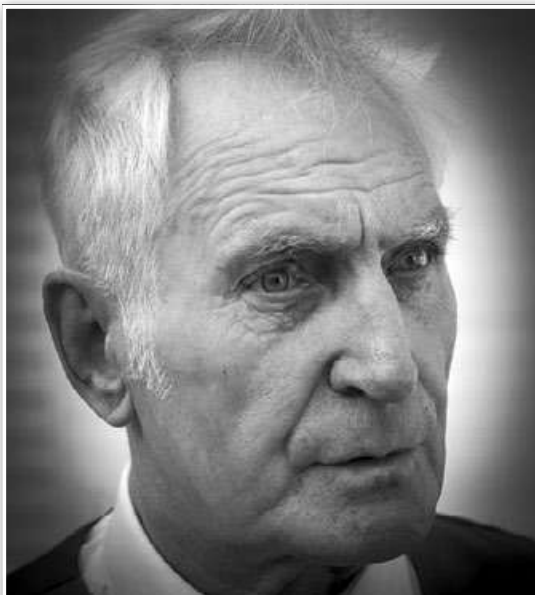


KAPTEINIS. GAISMAS NESĒJS.

VISVALDIS FELDMANIS

(09.4.1938. – 15.5.2017.)

Pieminot tālbraucēju kapteini Visvaldi Feldmani, uzreiz nāk prātā Kolkas bāka. Lai gan ar šo vienīgo Latvijas saļu ir saistīts tikai neliels kapteiņa mūža nogrieznis, to atceramies visvairāk un te atmiņu ir krietni pulkāk nekā par Visvalža jūras gaitām. Par tām parasti viņš stāstīja pats, ērtāk izkārtojis savus viesus mājīgajā "Buru" verandā, kur ik glezna, ik fotoattēls un uz savdabīgā, stūres ratam līdzīgā bāra stiklotās virsmas izkārtotie tāljūru suvenīri



stāstīja par tālbraucēja kapteiņa mūžu – smeldzīgu, piedzīvojumiem un pārbaudījumiem bagātu, apskaustu un intrigās ievērtu, jo Visvaldis Feldmanis nebija no ērtajiem, viņam bija daudz paziņu, bet maz draugu. Tikai retajam bija ļauts pa savam kārtot šo subordināciju starp izglītotu tāljūru kapteini un sauszemes dubļu bridēju, jo daudzus tā arī Visvaldis nodēvēja – par klinklūriņiem, plānā galdiņa urbējiem.

Tiešums un domu precizitāte – tā varam raksturot Kapteiņa lūkojumu uz pasauli, kurā viņam bija lemts nodzīvot 79 gadus – raibus kā dzeņa vēders, mīlot un tapt mīlētam. Veiksme zēnībā uz Doma laukuma kāpnēm sastapt toreizējo zivsaimniecības ministru Kārli Budi, panākumi pirmajos reisos, kur labi atalgotais darbs ļauj iegādāties māju Dzintaros, darbaudzinātāja talants un uzticēšanās savai komandai, kas ļāvis īstenot vispārdrōšākās idejas.

Visvaldis bija romantiķis. Saunaga puika, kurš ar lībieša sikstumu visu dzīvē sasniedzis tikai pats ar savām rokām. Mijākais kuģis – ražošanas refrīžerators



PRO MEMORIA



"Tauiska", kas kalpojis par radošuma laboratoriju Liepājas skartaļiem – Egonam Līvam un Olafam Gūtmanim. "Tauiskā" pa klusam iebūvētajā saunā dzimušas idejas par latviešu jūrskolām, skaidro kuģniecības vēsturi un pašu darāmo, lai no kuģiem nepazustu pēdējais latvietis. Uz "Tauiskas" bija 13 tautību jūrnieki, jo 14. tautība toreiz vēl netika oficiāli atzīta. Ierakstu pasē, ka ir lībietis, Visvaldis saņēma tikai 1988. gada 25. aprīlī.



Veiksme – šo vārdu nākas atkārtot. Arīdzan mācīšanās pie tādiem jūrskolotājiem kā zemūdenes "Ronis" komandieris Hugo Legzdīņš, skolas gaitas kopā ar Bruno Zeiliņu, Kolkas bākas pārvaldība Rīgas brīvostas pakļautībā. Toreizējais Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs paša atbalstītajā filmā "Gaisma pār Kolkasragu" par Visvaldi Feldmani saka: "Visvaldis Kolkas bākā



ir ieguldījis tik daudz savas enerģijas, cīnoties ar tumsas un gaismas spēkiem, labojis, atjaunojis, atgriezis bāku sabiedrības aprītē."

2016. gada Lībiešu svētkos Kapteinis svinīgi nodeva Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam Kolkas bākas zīmi, kas tai bijusi piestiprināta kopš celtniecības laikiem. Paglābis no metāllūžņu vandāļiem, lētas popularitātes un slavas



kārotājiem. "Bāka pieder valstij, un arī bākas zīmei ir jānonāk valsts muzejā," stingri pārliecināts bija Kapteinis.

Man atmiņā žurnālistes Violas Lāzo teiktais par tāljūru kapteiņiem – "viņi nav šaurā laivā sēdētāji". Visvaldis pirmais paceļ Eiropas Savienības karogu Kolkas bākā, un stāsts par karogiem ir īpašs. Viņa "Burās" svētku reizēs mastā ir trīs karogi – Latvijas, Eiropas Savienības un lībiešu zaļi balti zilais. Vārti vienmēr bijuši atvērti gaidītiem ciemiņiem, un atbildība, ar kādu "Burās" gaidīti viesi, ir no tiesas apbrīnojama. Kad sarunās pavīd personiski motīvi, bieži vien Kapteiņa acis kļūst valgas, jo līdzpārdzīvojums teiktajam ir pārāk skaudrs. Bet tad atkal skan smiekli, kāds jūrnieku joks vai atgadījums no dzīves. "Burās" nestāstīja anekdotes, jo jūrā un krastā piedzīvotais bija daudz interesantāks, daudz aizraujošāks.

Vienmēr pietrūka laika. Kaut kas bija jāatstāj arī nākamajai tikšanās reizei. Un tā vienmēr. Līdz brīdim, kad Visvaldis atkal satiksies ar savu Kolkas bāku. Jo, kā teica Kapteinis, katram cilvēkam dzīvē ir jābūt savai bākai...

PĒDĒJĀ TIKŠANĀS AR JŪRU

Tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis vienmēr ar jūru bijis uz "tu". Zēnībā, kad tā šalkusi aiz Saunaga priekšu kāpām, skolas gados, kad gūts pirmais rūdījums, un uz kapteiņa tiltiņa, kad izvagotas tuvas un tālas jūras – no Rīgas līča līdz Atlantijas okeānam. Jūra viņā atstāja neizdzēšamas pēdas – rakstura stingrībā, domu tiešumā un arī sejā: lai arī gludi skūtais vaigs un labais odekolons darīja savu, tomēr rūpju rievu un uzticības saldā nasta kapteini reti kad atstāja. Mazā kaija tālumā un tuvinieki dzimtajā krastā bija tas spēks, kas vienmēr lika atgriezties, sirsnībā spiest roku un smaidā dāvēt sveicienus.



Kapteiņa Feldmaņa dēls Kārlis ar ģimeni.



Kapteini pavada meita un brāļi.



PRO MEMORIA



Gints Šimanis sūta pēdējos sveicienus kapteinim.

Lībietis. Vienmēr ar taisnu muguru un gatavs nest zaļibaltzilo karogu līdz jūrai, kur lībiešu svētkos vienmēr kāpts laivā un kopā ar ozollapu vainagu braukts selgā, lai pieminētu aizgājušos tautasbrāļus. Bet šā gada 19. septembrī iepretim Mērsragam, kur sāktas zvejas vīra gaitas, tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis atdots Jūras mātei. Izpildīta aizgājēja griba, jo arī viņšaulē kapteinis gribēja būt jūras klēpī, kopā ar saviem domu un cīņu biedriem, kuru kaps ir jūras dzelme.

Dziesma par mazo kaiju, šķiet, bija visvairāk dziedātā viesmīlīgajā Kolkas "Buru" sētā, jo nezināmā autora vārdi laikam vistiešāk izteic jūrnieka dzīves gājumu, īpaši burinieku laikā, kad vīri bija prom no mājām pusi mūža, kad vēstules no jūras ceļoja mēnešiem un ziņas par tālo jūru braucējiem bija visgaidītākās ciemā. Tādēļ, liedagā satiekot mazo kaiju, būsim cieņpilni, varbūt tieši šai jūras putnā ir iemiesojusies kapteiņa dvēsele.■

Gints Šimanis



LAIMONIS PLĪRUMS

(1929. 3. VI – 2017. 17. II)

2017. gadā no Latvijas jūrnieku saimes šķīrās Laimonis Plīrums – kuģu mehāniķis, inženieris, pazīstams jūrniecības darbinieks, īsts profesionālis un sava darba lietpratējs. 1950. gadā viņš absolvēja Rīgas jūrskolu un 1955. gadā ieguva augstāko jūrniecības izglītību Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā. Darba gaitas Laimonis Plīrums sāka Igaunijas jūras kuģniecībā, kur bija kuģu 3. mehāniķis, bet no 1958. gada strādāja par kuģu mehāniķi Latvijas jūras kuģniecībā. Gadiem ritot, Laimonis Plīrums bagātināja savu daudzpusīgo darbību – viņš ir bijis gan vecākais meistars Rīgas kuģu re-



monta darbnīcās, gan strādājis citos uzņēmumos. Latvijas jūras kuģniecības veterāni labi atceras prasīgo un krietno sava darba veicēju, it sevišķi laikā, kad viņš 1972. gadā kļuva par Latvijas jūras kuģniecības tehniskās daļas vadītāju un inženieri mehāniķi kuģu būves uzraudzībā Papenburgā, Vācijas Federatīvajā Republikā. Savu profesionalitāti Laimonis Plīrums apliecināja arī Latvijas jūras kuģniecības galvenā enerģētiķa amatā, kur viņš nostrādāja 17 gadus, līdz pat 1994. gadam. Neaizmirstama ir arī Laimoņa Plīruma sabiedriskā darbība – viņš bija viens no Latvijas Jūrniecības savienības un Latvijas Jūrniecības fonda dibinātājiem, konkrētu un izsvērtu viedokli pauda visdažādākajos ar Latvijas jūrniecību saistītos jautājumos, pildīja Latvijas tirdzniecības flotes jūrniecības fonda "Jūrnieks" priekšsēdētāja pienākumus. Uz viņa pleciem balstījās Latvijas jūrnieku kongresa tehniskais sagatavošanas darbs. Mēs, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbinieki, labi atceramies Laimoņa vizītes pie mums, kurās viņš dalījās ar savu bagātīgo jūrniecības darbinieka profesionālo pieredzi un dzīvi interesējās arī par Latvijas kuģniecības vēsturi. Tādu mēs atcerēsimies Laimoni Plīrumu – teicamu savu darba darītāju, atsaucīgu un sabiedrisku cilvēku. Lai vieglas smiltis Laimonim!■

A. Cekuls

LJG 2017



KAD ERUDĪCIJAI NĀK TALKĀ SIRDS

Vēsturniece BEATA KRAJEVSKA (23.1.1936.–7.6.2017.) savos darbīgajos mūža gados paveikusi daudz – no pirmās ekspozīcijas Ainažu jūrskolas memoriālajā muzejā līdz zinātniskajam darbam Valsts vēstures arhīvā. Kā caurviju motīvs akadēmiskajam skatienam uz vēsturiskajām vērtībām vienmēr bijis Latvijas jūrnieceības vēstures un tās dižgaru Krišjāņa Valdemāra un Kristiāna Dāla daudzcinājums.

VISI CEĻI VED UZ AINAŽIEM

Ir 1989. gada 14. oktobris. Rudens saules pielietajos Ainažos svin Jūrskolas 125. gadskārtu. Atmosferā gaisotnē Latvijas Valsts vēstures arhīva direktora vietniece Beata Krajevskā ainažniekiem mūžīgā glabāšanā nodod Kristiāna Dāla tālbraucēja kapteiņa diplomu un viņa 1895. gada dienesta gaitu sarakstus. Spēlē "Budēļi", un B. Krajevskai tas ir īpašs brīdis. Te, Ainažos, atmiņās uzvirto 1969. gada vasara – kūpinātu zivju aroms, tikko slaukta piena smarža, karstais bula laiks un mundrinošas peldes jūrā, pie vecā stēķa, kas vēl glabā burinieku gadsimta auru. Toreiz te tapa Jūrskolas memoriālā muzeja pirmā ekspozīcija, kura laimīgi "izdzīvoja" līdz pat Atmosferas laikam, muzeja pirmos divdesmit gadus.

Lūk, ko lasām "Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas 1989/1990" 1. laidienā:

"Krišjāņa Valdemāra jūrskolas absolventi, zvejniecības un tirdzniecības flotes veterāni, tikko kā atdzimušās Latvijas augstākās jūrskolas pirmkursnieki, kopā ar svētku viesiem slavenie kapteiņi Hugo Legzdīnš, Oskars Stalts, Harijs Līdaks. Vairāk nekā 500 interesentu te, Ainažos, saulainajā oktobra sestdienā."

B. Krajevskā Ainažu Jūrskolas muzeja pirmās ekspozīcijas tapšanu vienmēr atcerējās ar īpašu mīlumu. Un paveiktais darbs uzrunāja! Uz Ainažiem brauca kā uz latviešu jūrnieceības Meku, jo te bija mūsu, latviešu un igauņu, jūrnieceības gēna spēka punkts.

KRISTIĀNA DĀLA DAUDZINĀJUMS

B. Krajevskā daudz darba veltījusi Kristiāna Johana Dāla (1839–1904) dzīves un veikuma izpētei. Īpaši viņu aizrāvušas K. Dāla Obas grīvlīča ekspedīcijas (1876–1877), kuru uzdevums bija izpētīt Obas grīvlīča fārvateru no Oborskas (tagad Saļeharda) līdz Belijas salai, noteikt piemērotas vietas ostu ierīkošanai.

Cīņa Ziemeļos vainagojās ar panākumiem! B. Krajevskā secina:

"Ekspedīcija bija veiksmīga. Tvaikonis "Luiza" ar K. Dālu un Nikolaju Raudsepu, R. Kurseinu un matrožiem Paukšēnu, Martinsonu, Skaraini, Bahu no Ainažiem un Bresi, Šteinbriku, Ernsbergi, Pfeiferi un mašīnistu Loginu no Rīgas



iegāja Obas grīvlīci un ieradās Toboļskā. Tas bija pirmais tvaikonis, kas no Eiropas 1877. gada 8. septembra rītā sasniedza šo tālo Sibīrijas pilsētu.”

K. Dāla vadītās Obas grīvlīča ekspedīcijas izpētes rezultātus augstu novērtēja Rietumeiropā. Plaši zināmais ģeogrāfisko atklājumu žurnāls A. Petermaņa “Vēstis” 1879. gadā publicēja K. Dāla ekspedīcijas pārskatu, ievietojot Obas grīvlīča karti, kurā astronomiski noteikti 11 ģeogrāfiskie punkti. Tas apliecina, ka K. Dāla ekspedīcijām nebija lokāls, bet gan starptautisks raksturs, rezumē B. Krajevskā.

Raugoties mūsdienu acīm – latvieši ir visur! Arī Ziemeļu Ledus okeāna jūras ceļa atklāšanā, kas sāk ieņemt arvien lielāku lomu globālajā tranzītā kā nākotnes Ziemeļu jūras ceļš.

B. Krajevskas mīlestības darbs allaž bijis seno jūrnieku dzimtu apzināšana. Kā testaments skan viņas vārdi, veltīti mūsu jūrniecības veterānu piemiņai:

“K. Dāla vadīto jūrskolu [Ainaži un Liepāja – G.Š.] absolventi laiduši dziļas saknes Vidzemes un Kurzemes jūrmalas zemē. Tā ir savdabīga šo novadu vēstures lappuse, kas atspoguļo ne tikai Latvijas un Krievijas, bet arī visas pasaules buruflotes “gulbja dziesmu”, kas tik izteiksmīgi skanēja Baltijas jūras krastos 19. gadsimta 2. pusē un kas tik spēcīgi ietekmēja mūsu jūrmalas iedzīvotāju sociālo sfēru, nostiprinot un iedibinot veselas kapteiņu dzimtas – Veides, Miķelsonus, Kalniņus, Bērziņus, Lielkalnus, Šņores, Asarus, Pūliņus, Morgenšternus, Lonfeldus un daudzas citas. Katrā zvejniekciemā bija slaveno kapteiņu dzimtu mājas, kas izcēlās ar savu arhitektūru, telpu iekšējo apdari, plānojumu.

Vislabākā K. Dāla piemiņas saglabāšana būtu tad, ja mēs šajā jaunajā latviešu tautas Atmodas laikmetā rastu iespēju katrā ciemā apzināt, sakopt un atbilstoši to vērtībai izmantot šīs ēkas, tādējādi saglabājot Latvijas novadu savdabību.”

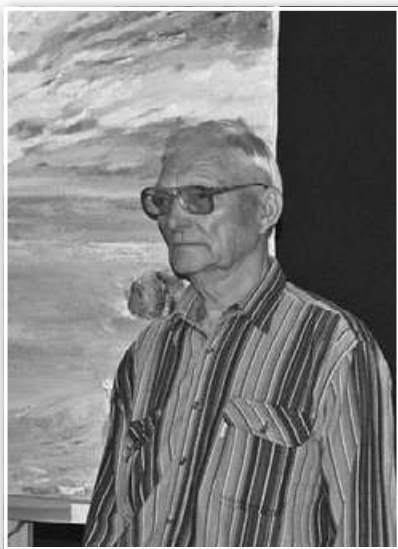
Paturēsim Beatu Krajevsku mūžīgā piemiņā!■

Gints Šimanis



ROMĀNS RUDZĪTIS

(1931. 17. VI – 2017. 9. IX)



Romāns Rudzītis pabeidzis Rīgas jūrskolu un vēlāk arī Rīgas Politehnisko institūtu, kļūstot par diplomētu būvinženieri. Glezniecībai pievērsies 40 gadu vecumā un 1998. gadā kļuvis par Latvijas Mākslinieku savienības biedru. Gleznotāja iedvesmas avots bija daba, bet kompozīcijām raksturīga realitātes brīva interpretācija.

Romāns Rudzītis pats teicis: „Man allaž ir bijis milzīgs gandarījums, kad mākslas darbi *aiziet savā dzīvē*. Esmu dāvinājis gleznas vairākām bibliotēkām, citām iestādēm, arī Latvijas Jūras akadēmijai. Nekādi materiāli labumi nav samērojami ar prieku, ko redzu skatītāju acīs, kad viņi uzlūko manus darbus.”

Mākslinieks bija pārliecināts, ka mācīties nekad nav par vēlu un nekad nav par vēlu atklāt sevī talantu. Ko jaunu var apgūt arī pēc sešdesmit, septiņdesmit un pat astoņdesmit gadu vecuma. Arī pats savu roku iesākumā iemēģinājis tikai ziņkāres vadīts, bet vēlāk iemīlējis gleznas radīšanas procesu. Mākslinieks bija gatavs katram iemācīt strādāt ar otu, rosināt saskatīt skaisto un būt radošam. Viņa gleznās jūtams gaišums un vieglums, un tieši tāds – gaišs un vienkāršs ir bijis arī Romāns Rudzītis pats, un tāds viņš turpinās dzīvot savu audzēkņu sirdīs.■



JURIS CIMANSKIS

(1943. 6. IV – 2017. 21. V)

Juris Cimanskis dzimis Limbažu rajona Brīvzemnieku pagastā. 1968. gadā beidza Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstāko inženieru jūrskolu un 1973. gadā aspirantūru. 1986. gadā aizstāvēja tehnisko zinātņu doktora disertāciju, bet 1992. gadā kļuva par habilitēto inženierzinātņu doktoru. Pētījis mašīnu, mehānismu un aparātu dinamiku un pretestību, bijis līdzautors 1982. gadā Maskavā izdotajai grāmatai "Vārpstu dinamika elastīgajos balstos".

No 1973. gada Juris Cimanskis pievērsās izglītības darbam, ir Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākās inženieru jūrskolas laboratorijas vadītājs, profesors un katedras vadītājs.

1989. gadā sāk strādāt Latvijas Jūras akadēmijā. Vispirms bija LJA Mehānikas nodaļas direktors, pēc tam līdz sava mūža pēdējai dienai LJA Kuģu inženieru nodaļas direktors.

Mūžībā aizgājis cienījams cilvēks, profesionāls speciālists, talantīgs, studentu mīlēts un kolēģu cienīts pasniedzējs.■



2017. GADĀ AIZSAULĒ AIZGĀJUŠI JŪRNICĪBAS DARBINIEKI

Dailonis Spāde
(1930. 26. XII – 2017. 3. VII)

Jānis Jukšinskis
(1935. 29. XII – 2017. 19. XI)



JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2017!

DEVINDESMIT

Igors Vītols

ASTONDESMIT PIECI

Raimonds Maslovskis

Artūrs Krastiņš

Edīte Muceniece

Imants Vikmanis

Jānis Zavickis

ASTONDESMIT

Arnis Akmeņlauks

Aivars Kalnakārklis

Vladimirs Kozačenko

Alfrēds Mačtams

Genādijs Ostapenko

Mihails Pučiniņš

Vasīlijs Sirotkins

Jānis Stepinš

Konstantīns Sukurs

Kārlis Tomsons

Leonīds Turlisovs

Arnolds Zantmans

SEPTINDESMIT PIECI

Edgars Bumburs

Andris Gūtmanis

Ojārs Maiss

Māris Mertens

Māra Mihejeva

Kārlis Vanags

Imants Zemļakovs

SEPTINDESMIT

Emīls Danga

Antons Ikaunieks

Vilnis Ozoliņš

Kārlis Svilpis

Ādolfs Zāgantis

Jānis Šuba

SEŠDESMIT PIECI

Ilmārs Balodis

Inta Kārklīņa

Āris Freibergs

Vilnis Saltais

Oskars Spāde

Igors Tarvids

Jānis Zīle

SEŠDESMIT

Andris Kļaviņš

Ivars Muravskis

Māris Suseklis

PIECDESMIT

Gints Dandzbergs

ČETRDESMIT PIECI

Ivo Īstenais

ČETRDESMIT

Juris Brīvnieks

Normunds Kurcīkjavičs

TRĪSDESMIT PIECI

Mārtiņš Dubra

TRĪSDESMIT

Elīna Šmite



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 jūrnieceku arodbiedrībai

Firmām
AS "Latvijas Jūras medicīnas centrs"
SIA "Lapa"
SIA "BGS"
SIA "B.L.B. Baltijas termināls"
SIA "Eko osta"
"Rīgas pasažieru termināls"
SIA "Hanza Jūras aģentūra"
SIA "Harbour Enterprise"
SIA "Det Norske Veritas"

Paldies visiem, kas palīdzēja "Latvijas jūrniecības gadagrāmatas 2017"
sagatavošanā, neliedzot padomu, informāciju, fotomateriālus, kā arī
finansiāli atbalstīja tās izdošanu.



Satura rādītājs

PRIEKŠVārds

- 2 IR LAIME BŪT CEĻĀ
- 4 JŪRNICĪBAS NOZARES 2017. GADA NOTIKUMU TOP 10
- 6 GADA JUBILĀRI
- 7 GADA CILVĒKI
- 8 2017. GADA NOTIKUMI LATVIJAS JŪRNICĪBĀ
- 13 KATRAM GADAM SAVI NOTIKUMI, SAVA VIETA, LOMA, IETEKME UN SAVI VAROŅI
- 21 ĢEOGRĀFS, KURŠ MĪLĒJA GRĀMATAS, VĒSTURI, JŪRU UN BĀKAS

JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

- 30 PAR LATVIJAS JŪRNICĪBAS SABIEDRĪBAS UZDEVUMIEM DOMĀJOT
- 36 LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA IR ATVĒRTA JAUNĀM INICIATĪVĀM
- 41 JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA JAUNAS IDENTITĀTES MEKLĒJUMOS
- 43 JŪRAS SVĒTKI UZ KUĢA "VECRĪGA"
- 44 JŪRNIKU VĪRŠĶĪBU GODINOT
- 47 MĀCĪT CITUS UZKĀPT UZ AUGSTĀKĀ PAKĀPIENA
- 55 SKOLOTĀJAM VIENMĒR JĀBŪT GATAVAM STRĀDĀT MŪSDIENĪGI
- 57 JA SKOLOTĀJA DARBS PATĪK, TAD PATĪK VISS, KAS AR TO SAISTĪTS
- 59 VIENALDZĪGS NEVAR BŪT NEKAD

LATVIJĀ UN PASULĒ

- 68 U. AUGULIS: KAZAHSTĀNA IR ĻOTI SVARĪGS LATVIJAS PARTNERIS EIRĀZIJAS TRANZĪTA ATTĪSTĪBAI
- 73 PĒC ČETRU GADU PĀRTRAUKUMA ATKAL KOPĀ SANĀK LATVIJAS – KRIEVIJAS STARPVALDĪBU KOMISIJA
- 74 SATIKSMES MINISTRIJAS ZIŅAS
- 78 LATVIJA PIEDALĀS NOZĪMĪGĀS TRANSPORTA UN LOĢISTIKAS IZSTĀDĒS
- 81 "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" PIEDĀVĀ PAKALPOJUMUS PĀRVADĀJUMOS STARP ĀZIJU UN EIROPU
- 87 BALASTA ŪDENS APSAIMNIEKOŠANAS KONVENCIJA KĻUVUSI PAR REALITĀTI
- 88 CO2 EMISIJAS – LĒMUMI PIEŅEMTI, BET DISKUSIJAS TURPINĀS
- 92 IMO ZIŅAS

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

- 96 JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS ZIŅAS
- 109 BALTIJAS VALSTU JŪRAS ADMINISTRĀCIJU TĪKŠANĀS
- 112 ĻOTI SVARĪGI IR SASKAŅOT VIEDOKĻUS

JŪRNICĪBA

- 120 LATVIJAS KAROGS PASAULES JŪRĀS
- 122 LATVIJAS KUĢU REĢISTRU RAKSTURO KVALITĀTE



- 124 JŪRNICĪBAS ZIŅAS
- 126 LIELĀS, VIDĒJĀS UN MAZĀS INTERESES: KUĢOŠANAS
NOZARE SASKARAS AR GRŪTĪBĀM
- 133 PIRMS PARAKSTĪT, IR UZMANĪGI JĀIZLASA
- 135 NETAISNĪGA ATTIEKSME PRET JŪRNIKIEKIM KRIMINĀLPROCESU IETVAROS
- 137 VISLIELĀKO PROBLĒMU PAMATĀ IR ALKATĪBA
- 140 JŪRNIKA DARBA UN DROŠĪBAS GARANTS IR KOPLĪGUMS
- 143 "LATVIJAS KUĢNICĪBAS" ZIŅAS
- 147 MĒS ESAM PROFESIONĀĻI UN NEVARAM ATĻAUTIES TĀDI NEBŪT!
- 154 JA IZGLĀBTA KAUT VIENA DZĪVĪBA, DZĪVE NAV BIJUSI VELTĪGA

KAPTEIŅA TILTIŅŠ

- 162 TITULS – TAS IR UZ MŪŽU
- 168 KAPTEIŅA EGLE SVEIC VIESUS UN OSTINIEKUS
- 170 MĀCĪBSTUNDAS PIE MĀRA MERTENA
- 176 IZDEVUMU OPTIMIZĀCIJA IR REĀLA PASAULES TENDENCE
- 180 EKONOMISKAIS SPIEDIENS IR REALITĀTE JŪRĀ
- 184 JŪRNIKA PROFESIJA VISOS LAIKOS DEVUSI DROŠU PAMATU
- 188 KAPTEIŅU PRINCIPS – BŪT AKTĪVIEM NEVIS VĀRDOS, BET DARBOS
- 193 VECĀ KAPTEIŅA STĀSTS: KAD RAUD SKAISTA MEITENE

IZGLĪTĪBA

- 196 JŪRNIKS VAKAR, ŠODIEN UN RĪT
- 203 LATVIJAS JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS IESTĀDES 2017. GADĀ SKAITĻOS
- 206 VAI GAIDĀMS JŪRNICĪBAS NORIETA SĀKUMS LATVIJĀ?
- 207 NEPIEĻAUT SASTEIGTU, NEPIETIEKAMI IZVĒRTĒTU
UN NEATGRIEZENISKU RĪCĪBU!
- 209 NĀKOTNE, IESPĒJAMS, IR TUVĀK, NEKĀ MĒS DOMĀJAM
- 214 NEKAD NEIZSLĒGT DOMĀŠANU!
- 219 LATVIJAS JŪRAS AKADEMĒIJAS ZIŅAS
- 223 LJA JŪRSKOLĀ REALIZĒTS "ERASMUS+"
PROGRAMMAS MOBILITĀTES PROJEKTS
- 225 KO PAŠI IZDARĪSIET, TAS ARĪ BŪS
- 229 STUDENTI VĒLAS MODERNĀKU MĀCĪBU VIDĪ
- 233 MĒRKIS – IZAUDZINĀT JŪRAS FLOTES VIRSNIEKUS PAR
AUGSTVĒRTĪGIEM SABIEDRĪBAS LOCEKĻIEM
- 235 LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽAS ZIŅAS
- 246 JŪRNICĪBA IR ALTERNATĪVA AIZBRAUKŠANAI NO LATVIJAS
- 249 STĀSTA PAR PRAKSES IESPĒJĀM UN SVEIC STIPENDIĀTUS
- 251 KONKURSA "ENKURS" 2017. GADA SEZONA

JŪRAS SPĒKI

- 256 JŪRAS SPĒKU FLOTILEI – 25
- 263 LATVIJAS JŪRAS SPĒKU PRIORITĀTE IR BIJUŠI CILVĒKI
- 272 VIRSNIEKS TU ESI UN PALIEC VIENMĒR



SATURS

- 280 GODS KALPOT LATVIJAI!
- 282 ESMU LEPNS PAR JŪRAS SPĒKIEM
- 285 JŪRAS SPĒKU ZIŅAS

OSTAS

- 290 CEĻA ZĪMES TRANŽĪTCEĻU KRUSTPUNKTĀ
- 301 GATAVOJIES SLIKTĀKAJAM, CERĪ UZ LABĀKO UN ESI GATAVS UZ VISU
- 309 TIEKAS NAVIGĀCIJAS LĪDZEKĻU APSAIMNIEKOTĀJI
- 312 ES NEKO NENOŽĒLOJU
- 322 KOMANDAS CILVĒKS, KURŠ PATUR LĒMUMA TIESĪBAS
- 331 STATISTIKA
- 337 RĪGAS BRĪVOSTAS ZIŅAS
- 351 VAI TRANŽĪTAM BŪS JĀATMET AR ROKU?
- 356 VENTSPILS OSTA 2017. GADĀ
- 365 LIEPĀJAS SEZ ZIŅAS 2017
- 371 LIEPĀJAS OSTAS PIETURVIETAS 320 GADU SKRĒJENĀ
- 374 LSEZ 20 GADU JUBILEJU ATZĪMĒ AR BIZNESA KONFERENCI "20+..."
- 378 DOKUMENTU VĒL NEBIJA, BET OSTĀ KUĢI JAU NĀCA
- 384 INFRASTRUKTŪRU NĀKSIES UZTURĒT PAR SAVU NAUDU

VĒSTURE

- 402 RĪGAS LOČI – DAUGAVAS CEĻA CILVĒKI
- 407 JŪRAS AIZSARGU ORGANIZĀCIJA LATVIJĀ
- 416 NO LIEPĀJAS OSTAS PROM NEZINĀMĀ TĀLUMĀ...
- 422 LATVIEŠU JŪRNIKS TĀLOS CEĻOS
- 434 PALĪDZĪBA JŪRNIEMIEM NELAIMES GADĪJUMOS.
KAD UN KĀ RADĀS GLĀBŠANAS STACIJAS
- 439 OBAS GRĪVLĪČA IZPĒTES EKSPEDĪCIJAI – 140
- 444 AINAŽU JŪRSKOLNIEKU DZĪVES CEĻI
- 452 JŪRNIEMI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

- 456 NOTIKUMI LATVIJĀ
- 458 SVEICIENS "JŪRNIKA" 100. NUMURAM!
- 460 IZSPIEST MAKSIMĀLO LABUMU NO ZIVS KĀ NO CITRONA
- 464 PILNVEIDOS UN MODERNIZĒS OVIŠU BĀKAS EKSPOZĪCIJU
- 470 "MELNAIS DIMANTS" BRAUNA FOTOGRAFĪJĀS
- 472 NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA
- 485 JAHTA „SPANIEL” PIEDALĀS "RENDEZ-VOUS 2017 TALL SHIPS REGATTA"
- 499 PRO MEMORIA
- 508 JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2017!
- 509 PALDIES PAR SADARBĪBU UN ATBALSTU!