LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA

2018

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 2018

26. grāmata

RĪGA 2019

Redkolēģija
Antons Vjaters, Anita Freiberga

Redaktore
Anita Freiberga
Tālr. 29229063
E-pasts: marnews@com.latnet.lv

Datorgrafika
Kaspars Vēveris

Ilustrācijām izmantoti:
V. Brauna, Ā. Freiberga, H. Apoga, S. Kočānes, A. Freibergas, R. Mūrnieka, L. Liepas, N. Smaļinska, R. Šmita, A. Cekula, R. Gailīša, A. Šimja, 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, "Novikontas", "Latvijas kuģniecības", Salacgrīvas ostas pārvaldes, Rīgas brīvostas pārvaldes, Ventspils brīvostas pārvaldes, LSEZ pārvaldes, Skultes ostas pārvaldes, Ainažu jūrskolas muzeja, JSF informācijas centra, LDz preses dienesta, "Tēvijas Sarga", "Jūrnieku foruma", LTFJA, PLATU 25 asociācijas, "Latvian Sailing Team", IMO, ES, foto no izdevuma "Jūras Vēstis" arhīva, kā arī no Lauras Kļaviņas, Toma Dambja, Jāņa Līckalna, Daiņa Caunes, Līvas Gobas, Jāzepa Spridzāna, Ulda Mača, Gunāra Nartiša, Jāzepa Vjatera, Toma Kārļa Iļjenko un Antona Ikaunieka personīgā fotoarhīva. 1. vāka foto: shutterstock.com.

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

© "Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2018" sagatavota SIA "Jūras informācija"

© Latvijas Jūrniecības savienība

JŪRNIECĪBAS JUBILEJU GADS VĒL TIKAI PRIEKŠĀ

Esam izdzīvojuši Latvijas lielo – Latvijas simto gadu, kas licis mums aizdomāties par to, kādi tad īsti esam, ko vēlamies un ko darām, lai sasniegtu to, ko vēlamies. Un te nu, protams, nav vienas atbildes, tieši tāpat, kā nav divu vienādu cilvēku. Esam ļoti dažādi un visu redzam tik atšķirīgi. Vieni domā, ko es varētu darīt Latvijas labā, bet citi no tās spiež laukā visu, ko vien var izspiest. Vieni skatās uz Rietumiem, bet citu skatiens ir vērsts uz Austrumiem. Tā vienmēr ir bijis, ir un, visticamāk, arī nākotnē nekas nemainīsies. Nereti tie, kuri runā par kompromisa mākslu, vismazāk spēj ieklausīties diskusijas partneros, un tam visīstākais apliecinājums ir Saeimas pēcvēlēšanu ārprāts valdības veidošanas absurda izrādē. Mums ikvienam, un arī jūrniecības nozarei nav vienalga, kādi ļaudis stūrē Latvijas kuģi, kas būs ar mūsu ostām un jūrniecības izglītību.

2018. gada labā ziņa ir tā, ka jūrniecības nozare nav piedzīvojusi lielus satricinājumus. Drīzāk ir notikušas pozitīvas pārmaiņas, kas ļauj cerēt uz jūrniecības lietu kārtību, protams, ja vien paši nozares speciālisti to pa īstam vēlēsies vai vismaz neliks šķēršļus jaunu ideju realizēšanai. Latvijas Jūras akadēmija tikusi pie jaunas un spējīgas rektores, Latvijas karogs joprojām ir Parīzes saprašanās memoranda Baltajā sarakstā un Latvijas jūrnieki joprojām ir pieprasīti starptautiskajā darba tirgū. Jūrniecības savienībā arvien vairāk ienāk jaunie, kas ļauj cerēt uz loģisku paaudžu maiņu, kad jaunie un labi izglītotie nozares speciālisti iesaistās arī sabiedriskajās aktivitātēs, jūrniecības tradīciju kopšanā un jaunu tradīciju veidošanā.

Latvijas jūrniecības nozarei 2019. gads būs iezīmīgs ar daudziem nozīmīgiem gada skaitļiem. Lai gan Latvijas jūrniecībai ir sena pagātne, jo piecsimt kilometru garumā aiz kāpām šalcošā jūra mūsu senčus vienmēr ir aicinājusi doties tālās jūras gaitās un kopā ar jūrniecības dižgaru Krišjāni Valdemāru modinājusi alkas pēc izglītības un vajadzību būvēt buriniekus, tā nu iznāk, ka tikai 1919. gads bija Latvijas valsts jūrniecības dibināšanas gads, tātad 2019. gads būs mūsu valstiskās jūrniecības simtgades gads. Kas noticis, piedzīvots, zaudēts un sasniegts šajos gados, par to domāsim, runāsim un rakstīsim. Izdzīvosim kopā Latvijas jūrniecības simtgadi un katrs sev atbildēsim uz tik seno un jau par klišeju kļuvušo, bet savu nozīmi joprojām nezaudējušo jautājumu: ko es varu darīt lietas labā? Bet tas jau būs pavisam cits stāsts nākamajā Latvijas jūrniecības gadagrāmatā.

Piepildītu Latvijas jūrniecības simtgadi novēlot,
Anita Freiberga

VALSTS PREZIDENTA RAIMONDA VĒJOŅA RUNA LATVIJAS SIMTGADĒ PIE BRĪVĪBAS PIEMINEKĻA

Mīļā Latvijas tauta!

Tautieši tuvumā un tālumā!

Sirsnīgi sveicu Latvijas simtgadē! Man ir liels gods kopā ar jums svinēt mūsu valsts vēsturisko brīdi – pirmo simtgadi. Svinēt ar ticību un mīlestību par mūsu tautu un mūsu Latviju!

Tagad – šeit, pie Brīvības pieminekļa, un visur pasaulē, kur svinam Latvijas svētkus, mēs dzīvojam pirmās stundas mūsu valsts otrajā simtgadē.

Šodien mūsu tēvzeme ir neatkarīga valsts un katram no mums ir mūsu brīvība. Spītējot kariem un okupācijām, pašu grūtāko mēs esam izcīnījuši un pašu dārgāko – esam nosargājuši.

Pašlaik ir simbolisks brīdis, lai domās redzētu ideālo Latviju. Tas, kādu Latviju veidosim katru nākamo dienu, ir un vienmēr būs tikai mūsu pašu spēkos.

Kad Latvijas valstij bija tikai desmit gadi, Rainis teica: "Negribēt demokrātiju – mūsu Latvijas apstākļos – [nozīmē] negribēt [pašu] Latvijas valsti." Šie vārdi ir patiesi valsts simtgadē un būs patiesi arī nākotnē. Tikai demokrātiska valsts garantē vienādas tiesības likuma priekšā un drošību ikvienam no mums. Un katram ir jāiestājas par savu valsti.

Es nākotnē redzu tautu, kura lepni runā latviešu valodā un kuras kultūru apbrīno visa pasaule. Valsti, kur vienmēr atbalsta vājāko un izcilākie iedvesmo ikkatru sasniegt savus mērķus.

Mēs visi esam saistīti. Cilvēks pie cilvēka, paaudze pie paaudzes, bet visi kopā – vienā Latvijā.

Latvijas otrajā simtgadē es redzu daudzskaitlīgu Latviju. Kur stiprās dzimtās no paaudzes paaudzē tiek mantota dzimtenes mīlestība, rūpes par savu zemi un savu tautu, un savu tuvāko. Valsti, kur katrs bērns aug mīlestībā. Valsti, kurā godā jaunu zināšanu apguvi un radošumu. Valsti, kas atbalsta ikviena iespējas īstenot savus sapņus.

Simts gadus rūdīta un kaldināta, mēs esam nobriedusi nācija. Nobriedusi atbildībai par savu valsti un tās neatņemamo vietu Eiropā. Mēs arī uzņemamies savu daļu no mūsu planētas kopējā likteņa.

Es redzu Latviju, kur zināšanām seko jauni atklājumi, izaugsme un labklājība. Lai ikviens var baudīt sava darba augļus, un katrs var teikt – mēs esam bagāti.

Šodien es redzu Latviju izaugušu. Es redzu lepnu zemi un tautu, kas pasaulei dod, nevis lūdz un ņem. Es redzu tālredzīgus cilvēkus, kas saviem mazbērniem uzticēs Latviju stiprāku nekā jebkad.

Svinēsim mūsu valsts simtgadi ar patiesu prieku par mūsu panākumiem un drošu pārliecību par nākotni!

Lai ticība un mīlestība mūsu tēvzemei un brīvībai iedvesmo mūs lieliem darbiem mūsu Latvijai!

Jo mēs visi esam Latvija!

Dievs, svētī Latviju!

JŪRNIECĪBAS NOZARES 2018. GADA NOTIKUMU TOP 10

Apkopojot jūrniecības nozarē strādājošo ieteikumus svarīgāko 2018. gada notikumu "topam", ļoti pārliecinoši pirmo vietu ieņēma Latvijas Jūras akadēmijas jaunā rektora ievēlēšana.

LATVIJĀ

1. Ievēlēta jauna LJA rektore – Kristīne Carjova.
2. *Mājas – kuģa* "epopeja".
3. Triju Zvaigžņu ordenis tālbraucējam kapteinim Arvīdam Bukam un Atzinības krusts trim nozares cilvēkiem – Ivetai Erdmanei, Anitai Freibergai, Aleksandram Nadežņikovam.
4. Latvija oficiāli pievienojas Balasta konvencijai.
5. Latvijas Jūras administrācijas kartogrāfe Līva Goba pirmā Baltijas valstīs ieguvusi starptautiski atzītu "A" kategorijas hidrogrāfa sertifikātu.
6. Latvijas jūrskolās jaunais mācību gads tiek sākts ar jaunām licencētām mācību programmām.
7. Par pirmo sievieti kapteini sāk strādāt Tatjana Pleteņa.
8. Noslēdzies FAMOS – ES līdzfinansētā projekta hidrogrāfisko mērījumu intensificēšanai Baltijas jūrā – otrais posms "Odins".
9. Klajā nākusi kapteiņa Antona Ikaunieka grāmata "Ceļš uz jūru".
10. Noticis pirmais jūrniecības nozares boulinga turnīrs.

Savukārt par pasaules aktualitāti dažādos aspektos tiek minēti autonomie kuģi – gan jaunas autonomo kuģu kompānijas dibināšana Norvēģijā, gan jautājuma par autonomajiem kuģiem iekļaušana IMO darba kārtībā.

PASAULĒ

1. Aktualizējas autonomie kuģi un viss, kas ar tiem saistīts.
2. Jauna EMSA izpilddirektore – Maja Markovčiča Kostelaca.
3. Krievija uzbrūk Ukrainas JS kuģiem.
4. Pie Šanhajas tankkuģis saduras ar kravas kuģi – pēdējo gadu lielākā ekoloģiskā katastrofa.
5. IMO dibināšanas 70. gadadiena.
6. IMO Jūras vides aizsardzības komiteja (MEPC) pieņēmusi IMO sākotnējo stratēģiju siltumnīcefekta gāzu emisiju mazināšanai no kuģiem *(Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships).*
7. IMO Kuģošanas drošības komitejas (MSC) 100. sesija.
8. Pirmajā reisā dodas pasaulē lielākais kruīza kuģis "Symphony of the Seas".
9. IMO Jūras vides aizsardzības komiteja (MEPC) pieņēmusi rīcības plānu, kā mazināt plastmasas piesārņojumu no kuģiem jūrā.
10. IMO pasludina 2019. gada Pasaules jūrniecības dienas moto: "Sieviešu līdztiesība jūrniecības kopienā".■

DIVPADSMIT PIETURAS PUNKTI DIVPADSMIT MĒNEŠOS

JANVĀRIS

Divdesmit piekto reizi Latvijas Jūras akadēmija jaunajiem jūrniecības speciālistiem izsniedza izglītības dokumentus. Jūrniecības nozare ir kļuvusi par 78 labu izglītību ieguvušiem speciālistiem bagātāka.

FEBRUĀRIS

Februārī Latvijā tradicionāli notiek Ēnu diena. *Ēnas* iepazīstas ar visdažādāko profesiju pārstāvju ikdienas darbu. Jauniešiem tā ir lieliska iespēja iepazīties ar savu nākamo profesiju. Jaunieši no visas Latvijas *ēnoja* Latvijas Jūras administrācija vadību un speciālistus, Latvijas ostu vadītājus, vēl citus jūrniecības nozares ļaudis. Ēnu dienu var uzskatīt par vienu no iespējām popularizēt jūrniecību. Otra iespēja popularizēt nozari ir izstādē "Skola", kas katru gadu tiek rīkota februāra beigās un kam ļoti nopietni gatavojas Latvijas jūrniecības mācību iestādes. Ir jāizmanto katra iespēja, jo diemžēl mazinās jauniešu interese par jūrniecības specialitātēm.

MARTS

Rēķinot jūrnieku skaitu pret ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu, Latvija ir pirmajā vietā Eiropas Savienībā un vienā no pirmajām vietām pasaulē. Jūrnieku reģistrs ziņo, ka Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā reģistrēti 12 476 aktīvie jūrnieki. Pēdējo piecu gadu laikā jūrnieku skaits samazinājies par 494 (2013. gadā Latvijā bija 12 970 jūrnieku). 11 402 Latvijas jūrnieki strādā tirdzniecības flotē, 729 – zvejas flotē un 345 – iekšējo ūdeņu, tai skaitā ostu flotēs. No

tirdzniecības flotē strādājošajiem 5482 ir kuģu virsnieki: 2527 ar kuģu vadītāja kvalifikāciju, 2495 ar kuģu mehāniķa kvalifikāciju, 460 elektromehāniķi un saldēšanas iekārtu mehāniķi. 5920 tirdzniecības flotē strādājošie ir ierindas jūrnieki: 2868 klāja komanda (matroži), 1616 mašīntelpas komanda (motoristi) un 1463 kuģa apkalpojošais personāls (pavāri, stjuarti u.c.).

APRĪLIS

Peldošais celtnis "Herkuless", kas Ventspilī darbojies kopš 1961. gada un piedalījies gandrīz visu svarīgāko ostas objektu būvniecībā, tagad ir pārdots. Lai tas varētu turpināt darbu Ventspilī, remontā būtu jāiegulda ap miljonu eiro, taču vajadzība pēc celtņa pakalpojumiem vairs nav tik liela, lai tas atmaksātos.

MAIJS

Noslēdzās jūrniecības nozares konkursa vidusskolēniem "Enkurs" divpadsmitā sezona. Uzvaras laurus plūca Bauskas Valsts ģimnāzijas komanda, otrajā vietā atstājot Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāziju un trešajā – Liepājas Valsts 1. ģimnāziju. Visas trīs uzvarētājas komandas nopelnīja balvu – braucienu uz Stokholmu ar kompānijas "Tallink" prāmi. Jauniešiem konkurss ir piedzīvojums, bet konkursa rīkotājiem – izdevība atkal un atkal popularizēt jūrniecības nozari.

JŪNIJS

Par ieguldījumu Baltijas jūras vides aizsardzībā un jūru piesārņojošo atkritumu problemātikas aktualizācijā Vides izglītības fonda kampaņai "Mana jūra" piešķirta starptautiskā Baltijas jūras fonda *(Baltic Sea Fund)* ikgadējā balva un 20 000 eiro. Šī ir pirmā reize kopš vairāk nekā 20 gadiem, kad balva piešķirta Latvijas pārstāvim vai organizācijai.

JŪLIJS

Jūlijs ir Jūras svētku mēnesis. Latvija svin, priecājas, dzied, izspēlē atrakcijas un dzer alu. Liepāja, Ventspils, Salacgrīva, Skulte, Mērsrags, Roja, Engure, Pāvilosta, ikviens piekrastes zvejniekciems, kur pa vecam šos svētkus vēl arvien sauc par Zvejnieku svētkiem, no agra rīta līdz saules ausmai nākamajā rītā piedāvā visplašāko izklaides un kultūras programmu kopā ar ēdamo un dzeramo. Latvija svin, tikai Rīga stāv tam pāri.

AUGUSTS

Latvijas jahtu ostas ar 2018. gada sezonu varēja būt apmierinātas. Tā ir izdevusies, jo jau no maija pirmajām dienām jahtas ar Vācijas, Lietuvas, Zviedrijas, Somijas un citu valstu karogiem piestāj Liepājas, Ventspils, Rīgas, Pāvilostas, Skultes un Salacgrīvas ostās.

SEPTEMBRIS

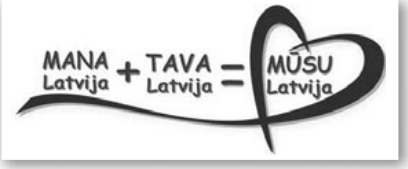
Salacgrīviešu biedrība "Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs"" darbojas jau trešo gadu, īpaši aktivizējoties vasarā, kad skolu jaunieši pavada saulainās nedēļas pie jūras nometnēs, kam tāda vai citāda saikne ar piejūru. Vieni mācās airēt un burāt, citi laižas lejup pa upi, izmēģina spēkus "izdzīvošanas skolā" vai mērojas veiklībā sporta nodarbībās. Šī jaunatnes aktīvākā un zinātkārākā daļa ir arī bibliokuģa radošās komandas auditorija, kas tiek rosināta apgūt jūrniecības arodus un izvēlēties mācības Rīgas jūrskolā, Liepājas Jūrniecības koledžā un Latvijas Jūras akadēmijā.

OKTOBRIS

Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs" kopā ar Ainažu jūrskolas muzeju latviešu jūrnieku tradicionālo tikšanos šoruden rīkoja renovētajā Ainažu kultūras namā.

Pirms tās bija piemiņas brīdis vecajos jūrnieku kapos, kur dus tālbraucēji kapteiņi, kas lika pamatus Latvijai kā nākotnes jūras valstij. Ainaži ir un paliek jūrniecības šūpulis un gara spēka vairotāja.

NOVEMBRIS



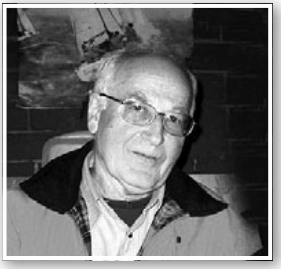
Svinam savas Latvijas simto dzimšanas dienu. Un kas tad svētkos ir pats svarīgākais? Protams, satikties. Tieši tā, kā satikās LJA absolventi. Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks savā *facebook* kontā raksta: "Satikšanās prieks pēc 20 gadiem, kopš augstskola ir aiz muguras. Kad 1998. gadā izlaidāmies, vēl neviens nezināja, kur un kā dzīve iegrozīsies. Prieks bija dzirdēt, ka visiem vairāk vai mazāk, bet tomēr iecerētais ir īstenojies. Sveiciens pārējiem kursa biedriem: Normundam Vilkaušam, Jānim Stuburam, Raimondam Lellim, Edgaram Kļaviņam, Ansim Zeltiņam, Aleksandram Golovinam, Jurim Pemperam, Intam Skudram, Robertam Puriņam, Pāvelam Lipiniekam, Kasparam Liepiņam, Edmundam Arnim, Uģim Lagzdiņam, kuri nevarēja ierasties. Par tiem, kas jūrā!"

DECEMBRIS

Krievu salas termināļa projekta otrā posma būvdarbi ir pabeigti un objekts nodots ekspluatācijā, līdz ar to termināls ir pilnībā gatavs sākt kravu apkalpošanas operācijas. Rīgas brīvostas pārvalde stividoru SIA "Strek" un SIA "Riga Coal Terminal" teritorijā visus papildu infrastruktūras būvdarbus, ko tā bija uzņēmusies veikt, ir izpildījusi pilnā apjomā. Aptuveni pusi no 150 miljonu eiro lielajām Krievu salas projekta izmaksām sedz Eiropas Savienība.■

APBALVOJUMI UN ATZINĪBAS

2018. gadā Ordeņu kapituls lēma un Valsts prezidents Raimonds Vējonis 3. maijā un 17. novembrī Prezidenta pilī pasniedza Triju Zvaigžņu ordeni Ventspils brīvostas kapteinim tālbraucējam kapteinim Arvīdam Bukam un Atzinības krustu kapteinim Aleksandram Nadežņikovam, žurnālistei Anitai Freibergai, žurnālistei Maijai Miglai un Ainažu muzeja direktorei Ivetai Erdmanei.



PAR MŪŽA IEGULDĪJUMU LATVIJAS BURĀŠANAS ATTĪSTĪBĀ APBALVOTS ARNIS MEŽULIS

Latvijas Zēģelētāju savienība nolēma par mūža ieguldījumu Latvijas burāšanas attīstībā apbalvot Arni Mežuli.

Arnis Mežulis ir burātājs un kapteinis ar vairāk nekā 50 gadu pieredzi, sacensību tiesnesis, neskaitāmu kuģošanas un burāšanas rokasgrāmatu autors, starptautisko burāšanas sacensību noteikumu tulkotājs un aktīvs burāšanas jomā vēl joprojām.

GUNĀRAM ŠTEINERTAM STI BALVA PAR MŪŽA IEGULDĪJUMU

Katru gadu starptautiskā burāšanas mācību organizācija "Sail Training International" (STI) savā gadskārtējā konferencē, kas šogad notika Spānijas pilsētā Seviljā, pasniedz balvas par izciliem sasniegumiem burāšanas popularizēšanā visā pasaulē. Balvu par mūža ieguldījumu burāšanas popularizēšanā saņēma jahtas "Spaniel" īpašnieks LBMA ilggadējais valdes loceklis Gunārs Šteinerts!

Latvijas Burāšanas Mācību asociācija (LBMA) un visa jūrniecības sabiedrība uzskata, ka bez Gunāra

nebūtu jahtas "Spaniel" tās pašreizējā formātā, kas jau 20 gadus piedalās "Tall Ships Races" regatēs, nesot Latvijas vārdu un karogu tuvās un tālās jūrās! Bez Gunāra nebūtu Latvijas Burāšanas mācību asociācijas! Bez Gunāra ierosinājumiem, atbalsta un padomiem Rīga divas reizes – 2003. un 2013. gadā – nebūtu uzņēmusi "Tall Ships Races" regates.

SATIKSMES MINISTRIJAS ATZINĪBAS RAKSTS

2018. gadā Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu par ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā saņēma kapteinis Antons Ikaunieks un kapteinis Kārlis Sesks.■

SARUNAS PAR DZĪVI

2018. gads bija īpašs, un arī šī gadagrāmata ir īpaša – tā ir Latvijas simtgades gadagrāmata Latvijas simtajā gadā. Tāpēc ilgi domāju, uz kāda kopējā viļņa to veidot? Cik patriotisku un cik nacionālu? Reizēm manu domu viļņa galā uzziedēja baltas putas, reizēm vilnis noplaka, bet tad atkal draudēja ar vētru. Nu ļoti tēlaini, vai ne? Bet patiesībā viss izrādījās pavisam vienkārši – grāmatas pamatā ir mīlestība: pret Latviju, cilvēkiem, darbu un jūru. Ar katru gadu kļūstu arvien bagātāka, jo esmu satikusi tik daudz godīgu un sirds gudru cilvēku. Viņi man uzticējuši savus dzīves stāstus, savas pārdomas, mīlestību, vilšanās rūgtumu un laimes brīžus. Un vēl man ir tā lielā laime strādāt kapā ar pašiem uzticamākajiem kolēģiem, uz kuriem varu paļauties jau divdesmit piecus gadus. Šī gadagrāmata man iemācīja vēl ko: uz daudzām lietām palūkoties mazliet savādāk un nenovilkt sarkano līniju, kuru pēc tam, turoties pie principa, vairs nevar šķērsot.

Un tad es prātoju, par ko un ar kuru cilvēku iesākt sarunu Latvijas simtgades zīmē?

NEDRĪKST NOSODĪT CILVĒKU, JA VIŅŠ MAINA SAVAS DOMAS

Mēs ar Igoru Pavlovu esam dzimuši vienā gadā: viņš Baltkrievijā, es Latvijā. Igors par sevi ir teicis: "Man ir tipiska Baltkrievijā dzimuša, Krievijā skolota un Latvijā strādājoša padomju speciālista biogrāfija." Bet es sevi nekad neesmu uzskatījusi par padomju cilvēku, esmu bijusi latviete savā Latvijā. Lai gan vienā gadā dzimuši, mēs esam ļoti atšķirīgi, un tikpat atšķirīga ir mūsu vēsturiskā pieredze. Bet tagad mēs abi esam Latvijas pilsoņi, sēžam pie viena galda, dzeram kafiju un runājam par vērtībām.

Nu jau kādu laiku LTFJA ir mainījusi adresi. Jaunajā ofisā viesojos pirmo reizi, un Igors Pavlovs kā ļoti viesmīlīgs namatēvs izrāda jaunās telpas. Nav vārdam vietas, tās ir gaumīgi iekārtotas, stilīgas un stingri ieturētas jūrniecības garā. Pie sienas marīnista Zviedra glezna, un Igors ar lepnumu uzsver: "Nu, protams, tas ir Zviedris." Goda vietā trīs karogi – Latvijas sarkanbaltsarkanais, Eiropas zili zvaigžņotais un arodbiedrības karogs ar uzrakstu "Vienotībā ir spēks". Apspriežu zālē pie sienas glītos metāla burtos virknējas Krišjāņa Valdemāra slavenais aicinājums "Latvji, brauciet jūriņā, krājiet zeltu pūriņā". Kad atbraucot ārzemju kolēģi un viesi, viņi parasti jautājot, kas tik zīmīgs tur ir rakstīts. Un tad esot pamats ne tikai iztulkot Valdemāra leģendāros vārdus, bet pastāstīt arī par Latvijas jūrniecību un tās diženo vēsturi. To Igors saka pavisam nopietni, ar tādu kā misijas apziņu.

Bet man lieliski prātā palikusi pirmā tikšanās ar Igoru pirms divdesmit pieciem gadiem. Tolaik dažus mēnešus jau biju nostrādājusi laikrakstā "Jūras Vēstis", un man vajadzēja sagatavot rakstu par LTFJA. Deviņdesmit trešais gads bija diezgan sarežģīts laiks, turklāt visiem – gan krieviem, gan baltkrieviem, gan latviešiem. Krievi pārdzīvoja impērijas sabrukšanu un nicināja latviešu nacionālistus, bet latvieši vēlējās, lai no Latvijas vienreiz par visām reizēm pazustu krievu okupanti, tāpat bija jāizrunā gadiem krātais aizvainojums un dusmas. 1991. gadā nodibināja Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību, kas dzima uz Latvijas jūras kuģniecības arodbiedrības pamata, kuras šefs Igors Pavlovs pārmantoja amatu, jo kopš 1989. gada viņš bija Latvijas jūras kuģniecības arodorganizācijas priekšnieks. Latvijas jūras kuģniecība par deviņdesmit procentiem bija krievvalodīga, jo latviešu jūrnieki tirdzniecības flotē bija, maigi izsakoties, mazākumā, viņu vieta labākajā gadījumā bija zvejas flotē. Toreiz arodbiedrības dibināšanas pamatā bija ieprogrammētas nacionālās pretrunas, jo LTFJA pauda viedokli, ka aizstāv tirdzniecības flotes jūrnieku intereses, bet šie vairāk nekā pieci tūkstoši jūrnieku pārsvarā bija vai nu krievi, vai krievvalodīgie. Latviešiem tas nekādā gadījumā nevarēja iet pie dūšas. Arī jaunajam Latvijas kuģniecības direktoram Pēterim Avotiņam, jo Pavlovs ar savu arodbiedrību bija neatlaidīgs jūrnieku tiesību aizstāvis. Piedevām Latvijas Jūrniecības savienības statūtos bija paredzēts izveidot brīvu un neatkarīgu jūrnieku arodu savienību, kas savā gādībā ņemtu visus, kuru darbs ir saistīts ar jūru. Kamēr Latvijas kuģniecības priekšnieks Pēteris Avotiņš rosināja kolēģus nopietni ķerties pie sadarbības meklējumiem ar Starptautisko Transporta darbinieku federāciju, tikmēr LTFJA jeb Pavlova arodbiedrība, kā to dēvēja un joprojām dēvē, jau bija kļuvusi par ITF biedru. Zvejniecība, kas veidoja latviskās jūrniecības pamatu un varētu stutēt uz nacionāliem principiem dibinātu arodbiedrību, lēnām, bet neatlaidīgi iznīka, izbeidzās arī Atlantijas zveja. Piedevām interešu sfēru savā starpā dalīja un ķildojās Latvijas Ūdenstransporta federācija un Latvijas jūrnieku neatkarīgā arodbiedrība. Latvija joprojām dalījās

latviešos un krievos, Tautas frontē un Interfrontē. Tolaik latviešu pusē Pavlovu sauca par interfronti. Vai tu zini, Igor, ka uz pirmo interviju pie tevis Elizabetes ielā, kur tolaik atradās arodbiedrības kantoris, gāju kā uz Interfrontes midzeni? Igors smaida un saka, ka cilvēkam, kurš vēlas būt pa vidu, ir diezgan grūti, jo viņu sit no abām pusēm. "Arī tagad, kad paužu savas domas un tās saskan ar latviešu viedokli, viņi saka – pareizi, bet, tiklīdz domas dalās, tā nav vairs labi. Saku, ka rungai taču ir divi gali, bet tas otrs gals nevienam nepatīk. Tieši tāpat ir ar krieviem, un viņi man saka – tu esi pārdevies. Es neesmu pārdevies, bet cenšos objektīvi izvērtēt visus plusus un mīnusus. Kas attiecas uz deviņdesmitajiem, tolaik piedzīvoju grūtu periodu, un pilnīgi godīgi atzīstu, es tolaik nespēju saprast, ko dara abas radikālās puses," manu jautājumu komentē Igors. Jautāju Igoram, vai viņa arodbiedrības vecbiedru attieksme pret Latviju pēdējo divdesmit gadu laikā ir mainījusies, vai viņi joprojām dzīvo kā ienaidnieka aizmugurē? Viņš uzskata, ka pakāpeniski mainās. "Nāk jaunā paaudze, kura savādāk skatās uz daudzām lietām, vieglāk. Tiem, kuri dzimuši Padomju Savienībā, mainīties ir daudz grūtāk, bet arī viņi arvien vairāk sāk domāt savādāk. Pat tie, kuri diezgan kritiski attiecas pret mūsu valsti, kad viņiem saku, ka var tačū brīvi doties projām, atbild – nē, mēs citur nevēlamies. Bet, par to Interfronti domājot, noteikti bija cilvēki, kuri pēc maniem izteikumiem domāja – viņš ir Interfrontē, bet bija arī tādi, kuri pēc maniem izteikumiem domāja, ka esmu Tautas frontes piekritējs."

Pārlasu 1993. gadā publicēto interviju un sajūtu līmenī atceros, cik ļoti kategoriska toreiz biju, kas, protams, žurnālistu nerakstūro no labākās puses. Mums ir jāspēj būt neitrāliem, ja vēlamies sniegt objektīvu informāciju. Esmu pārsteigta, ka tagad Igors saka faktiski tieši to pašu, ko teica toreiz, tikai tagad viņa teiktais man vairs nešķiet vērsts pret Latvijas valsti. "Politika mani, protams, interesē, man ir savi politiskie uzskati, taču par politiku mēdzu runāt savu draugu lokā, bet, tiekoties ar jūrniekiem, cenšos pievērsties viņu ekonomiskajām, uzsveru, ekonomiskajām problēmām, nevis atbalstu vienas vai otras puses politiskās ambīcijas," toreiz teica Pavlovs. Bet uz manu jautājumu, vai tas nav pretrunā ar viņa līdzšinējo nostāju, Pavlovs toreiz atbildēja ar pretjautājumu: "Bet vai kāds ir pētījis manu līdzšinējo nostāju?" Toreiz un arī tagad Igors stāsta, cik ļoti viņam nācies lauzt iepriekšējos uzskatus gan par padomju valsts varenību, gan Oktobra revolūciju, par notikumiem, kas salauza cilvēku likteņus. "Par Sibīriju, par notikumiem Baltkrievijā un Ukrainā es uzzināju tikai deviņdesmito gadu sākumā. Arī par to, ka no mana dzimtā pavisam nelielā Baltkrievijas reģiona bija izsūtīti divi tūkstoši septiņsimt cilvēku, es neko nezināju, par to izlasīju kādas mazas pilsētiņas muzejā. Tas viss pilnībā mainīja manu dzīvi," saka Igors.

Kopš deviņdesmitajiem daudz kas ir mainījies, arī mēs paši esam mainījušies. Igoram Pavlovam pie žaketes atloka ir piesprausta nozīmīte – Latvijas sarkanbaltsarkanais karodziņš, bet aiz stikla plauktā stāv fotogrāfija, kas

iemūžinājusi mirkli, kad viņš no prezidenta Andra Bērziņa saņem Atzinības krustu, ar ko apbalvo par izcilu Tēvijas mīlestību un par sevišķiem nopelniem. "Ja teiktu, ka tas bija negaidīti – saņemt vēstuli par apbalvojuma piešķiršanu, nekas nebūtu pateikts. Tas bija šoks. Droši varu apgalvot, ka mazāk pārsteigts būtu, saņemot vēstuli no Baltkrievijas prezidenta Lukašenko ar aicinājumu kļūt par kādu ministru Baltkrievijā, jo esmu taču baltkrievs, un varbūt cilvēki tur ir novērtējuši manas spējas. Bet es, nebūdams latvietis, saņēmu vēstuli no Latvijas prezidenta. Katrā valstī ir lietas, kas pašsaprotamas ir tikai šajā valstī dzimušajiem, bet es drusciņ tomēr esmu tā kā no malas, lai gan pilnībā lojāls Latvijai. Mani bērni un mazbērni pēc tautības nav latvieši, bet viņu dzimtene ir Latvija, manējā nav, tomēr nevienu mirkli neesmu nožēlojis, ka dzīvoju te, Latvijā. Cilvēks, kurš, laikam ejot, ir spējīgs mainīties, ir pilnīgi veselīgs cilvēks, jo nedrīkst taču kādam uzlikt zīmogu – tu esi tāds, un cauri! Ķīnieši mēdzot jautāt: "Ko darīt, ja vējš ir mainījis virzienu, celt jaunas dzirnavas vai uzcelt sienu?""

Visticamāk , ka būvēt sienu nebūtu prāta darbs.

PADOMJU IDEOLOĢIJA UN ČEKAS VISU REDZOŠĀ ACS. "ČEKAS MAISI"

Bijušās Latvijas PSR Valsts drošības komitejas (VDK) jeb čekas dokumenti decembra sākumā nonāca Latvijas Nacionālā arhīva pārziņā un 2018. gada beigās kļuva publiski pieejami. VDK interešu lokā bijis ļoti plašs personu loks – kartītes par VDK aģenta statusu tā dēvētajos "čekas maisos" atrodamas gan par garīdzniekiem, kultūras darbiniekiem un zinātniekiem, gan par

bārmeņiem, šoferiem, metinātājiem, jūrniekiem un citiem, liecina 20. decembrī publiskotā informācija par bijušās VDK ziņotājiem. Sabiedrības domas dalās, vajadzēja vai nevajadzēja publiskot maisu saturu, tāpat vieni pēta publiskotos arhīvus un meklē savu paziņu vārdus, citi apgalvo, ka nenolaidīsies līdz tādam līmenim, jo šodien tas vairs neko nemaina. Tie, par kuriem ziņoja, pārdzīvoto neaizmirsīs, bet tiem, kuri ziņoja, ar šo pagātnes rēgu būs jādzīvo līdz pēdējam elpas vilcienam. Katram ir savs dzīves stāsts, sava pieredze un arī iemesls, kā un kāpēc čeka ar viņu varēja manipulēt. Bet varbūt, kāds arī bija lepns, jo ziņoja aiz pārliecības.

Kā bija toreiz, zina tikai tie, kuri to piedzīvoja. Par laimi jaunās paaudzes jūrnieki neko nezina par čeku, par vīzām, kuras atvēra, neatvēra vai aizvēra.

Tikai daži fragmenti, atmiņas un stāsti par to, kā bija.

STĀSTS PAR AUGUSTU BĒRZIŅU. NOTIKUMA VIETA – VENTSPILS ZVEJNIEKU KOLHOZS "SARKANĀ BĀKA"

Ventspils zvejnieku kolhoza "Sarkanā bāka" ilggadējs priekšsēdētājs bija Augusts Bērziņš, liela augums vīrs, kurš visu savu enerģiju, sirdi un pieredzi ielika savā kolhozā. Viņa nacionālos uzskatus vislabāk raksturoja fakts, ka viņš pirmais no Latvijas zvejnieku kolhoziem iegādājās lielo zvejas saldētājtraleri un nosauca to par "Dzintarjūru", pie tam par kuģi vairākus miljonus rubļu samaksāja uzreiz, ar ko kļuva slavens visā Padomju Savienībā. Kad Zvejnieku kolhozu savienība varēja kādu izvirzīt Sociālistiskā darba varoņa nosaukumam, kas Padomju Savienībā bija augstākais apbalvojums, visi vienbalsīgi nosprieda, ka tam jābūt Augustam Bērziņam. Viņš bija viens no retajiem latviešiem, kuram visi papīri bija tīri – karojis pareizajā pusē, un dokumentu formēšana gājusi uz priekšu bez aizķeršanās.

Bet tad notika kas neparedzēts. Ārzemju radiostacija "Brīvā Eiropa" ziņoja par kādu Ventspils zvejas kuģa komandu, kas bez atļaujas iegājusi Zviedrijas ostā un tiek uzskatīta par pārbēdzēju. Ventspilī ieradās Maskavas un Rīgas Valsts drošības komitejas darbinieki. Nekad vēl Ventspils nebija redzējusi tik daudz ģenerāļu ar zilajām drošībnieku uzšuvēm. Likās, ka ar to arī varoņa goda nosaukuma epopeja būs beigusies, taču izrādījās, ka apbalvošanas dokumenti jau ir parakstīti PSKP Centrālajā komitejā un aizsūtīti uz Augstākās padomes prezidiju. Neviens no drošības komitejas ģenerāļiem neuzdrošināJās pateikt, ka paši bija pirmie, kuri akceptēja apbalvojuma piešķiršanu cilvēkam, no kura vadītā kolhoza aizbēguši zvejnieki kopā ar kuģi. Dažas dienas pēc zvejnieku nodevības tika publicēts PSRS Augstākās padomes dekrēts par augstā goda nosaukuma piešķiršanu Augustam Bērziņam. Visvairāk par to brīnījās pats Bērziņš. Bet zvejnieki pēc pāris mēnešiem atgriezās Ventspilī, nevarot iedzīvoties jaunajā vidē. Kas notika ar viņiem? Viņi nekad vairs negāja jūrā.

KAPTEIŅA KĀRĻA SESKA STĀSTS. NOTIKUMA VIETA – ZVEJAS FLOTE

It kā jau viņi bija lieli malači uz to slepenību un tā tālāk, bet šis un tas jau līda kā īlens no maisa laukā. 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.1961. gadā mēs kopā ar viņu beidzām tālbraucēju stūrmaņu kursus. Iestājāmies Liepājas jūrskolā neklātienē, lai iegūtu vidējo izglītību. Izrādījās, un viņš pats man to vēlāk pateica, ka viņš tiešām iestājies neklātienē, bet tikai čekas skolā 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 ļeitenant* (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 līdzi šo. 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 nevarēji būt īsti drošs, par ko var sanākt ziepes. Šitā bija nelaiķim Jēgermaņa Valdim. Viņš Vecmīlgrāvī pie Baltās baznīcas sēdīsies autobusā, kad pienāk džeks privātā un saka: nāciet, mēs jūs aizvedīsim. Un aizveda uz Stūra māju. Nu, kas tad viņam tajā reisā bija, nekas vairāk kā parasti. Radists visus reisus līdzi vadāja mazkalibra šauteni, ar kuru pliukšķināja pa kaijām. Līdz šim par to neviens nezināja, un tagad pēkšņi saceļas trobele. Skaidrs, uz kuģa vienīgais jaunais bija motorists, saprotams, no kurienes dūmi nāk. 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.

ANTONA VJATERA STĀSTS. NOTIKUMA VIETA – RIETUMA BASEINA EKSPEDĪCIJAS ZVEJAS RAJONS

Paldies dievam, ka tolaik tomēr nebija tāda informācijas aprites sistēma, kāda tā ir tagad, jo bija gadījumi, kad čekai nojuka rēķini un vienam otram, kam papīri padomju varas izpratnē nebija tīri, tomēr vīzu atvēra. Bet gadījās arī tā, ka neuzticamo sarakstos diezin kāpēc bija ielikti vecāki, un vīzu neatvēra. Cilvēks bija mācījies un gatavojies darbam jūrā, bet finālā bija jāpaliek krastā un labākajā gadījumā varēja strādāt ostas flotē. Drošības komitejai jeb tā sauktajai

čekai cauri gāja vīzu jautājums. Tagad jaunie nemaz nevar saprast, kas tā par vīzu, kas vajadzīga, lai tiktu jūrā.

Jau stājoties jūrskolā, bija jāaizpilda anketa uz kādām četrām lappusēm, kur sīki un smalki vajadzēja sniegt ziņas ne tikai par sevi, bet arī par vecākiem un to, ko viņi darīja tajā un tajā laikā, par brāļiem, māsām un visiem radu radiem. Tā čeka veidoja paplašinātu datu bāzi un informācijas sistēmu. Anketa, biogrāfijas apraksts un vēl atbildes uz dažādiem jautājumiem bija tas pamats, uz kura vīzu atvēra vai neatvēra. Ja vīzu atvēra, tad tā bija tik ļoti jāsargā, gluži kā acuraugs. Nedrīkstēja plātīt muti nevietā un stingri bija jāpiedomā, ko, kur un ar ko runāt, vienmēr vajadzēja domāt līdzi. Tomēr cilvēks ne vienmēr var sevi kontrolēt, reizēm arī pārlieku uzticējās draugiem, par kuriem arī nekad nevarēja būt īsti drošs, vai tie nav ziņotāji. Jūrskolā mūsu grupā bija Maskavas ģenerālleitnanta Matvejeva dēls, kurš nebija nekāds pretpadomju elements, bet tikai mīlēja skaļāk izteikt savu viedokli par nekārtībām. Finālā viņam neatvēra vīzu praksei, un tikai pēc gadiem uzzinājām, kurš no mūsu grupas bija par viņu ziņojis, jo neviens cits to nevarēja zināt, tikai savējie, kas piedalījās šajās sarunās. Reizēm tu kaut ko pateici, un tad sāki skatīties apkārt un domāt, kurš teikto ir dzirdējis. Kad strādāju zvejnieku kolhozu savienības flotes ekspluatācijas dienestā, it kā starp citu man sāka uzdot jautājumus, un iesākumā nevarēju saprast, kāpēc man to jautā. Sāku tīt filmu un secināju, ka biju runājis par to tikai ar vācieti Raineru, kurš rakstīja disertāciju un staigāja pa mūsu kuģiem, uzdodot dažādus jautājumus. Mēs abi bijām sačomojušies un diezgan atklāti diskutējām par dažādām tēmām no sērijas – kā pie mums un kā pie jums. Čekas kantoris mani pamatīgi purināja un uzdeva dažādus jautājumus: kā tu skaties uz to, un kā uz to? Beigās kļuva pilnīgi skaidrs, ka visa mūsu saruna ar Raineru bija viņiem sīki un smalki atreferēta.

Strādājot flotes ekspluatācijas dienestā, mans pienākums bija pēc reisa rakstīt atskaites, tai skaitā bija jāraksta arī par cilvēkiem, ja bija notikuši kādi pārpratumi. Reisa atskaite bija kārtīga brošūra: bija jāraksta par visiem kuģiem, kādi tie kuģi bija, kas bija kapteiņi, kā kuģi bija nodrošināti ar pieņemamajām jaudām, ar degvielu, kāpēc bija tā vai savādāk, kā veidojās tā vai cita situācija un kāpēc tā varēja notikt.

Tas varēja būt ap 1967. gadu, kad Ziemeļjūrā nogrima zvejas kuģis "Tukums", 21 cilvēks aizgāja bojā un divi liepājnieki palika dzīvi. Mani šokēja tas, ka pirmais jautājums no Maskavas un Drošības komitejas nebija par traģēdiju un bojā gājušajiem, bet gan: "Kur ir šifrēšanas maisiņš?" Uz katra kuģa tāds bija, un mūsu pienākums bija uz krastu un Maskavu sūtīt šifrētas ziņas, ko atklātā tekstā (ar Morzes ābeci) nevarēja sūtīt. Maisiņš bija svarīgāks par cilvēku dzīvībām, un tikai tad, kad uzzināja, ka šifrēšanas maisiņš ir izglābts un atrodas pie mums, viņiem iestājās miers. Formāli jau varēja saprast slepeno dienestu uztraukumu par šifrēšanas maisiņa likteni. Ja tas būtu pazudis, nevarētu būt droši, ka

tas nav nonācis ienaidnieka rokās. Tad vajadzētu mainīt visus šifrus, jo visi soldafoni un ģenerāļi maisiņus uzskatīja par dzimtenes aizsardzības sastāvdaļu.

Pati lielākā ārkārtas situācija, protams, bija tie gadījumi, kad kāds aizlaidās uz ārzemēm. Ja tas notika, tad, nemaz nerunājot par kapteini un pirmo palīgu, arī krastā visus pēc auguma ņēma nost no amatiem. Nevarētu teikt, ka katru dienu kāds būtu laidies projām no padomju dzimtenes, bet tādi gadījumi tomēr bija. Daudzi varbūt atceras tādu kuģa radistu Valodju Tretjakovu, ar kuru biju ļoti satuvinājies, jo viņam bija kolosāli ieraksti. Viņš bija augstas klases elektroniķis, ļoti labs un talantīgs speciālists. Kad Kanādā viņš aizlaidās no kuģa, tad cieta viņa vecāki, kuri bija partijas Rīgas komitejas un Centrālās komitejas augsta ranga darbinieki. Tomēr netrūka arī gadījumu, kad aizbēgušos izdeva atpakaļ, laikam jau bija šaubas par viņu nolūkiem.

Bet, runājot par "čekas maisiem", ja tos neatvēra deviņdesmito gadu sākumā, tad tagad tos vajadzēja aiznest uz Doma laukumu un sadedzināt barikāžu piemiņas ugunskuros. Esmu pārliecināts, ka deviņdesmit procenti no tiem, kas bija savervēti vai piespiesti sadarboties, pamatā bija tādi, kuri paši bija iekrituši par kādu pārkāpumu. Piemēram, tā saukto kontrabandu – kaprona lakatiņiem vai saliekamajiem lietussargiem. Vai arī, esot ārzemju ostā, kāds bija pārdevis kaut ko no ejošām mantām – pulksteni vai fotoaparātu. Kāds no trijnieka grupas ievēroja mantas pazušanu un šo faktu noziņoja. Rezultātā cilvēku izsauc, skalo smadzenes un saka: tev būs ciet vīza, nevarēsi iet jūrā, tava karjera ir beigusies, bet… Tu vari izpirkt savu vainu un ar mums sadarboties. Ja tu gribi laboties, tad tu mums stāstīsi, rakstīsi un ziņosi par visu, kas mūs interesē. Un galu galā cilvēks nonāca maisā, un tas bija visreālākais variants tur nonākt. Čeka auda savu tīklu.

IGORA PAVLOVA STĀSTS. NOTIKUMA VIETA – TIRDZNIECĪBAS FLOTE, LATVIJAS JŪRAS KUĢNIECĪBA.

Tagad ir cilvēki, kuri ieskatījušies "čekas maisos" un saka: Igor, tu zini, tas un tas ir maisā. Padomju gados uz katru kuģi vai varbūt uz kuģu grupu strādāja tā sauktie čekas kuratori. Viņi ik pa laikam, īpaši jau pēc reisa, nāca uz kuģi, lai runātu ar kapteini, pirmo palīgu un arī ar apkalpes locekļiem. Savā divpadsmit gadus ilgajā kuģošanas laikā reizes astoņas esmu izsaukts un runājis ar čekas kuratoru. Tas interesējās, ko biju redzējis, ko apmeklējis, vai arī pajautāja, kā uzvedās viens vai otrs mūsu apkalpes jūrnieks. Protams, apkalpē bija arī tādi cilvēki, kuru uzdevums bija ziņot, un tagad ir zināms, ka tādi cilvēki bija visur: zvejas flotē, tirdzniecības flotē, žurnālistu un mākslinieku vidū. Varu teikt, ka katru dienu, katru stundu es simt procenti vienmēr domāju par to, kā man dzīvot, strādāt un uzvesties, ko runāt un kādu viedokli paust. Darbu jūrā izvēlējos divu iemeslu dēļ: pirmais, es biju cilvēks no Baltkrievijas, kur jūras nav, bet ļoti gribēju apskatīt pasauli, jo citas līdzīgas iespējas, kādas tās bija jūrniekiem,

vienkārši nebija. Tā bija romantika. Otrs iemesls, kas mudināja to darīt, bija pavisam trūcīgie apstākļi, dzīvojot nepilnā ģimenē. Gribēju tik laukā no trūkuma. Bija laiks, kad domāju par ogļrača profesiju, jo tur maksāja sešsimt rubļu mēnesī. Tad uzzināju par jūrnieka profesiju, kur ar vienu šāvienu varēja nošaut divus zaķus – redzēt pasauli un labi nopelnīt.

Darbs jūrā, protams, bija saistīts ar vīzas saņemšanu, ko akceptēja gan partija, gan KGB. Neviens nekad nepaskaidroja, par ko tev var aizvērt vīzu. Nav, un viss. Tu jautā kadru daļā, viņi rāda, ka to izlemj tur, augšā. Kad jautā kādam tur augšā, arī viņs saka – mēs nezinām, to izlemj tur, un atkal rāda uz augšu, bet tu kā muļķis ej pa apli. Es personīgi baidījos, ka man var aizvērt vīzu, jo tad viss cauri, kur lai eju un ko lai daru? Kas attiecas uz uzvedību, par to ļoti vajadzēja domāt. Sarunās ar cilvēkiem biju ļoti atturīgs, vēl jo vairāk, ja bija aizdomas, ka viņš varētu būt čekas ziņotājs. Tas bija vesels tīkls.

FRAGMENTS NO ANTONA IKAUNIEKA GRĀMATAS "CEĻŠ UZ JŪRU". NOTIKUMA VIETA – TIRDZNIECĪBAS FLOTE, LATVIJAS JŪRAS KUĢNIECĪBA

Kādā vakarā, atrodoties Nikaro ostā, Kubā, jūrnieku grupa devās uz pilsētu. Šoreiz jūrnieku draudzēšanās ar vietējo jaunatni nebeidzās miermīlīgi, jūrnieki bija sastrīdējušies ar vietējiem mačo. Konflikts kļuvis tik nopietns, ka, lai nomierinātu karstā gaisa un izdzertā cukurniedru alus ietekmē iekarsušos jauniešus, bija ieradušies Revolūcijas komitejas ātrās reaģēšanas vienības vīri. Kā stāstīja aculiecinieki, gaisā pat tika raidīti šāvieni. Vēlā vakarā pie manis ieradās satraukts pirmais palīgs un informēja par notikušo. Pateicoties tam, ka manas attiecības ar ostas dienestiem bija labas, konflikts tika izskatīts mierīgu pārrunu ceļā un ostas administrācija kuģa komandai pretenzijas neizvirzīja. Kad no ostas devāmies atpakaļceļā uz Odesu, pirmajam palīgam lūdzu veikt izmeklēšanu, iztaujāt konflikta dalībniekus un noskaidrot notikušā cēloņus. Izmeklēšana ilga vairākas dienas. Izmeklējot šo gadījumu, Kirejevs negaidīti sastapās ar neparedzētiem apstākļiem. Iztaujājot vienu no konflikta dalībniekiem, otrās klases matrozi, saukšu viņu par Nejauko, pirmais palīgs saņēma striktu paziņojumu: jums nav tiesību man neko jautāt, jo es esmu Valsts drošības komitejas darbinieks. Ar šo ziņu Kirejevs ieradās pie manis, lai saprastu, kā rīkoties tālāk. Uzzinot negaidīto konflikta izmeklēšanas pavērsienu, man kļuva interesanti, tāpēc uzaicināju Nejauko pie sevis. Nejaukais ieradās manā kajītē, un viņa izturēšanās liecināja par tādu kā pārākuma apziņu. Varētu pat teikt, ka otrās klases matrozis kapteiņa kajītē uzvedās visai nekaunīgi. To, protams, manīju, un tas izraisīja sašutumu. Jautāju, kāda ir viņa kā VDK darbinieka loma uz kuģa un vai viņš var nosaukt kāda VDK darbinieka uzvārdu. Nejaukais nosauca uzvārdus, kuri arī man kā kapteinim bija zināmi, un es sapratu, ka nejauši esmu izcēlis gaismā VDK savervētu aģentu.

Atgādināju, ka, ja jau viņš bija devis piekrišanu būt par čekas aģentu, viņam nebija tiesību sevi atklāt. Pēc sarunas Nejaukais manāmi uztraucies atstāja manu kajīti. Visiem konflikta dalībniekiem ar pavēli izteicu rājienu, arī čekas aģentam otrās klases matrozim Nejaukajam. Odesā, kad uz kuģa ieradās VDK darbinieks un mūsu kurators Anatolijs Demidovs, informēju viņu par notikušo konfliktu, par lietas izmeklēšanu, arī par to, ka uz kuģa atrodas VDK darbinieks Nejaukais, jo tā viņš man bija stādījies priekšā, un pajautāju, vai viņam bija tiesības sevi atmaskot? Demidovs noliedza Nejaukā kā VDK darbinieka statusu, tomēr varēja redzēt, ka viņš bija nepatīkami pārsteigts par sava aģenta atmaskošanu. Tā bija jau otrā reize, kad uz kuģa atpazinu čekas ziņotāju, bet ne pēdējā. Anatolijs Demidovs bija beidzis Ļeņingradas Augstākās jūrskolas kuģu vadīšanas fakultāti un Latvijas kuģniecībā uzkalpojies līdz kapteiņa otrā palīga amatam. Ar mātes protekciju, kura septiņdesmitajos gados bija partijas Rīgas pilsētas Kirova rajona komitejas pirmā sekretāre, viņš sāka strādāt Latvijas Valsts drošības komitejā. Kad ar viņu iepazinos, pareizāk sakot, kad Demidovs pirmo reizi ieradās manā kajītē, viņš jau bija VDK kapteinis. Man nācās ar viņu diezgan bieži tikties, faktiski ik pēc katra Kubas reisa. Demidovs vispirms apmeklēja jūrnieku kajītes, droši vien arī savu aģentu kajītes, un ievāca informāciju par reisu, pēc tam, izjautājis virsniekus, devās pie kapteiņa, lai salīdzinātu to informāciju, ko bija ieguvis no jūrniekiem, ar kapteiņa stāstīto. Ar viņu runājot, man likās, ka stāvu uz banāna mizas, tikai nezināju, kad paslīdēs kāja.

Vēlāk atklāju vēl vienu čekas aģentu uz sava kuģa – matrozi Bazanovu. Kad painteresējos par viņa mācībām Rīgas jūras skolā Bezdelīgu ielā, izrādījās, ka viņu grasījās atskaitīt no jūras skolas par rupju disciplīnas pārkāpumu, kas robežojās ar kriminālatbildību, bet neatskaitīja. Visticamāk tāpēc, ka Bazanovs bija devis piekrišanu kļūt par čekas ziņotāju.

Kad 1984. gada februārī atgriezos no Kubas reisa, kadru daļā paziņoja, ka mana vīza ir anulēta. Mēģināju noskaidrot vīzas anulēšanas iemeslus. Visi rādīja "stūra mājas" virzienā. Arī kuģniecības priekšnieka vietnieks kadru jautājumos kapteinis Valentīns Kostiļevs deva netiešus mājienus un lika noprast, ka vīzu anulēja čekisti. Tikos ar Valsts drošības komitejas vadošo darbinieku apakšpulkvedi, un pie kā viņš mani nosūtīja? Pie Demidova! Mani palaida pa riņķi! Vairāk nekā pēc pusgada mani iepazīstināja ar kādu komitejas darbinieku majora pakāpē, kurš skaidri pateica, ka galvenais iemesls manas vīzas anulēšanai bija tas, ka biju atklājis un izgaismojis čekas "dzeguzes"! Kad pirmo reizi tika atklāts Demidova aģents, priekšniecība viņam izteikusi piezīmi, bet pēc ceturtā aģenta izcelšanas dienas gaismā Demidovs esot brīdināts par neatbilstību dienestam un viņam izteikts pēdējais brīdinājums. Pēc šī brīdinājuma Demidovs pat neesot mēģinājis slēpt savas "maigās" jūtas pret mani.

ATSLĒGAS VĀRDS – MĪLESTĪBA

"Skolai bija nepārvērtējami liela nozīme latviešu jūras braucēju izglītošanā. Tā palīdzēja celt zemnieku un jūrnieku vispārējo kultūras un izglītības līmeni. Pirmo Ainažu jūrskolnieku aizdegtā uguns šodien gudri un lietpratīgi jānes jaunajiem latviešu jūrniekiem! Ir jāapzinās, ka tikai paši latvieši spēs turpināt savu tēvu un vectēvu jūrābraukšanas tradīcijas! Mūsu vietā to neviens nedarīs!

1969. gada 20. jūlijā atvērtais Ainažu jūrskolas memoriālais muzejs kļuvis par kultūrizglītības centru visā Vidzemes jūrmalā. Te allaž tiek gaidīti ne vien mūsu kuģniecības un zvejniecības veterāni, bet jo īpaši skolu jaunatne – latviešu jūrniecības nākotne. Vislielākā velte Ainažu jūrskolas jubilejā būs jauniešu apziņa un vēlme turpināt Latvijas jūrābraukšanas tradīcijas. Turpināt K. Valdemāra aizsākto ceļu – cēlo veikumu mūžībai!"

Tā Iveta Erdmane, kura tolaik vēl bija Brante, sagaidot Ainažu jūrskolas 135. gadadienu, rakstīja pašā pirmajā "Latvijas jūrniecības gadagrāmatā 89/90". Nemanot pagājuši trīsdesmit gadi, nu Ainaži vairs nav tikai Vidzemes jūrmalas kultūrizglītības centrs, šī seno jūrniecības tradīciju piestrāvotā vieta kļuvusi arī par Latvijas jūrniecības svētvietu, kur ik gadus pulcējas visu paaudžu jūrnieki. Kā saka muzeja saimniece Iveta Erdmane, šī ir enerģētiski spēcīga vieta, kas ne tikai glabā senas liecības un cilvēku likteņu stāstus, te tīri fiziski jūtama viņu klātbūtne. "Rudeņos vecajā Ainažu jūrskolā es viņus visus sajūtu un dzirdu, viņi nekur nav pazuduši, tepat vien ir, tikai citās matērijās pārtapuši. Mēs viņus neredzam, tāpat kā neredzam Dievu, bet tas jau nenozīmē, ka Dieva nav. Pirms kāda liela darba vai pasākuma palūdzu viņiem palīdzību, lai izdodas iecerētais."

Tagad Ainaži gaida savu 155. jubileju un, protams, arī sponsorus un atbalstītājus, lai varētu ne tikai sarīkot svinības, bet arī izremontēt un nokrāsot pašu Ainažu jūrskolas ēku. Skaidrs, ka tik noplukušā mājā viesus nevar vest, skumji atzīst Iveta un piebilst, ka reizēm īsti nesaprast, kāpēc vispār skaitoties valsts muzejs, ja visām muzeja vajadzībām jāmeklē nauda un jāpiesaista sponsori. Un pat jātaisnojas, ka muzeja apkurei aiziet tik daudz malkas. Vai tiešām tik daudz vajagot? Taču Ainažu muzeja Ivetai gaušanās nav raksturīga, un mūsu saruna nebūt nav

par to, kā pietrūkst, bet gan par to, kas bija, ir un būs. Mūsu saruna ir par mīlestību. Par mīlestību pret Latviju, cilvēkiem un darbu.

Latvijas 100. dzimšanas dienas gadā es, žurnāliste Anita Freiberga, un vēsturniece Iveta Erdmane, mēs abas saņēmām valsts apbalvojumu – Atzinības krustu. Saņēmu valsts apbalvojumu, bet par ko man tas piešķirts? Neko īpašu neesmu paveikusi, tikai vienmēr cenšos godprātīgi darīt savu darbu, arī kļūdos un lietoju tās dāvanas, kuras man devis Dievs. Jūtos mazliet neērti attiecībā pret tiem, kuri tāpat godprātīgi strādā, ir daudz talantīgāki, spējīgāki par mani, un Iveta vēl piebilst, ka daudzi dara to tūkstoškārt labāk par viņu. "Atšķīru un izlasīju, par ko piešķir Atzinības krustu. Pirmais punkts – par TĒVZEMES mīlestību. Tad es pieņēmu domu, ka apbalvojums man ir par Latvijas mīlestību, jo savu Latviju esmu mīlējusi, mīlu un mīlēšu no visas savas sirds, no visas savas dvēseles, no visa sava prāta un no visa sava spēka," saka Iveta, un man tur nav vairāk ko piebilst, jo tādas pašas ir arī manas izjūtas.

GANDARĪJUMA MIRKLIS

2018. gada 18. oktobrī Ainažu jūrskolas muzejā atklāja piemiņas izstādi "Kad tēvzemes mīlestība bija noziegums". "Izstāde ir manu iekšējo sajūtu izpaudums, un tās atklāšanas brīdī muzejā bija tāda enerģētika, ko reti nākas piedzīvot. Vēl tikai mazliet, un muzejam noceltu jumtu, tāpēc esmu pārliecināta, ka izstāde ir nu jau mūžībā aizgājušo atzīšana. Kad Rīgā no tipogrāfijas izņēmu izstādes planšetes, kāds man bija gandarījums! Braucot tramvajā, gribēju tās rullēt vaļā, visiem rādīt un teikt: ja jūs zinātu, ko es vedu! Man bija zudusi laika izjūta, tikai milzīgs gandarījums, ko saņēmu par to laiku, kad bija visīstākā smakšana, kad ar tevi atteicās runāt latviešu valodā. Man vienmēr ir bijusi pretestība pret visu nepatieso, un padomju gados viss – sākot ar avīzēm un runām – viss bija nepatiess!"

Par Ivetas pieminēto izstādi un cilvēkiem lasiet gadagrāmatas vēstures notikumiem veltītajā nodaļā. Piekrītu Ivetai, ka padomju gados lielākā no mākslām bija izlikšanās māksla: vieni runāja to, ko nedomāja, otri izlikās klausāmies, bet patiesībā neko par pilnu neņēma. Tomēr daudzi izauga un dzīvoja zem padomju ideoloģijas karoga, bet daudzi iesākumā pārliecināti komunisti vēlāk vīlās, jo saprata un piedzīvoja varas divkosību. Man laimējās. Pat septiņdesmitajos un astoņdesmitajos gados nevajadzēja slavēt padomju iekārtu, jo strādāju tik nenopietnā žurnālā kā "Dadzis", kur pastāvošo iekārtu vairāk kritizēja un vienīgā ideoloģiskā nodeva bija karikatūra par Tēvoci Semu uz pēdējā vāka, un laimējās arī pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā, jo liktenis mani iekārtoja jūrniecībā. Šķiet, palaimējies bija arī Ivetai, jo viņa pēc studijām Rīgā atgriezās savā dzimtajā Salacgrīvā un sāka strādāt Ainažu jūrskolas muzejā. Jautāju Ivetai, kas viņu muzeja darbā visvairāk saista: cilvēki, likteņi, notikumi vai kuģi, un viņa nedomājot atbild, ka pirmkārt tā ir piemiņas saglabāšana. "Tiem, kuri

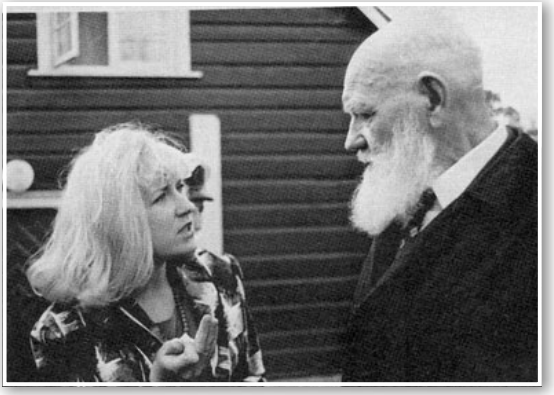
toreiz būvēja kuģus un devās tālās jūrās, tā bija liela iedrošināšanās un sevis pārvarēšana. Jā, vispirms ir piemiņas saglabāšana un tikai pēc tam nāk pētīšana, popularizēšana un viss pārējais," tā Iveta.

Reizēm šķiet, par jūrniecības celmlaužiem mēdzam runāt šabloniski, piesaucam nodrāztas frāzes, vietā un nevietā citējam "latvji, brauciet", un latvji brauca, pārdeva Pēterpilī kartupeļus, būvēja kuģus, gāja jūrā un tagad guļ zem zilām atraitnītēm. Esam radījuši tādas kā leģendas, kuras lieliski iederas dažādās dzīves situācijās. Bet varbūt tas nemaz nav slikti, jo, par to runājot un domājot, mēs visi it kā vienojamies kopīgā lūgšanā. Arī Iveta piekrīt, ka daudz kas tiek balstīts uz leģendām, kas radušās, stāstot un pārstāstot notikumus, jo, piemēram, par 1860. gadiem nekādu dižu dokumentāru liecību nemaz nav. "Grūti pateikt, kā tur īsti bija, bet tā varēja būt. Cilvēki pierādīja savu latviskumu un to, ka nav sliktāki par krieviem un vāciešiem," saka vēstures pētniece.

BEZ LEĢENDĀM NEIZTIKT

Patiesībā mēs nemaz nevaram iztikt bez leģendām. Ar saviem darbiem, spējām un attieksmi par leģendām kļūst cilvēki: gan tie, kuri jau aizgājuši mūžībā, gan tie, kuri turpina darīt un radīt. Iveta sev un muzejam tuvus cilvēkus iedala eņģeļos un labdaros.

Pašu pirmo pie eņģeļiem pieskaitāmo Iveta piemin Oskaru Staltu, kurš 1940. gadā paguva absolvēt K. Valdemāra jūrskolu kā tālbraucējs kapteinis, bet par kapteini kuģot viņam neļāva, jo sākās krievu laiki. Aizliegums būt kapteinim no varas viedokļa nāca likumsakarīgi, jo Oskars Stalts bija kalpojis godasardzē prezidentam Jānim Čakstem un pirmajā Latvijas brīvvalsts ārzemju vizītē kuģojis uz Zviedriju ar ledlauzi "Krišjānis Valdemārs". Divmetrīgi latviešu un līvu puiši tika atlasīti, lai būtu cienīgi mūsu pirmā prezidenta godasardzes turētāji. Oskars bijis kā no dzelzsbetona – milzu augums, lielas rokas, 50. kājas izmērs, stiegraini muskuļots ķermenis. "Tas bija viens lielisks cilvēks, es pat domāju, ka viņš bija gaišreģis. Vienreiz atbrauc uz salidojumu Ainažos ar to savu lielo spieķi rokās, skatās uz mani un saka: tu esi lībiete. Kā jūs zināt? Tev garš deguns. Esmu izpētījusi radu rakstus, un man patiešām ir kāda glāzīte igauņu asinis. Uz



1988.gads. Iveta Brante (Erdmane) sarunā ar Oskaru Staltu.

vienu Jauno gadu aizsūtu Staltam apsveikumu ar Valdemāra vārdiem "Dedzīga tuvāku mīlestība, cieša apņemšanās un nešaubīga izdarīšana – spēj visu". Viņš man pretim atsūta kartiņu, kur uz soliņa sēž ežu meitenīte un ežu puisītis, un raksta: "Tu man saki – mīlestība, redzēs, redzēs, meitēn, kā tev pašai ar to mīlestību būs nākošgad!" Un es nākošgad apprecējos. Kā viņš to varēja pateikt?

Aleksandrs Kārkliņš, Klāra Radziņa un Andris Kļaviņš.

Otrs eņģelis ir tālbraucējs kapteinis Aleksandrs Kārkliņš. "Goda cilvēks," saka Iveta. "Viņš vienmēr mēdza teikt: "Erdmanes kundze, pasveiciniet savu dzīves draugu!"" Taisnība, arī man viņš mēdza tā teikt. Kārkliņa kungam patika uzņemt ciemiņus, un deviņdesmitajos kopā ar Gintu Šīmani un Arvi Popi braucām pie viņa svinēt Aleksandrus un atzīmēt arī 18. novembri. Kapteinis mūs sagaidīja ar vācu šlāgermūziku un piekodināja, kamēr viss nebūs noēsts, mēs projām netiksim. Bet mēs jau arī nesteidzāmies.

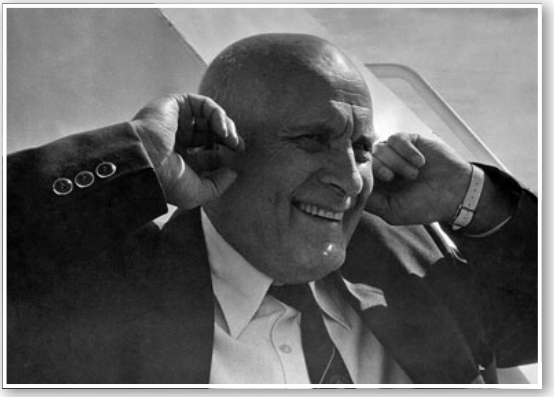
"Reiz ar Kārkliņa kungu kāpām uz otro stāvu pa mūsu muzeja stāvajām trepēm, un viņš saka: "Erdmanes kundze, kā tad tā, te nav lentera, bet vecam cilvēkam ir grūti kāpt augšā, ja nav kur pieturēties." Nebiju par to iedomājusies, bet pēc tam liku to uzmeistarot. Kāpjot pa trepēm, bieži vien to atceros, mums tagad tas ir Kārkliņa kunga lenteris.

Deviņdesmito gadu pirmajā pusē Kārkliņa kungs man teica: "Es jūs iepazīstināšu ar ļoti labu cilvēku", un iepazīstināja ar Jūrnieku arodbiedrības šefu Pavlova kungu," atceras Iveta.

Zini, saku Ivetai, bet tolaik daudzi par Pavlovu tā nedomāja, jo latviešu sabiedrībai viņš bija interfronte. Iveta piekrīt, ka arī ir to dzirdējusi. "Bet es brīnos, kā viņš ir varējis būt tajā vietā. Es viņu izvirzīju valsts apbalvojumam, un viņš arī saņēma Atzinības krustu. Un viņi abi ar Umbraško ir sirds cilvēki. Vispirms jau viņi ir ticīgi cilvēki. Pavlovs reiz teica, ka, strādājot tādā vietā kā viņš, nevar iztikt bez grēka, un tad tie ir jānožēlo. Un kopš tā laika, kad Kārkliņš mūs iepazīstināja ar Pavlovu, viņš visus šos gadus ir bijis Ainažu muzeja un latviešu jūrniecības izpētes atbalstītājs. Ja kaut ko muzejam vajag, tad pietiek tikai piezvanīt Pavlovam, un viņš nekad neatstās bez atbalsta. Mums abiem ir dvēseļu radniecība."

Gan Iveta ar savām muzeja lietām, gan es ar jūrniecības drukāto vārdu, neesam varējušas iztikt bez jūrniecības nozares uzņēmumu finansiāla atbalsta. Preses izdevumos ir apmaksāti reklāmas laukumi vai speciālizdevumos īpaši sagatavoti reklāmraksti. Savulaik, kad iznāca laikraksts "Jūras Vēstis", reklāmas laukuma pirkšanā, tātad avīzes atbalstīšanā, visatsaucīgākais bija "Rīnūžu" priekšnieks Grigorijs Ševčuks – neliela auguma cilvēks ar plašu dvēseli. Reizi ceturksnī braucām pie viņa ciemos ar sagatavotu rēķinu. Vispirms, kā jau pienākas, bija darbs – intervija, tad kafija ar piešprici – dažām *Absolut vodka* glāzītēm, bet pirms pēdējās glāzītes, kā Ševčuks mēdza teikt, *na pasašok*, viņš uzlika savu rezolūciju rēķinam, sakot: "*Podpisivaju pri vas*" – parakstu jūsu klātbūtnē.

"Kārkliņš arī mani iepazīstināja ar Ševčuku, un viņš savulaik tiešām bija liels muzeja atbalstītājs. Slāviem laikam dāsnums ir ierakstīts gēnos, bet latvieši vairāk ir vērsti uz sevi," uzskata Iveta.



Miķelis Elsbergs.

Trešais eņģelis tālbraucējs kapteinis Miķelis Elsbergs arī ir Ivetas dvēseles radinieks, kurš joprojām no augšas sūtot labas domas. Savos pēdējos Ziemassvētkos viņš Ivetai atsūtījis apsveikuma kartiņu, kur lido divi putni, bet viens no tiem it kā krīt lejup, un viņa nodomājusi, ka kapteinis iet prom, un tā arī noticis. Taču gan astoņdesmitajos, gan deviņdesmitajos, kad Elsbergs bija Salacgrīvas ostas kapteinis un vēlāk arī LJS valdes priekšsēdētājs, viņš vienmēr bija klāt, palīdzēja un daudzas lietas nokārtoja. Abi kopā ar kuivižnieku tālbraucēju kapteini Hariju Līdaku, arī lielu Ainažu muzeja atbalstītāju, bija iniciatori Ainažu bāciņas izcelšanai no jūras. Tagad tā visā savā godībā stāv pirms iebraukšanas Ainažu muzeja ceļā.

1993. gadā pirmā intervija pilnīgi nepazīstamajā jūrniecības vidē man bija ar tolaik par LJS priekšnieku kļuvušo Miķeli Elsbergu. Katrs jautājums, ko viņam uzdevu, man bija kā lielais nezināmais un pašai likās bezgala gudrs, bet Miķelim jūra un jūrlietas bija visa dzīve. Iespējams, par dažu labu jautājumu viņš iekšēji pasmaidīja, tomēr ļoti nopietni atbildēja, un kopumā jau tajā intervijā nekādas muļķības netika gvelztas – tikai vienam tas bija atklājums, bet otram – ikdiena. Jau toreiz pārliecinājos, cik inteliģents un tolerants cilvēks ir Miķelis Elsbergs. Un arī vīrišķīgs, to piebilst Iveta.

Jānis Bērziņš Ainažos.

"Viņš vienmēr ar acu kaktiņu redzēja, kur un ko vajag. Reiz muzejā bija pasākums, visi sēdēja pie galdiņiem, bija saaicināti sponsori un tiem sarūpētas dāvaniņas. Nezinu, kā man tas gadījās, bet biju aizmirsusi dāvanu Pavlovam. Miķelis to nofiksējis man jautā, vai tad Pavlovam nebūs? Darīju, ko varēju, Antra vēlāk iesmēja, ka es esot no sienām norāvusi visas gleznas, meklējot derīgāko dāvanai. Miķelis jau toreiz bija tāds kā sargeņģelis un tagad turpina tāds būt."

Pirms pāris gadiem eņģeļu pulkam pievienojies arī Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš. "Es dažreiz viņu tiešām jūtu," saka Iveta. "Reiz deviņdesmito gadu sākumā, kad Bērziņu ievēlēja par akadēmijas rektoru, viņš, kopā ar sievu braucot uz Igauniju, pa ceļam gribēja apskatīt muzeju, jo bija mani redzējis televīzijā, toreiz man bija tāda pagara intervija. Kopš tās reizes nebija neviena pasākuma, kurā nepiedalītos Jānis Bērziņš. Un kopā ar viņu vienmēr bija kāds joks vai asprātīga piebilde. Erdmanes kundze, jums skaists kostīms! Tā viņš varēja uzsaukt no ielas otras puses. Un tas bija tik brīnišķīgi."

LEĢENDĀRIE VALDEMĀRIEŠI

Arī Valdemāra jūrskolas absolventi, vecie kapteiņi un mehāniķi, ir kļuvuši par leģendām. Viņi aizgājuši kopā ar savu laikmetu, bet gribētos ticēt, ka mums tomēr atstājuši to stipro garu, ticību saviem spēkiem un varēšanai, to dvēseles stīgu, kas kopā ar sāļo jūras vilni ceļas pret debesīm. Leģendārie valdemārieši vispirms pulcējās Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, bet vēlāk, lai būtu tālāk no modrajām čekas un cekas acīm, tagad par leģendāriem uzskatāmos valdemāriešu salidojumus pārcēla uz Ainažiem.

"Kad muzejs svinēja piecpadsmit gadu jubileju, tikko biju sākusi šeit strādāt. Toreiz bijušais muzeja vadītājs Arvīds Vētra kopā ar Veltu Vētru organizēja šos pasākumus. Tad valdemāriešu vēl bija daudz, viņi brauca ar saviem groziņiem un savām pudelēm, un tās jau nu nebija šādas tādas, bet gan īpaši sagādātas un sataupītas īpašajam gadījumam. Viss notika muzeja otrajā stāvā, un sarunas dažubrīd tiešām bija diezgan brīvdomīgas. Tas bija 1988. gada 16. oktobrī,

1994.gads. Valdemārieši kopā ar prezidentu Gunti Ulmani Ainažos.

kad Ainažu muzejā pirmo reizi uzvilka sarkanbaltsarkano karogu, ko atveda paši kapteiņi. Toreiz uz valdemāriešu salidojumu bija atbraucis LKP CK sekretārs Ivars Ķezbers, klāt bija arī Valsts kultūras komitejas priekšsēdētāja pirmā vietniece Nellija Janauss. Kapteiņi iesniedza Ķezberam petīciju un asi kritizēja "dzelzs priekškaru", uz ko Ķezbers atrunājās, ka tāda "dzelzs priekškara" nav, par ko jūs te runājat, un arī pats stāvēja zem sarkanbaltsarkanā karoga.

Vecajiem jūrniekiem bija ļoti liela pašapziņa un patiesīguma izjūta. Viņi to sajuta un izstaroja, nedzīvoja māņos vai ilūzijās. Daudzas lietas viņi skaļi neizrunāja, bet viņu stāja un nostāja to nepārprotami pauda. Esmu pārliecināta, ka viņi vienmēr ticēja Latvijas brīvībai. Starp tiem bija daudzas patiešām izcilas personības un leģendāri cilvēki, bet no visiem man visvairāk tomēr sirdī iekritis Oskars Stalts.

Godīgi sakot, man jau nebija īpaši daudz laika iedziļināties veco jūrnieku personībās, jo toreiz bija tik daudz organizatorisku pienākumu, kas saistīti ar šādu pasākumu rīkošanu, un tie paņem gan laiku, gan domas, gan enerģiju. Nebija laika apsēsties un mierīgi parunāties. Tikai tagad apjaušu, cik tomēr tas ir bijis liels zaudējums."

SVEŠAIS STARP SAVĒJIEM

Ivetas atmiņas glabā arī kādu ne visai patīkamu atgadījumu, kas tomēr beidzās laimīgi, taču viela pārdomām ir palikusi. Pēc kāda kārtējā emocionāli piepildītā valdemāriešu salidojuma Ainažos pie tolaik jau muzeja direktores Ivetas Erdmanes ieradās čekas pārstāvis, tāds jauns cilvēks, jo izrādījās, ka viņu Limbažu nodaļa bija saņēmusi sūdzību, ka Ainažos notiek nelikumīgas runas.

"Es pat nojautu, kurš bija ziņotājs, bet par to vairāk neko nevaru teikt, jo es tikai nojautu, ka tas bija viens no pašiem valdemāriešiem. Pie manis atnāk tāds

jauns cilvēks, arī es vēl biju pavisam jauna un toreiz nemaz nebiju uztraukusies, jo uzskatīju to par joku, bet varēja taču sanākt daudz lielākas nepatikšanas nekā piektajā gadā. Viņš man it kā jautājot saka: jūs taču visu to pasākumu arī ierakstījāt. Un tā cieši skatās man acīs. Nezinu, vai tas bija dullums, bet ja tā, tad tas dullums man palīdzēja. Es viņam piedāvāju, varbūt iedzersim kafiju, un šis bija ar mieru. Pie kafijas viņš vēlreiz man jautā par pasākuma ierakstu, bet es atrunājos, ka nemaz nezinu, kur tas ieraksts palicis. Dieva pirksts, ka viss beidzās tik mierīgi, bet atbraucot jaunais čekists bija noskaņots atklāt lielus pārkāpumus."

NO PRĀTA VĒTRAS LĪDZ DRUKĀTAM VĀRDAM

Par leģendu kļūst arī rakstītais vārds. No tālām jūrām jūrnieka rakstīta vēstule mātei, līgavai vai sievai. Uz papīra uzlikts cilvēka dzīves stāsts. Tie ir pārdzīvojumi, emocijas un atziņas, ko viens cilvēks uztic otram, un otrs to ieraksta vēsturē. Pēc gadu desmitiem, pat simtiem nāk trešais, kurš visu to pēta, un atkal top jauns stāsts. Katras grāmatas tapšana – tas ir vesels stāsts, piedzīvojums, prāta vētra, radošas mokas, līdz iznāk taustāms rezultāts – nodrukāta grāmata. Šīs izjūtas ļoti labi pazīstu, jo nu jau 22 gadus eju cauri radošajām mokām, lai pie lasītāja nonāktu iespējami labākā un informācijas ziņā piepildītākā gadagrāmata. Ivetas Erdmanes veltījuma grāmatu Ainažu jūrskolai "Dzelzs vīri, koka kuģi" jau tagad uzskata par leģendāru izdevumu.

"Ar tiem dzelzs vīriem šķietami viss it kā bija vienkārši. Un tomēr nemaz jau tik vienkārši nebija, jo par grāmatu domāts bija gadiem, kartotēkās bija materiāli, tie tika vākti un apkopoti, taču īsti nevaru pateikt, kurš bija tas pēdējais punkts, kas lika ķerties klāt rakstīšanai. Bet, kad iesāku, tad darbs pats no sevis gāja uz priekšu. Dažu dienu pat bija tā, ka likās – no skapjiem un atvilktnēm mani uzrunā vīri un sauc: ņem mani, mani arī, šo manu diplomu arī vēl paņem. Es klausīju un darīju, un visi, kuri gribēja, tika iekšā grāmatā. Tagad lūdzu palīdzību saviem sargeņģeļiem, lai viņi man palīdz uzrakstīt grāmatu par jūrnieku mājām. Divas vasaras kopā ar Ilmāru Gradovski, kurš nu jau aizgājis mūžībā, braucām uz šīm mājām, devāmies ekspedīcijā pa Latvijas un Igaunijas piekrastes zvejnieku ciemiem. Ir savākti daudzi materiāli un fotogrāfijas, bet grāmata pamatā gan būs par Ainažu jūrnieku mājām, pārējais tikai kā foto materiāls, lai aprakstītu visu, tur manas dzīves būs par maz. Vēl gribētos uzrakstīt arī par Ainažu jūrskolas pirmo skolotāju Kristianu Dālu."

Tomēr atkal un atkal nākas atgriezties pie naudas lietām, jo bez naudas jau nevienu grāmatu nevar izdot un nevienu pasākumu sarīkot. Te nu atkal pateicības vārdi, kā Iveta saka, labvēļiem. Daudz palīdzējušas ostas, arī Jūras administrācija, Latvijas Jūrniecības savienība un Antons Vjaters, ko Iveta pieskaita savu īpašo labvēļu pulkam, arī "Latvijas kuģniecība", ar kuru kopā veidoti nelieli projektiņi. Protams, Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība un Igors Pavlovs.

Iveta Erdmane: "Vienmēr ir jāsaņemas iziet un runāt cilvēku priekšā, bet mājās pat sienas palīdz."

"Īsts goda vīrs ir Antons Ikaunieks, viņš ir vienīgais privātais ziedotājs, un ne jau katrs uz to ir spējīgs."

PA VIDU STARP ZEMI UN JŪRU

Cik spēcīgas ir tās lietas, ko nevaram redzēt un ar roku pataustīt. Plaša sirds un mīlestība ir kaut kas tāds, ko nevaram vārdos ietvert un īsti formulēt. Varbūt tāpēc mums šķiet, ka tās vienmēr pietrūkst? Vecajiem jūrniekiem bija divas mīlestības: mājās viņi ilgojās pēc jūras, bet jūrā ilgojās pēc mājām. Viņi bija pa vidu, un tas viņus lauza, jo šīs abas lietas kopā dabūt nav iespējams. Jūrnieks vienmēr ir starp zemi un jūru.

"Dāls saviem jūrskolniekiem mācīja: mīli Dievu un savu tuvāko kā sevi pašu. Ja nav šī pamata, tu nesapratīsi, no kurienes nāc un kurp ej, tad tu nevari kļūt ne par jūrnieku, ne mūrnieku. Tas var izklausīties pēc moralizēšanas, bet šodien ļoti daudziem trūkst tieši šīs vērtības: mīlestība, ticība un cerība, ko vecos laikos zināja un savas dzīves pamatā lika pat neizglītoti cilvēki," saka Ainažu muzeja direktore Iveta Erdmane, kura gan vēl piebilst, ka nekad sevi par priekšnieci nav sajutusi.

"No kā ceļas visas pasaules nelaimes? No tā, ka cilvēkam ir trūcis un trūkst mīlestības." Šādu atziņu Ivetas grāmatā "Dzelzs vīri, koka kuģi" pauž kāds kapteinis. Daudzas nelaimes ceļas no tā, ka nevēlamies dzirdēt un saprast otru, jo visu taču zinām labāk, tāpēc esam tiesīgi nosodīt.

Varbūt pareizi būtu sākt ar sevi, ieklausoties dzejnieka Viļa Plūdoņa aicinājumā: "Cel, latviet, galvu augstāku un mācies cienīt reiz pats sevi"? Varbūt tad mums vieglāk būtu mīlēt savu tuvāko kā sevi pašu?■

Anita Freiberga

NO LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBAS VĒSTURES APCIRKŅIEM

1992. gadā LJS bija izstrādāti jaunie Statūti, ko prasīja pieņemtais likums "Par sabiedriskajām organizācijām un to apvienībām", kā rezultātā LJS no sabiedriski politiskas organizācijas kļuva par sabiedrisku organizāciju, bet tas nekādā gadījumā nenozīmēja galveno mērķu un uzdevumu maiņu. Aktuāla turpināja būt Latvijas tradīciju atjaunošana, visu jūrniecības nozaru tālāka attīstība, pievēršot tām iespējami lielāku Latvijas pamatiedzīvotāju un uzņēmējsabiedrību loku. Tolaik LJS pilnā nopietnībā domāja par nozares pārstāvēšanu Saeimā un pašvaldībās, tomēr grūti bija izšķirties – startēt ar savu sarakstu vai pieslieties kādai politiskajai partijai. Līdz pat šim laikam nemainīgi no LJS darba kārtības nepazūd Latvijas Jūras akadēmijas jautājums, liekot akcentu uz profesionālu jūrnieku sagatavošanu un LJA kā jūrniecības zinātniskā centra veidošanu. LJS valdes priekšsēdētājs Gunārs Šteinerts savās pārskata ziņojuma tēzēs atklāti akcentēja, ka neapmierinoši gada laikā ir pildīts LJS kopsapulces lēmums par Latvijas pamatiedzīvotāju piesaistīšanu darbam uz tirdzniecības flotes kuģiem. Valde gan bija rosinājusi uzskaitīt visus diplomētos latviešu jūrniekus un zvejniekus, ar kuriem tuvākajā laikā varētu aizvietot ārzemju jūrniekus uz Latvijas Republikas tirdzniecības un zvejas kuģiem, bet ar tiem kā nu bija, tā bija... Tāpat Šteinerts asi kritizēja faktu, ka Latvijas Neatkarīgā jūrnieku arodbiedrība nav guvusi iecerēto popularitāti. Kur gan bija palikuši tie 1500 biedru, par kuru iestāšanos arodbiedrībā ziņoja tās priekšnieks V. Zilbers? Par to vēsture klusē. Tieši tāpat kā tagad, arī 1992. gadā bija svarīgi, lai iznāktu jūrniecības prese, tolaik laikraksts "Jūras Vēstis", lai būtu TV raidījumi "Latvija – jūras valsts", "Ahoi!" un, protams, lai iznāktu jūrniecības gadagrāmata. Laikraksta vairs nav, nav raidījumu valsts TV kanālā, bet tagad iznāk žurnāls "Jūrnieks" un gadiem cauri ir izdzīvojusi Latvijas jūrniecības gadagrāmata.

LJS UZDEVUMS BŪT AKTĪVAI UN INFORMĒT SABIEDRĪBU

2018. gada 28. martā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē kopā sanāca dažādu paaudžu Jūrniecības savienības biedri, lai atskatītos uz aizvadītajā gadā paveikto, uzklausītu nozares speciālistus, jūrniecības uzņēmumu un jūrniecības mācību iestāžu vadītājus.

Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters: "Gads ir pagājis, un, ja tā padomā, Latvijas Jūrniecības savienībai ir veicies labāk nekā Latvijas valdībai, jo mums ir izdevies sekmīgi paveikt dažas būtiskas reformas, vispirms jau uz pusi samazināt valdes sastāvu. Uzņēmumu reģistrs apstiprināja LJS valdi septiņu cilvēku sastāvā, kurā tagad kopā strādā gados jauni LJS biedri un pieredzes bagāti jūrniecības veterāni: Roberts Gailītis, Jānis Krastiņš, Lienīte Ragže, Gunārs Šteinerts, Māris Ķempe, Gunārs Trukšāns un Antons Vjaters.

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 Jūrniecības savienība to darījusi agrāk. Neviens lēmums vai dokuments netika pieņemts

1. rindā no kreisās S. Šmulāns, L. K. Kalvišķis, O. Sakss. 2. rindā no kreisās A. Buks un A. Evertovskis.

Antons Vjaters un Jānis Krastiņš.

slepenībā. Tagad LJS valde nosacīti ir sadalījusi interešu sfēras, kas ļauj produktīvi strādāt. Liepāju pārstāv Ķempe, Ventspili – Trukšāns, Roberts un Lienīte sekmīgi darbojas sociālajos tīklos."

Kā ierasts, tika godināti jūrniecības nozares ļaudis, kuri savu dzīvi un darba mūžu veltījuši Latvijas jūrniecības attīstībai. Šoreiz Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu par ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā saņēma kapteinis Antons Ikaunieks un kapteinis Kārlis Sesks.

Patīkams fakts ir satiksmes ministra Ulda Auguļa nu jau par tradīciju kļuvusī piedalīšanās LJS kopsapulcēs, lai personīgi pasniegtu Satiksmes ministrijas Atzinības rakstus, kā arī jūrniecības sabiedrībai paustu Satiksmes ministrijas viedokli par stāvokli nozarē. Kā uzsvēra ministrs, šogad jāturpina darbs pie jaunās jūrniecības izglītības koncepcijas realizēšanas. Aktīvi jāstrādā ar mācību iestādēm, lai no šā gada 1. septembra mācību programmas atbilstu jaunajai koncepcijai, kas tika izstrādāta un apstiprināta 2016. gada nogalē. 2017. gadā par svarīgāko notikumu pasaules mērogā tika atzīta Balasta ūdeņu konvencijas spēkā stāšanās 2017. gada 8. septembrī. Latvijas Ministru kabinets to apstiprināja 2018. gada 20. februārī, un tagad konvencija nosūtīta izskatīšanai Saeimā. Ostām, kuģošanas nozarei

UZZIŅAI

Kopš 2008. gadā iedibinātās tradīcijas pateicība par mūža ieguldījumu Latvijas jūrniecības popularizēšanā izteikta Igoram Vītolam, Eduardam Delveram, Arvīdam 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 un Albertam Evertovskim.

Gunārs Trukšāns.

Andrejs Zvaigzne.

un jūras kravu pārvadājumiem pasaulē nav labākie laiki, bet ministrs izteica gandarījumu, ka Latvijas ostas nopietni strādā, lai piesaistītu jaunus kravu veidus un investīcijas. Uz Latvijas Jūras akadēmijas rektora pienākumu izpildītāja Andreja Zvaigznes jautājumu, vai nebūtu loģiski un lietderīgi Latvijas jūrniecības mācību iestādēm atrasties nevis Izglītības un zinātnes ministrijas, bet gan Satiksmes ministrijas kā nozares ministrijas pakļautībā, U. Augulis atbildēja, ka ik pa laikam šis jautājums aktualizējas un nav izslēgts, ka pienāks brīdis, kad to nāksies nopietni izskatīt.

IZGLĪTĪBA PALIEK AKTUALITĀTE NUMUR VIENS

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 paliks atklāts, tāpēc akadēmijai, pasniedzējiem un arī visai jūrniecības sabiedrībai, tiem darba devēju pārstāvjiem, kuri komplektē apkalpes darbam starptautiskajā jūrniecības 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. Jau 2016. gadā LJS valde iedibināja jaunu tradīciju – izteikt pateicību jūrniecības veteāniem, kuri sasnieguši 80 gadu slieksni, kā arī tiem nozares darbiniekiem, kuri ir bijuši aktīvi jūrniecības nozares popularizētāji. Šogad Latvijas Jūrniecības savienība īpašu pateicību izteica Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas

pasniedzējiem Valdim Priedniekam, Ērikam Koržeņevskim, Tatjanai Utrobinai un Vladimiram Januškinam.

JA Jūrnieku reģistrs vadītājs Jāzeps Spridzāns īpaši uzsvēra, cik svarīgi ir saglabāt Latvijas jūrniecības izglītības augsto latiņu un nodrošināt starptautiski noteiktos izglītības standartus un ka joprojām jāpieliek pūles, lai pārkvalificētu ierindas jūrniekus par jūras virsniekiem, kā arī ieinteresētu jauniešus izvēlēties jūrnieka profesiju. J. Spridzāns pauda viedokli, ka līdzšinējie jūrnieka profesijas un jūrniecības popularizēšanas pasākumi nav devuši gaidīto rezultātu, tāpēc jūrniecības nozarei, tai skaitā arī LJS, nopietni jādomā, kā šo procesu padarīt efektīvāku.

Kapteinis Aivars Krišjānis.

Ē. Koržeņevskis (no kreisās), V. Januškins un T. Utrobina.

LJA rektora p. i. Andrejs Zvaigzne: "Tāpat kā citas Latvijas augstskolas, arī LJA 2017. gadā piedzīvoja studentu skaita kritumu – akadēmijā iestājās par 12 procentiem mazāk jauniešu nekā iepriekšējā gadā, bet, salīdzinot ar 2012. gadu, kritums ir par 42 procentiem, tomēr šoreiz gribētos akcentēt kādu citu problēmu, ko tikai tagad mums ir izdevies izkustināt no stagnācijas, un tas ir jūrskolu jautājums. Valsts par katru jūrskolas audzēkni gadā maksā 3500 eiro. Nauda tiek dota, bet šo naudu neizlietojam racionāli, un tas nav saimnieciski. Jūrniecības izglītība ir dārga, jo mācību procesā nepieciešami trenažieri, datorprogrammu atjaunošana un jūras prakses. No 2018. gada 1. septembra mācības jūrskolā notiks pēc jauniem standartiem. Saņēmis jūrskolas diplomu, jaunais speciālists varēs strādāt uz kuģiem līdz 3000 BT, un šādu kuģu flotē ir apmēram desmit procenti. Jūrskolas beidzējiem pavērsies jaunas iespējas, bet mums jāapzinās, ka mums flotei

Gaidis Zeibots (no kreisās), Andrejs Zvaigzne un Ēriks Koržeņevskis.

jāsagatavo profesionāli stūrmaņi un mehāniķi, tiem ir jābūt nopietniem speciālistiem, tāpēc atklāts paliek jautājums: kā jaunajiem speciālistiem iedot vajadzīgo atbildības sajūtu?"

Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzējs kapteinis Eduards Raits aktualizēja jautājumu par jūrnieka profesijas prestižu un stāju, kas jāieaudzina koledžas studentiem, bet "Novikontas" Jūras koledžas direktors Dmitrijs Semjonovs pauda viedokli, ka ļoti svarīgi ir motivēt studējošos, uzlabot mācību programmas un veidot sadarbību ar citām jūrniecības organizācijām, lai padarītu maksimāli efektīvu studiju procesu un programmas, un šajā ziņā tieši LJS varētu apvienot spēkus un būt tā platforma, uz kuras veidot modernu jūrniecības izglītību.

JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA JAUNAS IDENTITĀTES MEKLĒJUMOS

LJS valdes loceklis Roberts Gailītis ir pārliecināts, ka ir ļoti svarīgi atbildēt uz jautājumu, kas šodien ir Jūrniecības savienība, ko šī organizācija apvieno, kas ir tās biedri un kas viņus motivē būt par LJS biedriem. Valsts atjaunotnes laikā jūrniecības sabiedrībai bija vajadzīga Jūrniecības savienība kā organizācija, kas uzņemas iniciatīvu, ir klāt noteiktos procesos un šajos procesos aizstāv jūrniecības sabiedrības intereses. Tagad jūrniecības 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., tāpēc LJS loma ir radikāli mainījusies. Lai arī pašlaik LJS reāli pārstāv mazāko jūrniecības sabiedrības daļu, tomēr tai ir potenciāls kļūt par būtisku jūrniecības nozares sabiedrisko organizāciju. Galvenais ir saprast, kā šo potenciālu realizēt. Lai veidotu jaunu Jūrniecības savienības identitāti, liela loma ir iniciatīvām un procesiem, kas sākušies pēdējā gada laikā, lai nodrošinātu savienības turpmāko pastāvēšanu.

LJS kopsapulci ar dziesmām priecē LJA Jūrskolas ansamblis kopā ar vadītāju Nauri Indzeri.

Roberts Gailītis: "Ņemot vērā, ka LJS kā 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 veidojas auditorija, ka sabiedrība saņem informāciju par Jūrniecības savienības aktualitātēm. Šis uzdevums ir sekmīgi izpildīts: Jūrniecības 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 aprite Jūrniecības 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 jūrniecības personībām, kas bijušas nozīmīgas jūrniecības 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 Jūrniecības 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 sākta 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 Jūrniecības 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 jūrniecības sociālo mediju, kas Latvijas sabiedrību un pašu jūrniecību informē par jūrniecībā notiekošo, kā diskusiju platformu, kurā var apmainīties ar viedokļiem un diskutēt par aktuālo. Tāpēc 2018. gada uzdevums ir turpināt iesāktās aktivitātes, lai veidotos pēctecība, un rosināt jaunas aktivitātes."

LJS ATVĒRTA VISIEM

LJS turpina kopt tradīcijas, sadarbojas ar citām jūrniecības nozares profesionālajām un sabiedriskajām organizācijām, 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.

LJS joprojām ir atvērta visiem, kas vēlas iestāties savienībā. Lai gan gribētāji rindā nestāv, tomēr Jūrniecības savienība papildinās ar jauniem biedriem un, paldies Dievam, jaunpienākušo skaits pārsniedz 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

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

Latvijas jūrniecības gadagrāmata ir ilgdzīvotāja – divdesmit astoņu gadu laikā divdesmit piektā grāmata nu ieņem savu vietu plauktā aiz jau sarindotajiem iepriekšējo gadu laidieniem. Tikko nodrukātā grāmata mazliet vēl smaržo pēc tipogrāfijas krāsas, un arī aprakstītie notikumi šķiet tikko piedzīvoti, bet pavisam drīz smarža pagaisīs, bet gadagrāmata paliks 2017. gada notikumu un piedzīvotā lieciniece. "Katrs gadagrāmatas izdevums ir mazs ceļa stabiņš vēstures lielceļa malā," gadagrāmatas 6. laidiena ievadā rakstīja viens no gadagrāmatas tēviem Arvis Pope.

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 jūrniecības enciklopēdiju, kas, gadiem ejot, kļūst arvien vērtīgāka, jo tur atrodami no atmiņas pagaisušie notikumi. Otri saka, ka gadagrāmata ir laba jūrniecības 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 ir vismaz vecmodīgi, jo tagad visu var atrast globālajos tīmekļos un uzglabāt mākoņos.

Gints Šīmanis, Sarma Kočāne un Uģis Kalmanis.

Andris Cekuls, Aigars Miklāvs, Dāvis Beitlers un Inta Kārkliņa.

Anita Freiberga.

Rakstnieks un gadagrāmatas veidošanas iniciators Egons Līvs bija viens no tiem, kuri skaidri zināja, ka Jūrniecības gadagrāmata ir vajadzīga, lai savienotu pagātni, tagadni un nākotni, lai dzīvotu un turpinātos mūsu jūrniecības tradīcijas un Latvijas jūrnieku vārds skanētu tālu pasaulē, tāpēc bez rakstīta vārda neiztikt.

Šoreiz, kad gadagrāmatai tāda kā svētku reize, gribētos pateikt paldies tiem cilvēkiem, kuri lika pamatus Latvijas jūrniecības žurnālistikai.

Vispirms jau paldies jūrniecības preses pamatlicējam Ansim Bandrevičam. Mūsu Jūrniecības gadagrāmata ir viņa centīgā darba rezultāts un turpinātāja, jo uz labiem pamatiem var būvēt drošu celtni.

Paldies žurnālistam un fotogrāfam Mārtiņam Samam, kurš no 1913. gada līdz pat Latvijas okupācijai 1940. gadā izdeva grāmatas un rakstīja par jūrmalciemu zvejnieku darbu žurnālā "Stari", "Latvijas Vēstnesī", "Jaunākajās Ziņās" un "Atpūtā".

Patiesa cieņa gadagrāmatas tēvam Arvim Popem, kurš Atmodas laikā pāris gados ideju par šādu izdevumu pārvērta realitātē. Arvis Pope ir vārds numur viens gadagrāmatas autoru sarakstā, kas nav iedomājams arī bez tādiem muzejnieku vārdiem kā Ilze Bernsone, Inta Kārkliņa, Iveta Erdmane (pirmajā grāmatā vēl Brante), Aigars Miklāvs, Andris Cekuls, tagad arī Dāvis Beitlers, un, protams, bez Ginta Šīmaņa emocionālajiem rakstiem, Sarmas Kočānes lietišķā stila, Uģa Kalmaņa un Normunda Smaļinska spilgtajiem aprakstiem. Paldies visiem, kas raksta, fotografē, labo kļūdas, maketē un drukā. Paldies visiem, kas atrod laiku, lai tiktos, atcerētos, stāstītu un dalītos savā pieredzē. Gadagrāmata ir visu kopīgs darbs, kopīgs nopelns un kopīgi svētki.

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

Anita Freiberga, gadagrāmatas redaktore

JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBAS TRĪSDESMITO GADADIENU GAIDOT

Jau atkal pagājis gads, un, kā jau katrs gads, tas nesis līdzi pilnu emociju spektru. Diemžēl Latvijas Jūrniecības savienībai (LJS) 2018. gads bijis sāpīgu zaudējumu gads. "Skumji, bet aizvadītajā gadā no mums aizgāja tādi LJS tuvi cilvēki kā Māra Mihejeva, Igors Vītols, Marta Aizsilniece un pašās gada beigās arī Juris Marnauza, viens no zinošākajiem, izglītotākajiem un erudītākajiem ekspertiem hidrobūvju jautājumos," ar patiesu nožēlu saka LJS valdes priekšsēdētājs ANTONS VJATERS.

Antons Vjaters.

Tāda jau ir dzīves dialektika, ka vieni aiziet un viņu vietā nāk jauni, un to 2018. gadā piedzīvojusi arī Jūrniecības savienība, kuras darbā iesaistījušies daudzi jauni cilvēki, kuri ne tikai pasīvi domā par LJS notiekošajiem procesiem, bet arī aktīvi iesaistās gan pasākumu organizēšanā, gan jau esošo tradīciju kopšanā. "Prieks bija par to, ka, piemēram, komandkapteiņa Hugo Legzdiņa tradicionālajā piemiņas pasākumā Lēdurgas kapos piedalījās Latvijas Jūras akadēmijas jaunākās paaudzes pasniedzējs Kristaps Lūkins. Tas vieš cerību, ka tradīcijas tiek pārmantotas un Hugo Legzdiņa piemiņu tur godā ne tikai viņa bijušie Jungu skolas audzēkņi, kuri tagad jau ir cienījama vecuma jūrniecības veterāni, bet Hugo Legzdiņš ir kļuvis arī par Latvijas jūrniecības nākotnes simbolu, jo viņa piemiņu saglabā jaunie. Vēl pavisam nesenā pagātnē šādās piemiņas reizēs klāt bija toreizējais LJA rektors Jānis Bērziņš, bet tagad uz piemiņas brīdi kapos jādodas pie paša Bērziņa," saka A. Vjaters. "Notiek paaudžu maiņa, tas ir loģisks un neizbēgams process. Daudz skumjāk būtu, ja veco vietā vairs nenāktu jaunie, tomēr neviens šodien nedrīkstētu aizmirst un pienācīgi nenovērtēt arī veco un pieredzes bagāto jūrnieku devumu. Kaut vai to, ko viņi darīja mūsu Latvijas Atmodas laikā, to laiku, kad viņi stāvēja uz barikādēm, to enerģiju, ko viņi ieguldīja Latvijas jūrniecības atdzimšanā, senu tradīciju godā

celšanā, arī jaunu tradīciju veidošanā. To nedrīkst aizmirst, jo bez vēstures nav nākotnes. Tas ir tieši tāpat, kā kādreiz zaļojošs koks bez saknēm kļūst par sausu žagaru kaudzi. Tas ir tāpat, kā katrai mājai ir jāstāv uz stabiliem pamatiem, un Latvijas jūrniecībai tādus ir likušas daudzas paaudzes pirms mums, tie, kuru vairs nav mūsu vidū, un arī tie, kuri šodien ir sasnieguši cienījamu vecumu. Tāpēc jaunajiem, lai cik ambiciozi būtu viņu plāni un lai arī kā reizēm šķiet, ka vēsturei nav nekādas īpašas nozīmes, ir jāapzinās, ka viņi ir tie, kuri nesāk visu no nulles, bet gan turpina tā jūrniecības nama celtniecību, kuram pamati likti senā pagātnē. Viņi turpina to, ko aizsāka Krišjānis Valdemārs, ko turpināja visas jūrskolas gan Valdemāra laikā, gan pēc Latvijas valsts nodibināšanas, gan okupācijas gados, gan arī pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas. Šodienas jaunā paaudze ir atbildīga par saprātīgu šā nama uzturēšanu un, ja tas ir nepieciešams, arī kapitālo remontu.

Daudzi no vecajiem jūrniekiem īsti neizprot šodienas prasības un varbūt arī netiek līdzi straujajam dzīves tempam un pārmaiņām. Bet tā jau ir bijis vienmēr, visos laikos ir bijušas paaudžu pretrunas: mūsu laikā gan tā nebija! Mūsu laikā bija savādāk! Tieši tāpat bija tad, kad mūsu jūrniecības seniori ienāca jūrniecībā un sāka savas aktīvās jūrnieku gaitas, jo tikai ar laiku izkristalizējas īstās vērtības. Ne jau velti tikai tad, kad pagājuši gadi un cilvēks sasniedzis zināmu briedumu, nāk apjausma: ja tomēr es būtu ņēmis vērā šķietami tik stulbos un nevajadzīgos vecāku padomus, cik daudz kļūdu nebūtu pieļāvis."

VAI ZŪD JAUNIEŠU INTERESE PAR JŪRU?

Vidusskolēnu konkurss "Enkurs", kas notiek jau kopš 2007. gada, ir gājis plašumā. Konkursa mērķis ir iepazīstināt vidusskolēnus ar jūrnieka profesiju. Pasaulē ir aptuveni 30 tūkstoši brīvu jūras virsnieku darba vietu. Darba tirgū ir pieprasīti jūrnieki ar augstāko izglītību. Jūras virsnieka profesija ir ne tikai pieprasīta, bet arī labi atalgota, stabila, ar plašām izaugsmes iespējām.

"Enkurs" norisinās jūrniecības vidē – jūrnieku treniņu centrā LAPA, "Novikontas" Jūras koledžā, Rīgas brīvostā, uz kuģiem un Latvijas Jūras akadēmijā. Konkursa laikā jaunieši veic praktiskus atraktīvus uzdevumus, piedaloties improvizētās glābšanas operācijās, arī demonstrē savas prasmes kuģu un laivu vadīšanā, gan izmantojot profesionāliem jūrniekiem domātos trenažierus, gan arī atklātās ūdenstilpnēs. Tāpat konkursa laikā skolēni sacenšas citās disciplīnās.

Jūras administrācijas kuģu kontroles inspektors LJA absolvents Valters Veits, kurš piedalījās nu jau jaunā, 2019. gada konkursa atlases posma tiesāšanā Bauskā, uzskata, ka ir svarīgi popularizēt jūras tematiku, lai ieinteresētu jauniešus izvēlēties kādu no jūrnieka profesijām, jo nedrīkst pārtrūkt pēctecība. JA inspektors Jānis Dobris, kurš savulaik izvēlējās jūrnieka profesiju, Bauskas Valsts ģimnāzijas direktora dēla Raivja Žabova mudināts, un, mācoties 12. klasē, arī

Satiksmes ministrs Uldis Augulis (no kreisās), JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš un Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

pats piedalījās konkursā "Enkurs", pauž viedokli, ka ir gandarījums, ja jaunieši cenšas, nevis vienkārši tāpat vien piedalās. Par to, ka jaunieši iesaistās šādās aktivitātēs un tādējādi daudz uzzina par jūrnieku darbu un tā sniegtajām iespējām, pamatā ir jāpateicas Bauskas Valsts ģimnāzijas direktora un vienības trenera Raimonda Žabova iniciatīvai un spējai aizraut ģimnāzijas audzēkņus. Patiesībā jau vienmēr labām lietām pamatā ir personība, kas spēj jautājumus redzēt plašāk. Šajā ziņā lielu darbu veic arī JA sabiedrisko attiecību speciāliste Sarma Kočāne, kuru nu jau pamatoti pieņemts dēvēt par "Enkura" māti. Viņa, nežēlojot laiku un enerģiju, brauc uz Latvijas visattālākajiem nostūriem, lai uzrunātu, aicinātu un iedrošinātu piedalīties "Enkurā", bet vislielāko gandarījumu viņa izjūt tad, kad jauna mācību gada sākumā Latvijas Jūras akadēmijā, Liepājas Jūrniecības koledžā vai "Novikontas" Jūras koledžā mācības uzsāk bijušie enkurieši, jo tas nozīmē, ka darbs nav bijis veltīgs.

Antons Vjaters gan pauž zināmas bažas: "Grūti izprast, par ko interesējas mūsdienu jaunatne. Mani šokēja fakts, ka, piemēram, Salacgrīvas vidusskola nepiedalās konkursā "Enkurs", jo nevar nokomplektēt komandu. Un tas ir vietā ar ļoti bagātām jūrniecības tradīcijām, vietā, no kuras nākuši izcili kapteiņi un mehāniķi. Tur ir osta un viss, lai jaunietis gandrīz vai pašsaprotami tiektos uz jūru. Bet varbūt tā ir kāda protesta forma un pretreakcija: ja jau mēs esam piekrastes jaunieši, vai tad nekas cits mūs nevar interesēt, kā vien jūra? Bet visdrīzāk jau katram ir savs ceļš, tai skaitā arī uz jūru. Laikā, kad Engurē un Salacgrīvā

vidusskolās bija jūrniecības novirziena klases, ļoti daudzi jaunieši dzīvi saistīja ar jūrnieka profesiju. To lieliski parādīja LJA pirmie izlaidumi, kad bija īpaši liels tādu jauno speciālistu skaits, kuri pirmās zināšanas par savu nākamo profesiju bija ieguvuši skolas jūrniecības novirziena klasēs. Tagad jau daudzi no viņiem ir pieredzējuši jūrnieki un dodas uz savām bijušajām skolām, lai stāstītu par savu darbu, kuģiem un iespējām. Viņi mēģina ieinteresēt jaunos cilvēkus izvēlēties interesantu, stabilu un labi apmaksātu darbu. Protams, liels paldies arī Sarmai Kočānei par visām viņas aktivitātēm un ieguldīto darbu. Lai "Enkura" projektu izvērstu vēl plašāk, ir nepieciešams lielāks finansējums, tomēr varam būt priecīgi arī par to naudu, ko "Enkura" rīkošanai izdevies piesaistīt no Ostu attīstības fonda, kā arī milzīga pateicība visām jūrniecības organizācijām, kas iesaistās šajās aktivitātēs.

Tradicionāli Roja un Salacgrīva vienmēr ir bijušas aktīvākās dalībnieces dažādos ar jūru saistītos konkursos, piemēram, savulaik rīkotajā konkursā "Vai tu mīli jūru?". Arī tagad Roja aktivitāti saglabā, bet Salacgrīva to ir zaudējusi. Visticamāk, nav ieinteresētu cilvēku, kuri uzskatītu par svarīgu saglabāt tradīcijas. Mēs ar savu kuplo jūrnieku skaitu varam lepoties, bet daļēji jau tas ir tāpēc, ka vēl nesenā pagātnē mūsu ekonomiskā situācija nebija necik spoža, bet darbs jūrā ļāva labi nopelnīt. Arī tagad jūrnieki pelna labi, bet Latvija pamazām sāk piedzīvot tās tendences, ar kurām pirmās saskārās attīstītās Eiropas valstis. Viņu cilvēki vairs nevēlas strādāt jūrā, būt atrauti no krasta un ģimenes, jo itin solīdi var nopelnīt arī krastā, un nu arī Latvija soli pa solim iet tajā virzienā. Latvietis vienmēr ir vēlējies izrauties no šaurības, redzēt pasauli un nopelnīt. Bija laiki, kad šādu iespēju deva tikai jūra. Īpaši tas bija padomju gados, dzīvojot aiz "dzelzs priekškara", kas neļāva skatīt un iepazīt pasauli. Tolaik, lasot Džeka Londona romānus, iztēle par tālām jūrām bija tik ļoti sakāpināta, ka jaunie cilvēki nevarēja apspiest vēlēšanos doties jūrā. Tolaik tā bija romantika, bet tagad tikai nauda, romantiku tu vari nopirkt pats."

SERTIFICĒŠANAS CENTRS JOPROJĀM SAGĀDĀ RAIZES

Latvijas Jūrniecības savienības Sertificēšanas centrs (SC) veic ostu un jūras hidrotehnisko būvju speciālistu sertificēšanu atbilstoši standarta LVS EN/ISO 17024:2012 prasībām.

LJS SC akreditācija reglamentētā sfērā – ostu un jūras hidrotehnisko būvju projektēšana, būvdarbu vadīšana un būvuzraudzības būvspeciālistu kompetences novērtēšana un patstāvīgās prakses uzraudzība – tiek veikta atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 7. oktobra noteikumiem Nr. 610 "Būvspeciālistu kompetences novērtēšanas un patstāvīgās prakses uzraudzības noteikumi" un LJS SC sertifikācijas shēmai. SC savā darbībā ievēro LR likumdošanas un normatīvo aktu prasības. Sertifikācijas pakalpojumi ir pieejami visiem pretendentiem, kuri atbilst Latvijas Republikas likumdošanas un normatīvo aktu prasībām

un sertifikācijas shēmai. Sertifikācijas process ir neatkarīgs, neietekmējams un saprotams attiecībā uz sertifikācijas pretendentiem, kandidātiem un būvspeciālistiem, kā arī viņu darba devējiem, sadarbības partneriem un klientiem, nepieļauj komerciālu, finansiālu vai cita veida spiedienu, lēmumi tiek pieņemti patstāvīgi, pamatojot tos ar normatīvo aktu prasībām, apstiprinātiem labas prakses profesionāliem standartiem un kvalitātes kritērijiem.

LJS valdes loceklis Roberts Gailītis informē par LJS aktualitātēm aizvadītajā gadā.

Kapteiņi Arvīds Buks un Eduards Raits.

LJS SC ievēro konfidencialitāti. Visa informācija, kas iegūta sertifikācijas procesā, tiek uzturēta konfidenciālā likumīgi izpildāmā kārtībā, un sertifikācijas procesam ir garantēta drošība. Sertificēšanas procesā iegūtā informācija par personas datiem, profesionāla rakstura informācija, ko SC ieguvis pretendentu novērtēšanas un sertificēšanas procesā, informācija, ko SC ieguvis no pretendenta, kurš šo informāciju noteicis par konfidenciālu, netiek izpausta un izmantota citādi, kā vien sertificēšanas darbību veikšanai. SC vadītājs, pieaicinot kompetentus nozares speciālistus, izveido sertifikācijas shēmas komiteju un pretendentu novērtēšanas komisiju. Tādi ir SC darbības principi.

Antons Vjaters: "Liela slodze un problēmas saistītas ar sertificēšanas centra darbības nodrošināšanu, no kuras mēs labprāt atteiktos, bet to nedarām vien tāpēc, ka Sertificēšanas centra darbība ir ļoti svarīga mūsu ostām un tikai tāpēc tas savulaik arī tika dibināts. Jau pirms vairākiem gadiem mūžībā aizgāja centra dibinātājs Vilnis Keris un tagad arī Juris Marnauza, kuri bija patiešām

izcili speciālisti šajā jomā. Centra vadītāja Skaidra Kalniņa-Rutuļa darbā ieviesusi ideālu kārtību. Tiem, kas pirms kāda laika vēl atļāvās pasmīkņāt un domāja, ka sertificēšana būs tikai formāla, nācies pārliecināties par prasību nopietnību. Centrs ir izgājis auditu un saņēmis sertifikātu uz nākamo termiņu."

MENTORINGA PROJEKTS ĪSTENOJAS DZĪVĒ

2018. gada martā Latvijas Jūras akadēmijas Studentu padomes pārstāvis piedalījās LJS valdes sēdē, kurā tika pārrunātas sadarbības iespējas. LJA pārstāvis atzina, ka LJA studenti labprāt piedalītos LJS organizētās tikšanās reizēs ar jūrniecības speciālistiem, kuri strādā par kapteiņiem, stūrmaņiem un mehāniķiem, lai uzzinātu par aktuālo specialitātē, jo Jūras akadēmijas studentiem trūkst zināšanu par mūsdienu jūrniecību, jūru un kuģiem. Lai palīdzētu studentiem labāk izprast, kā studiju procesā iegūtās zināšanas likt lietā, pilnīgotu izpratni par mūsdienu jūrniecības nozares attīstības tendencēm, tika nolemts, ka nepieciešams sava veida mentoringa projekts, kas nodrošinātu jūrniecības nozarē uzkrātās pieredzes pārnešanu LJA studējošajiem.

Tā dzima mentoringa iniciatīvas ideja, ko sāka īstenot 2018. gada septembra beigās, kad LJS biedrs Uldis Ozols tikās ar LJA studentiem, lai stāstītu par aktuālo jūrniecībā. Mentoringa projekta idejas pamatā ir tikšanās neformālā gaisotnē, kuras laikā nozares speciālists (kapteinis, stūrmanis, mehāniķis) pastāsta par sevi, savām jūras gaitām, savu pieredzi, kā arī studenti var uzdot jebkuru interesējošu jautājumu.

JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA SVĒTKUS SVIN UZ KUĢA "VECRĪGA"

Latvijas Jūrniecības savienība jau trešo gadu rīkoja Jūras svētku svinības uz pasažieru kuģa "Vecrīga". Aicināti bija visi jūrniecības sabiedrības interesenti, viņu ģimenes un draugi. Pasākums arī šogad izvērtās sirsnīgs un jautrs. Par svētku muzikālo noformējumu rūpējās Anta Eņģele un Marko Ojala.

Jūras svētki Latvijā tiek atzīmēti jūlija otrajā sestdienā. Vēl no padomju laikiem tie nereti tiek dēvēti arī par Zvejnieku svētkiem. Jūras svētki, kuros piedalītos gan jūras transporta darbinieki, gan zvejnieki, ostinieki un kara flotes jūrnieki, bija pirmā atjaunotās Latvijas Republikas jūras lietu ministra Andreja Dandzberga iecere. Pirmo reizi tieši šādi Jūras svētki tika atzīmēti Rīgā 1992. gadā.

Tikai 2007. gadā Latvijas Jūrniecības savienībai izdevās panākt, lai Jūras svētki kā svinamā diena tiktu atzīmēti kalendārā. Diemžēl kopš 2001. gada Rīgā oficiāli vairs nesvin ne Jūras svētkus, ne Zvejnieku svētkus, taču plaši tos atzīmē Liepājā, Ventspilī, Rojā un visos zvejnieku ciemos.

Jūrniecības savienība nezaudē cerību šo skaisto tradīciju atjaunot arī galvaspilsētā.

KOPJ TRADĪCIJAS UN MĒĢINA IEDIBINĀT JAUNAS

Latvijas Jūrniecības savienība 2019. gadā atzīmēs savas pastāvēšanas 30 gadus. Šajos gados piedzīvots un pārdzīvots ļoti daudz. Tagad Jūrniecības savienībai ir citi uzdevumi nekā valsts atjaunotnes pirmajos gados, kad vecā padomju sistēma vairs nederēja, bet jauna vēl īsti nebija radīta.

A. Vjaters: "Jūrniecības savienībā aizvadītais gads bijis rosīgs, un to nav aptumšojušas domstarpības. Arī valde ir strādājusi cītīgi un godprātīgi, bijušas sešas valdes sēdes, kurās vienmēr piedalījās praktiski visi valdes locekļi. Visi jautājumi, kurus skatījām, bija saistīti vai nu ar neatliekamu uzdevumu risināšanu, vai arī turpmākās stratēģijas veidošanu. Jūrniecības savienības uzmanības lokā vienmēr ir izglītības jautājumi, jūrnieka profesijas popularizēšana un jūrniecības tradīciju kopšana. Netiek aizmirsti arī mūsu veterāni, kopā esam svinējuši Jūras svētkus un piedalījušies boulinga turnīrā."

LJS turpina kopt tradīcijas, sadarbojas ar citām jūrniecības nozares profesionālajām un sabiedriskajām organizācijām, 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. Mazāka esot interese par LJS Sertificēšanas centra darbu, bet A. Vjaters uzskata, ka centra darbība ir ļoti svarīga Latvijas ostām. Visas kompānijas, kas veic hidrobūvniecības darbus mūsu ostās, sertifikātus darbu veikšanai saņem tieši LJS Sertificēšanas centrā. Centra vadītāja Skaidra Kalniņa-Rutuļa darbā ieviesusi ideālu kārtību.

LJS joprojām ir atvērta visiem, kas vēlas iestāties savienībā. Lai gan gribētāji rindā nestāv, tomēr Jūrniecības savienība papildinās ar jauniem biedriem un jaunpienākušo skaits, paldies Dievam, pārsniedz 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

LJS NĀKOTNE SĀKAS ŠODIEN

Skatoties uz aizvadīto gadu, var teikt, ka LJS pamazām ir izkustējusies no snaudas, kurā tā bija iekritusi, un kā sabiedriska organizācija pamazām kļūst aktīvāka, bet, lai LJS būtu veiksmīga organizācija arī rītdien, priekšā joprojām ir daudz darāmā, un tikai no mums – LJS biedriem – ir atkarīgs tas, kāda tā būs rīt, pēc gada, pēc 10 gadiem. Tāpēc LJS lielākā vērtība un nozīmīgākais resurss ir tās biedri, kuri ir aktīvi, vēlas iesaistīties, tic Latvijas jūrniecības nākotnei un, kas pats svarīgākais, vēlas darboties, lai popularizētu jūrniecību.

Manuprāt, LJS galvenais uzdevums ir apvienot tos, kuri vēlas popularizēt jūrniecību, veicināt jūrniecības attīstību un koordinēt, lai visas darbības un aktivitātes būtu efektīvas un idejas realizētos. Prieks par to, ka no runām LJS ir pārgājusi pie darbiem. Labs piemērs ir nozares mentoringa iniciatīva, kas nāca no LJA Studentu padomes puses un Jūrniecības savienībā ieguva skaidras aprises, reāli aizsākoties 2018. gada rudenī. Šīs idejas pamatdoma ir iecere dalīties pieredzē, kad pie LJA jaunāko kursu studentiem dodas strādājoši jūrnieki un bijušie LJA studenti, lai iepazīstinātu ar savu pieredzi, jo katram no viņiem ir savs stāsts un katram ir savas zināšanas. Šāda iniciatīva var parādīt studentiem, ka viņi ir tikai pašā ceļa sākumā, ka nepieciešama apņēmība, lai turpinātu

Elīna Dimza un Roberts Gailītis.

tiekties pretī veiksmīgai karjerai un pārvarētu tos izaicinājumus, kādi noteikti radīsies.

Vēl viens neliels veiksmes stāsts ir stāsti par jūrniecības personībām, kas tiek publicēti LJS mājas lapā. Tie ir stāsti par cilvēkiem, kuri ir daļa no jūrniecības vēstures, arī tiem, kuri ir kopā ar mums un veido jūrniecības vēsturi. Blakus stāstiem no gadagrāmatas un žurnāla "Jūrnieks" LJS mājas lapā ir arī stāsti no citiem izdevumiem – "Ievas Stāstiem", "Ausekļa", "9 vīriem". Un cilvēki ar interesi lasa… Ņemot vērā interneta iespējas, tagad var atrast šos stāstus un iepazīt cilvēku pieredzi.

SM Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma.

Lieliski izdevies bija boulinga turnīrs 2018. gada novembrī, ko rīkoja LJS sadarbībā ar IMSC. Turnīrā piedalījās 22 jūrniecības uzņēmumu boulinga komandas, pasākums bija pozitīvu emociju pilns un ļāva dalībniekiem atslēgties no ikdienas, lai kopā ar citiem jūrniecības uzņēmumu darbiniekiem uzspēlētu ķegļus. Turnīrā startēja arī LJS komanda, kura mazajā finālā izcīnīja 3. vietu, un cerams, ka nākošgad atsaucība un interese būs vēl lielāka.

Joprojām ir daudz darāmā, tāpēc svarīgi, lai LJS kā organizācija ir aktīva, jo tas savukārt radīs jaunas aktivitātes un iniciatīvas, kā arī ļaus sasniegt mērķus. Šobrīd LJS darbībā iezīmējas vairāki virzieni. Primārais ir jūrniecības popularizēšana Latvijā. Izmantojot LJS mājas lapu, "Facebook", "Instagram" kontus kā mediju platformas, tiek vairota sabiedrības interese par jūrniecību un tajā notiekošo. Ņemot vērā, ka sabiedrības lielākajai daļai nav zināšanu par jūrniecību, ir svarīgi, lai jūrniecību kā nozari vispār pamanītu. Otrs virziens ir palīdzēt jūrniecības augstskolās studējošajiem apzināties, ka viņi ir daļa no nozares. To var panākt, organizējot un palīdzot organizēt nozares speciālistu pieredzes un zināšanu nodošanu topošajiem jūrniekiem. Vēl viens darbības virziens ir jūrniecības uzņēmumu tīklošana (*networkings*), kur LJS sadarbojas ar citām biedrībām, piemēram, IMSC, lai organizētu nozares pasākumus, kas vērsti uz nozares iekšējās komunikācijas uzlabošanu.

Jūrniecības savienībai 2019. gadā aprit 30 gadu. Runā, ka sabiedriskās organizācijas tā pa īstam sāk darboties tikai pēc pirmajiem trīsdesmit, tāpēc tas, kas ar LJS notiks nākamajos 30 gados, ir atkarīgs no mums un no tā, cik aktīvi būsim mēs visi kopā.■

Roberts Gailītis

JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA SVĒTKUS SVIN UZ KUĢA "VECRĪGA"

Latvijas Jūrniecības savienība jau trešo gadu rīkoja Jūras svētku svinēšanu uz pasažieru kuģa "Vecrīga". Aicināti bija visi jūrniecības sabiedrības interesenti, viņu ģimenes un draugi. Pasākums arī šogad izvērtās sirsnīgs un jautrs. Par svētku muzikālo noformējumu rūpējās Anta Eņģele un Marko Ojala.

Jūras svētki Latvijā tiek atzīmēti jūlija otrajā sestdienā. Vēl no padomju laikiem tie nereti tiek dēvēti arī par Zvejnieku svētkiem. Jūras svētki, kuros piedalītos gan jūras transporta darbinieki, gan zvejnieki, ostinieki un kara flotes jūrnieki, bija pirmā atjaunotās Latvijas Republikas jūras lietu ministra Andreja Dandzberga iecere.

Muzicē Anta Eņģele un Marko Ojala.

Pirmo reizi tieši šādi Jūras svētki tika atzīmēti Rīgā 1992. gadā.

Tikai 2007. gadā Latvijas Jūrniecības savienībai izdevās panākt, lai Jūras svētki kā svinamā diena tiktu atzīmēti kalendārā. Diemžēl kopš 2001. gada Rīgā oficiāli vairs nesvin ne Jūras svētkus, ne Zvejnieku svētkus, taču plaši tos atzīmē Liepājā, Ventspilī, Rojā un visos zvejnieku ciemos.

Jūrniecības savienība nezaudē cerību šo skaisto tradīciju atjaunot arī galvaspilsētā.■

Veco jūrnieku piemiņas brīdis Ainažu vecajos kapos 2018. gada 20. oktobrī.

JŪRNIEKI TURAS, JŪRNIEKOS IR SPĒKS!

Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs" kopā ar Ainažu jūrskolas muzeju tradicionālo latviešu jūrnieku tikšanos šoruden rīkoja renovētajā Ainažu kultūras namā. Pirms tās bija piemiņas brīdis vecajos jūrnieku kapos, kur dus tālbraucēji kapteiņi, kas lika pamatus Latvijai kā nākotnes jūras valstij. Piestājot jūrskolas muzejā, tika iepazīta skaudra mazpilsētas vēstures lappuse – pretošanās kustības dalībnieku dzīvesstāsti jaunajā ekspozīcijā.

Kuģu mehāniķis Gunārs Nartišs savā uzrunā akcentēja divu simbolu – jūras un brīvības – nesaraujamību. Domu turpinot, Ventspils brīvostas kapteinis

Arvīds Buks aicināja jauniešus doties jūrā, lai, Latvijas Jūrnieku reģistra vadītāja tālbraucēja kapteiņa Jāzepa Spridzāna vārdiem runājot, latvieši droši varētu papildināt to 14 tūkstošu Latvijas jūrnieku saimi, kas patlaban strādā pasaules jūrās un okeānos. Rīgas brīvostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods uzteica bibliokuģa aktivitātes skolās un pateicās jūrskolas muzeja kolektīvam par rūpīgo darbu mūsu jūrniecības vēstures apzināšanā.

Uzrunātie jūrnieki pauda gandarījumu, ka latviešu kapteiņu kļūst arvien vairāk. Jūrskolotājs Valdis Ozoliņš aktīvi diskutēja ar saviem absolventiem – tālbraucējiem kapteiņiem Imantu Nartišu, Ingu Siliņu un kapteini Arni Uzkalnu. Šie vīri bieži dodas uz skolām kopā ar bibliokuģi, lai stāstītu par dažādos platuma grādos pieredzēto. Ļoti patīkami, ka Ainažos ieradās Latvijas Jūras akadēmijas pārstāvji – ilggadējā docētāja Ģertrūde Aniņa un jaunievēlētā rektore Kristīne Carjova. Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters mudināja jūrniekus aktīvāk iekļauties sabiedrības izglītošanā par nozarei būtiskiem jautājumiem. Visu lieliski papildināja Jūrmalas Kultūras centra vīru kora "Burinieks" (diriģents Jānis Sējāns) dziedātā Jura Kulakova dziesma ar E. Veidenbauma vārdiem "Par spīti grūtiem laikiem". Jūrnieki turas, un viņos ir spēks!■

Arvīds Buks un Gunārs Nartišs.

Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods (no labās), Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks, LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters, Ainažu muzeja vadītāja Iveta Erdmane un muzeja darbiniece Antra Ducīte.

Bibliokuģa "Krišjānis Valdemārs" bocmanis Gints Šīmanis, Arvīds Buks, Antons Vjaters un Ģertrūde Aniņa.

JĀŅA BĒRZIŅA PIEMIŅAS VIETA KĀ SPĒKA AVOTS JŪRNIECĪBAS NĀKOTNEI

2018. gada 18. decembrī Rīgā, Matīsa kapos notika svētbrīdis un tika atklāta profesora, Dr.sc.ing., pirmā un ilggadējā Latvijas Jūras akadēmijas rektora Jāņa Bērziņa piemiņas vieta.

Pirms diviem gadiem, 2016. gada 16. decembrī, aprāvās profesora dzīves ceļš. 2018. gada Ziemassvētku vakarā viņam būtu apritējuši 80 gadi.

Svētbrīdi vadīja mācītājs Krists Kalniņš, piemiņas vietas atklāšanā piedalījās profesora ģimene, akadēmisko un sabiedrisko aprindu, Latvijas Jūras spēku un jūrniecības nozares pārstāvji.

"Apzinos, ka mans tētis, viņa darbi un piemiņa pieder ne tikai ģimenei," piemiņas vietas atklāšanas brīdī teica profesora meita Irēna Kondrāte. "Viņš ir savas akadēmijas, kolēģu, visas tautas CILVĒKS. Respektējot šo faktu, mūsu ģimenes kapi būs piemiņas vieta izcilam Latvijas dēlam, kurš savu darba mūžu veltīja, iedzīvinot Krišjāņa Valdemāra vēlējumu – latvjiem braukt jūriņā!"

Par Jāņa Bērziņa ieguldījumu Latvijas jūrniecības izglītības atdzimšanā, harizmu un diplomāta spējām profesoru mēdza dēvēt par Krišjāņa Valdemāra

Piemiņas vietu iesvēta mācītājs Krists Kalniņš.

Jāņa Bērziņa dzīvesbiedre Silvija piemiņas brīdī kopā ar Jāņa Bērziņa radiem, draugiem un kolēģiem.

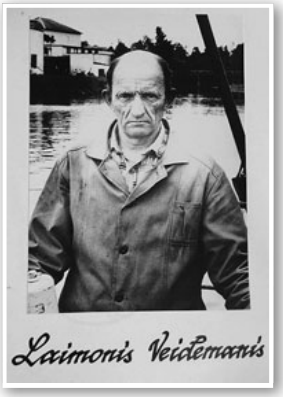
LJA pirmā rektora Jāņa Bērziņa pieminekļa atklāšana. Klātesošos uzrunā Jāņa Bērziņa meita Irēna Kondrāte un LJA rektore Kristīne Carjova.

ideju turpinātāju, bet tuvāko draugu un kolēģu lokā viņu sauca par Lauzēju. Šo iesauku J. Bērziņš bija ieguvis jau studiju laikā, kad nopietni nodarbojās ar cīņas sportu, bet vēlāk apzīmējums *Lauzējs* ieguva pavisam citu, daudz dziļāku un simboliskāku jēgu.

Profesora J. Bērziņa atdusas vietas pieminekļa autors ir pazīstamais meistars akmeņkalis Ivars Feldbergs. Piemineklī alegoriski attēlots cilvēka dzīves plūdums – viļņi, kas simbolizē stipras personības dažādību, saikni starp zemi un debesīm, procesu nepārtrauktību.

Jūrniecības savienības biedra kopš 1990. gada Jāņa Bērziņa klātbūtne bija pašsaprotama, kad tika atzīmēti nozīmīgi Latvijas jūrniecības vēstures notikumi vai pieminēti Latvijas jūrniecības celmlauži. Viņš vienmēr bija kopā ar saviem Latvijas Jūras akadēmijas studentiem – gan tad, kad dziļā cieņā nolieca galvu Krišjāņa Valdemāra priekšā, gan aizdedzot sveces Ainažu veco jūrnieku piemiņai. "Jūrniecībai vienmēr ir bijušas svarīgas tradīcijas, un mūsu pienākums ir būt šo tradīciju kopējiem," ir teicis Jānis Bērziņš. Nu arī viņš ir pievienojies to mūžībā aizgājušo jūrniecības personību pulkam, kuras devušas milzu ieguldījumu Latvijas jūrniecībā, tās vēstures kopšanā un nākotnes veidošanā.■

BURU KUĢU KOLEKCIJA ROJĀ



Laimonis Veidemanis nodzīvoja bagātu mūžu. Nedzirdīgam cilvēkam darbs jūrā uz kuģa nav ļauts, un Laimonim dzirdes nebija, toties viņam bija labs krusttēvs – Ernests Krāsons, kurš strādāja par kapteini uz zvejas kutera un nebaidījās uzņemties atbildību par nedzirdīgo. Kaut arī toreizējā kolhoza "Staļina ceļš" priekšsēdētājs teica: tikai viena maza nelaime nedzirdīgā dēļ, un kapteinis zaudēs amatu. Nerunājot nemaz par apkārtējo neticību. Bet krusttēvs savam zēnam ticēja, jo viņš taču audzis pie jūras, palīdzējis visos darbos, arī lāpīt zvejas tīklus, un tieši Laimoņa gatavotajos tīklos bieži vien bija vislielākais loms. Vairāk nekā 43 gadus Laimonis Veidemanis gāja jūrā, bet ziemā, kad jūra aizsala, klusībā sapņoja savu sapni, zinot, ka tas nekad nepiepildīsies – viņš nebūs kapteinis. Sapņoja pa jūru un taisīja buru kuģu modeļus.

Rojas novadā zvejniecības un kuģu būves tradīcijas ir jau vairākus gadu simtus senas. Mūsdienās gan šeit vairs nebūvē buriniekus, ar kuriem braukt tuvās un tālās jūrās, bet Rojā dzīvoja Laimonis un Ilga Veidemaņi, divi nedzirdīgi cilvēki, kas ar lielu mīlestību, rūpību un precizitāti veidoja dažāda lieluma buru kuģu modeļus. Lielākais no buriniekiem ir aptuveni divus metrus garš, ar īstām burām un, protams, skaļi zvanošu zvanu.

Laimoņa meistaroto buru kuģu kolekciju ir mantojusi viņa mazmeita, kura izaugusi šajās mājās un tagad darījusi plašākai publikai pieejamu savu vecvecāku veikumu. "Gribu saglabāt to dvēseli, to stāstu par jūru, par kuģiem, par notikumiem, kurus man stāsta jūrnieki, vīri, kas apmeklē mūsu buru kuģu kolekciju Rojā," saka Laura Kļaviņa. "Stāstus varu pastāstīt tālāk jauniešiem, bērniem, cilvēkiem, kuri nav saistīti ar jūru. Šķiet, ir izveidota vieta, kur ļoti cieši savijas pagātne, tagadne un varbūt kādam jūra būs arī nākotne."

Laura Kļaviņa.

Lauras Kļaviņas uzņēmums "Buru kuģu kolekcija" 2018. gadā kļuva par Latvijas Jūrniecības savienības juridisko biedru.■

NODROŠINA JŪRNIEKIEM PAPILDU TIESISKO AIZSARDZĪBU

Eiropas kuģu īpašnieki un Eiropas transporta darbinieki atzinīgi vērtē Eiropas Padomes direktīvu, kuras mērķis ir uzlabot jūrnieku darba apstākļus un kura pieņemta, pamatojoties uz vienošanos ar ECSA un Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF). Jaunie noteikumi kuģu īpašniekiem uzliek par pienākumu sniegt finansiālu nodrošinājumu, lai aizsargātu jūrniekus no pamešanas ārzemju ostā, kā arī garantē samaksu jūrnieka nāves vai ilgstošas invaliditātes gadījumā, kam cēlonis bijusi darba trauma, slimība vai citi apstākļi, kas saistīti ar darba pienākumu pildīšanu.

Izmaiņas balstītas uz 2014. gada grozījumiem Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) 2006. gada Konvencijā par darbu jūrniecībā (MLC). Sociālo partneru nolīgums atjaunina iepriekšējo vienošanos, kas iekļauta Direktīvas 2009/13/EK pielikumā.

Sākotnējais nolīgums, kas 2009. gadā iekļauts ES tiesību aktos, nodrošināja tik nepieciešamo impulsu MLC pieņemšanai. Tagad EP direktīva nodrošina jūrniekiem papildu garantijas neatkarīgi no kuģa karoga valsts.

PĀVILOSTAS *MĀJA – KUĢIS* SACEĻ KĀJĀS LATVIJAS SABIEDRĪBU, IERĒDŅUS UN LIKUMDEVĒJUS

2018. gada janvārī Latvijas sabiedrību pārsalca ziņa par Pāvilostas kāpās atrastu *māju – kuģi*. Mediji meklēja vainīgos, pētīja likumus, intervēja amatpersonas, bet sabiedrība *facebook* vietnēs un twiter kontos komentēja notikušo. Klusēja vien pats *kuģa – mājas* projekta attīstītājs Argods Lūsiņš. LTV panorāmas žurnālistei, kurai tomēr izdevās viņu satikt un bez kameras klātbūtnes intervēt, Lūsiņš skaidroja, ka sabiedrība visu uzzinās tad, kad būs pienācis īstais brīdis, bet būvi nekad nav bijis paredzēts uz visiem laikiem atstāt Pāvilostas kāpās. Diemžēl joprojām nevienam nav skaidrs, kad un kā šī celtne pametīs kāpas, kā arī tas, kur tad tā tiks novietota.

23. janvārī Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisija aicināja notikušā noskaidrošanā un tālākā rīcībā iesaistīties piecas ministrijas – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju, Satiksmes ministriju, Tieslietu ministriju, Ekonomikas ministriju un Zemkopības ministriju. Līdz februāra beigām Satiksmes ministrijai, Latvijas jūras administrācijai, Ekonomikas ministrijai jāsniedz Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijai priekšlikumi par regulējumu, kā Latvijā turpmāk būvēt peldlīdzekļus. "Viņi prezentēs esošo kārtību, kas jau ir likumdošanā, kā arī to, kas būtu jāmaina," uzsvēra komisijas priekšsēdētājs Romāns Naudiņš.

Kā Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijai skaidroja Valsts vides dienesta (VVD) vadītāja Inga Koļegova, 2012. un 2013. gadā, notiekot tiesas procesam par Pāvilostas *mājas – kuģa* konstrukciju, VVD nebija tik labu tehnisko iespēju, lai varētu operatīvi pārbaudīt, vai objekts būvēts uz valsts vai privātas zemes. "Kad VVD konstatēja, ka tur notiek kādas darbības, tā attiecīgi sagatavoja dokumentus un uzrakstīja administratīvo pārkāpumu protokolu, bet tiesvedības procesā otrās instances tiesa atzina, ka konstrukcija tur var atrasties un ka darbība notiek likumīgi," sacīja Koļegova. "Attiecībā uz zemes īpašuma tiesībām 2012. un 2013. gadā mums nebija tehnisko iespēju noskaidrot zemes īpašumu robežas, salīdzinot, kādas tās ir tagad. Toreiz VVD un tiesa vadījās pēc informācijas, ka darbība notiek uz privātpersonas zemes."

Pirms vairākiem gadiem, kad pašvaldība pamanījusi jūras krastā rosību, tā esot sazinājusies ar īpašniekiem un pieprasījusi skaidrojumus. Pāvilostas

pašvaldības vadītājam tolaik nācies bezspēkā noplātīt rokas, jo īpašnieki uzrādījuši dokumentus, kas liecinājuši, ka būve reģistrēta Kuģu reģistrā kā būvniecības stadijā esošs kuģis. "Mēs tur neko nevarējām darīt. Manuprāt, tā ir ņirgāšanās par mūsu likumdošanu," sacīja Pāvilostas pašvaldības vadītājs Kristapsons.

Tolaik Pāvilostas pašvaldība necentās noskaidrot, uz kādas zemes īsti notiek būvniecība, bet tagad tā lūgusi mērnieku pakalpojumus, lai noskaidrotu, vai stāvkrastā uzbūvētā *māja – kuģis* atrodas uz privātīpašnieka vai pašvaldības valdījumā esošās valsts zemes, jo, apsekojot objektu, pēc ortofotokartes konstatēts, ka tas atrodas uz valstij piederošās zemes. "Tomēr mēs nezinām, kā tas saskan ar privātīpašuma "Oļi" zemes robežas plānu. Tāpēc pašvaldībai kā valsts īpašumā esošās tauvas joslas valdītājai uzdots veikt uzmērīšanu, lai definētu robežu punktus un noteiktu, vai tauvas joslas robeža saskan ar īpašuma "Oļi" rietumu robežu," aģentūrai LETA sacīja būvvaldes vadītājs Jānis Grunbergs.

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA DARBOJAS SASKAŅĀ AR LIKUMA BURTU UN GARU

Tā kā Pāvilostas *mājas – kuģa* epopejā ir iesaistīta arī Latvijas Jūras administrācija, kas attiecīgo objektu reģistrējusi Latvijas Kuģu reģistra būvniecības stadijā esošu kuģu reģistrācijas grāmatā, skaidrojumu par notikušo sniedz JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

– Tiesiskais regulējums 2011. gadā bija savādāks nekā šodien, jo tolaik Jūras kodeksa izpratnē visi peldlīdzekļi tika kvalificēti kā kuģi. 2013. gadā Jūras

UZZIŅAI

2011. gada 15. novembrī ar reģistrācijas Nr. 160 Jūras administrācijas Latvijas Kuģu reģistra būvniecības stadijā esošu kuģu reģistrācijas grāmatā tiek piereģistrēts būvniecības stadijā esošs kuģis, kura būve uzsākta 2011. gada 26. augustā, būves tips – pontons, korpusa lielākais garums – 35,56 m, platums – 15 m, sānu augstums – 1,68 m.

kodekss tika mainīts, un tagad tas stingri nosaka, kādām pazīmēm ir jāatbilst, lai peldošu objektu klasificētu kā kuģi. Konkrēto konstrukciju noteikti nevar atzīt par kuģi, jo tā nekādā veidā neatbilst kuģa noteiktajam standartam. Pontons, protams, nav kuģis un nav paredzēts kuģošanai, jo tam nav nedz dzinēja, nedz stūres, nedz visa pārējā. Lai gan jāteic, ka jau tad, kad mēs to reģistrējām Latvijas Kuģu reģistra būvniecības stadijā esošu kuģu reģistrācijas grāmatā, ierakstījām, ka tas ir pontons, un arī iesniedzējs bija norādījis, ka vēlas būvēt pontonu. Ja rodas jautājums, kāpēc pontons tika reģistrēts Kuģu reģistra būvniecības stadijā esošu kuģu reģistrācijas grāmatā, tad atbilde ir vienkārša – saskaņā ar Jūras kodeksu citas grāmatas nebija un pēc tām nebija vajadzības. Šo objektu būvniecības procesa sākumā apsekoja mūsu inspektori, un tolaik nebija nekādu pazīmju, ka būvējamais objekts kļūs par ēku.

– Jūras administrācijai no žurnālistu puses (piemēram, portālā *Delfi* Krastiņa saruna ar Domburu) izskan pārmetumi, ka JA inspektori nav pārliecinājušies, uz kādas zemes notiek būvniecība.

UZZIŅAI

Apsekošanas akts par procesā esošu objektu nav tas pats, kas atzinums par jau ekspluatācijā nodotu objektu. Turklāt konkrētajam objektam Pāvilostā nav šāda atzinuma, kā arī nav atzinuma par to, ka tas ir peldlīdzeklis. Objektam Pāvilostā ir tikai un vienīgi LJA izsniegts apsekošanas akts, kurā pēc būtības tas atzīmēts par būvniecības procesā esošu, nevis lietošanai gatavu objektu.

– Man uzdeva jautājumu, vai Jūras administrācijas inspektoru pienākums nebija to pārbaudīt. Bet, atvainojiet, ja jau Pāvilostas pašvaldība septiņus gadus nav noskaidrojusi un sapratusi, kā īpašumā ir zeme, un akli ticējusi, ka tas ir privātīpašums, tad kā mūsu inspektori varētu zināt un pārbaudīt, ir vai nav tā valsts zeme?

– Kā notiek šādu objektu reģistrēšana? Es atnāku un saku, ka vēlos būvēt, piemēram, pontonu. Kas notiek tālāk?

– Lai mēs šādu objektu reģistrētu, ir skaidri noteikts, kādi dokumenti no iesniedzēja ir jāsaņem. Vispirms tas ir iesniegums, ja tā ir juridiska persona, tad reģistrācijas apliecības kopija, ja privātpersona, tad jāuzrāda personas ID karte vai pase, tālāk akts un gadījumā, ja būvētājs nav pats iesniedzējs, tad arī līgums ar būvētāju. Neko vairāk mēs neesam tiesīgi no iesniedzēja pieprasīt. Protams, es jau varētu prasīt, lai iesniedzējs parāda zemes īpašuma dokumentus, bet viņš likumīgi var noraidīt manu prasību. Piedevām šajā konkrētajā gadījumā ar būvi Pāvilostā, ja arī būtu pievienoti zemes īpašumtiesību dokumenti, tas neko nemainītu un mums neko

Jānis Krastiņš.

nedotu, jo pat tiesa un pašvaldība paļāvusies uz informāciju, ka viss notiek uz privātas zemes. Vēlreiz vēlos uzsvērt, ka Jūras administrācijai nav jāatbild un jāuztraucas par to, kur kuģis vai jebkurš cits peldošs objekts tiek būvēts. Pāvilosta tagad mēģina atsaukties uz to, ka mēs esam devuši atļauju būvēt, bet mēs nekādu atļauju neesam devuši. Mēs izvērtējām uzņēmēja iesniegto projektu, konstatējām, ka būvējamais objekts ir peldošs, atbilst drošības prasībām un ir spējīgs izturēt slodzes, tāpēc arī reģistrējām kā būvniecības stadijā esošu būvi. Kad kāds kaut ko vēlas piereģistrēt būvniecības stadijā, vēl nav nedz ko apsekot, nedz uz ko skatīties. Apsekot būvējamo objektu mēs varam tikai tad, kad jau ir uzsākta būvniecība. Tieši tāpat ir arī tad, kad tiek būvēts kuģis tradicionālajā izpratnē, tā apsekošanu mēs veicam, kad kuģim jau ir ielikts ķīlis.

Pāvilostas gadījumā mēs pilnīgi neko nezinājām un nebijām informēti, ka izveidojusies konfliktsituācija starp būves īpašnieku un pašvaldību, kā arī starp būves īpašnieku un Valsts vides dienestu. Arī saistībā ar tiesas procesu neviens nav vērsies Jūras administrācijā, lai noskaidrotu un precizētu jautājumu būvējamā objekta kontekstā: kas īsti tas ir – kuģis, māja vai pontons. Pie mums griezās īpašnieks, kurš lūdza, lai mēs izsniedzam izziņu, ka konkrētais objekts ir piereģistrēts būvniecības stadijā, un mūsu Kuģu reģistrs šādu izziņu arī izsniedza. Kāpēc šī izziņa vajadzīga, prasītājs neteica, un mēs arī nejautājām, un izziņā arī nav norādīts, kam izziņa tiks iesniegta. Ja palūkojamies uz

notikušo, ar nožēlu var secināt, ka nav bijusi sadarbība un informācijas aprite institūciju starpā.

Ar 2015. gada Valsts pārvaldes likumu valsts zemes valdījuma tiesības ir nodotas pašvaldībām, tāpēc vismaz kopš tā laika pašvaldība varēja risināt nelikumīgas būvniecības jautājumu, bet, iespējams, viņi to nav darījuši, jo paredzēja lielas problēmas un juristu plosīšanos. Pat tad, ja būve atrodas uz privātas zemes, tai var piemērot nelikumīgas būves statusu, jo šajā gadījumā ir acīm redzams, ka īpašnieks pielicis lielas pūles, lai būvi piemērotu dzīvošanai: ir uzliktas kāpnes, pa zemi pievilkts elektrības kabelis, ko tagad, apskatot būvi, ievēroja mūsu inspektori.

– Īsti nesaprotu: ja cilvēkam turpat blakus ir privātais īpašums, kāpēc būvi vajadzēja likt uz valsts zemes, ja tas tiešām tā arī izrādīsies?

– Visticamāk, bija vajadzīga tauvas josla, kurā ir atļauts būvēt kuģus un laivas, kas savukārt ar likumu ir aizliegts kāpu aizsargjoslā. Par jautājumu, kas būtu atļaujams vai aizliedzams tauvas joslā, spriedām arī Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijā, kur izskanēja viedoklis, ka tauvas joslā vajadzētu aizliegt jebkādu būvniecību, lai kuģi un laivas tiek būvēti kuģu būvētavās. Tomēr vajadzētu atcerēties, ka visas jūras piekrastes garumā strādā zvejnieki, kam esošais likuma regulējums ļauj normāli strādāt, bet aizlieguma gadījumā tiktu apdraudēts viņu normāls darbs, tāpat tiktu pārvilkta svītra dažādām sporta un citām aktivitātēm. Tagad spēkā esošais likums nosaka, ka jebkādas aktivitātes uz valsts zemes var veikt tikai pašvaldību norādītās un ar pašvaldību saskaņotās tauvas joslas vietās, kas diemžēl 2011. gada likumos nebija atrunāts.

UZZIŅAI

Zvejniecības likums 2011. gada redakcijā. 9. pants. Tauvas josla. Astotais apakšpunkts. Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes tauvas joslā laivu un kuģu pārziemošana, būve un remonts, kā arī zvejnieku un ūdenstūristu apmetņu ierīkošana atļauta, ja tas nav pretrunā ar vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu.

– Par ko Jānis Krastiņš kā Latvijas Jūras administrācijas vadītājs *mājas – kuģa* kontekstā jūtas diskomfortā?

– Par to, ka Jūras administrāciju un tās speciālistus mēģina padarīt par galvenajiem vainīgajiem, jo visi pārējie cenšas noiet malā, bet no mums gaida, lai pasakām, kāds ir šīs būves statuss, kam būtībā nav nekādas nozīmes. Šajā situācijā būtisks ir jautājums, kam pieder zeme, uz kuras uzlikta būve. Ja tā ir valsts zeme, kas nodota pašvaldības valdījumā, tad pašvaldība būvi liek novākt, bet, ja tā ir privāta zeme, tad atkal jau tā pati pašvaldība būvi atzīst par nelikumīgu celtniecību un liek to novākt.

Tautsaimniecības komisijā es uzdevu jautājumu Valsts vides dienestam, vai pats būvniecības process kāpās dabai nav nodarījis kaitējumu, uz ko vides inspektors atbildēja, ka šāds kaitējums videi neesot nodarīts. Ja vides inspektori, kas ir šīs nozares speciālisti, nedomā, ka būvniecība ir nodarījusi ļaunumu

Māja – kuģis Pāvilostas kāpās.

kāpām, tad kādu spriedumu var gribēt no Jūras administrācijas inspektoriem, kas ir speciālisti pavisam citā jomā?

Jūras administrācija savā darbā, un arī šajā gadījumā, stingri ievēro un pilda savus pienākumus un savas funkcijas. Ja pēc tā laika likuma regulējuma pie mums griezās cilvēks, kurš vēlējās kaut ko reģistrēt būvniecības stadijā, mēs saskaņā ar visām prasībām to arī izdarījām, jo esam reģistrs, kas reģistrē tiesības. Tagad mums uzdod jautājumu, vai mums nevajadzēja mainīt šīs būves statusu? Kā mēs kā reģistrs varam mainīt statusu, ja līdzīgi kā Zemesgrāmatas reģistrs neesam tiesīgi paši neko mainīt. Ja sāksim to darīt, tad, pirmkārt, neizbēgami būs tiesas procesi, un, otrkārt, kāda tad vispār būs ticamība reģistram? Nekāda!

– Vai pēc tiesiskā regulējuma šādi pontoni ir jāreģistrē?

– Tagad vairs ne, bet 2011. gadā to vajadzēja darīt. Šis ir viens tāds gadījums, ap kuru tagad ir sacelts liels troksnis, bet esmu pārliecināts, ka iekšzemē ir uzbūvēts ne viens vien pontons, par kura esamību neviens neko pat nenojauš. Analizējot situāciju, domāju, ka īpašniekam pontona reģistrēšana kā būvniecības stadijā esošs objekts, visticamāk, bija nepieciešama, lai būvējamo objektu varētu sasiet kopā ar Zvejniecības likumu, kurš atļauj laivu turēšanu, remontu un būvniecību tauvas joslā.

– Vai šis precedents būs pamats, lai izdarītu kaut kādus grozījumus likumos, bet varbūt ir gaidāma vēl kāda cita reakcija uz notikušo?

– Tas, ko noteikti nevajadzētu darīt steigā, ir veikt kaut kādus grozījumus likumos. Protams, visvienkāršākais un vieglākais tagad būtu aizliegt jebko darīt

tauvas joslā, bet tas radītu nevajadzīgas un pat nepārvaramas problēmas daudzām labām aktivitātēm jūras piekrastē, tai skaitā apgrūtinātu darbu zvejniekiem, tāpēc ļoti nopietni jāizvērtē iespējamās aktivitātes likumdošanas jomā. Jūras administrācija no savas puses noteikti izvērtēs, vai mūsu aktos ir nepieciešamas kādas izmaiņas. Viens svarīgs un līdz šim nenoregulēts jautājums ir tas, cik ilgi kuģis vai jebkurš cits objekts var atrasties būvniecības stadijā, tāpēc šis jautājums būtu izvērtēšanas vērts. Taču visu vajadzētu izvērtēt ar vēsu prātu un nesasteigt ar nepārdomātu lēmumu pieņemšanu. Notikušais ar tā saukto *māju – kuģi* ir viens konkrēts un atsevišķs gadījums, tāpēc nebūtu pareizi pieņemt likumus, domājot par negodprātīgiem cilvēkiem, jo potenciālos lietotājus taču nedrīkst uzskatīt par bezgožiem. Saeima ir adekvāti reaģējusi uz notikušo, tieši tā, kā politiķiem un likumdevējiem būtu jārīkojas, jo viņu pienākums ir izvērtēt šādas un līdzīgas situācijas, lai saprastu, vai spēkā esošie likumi, akti un normatīvi ir atbilstoši.

– Cik bieži un ar kādiem projektiem klienti nāk uz Jūras administrāciju, lai saskaņotu tālākos procesus?

– Pēc pašreizējā regulējuma, kas stājās spēkā 2013. gadā, ir reģistrētas deviņas peldošas konstrukcijas, kuru reģistrācija ir brīvprātīga, tātad ne vairāk kā divas gada laikā, kas liecina, ka nav īpaši lielas intereses par šādu objektu būvniecību. Pavisam Jūras administrācijā ir bijuši 18 šādi būvniecībai pieteikti projekti. Bez objektiem, kas reģistrējami brīvprātīgi, ir tādi, kam obligāti jābūt mūsu uzraudzībā – grunts smēlēji, debarkaderi, degvielas uzpildes stacijas, peldošās stacijas un peldošie doki, kuru skaits pārsniedz divdesmit, no kā varam secināt, ka būvniecības apjoms tiešām nav liels.

IERASTAIS DARBA RITMS NEAPSTĀJAS

Patiesībā jau risināt *mājas – kuģa* peripetijas nav nedz svarīgākā Jūras administrācijas nodarbe, nedz būtiskākais, kas ierakstīts 2018. gada darba kalendārā.

– Jūras administrācijai 2018. gadā izaicinājumu netrūkst. Vispirms jau strādājam kopā ar Satiksmes ministriju, lai sakārotu visu nepieciešamo dokumentāciju Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencijas (BWM) ratifikācijai. Mūsu nostāja šīs konvencijas ieviešanas sakarā bija tāda, ka Latvija ratifikācijas procesu sāks tad, kad konvencija būs stājusies spēkā. Tā stājās spēkā 2017. gadā, tāpēc loģiski, ka ejam šo pievienošanās procesu. Dokumentu mape jau sākusi ceļu uz Ministru kabinetu, jo jau iepriekšējos gados paveicām pamatīgu darbu, lai konvencijas ratificēšanai sakārtotu dokumentus.

Nākamā aktivitāte ir saistīta ar Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas (SKLOIS), kas Latvijā darbojas kopš 2016. gada, otrā attīstības posma ieviešanu, kas tiek finansēts no Eiropas projektu līdzekļiem. SKLOIS tālāka attīstība ir ļoti svarīga vairāku iemeslu dēļ, vispirms jau tādēļ, ka dokumentu

ātrāka aprite un apstrāde ievērojami cels Latvijas ostu konkurētspēju, jo eksperti atzīst, ka SKLOIS pagaidām nav sasniegusi galveno mērķi – vienotā sistēmā savienot visas iesaistītās puses, tāpēc iespējami īsākā laikā to vajadzētu panākt. Līdz šim SKLOIS administrēja Krasta apsardze, bet paredzēts, ka pēc otrās kārtas ieviešanas programmu uzturēs un reāli darbinās Jūras administrācija, tāpēc, visticamāk, tiks izveidota jauna struktūrvienība, jo šīs funkcijas īsti neietilpst nevienā no esošajām struktūrām. Darba pamatā ir IT risinājumi un daudzi normatīvo aktu jautājumi, ES prasību, direktīvu un regulu ievērošana, saslēdzot visu vienotā sistēmā.

– Tā būs programma, kas nodrošinās tā saukto Eiropas viena loga principu?

– Tieši tā. Tas ir viena loga princips, kas atvieglos ostu darbību, jo pašlaik pietrūkst šādas vienotas sistēmas. Paredzam, ka projektu izdosies īstenot aptuveni divu gadu laikā. Jau ir piesaistīti IT jomas konsultanti, kuri intervē iesaistītās puses, lai sagatavotu tehnisko specifikāciju. Ieguvēji no jaunās sistēmas būs visi, jo samazināsies gan dokumentu aprites laiks, gan papīra dokumentu nepieciešamība.

– Kādi darbi sagaida abus Jūras administrācijas kuģus – "Kristiānu Dālu" un "Sonāru"?

– Abi kuģi pašlaik ir ziemas apkopē, lai, sākoties aktīvo darbu sezonai, tie pilnībā būtu gatavi darbam. Turpinām FAMOS projektu, kas ir Baltijas jūras valstu kopējs projekts un tiek finansēts no Eiropas Savienības līdzekļiem. 2018. gadā projekta ietvaros ir noteikti sasniedzamie mērķi: konkrētas platības uzmērīšana kuģu ceļos, turpināsim kartogrāfijas sistēmas kardinālu nomaiņu, cilvēku apmācību, jauna aprīkojuma uzstādīšanu, datu bāzes pārstrukturizēšanu atbilstoši jaunākajiem standartiem. Darbu apjoms, ko veicam FAMOS projekta ietvaros, veido apmēram deviņdesmit procentus no mūsu ikdienas darba. Protams, kartes mēs gatavotu arī tad, ja nebūtu šā projekta, un arī mērījumus veiktu, bet tagad mūsu darba tempu noteikti ietekmē projektā noteiktais grafiks, kas liek mums vēl jo vairāk un ātrāk rosīties. Vispozitīvākais šā projekta kontekstā ir tas, ka Eiropas nauda tiešām tiek lietderīgi izmantota, piedevām ar projekta finansējuma palīdzību mērījumus esam dubultojuši – triju četru simtu kvadrātkilometru vietā tagad uzmērām sešus septiņus simtus. Izmantojot Eiropas finansējumu, uzlabojam savu tehnisko bāzi, kas arī nav mazsvarīgi.

– Tad jau varam būt pārliecināti, ka Baltijas jūra ir labi kartēta un kuģošanai droša?

– Pilnīgi droši varu teikt, ka arī pirms šā projekta Baltijas jūra bija viena no vislabāk kartētajām jūrām. Arī no hidrogrāfijas un kuģošanas drošības informācijas aprites viedokļa Baltijas jūras reģions vienmēr bijis minēts kā paraugs citiem reģioniem. Iespējams, ka Baltijas jūras reģionā starp dažām valstīm joprojām nav noslēgti robežlīgumi, bet nav politisku strīdu un lieku diskusiju

valstu starpā, tāpēc atkrīt ļoti daudzas problēmas, kas citos reģionos sagādā lielas galvassāpes. Piemēram, Melnās jūras reģionā vai Vidusjūras reģionā, kur risinās strīdi starp Grieķiju, Kipru, Ukrainu Krieviju un vēl citām valstīm.

Baltijas jūras un Ziemeļjūras reģiona valstis arī tehnoloģiju attīstības ziņā ir līdzvērtīgas, tāpēc diskusijas notiek nevis par politiskiem jautājumiem, bet gan par to, kā turpināt attīstības procesus. Arī Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija atzīst, ka mūsu reģionā procesi ir krasā kontrastā tam, kā notiek attīstība citos reģionos.

Turpināsim strādāt arī pie Latvijas jūrniecības stratēģijas īstenošanas, un šis darbs lielā mērā ir attiecināms uz mūsu jūrnieku izglītības jautājumiem. Pasaulē turpinās process, kas liecina, ka ierindas jūrnieki darba tirgū tiek arvien mazāk pieprasīti, tāpēc ir svarīgi, lai mēs savus ierindas jūrniekus savlaicīgi pārkvalificētu par virsniekiem. Nenoliedzami, ka ļoti svarīgi ir popularizēt jūrnieka profesiju un panākt, lai arvien vairāk piesaistītu jauniešu uzmanību jūrnieka profesijas izvēlei. Valstij jūrnieku darbs ir finansiāli ļoti izdevīgs, jo tas garantē drošus ieņēmumus. Dzirdam neapmierinātību, ka valsts par maz domā par jūrniecību, bet es nedomāju, ka valsts liktu šķēršļus jūrniecības attīstībai. Nozarei pašai jāzina un jāsaprot, ko mēs no valsts sagaidām un kādu pretimnākšanu vēlamies. Mums pašiem jābūt aktīviem, jābūt skaidrai stratēģijai. Nav jau arī tā, ka valsts līmenī nekas nebūtu darīts, jo kaut vai nodokļu regulējums jūrniekiem tiek uzskatīts par vienu labākajiem Eiropā. Valsts taču esam mēs pašī!■

Anita Freiberga

UZMANĪBAS CENTRĀ TRANSPORTA DROŠĪBA UN DROŠUMS

5. aprīlī Rīgas Motormuzejā notika Satiksmes ministrijas organizēta starptautiska konference "Globālā transporta drošība un drošums simtgadei", kurā piedalījās ap 160 dalībnieku no 59 valstīm. Apvienoto Nāciju Organizācija un Starptautiskais Transporta forums (ITF) ir gatavi atbalstīt Latviju ceļu drošības politikas veidošanā nākotnē, atzina ANO īpašais sūtnis Žans Tods un ITF ģenerālsekretārs Jangs Tae Kims. Konferencē izskatīja arī jautājumu par tranzīta un loģistikas attīstību šajā izaicinājumu laikmetā, analizēja un novērtēja transporta nozarē radītās inovācijas. Pasākuma laikā prezentēja Latvijā izgudrotu un ražotu sporta automašīnu *Pikes Peak*, elektrisko sacīkšu mašīnu *Go-Kart*, kā arī ekskluzīvu pasažieru elektrominibusu.

Satiksmes ministrs Uldis Augulis (centrā) uzrunā konferences dalībniekus.

"Mūsu kopīgais mērķis ir sasniegt tā saucamo *Vision zero* jeb situāciju, kad nav neviena bojāgājušā ceļu satiksmes negadījumos. Mēs visi globālā mērogā apzināmies, ka ir jāiegulda liels darbs, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību. Pašreiz transporta jomā attīstās droši, videi draudzīgi un ilgtspējīgi multimodālā transporta pakalpojumi, lai nākotnē cilvēki varētu pārvietoties biežāk un lielākos attālumos," konferences atklāšanas uzrunā norādīja satiksmes ministrs Uldis Augulis.

Pašreiz Latvija ir viena no Eiropas Savienības līderēm ceļu satiksmes drošības uzlabošanā, pēdējo gadu laikā te ir ievērojami samazinājies ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo un cietušo skaits. Piemēram, bojā gājušo skaita samazināšanā 2016. gadā Latvija bija ceturtajā vietā ES. Kopumā kopš jaunās tūkstošgades sākuma ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo cilvēku skaits uz autoceļiem ir samazinājies vairāk nekā trīs reizes, bet ievainoto skaits par 20%.

Konference Rīgā ir starta platforma ikgadējam ITF samitam "Transporta drošība un drošums", kas nodrošina lielisku platformu labākās prakses un pieredzes apmaiņai un notiks Leipcigā 2018. gada 23.–25. maijā.■

RĪGĀ NOTIKA PIRMĀ LATVIJAS UN KAZAHSTĀNAS TRANSPORTA DARBA GRUPAS TIKŠANĀS

Transporta darba grupas sēdes noslēgumā puses parakstīja kopīgu protokolu.

3. aprīlī Satiksmes ministrijā notika Latvijas un Kazahstānas transporta darba grupas pirmā sēde, kurā detalizēti tika pārrunāta abu valstu sadarbība transporta jomā.

Darba grupas Latvijas puses vadītājs SM valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš pauda prieku, ka abu valstu transporta nozares pārstāvji ir vienisprātis par nepieciešamību divpusējos transporta nozares jautājumus apspriest profesionālā līmenī un daudz detalizētākā pakāpē, nekā tas iespējams Starpvaldību komisijas sēdēs, un ir nodibināta jauna komunikācijas platforma abu valstu transporta nozares ekspertu starpā. Latvijas un Kazahstānas sadarbība transporta nozarē jau tradicionāli ir bijusi laba, un Kazahstāna viennozīmīgi ir viens no galvenajiem Latvijas sadarbības partneriem Centrālāzijā. Šim viedoklim pievienojās arī Kazahstanas puses darba grupas vadītājs Kazahstānas Republikas investīciju un attīstības pirmais viceministrs Romāns Skļars. Puses informēja par abu valstu transporta infrastruktūras attīstības tendencēm, kā arī apsprieda sadarbību civilajā aviācijā, dzelzceļa nozarē, t.sk. Eirāzijas kravu pārvadājumos, autotransportā, ostu un loģistikas jomā. Latvijas puse uzsvēra Latvijas ostu priekšrocības un iespējas veidot uzņēmumus Kazahstanas preču apstrādei Latvijas ostās, izmantojot brīvostu un speciālo ekonomisko zonu statusu. Savukārt Kazahstānas puse aicināja Latviju uz aktīvu sadarbību SEZ "Horgosa – Austrumu vārti" attīstīšanā.■

"LSC SHIPMANAGEMENT" MAINA ZĪMOLU

AS "Latvijas kuģniecība" meitasuzņēmums "LSC Shipmanagement" informē, ka maina savu zīmolu un turpmāk tā nosaukums būs LSC. Ieviešot pārmaiņas, ir izstrādāta arī jauna uzņēmuma vizuālā identitāte – tā pietuvināta LK koncerna īpašnieka "Vitol Group" vizuālajām vadlīnijām.

Pārmaiņas saistītas ar uzņēmuma attīstības plāniem un nākotnes iecerēm.

"Šis gads LSC ir sācies veiksmīgi. Uzņēmums turpina nostiprināties un attīstīties. Triju mēnešu laikā mūsu flotē jau pieņemti divi kuģi, viens no tiem ir jaunbūve, un pie tā nedomājam apstāties," uzsver LK valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups. "Arī turpmāk flote tiks paplašināta, lai varam sniegt vēl daudzveidīgākus pakalpojumus esošajiem klientiem un uzrunāt jaunus potenciālos klientus."

Mainījusies arī LSC biroja atrašanās vieta. Uzņēmums pārcēlies uz jaunām biroja telpām, kas ierīkotas mūsdienīgajā "Place Eleven" biroju ēkā Sporta ielā 11. Šis ir atvērta tipa birojs jeb tā saucamais *open office*, kas padara ērtāku komunikāciju LSC biroja darbinieku vidū, veicina kolektīva saliedētību un nodrošina vēl efektīvāku darbu.

Palielinoties flotei, aug arī uzņēmuma darbinieku skaits, un šobrīd LSC nodrošina darba vietas jau vairāk nekā 1400 cilvēkiem. Turpinoties uzņēmuma attīstībai, radīsies jaunas darba vietas un būs nepieciešami jauni augsti kvalificēti darbinieki.■

BITUMENA TANKKUĢIS "ASPHALT SPLENDOR" PAPILDINA LSC FLOTI

Šā gada sākumā AS "Latvijas kuģniecība" meitasuzņēmums SIA "LSC Shipmanagement" (LSCSM) papildināja savu pilnā tehniskajā pārraudzībā esošo floti ar jaunbūvi – kuģi "Asphalt Synergy", kas ir pirmais bitumena tankkuģis LSCSM flotē un viens no lielākajiem asfalta transportēšanas kuģiem

UZZIŅAI

LSC vada 27 vidēja izmēra un *handy* tipa tankkuģus, tuvākajos gados plānots floti palielināt līdz pat 40 kuģiem. Uzņēmums regulāri veic investīcijas flotes paplašināšanā, pievēršot uzmanību tam, lai pārņemtie būtu dažādas kravnesības kuģi un spētu pārvadāt atšķirīgus kravas veidus, tā pilnīgojot sniegto pakalpojumu klāstu un piesaistot arvien vairāk sadarbības partneru.

Svinīgā "Asphalt Synergy" nodošanas ceremonija "Avic Dingheng Shipbuilding Co" kuģubūves rūpnīcā.

pasaulē – tā kopējais garums ir 175 m, platums – 30 m, kravnesība – 37 000 t. Bet marta sākumā LSC Antverpenē papildināja savu pilnā tehniskajā pārraudzībā esošo floti ar otru tieši tādu pašu bitumena kuģi "Asphalt Splendor".

"Esmu gandarīts, ka turpinām paplašināt savu tehniskajā pārraudzībā esošo floti, kas savukārt nozīmē jaunas iespējas, lai sniegtu plašāku pakalpojumu klāstu mūsu klientiem un ieinteresētu arvien jaunus sadarbības partnerus. Vienlaikus ne mazāk nozīmīgs ir mūsu personāla ieguldījums, sniedzot klientiem profesionālus kuģniecības pakalpojumus atbilstoši starptautiskajiem kvalitātes standartiem," atzīmē AS "Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups.

Abi jaunie tankkuģi būvēti Ķīnas kuģu būves kompānijā "Avic Dingheng Shipbuilding Co".■

LOĢISTIKAS NOZARES PADOME RISINA NOZAREI SVARĪGUS JAUTĀJUMUS

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome (LOTLP) kopā ar loģistikas nozares pārstāvjiem 2018, gada sēdēs apsprieda tranzīta un loģistikas nozares aktualitātes, problēmas, banku sektora un ārējo ietekmi uz tranzīta biznesu, kā arī izteica nākotnes prognozes un priekšlikumus nozares konkurētspējas stiprināšanai.

Kaspars Ozoliņš un Uldis Augulis.

Pēdējos gados Krievijas īstenotās politikas rezultātā Latvijas ostas piedzīvojušas kravu apjoma samazināšanos, un visvairāk tas skāris naftas produktu un akmeņogļu kravas. Tajā pašā laikā pozitīvas tendences pēdējos gados vērojamas kravu segmentos ar augstāku pievienoto vērtību – konteinerkravu un *ro-ro* kravu apstrādē. Ostu pārstāvji atzina, ka ir daudz jāstrādā, lai attīstītos jauni maršruti, konteinerlīnijas. Padomes locekļi norādīja, ka šobrīd nozari ļoti ietekmē nestabilā ģeopolitiskā situācija, tāpēc ostas strādā pie projektiem, kas ļautu nodrošināt stabilitāti.

Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups aicināja loģistikas nozares pārstāvjus aktīvāk iesaistīties plānotajos pasākumos un vizītēs Āzijā, īpašu uzmanību pievēršot sadarbībai ar Ķīnas uzņēmējiem. Savukārt transporta atašejs Ķīnā Helmuts Kols informēja par konkrētām iespējām iesaistīties sadarbībā ar Ķīnu.

Finanšu ministrijas pārstāvji informēja padomes locekļus par tranzīta un loģistikas nozares problēmjautājumiem nodokļu un muitas jomā un vienojās, ka nepieciešams sarīkot atsevišķu tikšanos, lai detalizēti pārrunātu šos jautājumus, tai skaitā par VID vienotā nodokļu konta ieviešanu. VID pārstāvji informēja par VID attīstības stratēģiju 2018. un turpmākajos gados, par VID stratēģiskajiem mērķiem, galvenajiem darbības virzieniem un rezultativitātes rādītājiem.

Plašas diskusijas notika jautājumā par banku sektora ietekmi uz tranzīta nozari. Padomes locekļi detalizēti iztaujāja Finanšu ministrijas, Finanšu un kapitāla tirgus komisijas, Latvijas Komercbanku asociācijas un Ārlietu ministrijas pārstāvjus par iespējamo tālāko rīcību saistībā ar izmaiņām banku sektora darbībā, ar konkrētiem piemēriem ilustrējot tranzīta nozares grūtības sadarbībā ar bankām un kredītiestādēm. Nozares uzņēmēji šobrīd saskaras ar problēmām gan kontu atvēršanā, gan maksājumu veikšanā, gan atsevišķu investīciju projektu īstenošanā.

Gada pēdējā LOTLP sēdē ostu pārstāvji atzina, ka kopumā 2018. gada rezultāti dod pamatu optimismam, atzīmējot, ka attīstītās jauni maršruti un konteinerlīnijas. Ventspils brīvostā kopš 2018. gada maija vērojams ievērojams kravu apjoma kāpums, un brīvostā īstenotie industriālie projekti nodrošina papildu kravas, t.sk. konteinerkravas ar augstu pievienoto vērtību. Tāpat Ventspils ostā ienākuši trīs kruīza kuģi ar vairāk nekā 1100 pasažieriem.

SM sākusi darbu pie jaunu Transporta attīstības pamatnostādņu (2021.–2027. gadam) izstrādes, kurā iesaistās arī nozaru asociācijas un apvienības, kā arī plānošanas reģioni, pārstāvot nozares, kas tieši vai pastarpināti ir saistītas ar transportu. SM Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups informēja, ka veikta aptauja, lai noteiktu ieinteresēto pušu izpratni un interesi par pamatnostādņu mērķiem, no kuriem visvairāk atbalstītais ir transporta sistēma, kas nodrošina kravu un cilvēku efektīvu (ilgtspējīgu, drošu, gudru) pārvietošanu, tādējādi veicinot valsts ekonomisko izaugsmi, cilvēku mobilitātes iespējas un dodot ieguldījumu pārejā uz zema emisiju līmeņa sabiedrību.

Padomes locekļi atzinīgi novērtēja valdībā apstiprināto Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu pieciem gadiem (2018.–2022. gadam), kas nosaka būtiskus infrastruktūras attīstības principus un skaidri iezīmē visu pušu saistības. Padomes locekļi arī pauda atbalstu Latvijas dzelzceļa elektrifikācijas projekta tālākai virzībai.■

BALTIJAS VALSTU DZELZCEĻI VIENOJAS PAR PIRMO KOPĪGO KONTEINERVILCIENA MARŠRUTA IZVEIDI

2018. gada sākumā uz Minsku jau tika organizēts pirmais kombinētais kravas ekspresvilciena sastāvs un uzsākts kopīgs darbs ar Lietuvas un Igaunijas dzelzceļa uzņēmumiem, lai jau esošās 1520 mm sliežu platuma infrastruktūras ietvaros attīstītu konteinerpārvadājumus visā Baltijas reģionā.

12. martā Rīgā pirmo reizi notika Latvijas, Lietuvas un Igaunijas dzelzceļu vadības darba tikšanās, kurā panākta vienošanās par intermodālā konteinervilciena "Amber Train" organizēšanu maršrutā Šestoka – Rīga – Tallina.

VAS "Latvijas dzelzceļš" un tās meitassabiedrību SIA "LDZ Cargo" un "SIA "LDz Loģistika", kā arī Lietuvas valsts dzelzceļa kompānijas AB "Lietuvos geležinkeliai" un Igaunijas dzelzceļa uzņēmuma sabiedrības "EVR Cargo" pārstāvji bija vienisprātis, ka ir nepieciešams apvienot spēkus, lai paātrinātu konteinervilciena organizēšanu maršrutā Šestoka – Rīga – Tallina. Lai tas notiktu, darba grupa vienojās izstrādāt konkurētspējīgu tarifu piedāvājumu un konteinervilciena kursēšanas grafiku, kā arī sagatavot pakalpojumu piedāvājumu tiem

kravu īpašniekiem, kuri patlaban savu kravu pārvadāšanai neizmanto dzelzceļa infrastruktūru.

LDz prezidents Edvīns Bērziņš: "Tikšanās un tās rezultāti ir labs piemērs Baltijas valstu sadarbībai, kuras potenciāls līdz šim nav pietiekami izmantots. Nākotnē jaunas iespējas var pavērt jaunveidojamā Eiropas sliežu platuma infrastruktūra, taču jau šodien mēs varam strādāt esošajā tīklā, nodrošinot klientiem ērtu un efektīvu kravu loģistiku."■

LDZ IKGADĒJĀ KONFERENCĒ DISKUTĒ PAR TEHNOLOĢISKĀM PĀRMAIŅĀM, KAS MAINA TRANSPORTA UN LOĢISTIKAS NOZARI

Lai veidotu nākotni, kas ieies vēsturē, ir jābūt aizrautīgiem piedzīvojumu meklētājiem un jāizmanto visas pieejamās tehnoloģijas, tostarp tādas, kas palīdz automatizēt un padarīt efektīvākas darbības transporta un loģistikas sektorā. Tā 11. septembrī Rīgā VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) organizētajā starptautiskajā konferencē "Globālās transporta kustības izaicinājumi" pauda starptautiskie transporta, loģistikas un tehnoloģiju eksperti. Konferencē šogad piedalījās ap 400 nozares pārstāvju no 24 pasaules valstīm.

Transporta un loģistikas nozare, tai skaitā dzelzceļa sektors, saskaras ar dažādiem izaicinājumiem, tostarp tādiem kā vienlaicīga izmaksu samazināšana un infrastruktūras attīstība, padarot to pievilcīgāku kravu pārvadājumiem. Pielāgojoties straujajām pārmaiņām, Latvija šos izaicinājumus var izmantot savā labā, pauda Zviedrijas dzelzceļa operatoru asociācijas izpilddirektors Bjorns Vesterbergs. Kravu pārvadājumu organizēšanā arvien lielāka loma ir digitalizācijai, un daudzi uzņēmumi pasaulē jau ir ieviesuši jaunās tehnoloģijas, tādējādi veicinot pārvadājumu nozares attīstību. Ja patlaban tiek attīstīti multimodālie transporta savienojumi, liela loma turpmāk būs tā dēvētajiem hipermodālajiem jeb digitalizētajiem savienojumiem, un Latvija varētu būt pirmā valsts, kas šādus savienojumus ievieš, uzsvēra Vesterbergs. Īpaši svarīgi tas ir kontekstā ar Eirāzijas savienojumiem, jo Jaunā zīda ceļa paplašinājumi arī kļūst digitālāki, nekoncentrējoties tikai uz fiziskajiem transporta savienojumiem.

Latvija var lepoties ar lidostām, neaizsalstošām jūras ostām un plašu dzelzceļa tīklu, tomēr ir aktīvi jāstrādā, lai ieinteresētu jaunus tirgus izmantot šo

vērienīgo infrastruktūru, konferences dalībniekiem norādīja LR Ministru prezidents Māris Kučinskis, uzsverot, ka konferences starptautiskais mērogs ir apliecinājums tam, cik nozīmīga šajā jomā ir Rīga un visa Latvija kopumā. "Mums jābūt gataviem arvien jauniem izaicinājumiem, lai varētu gūt maksimālu labumu no minētajām priekšrocībām, neuzskatot tās par pašsaprotamām un tādām, kuras *a priori* nodrošina lielu peļņu. Attiecībā uz šīs infrastruktūras izmantošanu ir jāspēj izstrādāt starptautiskajiem partneriem pievilcīgus un Latvijas tautsaimniecībai ekonomiski izdevīgus piedāvājumus," uzrunā pauda M. Kučinskis.

LR satiksmes ministrs Uldis Augulis, atklājot konferenci, uzsvēra: "Mums ir visi priekšnosacījumi, sākot ar lielisko ģeogrāfisko stāvokli un beidzot ar augsti attīstītu transporta un loģistikas infrastruktūru, kas aptver visus transporta veidus, lai kalpotu par transporta un loģistikas izcilības centru, kas savieno Ziemeļeiropu un Āzijas valstis." Ieskicējot līdz šim jau paveikto dzelzceļa nozarē, ministrs uzrunā klātesošajiem uzsvēra, ka nākotnē gaidāmi daudzi izaicinājumi, jo pasaule nemitīgi mainās un pārmaiņas notiek strauji. "Lai spētu šajā pasaulē dzīvot, mums ir nemitīgi jāaug, jāpilnveidojas un jāmācās vienam no otra. Kopīgiem spēkiem viss ir iespējams!"

Edvīns Bērziņš.

Konference "Globālās transporta kustības izaicinājumi" ir vieta, kur nozares eksperti diskutē par izaicinājumiem un lūkojas, kāda būs transporta un loģistikas nozare nākotnē. Lai gan pirmajos gados konferences laikā izskanējušas dažādas šķietami utopiskas idejas, daļa no tām šodien jau ir kļuvusi par realitāti. "Tas liecina, ka sapņot ir vērts. Ir jēga to darīt, pat ja pirmajā mirklī domu lidojums šķiet neticams. Mēs paši dzelzceļā jau izmantojam dronus infrastruktūras apsargāšanai, ar 3D tehnoloģiju esam drukājuši lokomotīvju detaļas, rūpējamies par satiksmes drošību ar dažādu sensoru palīdzību un izmantojam viedās tehnoloģijas, lai padarītu pakalpojumu ērtāku un pārvadājumus drošākus," uzsvēra LDz prezidents Edvīns Bērziņš.

"Ik pēc noteikta laika pasaulē notiek progresīvas pārmaiņas. Jums jābūt piedzīvojumu meklētājiem, ir jāsapņo lieli sapņi, ir jāizmanto tehnoloģijas, kas pieejamas, lai veidotu patiesi ievērojamu nākotni," atklājot konferences nākotnes vīziju sadaļu, rosināja Lielbritānijas organizācijas "TomorrowToday Global" līdzdibinātājs futūrists Dīns van Leuvens. Kā būtiskus izaicinājumus, ar ko pasaulei jāsaskaras, viņš akcentēja vienlaikus notiekošo sabiedrības vidējā vecuma pieaugšanu, kas liek pieņemt daudz vairāk ilgtermiņā balstītu lēmumu, un jaunas iedzīvotāju paaudzes veidošanos, kurai ir citāda attieksme un jaunas vērtības. Tā ir paaudze, kas dzīvo digitālajā vidē un primāri izmanto

digitālo valodu. Jautājums, cik gatavi esam jaunai pasaulei, kurā valda viedās tehnoloģijas un kur dažādās nozarēs arvien lielāku lomu ieņem mākslīgais intelekts, vaicāja futūrists.

To, ka digitalizācija ir viens no attīstības stūrakmeņiem, kas var nodrošināt ekonomisko izaugsmi un attīstību, konferencē uzsvēra "Siemens Mobility Oy" izpilddirektors Somijā un Baltijas valstīs Juha Lehtonens. Kā spilgtu piemēru viņš minēja noliktavu Somijā, kur tiek izmantotas elektrificētas lokomotīves, kas darbojas gan ar dīzeļdegvielu, gan elektrību, savukārt kravu iekraušana tiek veikta pilnībā automatizēti un iekraušanas dokumentācija ir digitalizēta. Transportā un pārvadājumos viens no nākotnes izaicinājumiem ir procesu automatizācija, tostarp arī bezpilota tehnoloģiju izmantošana, prognozēja Lehtonens.■

LATVIJA POPULARIZĒ SAVUS TRANZĪTPAKALPOJUMUS

No 19. līdz 21. septembrim Satiksmes ministrijas (SM) valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš bija darba vizītē Uzbekistānā, Taškentā, kur piedalījās augsta līmeņa starptautiskajā konferencē par Centrālāzijas stratēģiskajām perspektīvām un nerealizētām iespējām starptautiskajos transporta koridoros.

Konferenci atklāja Uzbekistānas premjers Abdulla Aripovs. Kaspars Ozoliņš informēja par līdzšinējo Uzbekistānas un Latvijas sadarbību, kā arī par iespējām to attīstīt. K. Ozoliņš: "Latvijas prioritāte ir Eirāzijas pārvadājumu attīstība. Vienlaikus ar jūras pārvadājumiem attīstām arī sauszemes pārvadājumus. Veiksmīgs Latvijas un Centrālāzijas valstu sadarbības piemērs ir pārvadājumi ar dzelzceļa transportu – gan ar konteinervilcienu "Baltika Tranzit", gan ar testa konteinervilcieniem no un uz Ķīnu. Tāpat arī nozīmīgu vietu ieņem Latvijas un Uzbekistānas sadarbības projekts par Uzbekistānas lauksaimniecības produktu eksportu uz Eiropu, izmantojot Latvijas piedāvātās tranzīta koridora iespējas. Produkcija no Uzbekistānas caur Rīgu tiek eksportēta uz Poliju, Vāciju, Beļģiju, Skandināvijas un citām valstīm. Pakāpeniski caur Latviju tiek apgūti arī citi Eiropas valstu tirgi. Šogad šīs sadarbības ietvaros tika sākts darbs pie jauna projekta Liepājā, kur 2019. gada maijā ar Uzbekistānas valsts atbalstu tiks atklāts Uzbekistānas tirdzniecības nams. Tiek veikts arī aktīvs darbs, lai Uzbekistāna eksporta preču sortimentā iekļautu tekstilizstrādājumus."■

UZZIŅAI

Pasākumos piedalījās arī Latvijas Republikas ārkārtējais un pilnvarotais vēstnieks Uzbekistānas Republikā Mihails Popkovs, VAS "Latvijas dzelzceļš" prezidents Edvīns Bērziņš, VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" valdes locekle Lauma Jenča un Latvijas Republikas vēstniecības Uzbekistānas Republikā 2. sekretāre Līga Jermacāne.

NOTIEK LATVIJAS UN BALTKRIEVIJAS INTEREŠU TUVINĀŠANĀS

6. septembrī Satiksmes ministrijā tika parakstīts Latvijas – Baltkrievijas Starpvaldību komisijas ekonomiskās, zinātniskās un tehniskās sadarbības jautājumos 13. sēdes protokols, vienojoties veicināt dzelzceļa un avio satiksmi starp abām valstīm. Protokolu parakstīja komisijas līdzpriekšsēdētāji satiksmes ministrs Uldis Augulis un Baltkrievijas transporta un komunikāciju ministrs Anatolijs Sivaks.

Protokolu paraksta komisijas līdzpriekšsēdētāji satiksmes ministrs Uldis Augulis un Baltkrievijas transporta un komunikāciju ministrs Anatolijs Sivaks.

Latvijas Republikas satiksmes ministrs Uldis Augulis: "Transporta, tranzīta un loģistikas nozare ir viena no svarīgākajām mūsu sadarbības jomām. Īpaši labi sadarbības rezultāti ir dzelzceļa jomā. Aktīvi strādājam tieši Eirāzijas pārvadājumu attīstības sekmēšanā un nostiprināšanā. Šovasar parakstīju vienošanos par jaunu transporta koridoru – no industriālā parka Baltkrievijā uz Latvijas ostām un pretējā virzienā."

Baltkrievijas transporta un komunikāciju ministrs Anatolijs Sivaks: "Latvijas un Baltkrievijas attiecības attīstās dinamiski daudzos jautājumos. Baltkrievija piešķir īpašu nozīmi labām kaimiņattiecībām ar Latvijas Republiku, it īpaši savstarpēji izdevīgai sadarbībai ekonomikas, zinātnes un tehnikas jautājumos. Sasniegtās un parakstītās vienošanās ielikušas ilgtermiņa pamatu turpmākai sadarbībai."

Par Latvijas un Baltkrievijas sadarbību un nākotnes iespējām starptautiskās konferences "Globālās transporta kustības izaicinājumi" ietvaros runāja "Belintertrans – Transport-Logistics Center" ģenerāldirektora pirmais vietnieks Aleksandrs Jančevskis, uzsverot, ka jau līdz šim labas sadarbības rezultātā ar Latviju ir izdevies palielināt pārvadājumu apjomu un pastāv iespēja nākotnē to vēl vairāk palielināt. Kā veiksmīgu savstarpējās sadarbības projektu Jančevskis minēja ekspresvilcienu, kas kravu starp abu valstu galvaspilsētām pa dzelzceļu var nogādāt nepilnā diennaktī, un tas ir ātrāk, nekā sākotnēji tika prognozēts. Viņaprāt, šim projektam noteikti sekos citi, tomēr vienlaikus jāatvieglo robežšķērsošanas procedūras, jo tās ietekmē pārvadājumu laiku un izmaksas.■

VIDES AIZSARDZĪBAS AKTUALITĀTES

KUĢU DEGVIELAS PATĒRIŅA DATU IEVĀKŠANA

IMO Jūras vides aizsardzības komitejā (MEPC) turpinās darbs pie SEG emisiju (CO_2 emisijas) mazināšanas no jūras transporta. Saskaņā ar jaunajām prasībām MARPOL konvencijas VI pielikumā kuģiem ar bruto tilpību 5000 un vairāk, sākot no 2019. gada 1. janvāra, būs jāveic degvielas patēriņa datu ievākšana.

Kuģu degvielas patēriņa datu ievākšanas sistēma ir pirmais solis siltumnīcefektu radošu gāzu (SEG) emisiju mazināšanas triju pakāpju pieejā (1. Datu ievākšana; 2. Datu analīze; 3. Lēmumu pieņemšana). Šogad MEPC 72. sesijā tika pieņemta IMO sākotnējā stratēģija SEG emisiju mazināšanai no kuģiem. Viens no šīs stratēģijas mērķiem ir samazināt kopējās (sauszeme un jūra) ikgadējās SEG emisijas par vismaz 50% līdz 2050. gadam (salīdzinājumā ar 2008. gadu), vienlaikus cenšoties tās izskaust, cik drīz vien iespējams.

Savukārt ES normatīvie akti (EU MRV) paredz, ka no 2018. gada 1. janvāra kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 bija jāsāk CO_2 emisiju monitorings (līdzvērtīgs IMO degvielas patēriņa datu ievākšanai).

JAUNĀKAIS PAR BALASTA KONVENCIJU

Pēc 2018. gada 24. septembra datiem, 2004. gada Starptautiskajai konvencijai par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību (Balasta konvencija) ir pievienojušās 77 valstis, kas ir 77,17% no pasaules flotes bruto tilpības. Konvencija stājās spēkā 2017. gada 8. septembrī. Latvijas Saeima Konvencijas ratifikācijas likumu pieņēma 2018. gada 20. jūnijā.

IMO Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) 73. sesijā tika pieņemti vairāki grozījumi Konvencijas pielikuma noteikumos A-1, B-3, D-3, E-1 un E-5; tai skaitā tika pieņemts Balasta ūdens pārvaldības sistēmu apstiprināšanas kodekss (*BWMS Code*). Grozījumi Konvencijā stāsies spēkā 2019. gada 13. oktobrī. Būtiskākie ir grozījumi Konvencijas pielikuma B-3 noteikumā (MEPC Res.297(72)), kas nosaka D-2 balasta ūdens pārvaldības standarta ieviešanas grafiku uz kuģiem. Pēdējais termiņš, kad kuģiem jābūt aprīkotiem ar balasta ūdens pārvaldības sistēmām (iekārtām balasta ūdens apstrādei), ir 2024. gada 8. septembris.

PIEGRUŽOJUMS JŪRĀ UN PIEKRASTĒ

ES ietvaros šobrīd tiek gatavota direktīva jūras piegružošanas (*Marine litter*) atkritumu aprites kontrolei un ierobežošanai, savukārt IMO ietvaros tiek runāts par to, ko vēl papildus šobrīd spēkā esošajām MARPOL konvencijas V pielikuma prasībām būtu nepieciešams darīt, lai mazinātu piegružojumu no jūras transporta.■

Materiālu sagatavojuši JA eksperti vides aizsardzības jautājumos Ieva Šmite un Juris Skrube

LATVIJAS OSTU, TRANZĪTA UN LOĢISTIKAS POPULARIZĒŠANA 2018. GADĀ

Saskaņā ar Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes atbalstīto Reklāmas pasākumu plānu 2018. gadam Satiksmes ministrija, Latvijas lielo ostu pārvaldes, VAS "Latvijas dzelzceļš", VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" un citi tranzīta un loģistikas jomā strādājošie uzņēmumi ar kopīgu koncepciju ir piedalījušies deviņās starptautiskās transporta un loģistikas izstādēs, iepazīstinot ar Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas uzņēmumu pakalpojumiem, jaunajiem projektiem, sadarbības piedāvājumiem, tai skaitā iespēju investēt un veidot uzņēmumus Latvijas ostās. Izstrādāts jauns vienots nozares logotips "VIA Latvia" un stila vadlīnijas Latvijas uzņēmumu stendam. 2018. gadā vienoti Latvijas stendi tika veidoti 13 starptautiskajos nozares pasākumos.

Izstādi atklāja un konferencē uzstājās Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš.

Latvijas uzņēmumu stends izstādē "Transport Logistic India 2018".

"TRANSPORT LOGISTIC INDIA 2018"

23. – 24. janvārī Mumbajā, Indijā, norisinājās izstāde "Transport Logistic India 2018", kurā pirmo reizi Mumbajā, bet jau otro gadu pēc kārtas Indijā tika veidots Latvijas transporta un loģistikas uzņēmumu stends. Papildus dalībai izstādē un konferencē notika arī vairākas Latvijas goda konsula Mumbajā kapteiņa Avinaša Batras organizētas tikšanās ar Indijas tirdzniecības pārstāvjiem un pārrunāta kravu piesaiste Latvijas tranzīta koridoram.

"TRANS RUSSIA/ TRANSLOGISTICS 2018"

17. – 19. aprīlī Maskavā, Krievijā, notika Krievijā un NVS valstīs lielākā starptautisko kravas pārvadājumu, transporta un loģistikas izstāde un

konference "TransRussia 2018". Paralēli izstādei katru gadu Maskavā notiek konference, jau tradicionāli tajā uzstājās SM valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš, kurš īpaši akcentēja Latvijas aktivitātes loģistikas veicināšanā Eirāzijas kontinentā, kur Latvija ieņem nozīmīgu vietu Eirāzijas transporta koridoru saimē un dod savu ieguldījumu to attīstībā.

Darbs Latvijas stendā izstādē "TransRussia 2018".

"TRANSPORT & LOGISTIC CHINA 2018"

16. – 18. maijā Šanhajā notika izstāde "Transport & Logistic China 2018", kurā piedalījās Rīgas un Ventspils brīvostu un Liepājas SEZ pārvaldes un VAS "Latvijas dzelzceļš". Paralēli notika specializētā aviācijas izstāde "Air Cargo China", kurā stendu veidoja Latvijas Aviācijas asociācija.

Latvijas stends izstādē "Transport & Logistic China 2018".

"WORLD TRANSPORT CONVENTION"

19. – 20. jūnijā Pekinā norisinājās konference "Pasaules transporta konvencija" ("World Transport Convention", WTC), kurā Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš informēja par Latvijas transporta un loģistikas nozares multimodālo transporta piedāvājumu – Latviju kā transporta tiltu uz Ziemeļeiropu, Krieviju un Baltkrieviju.

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs K. Ozoliņš, satiksmes ministrs U. Augulis, Latvijas vēstnieks Ķīnas Tautas Republikā Māris Selga un Satiksmes ministrijas nozares padomnieks Helmuts Kols Latvijas stendā.

KONFERENCE "TRANSBALTICA 2018"

31. maijā – 1. jūnijā Rīgā notika jau 21. starptautiskā konference, ko organizē "RMS Forum" un Latvijas Tranzīta biznesa asociācija sadarbībā ar LR Satiksmes ministriju, "Latvijas dzelzceļu", Liepājas SEZ, Ventspils brīvostas pārvaldi un Rīgas brīvostas pārvaldi. Konferences galvenā tēma – jaunie izaicinājumi, ar ko ekonomisko pārmaiņu dēļ saskaras transporta nozare gan Baltijas valstīs, gan

Konference "TransBaltica 2018" atklāj satiksmes ministrs U. Augulis.

Latvijas pārstāvji stendā izstādē "Iran Rail Expo 2018".

Latvijas stends izstādē "TransKazakhstan/TransLogistica 2018".

Izstādi "Transports un loģistika" atklāj satiksmes ministrs Uldis Augulis.

Krievijā, gan visā pasaulē. 31. maijā notika plenārsēde Rīgā, savukārt 1. jūnijā izbraukuma sesija Liepājas SEZ.

"IRAN RAIL EXPO 2018"

19. – 22. jūnijā Teherānā, Irānā, jau otro gadu tika veidots Latvijas stends izstādē "Iran International Rail Expo", kurā piedalījās VAS "Latvijas dzelzceļš", Rīgas un Ventspils brīvostu un Liepājas SEZ pārvaldes, SIA "Sigis".

Uzņēmumam "Latvijas dzelzceļš" ir izveidojušās labas attiecības ar Irānas dzelzceļu, un nākotnē tiek plānota sadarbība.

"TRANSKAZAKHSTAN/ TRANSLOGISTICA 2018"

18. un 19. septembrī Almati norisinājās lielākā Vidusāzijas reģiona transporta un loģistikas izstāde "TransKazakhstan/TransLogistica 2018". Izstādē piedalījās Rīgas un Ventspils brīvostu un Liepājas SEZ pārvaldes, VAS "Latvijas dzelzceļš" ar meitasuzņēmumiem un starptautiskā lidosta "Rīga". Izstādi kopā ar Kazahstānas augstām amatpersonām atklāja Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks U. Reimanis. Latvijas stends šajā izstādē saņēma balvu par labāko dizainu.

"TRANSPORTS UN LOĢISTIKA 2018"

2. – 4. oktobrī Minskā, Baltkrievijā, notika gadskārtējais Baltkrievijas starptautiskais transporta un loģistikas forums un tā ietvaros nozares izstāde "Transports un loģistika". Stendā Latviju pārstāvēja VAS

"Latvijas dzelzceļš", SIA "LDz Cargo", SIA "LDz Loģistika", Rīgas un Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ. Uldis Augulis uzsvēra, ka Baltkrievija ir viens no Latvijas stratēģiskajiem partneriem tranzīta jomā.

"CILF 2018"

11. – 13. oktobrī Ķīnas pilsētā Šenžeņā norisinājās viena no lielākajām Āzijas reģiona loģistikas un transporta izstādēm "CILF 2018" ("China International Logistics & Transportation Fair"). Latvijas uzņēmumu kopējā stendā strādāja Ventspils un Rīgas brīvostu pārvaldes, VAS "Latvijas dzelzceļš", SIA "LDz Cargo" un SIA "LDz Loģistika".

Latvijas stends izstādē "CILF 2018".

"TRANSUZBEKISTAN 2018"

No 14. līdz 16. novembrim Taškentā, Uzbekistānā, notika izstāde "TransUzbekistan 2018". Latvijas nacionālajā stendā piedalījās Rīgas un Ventspils brīvostu pārvaldes, VAS "Latvijas dzelzceļš", VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"". Latvijas stends šajā izstādē saņēma balvu par labāko dizainu.

Latvijas stenda dalībnieki izstādē "TransUzbekistan 2018".

KRIEVIJAS TRANSPORTA NEDĒĻA, IZSTĀDE "KRIEVIJAS TRANSPORTS 2018"

20. – 22. novembrī Maskavā jau 21. reizi notika Krievijas transporta nedēļa, kuras ietvaros notiekošajā izstādē "Krievijas transports" jau piekto gadu piedalījās Latvijas ostas, starptautiskā lidosta "Rīga" un VAS "Latvijas dzelzceļš" ar meitasuzņēmumiem Izstādi apmeklēja vairākas augstas amatpersonas, tai skaitā Krievijas Federācijas transporta ministrs J. Dītrihs un viņa vietnieki, nozares vadošo uzņēmumu un asociāciju pārstāvji u.c. Pasākumu apmeklēja LR satiksmes ministrs U.

Latvijas delegācija izstādē "Krievijas transports 2018".

Augulis, SM valsts sekretārs K. Ozoliņš un valsts sekretāra vietnieks un LOTLP Reklāmas komisijas priekšsēdētājs U. Reimanis. Paralēli izstādei ministrijas vadība tikās ar Krievijas Federācijas transporta ministru J. Dītrihu un citām augstām Krievijas amatpersonām.

Latvijas stends izstādē.

"CHINA INTERNATIONAL SUPPLY CHAIN AND SMART LOGISTICS EXPO"

28. – 30. novembrī Sičuaņas provinces galvaspilsētā Čendu notika Ķīnas starptautiskā transporta un loģistikas izstāde. Latvijas stenda apmeklētājus galvenokārt interesēja iespējamie risinājumi kravu transportēšanai no Ķīnas uz Ziemeļeiropu un Skandināviju, izmantojot Latvijas tranzīta koridoru.

Izstādes ietvaros 16+1 Loģistikas koordinācijas sekretariāts organizēja sadarbības veicināšanas semināru. Satiksmes ministrijas pārstāvis Andris Maldups savā prezentācijā mudināja Čendu un Ķīnas uzņēmumus attīstīt dzelzceļa, ostu un aviācijas sadarbību ar Latviju.

Latvijas stends ITF Leipcigā.

STARPTAUTISKAIS TRANSPORTA FORUMS

Vēl šogad Latvijas uzņēmumi tika popularizēti Starptautiskajā transporta forumā (ITF), kas notika Leipcigā no 22. līdz 25. maijam. Šogad Latvija pirmo reizi bija ITF prezidējošā valsts un konferences ietvaros prezentēja transporta nozares prioritātes un aktualitātes, informēja pārējās dalībvalstis par Latvijas prezidentūras darbības virzieniem un aicināja dalīties pieredzē.

Līdzšinējais modelis, kad Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas uzņēmumu publicitāti koordinē un dalību izstādēs organizē Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes izveidotā Reklāmas komisija Satiksmes ministrijas paspārnē, ir pierādījis sevi kā optimālu risinājumu, lai veicinātu Latvijas tranzīta un loģistikas atpazīstamību ārvalstīs un piesaistītu jaunus sadarbības partnerus mūsu valsts tranzīta koridoram.■

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome

INTERNETS ARVIEN VAIRĀK IENĀK JŪRNIEKU IKDIENĀ

2018. gada sākumā tika publicēts ziņojums par digitālo pieejamību jūrniecībā, kura pamatā bija 6000 jūrnieku atbildes uz anketās ietverto ļoti izvērsto un detalizēto jautājumu klāstu. Aptauju sponsorēja "KVH Industries Inc" un "Intelsat S.A.", kā arī atbalstīja vadošās jūrniecības organizācijas BIMCO, "Alpha Navigation", PTC, ISWAN un "InterManager". Saskaņā ar ziņojumu pēdējo triju gadu laikā ir ievērojami paplašinājusies jūrnieku piekļuve internetam – tagad aptuveni 75% jūrnieku var izmantot internetu jūrā, kas ir par 32% jeb 520 tūkstošiem jūrnieku vairāk, nekā uzrādīja pēdējā aptauja pirms trim gadiem.

- 92% jūrnieku pauda viedokli, ka interneta pieejamība būtiski ietekmē viņu lēmumu, kur strādāt (78% iepriekšējā aptaujā).
- 95% jūrnieku uzskata, ka interneta pieejamība pozitīvi ietekmē kuģa drošību (72% iepriekšējā aptaujā).
- 69% jūrnieku uzskata, ka datu un analītikas pieejamība un izmantošana nākamajos piecos gados pozitīvi ietekmēs viņu darbu, un tikai 17% respondentu to uzskata par apdraudējumu.

LĪDERA POZĪCIJU NODROŠINA SPECIĀLISTU KOMPETENCE

Latvijas Jūras administrācija (JA) nākamgad atzīmēs savas pastāvēšanas trīsdesmit gadus. Tie ir bijuši gan zaudējumu un jaunu meklējumu, gan prieka uz uzvaru piepildīti. Bet šogad, sagaidot Latvijas simtgadi, ir pamats palūkoties, ko JA darbības laikā izdevies sakārtot, izveidot un sasniegt un ko Latvijas Jūras administrācija ir devusi Latvijas attīstībai. Par to arī saruna ar JA valdes priekšsēdētāju JĀNI KRASTIŅU, kurš kopš 2010. gada vada administrāciju, bet pirms tam desmit gadus vadīja JA Hidrogrāfijas dienestu (LHD) un iestūrēja to starptautiskos ūdeņos.

VĒSTURISKA ATKĀPE

1990. gadā darbs, ko tagad veic Jūras administrācija, aizsākās Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentā. Okupācijas gados Latvijā, tāpat kā visā Padomju Savienībā, bija centralizēta pārvaldes sistēma, tāpēc, kad Latvija atjaunoja neatkarību, sistēmu nācās būvēt no jauna un uz pavisam citiem pamatiem, lai gan, veidojot struktūru, nevajadzēja neko no jauna izdomāt, jo bija civilizēto valstu pieredze, no kuras bija jāpaņem tas labākais. Tolaik jūrniecības entuziasti sāka pētīt, kā jūrniecības nozare tiek administrēta citās valstīs, pieredzes apmaiņā brauca uz Poliju, Vāciju, Dāniju un Zviedriju un analizēja, kura no sistēmām vislabāk der Latvijai. Par labāko atzina Zviedrijas Jūras administrācijas darbības modeli – ir ministrija, kas nosaka politisko virzību, un Jūras administrācija, kas darbojas praktiski.

Kad 1993. gada augustā likvidēja Jūras lietu ministriju, viens no galvenajiem uzdevumiem bija radīt Latvijas Jūras administrācijas sistēmu. Patiesībā liels darbs jau bija paveikts vēl pirms administrācijas izveidošanas.

Atceroties Atmodas laikus, jāteic, ka Latvijas karogs jūrniecībā, vispirms jau apziņas līmenī, tika pacelts Zivsaimniecības ministrijā. Šeit arī veidojās nacionālā jūrniecības pārvaldes sistēma ar zvejas ostu kapteiņdienestiem pirmajās rindās. "Atjaunotajā Latvijā tagadējās Jūras administrācijas funkciju izveidi aizsāka cilvēki, kas nāca no zvejas vai arī iekšējo ūdeņu flotes. Tikai pēc tam viņiem pievienojās vai arī viņus aizstāja tirdzniecības flotes speciālisti un pēc tam arī Latvijas Jūras akadēmijas absolventi," saka Jānis Krastiņš.

Jānis Krastiņš.

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA PASAULES CEĻOS – ARVIEN JAUNAS PRASĪBAS UN REGULĒJUMI

– Kā trīsdesmit gadu laikā ir mainījusies pasaule un kā Jūras administrācija ir spējusi iet līdzi laika garam, ieviest un pildīt arvien pieaugošās prasības?

– Izmaiņas patiešām ir būtiskas. Pa šiem gadiem starptautiskais jūrniecības regulējums ir ļoti mainījies un pilnveidojies. Jau senākajiem MARPOL un SOLAS dokumentiem klāt ir nākusi virkne citu dokumentu, tostarp STCW ar papildinājumiem un grozījumiem, kas regulē un nosaka izglītības standartus. 11. septembris pieprasīja jaunus drošības standartus uz kuģiem un ostās – ISPS kodeksa ieviešana bija saistīta ar pastiprinātām kontrolēm, uzraudzību un žogu ierīkošanu. Mums šajā ziņā, iespējams, bija nedaudz vienkāršāk, jo ostas jau no padomju gadiem bija norobežotas ar žogiem. Tad, protams, MLC konvencija par darbu jūrniecībā, kas nopietni ietekmē jūrnieku darbu, Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencija, un tagad notiek sarunas par darba apstākļu uzlabošanu arī zvejas flotē. Visas šīs prasības gulstas cita uz citas, nosacītais prasību balons pūšas arvien lielāks, un nu jau vairākus pēdējos gadus starptautiskā līmenī nopietni diskutē par to, kad šis balons beidzot plīsīs. Administratīvais slogs, kas gulstas uz jūrniekiem, ir milzīgs. Patiesībā administratīvais slogs nav tikai jūrniekiem, jo mēs redzam, ka, piemēram, pārbaužu apjoms inspektoriem,

kuri iet pārbaudīt kuģus, pēdējā laikā ir nenormāli pieaudzis, tāpēc arvien biežāk tiek uzdots jautājums, kā izpildīt visu to, ko pieaugošais regulējums prasa no inspektoriem, ko iesākt, lai atvieglotu viņu darbu. Diemžēl pagaidām neredzu nevienu konkrētu risinājumu, kā tas varētu notikt. Gluži pretēji, tendences liecina, ka darba apjoms vēl varētu pieaugt. Piedevām runa nav tikai par darba apjoma pieaugumu, bet arī par nemitīgu kompetences celšanu inspektoriem, ko prasa jaunie regulējumi. Līdz šim esam spējuši izmantot savas iekšējās rezerves un neesam auguši skaitliskā ziņā, lai tiktu galā ar pieaugošajām funkcijām, bet diskutējams ir jautājums, kur ir iespēju robežas. Kā jau teicu, stipri sen starptautiskā līmenī notiek diskusijas, tikai nav redzams, ka kāds šajā sakarā kaut ko reāli darītu. Nākotnē situācija noteikti mainīsies, kad kuģošanā ienāks autonomie kuģi, kas problēmas, protams, nenoņems, bet liks pārskatīt esošos procesus un mainīs arī līdzšinējo kuģošanas drošības administrēšanu.

– Attīstības tempi pasaulē ir tik strauji, ka šodien mēs par daudzām lietām pat nenojaušam, kā viss notiks, kā viss tiks administrēts, un tas tikai parāda, ka daudzi noteikumi un prasības, par ko tagad diskutē un laužšķēpus, nākotnē kļūs lieki.

– Visticamāk, ka tā tas būs. Ja palūkojamies uz autonomo kuģu nākotni, tad no uzņēmēju viedokļa tādi būs izdevīgi, jo kuģošanas izmaksas ir ievērojamas un būtisku daļu veido darbaspēka izmaksas, tāpēc kuģu īpašnieki ir ieinteresēti dzīt uz priekšu autonomo kuģu projektu, kam pretojas arodbiedrības un jūrnieki. Saprotams ir jautājums, kur paliks un ko iesāks tas milzīgais pasaules jūrnieku skaits, bet, neskatoties uz daudziem nezināmajiem, kuģu īpašnieki starptautiskā līmenī lobē autonomo kuģu projektu.

– Kad eventuāli pasaules kuģošana piedzīvos šīs radikālās pārmaiņas? Visticamāk, tas nebūs tik drīz. Šodien daudz aktuālāks taču ir jautājums par tīras degvielas ieviešanu līdz 2021., 2025. un 2050. gadam.

– Diskusijas par jaunu degvielu arī ir visai nosacītas, pareizāk sakot, politiskas. Pirms laika aktuāla kļuva gāze kā laba degviela, kas jāskata kontekstā ar to, no kurienes šī gāze nāk un kādas intereses tiek pārstāvētas. Tiklīdz nokritās naftas cenas, gāzes loma mazinājās un visi jaunas degvielas meklējumi zaudēja aktualitāti. Kad naftas cenas jau atkal kāpj, atjaunojušies arī jaunas degvielas meklējumi. Kāda būs degviela, to, visticamāk, noteiks tirgus situācija un intereses. Septembrī notika Latvijas dzelzceļa konference, kurā futurologi stāstīja par to, ka pasaulē kompāniju un konglomerātu zinātnieki strādā pie šķietami nereālām idejām un veic zinātniskus eksperimentus, kā rezultātā varētu iegūt neticamu daudzumu enerģijas pat no viena kubikmetra ūdens.

– Jautājums, cik lielā mērā šie meklējumi tiks akceptēti vai arī kāda interesēs norakti, ja nu lielajam biznesam tas varētu būt neizdevīgi?

– No vienas puses, varētu teikt, ka šādas aizdomas ir mūsu spekulācijas, bet, no otras puses, tā, protams, varētu būt, jo katrs ir ieinteresēts uzturēt

savu biznesu. Ja tu neesi gatavs iespējamām pārmaiņām vai neesi tas, kurš šīs pārmaiņas vada, lobē un no tām spēj iegūt labumu, tad tu pretojies un finālā visbiežāk paliec zaudētājos. Šis vistiešākajā veidā ir arī jautājums par jūrniekiem un autonomajiem kuģiem: ja jūrnieki nebūs gatavi pārmaiņām, tad viņi būs zaudētāji un varēs vienīgi protestēt. Skaidrs ir viens – šādi autonomie kuģi būs, par ko liecina jau nosauktais pirmā autonomā kuģa nodošanas datums. Protams, saglabāsies segmenti, kur lētāk būs izmantot kuģus ar apkalpēm un kur vēl ilgi strādās iepriekšējā režīmā, un tas ir tāpat kā ar kartēm. Šķiet, ka būtu loģiski, ja tagad izmantotu tikai elektroniskās kartes, bet reāli papīra kartes no aprites neiziet, vienīgi samazinās apjomi. Arī izplatītāji apliecina, ka papīra kartēm joprojām ir noiets, kas zināmā mērā ir saistīts ar tradīcijām, bet tam ir arī ekonomisks skaidrojums: ja kuģis strādā nelielā līnijā un kuģa īpašnieks nopietni rēķina savas izmaksas, tad papīra kartes, protams, ir lētākas – vienreiz divos gados par kādiem divdesmit eiro nopērc un lieto bez bēdu.

– Viens no aktuālajiem pēdējo pāris gadu jautājumiem pasaulē ir kiberdrošība, ko vēl pavisam nesen neuzskatīja par apdraudētu.

– Tiešām, vēl pirms dažiem gadiem neviens īsti par to nerunāja, izņemot šīs jomas īpašos ekspertus, bet, ņemot vērā, ka pēdējo pāris gadu laikā ir bijuši reāli kiberuzbrukumi kuģiem un ostām, kiberdrošības jautājums ir pacelts augstā līmenī, un tas atkal no jūrniekiem prasa un prasīs papildu zināšanas un kompetences. Lai gan daudz runā par starptautiska regulējuma nepieciešamību, pašlaik atbildība par kiberdrošību vairāk gulstas uz kuģu īpašnieku un kuģu komandu pleciem.

VAI NĀKOTNĒ JŪRNIEKI BŪS VAJADZĪGI?

– Pasaules jūrniecības nozarē notiekošais vistiešākajā veidā ir saistīts un attiecas uz Latvijas Jūras administrāciju, un mums nākas saskarties un risināt visas tās pašas problēmas, ko risina citviet pasaulē. Vispirms jau tas ir darbaspēka jautājums, jo pasaule, bet it īpaši Eiropa izjūt intereses mazināšanos par jūrnieka profesiju. Latvijā joprojām ir daudz aktīvo jūrnieku, Jūrnieku reģistra sistēma ir sakārtota, bet arī Latvijā arvien mazāk jauniešu domā par savas karjeras saistīšanu ar jūrnieka darbu. Kādi izaicinājumi tad sagaida Jūrnieku reģistru?

– Jūrnieku reģistram izaicinājumu nekad nav trūcis, īpaši tad, kad reģistru vajadzēja sakārtot atbilstoši starptautiskajiem standartiem un atbrīvoties no tā sauktajām mirušajām dvēselēm, kas bija saradušās pirmajos darbības gados pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas. Šobrīd Latvijā ir trīspadsmit tūkstoši aktīvo jūrnieku, no kuriem divpadsmit tūkstoši strādā tirdzniecības flotē, taču, ja mūsu jūrniecības mācību iestādes turpinās sagatavot tik vien speciālistu, cik sagatavo tagad, tad jūrnieku skaits kritīsies, kā Eiropā tas jau ir noticis. Viens izskaidrojums ir demogrāfijas rādītāji, ko diemžēl Jūras administrācija nevar

ietekmēt, bet, lai popularizētu jūrnieka profesiju, ik gadus rīkojam konkursu vidusskolēniem "Enkurs". Varu teikt, ka jūrnieku uzraudzības, atestācijas un sertifikācijas sistēma ir sakārtota un tur nekādu problēmu nav, bet izaicinājums mums ir digitalizācijas process, kura virzienā tagad strādājam. Tas nebūt nav vienkāršs jautājums, jo nevar ieviest kādu tehnisku risinājumu un priecāties, ka esam pirmie, ja šī sistēma nestrādā visā pasaulē. Ir vairāki risinājumi, kādiem vajadzētu būt jūrnieku dokumentiem, kādai jābūt datu drošības sistēmai, kādam informācijas apjomam un kā šo informāciju var izmantot, bet pašlaik neatbildētu jautājumu ir daudz, un šajā ziņā jūrniecības sektors pasaulē ir stipri atpalicis, salīdzinot ar citām sfērām. Pēdējos gados notiek tāds kā uzrāviens, jo IT tehnoloģiju speciālisti saprot, ka šis ir vēl neapgūts lauciņš un nauda šajā pasākumā varētu būt visai liela. Mums ir paredzēts pilotprojekts ar kuģiem, kas kuģo tikai Latvijas robežās starp ostām vai iekšējos ūdeņos: plānojam ar SKLOIS (Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma) starpniecību izveidot sistēmu, caur kuru pārbaudīt visu nepieciešamo informāciju, lai šiem kuģiem nevajadzētu vadāt līdzi dokumentu mapi, bet pietiktu ar personu apliecinošu dokumentu, lai digitāli būtu pieejama nepieciešamā informācija, līdzīgi tam, kā tas ir sauszemes transportā. Tas, par ko Eiropā tagad diskutē, ir jautājums, uz kādiem principiem sistēmu ieviest, bet šajā ziņā nav vienota viedokļa. Igaunija iniciēja Eiropā projektu, bet gan mums, gan daudzām citām valstīm ir atšķirīgs viedoklis, kādā virzienā šai sistēmai vajadzētu virzīties. Mums šķiet, ka Igaunija īsti pareizā virzienā neiet, bet tas ir diskusiju ceļš, kas jāiziet, lai atrastu labāko risinājumu.

KĀ PADARĪT PIEVILCĪGU REĢISTRU UN PIEVILINĀT KUĢUS?

– Otrs jautājums, kas Latvijā un Eiropā ir problemātisks, ir kuģu reģistrēšana nacionālajos kuģu reģistros.

– Mūsu Kuģu reģistrs kādreiz bija lielāks gan darbinieku skaita, gan arī reģistrēto kuģu ziņā. Šodien kuģu piesaistīšana savas valsts karogam ir liels izaicinājums daudzām, jo īpaši mazām valstīm – kā padarīt pievilcīgu reģistru un pievilināt kuģus. Gandrīz visas Eiropas valstis cenšas dabūt atpakaļ kuģus zem sava karoga, un tas nebūt nav viegli, jo pakalpojumam ir jābūt patiešām kvalitatīvam. No otras puses, zem sava karoga jau nevar paņemt jebkuru kuģi, kurš var novilkt Kuģu reģistru uz melno sarakstu. Tomēr tirdzniecības kuģi ir tikai viena no Kuģu reģistra sadaļām, reģistrā ir arī atpūtas kuģi, cita veida peldlīdzekļi, hidroplāni, peldlīdzekļi uz gaisa spilveniem, un to visu jāmēģina ielikt zināmos rāmjos. Likumdošana ir veidota, pamatojoties uz tradicionālajiem peldlīdzekļiem, tāpēc mums ir jāatrod niša, kurā varētu ielikt netradicionālas lietas. Ja pie mums atnāk uzņēmējs, kurš iecerējis kaut ko pasākt, mēs nevaram viņam teikt, ka pēc gada mēģināsim kaut ko darīt lietas labā, mums jāspēj

Jānis Krastiņš (pa kreisi) un Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks Kalvis Innuss.

reaģēt uz katru situāciju, jo iepriekš visu paredzēt praktiski nav iespējams, bet atrast piemērotu risinājumu ir visai liels izaicinājums. Lai cik dīvaini tas būtu, reizēm "uzpeld" īsti kuriozi, kā tas bija šogad ar tā saukto māju – kuģi, kam, kā beigās izrādījās, ar kuģošanu nebija nekāda sakara. Tas vistiešākajā veidā bija pašvaldības jautājums, bet bija vajadzīgs vairāk nekā pusgads, lai mājas – kuģa lieta finišētu. Peldošās mājas sakarā diskusijas Saeimas parlamentārajā komisijā sliecās uz to, ka tādi jautājumi būtu būvvaldes piekritībā, bet tajā pat laikā Jūras administrācija apzinās, ka bez mūsu līdzdalības tamlīdzīgu jautājumu risināšanā neiztiks, tāpēc strādājam, lai šo jautājumu sakārtotu un nevienam nerastos iespēja nevajadzīgām interpretācijām. Mums ir jānosaka, kā Kuģu reģistrā mēs šādas lietas reģistrējam, vai un kā pēc tam tās uzraugām.

Viens no pasākumiem, kas beidzās bez rezultātiem, bija īpašuma tiesību reģistrācija jahtām, kuras Latvijā savulaik ievestas bez dokumentiem. Bija pamatīgi liela brēka, ka šāda reģistrēšana ir nepieciešama, tāpēc atradām iespēju, mainījām jahtu reģistrācijas kārtību un uz pusotru gadu reģistrā atvērām logu, lai īpašnieki var reģistrēt savas jahtas. Drīz šī programma beigsies, un reģistrācija ir bijusi nulles līmenī, bet no mums tas prasīja papildu slodzi, tai skaitā arī cilvēku resursus. Taču no šādām situācijām mēs gūstam pieredzi un mācāmies. Sapratām arī to, ko līdz šim nebijām ņēmuši vērā, ka cilvēki papīrus

un dokumentus nelasa pēc būtības, bet gan izlasa to, ko vēlas redzēt. Tā tas bija arī mājas – kuģa gadījumā, kad skaidrojām, ka reģistrēts Kuģu reģistra grāmatā nebūt nenozīmē, ka tas noteikti ir kuģis, bet cilvēki spītīgi turas pie savām iedomām un nemaz nevēlas dzirdēt, kur nu vēl iedziļināties un izprast. Tas nozīmē, ka, lai nerastos šādas situācijas un nevajadzīgi jautājumi, mūsu pusē ir jāmaina regulējums. Mums, protams, ir jāpārvērtē arī pašiem savi iekšējie procesi. Neliels akmens mūsu dārziņā ir kārtība, ka vienmēr esam prasījuši notariāli apstiprinātus dokumentus, kas ne visos gadījumos ir bijuši vajadzīgi, tātad jātiek skaidrībā, kad tos tiešām vajadzētu prasīt. Notāra pakalpojumi prasa gan laiku, gan papildu izmaksas, bet, ja darījums noticis ar ārzemju partneri, tad *post factum* to apstiprināt notariāli bieži vien ir pat neiespējami. Vienmēr esam aicinājuši klientus pirms darījuma atnākt un konsultēties, lai precīzi zinātu, kas darāms, bet cilvēki nereti rīkojas nevis tā, kā ir pareizi, bet gan tā, kā viņiem šķiet pareizi.

– Latvija ir spējusi noturēties Parīzes memoranda baltajā sarakstā. Cik viegli vai sarežģīti ir tajā noturēties?

– Tas vienmēr ir izaicinājums, tāpēc mēs ļoti nopietni strādājam ar mūsu kuģu īpašniekiem, uzraugām viņus, strādājam ar katru atsevišķi, un paši kuģu īpašnieki šādu sadarbību novērtē un atzīst par lietderīgu. Ja kuģis ir tuvāk, varam to apskatīt arī ārpus kārtas, atgādinām, kad tuvojas kontroles ārzemju ostās, bet mums tas ir papildu slogs. Ja kuģu skaits būtu lielāks, iespējams, mēs varētu atslābināt uzmanību, un arī praktiski tas būtu grūtāk izdarāms. Starptautiskā līmenī jau ļoti ilgi noris diskusijas par aprēķināšanas metodiku, pēc kuras attiecīgais kuģu karogs nonāk baltajā, pelēkajā vai melnajā sarakstā. Mēs mēģinām pierādīt, ka metodiku vajadzētu mainīt, jo tā ir netaisnīga, bet lielās valstis nevēlas neko mainīt, šis jautājums tās neinteresē.

Arī drošības un kuģošanas drošības jautājumi lielā mērā sasaucas ar visiem reģistrācijas jautājumiem. Bieži vien mūsu kuģošanas drošības inspekciju ārpus Jūras administrācijas mūsu klienti sauc par Kuģu reģistru, jo kuģotāji uzskata, ka uz pārbaudēm nāk Kuģu reģistrs. Dokumentu apjoms palielinās, prasības pieaug, un tā, protams, ir slodze un arī papildu kompetence, kas tiek prasīta no mūsu inspektoriem. Vēl pavisam nesenā pagātnē lielākā daļa inspektoru bija ļoti cienījamā vecumā, krietni virs pensijas gadiem, un situācija bija diezgan kritiska, bet Jūras administrācijai ir izdevies pakāpeniski un pārdomāti nomainīt inspektoru sastāvu, un tagad strādā jauni speciālisti, kuri beiguši Latvijas Jūras akadēmiju, kādu laiku jau pastrādājuši jūrā un sapratuši, ka vēlas strādāt krasta dienestos. Mūsu inspektoru darbs lielā mērā ir atkarīgs no kravu apgrozījuma ostās – jo vairāk kuģu, jo vairāk darba mūsu inspektoriem. Pēdējo gadu tendence gan rāda, ka arvien vairāk nāk lielie kuģi, tāpēc kravu apjoma pieaugums ne vienmēr nozīmē arī kuģa skaita pieaugumu, bet tas nekādā ziņā neatslogo inspektoru darbu.

Pieaugošās drošības prasības liek mūsu speciālistiem nemitīgi paaugstināt kvalifikāciju, Lielu daļu mācību rīko un finansē EMSA (Eiropas Jūras drošības aģentūra), bet mācības notiek arī uz vietas, un katra šāda speciālistu prombūtne ir saistīta ne tikai ar finanšu ieguldījumiem, bet arī ar papildu darba slodzi pārējiem inspektoriem.

HIDROGRĀFIJAS NOZARĒ MĒS ESAM LĪDERI

"To nu droši varu teikt, ka hidrogrāfijas ziņā mēs esam līderi ne tikai starp Baltijas valstīm, bet daudz plašākā mērogā," saka Jānis Krastiņš. Kopš brīža, kad solīda vecuma pasaules hidrogrāfijas grandi uz nepieklājīgi jauno Latvijas Hidrogrāfijas dienesta vadītāju skatījās ar neuzticību – kas tas tāds te atnācis? – ir pagājis krietns laiks un Jānis Krastiņš ir iemantojis starptautisku atzinību.

– Vai Latvijas hidrogrāfijas sasniegumu un Hidrogrāfijas dienesta panākumu pamatā varētu būt diplomēta hidrogrāfijas speciālista veselīgas ambīcijas un profesionāls redzējums par šīs nozares stratēģiju?

– Tas nenoliedzami ir komandas darbs. Jau tad, kad vadīju Hidrogrāfijas dienestu, no administrācijas vadības puses bija atbalsts šo jautājumu risināšanā. Nenoliegšu, ka redzējums par hidrogrāfijas nozares attīstību man ir bijis, un zināmā mēra tās, protams, var saukt arī par ambīcijām. Ir jāiet uz priekšu un jādara, jo neviens cits to mūsu vietā nedarīs. Kādreiz brauca zviedri ar savām palīdzības programmām, kas savulaik palīdzēja, bet ir jāspēj paļauties uz saviem spēkiem, neko negaidot no malas.

Pēdējos gados gan par savu naudu, gan Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas līdzekļiem esam mācījuši savus hidrogrāfus un kartogrāfus. Šogad viena mūsu Hidrogrāfijas dienesta speciāliste atgriezās no ASV, kur pabeidza augstāko hidrogrāfijas un kartogrāfijas kursu, un tagad viņa ir vienīgā tik augsta līmeņa speciāliste Baltijas valstīs.

No attīstības viedokļa Baltijas jūras reģions ir stipri priekšā citiem, tāpēc tagad kopā ar zviedriem spriežam, ka šeit varētu izveidot tādu kā testa poligonu ar attīstītākajām hidrogrāfijas un kartogrāfijas tehnoloģijām pasaulē. Baltijas jūras reģiona valstis Vācija, Dānija, Zviedrija, Somija Igaunija, Polija, Lietuva un Latvija lieliski sadarbojas, varbūt mazāk aktīvi ir lietuvieši un poļi, bet mums pievienojas arī Norvēģija no Ziemeļjūras reģiona. Galvenais, kas mums ļāvis normāli attīstīties, ir tas, ka mūsu starpā nav politisku strīdu, piemēram, robežjautājumos, bet citos reģionos vairāk laika un enerģijas tiek tērēts tieši šiem jautājumiem.

– Beidzot ir kāda joma, kurā mēs nepinamies astē, bet esam līderi.

– Viennozīmīgi. Jau deviņdesmitajos gados visus savus ūdeņus bijām noklājuši ar elektroniskajām kartēm, bet daudzas valstis tikai tagad tuvojas šādam līmenim. Papīra kartes jau gadus desmit nedrukājam tipogrāfijā, drukājam pēc pieprasījuma tepat uz vietas. Tas, protams, mums lika pārskatīt gan ražošanas,

gan informācijas uzturēšanas procesu. Latviju vienmēr salīdzina ar Igauniju, bet šajā ziņā mēs viņus jau esam krietni apsteiguši, jo igauņu kolēģi par šāda procesa izveidi vēl tikai domā.

Sekmīga sadarbība notiek arī Eiropas Savienības ietvaros. Kā lielu ieguvumu varu minēt FAMOS projektu, kas ir ES atbalstīts projekts hidrogrāfisko mērījumu intensificēšanai Baltijas jūrā, lai uzlabotu kuģošanas drošību saskaņā ar HELCOM plānu. Veicot mērījumus, hidrogrāfi atklājuši vairākus līdz šim neapzinātus kuģu vrakus, kā arī kuģu vrakiem līdzīgus objektus.

Patiesībā visu sasniegumu pamatā ir profesionāli speciālisti un laba komanda, kādu mums ir izdevies izveidot. Gadās, ka inspektoru vidū notiek kadru mainība un kāds no speciālistiem nolemj atgriezties darbā uz kuģa, jo ne vienmēr varam konkurēt un samaksāt saviem speciālistiem tādu algu, kādu cilvēks var nopelnīt jūrā, tāpat visiem nav iespējams šeit strādāt vadošos amatos. Kopumā Jūras administrācijā kadru mainība nav liela, kas no vienas puses ir labi, bet tam ir arī savas ēnas puses – ja runājam kaut vai par karjeras iespējām, tad tās ir ierobežotas. No visiem dienestiem kadru mainība visvairāk mūs priecē Jūrnieku reģistrā, kas ļoti nopietni pieiet demogrāfijas līmeņa celšanai Latvijā, un tur visvairāk nāk pasaulē jaunie jūrnieciņi.

Taču, lai mēs spētu noturēties un tiešām saglabāt savas līdera pozīcijas, visvarīgākais ir speciālistu kompetence – lai viņi būtu profesionālam darbam atbilstoši pilnīgi visos līmeņos.■

Anita Freiberga

ĒNU DIENA LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJĀ

14. februārī visā Latvijā notika Ēnu diena, un tajā, kā ik gadus, piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija (JA). JA bija pieteikušās septiņas *ēnas* – četri vidusskolēni par savu *ēnas devēju* bija izvēlējušies valdes priekšsēdētāju Jāni Krastiņu, bet trīs – Kuģošanas drošības departamenta direktoru Raiti Mūrnieku. *Ēnas* bija ieradušās no Madonas, Jēkabpils, Ķeguma, Ogres, Jelgavas un Rīgas – 11. un 12. klašu skolēni, divas meitenes un pieci puiši, kuri visi nopietni apsver iespēju mācīties Latvijas Jūras akadēmijā.

Ēnas devēji jauniešus iepazīstināja ar darbu jūrniecības nozarē un norisēm Jūras administrācijā, *ēnas* varēja uz AS "Tallink Latvija" kuģa "Romantika" apmeklēt komandtiltiņu, mašīntelpu un citas kuģa telpas, kā arī tikties ar apkalpes pārstāvjiem.

Ēnas uz kuģa "Romantika".

"Mēs redzējām daudz ko tādu, ko nekad līdz šim nebijām redzējuši, piemēram, kuģa mašīntelpu, tāpat tagad zināsim, ar ko nodarbojas Latvijas Jūras administrācija," Ēnu dienas nobeigumā sacīja Ķeguma komercnovirziena vidusskolas 11. klases skolniece Annija Spilberga.

"Ēnu diena – tā ir lieliska iespēja iepazīties ar savu nākamo profesiju!" vērtēja Madonas Valsts ģimnāzijas 12. klases skolnieks Emīls Bajārs.■

IZSTĀDE "ATPŪTA UN SPORTS 2018"

23. – 25. martā Starptautiskajā izstāžu centrā Ķīpsalā norisinājās gadskārtējā izstāde "Atpūta un sports", kurā Latvijas Jūras administrācija sniedza apmeklētājiem informāciju par atpūtas kuģu reģistrāciju, uzraudzību un aprīkojuma prasībām. Latvijas Jūras administrācija izstādē sadarbojās ar Ceļu satiksmes drošības direkciju (CSDD) un Jūras spēku Krasta apsardzes dienestu (KAD), lai sniegtu atbildes uz plašu ar kuģošanas drošību saistītu jautājumu loku, taču atšķirībā no iepriekšējiem gadiem bija mainīts gan JA un CSDD stenda izskats, gan atrašanās vieta – stendu "Kuģo drošī!" apmeklētāji varēja ieraudzīt uzreiz, jau ieejot izstādē.■

BĒRNI NO AUDŽUĢIMENĒM CIEMOJAS VENTSPILĪ

Starptautiskajā hidrogrāfijas dienā 21. jūnijā bērni no Latvijas Audžuģimeņu biedrības devās uz Ventspili, lai apciemotu Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfus uz hidrogrāfijas kuģa "Kristiāns Dāls". Šāda tradīcija – atzīmēt profesionālos svētkus, iepriecinot bez vecākiem palikušos bērnus un pusaudžus, Latvijas Jūras administrācijā tika iedibināta jau 2006. gadā. Lēmumu par Hidrogrāfijas dienas oficiālu noteikšanu 2005. gada nogalē pieņēma Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO), pēc tam to apstiprināja ANO, un 2006. gada 21. jūnijā pasaules hidrogrāfi

savus svētkus svinēja pirmo reizi. Audžubērniem bija iespēja apmeklēt arī Ventspils brīvostas pārvaldes Ostas kapteiņdienestu. Lielu prieku viņiem sagādāja Ventspils paceļamais tilts – izrādījās, ka līdz šim neviens to nebija redzējis darbībā, taču šoreiz satiksme tika apturēta un pacelšanas mehānisms nostrādāja tieši brīdī, kad busiņš ar hidrogrāfu ciemiņiem iebrauca Ventspilī. Arī ostas kapteinim visvairāk jautājumu tika uzdots par to, kā iespējams pacelt tiltu.■

SUDRABA KATEGORIJA *ILGTSPĒJAS INDEKSA* NOVĒRTĒJUMĀ UN ĢIMENEI DRAUDZĪGA KOMERSANTA STATUSS

2018. gadā JA, otro reizi piedaloties *Ilgtspējas indeksa* novērtējumā, ieguva Sudraba kategoriju. Piesakoties *Ilgtspējas indeksa* novērtējumam, tika veikts pilnīgs publisks uzņēmuma darbības novērtējums, kas apstiprināja JA atbildīgo un tālredzīgo uzņēmējdarbības pieeju. *Ilgtspējas indekss* ir praktisks stratēģiskās vadības instruments, kas balstīts uz starptautiski atzītu metodoloģiju un palīdz uzņēmumiem novērtēt savas darbības ilgtspēju un korporatīvās atbildības līmeni piecās jomās – stratēģijā, tirgus attiecībās, darba vidē, vidē un sabiedrībā. Iniciatīvas partneri ir Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūts, Latvijas Darba devēju konfederācija un Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība. Negaidīts, bet patīkams pārsteigums JA kolektīvam bija arī Ģimenei draudzīga komersanta statusa iegūšana. Šajā kategorijā uzņēmumus vērtē Labklājības ministrija.■

TIEK KONTROLĒTA IEKŠĒJO ŪDEŅU PASAŽIERU KUĢU DROŠĪBA

Katru pavasari Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbauda pasažieru kuģus un izbraukuma kuģus, kuri veic pasažieru pārvadājumus Daugavā un Rīgas pilsētas kanālā, kā arī Ventspils ekskursiju kuģi "Hercogs Jēkabs".

Pārbaužu gaitā inspektori kontrolē kuģu korpusu un dzinēju stāvokli, stūres iekārtu darbību, aprīkojumu, tai skaitā sakaru un navigācijas līdzekļus, ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Tāpat tiek pārbaudīta kuģu apkalpju kvalifikācija.

Inspektori atzīst, ka mazāk problēmu ir ar mazajiem izbraukuma kuģiem, kuri kursē galvenokārt pa pilsētas kanālu, savukārt uz lielākajiem nereti ir novecojušas navigācijas kartes, tiek konstatēti sakaru traucējumi, dažiem kuģiem nav ierīkota vai nedarbojas ugunsdzēsības signalizācija vai ūdenslīmeņa detektori. Dažiem pasažieru kuģiem nav iztīrītas un sakārtotas mašīntelpas, kas ir ugunsdrošības noteikumu pārkāpums. Ja kuģim konstatēti trūkumi, pārbaude tiek veikta atkārtoti pēc trūkumu novēršanas, un tikai tad, ja kuģis atzīts par drošu, tas var sākt pasažieru pārvadājumus.

Taču inspektori neslēpj, ka visas sezonas laikā var tikt rīkotas arī operatīvās jeb neplānotās pārbaudes, par kurām kuģu īpašnieki un apkalpes iepriekš netiek brīdinātas. Tas nozīmē, ka pasažieru kuģi jāuztur kārtībā visu atpūtnieku pārvadāšanas sezonu.

Laikā, kad Rīgā darbu sāk pasažieru kuģīši, Latvijas Jūras administrācija jau tradicionāli aicina kuģu īpašniekus uz tikšanos, kurā piedalās arī pārstāvji no Rīgas domes, Rīgas brīvostas, pašvaldības policijas un Krasta apsardzes dienesta.

Kuģu īpašnieki pauda viedokli, ka drauds drošībai ir mazās laiviņas, kajaki, *sup* dēļi un citi peldlīdzekļi, kuru vadītāji nespēj novērtēt situāciju, piemēram, tuvojoties pasažieru kuģim, meklē drošāku vietu pie krasta, nesaprotot, ka iebraukuši starp kuģi un tā piestātni. Pašlaik mazizmēra peldlīdzekļu satiksme Daugavā ir atļauta gandrīz visur, taču būtu pareizi, ja tiktu noteiktas konkrētas vietas šādu peldlīdzekļu kuģošanai. Kuģu īpašnieki bija neizpratnē par to, kādēļ policija nekontrolē ātrgaitas kuterus un motorlaivas, kuru īpašnieki neievēro ātruma ierobežojumus un ar savu peldlīdzekļu saceltajiem viļņiem apdraud kuģošanas drošību Daugavā, tai skaitā ostas akvatorijā.■

JŪRAS ZVEJAS LAIVU IKGADĒJĀS PĀRBAUDES

Ik gadus JA kuģošanas drošības inspektori maijā un jūnijā veic jūras zvejas laivu pārbaudes. Ikgadējās pārbaudes notiek visā piekrastē, un pārbaudītas tiek laivas, kas reģistrētas Latvijas Kuģu reģistrā.

Laivas var reģistrēt arī Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) reģistrā, tad tās pārbauda tikai reģistrēšanas brīdī, ikgadējās pārbaudes tām netiek veiktas. Taču ar šādām laivām zivis atļauts zvejot tikai pašu patēriņam, ar tām nedrīkst veikt komerciālo zveju.

Daudzi zvejnieki pauda, ka savas laivas pārreģistrēs CSDD reģistrā, jo ar komerczveju nenodarbojas un "kaimiņš savas laivas jau ir pārreģistrējis", taču inspektori novērojuši, ka tā ir tikai runāšana – KR reģistrēto laivu skaits faktiski nesamazinās. To apliecina arī reģistra dati: 2016. gadā KR bija reģistrētas 612 jūras zvejas laivas, 2017. gadā – 611, 2018. gadā – 610.

Pārbaudēs galvenā uzmanība tiek pievērsta drošības aprīkojumam – glābšanas vestēm, glābšanas riņķiem, aprīkojumam, ar ko iespējams padot trauksmes signālu, ugunsdzēsības aparātiem. Pārbaudēs parasti viss nepieciešamais tiek inspektoriem uzrādīts, taču nav zināms, vai, dodoties jūrā, kaut kas "neaizmirstas" krastā. Paši zvejnieki gan apgalvo, ka par savu drošību rūpējoties. Pārbaudīti tiek arī laivu korpusi, bet motorlaivām – kādā kārtībā ir dzinēji un vai darbojas sūkņi. Inspektori atzīst, ka ar katru gadu konstatēto problēmu skaits mazinās, jo zvejnieki kļūst apzinīgāki. ■

OSTAS VALSTS KONTROLES KAMPAŅAS LAIKĀ PĀRBAUDĪS KUĢU NAVIGĀCIJAS DROŠĪBU

No 2018. gada 1. septembra līdz 30. novembrim norisinājās Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) koncentrētā kontroles kampaņa, kuras gaitā galveno uzmanību pievērsa gaisa piesārņojuma novēršanai atbilstoši MARPOL konvencijas VI pielikuma prasībām.

Latvijā pārbaudes veic Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori. Gatavojoties kampaņai, inspektoriem tiek rīkotas īpašas mācības, tiek arī veikts darbs ar Latvijas karoga kuģu īpašniekiem, lai palīdzētu sagatavot kuģus pārbaudēm ārvalstu ostās.

Ostas valsts kontroles inspektori kampaņas laikā pastiprinātu uzmanību pievērsa tam, vai uz

UZZIŅAI

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek ik rudeni, katru gadu pievēršot uzmanību kādai no aktuālākajām kuģošanas drošības problēmām. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un pēc vienādas, iepriekš saskaņotas metodikas. Vienlaikus šādas kampaņas notiek arī Tokijas saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (TMoU) valstīs.

kuģiem esošās gaisa piesārņojuma novēršanas iekārtas un aprīkojums ir sertificēts un atbilst visām prasībām, tiek pareizi uzturēts un ekspluatēts, vai kuģa kapteinis un apkalpe pārzina un ievēro MARPOL VI pielikuma prasības.

PMoU ģenerālsekretāra Ričarda Šiferli un TMoU sekretāra Hideo Kubota preses relīzē bija uzsvērts, ka gaisa piesārņojums no kuģiem veicina vispārējās gaisa kvalitātes problēmas daudzās teritorijās un ietekmē dabisko vidi. Piesārņojums ar sēru un slāpekļa oksīdiem rada skābo lietu, palielina eitrofikāciju un pazemina gaisa kvalitāti. Koncentrētās kampaņas galvenais mērķis ir izvērtēt, kā tiek ievērotas MARPOL VI pielikuma prasības, veicināt kuģu īpašnieku un apkalpju izpratni par gaisa piesārņojuma novēršanu, uzsvērt ostas valsts kontroles veicēju atbildību par MARPOL VI pielikuma prasību ievērošanu, tā paaugstinot atbilstības līmeni un nodrošinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) koncentrētās kontroles inspekciju kampaņas laikā Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbaudīja 77 Latvijas ostās ienākušos ārvalstu kuģus, savukārt Latvijas karoga kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti četras reizes. Ne pārbaudītajiem Latvijas kuģiem, ne ārvalstu kuģiem Latvijas ostās nopietni pārkāpumi netika konstatēti, neviens kuģis nav aizturēts.■

ATJAUNOTAS BALTIJAS JŪRAS DAĻU UN MĒRSRAGA OSTAS KARTES

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfi izdevuši atjaunotas Mērsraga ostas un Baltijas jūras Rīgas jūras līča ziemeļaustrumu daļas kartes, kā arī karti "Baltijas jūra no Ovīšu bākas līdz Pāvilostai".

Kartogrāfi strādā pie jaunā jahtu karšu kataloga sagatavošanas, pielāgojot kartes jahtu karšu formātam. Tuvākajā laikā paredzēts apstiprināt kataloga saturu – kādu jahtotājiem aktuālu informāciju tajā ievietot. Plānots, ka katalogs varētu tikt izdots nākamgad.

Sākta divu jaunu izdevumu sagatavošana CARIS programmatūru kopuma HPD sistēmā – "Baltijas jūra no Pāvilostas līdz Šventojas ostai" un "Baltijas jūra, Rīgas jūras līcis, Irbes jūras šaurums". Pašlaik ir pabeigta sistēmas aizpildīšana ar datiem, taču dati nepārtraukti tiek aktualizēti.

Kartogrāfi sagatavojuši trīs jaunas elektronisko karšu šūnas, līdz ar to mērogā 1:90 000 pabeigts Latvijas teritoriālo ūdeņu pārklājums ar elektroniskajām kartēm. Latvijas ūdeņu elektronisko karšu kopskaits sasniedzis 26.■

BEIGUSIES JAHTU ATVIEGLOTA REĢISTRĀCIJA

2018. gada 1. oktobrī beidzās pārejas periods sporta buru jahtu un buru jahtu bez īpašuma tiesībām atvieglotai reģistrācijai.

Pārejas periods tika noteikts, sadarbojoties Latvijas Jūras administrācijas un Latvijas Zēģelētāju savienības speciālistiem, lai divu burāšanas sezonu laikā un it īpaši starpsezonā jahtu valdītāji (lietotāji) varētu piereģistrēt visas līdz šim nereģistrētās, bet ekspluatētās sporta buru jahtas un buru jahtas. Taču jahtu valdītāji šo iespēju ir izmantojuši kūtri – no pagājušā gada jūnija līdz šā gada jūnijam Latvijas Kuģu reģistrā piereģistrēta tikai viena sporta buru jahta un 18 buru jahtas bez īpašuma tiesību reģistrācijas.

Jāatgādina, ka nereģistrētu buru jahtu, to skaitā sporta buru jahtu ekspluatācija, ja to maksimālais garums ir lielāks par 2,5 metriem, ir aizliegta.■

UZZIŅAI

2017. gada martā tika izveidota jauna, atvieglota reģistrācijas procedūra sporta buru jahtām, kā arī buru jahtām bez īpašuma tiesību reģistrācijas kuģošanai Latvijas Republikas iekšējos ūdeņos. Papildus līdz 2018. gada 1. oktobrim tika noteikts pārejas periods, kura laikā nereģistrētu jahtu valdītāji tehnisko atbilstību normatīvajiem aktiem apliecinošu noteiktu dokumentu vietā varēja iesniegt jahtas valdītāja apliecinājumu.

TIEKAS NAVIGĀCIJAS LĪDZEKĻU APSAIMNIEKOTĀJI

Ikgadējā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta (JA HD) speciālistu un navigācijas līdzekļu apsaimniekotāju – Latvijas ostu pārstāvju – tikšanās šogad bija organizēta Rīgas brīvostā.

Tikšanās sākās ar semināru par aktualitātēm navigācijas tehnisko līdzekļu jomā, kurā ar savām prezentācijām uzstājās un uz jautājumiem atbildēja firmu "Pharos Marine", "Mediterráneo Señales Marítimas" un "Sealite" pārstāvji. Tā turpinājumā tikšanās dalībnieki dalījās ar informāciju par gada laikā paveikto un diskutēja par aktuālākajām nozares problēmām. Pēc ostu pārstāvju teiktā var secināt, ka aizvadītais gads bijis salīdzinoši veiksmīgs un mierīgs.

Pāvilostā tuvākajā laikā būs pilnīgi jauni navigācijas līdzekļi. Navigācijas līdzekļu nomaiņa kļuvusi iespējama, pateicoties Eiropas līdzfinansējumam Pārrobežu sadarbības programmā. Ventspils ostā sinhronizētas visas ugunis, taču par vērtīgāko investīciju tiek atzīts ieguldījums cilvēkresursos – darbā pieņemts jauns IT speciālists.

Salacgrīvā pirms pusotra gada ieliktas jaunas bojas, tās visas ļoti veiksmīgi izturējušas pirmo ziemu. Salacgrīvieši gatavojas būvēt jahtu servisa ēku, kas ir svarīgi, lai piesaistītu ostai jahtotājus.

Liepājnieki varēja palepoties, ka beidzot sākts Liepājas bākas remonts. Tiek realizēti arī citi projekti – nomainītas bojas, veikti padziļināšanas darbi un mainītas vadlīnijas.

Jūrmalas osta pašlaik ir mazākā no Latvijas ostām, to izmanto tikai jahtas, taču situācija ostā ir sarežģīta – neraugoties uz padziļināšanas darbiem, ir grūti saglabāt nepieciešamo dziļumu. Jūrmalnieku pārziņā ir pavisam 45 bojas. Ostas pārstāvis dalījās pieredzē par necerēti veiksmīgo meteobojas nostiprināšanu ar virvēm, nevis ķēdēm.

Jūrmalas un Kuivižu ostas ir vienīgās, kurām noteikti konkrēti boju izlikšanas un noņemšanas datumi. Šāda kārtība ir neloģiska, jo nereti navigācijas sezona vēl turpinās, bet bojas jau jāizņem. JA HD speciālisti vienojās ar ostu pārstāvjiem, ka noteikumi jāmaina un jāparedz navigācijas līdzekļu izņemšana un ielikšana ar attiecīgās ostas kapteiņa rīkojumu.

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

HIDROGRĀFISKO MĒRĪJUMU SEZONA

Aprīļa pirmajā pusē Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfijas kuģis "Kristiāns Dāls" un kuteris "Sonārs" atklāja hidrogrāfisko mērījumu sezonu. JA hidrogrāfu galvenais uzdevums bija projekta FAMOS ietvaros veikt mērījumus 600 kvadrātkilometru platībā. 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. "Kristiāns Dāls" veic mērījumus atklātā jūrā, bet "Sonārs" – Rīgas jūras līcī.

2018. gada 31. decembrī noslēdzas projekta FAMOS otrais posms "Odins", kas tika sākts 2017. gadā. Projekta pirmais posms "Freja" ilga no 2014. līdz 2016. gadam.

UZZIŅAI

FAMOS ir ES līdzfinansēts projekts hidrogrāfisko mērījumu intensificēšanai Baltijas jūrā saskaņā ar HELCOM plānu. Projekta mērķis – uzlabot kuģošanas drošību, projektā piedalās septiņas Baltijas jūras reģiona valstis.

Vairāki projekta partneri gan vēl nav izpildījuši paredzēto hidrogrāfisko mērījumu apjomu, tādēļ, iespējams, vairākas valstis lūgs projektu pagarināt. Latvija ir izpildījusi FAMOS plānu – trijos gados projekta posma "Freja" laikā uzmērīta 1830 kvadrātkilometru liela platība, bet divos gados posma "Odins" laikā – 1500 kvadrātkilometru. Iegūtie dati izmantoti jūras karšu sagatavošanai.

Izmantojot ES līdzfinansējumu, Latvijas Jūras administrācija iegādājās kuteri "Sonārs", jaunu aprīkojumu hidrogrāfisko mērījumu veikšanai, kā arī programmatūru datu apstrādei. Arī JA kartogrāfi strādā ar jaunu, mūsdienīgu karšu sagatavošanas programmatūru.■

TIEKAS SATIKSMES NOZARES UZŅĒMUMU AUDITORI

7. novembrī JA viesojās Satiksmes ministrijas uzņēmumu un kapitālsabiedrību iekšējie auditori un kvalitātes vadības sistēmas vadītāji. JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš viņus iepazīstināja ar JA funkcijām un darbību, savukārt JA kvalitātes vadības sistēmas vadītāja Lelde Lipšāne ar kvalitātes vadības jautājumiem uzņēmumā un iekšējo auditu veikšanas kārtību.

Šādas SM padotības iestāžu iekšējo auditoru tikšanās tiek organizētas divas reizes gadā kādā no uzņēmumiem, dodot auditoriem iespēju iepazīties ar kolēģu darbu. Sanāksmju laikā auditori tiek iepazīstināti ar kopīgām aktualitātēm, tiek izdiskutētas problēmas un to risinājumi transporta un sakaru nozares uzņēmumos.

Pēc iepazīšanās ar JA darbību pārējo uzņēmumu auditori pauda pārsteigumu par to, cik plašs ir JA funkciju un sniegto pakalpojumu spektrs.

Pēc auditoru tikšanās Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš izteica pateicību JA par iesaisti un sniegto atbalstu, sekmējot veiksmīgu nozares iekšējo auditoru foruma norisi.■

KD INSPEKTORI SAGATAVOTI DARBAM EKSTREMĀLĀS SITUĀCIJĀS

Darba aizsardzības apmācības ietvaros Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori apguva koncentrētu apmācības kursu darbam ekstremālās situācijās. Kursa pirmā daļa bija veltīta darbam augstumā, ar ko inspektoriem dažos gadījumos nākas saskarties, piemēram, kāpjot uz kuģa pa vētras trapu vai nokāpjot kuģu tankos. Mācību laikā kursanti iepazinās ar nepieciešamo aprīkojumu un tā izmantošanas iespējām, arī veidiem, kā palīdzēt, ja, strādājot augstumā, kāds no kolēģiem cietis negadījumā vai zaudējis samaņu.

Kursa otrajā daļā inspektori apguva pamatus izdzīvošanai aukstā ūdenī. Strādājot uz kuģiem, šāds negadījums teorētiski ir iespējams, turklāt tādā gadījumā cilvēki visbiežāk iet bojā šoka rezultātā vai tāpēc, ka nezina, kā pareizi rīkoties, lai sagaidītu palīdzību.

Kursanti ne tikai apguva teorētiskās zināšanas, bet arī pārbaudīja tās praksē. Kursi notika "Novikontas" Jūras koledžā un jūrnieku mācību centrā BOTC.■

TIEKAS BALTIJAS VALSTU JŪRAS ADMINISTRĀCIJU SPECIĀLISTI

Klaipēdā notikušajā Baltijas valstu jūras administrāciju kopīgajā sanāksmē dalībvalstu delegācijas apsprieda kuģošanas drošības un jūrnieku sertificēšanas jautājumus. Šogad gadskārtējā tikšanās norisinājās jau 23. reizi, taču pirmo reizi, kopš Lietuvas Jūras administrācija reorganizēta un iekļauta kā Jūrniecības departaments Lietuvas Transporta drošības administrācijas (LTSA) sastāvā.

Viens no svarīgākajiem jautājumiem, ko tikšanās laikā izskatīja Jūrnieku sertificēšanas jautājumu darba grupa, bija par Latvijas iniciatīvu direktīvas 2008/106/EK grozījumu projektā par jūrnieku sertifikātu savstarpējās atzīšanas kārtību (5.b panta 1. paragrāfs). Latvijai ir būtiski iebildumi pret to, ka ES dalībvalstu izdotie jūrnieku apmācības sertifikāti, kuri ir obligāti saskaņā ar STCW konvencijas prasībām, ir savstarpēji atzīstami tikai darbam uz dalībvalstu karoga kuģiem, bet ne sertifikācijas nolūkiem attiecīgajā dalībvalstī, kas var būt arī kuģa karoga valsts. Ja jūrnieka STCW kompetences, kuras apliecina apmācības sertifikāts, ir atzīstamas par atbilstošām darbam uz kuģa, tad no kuģošanas drošības viedokļa būtu loģiski tās atzīt kā piemērotas arī sertificēšanas nolūkam. Pretējā gadījumā tiks radīts papildu administratīvais un finansiālais slogs dalībvalsts jūrniekiem, kā arī varētu tikt ierobežotas jūrnieku brīvas pārvietošanās iespējas ES un tās ekonomiskās zonas ietvaros. Latvija aicina priekšlikuma projektā precizēt, ka STCW obligātās mācību kursu programmas un pēc to apgūšanas izsniegtie apmācības sertifikāti dalībvalstīm būtu jāatzīst gan sertificēšanas nolūkam, gan darbam uz kuģiem ar nosacījumu, ka minētās programmas ir apgūtas attiecīgās dalībvalsts jūras administrācijas atzītās un uzraudzītās jūrnieku profesionālās sagatavošanas iestādēs. Lietuva un Igaunija ir nolēmušas atbalstīt Latvijas iniciatīvu.

Jūrnieku sertificēšanas darba grupa skatīja arī jautājumus par sertifikāciju pēc STCW konvencijas Manilas grozījumiem, par STCW grozījumiem saistībā ar Polāro kodeksu, par atpūtas kuģu un iekšējo ūdeņu kuģu apkalpju sertifikāciju, par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni un citus jautājumus.

JA Kuģošanas departamenta direktors Raitis Mūrnieks, Kuģošanas departamenta inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs un inspektors Juris Ozoliņš.

Savukārt Kuģošanas drošības darba grupā tika apspriesti ostas valsts kontroles un karoga valsts kontroles īstenošanas jautājumi. Baltijas valstu delegāciju pārstāvji saskaņoja viedokļus Parīzes saprašanās memoranda valstu un ES valstu diskusijai par valstu atrašanās vietas noteikšanu Parīzes saprašanās memoranda *baltajā, pelēkajā* vai *melnajā* sarakstā. Speciālisti dalījās pieredzē par ostas valsts kontroles inspektoru gatavību nodrošināt pārbaudes 24/7 režīmā. Tika runāts arī par karoga valsts kontroles inspektoru apmācību un kompetenci.

JA Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns (otrais no labās) un Kalvis Innuss kopā ar Lietuvas Jūras administrācijas pārstāvēm.

Tika apspriesti jautājumi, kas saistīti ar Balasta ūdeņu konvenciju. Visas trīs valstis šo konvenciju ir ratificējušas, un tagad notiek nacionālo tiesību aktu saskaņošana ar konvencijas prasībām. Delegāciju pārstāvji dalījās pieredzē par EMSA auditiem, kas notikuši visās trijās valstīs. Latvijā tika pārbaudīta direktīvas par ostas valsts kontroli ieviešana, Lietuvā – direktīvas par pieļaujamo sēra saturu kuģu degvielā un direktīvas par beramkravu kuģu drošu iekraušanu un izkraušanu ieviešana. Igaunijā tika kontrolēta kuģu un ostu aizsardzības sistēma. Darba grupa apsprieda arī citas aktualitātes.

Sanāksmes nobeigumā dalībnieki vienojās, ka nākamgad Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanos rīkos Igaunijas Jūras administrācija.■

HIDROGRĀFIJAS NĀKOTNE – STINGRĀKAS PRASĪBAS, AUGSTĀKA PRECIZITĀTE

2018. gada 14. un 15. novembrī Latvijas Jūras administrācijā notika Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) Baltijas Jūras hidrogrāfijas komisijas (BSHC) monitoringa darba grupas sanāksme.

BSHC ir viena no IHO reģionālajām komisijām, pavisam tādas ir piecpadsmit – Ziemeļjūras, Vidusjūras un Melnās jūras, Arktikas, ASV un Kanādas, Austrumāzijas, Atlantijas okeāna austrumu daļas, Klusā okeāna dienvidrietumu daļas, Dienvidāfrikas un salu un citas reģionālās komisijas. Tādējādi IHO tiek pārstāvētas dažādu pasaules reģionu intereses un, veidojot IHO politiku, izvērtēti, apkopoti un ievēroti dažādu reģionu hidrogrāfijas speciālistu viedokļi.

BSHC sanāksmē viena no galvenajām aktualitātēm bija darbs pie IHO standarta S44 jaunā, 6. izdevuma projekta. Pašlaik pasaules hidrogrāfi strādā saskaņā ar S44 5. izdevumu, kas tika apstiprināts 2008. gadā. Taču pēdējo 10 gadu laikā situācija hidrogrāfijas nozarē ir ievērojami mainījusies. Hidrogrāfisko mērījumu veikšanai tiek izmantotas jaunas tehnoloģijas, sākot ar daudzstaru eholotēm un beidzot ar robotiem. Jauna metode ir dziļumu noteikšana, veicot filmēšanu un mērījumus no gaisa.

Pēdējos gados mainījušās arī kuģošanas prasības. Piemēram, lai samazinātu kaitīgo izmešu daudzumu gaisā un to ietekmi uz vidi, tiek mēģināts samazināt reisu skaitu, maksimāli piekraujot kuģus. Līdz ar to nepieciešams pārmērīt

jau ierastos kuģu ceļus, lai izvērtētu, vai tie ir pilnībā droši arī tad, ja samazinās kuģu zemķīļa attālums līdz gruntij. Tiek izmantoti automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) dati, lai noteiktu dažādu maršrutu noslogojumu pa pirmās un otrās kategorijas kuģu ceļiem.

Izstrādājot jauno S44 izdevumu, tiek precizēti starptautiskie nosacījumi hidrogrāfisko mērījumu vertikālai un horizontālai pozicionēšanai, lai paaugstinātu mērījumu precizitāti.

Paredzēts ieviest stingrākus nosacījumus arī topogrāfiskajiem mērījumiem un krasta līnijas noteikšanai, tāpat jebkādu grunts izmaiņu fiksēšanai, lai nodrošinātu maksimālu precizitāti, sagatavojot navigācijas kartes.

Ņemot vērā jaunāko tehnoloģiju ieviešanu un stingrāku prasību noteikšanu hidrogrāfiskajiem mērījumiem, paredzēts noteikt augstākas kvalifikācijas prasības pašiem hidrogrāfiem, kuri veic mērījumus. Plānots, ka turpmāk hidrogrāfiem būs nepieciešams vismaz B kategorijas starptautiskais sertifikāts.

Gatavojot jaunos nosacījumus, tiek noteiktas arī papildu prasības navigācijas līdzekļiem un to izmantošanai, lai garantētu drošu kuģošanu, jo īpaši seklākās vietās, tai skaitā ostās un kuģu ceļos.

BSHC darba grupā, kurā strādā speciālisti no Latvijas, Igaunijas, Polijas, Vācijas, Somijas, Zviedrijas un Dānijas, projekta izstrāde un koriģēšana tiek veikta, ņemot vērā tieši Baltijas jūras specifiku, tai skaitā jūras seklumu, līčus, šēras, mīksto grunti un citus aspektus. BSHC izstrādātie ieteikumi, tāpat kā pārējo reģionālo komisiju ieteikumi, tiks apkopoti un iestrādāti jaunajā S44 standarta izdevumā, saskaņā ar kuru pasaules hidrogrāfi strādās turpmākos gadus.■

HIDROGRĀFU DARBS LIELU IZAICINĀJUMU LAIKĀ

Latvijas Hidrogrāfijas dienests, tagad Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests, dibināts 1992. gadā. Šajos gados dienests piedzīvojis daudz pārmaiņu, arī vairākkārtējas vadības maiņas, ir bijuši gan labāki, gan sliktāki gadi. Taču tieši pēdējie pieci gadi, kas aizvadīti FAMOS projekta zīmē, nesuši līdzi visvairāk jaunu izaicinājumu. FAMOS ir ES atbalstīts projekts hidrogrāfisko mērījumu intensificēšanai Baltijas jūrā, lai uzlabotu kuģošanas drošību Latvijas teritoriālajos ūdeņos un EEZ (ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā) saskaņā ar HELCOM plānu. Projektā iesaistījušās gandrīz visas Baltijas jūras valstis, bet ne visām izdevies projektā paredzētos uzdevumus izpildīt plānotajā laikā.
Latvijas hidrogrāfiem šis laiks bijis gana grūts, taču arī ļoti interesants, un visas uzņemtās saistības izpildītas godam.

SVARĪGAS IR TEHNOLOĢIJAS, BET SVARĪGĀKAIS – CILVĒKS

Bruno Špēls kļuva par Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Hidrogrāfijas daļas vadītāju 2015. gadā, var teikt, no hidrogrāfu darba viedokļa raugoties, vissarežģītākajā laikā.

"Lai izpildītu FAMOS projekta ietvaros uzņemtās saistības, vajadzēja ne tikai apgūt jaunas tehnoloģijas, bet arī mainīt līdzšinējo darba stilu. 2014. gadā bija iegādāts jaunais hidrogrāfisko mērījumu kuteris "Sonārs", tas tika aprīkots ar uzlabotu daudzstaru ehološu sistēmu, visus darbus veicām pašu spēkiem. Nākamajā gadā nopietns remonts tika veikts mūsu hidrogrāfijas kuģim "Kristiāns Dāls". Ar visu bija jātiek galā. Taču varu droši apgalvot, ka tieši šajos gados, kad bija jāstrādā ar maksimālu atdevi, hidrogrāfu kolektīvs ir kļuvis maksimāli saliedēts, paaugstinājusies cilvēku izpratne par sadarbību. Mēs esam iemācījušies darbus plānot tā, lai izmantotu katru darbam labvēlīgu laika apstākļu brīdi, jo mēs esam atkarīgi no laika apstākļiem. Šajā laikā mums taču bija jāpilda ne tikai FAMOS izvirzītie plāni, bet jāveic arī visi ikdienas mērījumi. Man ļoti gribētos kādus no mūsu cilvēkiem izcelt un uzteikt, bet tad saprotu, ka tas nav iespējams, jo vienlīdz pašaizliedzīgi darbojas visi – gan tie, kas strādā ofisā, gan tie, kas veic mērījumus uz "Sonāra" un "Kristiāna Dāla". Kaut arī "Kristiāns Dāls" jau ir solīda vecuma kuģis, būvēts 2001. gadā, komanda dara visu iespējamo, lai gan kuģis, gan aparatūra vienmēr būtu darba kārtībā," saka B. Špēls.

Hidrogrāfi Jānis Legzdiņš un Krists Dzenis uz hidrogrāfisko mērījumu kutera "Sonārs".

Runājot par kuteri "Sonārs", Bruno uzsver, ka tas ir ne tikai aprīkots ar modernu aparatūru, bet arī maksimāli apgādāts ar drošības aprīkojumu un mūsdienīgiem jūras drošības sakaru līdzekļiem. "Lai cik svarīga ir mērījumu veikšana, mūsu cilvēku drošība, protams, ir pirmajā vietā. Pēdējos gados mums pievienojušies divi jauni hidrogrāfi, vērtīgs papildinājums, bet arī jau pieredzējušie darbinieki ir paaugstinājuši un turpina paaugstināt profesionālo zināšanu līmeni."

Nu jau vairākiem hidrogrāfiem ir starptautiski atzīts "B" kategorijas hidrogrāfa sertifikāts, vienai Jūras administrācijas speciālistei ir Baltijas valstīs pirmais "A" kategorijas sertifikāts. Vairāki hidrogrāfi ir ieguvuši kuģu vadītāja kvalifikāciju, kas ļauj pašiem gan vadīt mērījumu kuteri visos Latvijas teritoriālajos ūdeņos, gan veikt mērījumus. Līdz ar to viņi var aizstāt un nomainīt cits citu, tas ir svarīgi, un daudzās valstīs tā nav.

"Strādājot jūrā, hidrogrāfiem darba procesā bieži vien gadās situācijas, kad ļoti svarīga ir blakus esoša pleca sajūta. Apziņa, ka tu uz saviem kolēģiem vari paļauties kā uz sevi pašu, ir neatsverama," piebilst Hidrogrāfijas daļas vadītājs.

Pirms nonākšanas Jūras administrācijā 2008. gadā Bruno Špēls strādāja zvejas flotē. "Tuvojoties globālajai ekonomiskajai krīzei, zvejas nozarē bija jūtamas nopietnas problēmas gan ar kvotām, gan zvejas kuģu griešanu. Man gribējās stabilitāti, izaugsmes iespējas, gribējās arī kaut ko interesantāku nekā tikai ikdienas darba rutīnu. Un tieši tajā laikā izlasīju sludinājumu, ka Latvijas Jūras administrācija meklē hidrogrāfu. Hidrogrāfijas dienestu tolaik vadīja tagadējais administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, es piezvanīju,

mēs izrunājāmies, un tā arī sāku strādāt par hidrogrāfu. Ja cilvēks ir saistīts ar jūrniecību, strādā jūrā, tad viņš noteikti zina, kas ir hidrogrāfija. Ikdienas darbā, skatoties eholotes ekrānā, nepārtraukti nācās vērot jūras dibena ģeodēziskās formas, bet nu es varēju to visu atklāt un izprast sīkumos. Vienmēr dzīvē esmu meklējis kaut ko interesantu un saistošu, un hidrogrāfa darbs ir tieši tāds. Šis darbs nekad neapnīk un nekļūst vienmuļš," skaidro Bruno.

KATRA MĒRĪJUMU DIENA IR KĀ SVĒTKI

"Beidzot vidusskolu, biju nolēmis mācīties par mērnieku. Bija gan doma iet uz ģeogrāfiem, taču gribēju, lai man būtu inženiera grāds. Tā iestājos RTU Būvniecības inženierzinātņu fakultātē, kur studēju ģeomātiku," stāstījumu par savu ceļu uz hidrogrāfa profesiju sāk Krists Dzenis, viens no Bruno pieminētajiem jaunajiem speciālistiem, kas Hidrogrāfijas dienestā ienācis tieši FAMOS projekta laikā.

Studiju prakses laikā Krists uzņēmumā "Latvenergo" apguva darbu ar ĢIS (ģeogrāfiskās informācijas sistēma) programmām. Tas bija pats smagākais ekonomiskās krīzes laiks, un šķita, ka tā būs joma, kur lielākas cerības atrast darbu. Darbu atrast tiešām izdevās Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūrā. "Šajā laikā apguvu arī vides zinātni Latvijas Universitātē, tā piepildot arī ieceri studēt *ģeogrāfos*. Paveicās tikt budžeta grupā. Domāju, ka gan jau noderēs. Protams, noder, jo ieguvu neatsveramas zināšanas, kuras varu izmantot ikdienas darbā, kā arī paplašinājās skatījums par vides pārvaldību kopumā," piebilst Krists. Tomēr, lai arī darbošanās ar kartēm šķita interesanta, Krists aizvien skaidrāk saprata, ka viņam nepatīk vienmuļais ofisa darbs.

"Laikam jau tā bija jānotiek – gluži nejauši pamanīju informāciju, ka Jūras administrācijā ir vakanta hidrogrāfa vieta. Devos uz interviju, un mani pieņēma! Tā nu esmu nostrādājis par hidrogrāfu jau trīs gadus. Darbs man patiešām reāli patīk, katra darba diena, veicot mērījumus uz ūdens, man ir kā svētki! Vislabākais, ka darbs visu laiku mainās, visu laiku esam kustībā – šodien Liepājā, rīt Ainažos. Ziemā, jā, tad gan esam vairāk uz vietas, bet nāks pavasaris, un mērījumi atsāksies. Lai varētu vadīt hidrogrāfijas mērījumu kuteri, esmu ieguvis kuģu līdz 50 bruto tonnām vadītāja sertifikātu, kas man ļauj kuģot pa visu Baltijas jūru. Esmu iejuties administrācijas kolektīvā – te ir patiešām foršs kolektīvs," saka Krists.

2018. gadā Krists Dzenis vairākus mēnešus mācījās Holandē, lai iegūtu starptautiski atzītu "B" kategorijas hidrogrāfa sertifikātu, kāds Baltijas valstīs ir tikai dažiem cilvēkiem. "Mācības bija ļoti interesantas. Arī priekšmeti, ko jau biju apguvis Tehniskajā universitātē un Latvijas Universitātē, mācību programmā Nīderlandē bija pielāgoti tieši hidrogrāfa darbam, darbam uz jūras. Man patika, ka katru nedēļu mēs kaut kur braucām, uz dažādiem uzņēmumiem, iepazināmies ar visjaunākajām tehnoloģijām. Mācības bija ļoti intensīvas, bet

brīvdienām biju noīrējis velosipēdu, lai varētu pabraukāt un vairāk apskatīt šo zemi. Skaista zeme, tomēr Latvija ir daudz foršāka! Pie mums viss nav tik ļoti industrializēts," spriež Krists.

2018. gads Kristam bijis nozīmīgs vēl kādā ziņā – viņš atgriezies savā RTU fakultātē, tikai nu jau kā pasniedzējs. "Nevaru apgalvot, ka būt par pasniedzēju ir mans dzīves aicinājums, drīzāk esmu tāds cilvēks, kurš vienmēr gatavs jauniem izaicinājumiem. Man tā ir gan jauna pieredze, gan arī visu laiku jāatsvaidzina zināšanas, un tas ir labi. No paša pieredzes zinu, cik svarīgi ir ne tikai pasniegt teoriju, bet arī ļaut visu ieraudzīt dabā. Kopā ar studentiem izbraucām ar Jūras administrācijas hidrogrāfisko mērījumu kuteri "Sonārs", lai viņi redz, kā tiek veikti mērījumi. Domājams, viņiem tas patika. Savukārt es tā popularizēju savu darbavietu – Latvijas Jūras administrāciju!"

Veiksmīgi pabeigti mērījumi.

Bruno Špēls.

DARBS TIEM, KAM TUVA JŪRA UN MODERNĀS TEHNOLOĢIJAS

Otrs jaunais hidrogrāfs, kurš arī Jūras administrācijā nostrādājis trīs gadus, ir Jānis Legzdiņš.

"Es jau kopš bērnības dzīvoju pie jūras, netālu no Pabažiem, un, ja tu dzīvo pie jūras, tad ikdienā redzi, kā tā uzvedas, sāc to izprast un draudzēties ar to.

Jūra vienmēr ir vilinājusi ar savu noslēpumainību, neaizsniedzamo horizontu, ar savu nepārtraukto mainību. Mani ir fascinējis gan jūras spēks, gan rāmums, gan tā brīvība, ko var izjust, tikai jūrā esot," saka Jānis.

Beidzot vidusskolu, vajadzēja izvēlēties, kur mācīties tālāk. "Gribēju doties uz Jūras akadēmiju mācīties par stūrmani, taču mani vienmēr vilinājusi planētas izzināšana gan jūrā, gan uz sauszemes, tādēļ nosliecos par labu mērniecības nozarei, šobrīd to akadēmiski sauc par ģeomātiku. Pamatā jūrniecība un ģeomātika ir ļoti tuvas nozares, šobrīd, atskatoties uz toreizējo izvēli ar filozofisku skatienu, secinu, ka hidrogrāfija ir tieši pa vidu – apvienojot gan jūrniecību, gan ģeomātiku vienā nozarē."

Tomēr Jānis nebija pilnībā atteicies arī no domas kļūt par stūrmani un sāka mācīties burāšanas skolā, izbaudot arī burātāja ikdienu. "Pabeidzot teorētisko apmācību, bija iespēja piedalīties mācību pārgājienā ar katamarānu pa Grieķijas salām Egejas jūrā, tā bija fantastiska pieredze. To, ka Jūras administrācijā tiek meklēts hidrogrāfs, ieraudzīju, apmeklējot Jūras administrācijas mājaslapu. Protams, nekavējoties pieteicos, un tā esmu te nostrādājis jau trīs gadus," stāsta hidrogrāfs.

"Manuprāt, hidrogrāfija ir nozare, kas ļoti strauji progresē. Var salīdzināt – agrāk dziļumu mērījumi tika veikti, izmantojot rokas loti, tos pozicionēja, iekrustojot pret zināmiem krasta punktiem, lai varētu atlikt korektu dziļumu pareizā vietā uz kartes. Tas aizņēma ļoti daudz laika un resursu. Mūsdienās tiek izmantotas jaunākas tehnoloģijas – sasniegumi GNSS jomā, GNSS datu atbalstsistēmas, augstas jutības kustību sensori, daudzstaru eholotes, kuru staru skaits pie viena skaņas impulsa pārsniedz 500, un, mijiedarbojoties dažādām antenu un sensoru korekcijām, ir iespējams panākt ļoti augtus precizitātes rādītājus," skaidro Jānis.

Kā uzskatāmu piemēru viņš min nesen Rīgas jūras līcī nomērīto kuģa vraku. Izmantojot gan *Teledyne PDS* gan *Caris* programmas, hidrogrāfi varēja noteikt kuģa tipu, tā izmērus un pat to, ka tam ir 15 metrus augsti masti, uz kuriem aizķērušies zvejnieku tīkli!

"Hidrogrāfijas nozare turpinās progresēt, nākotnē nozīmīgu vietu ieņems USV (*unmanned survey vessel*) – autonomi mērījumu kuģi. Tas nozarei būs ļoti nopietns izaicinājums – uzticēties programmai, kas ne tikai vadīs kuģi citu kuģu satiksmē, bet arī veiks augstas precizitātes hidrogrāfiskus mērījumus. Hidrogrāfa darbs ir ļoti pievilcīgs tiem, kam gan tuva jūra, gan interesē jaunākās tehnoloģijas. Es jūtos gandarīts, ka varu piedalīties šajā procesā!" atzīst Jānis Legzdiņš. ■

Sarma Kočāne

KUR PALICIS JŪRNIEKU LAIMES INDEKSS?

Saskaņā ar Jūrnieku misijas jūrnieku laimes indeksa datiem vidējais jūrnieku laimes līmenis 2018. gadā bija 6,25 no 10, un tas liecina par lejupejošu laimes indeksa tendenci, salīdzinot ar aptaujām, kas tika veiktas 2017. gadā, kad tas bija 6,46 no 10.

Indeksa noteikšanas pamatā ir nepārtraukts pētījums par to, kā ik dienas jūrā jūtas jūrnieki, un šis pētījums tika sākts, lai mazinātu informācijas deficītu par jūrnieku dzīvi jūrā. Par atgriezenisko saiti kalpo pasākumi, kuru mērķis ir uzlabot jūrnieku darba un dzīves apstākļus, lai izvairītos no iespējamiem nelaimes gadījumiem un celtu darba produktivitāti. Vairāk nekā 40% respondentu bija vecumā no 25 līdz 35 gadiem, gandrīz 95% respondentu bija vīrieši, kas arī atspoguļo jūrnieku sastāvu uz kuģa. Lielākā respondentu grupa bija no Dienvidaustrumu Āzijas, nākamie bija Indijas un pēc tam arī Rietumeiropas jūrnieki. Vislaimīgākie izrādījās konteinerkuģu jūrnieki, sekoja beramkravu kuģu un tikai pēc tam tankkuģu jūrnieki. Visnegatīvāk laimes rādītāju ietekmē darba slodze un samaksa. Jūrnieki izteica neapmierinātību ar medicīniskajiem pakalpojumiem uz kuģa, kā arī spiedienu, ar ko viņiem jāsaskaras, strādājot jūrā. Jūrnieku misijas pētījumā parādījās jūrnieku apsūdzības kuģu īpašniekiem par to, ka viņi tiek uzskatīti par "vergiem" vai "lopiem". Jūrnieku labsajūtu mazina arī sliktie ēdināšanas standarti un zemais higiēnas līmenis.

ĻAUJIET JŪRNIEKIEM BALSOT!

Latvijas simtgade liek mums aizdomāties par tām vērtībām jūrniecībā, ko esam ieguvuši un ko pazaudējuši. Pirmo, par laimi, ir vairāk.

Tā kā nekļuvām par lētā karoga valsti, mūs pametuši daudzi kuģu īpašnieki. Kad dibināja Latvijas Kuģu īpašnieku asociāciju, nevienam pat sapņos nerādījās, ka gadu gaitā nonāksim pie sasistas siles – zvejnieku kuģīšiem un tehniskās flotes, kura kuģo ar Latvijas karogu. "Tallink" prāmji jau ir izņēmums, jo to diktē ekonomiski apsvērumi, strādājot līnijā Rīga – Stokholma.

Tātad sava nacionālā flote mums ir tikai nostalģiskās atmiņās. Pat jahtu īpašnieki savas spēļmantiņas cenšas reģistrēt vismaz kaimiņvalstīs, visbiežāk Skandināvijā. Kas mums ir?

Mūsu bagātība ir jūrā gājēji. Jūrnieku resursi nelielajai Latvijai ir milzīgi – turpat 14 tūkstoši, kuri ik gadu savām ģimenēm atved gandrīz 362 miljonus ASV dolāru. Nāk nodokļi pašvaldībām, ceļas mājas, skolojas jūrnieku bērni. Idille! Retais gan zina, cik grūti tas viss nācis – izglītība, līdzekļu ieguldījums karjerā, stress un bērni, kuri aug paši, kamēr tēvs vai māte ir jūrā.

Ja Jūras akadēmijas gados cīniņš ir bijis ar augstāko matemātiku, darba dzīvē – ar kuģu īpašniekiem par sociālajām garantijām vecumdienās, tad politiskajā un valstiskajā arēnā – ar valsts nihilismu pret jūrniecības nozari, nu kaut vai vēlēšanu jautājumā. Nav rasts pieņemams balsošanas mehānisms, jūrniekiem atrodoties reisā, un ir paradoksāli, ka cilvēkus, kuri nes Latvijas vārdu pasaulē un reālu naudu savai ģimenei un dzimtajai pusei, Cimdars ņem un pārmet pāri bortam. Viņi mums nav vajadzīgi! Pat par ekonomiskajiem bēgļiem Īrijā, Lielbritānijā un citviet ir domāts daudz vairāk nekā par jūrniekiem. Organizācija, kura vēl arvien sevi sauc par Latvijas Jūrniecības savienību, visus šos gadus ir klauvējusi pie neskaitāmām varas vīru durvīm un tā arī nav ne sadzirdēta, ne uzklausīta. Jūrnieku klubiņam nav reāla spēka šo sistēmu lauzt.

Vēl mums ir ostas. Ar tām mēs lepojamies. Tikko biju Krievu salā, kur gudri un tālredzīgi cilvēki aprīko savu topošo ogļu termināli. Te nebūs vairs putekļu, 23 metrus augstā vēja aizsargsiena kā milzu bura piesegs ogļu kalnus, kuri vasarā tāpat tiks mitrināti, bet ziemā nāks talkā sniega pūtēji. Taču vecmīlgrāviešu un Bolderājas iedzimto prieks būs īss, jo turpat blakus citi turpinās ogles pārkraut ar vecajām metodēm, un šādas manipulācijas atstāj aiz sevis netīrus logus un palodzes, kad pat atbildīgajiem ostas un pašvaldības pārstāvjiem sāk trūkt svaiga gaisa. Ko vieni spēj nest, otri pat nedomā celt.

Labā neapšaubāmi ir vairāk, un mūsu jūrnieki un ostinieki ir pelnījuši svētkus. Tautsaimniecības nozare, kas Latvijā ir tikpat sena kā zemkopība un

mežkopība, ir mūsu neatkarības garants. Gadu simtiem tautas ir cīnījušās par izeju pie jūras, mums tā ir Dieva dota. Dzintara krasts, kurā mīt dzintara latvieši. Vienalga, kurā sabiedriskā organizācijā sastāvoši, bet ar balss tiesībām un jūras alkām gēnos. Lūk, balss tiesības mums vēl ir jāizcīna, jo arī okeāna vidū Latvijas pilsonis ir tiesīgs savu politisko pārliecību apliecināt!■

Gints Šīmanis

FORUMĀ PANĀK VIENOŠANOS JŪRNIEKU LABKLĀJĪBAS NODROŠINĀŠANĀ

Starptautiskās Transporta federācijas (ITF) "The International Bargaining Forum" (IBF) komiteja, kas pārstāv pasaules kuģošanas nozares lielāko darba attiecību kolektīvu un tā intereses, 2018. gada februārī Manilā notikušajā Starptautiskajā kuģošanas nozares tālākās darbības stratēģijas diskusiju forumā noslēdza galīgo sarunu kārtu ar "The Joint Negotiating Group" (JNG), kas pārstāv starptautiskās kuģošanas darba devēju intereses, par 2019.–2022. gada pamatnostādnēm attiecībā un darba ņēmēju tiesībām.

UZZIŅAI

IBF tika izveidota 2003. gadā kā mehānisms diskusijām starp jūrniecības darba devējiem un darba ņēmēju pārstāvjiem par darba algu un darba apstākļiem jūrniekiem, kas strādā uz ārvalstu karoga kuģiem, uz kuriem attiecas ITF īpašie nolīgumi.

Laikā, kad pasaules ekonomika ir saspringta, arī kuģošanas nozare atrodas sarežģītā situācijā, un sarunas starp darba devējiem un darba ņēmējiem nav vedušās viegli. Abas puses ir vienisprātis, ka ir ļoti svarīgi panākt tirgus izaugsmi, tāpat jādara viss iespējamais, lai saglabātu ilgtspējīgu attīstību kuģošanas nozarē un nodrošinātu pienācīgus darba apstākļus un taisnīgu atalgojumu jūrniekiem, kuri strādā uz JNG kuģiem pasaulē.

Nolīgumā ietvertais būs spēkā turpmākos četrus gadus, pārskatot jūrnieku algas ik pēc diviem gadiem. Nolīguma galvenie punkti nosaka, ka no 2019. gada 1. janvāra algas pieaugums būs par 2,5%, atlaides, ko ITF labklājības fonds piešķir JNG dalībniekiem, palielināsies līdz 16%, plus vēl papildus 2%, pamatojoties uz stimulēšanas sistēmu, kā arī lielāka uzmanība tiks pievērsta kuģošanai Somālijas piekrastē un citos pirātu apdraudētajos reģionos.

ITF jūrnieku sekcijas priekšsēdētājs Deivs Heindels: "Mēs esam apņēmušies nodrošināt godīgu algu un drošus darba apstākļus jūrniekiem un dokeriem visā pasaulē. Ir svarīgi, izmantojot visas

UZZIŅAI

Jūrnieku darba devēju pusi pārstāv Starptautiskā jūrnieku darba devēju padome (IMEC), Starptautiskā kravu pārvadājumu darba devēju grupa (ISEG), kurā ietilpst Japānas Starptautiskā jūrniecības vadītāju asociācija (IMMAJ), Taivānas kompānija "Evergreen" un Korejas kuģu īpašnieku asociācija. Visi kopā tie veido "The Joint Negotiating Group" (JNG), kas dod tiem tiesības jūrniecības darba devēju vārdā ITF paust pasaules kuģošanas kompāniju, tātad darba devēju, saskaņotu viedokli.

iespējas, tai skaitā esošo vienošanos, veidot stabilu turpmākās sadarbības stratēģiju starp darba devējiem un darba ņēmēju pārstāvjiem, šajā gadījumā – arodbiedrību."

ITF prezidents Pedijs Krumlins: "Jūrnieki un dokeri ik dienas saskaras ar nopietnām problēmām, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai viņu vajadzības būtu šo sarunu galvenā tēma. Pašlaik mēs visi kopā pārdzīvojam grūtus laikus, taču, ievērojot koleģialitāti un savstarpēju sapratni, esam vienojušies par jaunu nolīgumu."

Deivs Heindels.

Pedijs Krumlins.

JNG pārstāvis sarunās kapteinis Radžešs Tandons: "Pēdējie četrpadsmit mēneši ir bijuši īpaši grūti. Ar domu noslēgt vienošanos forums diskusijas sāka jau 2017. gada jūlijā Tokijā, tomēr neviena no pusēm nebija gatava piekāpties, un sarunas nonāca strupceļā. Tikai sarunu otrajā kārtā mums izdevās rast kopīgu viedokli."

Pēc nolīguma parakstīšanas JNG priekšsēdētājs kapteinis Koiči Akamins sacīja: "Tas, ka, neskatoties uz visai sarežģītajiem tirgus apstākļiem, esam spējuši atgriezties pie sarunām un noslēgt jaunu nolīgumu, liecina, ka IBF process dod rezultātus. Tas stiprina savstarpējo cieņu un uzticību starp darba devējiem un arodbiedrību, ko abas puses spējušas panākt pēdējo 15 gadu laikā, ņemot vērā, ka runa ir par vairāk nekā 200 tūkstošu darba ņēmēju tiesību aizsardzību."■

LKKA DISKUTĒ PAR JŪRNIECĪBAS NOZARES AKTUĀLAJIEM JAUTĀJUMIEM

2018. gada 16. martā notika Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) gada kopsapulce, kurā no 178 biedriem piedalījās 29, tai skaitā seši padomes locekļi. LKKA darba kārtībā bija gan atskats uz aizvadītajā gadā paveikto, gan diskusijas par jūrniecības nozares aktuālajiem jautājumiem, gan arī 2018. gada svarīgāko darbu apspriešana.

Lai kapteiņi saņemtu nepastarpinātu informāciju par situāciju jūrniecības izglītībā un tās tālāko attīstību, uzaicināto vidū bija Latvijas Jūras akadēmijas rektora pienākumu izpildītājs Andrejs Zvaigzne. Būtībā situācija jūrniecības izglītībā pēdējo desmit gadu laikā nav mainījusies: joprojām ir nepietiekams finansējums, problēmas piesaistīt jaunus pasniedzējus, grūtības ar studentu nosūtīšanu jūras praksēs. Tomēr vissāpīgākais ir vidusskolu beigušo jauniešu zemais izglītības līmenis, jo īpaši eksaktajās zinībās, kas ievērojami sarežģī tālākās studijas akadēmijā. Diemžēl tikai apmēram puse no tiem, kas uzsāk studijas LJA, sekmīgi tās pabeidz un saņem izglītības dokumentu. A. Zvaigzne uzsvēra arī nepieciešamību akadēmijā palielināt zinātnes un pētniecības lomu, kas jau sekmīgi notiek un

UZZIŅAI

LKKA ir 178 kapteiņi, 109 strādā jūrā, 20 krasta dienestos, 49 atrodas pelnītā atpūtā. Jaunākajam kapteinim ir 32 gadi, vecākajam – 85, LKKA kapteiņu vidējais vecums ir 59,72 gadi (2017. gadā kapteiņu vidējais vecums bija 59,12 gadi).

ko no LJA kā akadēmiskas augstākās izglītības iestādes prasa arī Izglītības un zinātnes ministrija.

Kapteiņu uzmanības lokā bija arī pensiju jautājums, par kuru domas dalījās. Daļa pauda uzskatu, ka valsts pārlieku maz domā par jūrnieku sociālo nodrošināšanu vecumdienās, citi iebilda, ka katram pašam jābūt atbildīgam par nodokļu maksāšanu un pensijas uzkrājumu veidošanu, tāpēc nevajadzētu visu atbildību novelt tikai uz valsts pleciem.

Priecīgāks notikums bija grāmatas "Par tiem, kas jūrā" atvēršana, kuras laikā grāmatas redaktors Gints Šīmanis pateicās kapteinim Uldim Rudzītim, kapteinim Igoram Vītolam, kapteinim Ēvaldam Grāmatniekam un kapteinim Dainim Caunem par to, ka viņi dalījušies savās atmiņās, kā arī visiem, kuri finansiāli atbalstīja grāmatas izdošanu.

Viens no LKKA gada populārākajiem pasākumiem ir gada nogalē rīkotā Kapteiņu balle, kuru visi atzina par labu esam un balsoja par šīs tradīcijas turpināšanu.

Kapteinis Aleksandrs Tregubovs ierosināja kā veltījumu Latvijas simtgadei veidot jūras tēmai veltītu fotoizstādi, tāpēc visi tiek aicināti aktīvi iesaistīties šīs izstādes izveidē.

KAPTEIŅI LATVIJAS VALSTIJ IR SVARĪGI

LKKA prezidents Jāzeps Spridzāns ir stingri pārliecināts: 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 un beidzot ar Latvijas bibliotēku darbiniekiem.

– Gads aizsteidzas ātri. Vai par aizvadītajā gadā paveikto ir gandarījums, vai arī nācies piedzīvot vilšanās brīžus?

J. Spridzāns: – Ir bijis gan tas, gan tas. Gandarījums, protams, par to, kā norisēja Eiropas Kuģu kapteiņu asociācijas (CESMA) 22. ģenerālā asambleja Rīgā, ko rīkoja Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija sadarbībā ar Rīgas brīvostas pārvaldi. Asamblejā piedalījās kuģu kapteiņi no Francijas, Itālijas, Vācijas, Īrijas, Slovēnijas, Bulgārijas, Kipras, Zviedrijas, Spānijas, Nīderlandes, Melnkalnes, Lietuvas un Latvijas. Tas bija liels pasākums, sākot no finanšu piesaistes un beidzot ar organizatoriskajiem darbiem. Esmu saņēmis Francijas, Itālijas un citu valstu presē publicētos materiālus, kuros gan plaši atspoguļots CESMA darbs, gan stāstīts par Rīgas ostu, gan sajūsmas pilni vārdi veltīti Rīgai. Protams, šāda starptautiska atzinība un Eiropas kolēģu augstais novērtējums mūsu asociācijas veikumam asamblejas organizēšanā dod gandarījumu un iedvesmo.

Tomēr, kas attiecas uz pašas asociācijas iekšējiem jautājumiem, joprojām problēmas rada kapteiņu zemā aktivitāte, ko gadu no gada neizdodas

pārvarēt. Arī ar jaunu biedru piesaistīšanu 2017. gadā nav īpaši labi veicies, iespējams, tieši tāpēc, ka esam bijuši par maz aktīvi. Gribētos, lai asociācijā ienāktu vairāk gados jaunu kapteiņu, taču nevar noliegt, ka paaudžu maiņa tomēr notiek, tikai žēl, ka šis process nesākās jau pirms gadiem pieciem vai desmit, tad mēs būtu tikuši daudz tālāk. Situācija zināmā mērā izskaidrojama ar to, ka jaunie kapteiņi ir aktīvie jūrnieki, kuru krasta aktivitātes lielā mērā ir pakārtotas darbam jūrā.

Kapteiņi Latvijas valstij ir svarīgi, tāpēc risinām sarunas ar Satiksmes ministriju, lai mūsu cienījamie kapteiņi par savu darbu un nopelniem Latvijas jūrniecības attīstībā saņemtu Atzinības rakstu. Tāpat turpinām darbu, lai līdz Latvijas simtgadei izveidotu kapteiņa goda zīmi.

Protams, iepriecina fakts, ka gada laikā nav noticis nekas ārkārtējs, kur būtu iesaistīti mūsu asociācijas kapteiņi, kā tas bija pirms diviem gadiem, kad mūsu kapteini Ekvadorā aizturēja uz aizdomu pamata par viņa līdzdalību narkotiku tirdzniecībā. Toreiz kopīgiem spēkiem izdevās kapteini atbrīvot no apcietinājuma un noņemt viņam izvirzītās apsūdzības. Prieks par to, ka mūsu kapteiņi saņem visaugstāko novērtējumu un par viņiem ir tikai vislabākās atsauksmes, kas liecina, ka Latvija atbilst visaugstākajiem starptautiskajiem jūrniecības standartiem.

– Tomēr starptautiskā līmenī tiek apspriesti arī tie riski, ar kuriem nākas saskarties ne tikai kapteinim, bet arī visai kuģa komandai.

– Tiesa. Vispirms jau tas ir birokrātiskais slogs, kas pamatā gulstas uz kapteiņa un virsnieku pleciem. Un tas ir arī kuģa piederības jautājums. Ja vēl ne tik senā pagātnē rēderejas lielākoties piederēja jūrnieku dinastijām, tad tagad kuģi pieder bankām. Tagad kuģi un jūrnieki tiek uzskatīti par instrumentu, lai īpašnieks varētu nopelnīt, un mazāk tiek domāts par jūrnieku vajadzībām, viņu darba un sadzīves apstākļiem. Tomēr ir viens no laika gala nemainīgs lielums – kā senāk, tā arī tagad par kuģi un visu, kas ar to saistīts, atbildība gulstas uz kapteiņa pleciem. Ja jāatbild, ko mūsu asociācija var dot saviem biedriem, tad atbilde ir – kopības sajūtu, kas jūrniekiem ļoti pietrūkst. Kaut vai Latvijas kapteiņiem divas reizes gadā – LKKA kopsapulcē un Kapteiņa ballē – satikt citam citu, un cilvēki to novērtē. Nevar gaidīt no asociācijas vadības, ka ik dienas visa mūsu uzmanība tiks veltīta tikai asociācijas jautājumiem, jo mēs visi esam aizņemti arī savos tiešajos darbos. Tomēr tad, ja ir kāds aktuāls jautājums vai samilzusi problēma, mēs to risinām visos līmeņos: gan Latvijas, gan Eiropas, gan visaugstākajā starptautiskajā līmenī, jo mēs lieliski pārzinām kapteiņu un jūrnieku problēmas. Piemēram, šogad Briselē tika diskutēts un lielākā daļa Eiropas valstu nolēma, ka netiks atzīti citās valstīs pabeigti kvalifikācijas kursi. Darbā uz kuģa tie derēs, bet sertificēšanai tos neatzīs. Ar nožēlu jāatzīst, ka tā nu vienreiz ir milzīga muļķība, kas nekādā gadījumā nenāk par labu jūrniekiem. Trīs reizes uzstājos un izsmēlu savu uzstāšanās limitu, lai pierādītu,

ka šāds lēmums ir aplams, bet diemžēl neizdevās neko mainīt. Ja jūrnieks būs izgājis kursus Vācijā un tādi paši kursi ir arī Latvijā, tad pie sertifikāta saņemšanas man kā Jūrnieku reģistra vadītājam būs jāprasa, lai jūrnieks kursus iziet arī Latvijā, kaut viņš tādus jau ir beidzis tikai pirms trim mēnešiem. Jūrnieks man jautās: kāpēc man to vajag darīt, vai te iegūšu kādu citu līmeni? Nē, te viss būs tieši tāpat. Bet kursi taču maksā naudu, un ne jau mazu. Skumji, bet nākas atzīt, ka Eiropas valstis cita citai neuzticas. Tagad iznāk, ka Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs prasa no jūrniekiem, bet arī no Jūrnieku reģistra tiek prasīts, lai būtu nodrošināti visaugstākie standarti. Diemžēl ne viss labi domātais, tai skaitā arī, piemēram, MLC konvencijā iestrādātais, tikpat labi strādā arī reālajā dzīvē.

Ivo Logins (no kreisās) un Normunds Vilkaušs.

ASOCIĀCIJĀ NOTIEK PAAUDŽU MAIŅA

LKKA valdes loceklis kapteinis Ivo Logins ir pārliecināts, ka asociācijai ir stabila nākotne, jo tieši tagad notiek paaudžu maiņa. Nāk jauni kapteiņi un papildina asociācijas rindas. "Milzīgs sprādziens nenotiks, bet stabils darbs turpināsies," saka kapteinis Logins. Jautāts, vai jūrnieki, strādājot jūrā, ir pietiekami labi aizsargāti, Ivo Logins pauž viedokli, ka, ja kapteinis vai jebkurš cits jūrnieks ir noslēdzis līgumu, ir arī apdrošināšana, tomēr viņš nedomā, ka tas ir svarīgākais jautājums, kam būtu jāpievērš uzmanība.

– Bet kā ir ar kapteiņu neaizsargātību gadījumos, kad, piemēram, uz kuģa tiek atrasta kontrabanda? Kādi tad ir tie pamatjautājumi, kuriem asociācija velta uzmanību?

– Ja tas notiek ar mūsu asociācijas biedru, tad šis jautājums nekādā gadījumā netiek atstāts bez ievērības. Piemērs tam ir gadījums, kad mūsu asociācijas kapteinim bija šāda situācija Ekvadorā, un LKKA aktīvi iesaistījās, lai kapteini atbrīvotu no apcietinājuma, un tas sekmīgi arī izdevās.

Viens no asociācijas mērķiem ir jūrnieku tiesību aizsardzība, un par šo jautājumu tika debatēts arī CESMA asamblejā, kas pagājušā gada maijā notika Rīgā. Cik tas ir mūsu kompetencē un iespējās, aktīvi sekojam jūrnieku kriminalizācijas jautājumam, kā arī dodam savu ieguldījumu likumdošanas izstrādē.

Otrs aktuālais jautājums ir jūrniecības izglītība un mācību programmas, lai tās būtu maksimāli pietuvinātas mūsdienu prasībām. Lai programmas atbilstu jaunajiem standartiem un lai students, pabeidzot kādu no mūsu jūrniecības

mācību iestādēm, tiešām būtu gatavs tam darba tirgum, kāds tas ir tagad, nevis kāds bija pirms gadiem pieciem vai desmit.

Trešais ir kvalifikācijas kontrole, un mūsu asociācijas biedri piedalās zināšanu pārbaudēs Jūrnieku reģistrā. Protams, novārtā netiek atstātas arī jūrniecības tradīcijas, piemēram, jūrnieku saieti Ainažos vai bibliokuģa "Krišjānis Valdemārs" rīkotie pasākumi. Daudzi asociācijas biedri gan individuāli, gan dažādu organizētu pasākumu ietvaros Latvijā popularizē jūrniecību un jūrnieka profesiju.

– Ko varat teikt par topošajiem jūrniekiem, kuri kā kadeti nonāk jūras praksē, tai skaitā noteikti arī uz jūsu kuģa?

– Pārsvarā cilvēkam, kurš izvēlējies jūrnieka profesiju, ir mērķis un plāns, kā šo mērķi sasniegt. Viņš zina, kas no viņa jūrā tiks prasīts un ko vajadzēs apgūt, lai profesionāli strādātu šajā darbā. Reti ir gadījumi, kad cilvēks nesaprot, kur ir nokļuvis, kādas būs prasības un kā ar to tikt galā. Tie ir izņēmumi, bet tādi cilvēki ļoti ātri saprot, ka viņu izvēle ir bijusi kļūdaina. Viens ir izglītība, otrs ir pieredze un prakse, bet trešais ir pati profesijas specifika – tu esi projām no krasta, no ģimenes. Jūrā ir savs dzīves ritms, atnākot mājās, tas ir pavisam cits – ģimene, draugi, pasākumi un jautrība. Bet uz kuģa vairāku mēnešu garumā ir tikai apmēram divdesmit cilvēku, tāpēc vienmēr jāapzinās, cik spēcīgs un motivēts tu esi, lai to visu izturētu.

– Vai kapteinis ir vientuļš vilks uz kuģa?

– Vispār jā.

– Un jūs pats ar to esat apmierināts?

– Es par to nedomāju. Ir darbs, kas jādara, es to daru un lieki neanalizēju. Mans darbs man sagādā baudu, un kamēr tā būs, es šo darbu darīšu.

CILVĒKAM CILVĒKS JĀSATIEK

Joprojām aktīvs savās kapteiņa gaitās ir 85 gadus vecais kapteinis Jānis Līckalns. "Man šķiet, ka asociācija strādā labi, un labi ir arī tas, ka kapteiņi kopsapulcē var sanākt kopā un satikties. Protams, varētu vēlēties, lai kapteiņi daudz aktīvāk biedrotos un asociācijai izdotos viņus savilkt kopā. Ir kapteiņi, kuri strādā jūrā, ir kapteiņi, kuri strādā krastā, un viņiem visiem ir par ko runāt, spriest un diskutēt. Senāk, vēl pirms Latvijas neatkarības atgūšanas un pirmajos gados pēc neatkarības atjaunošanas, "Latvijas kuģniecība" reizi mēnesī vai ceturksnī kopā pulcēja kapteiņus, lai viņi uzzinātu jaunumus un apspriestu savas lietas. Tagad labi ja divas reizes gadā sanākam kopā – kopsapulcē un Kapteiņu ballē gada nogalē, tāpēc ļoti svarīgi ir saglābāt šīs tradīcijas, kas dod iespēju kapteiņiem satikt citam citu."■

Sagatavoja Anita Freiberga

KAPTEIŅA BEZATBILDĪBA, GLĀBĒJU PROFESIONALITĀTE

1993. gada 9. novembrī pie Apvienotajai Karalistei piederošajām Šetlendas salām netālu no Bresejas bākas notika viena no vērienīgākajām glābšanas operācijām Lielbritānijas vēsturē. Vētras laikā uz piekrastes klintīm tika uztriekts Liepājas okeāna zvejas flotes bāzes saldētājtraleris "Lunohod 1". Pateicoties glābēju varonībai un profesionalitātei, kuģa apkalpe – aptuveni 80 cilvēku – tika izglābta, taču pats kuģis aizgāja bojā.

"Tā viennozīmīgi bija kapteiņa vaina – pārgalvība, neprofesionalitāte, situācijas nenovērtēšana. Es kapteini pazinu jau nu jūrskolas laikiem, un viņš visu mūžu strādāja visādus brīnumus," saka Dainis Eņģelis, bijušais Liepājas okeāna zvejas flotes bāzes ģenerāldirektors, tagad Liepājas SEZ Hidrogrāfijas grupas vadītājs.

Jāatzīst, ka "Lunohod 1" kapteinis, kurš pēc šīs avārijas zaudēja gan darbu, gan kapteiņa diplomu, turpināja "strādāt brīnumus" un 1999. gada 4. decembrī, būdams zvejas kuģa "Sniegs" kapteinis, aizgāja bojā kopā ar visu kuģi, kad "Sniegs" vētras laikā tika uztriekts Liepājas molam. Toreiz gāja bojā visa zvejas kuģa apkalpe. Arī šī avārija notika kapteiņa neprofesionalitātes dēļ. Kā iespējams, ka kapteinis turpināja strādāt arī pēc diploma zaudēšanas, turklāt atļāvās būt tikpat pārgalvīgs un bezatbildīgs? Jāņem vērā,

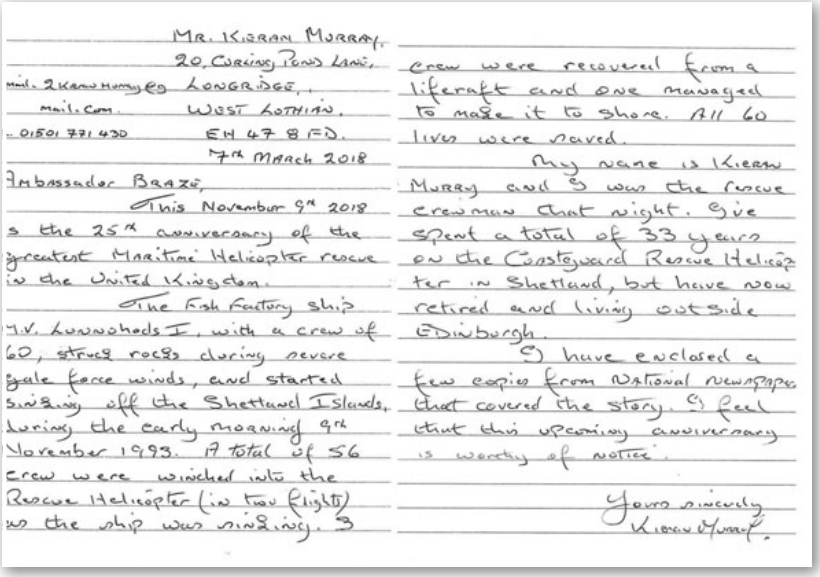
ka tie bija īsti juku laiki, saka Dainis Eņģelis, un daļai jūrnieku bija gan Latvijas, gan vēl joprojām arī PSRS diplomi. Viens tika anulēts, otrs palika, un kapteinis bez problēmām atrada darbu citā firmā.

Šodien ir faktiski neiespējami atrast kādu no izdzīvojušajiem "Lunohod 1" jūrniekiem, jo gandrīz visi bija krievi, baltkrievi un ukraiņi, kas tagad pametuši Latviju, daži jau arī miruši. Taču par neaizmirstamo nakti, kad kuģis gāja bojā, ir gatavs pastāstīt kapteinis Ansis Daizis, Liepājas ostas Kuģu kustības dienesta vadītājs, kurš tālajā 1993. gada 9. novembra naktī ar savu kuģi atradās pavisam netālu no "Lunohod 1".

"Tas bija visīstākais haosa laiks, mēs bijām priecīgi par jebkuru darbu. Bija piedāvājums pie Šetlendas salām saldēt skumbrijas. Tur apstākļi bija sarežģīti. Vajadzēja stāvēt uz enkura, mēs metām un metām enkuru, bet kuģis turpināja dreifēt. Mani izsauca Murmanskas bāzes kuģis un informēja: grunts ir ļoti akmeņaina, met, cik vien tev ir enkura ķēdes! Tā arī darīju, tad kuģis stāvēja. Arī citi Latvijas kuģi meta četras enkura ķēdes, bet vajadzēja vismaz sešas, pat astoņas. Mēs dalījāmies pieredzē, tā bija pieņemts. Tur bija kuģis "Pružāni", tā kapteinis bija ļoti pieredzējis, mēs ilgi runājāmies. Bet "Lunohod" kapteinim nekad nebija laika.

Tajā vakarā mēs bijām netālu no Lervikas. "Lunohod" bija atvedis man matrozi, kapteinis mani izsauca un teica, lai nāku un paņemu savu cilvēku. Atbildēju, ka šovakar ne, sola lielu vēju, pat viesuļvētru, ja tā būs, iešu atklātā jūrā. "Tu baidies?" viņš jautāja. Teicu, ka nebaidos, bet kāpēc man mocīties? Es tā arī izdarīju – pacēlu enkuru un izgāju atklātā jūrā, kādas astoņas jūdzes no Bresejas. Pūta ļoti spēcīgs rietumu vējš, bet "Lunohod" kapteinis pilnīgi neloģiski pārgāja uz citu vietu pie Bresejas bākas, tikai kādas četras piecas kabeļtauvas no klinšainā krasta. Manuprāt, šādai rīcībai nebija pilnīgi nekāda pamata. Mēs neviens to nesapratām. Arī "Pružāni" palika uz enkura, bet tikai tāpēc, ka viņi nepaspēja noņemties, jo pie borta bija cits kuģis. Tas otrs kuģis paspēja attauvoties un aiziet, bet "Pružāni" vairs nepaguva, viņi arī palika klinšainā vietā. "Pružānu" kapteinis vēlāk teica, viņš neesot domājis, ka būšot tik grūti.

Bet mēs izgājām jūrā, un īsi pēc pusnakts otrais stūrmanis man zvanīja, ka saņemta ziņa – "Lunohod" esot uz akmeņiem. Ļoti drīz arī pārtrūka sakari. Mēs



Mr. Kieran Murray,
20, Curling Pond Lane,
Longridge,
West Lothian.
EH 47 8 FD.
7th March 2018

mail. 2kieranmurray@gmail.com
01501 771 430

Ambassador Braze,

This November 9th 2018 is the 25th anniversary of the greatest Maritime Helicopter rescue in the United Kingdom.

The Fish Factory ship M.V. Lunnohods I, with a crew of 60, struck rocks during severe gale force winds, and started sinking off the Shetland Islands, during the early morning 9th November 1993. A total of 56 crew were winched into the Rescue Helicopter (in two flights) as the ship was sinking. 3 crew were recovered from a liferaft and one managed to make it to shore. All 60 lives were saved.

My name is Kieran Murray and I was the rescue crewman that night. I've spent a total of 33 years on the Coastguard Rescue Helicopter in Shetland, but have now retired and living outside Edinburgh.

I have enclosed a few copies from National newspapers that covered the story. I feel that this upcoming anniversary is worthy of notice.

Yours sincerely
Kieran Murray.

Latvijas Republikas vēstniecība Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotajā Karalistē un Latvijas Jūras administrācija saņēma vēstuli no Kierana Murraja kunga, kurš pirms 25 gadiem kā helikoptera vinčas operators bija piedalījies vienā no Lielbritānijas vērienīgākajām jūras glābšanas operācijām un tagad interesējās par kuģa "Lunohod 1" izglābtās apkalpes šodienas gaitām. Viņa vēstule bija ierosme vēlreiz atgriezties pie 1993. gada notikumiem.

apgriezāmies un devāmies palīgā. Ierodoties redzēju, ka tur jau strādā velkoņi un liels helikopters. Taču velkoņi neko nevarēja palīdzēt, jo vējš spieda "Lunohod" klāt pie akmeņiem. Es sapratu, ka arī mēs nevaram palīdzēt, visas cerības bija tikai uz helikopteru. Aizsūtīju ziņu uz bāzi un gāju atpakaļ jūrā.

Nākamajā dienā atbrauca aģents, un mēs aizbraucām uz nelaimes vietu. Tur jau saimniekoja angļi, bet mēs arī "izsēdinājām desantu". Mans vecākais palīgs mēģināja aiziet līdz kuģa tiltiņam, bet tas jau bija zem ūdens.

"Lunohod" ekipāžu satikām pilsētā. Daudziem bija sasitumi, zilumi, taču visi bija dzīvi. Trīs vai četri tikuši izskaloti krastā un izglābti, bet visus pārējos nocēla britu helikopters. Pavisam tur bija ap 80 cilvēku. Helikopters evakuāciju veica divos piegājienos – vispirms nocēla pusi apkalpes, tad otru pusi. Savu matrozi es satiku pēc piecām dienām. Viņš negribēja daudz runāt par notikušo, tā bija ļoti smaga psiholoģiska trauma, tomēr pastāstīja, ka bijis otrajā grupā un kā bijis gaidīt, nezinot, kas notiks nākamajā brīdī. Dziļums tur bija vismaz 80 metru. Glābšanas operācija ilgusi četras piecas stundas. Matrozis nemācēja izstāstīt, kā nelaime notika – viņš esot izgājis uzpīpēt, pēkšņi bijis trieciens un parādījies ūdens.

Patiesībā jau tas ir brīnums, ka izdevās visus izglābt. Ļoti augsta līmeņa profesionalitāte britu glābšanas dienestam, ļoti augsta! Glābšana notika, var teikt, manu acu priekšā. Ko nozīmē noturēt helikopteru uz vietas tādos laika apstākļos un no vadību zaudējuša, faktiski jau grimstoša kuģa nocelt visus cilvēkus, un neviens pat netika nopietni ievainots!

Vispār angļu glābšanas dienests ir ļoti profesionāls un ļoti operatīvs. Zinu gadījumu, kad no krievu kuģa Jaungada naktī tika izšautas sarkanās raķetes, un angļu velkonis un helikopters tūlīt bija klāt. Tajā pašā laikā angļi ļoti saprātīgi izvērtē situāciju. Man pašam bija gadījums, kad kuģis tika norauts no enkura un iznāca satikties ar pretim nākošo tankkuģi, bet es labi jutu, kā tiek nests mans kuģis, un teicu, ka izgriezīšos! Tomēr ostas vadība bija dzirdējusi mūsu sarunu, un mūs izsauca ostas kapteinis. Es, protams, atvainojos tankkuģa kapteinim un paskaidroju, ka labi jutu savu kuģi un zināju, ka pagūšu izgriezties, parādīju arī eholotes papīru par situāciju. Viņi pilnībā saprata situāciju un iespējamās sekas. Angļi necenšas bez vajadzības "piekasīties", viņi vienmēr ļoti rūpīgi izvērtē reālo situāciju.

Taču, ja runājam par "Lunohod", tad avārijas iemesls bija vistīrākā nolaidība, nevajadzīga pārgalvība un situācijas nenovērtēšana. Mans personiskais viedoklis ir, ka viņi iedarbināja dzinēju tikai pēc tam, kad jau bija trieciens pa akmeņiem, taču vajadzēja ar dzinēju piestrādāt visu laiku, lai noturētu kuģi. Un, protams, kuģim nevajadzēja atrasties tur, kur tas atradās!"

Kapteinis Daizis atzīst, ka "Lunohod 1" bojāeja bijis dramatiskākais notikums viņa jūrnieka mūžā.

"Ir jau bijušas arī citas avārijas, bet ne tik dramatiskas. Nācām ārā no Mauritānijas, aiz manis nākošais kuģis uzsēdās smiltīm. Es pirms tam teicu, ka parādīšu, bet viņš – nē, pats zināšot. Ak jā, tas jau bija tas pats kapteinis, kurš pēc tam uz "Lunohod"!

Ir arī visādi kuriozi gadījušies. 1991. gadā iegājām Vācijas ostā ar PSRS karogu! Uz kuģa uzkāpa aģents un teica, ka tūlīt atvedīšot mums Latvijas karogu! Atbildēju, ka man taču vēl ir visi PSRS dokumenti! Vācieši mūs filmēja un fotografēja, bet locis mēģināja izlūgties, lai atstājam viņam PSRS karogu kā suvenīru. Ko tik nav nācies pieredzēt!"

Dainis Eņģelis atceras, ka pēc "Lunohod 1" avārijas izveidota komisija avārijas iemeslu izvērtēšanai. Kuģa kapteinis pat nav varējis izskaidrot notikušo – tā vienkārši esot gadījies! Protams, šodien tādam kapteinim turpināt darbu nebūtu iespējams. Un, ja šādas iespējas nebūtu, tad, iespējams, arī kuģa "Sniegs" jūrnieki būtu dzīvi.■

Sarma Kočāne

CILVĒKA FAKTORS IR PIRMAJĀ VIETĀ

Lai sniegtu kvalitatīvus un izdevīgus finanšu pakalpojumus jūrniekiem, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA) biedriem, LTFJA pirms divdesmit gadiem nodibināja kooperatīvo krājaizdevu sabiedrību "Jūrnieku forums", kas apkalpo tikai jūrniekus un viņu ģimenes locekļus. Sabiedrības darbību regulē LR Krājaizdevu likums, LR Kooperatīvo sabiedrību likums, LTFJA KKS "Jūrnieku forums" statūti, Finanšu un kapitāla tirgus komisijas un Latvijas Bankas normatīvie dokumenti un rīkojumi, kā arī citi Latvijas Republikas un Eiropas Savienības likumdošanas un normatīvie akti. Ir cilvēki, kas vairās saistīties ar kredītiestādēm, un ir cilvēki, kas neapdomīgi iekrīt parādu valgos. Kā ir ar jūrniekiem un kādas iespējas "Jūrnieku forums" viņiem piedāvā? Par to saruna ar LTFJA KKS "Jūrnieku forums" valdes priekšsēdētāju ARTŪRU KORBUTU.

– "Jūrnieku foruma" mērķauditorija ir jūrnieki, bet vai paši jūrnieki ir informēti par jūsu pakalpojumu klāstu un cik daudz jūrnieku šos pakalpojumus izmanto?

– Jūrnieki, protams, zina, ka ir "Jūrnieku forums", bet to, ka esam krājaizdevu sabiedrība, zina retais. Latvijā šis finanšu instruments nav īpaši izplatīts, atšķirībā, piemēram, no Amerikas, kur bankas pamatā strādā ar juridiskajiem klientiem, kas apgroza ievērojamas naudas summas, bet visas fiziskās personas zina, kas ir "Credit Union", jo tās izmanto krājaizdevu sabiedrības pakalpojumus.

Mūsu krājaizdevu sabiedrībai ir aptuveni divarpus tūkstoši klientu, no kuriem puse izmanto uzkrājuma programmas, bet otra puse aizdevuma programmas.

– Daudzus mūsu jūrniekus lielas problēmas sagaidīs tad, kad viņi dosies pensijā, jo nemaksātā sociālā nodokļa dēļ valsts maksāto pensiju apmērs nebūs īpaši iepriecinošs.

– No tiem mūsu klientiem, kuri izmanto uzkrājuma programmas, lielākajai daļai ir uzkrājumi pensiju depozīta fondā. Vēl pavisam nesen pensiju fonds nebija starp populārākajiem pakalpojumiem, bet pēdējā laikā cilvēki sāk arvien vairāk domāt par nodrošinājumu vecumdienās. Pensiju programmas popularitāti var skaidrot ar to, ka jūrnieki ir sapratuši, ka, kā jau teicāt, daudziem gaidāmas visai mazas pensijas no valsts, jo jūrnieki paši nav bijuši pietiekami tālredzīgi šajā ziņā. Protams, būs jūrnieki, kuriem šādas problēmas nebūs, bet

vismaz tiem, kuri nāk pie mums un par to runā, pensija lielākoties nepārsniegs simt eiro. Beidzot cilvēki ieslēdz domāšanu un saprot, ka kaut kas jādara lietas labā, jo tikai viņi paši par sevi var parūpēties. Cilvēki sāk uzkrāt, bet gribētos, protams, lai viņi to sāk darīt daudz jaunākos gados, teiksim, sākot no trīsdesmit piecu gadu vecuma vai vēl ātrāk. Tomēr pieredze rāda, ka visvairāk to sāk darīt cilvēki pēc piecdesmit, kad bērni jau ir izauguši un pirmās lielākās vajadzības apmierinātas. Patiesībā mums jau nav īpaši svarīgi, kad cilvēks ir nolēmis to darīt, tas ir svarīgi pašam cilvēkam.

– Vai jūs teiktu, ka optimāli būtu, ja cilvēks, teiksim, no trīsdesmit piecu gadu vecuma ik mēnesi pensijas fondā noguldītu nosacīti simt eiro?

– Tas būtu ideāls variants, jo tā ir pašdisciplīna, kas pēc tam dod labus rezultātus. Cilvēkam jau ir raksturīgi daudzas lietas atlikt uz vēlāku laiku. Šoreiz to nedarīšu, bet tad, pēc nākamā reisa, tad gan uzreiz noguldīšu tūkstoti vai pat divus. Bet pēc nākamā reisa atkal uzrodas kādas vajadzības un pirkumi, ko par svarīgāku uzskati pats vai arī tava ģimene, un iemaksas nākotnes fondā atkal tiek atliktas. Uzkrāšana pa simt eiro vai simt dolāriem, tā ir disciplīna, un jo ātrāk tu sāc krāt, jo vairāk vari sakrāt.

– Tātad viens virziens ir depozīta noguldījumi, bet otrs ir naudas aizdošana. Kādiem nolūkiem tad cilvēki galvenokārt aizņemas naudu?

– Jauniem cilvēkiem ir daudz vajadzību un vēlmju, bet, lai kļūtu par jūrnieku un varētu sākt pelnīt naudu, vispirms ir jāiegūst izglītība. Lai jaunie cilvēki varētu studēt Latvijas Jūras akadēmijā vai kādā citā mācību iestādē, visbiežāk ir vajadzīgs studiju kredīts, un tā ir visai ievērojama naudas summa.

– Tas nozīmē, ka LJA studenti var būt jūsu klienti, bet tikai ar nosacījumu, ka viņi iestājas arī jūrnieku arodbiedrībā?

– Tieši tā, jo mūsu darbības pamatā ir arodbiedrības biedru interešu aizsardzība un pārstāvēšana. Tomēr mēs izvērtējam visus riskus, tāpēc neizsniedzam kredītu par visu studiju laiku, jo tas var radīt problēmas gan pašiem studējošajiem, gan arī mums, jo statistika rāda, ka ne visi , kas iestājas Jūras akadēmijā, to arī pabeidz, un atbiruma procents ir diezgan liels.

– Kā tiekat galā ar saviem riskiem?

– Vispirms jau ar katru cilvēku atsevišķi izrunājam kredīta atmaksas grafiku un termiņus, sadalām maksājumus, lai to varētu izdarīt pa daļām. Pirmais aizdevums ir pusotra tūkstoša eiro, un tad, ja šā kredīta saistības ir nokārtotas, varam izsniegt kredītu nākamajam mācību gadam, protams, ja tas ir nepieciešams. Studiju kredīta specifika ir tā, ka šo aizdevumu mēs pārskaitām uzreiz uz mācību iestādi un ir noteiktas kredīta brīvdienas līdz sešiem mēnešiem, lai jaunais cilvēks saprastu, kad viņš dosies praksē un kad viņam reāli parādīsies nauda kredīta atmaksāšanai.

Tā kā naudas aizdevumi ir saistīti ar riskiem, aizdevuma procents noteikts deviņu desmit procentu robežās. Ja klients ir jauns un mums vēl nepazīstams,

tad procentu likme ir viena, ja tas ir klients, kurš jau izmantojis mūsu pakalpojumus un viņam ir laba kredītvēsture, tad procentu likme var būt arī zemāka, jo ir mazāks risks. Būtībā procentu likme parāda riska pakāpi, piedevām mums ir arī lojalitātes programma, kas attiecas uz tiem, kuri jau ilgstoši ar mums strādā, kuriem bijuši vairāki kredīti, kas atdoti bez kavējumiem, tad nākamais kredīts jau ir daudz lētāks.

Mums ir trīs lielie kredīta produkti: patēriņa kredīts, hipotekārais kredīts un trešais populārākais ir mācību kredīts.

Jauni cilvēki kredītu izmanto, lai uzlabotu savus dzīves apstākļus un iegādātos nekustamo īpašumu – dzīvokli vai māju, bet daudzi cilvēki pēc piecdesmit pērk dzīvokli, lai to izīrētu un tā garantētu sev regulārus ienākumus.

– Vai arī jūsu krājaizdevu sabiedrības bizness ir ar plus zīmi?

– Jau divdesmit gadus esam šajā tirgū, un vēl nav bijis neviens gadījums, kad mēs gadu nebūtu pabeiguši ar plusiem. Katru gadu maksājam pajas saviem biedriem, jo visi mūsu klienti ir arī mūsu paju biedri, tātad šīs biedrības līdzīpašnieki, par kādiem viņi kļūst, nopērkot kaut vienu paju 145 eiro vērtībā. Tas, no vienas puses, dod viņiem tiesības sekot visiem procesiem krājaizdevu sabiedrībā, tā sakot, turēt roku uz pulsa, un, no otras puses, viņi katru gadu saņem arī dividendes. Atkarībā no tā, cik finansiāli veiksmīgs bijis aizvadītais gads, dividenžu procenti var svārstīties robežās no diviem, pieciem līdz pat deviņiem. Droši varu teikt, ka daudz izdevīgāk ir būt par līdzīpašnieku mūsu krājaizdevu sabiedrībā, nekā noguldīt naudu bankā. Ikviens, kurš dažādu iemeslu dēļ vairs nevēlas piedalīties "Jūrnieku foruma" procesos, var izņemt savu naudu.

"Jūrnieku forums" savu peļņu nogulda rezerves kapitāla fondā un paju biedriem izmaksā dividendes.

– Teicāt, ka "Jūrnieku forumā" ir aptuveni divarpus tūkstoši klientu, bet ja nu pēkšņi pieaug jūrnieku interese kļūt par jūsu klientiem, vai esošā kapacitāte būs pietiekama, lai spētu šo interesi apmierināt?

– Mūsu kapacitāte ir pietiekama, lai apkalpotu visus Latvijas jūrniekus un pat vēl vairāk. Kopš 2010. gada tehniskā ziņā esam strauji attīstījušies, tāpat esam Eiropas apvienotās maksāšanas telpas dalībnieki, un naudas pārskaitījumi notiek tieši tāpat kā banku sektorā. Caur internetbanku var veikt maksājumus un saņemt darba algu, piedevām mūsu klientiem internetbankas maksājumi notiek bez komisijas maksas. Vismaz astoņdesmit procenti mūsu jūrnieku atalgojumu saņem dolāros, un tā kā mūsu bankām ir problēmas ar dolāru kontu apkalpošanu, jūrnieki ir sūdzējušies, ka pārskaitījumi ļoti kavējas. Mums šādu problēmu nav, un mēs piedāvājam arī ļoti labu valūtas maiņas kursu. Tā kā "Jūrnieku forumā" strādā tikai seši darbinieki, tad arī administratīvās izmaksas nav augstas, kas ļauj klientiem sniegt lētākus pakalpojumus.

– Un tomēr, ņemt kredītu – tas cilvēkam vienmēr ir saistīts ar risku.

– Tā ir tiesa, ka mēs visi it kā baidāmies no kredītiem, un cilvēki domā, ka arī mēs esam vēl viens kantoris, kas izsniedz kredītus un vēlas "uzvārīties". Kopējo kredīta gaisotni ir sabojājuši ātro kredītu kantori, pateicoties kuriem ļoti daudzi ir smagi iekrituši parādsaistībās, tāpēc ir diezgan grūti pārliecināt cilvēkus, ka ne jau vienmēr aizņemties ir slikti un riskanti. Diemžēl arī bankas ne vienmēr vēlas un lielākoties pat nevēlas un nemēģina iedziļināties ne savu

klientu problēmās, ne darba specifikā. Ļoti bieži bankas izvēlas parādu piedziņu nodot parādu piedziņas kantoriem, bet var taču gadīties objektīvi iemesli, kāpēc cilvēks uz īsāku vai ilgāku laiku paliek bez regulāriem ienākumiem vai ienākumiem vispār, bet aizdevēju tas parasti neinteresē. Divdesmit gadu laikā mums ir bijuši trīs tiesvedības gadījumi, un tas tiešām notika tikai tad, kad visi citi līdzekļi parāda atgūšanai jau bija izsmelti. Tās bija problēmas ar konkrētiem cilvēkiem, kuri bija pazaudējuši cilvēka cienīgu seju. Parasti mēģinām saprast situāciju un iedziļināties cilvēka problēmās. Kopā sēžamies pie galda, diskutējam un risinām jautājumus, kā varam palīdzēt. Iespējams, ir jāpalīdz realizēt īpašumu, vajadzīga juridiskā palīdzība vai ir problēmas atrast darbu. Tad griežamies pie arodbiedrības pēc palīdzības. Mums bija gadījums, kad cilvēks pusgadu nebija maksājis kredītu, mēs mēģinājām ar viņu kontaktēties, lai saprastu, kas noticis. Izrādījās, ka cilvēks jau pusgadu ar kuģi iestrēdzis pie Āfrikas, jo darba devējs nemaksā algu. Informējām arodbiedrību par situāciju, kādā nokļuvis tās biedrs, un arodbiedrība apmaksāja jūrniekam mājupceļa izdevumus. Reizēm mums ir nācies konsultēt pat šķietami ģimenisku problēmu risināšanā. Cilvēks atnāk pie mums un saka: aizsūtīju visu savu naudu sievai, bet, kad atnācu no reisa, izrādījās, ka viņa naudu ir notērējusi, un man vairs nav ne centa. Iesakām jūrniekam veidot rezerves uzkrājumus un turpmāk ar naudu rīkoties apdomīgāk. Bēdīgākās situācijas ir tad, ja jūrnieks ir aizgājis bojā, bet palikušas viņa kredītsaistības. Tad strādājam ar apdrošinātājiem, lai nokārtotu apdrošināšanas maksājumus un mantojuma lietas un saprastu, kā juridiski pareizi sagatavot dokumentus, lai sievu un bērnus neapgrūtina nenokārtotās saistības. Saglabājam dzīvo saikni ar cilvēku, un tieši ar to mēs atšķiramies no citām kredītiestādēm. Tehnikas progress ir neizbēgams, jaunākā paaudze dzīvo digitālajā vidē, bet, ja rodas kāda reāla problēma, tad ar telefonu cilvēks neko nevar sarunāt, ir jābūt sarunām klātienē, ir jābūt diskusijām un problēmas risināšanas ceļam, un to mēs varam izdarīt, ja sēžam pie viena galda un runājam.■

Anita Freiberga

ARODBIEDRĪBA SAKĀRTO DARBA VIDI

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA) dibināta 1991. gadā. Tā ir Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības (LBAS), Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF, Londona), Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETF, Brisele), kā arī Baltijas valstu pastāvīgi darbojošos komiteju locekle. Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībā ir vairāk nekā seši tūkstoši biedru.

LTFJA prezidents Igors Pavlovs uzskata, ka tas ir tīri solīds skaits, tomēr vienmēr varētu vēlēties vēl lielāku jūrnieku aktivitāti un interesei par savu tiesību aizsardzības deleģēšanu arodbiedrībai. "Ja paskatās uz Eiropas valstīm, redzams, ka jaunu biedru piesaistīšana arodbiedrību kustībai ir diezgan problemātiska, nemaz nav tik viegli pārliecināt cilvēkus stāties arodbiedrībā," atzīst Igors. "Ir divi veidi, kā mēs varam aizstāvēt un cīnīties par savām tiesībām. Pirmais – to var darīt katrs pats. Esmu pietiekami gudrs un kompetents, tāpēc man nav vajadzīgs neviens, kas pārstāvētu manas tiesības vai ar kuru kopā varētu to darīt. Daudzi arī netic, ka kopā panākumi varētu būt labāki. Otrs veids ir darīt to ar arodbiedrības palīdzību, bet te, protams, ir jautājums, kā pārliecināt jūrniekus par nepieciešamību stāties arodbiedrībā. Viņi daudz laika pavada jūrā, un tā ir pavisam cita domāšana. Te labs piemērs varētu būt šāds: autobusā brauc daudz cilvēku, iekāpj kāds huligāns un uzmācas vienam no pasažieriem. Pārējie to vēro, bet neiesaistās, jo huligāns jau mani neaiztiek. Mēs it kā visi esam kopā, un tomēr katrs par sevi."

Latvijā tikai desmitā daļā no aptuveni deviņsimt tūkstošiem strādājošo ir arodbiedrības biedri, un tas šķiet dīvaini, jo sabiedrība kopumā nav īpaši apmierināta ar saviem darba devējiem, ar atalgojuma apmēru, darba drošību un garajām darba stundām, tāpēc varētu domāt, ka arodbiedrība varētu būt labākais veids, kā uzlabot un kontrolēt situāciju darba tirgū. Pasaules jūrniecības prese diezgan daudz apraksta situācijas, kad jūrnieki ir bijuši neaizsargāti, kad bijušas pārkāptas viņu tiesības, kad viņi nav saņēmuši darba samaksu vai vispār atstāti bezpalīdzīgā situācijā. To ir piedzīvojuši arī Latvijas jūrnieki, pamatā ierindas personāls, un viņiem ir nācies meklēt palīdzību tieši pie arodbiedrības.

KOPLĪGUMS UZTUR KĀRTĪBU KUĢOŠANAS BIZNESĀ

Starptautiskajā tirdzniecības flotē uz vairāk nekā 50 tūkstošiem kuģu strādā vairāk nekā miljons jūrnieku no visas pasaules, tāpēc loģisks ir jautājums,

LTFJA prezidents Igors Pavlovs (pa labi) kopā ar savu komandu.

kas pārstāv tirdzniecības flotes jūrnieku intereses. Igors Pavlovs ir pārliecināts, ka tā ir diezgan aktīvi strādājošā jūrnieku arodbiedrību kustība, piemēram, Latvijā, Vācijā, Zviedrijā, Horvātijā, Filipīnās, Korejā un vēl daudzās valstīs, kas visas kopā veido Starptautisko Transporta darbinieku federāciju jeb saīsināti ITF. "Pateicoties ITF, uz daudziem pasaules kuģiem darbojas koplīgums," saka Pavlovs. "Bet bieži vien jūrnieki nemaz īsti neizprot koplīguma jēgu un nenovērtē, cik tam ir svarīga loma. Cilvēks domā, ka koplīgums ir tādi kā darba noteikumi, ko izgudrojis darba devējs, bet patiesībā koplīgums ir dokuments, kas tiek parakstīts starp divām pusēm – arodbiedrību un darba devēju. Ja nav arodbiedrības, nav arī iespējams noslēgt koplīgumu, un paliek vien līgums starp darba devēju un darba ņēmēju. Jūrnieki parasti paraksta darba līgumu, kurā ir norādīts vārds, uzvārds un, iespējams, arī atalgojums, bet zemāk maziem burtiem rakstīts: pārējie nosacījumi saskaņā ar koplīgumu. Reizēm cilvēks šim punktam pat nav pievērsis uzmanību, bet koplīgums darbojas un aizstāv viņa intereses. Bet iedomāsimies, kas notiktu, ja starp darba devēju un darba ņēmēju nebūtu arodbiedrības, kas regulē abu pušu attiecības, un kā jūrnieks varētu aizstāvēt savas tiesības. Uz katru jūrnieka iebildumu kuģu īpašnieks var teikt: atvaino, durvis ir vaļā, ja nepiekrīti nosacījumiem, vari meklēt citur izdevīgākus. Labi, teiksim, ka līgums ir noslēgts, bet kā lai jūrnieks atrod palīdzību un atbalstu situācijā, ja darba devējs nepilda savas saistības? Viņš ar savu problēmu atkal ir palicis viens. Piemēram, bijušās Latvijas kuģniecības, tagad

Igors Pavlovs (pa kreisi), LK valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups un Andrejs Zvaigzne.

kuģošanas kompānijas LSC trīsdesmit četri kuģi ir zem mūsu koplīguma, un mēs visus jautājumus risinām operatīvi, taču nevajadzētu domāt, ka koplīgums ir kāds automātiski parakstāms dokuments. Tā nav, jo katru koplīguma punktu mēs izrunājam, izdiskutējam un parakstām vien tad, ja esam vienojušies par labāko variantu mūsu jūrniekiem. Ir reizes, kad diskusijas par katru ciparu un nosacījumu notiek diezgan augstos toņos. Vislielākās diskusijas, protams, ir par darba algām, īpaši tas attiecas uz ierindas jūrniekiem, jo kuģu īpašnieki saka, ka viņi var aizpildīt šīs darba vietas ar trešo valstu jūrniekiem. Arodbiedrībai visu laiku jādomā, kas mūsu jūrniekam ir visvarīgākais – darba alga vai darba vieta. Es uzskatu, ka tā tomēr ir darba vieta, jo garantē noteiktu ienākuma līmeni. Lai arī tas nav tāds, kādu mēs visi vēlētos, cilvēks tomēr neatrodas bezdarbnieku rindās. Vienmēr ir jāatceras, ka mūsu ierindas jūrnieku vietas var aizņemt filipīnieši, trešās pasaules valstu jūrnieki.

LTFJA ir laba sadarbība ar kompāniju "Tallink", kuras divi kuģi reģistrēti zem Latvijas karoga un uz kuriem strādā mūsu jūrnieki, ar kompāniju "Stolt", kā arī ar citām kuģošanas kompānijām, ar kurām esam noslēguši koplīgumu, kas attiecas uz tiem Latvijas jūrniekiem, kuri strādā uz šo kompāniju kuģiem zem dažādiem karogiem. Kas attiecas uz jūrnieku sadzīves apstākļiem, tad tie lielā

mērā ir sakārtoti, lai gan vienmēr var vēlēties uzlabojumus, bet galvenais jautājums ir jūrnieku sociālā aizsardzība, īpaši ņemot vērā to, ka viņi strādā uz lēto karogu kuģiem."

LIETIŠĶAS SARUNAS LIETIŠĶĀ GAISOTNĒ

Igors Pavlovs stāsta, ka gada nogale arodbiedrībai parasti ir intensīva darba pilna, jo tad ir pienācis laiks pārslēgt koplīgumus ar daudzām kompānijām un kuģu īpašniekiem. Liela daļa koplīgumu tiek noslēgta, pamatojoties uz principiem, par kuriem panākta vienošanās IBF foruma (*International Bargaining Forum*) ietvaros, kura dalībnieki ir ITF un IMEC. Kad līguma termiņš ir beidzies, puses pārskata darba nosacījumus un, ietverot jaunos nosacījumus, koplīgumi tiek pārslēgti uz četriem gadiem – no 2019. gada janvāra līdz 2022. gada decembrim.

2018. gada 21. novembrī arodbiedrību apmeklēja pārstāvji no ITF un Starptautiskās jūrnieku darba devēju padomes (IMEC). Pārrunas vadīja LTFJA prezidents Igors Pavlovs, no ITF puses piedalījās federācijas jūras operāciju nodaļas vadītājs Džons Kanias, IMEC pārstāvēja organizācijas priekšsēdētājs un "V-Ships India" izpilddirektors kapteinis Raješs Tandons, IMEC izpilddirektors Frančesko Gargiulo, pārstāvis no kompānijas "Columbia Shipmanagement Cyprus" Andreass Andreou. Kā novērotāji klāt bija kompānijas "Hanza Marine Management" izpilddirektors Aleksandrs Goridjko un personāla menedžere Jūlija Mickeviča. Tikšanās laikā tika apspriesti Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības koplīguma nosacījumi, veiktas izmaiņas jūrnieku labklājības, darba apstākļu uzlabošanai, kā arī saskaņotas minimālās algu likmes nākamajiem diviem gadiem, bet ar SIA LSC pārstāvjiem apsprieda jauna koplīguma pārslēgšanu uz nākamajiem četriem gadiem.

UZ VALSTI NEVAJAG DUSMOTIES, KATRAM PAŠAM JĀBŪT ATBILDĪGAM PAR SEVI

Tos darba un sadzīves apstākļus, kādi ir šodien, nekādā ziņā nevar salīdzināt ar tiem, kādi bija pirms gadiem divdesmit pieciem trīsdesmit. Jūrnieki strādā, saņem algu, pēc kontrakta beigām atpūšas krastā, slēdz jaunu kontraktu, šķiet, nav nekādu problēmu. Jūrnieks samaksā arī valsts noteikto iedzīvotāju ienākuma nodokli, un viņa sirdsapziņa ir tīra, cilvēks naktī var mierīgi gulēt. Līdz laikam, kad pienāk pensionēšanās vecums un jūrnieks pēkšņi attopas, ka nav maksājis sociālo nodokli, un tad gan naktīs viņu moka bezmiegs. Kā saka Igors, arodbiedrība vienmēr ir mudinājusi jūrniekus neatlikt uz vēlāku laiku to, par ko vajadzētu domāt laikus. Trīsdesmit un četrdesmit gadu vecumā šķiet, ka pensija vēl ir aiz kalniem, bet gadi paskrien ātri, un, kad pienāk sešdesmit pieci, atklājas bēdīga aina. "Pie manis atnāk cilvēks un saka: Igor, es visu mūžu esmu nostrādājis jūrā, vai tu zini, cik lielu pensiju es saņemšu

LTFJA rīkotajos Jūras svētkos Brīvdabas muzejā.

no valsts? Jā, es zinu, ļoti maz, sešdesmit vai septiņdesmit eiro. Un cilvēkam ir aizvainojums uz valsti, jo viņš nesaprot, kā tas var būt. Cilvēks pat neaptver, ka no četrdesmit gadiem divdesmit astoņus viņš nostrādājis pilnīgi citā situācijā, valstī, kurā ir pavisam citi likumi, nekā tas bija kādreiz. Es viņam saku, ka šodien katram Latvijas iedzīvotājam ir iespēja brīvprātīgi piedalīties sociālās apdrošināšanas sistēmā, katrs pats var maksāt sociālo nodokli, pievienoties trešajam pensiju līmenim vai kādam citam pensiju fondam, piemēram, "Jūrnieku foruma" programmai. Cilvēks sava darba mūža laikā var parūpēties par vecumdienām, tomēr viņš to īsti neizprot un nedara. Cilvēkam ir psiholoģiska problēma un grūti pieņemt domu, ka labprātīgi jāšķiras no kādas summas, no savas naudas. Viena lieta, ja to izdara darba devējs, ar to cilvēks spēj samierināties, bet izņemt naudu no savas kabatas, kad ir tik daudz vajadzību šodien un tūlīt... Saku cilvēkam, ka viņam jau divdesmit astoņus gadus vajadzēja domāt, ko darīs, kad sasniegs pensijas vecumu. Bet viņš saka – neticēju šai valstij, neticu bankām! Tad zemes bankā būtu licis, vai arī tai netici? Cilvēki nonāk lielas problēmas priekšā, un šajā ziņā viņiem neviens nevar palīdzēt, ja pirms divdesmit astoņiem gadiem viņi nesaprata vai nepieņēma domu, ka sākušies jauni laiki un ir jādomā savādāk!"■

Anita Freiberga

VĒRIENĪGĀKAIS PASĀKUMS SPORTA BURĀŠANĀ LATVIJĀ PĒDĒJO 30 GADU LAIKĀ

No 2018. gada 18. līdz 25. augustam jūrā pie Daugavas vārtiem norisinājās vērienīgākais pasākums sporta burāšanā Latvijā pēdējo 30 gadu laikā – *Platu 25* klases pasaules čempionāts, kurā piedalījās 37 komandas no deviņām valstīm. Čempionāta svinīgā atklāšana notika Rīgas sporta burāšanas centrā.

Starptautiskā *Platu 25* klases asociācija izvēlējās Latviju kā labāko 2018. gada pasaules čempionāta rīkotāju, un to apstiprināja Pasaules burāšanas asociācija (*World Sailing*). Latvijas Zēģelētāju savienība un Latvijas *Platu 25* klases asociācija 2017. gada rudenī saņēma apstiprinājumu rīkot 2018. gada čempionātu Rīgā, kas izvērtās par vienu no vērienīgākajiem pasākumiem sporta burāšanā Latvijā vidējās jahtu klases grupā pēdējo 30 gadu laikā un noteikti bija Latvijas simtgades cienīgs pasākums. Pasaules čempionāta organizēšanas mērķis bija parādīt, ka Latvijā burāšanas sports attīstās, tiek popularizēts un piesaista bērnus un jauniešus olimpiskajai burāšanai. *Platu 25* jahtu klasē uzvarētāja titulu saglabāja iepriekšējā gada čempioni – komanda no Itālijas "Euz Il Taverna Degli Amici", otrajā vietā vien ar divu punktu starpību ierindojās komanda no Austrālijas "Easy Tiger V", kas burāja ar laivu no Latvijas "Kaņepe". Sīvā cīņā ar Lietuvas jahtu "Mojito TV3.LT" trešajā vietā ierindojās komanda no Igaunijas, kas sacensībās piedalījās ar Latvijas laivu "Penelope", atstājot lietuviešus ceturtajā vietā. Piekto vietu ieguva komanda no Lietuvas "Bestija". Arī Latvijas komandas rādīja teicamu sniegumu, ierindojoties no 6. līdz 10.vietai. Latvijas komanda "Voodoo" ieguva augsto sesto vietu, komanda "Thunder" septīto, "Buffalo" astoto un "La Revaltosa" devīto. Pirmo desmitnieku noslēdza komanda no Itālijas "Five for Fighting".■

BURĀŠANA TOMĒR NAV ATTĪSTĪTA PIETIEKAMI AUGSTĀ LĪMENĪ

Biedrība "Latvian Sailing Team" pirms diviem gadiem atvēra Rīgas sporta burāšanas centru Ķīpsalā, kas veidots pēc burātāju iniciatīvas kā bāzes vieta sporta jahtām *Platu 25*. Tās ir "Farr Design" sporta jahtas, ar kurām var burāt piecu cilvēku komanda, un tādas jahtas Latvijā jau ir 18.

Rīgas sporta burāšanas centra dibinātājs un vadītājs, burātāju komandas "Latvian Sailing Team" izveidotājs A. Buls ir pabeidzis Latvijas Jūras akadēmiju un burāt sācis jau bērnībā Lielupes jahtklubā pie trenera Rūdolfa Vikmaņa ar *Optimist* klases laivu. A. Buls ir desmitkārtējs Latvijas čempions dažādās laivu klasēs un ir ieguvis arī citus apbalvojumus. "Uzsākot šo sporta biznesu, nedomāju, ka gūšu lielu peļņu. Šis ir vairāk hobija bizness, kur es ieguldu savu enerģiju un mīlestību pret sportu," komentē A. Buls. "Rīgas sporta burāšanas centrs ir mēģinājis piesaistīt Eiropas fondu finansējumu, bet nesekmīgi, taču varu teikt vienu – mēs neapstāsimies. Latvijas sportisti ir tendēti uz labu rezultātu sasniegšanu. Esmu ļoti prasīgs un reizē arī *kašķīgs* treneris, jo, lai kaut ko sasniegtu, ir jābūt milzīgai motivācijai. Savā praksē esmu novērojis, ka pārsvarā latviešiem ir neaprakstāma vēlme uzvarēt. Neskatoties uz to, ka Latvijai ir ļoti gara ūdens robeža ar sauszemi, kas ir pozitīvs faktors, lai attīstītu dažādas ūdens sporta un atpūtas aktivitātes, burāšana šobrīd tomēr nav attīstīta pietiekami augstā līmenī."■

DZĪVE UZ VIĻŅA

Burāšanas skola "Nautica" dibināta 2008. gadā un ir pirmā skola Baltijā, kurā iespējams iegūt "International Yacht Training" (IYT) akreditētu sertifikātu, ko atzīst visvairāk organizāciju visā pasaulē. Tāpat esam oficiāli akreditēti arī Latvijas Ceļu satiksmes drošības direkcijā. Pie mums iegūtās jahtas kapteiņa tiesības ļauj kuģot visās pasaules jūrās un okeānos!

"Nautica" piedāvā plašu atpūtas burāšanas un laivošanas apmācības klāstu no iesācēja līmeņa līdz pat atpūtas kuģa kapteiņa līmenim. IYT sistēmā iespējams apmeklēt arī sertificētus profesionālos jahtu burātāju kursus, kuros jūs varat iegūt kvalifikāciju, kas derēs ne tikai izklaides, bet arī komerciāliem nolūkiem (pasažieru pārvadāšanai, apmācībai utt.).

Mūsu skolā jūs varat apgūt šādus Latvijas buru jahtu un motorjahtu vadīšanas tiesību līmeņus:

- buru jahtu un motorjahtu vadītājs iekšējos ūdeņos;
- jahtu vadītājs piekrastes ūdeņos.

Tāpat arī varat apgūt drošības kursu, kas nepieciešams, ja vēlaties nodarboties ar komercdarbību, un iegūt IYT atzītos "Introduction to Boating", "International Crew", "International Bareboat Skipper", "Yachtmaster Coastal", "Yachtmaster Offshore", "VHF Radio Comunications", "Small Powerboat" un "RIB Master International" sertifikātus.

IYT ir partnerskolas 65 pasaules valstīs, un IYT apmācību var iegūt 250 burāšanas skolās.

Burāšana ir dzīve uz viļņa. Lielākā veiksme slēpjas spējā ieskatīties dabai acīs. Un varbūt arī sev. Jūrā esam prom no pārmērīgās informācijas plūsmas, no zemes uzdevumiem. Paliekam tikai kopā ar to situāciju, kas ir šobrīd un šeit. Sava veida meditācija. Daudzi to nemaz nevar, bet daudzi nemaz nevar bez tā. Lietām, kuras cilvēki nespēj sasniegt, parasti tiek meklēti attaisnojumi. Bet patiesībā mēs varam visu, ja to ļoti gribam. Jūra sniedz iespēju arī sevi meklēt un atrast, saplūst ar dabu, atmetot uzmācīgās krasta domas, kas liek mums dažkārt skriet kā vāverēm ritenī.

Viens no lielākajiem aizspriedumiem ir tas, ka jahtas ir dārgas un tās var atļauties tikai bagātnieki. Patiesībā gandrīz katrs var piemeklēt savai rocībai atbilstošu laivu. Bet ne vienmēr tas ir vajadzīgs, līdzīgi kā katram slēpotājam nevajag privāto slēpošanas trasi. Uz katras jahtas ir vajadzīga komanda. Un tā jau ir iespēja burāt, dodot pienesumu ar savu darbu. Starp citu, burāšanas izmaksas ir ļoti līdzīgas kalnu slēpošanas izmaksām. Nav tas lētākais prieks, tomēr pieejams lielākajam vairumam gribētāju.

Es sāku burāt 2000. gadā. Mani uzaicināja pavizināties ar jahtu, un tas tik ļoti iepatikās, ka meklēju iespēju to darīt biežāk. Vēlāk saņēmu uzaicinājumu

piedalīties "jahtu talkā", palīdzēju nokasīt veco krāsu un aktīvi piedalījos citos darbos. Tā rezultātā mani paņēma līdzi mēnesi ilgā ceļojumā. Sāku arī burāt regatēs. Tas vēl bija laiks, kad kapteinis mēdza iedot naudu autobusa biļetei, lai es tiktu uz treniņu, jo biju vēl RTU students. Lēnā garā no kuģapuikas kļuvu par noderīgu komandas locekli. Parādījās arī pirmie piedāvājumi kuģot tālāk, un jau ar krietni modernākām un jaunākām laivām. Pirmais brauciens bija ar buru katamarānu "Namejs" no Rīgas uz Vāciju un atpakaļ. Tas iemācīja daudz, galvenokārt sadzīvošanas prasmi. Un nāca arī atklāsme, ka vēlos ar to nodarboties, tikai vēl nebija skaidrs, kā to varētu pārvērst par dzīvesveidu tā, lai krasta darbs netraucētu burāšanai.

2018. gadā burāšanas skola "Nautica" kļuva par LJS juridisko biedru.

Pēc dažiem gadiem kā komandas biedrs jau biju vairākas reizes apkuģojis apkārt Eiropai. Vēlāk pabeidzu kapteiņu kursus un atskārtu, ka tie ir devuši tikai teoriju un patstāvīgi kuģot es nemaz tā īsti nevaru, jo neprotu pat atiet no piestātnes. Tas ir tas, ar ko atšķiras jahtas īpašnieks no komandas biedra. Tu visu proti, esi izkuģojis tālas jūras, bet elementāri noparkoties nejēdz, ja tev nav savas jahtas. Toreiz bija tāda sistēma, un es tajā atradu vietu, 2008. gadā nodibinot savu burāšanas skolu. Vēlāk sāku pētīt nelielas jūrasspējīgas jahtas, ko varētu iegādāties. 2009. gadā atradu vienu astoņus metrus garu jahtu Zviedrijā, ko izdevās iegādāties par 10 gadus vecas automašīnas cenu. Un tad sākās interesantākais: patstāvīga kuģošana, kad kapteinis jau esi pats. Diezgan ātri apguvu trūkstošās zināšanas un savu pieredzi turpināju nodot saviem studentiem. Vēlāk kursos sāka pieteikties arī interesenti no citām valstīm. Ar viņiem kopīgi sākām periodu, kad aktīvi tiek nomātas jahtas Vidusjūrā, Karību salās un citur.

Tagad burāšanas skolas "Nautica" rīcībā ir viena no lepnākajām Latvijas jahtām, un tā sniedz burāšanas prieku daudziem, kas vēlas nodoties šim galvu attīrošajam vaļaspriekam. Aiz muguras nepilnu 20 gadu pieredze, vairāki desmiti tūkstoši nokuģotu jūdžu, starptautiski burāšanas instruktoru kursi u.c. Esam arī pirmā starptautiskā burāšanas skola ne tikai Latvijā, bet visā Baltijā.

Pagājušajā vasarā tika aizburāts līdz Gotlandei, bet 2018. gada vasarā paredzēts kopā ar burāšanas skolas "Nautica" jaunajiem komandas biedriem vairāk iepazīt Igaunijas salas, kā arī trīs nedēļas pavadīt, burājot uz Somijai piederošajām Ālandu salām, kur 6700 skaistas salas veido fantastisku ainavu un šobrīd tiek uzskatītas par ekskluzīvāka atpūtas vietu nekā Vidusjūras krasti.■

Askolds Hermanis, skolas dibinātājs

TOMS DAMBIS. JŪRNIEKA PIEZĪMES

Mani sauc Toms, esmu jūrnieks, precīzāk, kapteiņa trešais palīgs, absolvējis Latvijas Jūras akadēmiju studiju programmā "Jūras transports – kuģu vadīšana". Pašlaik strādāju uz ķīmiskā tankkuģa "Stolt Sun".

CEĻŠ UZ JŪRU

Vidusskolas laikā daudzkārt piedalījos konkursā "Enkurs", kas arī bija noteicošais profesijas izvēlē, jo viss darītais un piedzīvotais konkursā aizrāva. Taču ne tik daudz par to, kas esmu, vairāk par to, ko gribu teikt. Pienācis laiks doties kārtējā "ceļojumā", ko katrs jūrnieks dara vismaz pāris reizes gadā. Šis nebūs parasts un arī ne viegls ceļš, bet ar lielāko prieku aicinu jūs līdzi, lai tvertu kaut nelielu daļu no jūrnieka ikdienas, kas ietver ne tikai atbildību par to, kas tiek darīts, bet arī pārsteigumu pilnus saullēktus, sajūtu, kas rodas, vērojot kā mierīgu, tā bangojošu jūru, negulētas naktis, kad nomodā esi vien tu un mēness aiz loga, kas kā uzticams draugs izgaismo ceļu, darba pilnas dienas un atmiņā paliekošus brīžus.

UZ KUĢA

Nonākot uz kuģa, pirmais, kas tiek darīts, ir kajītes un stūrmaņa, kuru esmu ieradies nomainīt, atrašana. Uz šā kuģa esmu pirmo reizi, taču orientēšanās problēmas nerada. Ieejot sasveicinos ar kapteini un vecāko palīgu un ieraugu trešo stūrmani, kurš galvenajos vilcienos pastāsta, kādi ir mani pienākumi, lietas, kam būtu jāpievērš pastiprināta uzmanība, pārliecina, ka apkalpe ir laba un man šeit patiks, izstāsta, kādi ir mani sardzes laiki, un pārliecinās, ka esmu visu sapratis.

Kad maiņa nodota, viens no galvenajiem katra jūrnieka pienākumiem ir pašam patstāvīgi iepazīties ar kuģi, kā arī saprast, kas jādara avārijas situācijās. Tas ir īpaši svarīgi, jo atšķirībā no sauszemes, kur, piemēram, izkļūstot no degošas ēkas, cilvēks ir drošībā, ugunsgrēka gadījumā izkļūstot no kuģa pati drošākā vieta tiek zaudēta, jo par tādu tiek uzskatīts kuģis. Tādēļ ikvienam apkalpes loceklim ir jāzina savi pienākumi avārijas gadījumā, jāorientējas, kur atrodas konkrētās pulcēšanās stacijas avārijas situācijā, jāpārzina avārijas izeju un glābšanas līdzekļu izvietojums. Neviens nav pasargāts no nelaimes, taču no katra cilvēka individuāli ir atkarīgs tas, cik veiksmīgs un mierīgs būs kontrakts. Šoreiz sanāca, ka maiņas nodošanas laikā, tikai 30 minūtes kopš brīža, kad uzkāpu uz kuģa, atskanēja ugunsgrēka trauksme. Lai gan tā bija viltus trauksme, darbības, kas jāveic, kā arī pulcēšanās vieta bija jāzina.

MANS SARDZES LAIKS

Ņemot vērā, ka esmu trešais palīgs, mans darba laiks jeb navigācijas sardzes laiks ir no 04.00 līdz 08.00 no rīta un no 16.00 līdz 20.00 vakarā. Atrodoties ostā, parasti notiek kravas pārkraušana, attiecīgi pa cauruļvadiem, ja tā ir lejamkrava (šķidra), vai ar dažāda veida celtņiem, pacēlājiem, ja tā ir beramkrava (cieta) vai konteineri. Uz kuģa ieradies ap 13.30, tūlīt tiku ierauts rutīnā un pēc dažiem mirkļiem atrados sardzē, lai veiktu savus pienākumus, kas attiecīgi ir spiediena un kravas līmeņa kontrole tankos, turēšanās pie kravas plāna, ko iepriekš rūpīgi izplānojis kuģa kapteiņa vecākais palīgs.

OKEĀNĀ

Okeānā viss ir vienkāršāk, simtiem jūdžu attālumā esam vien mēs un plašais debesjums. Ja pāris dienu laikā tiek pamanīts vēl kāds kuģis, tad galvā pazib doma – mēs neesam vieni un tuvojamies apdzīvotām vietām. Samazinoties attālumam līdz krastam (neatkarīgi no tā, sala vai kontinents), palielinās sastapto kuģu skaits.

RUTĪNA

Dienas uz kuģa paiet salīdzinoši vienveidīgi. Kad laika apstākļi ļauj, jādodas uz klāja pagūt izdarīt un pārbaudīt lietas, par kurām esmu atbildīgs. Manā gadījumā tas ir viss drošības aprīkojums – no ugunsdzēsības līdzekļiem līdz glābšanas laivu inventāram, kam vienmēr, jebkurā diennakts laikā jābūt 100% gatavībā, ja notiek nelaime. Praksē pieredzēts, ka pēc gariem okeāna pārgājieniem daudzas lietas ir bojātas vai neatrodas savā vietā, īpaši tad, ja bijuši slikti laika apstākļi, tādēļ svarīgi ir veikt regulāras pārbaudes. Pašam mierīgāks prāts un vieglāk naktī gulēt, ja zini, ka viss drošības aprīkojums ir darba kārtībā.

PIRMAJĀ VIETĀ PIESARDZĪBA

Uz klāja veicamos darbus diemžēl iemūžināt nevaru, tikai aprakstīt, jo esmu uz tankkuģa, kur elektroniskās ierīces ārpus dzīvojamām telpām lietot stingri aizliegts. Ja jautāsiet, kādēļ, atbilde ir pavisam vienkārša: tās rada elektrisku impulsu, kas, kaut niecīgs, var radīt eksploziju gadījumā, ja ap kuģi gaisā uzkrājušies kravas tvaiki, kas ir viegli uzliesmojoši (parasti tā tas nav, taču piesardzība jāievēro vienmēr).

Izejot no Anglijas kanāla un šķērsojot Biskajas līci, pirmajās dienās laiks nelutina, kā prognozēts, kuģis tiek bezrūpīgi svaidīts no viena sāna uz otru, un ikviens priekšmets, kas nav nostiprināts vai novietots uz pretslīdes virsmas, pārvietojas līdz ar kuģi, un šī svaidīšana nekādi nelīdzinās patīkamai ieaijāšanai. Šādos laika apstākļos ir bīstami strādāt uz klāja. (Atceros, vienā no pirmajām praksēm vēja brāzmas bija tik stipras, ka ik pa brīdim nācās pieturēties pie

kuģa konstrukcijām, lai noturētos kājās; ja atmiņa neviļ, vējš toreiz bija krietni virs 45 m/s.) Tad drošības nolūkā darbi uz klāja notiek kuģa dzīvojamo telpu tuvumā vai iekštelpās. Man kā kapteiņa trešajam palīgam šie piedzīvojumi un problēmas iet secen, jo, kuģim atrodoties jūrā, lielāko daļu laika pavadu sardzē uz navigācijas tiltiņa. Redzot spēcīgos viļņus un ūdens masas, kas gāžas no viena borta uz otru, priecājos, ka neesmu tur ārā. Neatkarīgi no kuģošanas akvatorijas, man kā navigācijas stūrmanim jāievēro COLREG 72 prasības jeb, citiem vārdiem, kuģošanas noteikumi jūrā. Satiksme, protams, ir blīvāka un uzmanīgākam jābūt tieši krasta tuvumā, tur sastopami gan zvejas kuģi, kas dodas pēc kārotā loma, gan atpūtnieku kuteri, kurus diemžēl no augstā kuģa tiltiņa ir grūti saskatīt, īpaši spēcīgas viļņošanās laikā. Tāpēc ļoti svarīgi ir vērot apkārtni un pārliecināties par situācijas drošību.

Gribu pastāstīt kādu stāstu, drīzāk leģendu, kurai vēl joprojām ticu kā mazs bērns Ziemassvētku vecītim un ceru uz brīnumu. Pats pirmais kapteinis man reiz stāstīja, ka, ejot pāri Atlantijas okeānam no austrumiem uz rietumiem, ja jūra ir mierīga kā spogulis, tad, saulei grimstot aiz horizonta, pie horizonta varot redzēt tādu kā zaļu gaismu, ko veido okeāna ūdens, laužot saules starus, kuri spīd tam cauri. Pagaidām to nav ļāvuši laika apstākļi, nemierīgā jūra – tā es sevi mierinu, taču dziļi sirdī ticu, ka tā diena reiz pienāks…

ČETRI MĒNEŠI +/- 1

Ir pagājis krietns laiks kopš pēdējās piezīmes. Mana ikdiena un veicamie pienākumi nav mainījušies. Vienīgi ekipāžas sastāvs ir citādāks – notikusi rotācija gan vecāko virsnieku, gan ierindas jūrnieku sastāvā. Atkarībā no ieņemamā amata atšķiras arī līguma ilgums, tādēļ mājas jau devušies pa vienam virsniekam no tiltiņa un mehāniķu vidus, kuru kontrakts ir četri mēneši +/- 1, kas nozīme, ka ir iespēja doties mājās ātrāk vai arī palikt uz kuģa ilgāk. Prom devušies arī pāris filipīniešu ierindas jūrnieku, kuri uz kuģa strādā līdz pat deviņiem mēnešiem. Katram jūrniekam ir pazīstama tā ilgošanās, ko sajūti, kad

redzi, ka cilvēki, ar kuriem diendienā esi darbojies kopā, dodas mājās. Visdrīzāk tas ir priecīgs notikums gan aizbraucējiem, gan palicējiem, jo pie sevis jau jūti: nākamā maiņa ir manējā.

EIROPA

Eiropas ostās bija ļoti ciešs grafiks, kad kravas izkraušanas nolūkā bija jāmaina vairākas piestātnes vienas ostas akvatorijas ietvaros, kas nozīmē nemitīgu spriedzi, attauvošanos un atkal pietauvošanos. Atskatoties uz darba pilnajām divām nedēļām Eiropā, priecājos, ka no ostas režīma esam pārgājuši navigācijas režīmā, pašlaik atrodoties Vidusjūras pašā sirdī ceļā uz Austrumiem.

PIRMĀ PIETURA – SUECAS KANĀLS

Suecas kanāls ir 163,5 km garš mākslīgi izbūvēts ūdensceļš, kas Ēģiptes teritorijā savieno Vidusjūru ar Sarkano jūru. Tas paredzēts kuģiem, kuru iegrime nepārsniedz 16,1 m. Kanāls nodots ekspluatācijā 1869. gada novembrī. Tas ļauj ātrāk nokļūt Indijas okeānā, jo nav jāmēro ceļš apkārt Āfrikai, kas prasa krietni vairāk laika un resursu.

Izgājuši caur Suecas kanālu, dosimies uz vienas dienas attālumā esošo Akabu, kas atrodas Jordānijā. Pēc tam mūsu kurss tiks nosprausts noslēpumainās Indijas virzienā, ceļš mūs vedīs caur Sarkano jūru un Indijas okeānu, kas nozīmē, ka kuģis dosies tranzīta caur pirātu zonu, kurā jābūt īpaši vērīgiem.

IEPIRKŠANĀS AMERIKĀ

Šoreiz nedaudz par iespēju doties krastā. Šā kontrakta jeb triju mēnešu laikā nokāpt no kuģa krastā ir sanācis vien divas reizes, jo mūsdienās kuģi, īpaši neliela un vidēja izmēra tankkuģi, ostās uzturas ļoti īsu laika sprīdi, tāpēc iespējas izkāpt krastā ir ierobežotas.

Pirmo reizi krastā devos ASV, Hjūstonas ostā. ASV drošības ziņā ir ļoti strikta, ir nepieciešamas n-tās formalitātes no kuģa un tā apkalpes, lai ekipāžas locekļiem tiktu dota atļauja nokāpt krastā, un arī tā nav simt procentu garantija, dažkārt cilvēkiem tiek liegta iespēja nokāpt no kuģa tikai ASV drošības iestāžu darbiniekiem vien zināmu iemeslu dēļ. Man šoreiz paveicās, un abi ar otro palīgu dodamies uz vietējo veikalu "Walmart", kur sapērkamies visu, kas nav pieejams uz kuģa ikdienā.

Apciemojot ASV, jūrnieki bieži vien iegādājas elektrotehniku, jo tā šeit ir galvas tiesu lētāka nekā Eiropā. Lielveikali no kuģa atrodas ļoti tālu, tāpēc šādu braucienu atļaujos tikai vienu reizi, jo par taksometru turp un atpakaļ, kas ir apmēram 10 km, pa abiem samaksājam 100 dolāru, kas nemaz nav lēti. Diemžēl apskatīt pilsētu vai kādu tūristu iecienītu vietu šoreiz neizdodas laika trūkuma dēļ, jo darbs uz kuģa nekur nepazūd, un stūrmanim ir jāierodas uz savu sardzi laikā.

FRANCIJA

Nākamreiz krastā devos, jau esot šaipus okeānam, tepat netālu, Francijā, Havras ostā, kas atrodas pie Sēnas upes ietekas. Šeit viss ir daudz vienkāršāk drošības ziņā, jo esam Eiropā, faktiski mājās. Nepieciešama tikai derīga ID karte, un vari doties pastaigā.

Šīs ostas pluss ir tas, ka nav nepieciešams taksis, lai nokļūtu pilsētā, jo viss ir diezgan tuvu ostai, līdzīgi kā Rīgā, tikai neapciešams nedaudz pacietības un raits solis, ko lieku kopā ar kapteiņa trešo palīgu (uz mūsu kuģa tādi ir divi). Šoreiz mums paveicas, apmeklējam gan modernās mākslas muzeju, gan izstaigājam parkus, baudot pavasari, kas liek justies vēl tuvāk mājām.

Atrodoties krastā, pēdējais pieturas punkts, protams, ir kāds veikals. Visbiežāk tiek pirkti dažādi saldumi, apģērbs, suvenīri mājiniekiem. Lai gan lietaina un drēgna, Francija ar savu patīkamo mieru, arhitektūras daudzveidību un jaukajiem cilvēkiem dod papildu enerģiju un spēku atlikušajām nedēļām uz kuģa.

MŪSDIENU JŪRNIEKA PORTRETS

Jums, lasot šīs piezīmes, droši vien rodas jautājums: bet kur tad ir tie jūrnieku stāsti par iešanu krastā – bāri, rums, sievietes, uzdzīve? Atbilde laikam slēpjas tajā, ka jūrnieka portrets mūsdienās ir stipri mainījies, jūrnieks vairs nav tas rumu dzerošais matrozis ar pīpi zobos un puskailas sievietes tetovējumu uz plecu.

Mūsdienās jūrnieka profesija ir prestiža. Manuprāt, ir prestiži būt sardzes stūrmanim – navigācijas sardzes virsniekam. Ne katram tas ir pa spēkam. Nerunājot nemaz par pašu jūru, arī mācību iestādēs studentu "dabiskā izlase" ir ar diezgan augstu procentu. Lai kļūtu par veiksmīgu jūrnieku, ir jābūt savas jomas speciālistam, tātad daudz un cītīgi jāmācās, jo jūra kļūdas nepiedod. Būt jūrniekam – tas ir aicinājums.■

GINTA BĒRZIŅA. JŪRNIEKA PIEZĪMES

Mani sauc Ginta. Esmu absolvējusi Latvijas Jūras akadēmiju, esmu jūrniece un pašlaik ieņemu otrā stūrmaņa amatu uz kuģa. Gandrīz neticami, bet 1918. gada maijā diplomam apritēja jau pieci gadi, bija laiks kompetences apliecināšanai! Pastāstīšu par kadeta dzīvi uz kuģa – ar piedzīvojumiem un pārdzīvojumiem.

Karjeru uz kuģa sāku kā klāja kadets. Mans pirmais kuģis bija "Sichem Osprey", ķīmiskais tankkuģis, uz kura turpināju strādāt līdz 2018. gadam, kad nolēmu kaut ko savā dzīvē mainīt.

Pirmo reizi praksē devos 2011. gada 2. februāri. Mans kuģis atradās Singapūrā. Singapūras lidostā mūs sagaidīja aģents, kas rokā turēja to personu vārdus, kuras ieradušās uz kuģi "Sichem Osprey". Tā ir ierasta prakse, ka tevi lidostā sagaida aģents.

KAD KĻŪSI PAR OFICIERI, SAPRATĪSI ATŠĶIRĪBU

Vēl tagad atceros, kā, atveroties Singapūras lidostas durvīm, sejā iesitās pamatīga tveice un gaiss dīvaini oda. Sasvīdušu sandaļu smarža, kā sacīja viens no kapteiņiem, ar ko kopā strādāju. No aģenta uzzinājām, ka kuģis ir aizkavējies. Tas nozīmēja, ka mēs divas dienas dzīvosim viesnīcā. Ko vairāk var vēlēties? Bija iemesls likt lietā tūrista iemaņas! Naudas izklaidei man nebija, toties bija labs vecākais stūrmanis, kurš mierināja: "Kad kļūsi par oficieri, sapratīsi atšķirību! "

Dzīvošanu un ēdināšanu nodrošināja kompānija, tāpēc divas dienas varējām izbaudīt Singapūru. Beidzot mūsu kuģis bija klāt, nostājies uz enkura, tas gaidīja ienākšanu ostā. Uz kuģa mūs nogādāja ar kuteri. Ar kuģiem esmu uz tu, jo mans tētis bija mehāniķis kuģu remonta cehā, tā ka ne mazums kuģu biju izstaigājusi un izpētījusi. Bet, kad ieraudzīju šo... tik milzīgu... 170 metru garš un 26 metrus plats! Tika nolaists parādes traps, pa kuru cits pēc cita uzkāpām uz kuģa.

TIKŠANĀS VIETU MAINĪT NEDRĪKST

Ierasti pirmā vieta, kur visi tiekas, ir kravas telpa – ofiss. Vieta, no kurienes tiek vadītas kravas operācijas. Pirmais iespaids – datori, dažādi ekrāni, lampiņas, podziņas, skaņas, signalizācijas. Kā kosmosa kuģī. Mana pirmā doma: un tas viss man būs jāzina? Ieejot iekša, notiek sapazīšanās, vecie komandas locekļi satiek savu maiņas personu, un sākas lietu nodošana. Kadetam ir mazliet vieglāk, jo nav ko nomainīt. Ļoti svarīgs jautājums, kas vienmēr tiek uzdots: kāds ir kapteinis?!

Man tika ierādīta kajīte 3. stāvā, skaitot no pamatklāja, divus stāvus pirms tiltiņa. Parasti ir navigācijas tiltiņš, stāvu zemāk dzīvo kapteinis un vecākais mehāniķis, tad stūrmaņi, tad visi pārējie. Manas kajītes iluminators bija uz kuģa aizmuguri – tieši priekšā kuģa dūmenim. Kaimiņos pāri koridoram dzīvoja *pump man* – sūkņu vīrs, 50 gadus vecs, ļoti jautrs, kam patika pēc darba skaļi klausīties ACDC, Metalica.

DZĪVE MULTINACIONĀLĀ KOMANDĀ

Uz kuģa apkalpe bija multinacionāla – krievi, latvieši, ukraiņi, filipīnieši, pavisam 21 komandas loceklis. Pirmo reizi redzēju tik mazus cilvēciņus – filipīniešus, vienīgi pavārs un bocmanis bija augumā padevušies gari. Noteikt viņu vecumu ir ļoti grūti, iegaumēt vārdus vēl grūtāk. Dažam to ir pat trīs. Piemēram, Rendy Almazar Rendes Malagia. Lai iegaumētu filipīniešu vārdus, man bija nepieciešams aptuveni mēnesis. Filipīnieši parasti uz kuģa ierodas strādāt 9 – 12 mēnešus, tas viņiem ir normāli. Pirmie vārdi, ko man iemācīja filipīnieši, bija "chop chop", kas nozīmēja ēst.

Kapteinis bija no Krievijas. Stingrs. Tiltiņu varēju apmeklēt tikai tad, kad viņa tur nebija vai arī viņam bija labs garastāvoklis. Uzkāpjot uz kuģa, manas krievu valodas zināšanas bija minimālas, bet tiltiņš savā starpā sazinājās krievu valodā, kā arī sūkņu vīrs runāja krieviski. Labi, ka vecākais stūrmanis bija īsts latvietis.

IKDIENA UZ KUĢA

GMDSS stūrītis ir vieta, no kuras bija iespējams sūtīt vēstules uz mājām. Uz kuģa nebija brīvi pieejams internets, ja nu vienīgi kapteinim. Tāpēc saziņa ar mājām bija tikai caur kuģa e-pastu.

OSTA

Kamēr biju kadets, ostas man nepatika. Visi ir aizņemti ar, par un ap kravu. Uz klāja nevar strādāt tā, kā to dara pārgājienā. Uz tiltiņa neviena nav, jo visa darbība notiek kravas telpā. Varētu sacīt, ka man bija brīvdiena, bet neesmu no tiem, kas var nosēdēt kajītē un skatīties kino, tāpēc bieži uzprasījos uz darbu, un tad mani pielika pie dokumentu kārtošanas. Šad tad kopā ar stūrmani piedalījos kravas nodošanā vai pieņemšanā. Tas bija brīdis, kad varēju spaidīt podziņas, lai pieņemtu balasta tankā ūdeni. Vēl tagad atminos, kad pirmo reizi biju kadets, ar trīcošām rokām spaidīju podziņas, un viss, jo uz tevi jau atbildība negulstas, esi "zaļš gurķis", kas neko nesaprot un kam vairāk prātā, kā tikt uz pilsētu.

Reiz sardzes stūrmanis man mācīja siet jūrnieka mezglus. Pāris vēl tagad atceros. Bet vai jūs zināt, kas ir jūrnieka mezgls?! Pareizā atbilde: jebkurš mezgls, ko sasien jūrnieks.

TRAPS

Fiksējām žurnālā viesus, kuri ir uz mūsu kuģa. Kad uz kuģa ierodas viesis, jājautā identifikācijas karte, tad jāuzzina, kas par iestādi un pie kā nāk. Pa rāciju jāpaziņo, ka atnācis inspektors, piemēram, no muitas, un vēlas satikt kapteini. Tālāk persona tiek pavadīta pie kapteiņa. Kad viesošanās beigusies, viesis jāpavada un jāieraksta laiks, cikos viņš kuģi pametis. Kad kadetam piešķir rāciju, šķiet, nu jau esi super varens, tik runā. Bet tā nebūt nav – ir zināma secība, kā to dara. Vispirms nosauc vietu, pēc kuras jautā, tad to, kas runā, piemēram, klājs – tiltiņš.

Esot ostā, uz pilsētu mani vienu nelaida, tik kopā ar kādu(-iem). Parasti tie bija mehāniķi, jo viņi sardzi ostā stāvēja savādāk, vai arī klāja komanda – filipīnieši.

KAD IR SVARĪGI NOTEIKT DARBAM TERMIŅU...

Bija gadījums, kad trešais stūrmanis man iedeva darbu ostā: uz kuģa 12 glābšanas riņķiem vajadzēja no jauna uzrakstīt kuģa nosaukumu un pieraksta ostu. Par darbu ļoti priecājos, bet tikai līdz brīdim, kad vecākais mehāniķis aicināja uz pilsētu. Bez nosaukuma un pieraksta ostas vēl bija palikuši kādi četri glābšanas riņķi. Sākumā atbildēju, ka nevaru iet, jo ir darbs, bet beigās piekritu, jo vecākais stūrmanis atļāva doties uz pilsētu. Plānoju atlikušos četrus riņķus pabeigt pēc pilsētas apmeklējuma. Kad atnācu atpakaļ un biju gatava pabeigt atlikušos riņķus, to tur vairs nebija un trešais stūrmanis ar mani nerunāja.

Neviens neteica, kas ar riņķiem noticis. Izrādās, trešais stūrmanis nepadarīto darbu bija paveicis manā vietā, par ko ļoti dusmojās. Esmu apzinīgs cilvēks, kurš pilda uzdoto darbu, bet šoreiz vainīga nejutos, jo darbu vajadzēja pabeigt līdz kuģa iziešanai no ostas, un tam vēl laika bija atliku likām. Zināju, ka man ir taisnība, tāpēc pateicu kapteiņa trešajam palīgam visu, ko domāju. Mūsu turpmākā saruna bija tikai pieklājības frāzes. Bet viss atrisinājās, kapteini neiesaistot.

KAMBĪZE

Pavārs vienmēr par visu ir lietas kursā, viņš ir pirmais cilvēks, kas uzzina visu par un ap kuģi. To vēl nezināja uz tiltiņa, bet pavārs jau zināja: gan to, kurp kuģis dosies, gan to, ko es daru pēc darba. Bieži tikai pasmaidīju un atbildēju ar pretjautājumu: JĀ?!

Ātri vien sapratu, ka klačas uz kuģa izplatās zibens ātrumā, tāpēc, ja kaut kas nogāja greizi, pati to ātri kādam izstāstīju un par sevi pasmējos, lai nav tā, ka viena tante teica.

Mūsu pavārs bija netipiski gara auguma filipīnietis. Parasti tika gatavots gan eiropiešu, gan filipīniešu ēdiens, un mēs varējām izvēlēties, ko ēst. Bija divas ēdamzāles: viena virsniekiem, otra klāja komandai. Ja filmās rāda, ka kuģa

komanda vakariņo svinīgā apģērbā, tad varu teikt, ka ne uz tiem kuģiem, uz kuriem esmu strādājusi, lai gan zinu, ka ir kuģi, kur ir arī tāda kārtība.

SAZIŅA AR MĀJĀM

Saziņa ar mājām, kā jau minēju, bija tikai pa e-pastu no GMDSS stūrīša vai pa satelīttelefonu. Satelīttelefonu izmantoju maz, jo jāpērk kods. Ja atmiņa neviļ, tad viena stunda maksāja 12 dolārus. Es labāk rakstīju vēstules, jo centos taupīt savu algu, kas bija 500 dolāru mēnesī. Manas vēstules neviens nesaprata, izņemot vecāko stūrmani, jo viņš bija latvietis. Protams, rakstot vēstules, tu nestāsti pilnīgi visu, drošs paliek drošs, tiek piedomāts pie tā, ko raksti, ja nu kāds izlasa. Pāris reizes sava kontrakta laikā zvanīju uz mājām, izmantojot satelīta telefonu.

Pirmajā reizē zvanīju un raudāju, ka te viss ir slikti un gribu mājās, uz tiltiņa mani nelaiž, pie visa esmu vainīga, jo esmu taču sieviete uz kuģa. Par to tagad tikai pasmejos.■

UZMANĪBAS CENTRĀ JŪRNIEKU GARĪGĀ VESELĪBA

Jau vairākus gadus IMO, Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (ECSA), Starptautiskā Kuģniecības kamera un citas profesionālās jūrniecības organizācijas īpašu uzmanību pievērš jūrnieku garīgās veselības problēmām un to jautājumu risināšanai, kuri ietekmē jūrnieku garīgās veselības stāvokli.

IMO nenogurstoši mudina kuģu īpašniekus nodrošināt labu darba vidi uz kuģa un aicina dalīties pieredzē, kā viņi risina ar jūrnieku veselību saistītos jautājumus. Kuģu īpašniekiem domu apmaiņai izveidota interneta vietne "SupportSeafarers", kur viņi var dalīties savā pieredzē, savukārt jūrnieki tiek mudināti izmantot interneta vietni "GoodDayatSea", lai stāstītu par saviem darba apstākļiem. Aptaujā, kurā piedalījās vairāk nekā tūkstoš jūrnieku, 26% respondentu atzina, ka ir jutušies nomākti vai pat bezcerīgi, tāpēc Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija, pateicoties Apvienotās Karalistes Kuģniecības palātas un Nīderlandes Karaliskās kuģu īpašnieku asociācijas iniciatīvai, kopīgi izveidojuši tīmekļa vietnes, kurās jūrnieki var meklēt garīgās veselības labdarības organizācijas, kapelānu dienestus un atbalsta platformas.

2018. gada pavasarī AK Kuģniecības palāta un jūrnieku arodbiedrība sāka sniegt ieteikumus kuģošanas kompānijām, kā aktīvi atbalstīt jūrniekus viņu garīgās veselības uzlabošanā. Kuģniecības palātas pārstāvis Džonatans Robertss: "Karjera jūrā ir ļoti perspektīva, nodrošina labu materiālo stāvokli un sniedz plašas iespējas, bet mums jāapzinās arī tas, ka jūrā cilvēki var justies vientuļi un izolēti un tas var atstāt nopietnu ietekmi uz viņu garīgo veselību. Izveidotās tīmekļa vietnes palīdz jūrniekiem apzināties, ka viņiem nav jājūtas vientuļiem un aizmirstiem, un tie var droši meklēt profesionālu palīdzību."

ECSA ģenerālsekretārs Martins Dorsmans: "Kuģošanas nozari mūsdienās nekādā gadījumā nevar salīdzināt ar divdesmitā gadsimta sākuma, pat ne ar divdesmitā gadsimta beigu kuģošanu. Kādreiz uz kuģiem tiešām bija ļoti smags un neadekvāti zemu apmaksāts darbs, tāpēc arī to laiku visai bēdīgā statistika nav pārsteigums. Taču mūsdienās situācija ir mainījusies. Jūrniecība ir unikāla profesija, un kuģu īpašnieki paļaujas uz augsti kvalificētiem un motivētiem cilvēkiem, kuri vada kuģus, pārvadā preces un cilvēkus pasaules okeānos un jūrās bieži mainīgajā un dažreiz arī sarežģītajā vidē. Mums ir liela cieņa pret profesionālajiem jūrniekiem, kuri nodrošina, ka operācijas tiek veiktas 24 stundas diennaktī 365 dienas gadā, tāpēc vēlamies darīt visu iespējamo, lai uzlabotu viņu labklājību."■

JŪRNIEKI VĒLAS NOKĀPT KRASTĀ, BET IZREDZES SARŪK

Visai bieži izskan jūrnieku neapmierinātība par to, ka viņi būtībā ir "metāla kastē" ieslodzīti gūstekņi. Šāds apgalvojums ir visai skaudrs, tomēr cilvēciski saprotams. Pēc ilgas kuģošanas, piemēram, Atlantijas okeāna šķērsošanas, ierodoties kādā no maršrutā noteiktajām ostām, jūrnieka dabiska vēlme ir nokāpt krastā. Protams, ir ostas, kurās labāk krastā nekāpt, bet ir atšķirība starp nevēlos kāpt krastā un nedrīkstu nokāpt no kuģa. Ja jūrnieks nedrīkst nokāpt no kuģa, tad tiek pārkāptas viņa tiesības uz krasta atvaļinājumu. Par to, ka jautājums tiešām ir aktuāls un problēma reāla, liecina grozījumi IMO konvencijā par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu (FAL konvencija), kas nostiprina jūrnieku tiesības. Ja lūgums nokāpt krastā tiek noraidīts, ir jāsniedz paskaidrojums, kāpēc bijis atteikums. Joprojām paliek atklāts jautājums, vai konvencija tiešām reāli ko mainīs valstīs, kur jūrnieki tiek pakļauti īpaši stingram vīzu režīmam un noteikumiem, tāpēc viņu iespēja nokāpt krastā lielā mērā ir atkarīga no imigrācijas virsnieka noskaņojuma un attieksmes. Parasti iemesls, kas tiek minēts atteikumam nokāpt krastā: atrašanās piestātnē apdraud drošību. Piedevām tagad, kad pasaulē valda uztraukums par nelegālajiem migrantiem, par spīti konvencijām jūrniekiem sarūk izredzes nokāpt krastā.

JŪRAS UN KUĢIS – TĀ IR MANA DZĪVE

Ar kapteini JĀNI LĪCKALNU iepazināmies pirms pāris gadiem Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas ikgadējā lielajā kopsapulcē marta vidū. Mūs iepazīstināja asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns, kurš toreiz teica: "Kapteinis Jānis Līckalns ir unikāla personība, tev noteikti vajag viņu intervēt." Toreiz mazliet nokavējos ar zvanu, lai sarunātu interviju, jo kapteinis jau bija devies kārtējā reisā. Tikāmies ar viņu šoruden, sēdējām Rīgas Pasažieru ostas kafejnīcā, dzērām kafiju, un kapteinis, mazliet piemiedzis acis, smaidot teica: "Šajā vietā esmu otro reizi savā mūžā, pirmā bija 1953. gadā, kad te pietauvoti stāvēja mācību burinieki "Kapella" un "Vega" un es ar "Vegu" devos savā pirmajā jūras praksē. Tolaik "Kapella" bija pierakstīta Rīgas jūrskolai, bet "Vega" Tallinas jūrskolai, taču tādam pierakstam būtībā nebija nekādas nozīmes, tāpat viss bija kopā vienā lielā padomju katlā."

Kopš tā laika pagājuši sešdesmit pieci gadi, tieši tik, no pirmās jūras prakses rēķinot, Jānis Līckalns ir nostrādājis jūrā, par kapteini viņš strādā kopš 1967. gada un vēl joprojām turpina to darīt. Savulaik jūrskolas pasniedzējs Hohlovs esot teicis, ka jūrniekos iet divu kategoriju cilvēki: pirmie ir romantiķi un piedzīvojumu meklētāji, bet otrie – nabagi. "Es sevi pieskatu pirmajiem," saka kapteinis, un, patiesību sakot, savādāk jau nemaz nevar būt, vēl jo vairāk klausoties viņa apbrīnas vērto stāstījumu par jūras gaitām, piedzīvoto un pārdzīvoto. No kapteiņa staro absolūts pozitīvisms, bet viņa teiktajā ir neslēpta mīlestība pret jūru un izvēlēto profesiju. Kad vēlos zināt, vai tik daudzos jūrā pavadītos gados viss tomēr nav apnicis, kapteinis saka: "Man apnīk sēdēt dīvānā. Nu, labi – divas nedēļas, ar piespiešanos trīs, bet tad viss, jūtu, ka neesmu vairs savā ādā. Jūras un kuģis – tā ir mana dzīve!" Par to sieva pirmajos gados gan ir rūkusi, bet tad pieradusi.

Pašlaik kapteinim ir astoņdesmit gadu, un viņš gaida izsaukumu uz reisu. Saviem darba devējiem jautājis, vai ir norakstīts un vairs nebūs vajadzīgs, bet tie teikuši – gaidi, tu esi vajadzīgs. Pēdējos vienpadsmit gadus Jānis Līckalns strādā Grenlandes ūdeņos uz kuģa "Vestlandia", kuru to iepriekšējie īpašnieki "Royal Artic Line" pārdeva igauņiem. Kuģis vasaras sezonā joprojām turpina darbu ierastajā Grenlandes maršrutā, bet ziemas mēnešos citviet veic arī citus pārvadājumus. "Royal Arctic Line", kas dibināta 1993. gadā un kam pieder pieci konteinerkuģi un nelieli piekrastes kuģi, no Grenlandes valdības

ir saņēmusi ekskluzīvu koncesiju par visu jūras kravu transportēšanu uz un no Grenlandes, starp Grenlandes pilsētām un apdzīvotajām vietām. Tā nu iznāk, ka šī kuģniecības kompānija ir Grenlandes glābiņš, nodrošinot piegādes visā salā. Kapteinis Līckalns atzīst, ka kuģot ziemeļos ir vieglāk, lai gan navigācija, protams, ir grūtāka. "Vieglāk tāpēc, ka ir ievērojami mazāk pārbaužu, šajā ziņā viss ir vienkārši," paskaidro kapteinis. ""Royal Arctic Line" ar saviem konteinerkuģiem atved kravu no Dānijas, Grenlandē konteinerus izkrauj, daļu pārkrauj mazākos kuģos, tādos kā "Vestlandia", un mēs šo kravu nogādājam grenlandiešiem. Patiesībā tie ir eskimosi, kas, kā izrādās, nebūt visā Grenlandē nerunā vienā valodā, Grenlandes ziemeļos nesaprot, ko runā Grenlandes dienvidos."

Kapteinis Jānis Līckalns.

CIPARI VISĀS VALODĀS IR VIENI

Jānim Līckalnam, iestājoties Rīgas jūrskolā, gāja gluži kā grenlandiešiem, kuri salas ziemeļos un dienvidos cits citu nesaprot. "Krievu valodu nezināju gandrīz nemaz, pirmos trīs mēnešus jūrskolā īsti pat nesapratu, ko runā. Iestājeksāmenos matemātiku nokārtoju labi, cipari jau visās valodās ir vieni, bet ar diktātu krievu valodā negāja tik labi, tomēr, lai gan gribētāju mācīties jūrskolā bija daudz, mani uzņēma. Kursā bijām pieci latvieši un divdesmit pieci krievi, un krievu valodu apguvām ļoti ātri. Jau vēlākajos gados krievu valoda kļuva par ikdienu – vispirms jau jūrskolā, pēc tam strādājot Tālajos Austrumos, kur krievu valoda bija pati par sevi saprotama lieta."

Līdzīgi kā citi piecdesmito, sešdesmito un vēl septiņdesmito gadu jaunekļi, arī Jānis Līckalns ar jūru saslima, lasot grāmatas. Tā tiešām bija romantiķu paaudze, kas savus sapņus par jūru izloloja Džeka Londona, Viļa Lāča un Ļeva Tolstoja uzburtajās jūras ainās un aizraujoši aprakstītajos piedzīvojumos, tāpēc,

Divi kapteiņi – Jānis Līckalns un Artūrs Brokovskis-Vaivods 2006. gada Kapteiņu ballē.

pabeidzis septiņgadīgo skolu, Līckalns ne mirkli nešaubījās, ka kļūs par jūrnieku. Vienu brīdi gan bija doma, ka varbūt varētu kļūt par lidotāju, arī tāds sapnis bija raksturīgs tā laika puišiem, taču tādā gadījumā vajadzēja vidējo izglītību, bet jūrskolā varēja stāties pēc pamatskolas beigšanas.

Reāli ar jūru topošais jūras vilks pirmoreiz iepazinās jūrskolas prakses laikā uz burinieka "Vega". Kad burinieku jūra sāka tā kārtīgi šūpot un citi mocījās ar jūras slimību, Līckalnam slikta dūša palika, vien skatoties, kā citi cīnās ar vemšanu. Arī kāpšana burinieka mastos nesagādāja problēmas. "Kāpt burās bija ikdienas nodarbe, un tas jau nebija nekas īpašs. No vienas koka rājas uz otru tu uzkāp augšā, un tur jādarbojas ar burām. Kuģis, protams, šūpojas, apakšā ir ūdens klajs, un tolaik jau arī nekādu drošības jostu nebija, vien gar rājām novilkta virve, pie kuras staigājot pieturēties, un aiz muguras visā garumā trose, ko krieviski sauca *zaspiņņik*, lai var atspiest muguru. Un strādā. Reizēm kājas slīdēja katra uz savu pusi, bet neatceros nevienu reizi, kad būtu noticis kāds nelaimes gadījums. Nebija neviena. Kas to var īsti pateikt, vai toreiz puiši bija izturīgāki un bezbailīgāki, vai arī neviens tik lielu vērību neveltīja garām diskusijām. Bija jādara, saņēmām instrukcijas, norādījumus, un uz priekšu. Kad no pašas augšas lejā laidāmies pa trosēm, tad gan no vecākā palīga, trešā palīga vai bocmaņa dabūjām pa galvu."

GRŪTĪBAS NORŪDA

Kad 1957. gadā Jānis Līckalns pabeidza Rīgas jūrskolu un ieguva kuģu vadītāja diplomu, nevienam no jūrskolas beidzējiem nepietika cenza, lai ieņemtu

augstāku amatu, tāpēc vēl pāris reisu nācās iziet matroža darbu. Nepiepildījās arī cerības nonākt tirdzniecības flotē. "Pēc jūrskolas beigšanas pusi studentu nosūtīja uz tirdzniecības floti, otru pusi uz zvejas floti, un es biju tajā otrajā pusē. Ja tā, tad lūdzu, lai mani nosūta uz vaļu medību kuģi "Slava", jo biju par to daudz lasījis un man tas šķita kaut kas ļoti interesants, bet tā vietā tiku norīkots uz zvejas kuģi RR 181, kas zvejoja siļķes Ziemeļatlantijā. Tas bija diezgan skarbs laiks. Mūsdienās tādu kuģu, protams, vairs nav, un arī tolaik tas skaitījās viens no bēdīgākajiem," stāsta kapteinis.

Matroža amatā viņš visā pilnībā izbaudījis jūras skarbumu un darba sūrumu, tomēr, atceroties tur piedzīvoto, kapteinis tikai pasmaida: kas bija jādara, tas bija jādara. Pēc otrā reisa viņus, piecus bijušos kursa biedrus, nu jau diplomētus jūrniekus, nosūtīja darbā uz bāzes kuģi "Kaļijivka", kas bija vienkāršs tvaikonis un no zvejas kuģiem vāca kopā nozvejotās un sasālītās zivis. Gājuši uz diviem mēnešiem, palikuši tur sešus, bet mājās no pieciem atgriezušies tikai četri, jo viens gājis bojā ugunsgrēkā uz kuģa. Vecākais palīgs uz kuģa tolaik bijis Gunārs Saltais. Tiem jaunākās paaudzes lasītājiem, kuriem šis vārds neko neizsaka, paskaidrošu, ka Gunārs Saltais bija un paliek viens no cienījamākajiem jūrniecības nozares cilvēkiem, talantīgs un principiāls kapteinis, vēlāk arī kolhoza "9. maijs" priekšsēdētājs, kuru cienīja par viņa profesionalitāti un cilvēciskumu un kura viedokli uzklausīja un respektēja.

Tolaik uz kuģiem visai izplatīta bija dzeršana, kā kapteinis Līckalns smejot saka, tā bija diezgan labā līmenī, un nereti esot bijuši gadījumi, kad kapteini no kuģa noņēma tieši šā iemesla dēļ. Tomēr toreiz esot dzēruši savādāk nekā

tagad. Kā tad dzeršana var būt savādāka? Kapteinis to komentē vienkārši: kad vajadzēja strādāt, tad visi bija uz strīpas, bet dzēra brīvajā laikā. Krājumus papildināja dažādi. Vispirms jau laikus esot sagādājuši rezerves. "Tikko izgājām no ostas, tā otrais un trešais stūrmanis jau bija noplīsuši, un tikai vecākais palīgs varēja vadīt kuģi," atceras Līckalns.

Pirmās īstās ugunskristības tolaik pavisam jaunais jūrnieks piedzīvojis, kad "Kaļijivka" nākusi atpakaļ uz Rīgu. "Man lika vest kuģi uz Rīgu, bet man nebija ne darba diploma, ne prakses šajā darbā, taču neko darīt. Piedevām tāda migla, tur nederēja tikai miglas tauri iedarbināt, vajadzēja zināt, kur kuģis stūrējams. Vecākais palīgs Saltais tikai reizēm uzkāpa uz tiltiņa, lai paskatītos, kas un kā notiek. Tā man bija pirmā un vislabākā prakse. Vislabākā! Kad tev ir jāsaprot, kas darāms, jāizdomā, kā to izdarīt, un jāapzinās, ka no tava lēmuma ir atkarīga kuģa un cilvēku drošība. Līdz tam brīdim es tikai teorētiski zināju, kā tas jādara, bet nu biju fakta priekšā.

Teorētiski bijām labi sagatavoti, tāpēc līdz pat šai dienai varu saviem pasniedzējiem par to teikt paldies."

TĀLIE AUSTRUMI – LABPRĀTĪGA UN APZINĀTA IZVĒLE

Jānis Līckalns jau trīs gadus bija nostrādājis zvejas flotē un pārpārēm izbaudījis siļķu zveju Ziemeļatlantijā, viss it kā gāja ierastās sliedēs, taču viņa sapnis par tirdzniecības floti joprojām bija dzīvs, viņš alka pēc kaut kā vēl nepiedzīvota, neredzēta, un viņa brīvības gars sauca tālumā. Tolaik Jānis Līckalns bija jauns un brīvs. Tā kādā jaukā dienā viņš ņēma un aizbrauca uz Tālajiem Austrumiem. Daudzi no Latvijas, un ne tikai no Latvijas, uz Magadanu tika izsūtīti ar varu, bet jūs turp devāties pilnīgi labprātīgi, saku kapteinim un mazliet paraustu plecus, bet viņš tikai nosaka: "Tā iznāk. Kad nonācu Tālo Austrumu kuģniecībā, tās priekšnieks, vīrs kā trīsdurvju skapis, man jautā: kāda velna pēc (te gan viņš lietoja spēcīgāku izteicienu) tu šurp atspēries, mums jau tādu kā tu pašiem pietiek, bet, ja dabūsi pierakstu, tad darbu es tev došu. Aizgāju uz iekšlietu nodaļu, ģenerālmajors skatās uz mani un brīnās, kā esmu ticis iekšā Padas ostā, kas tolaik bija slēgtā zona. Atbildu, ka ar lidmašīnu atlidoju un ar autobusu atbraucu, bet viņš deva divdesmit četras stundas, lai manas smakas tur vairs nebūtu. Eju atpakaļ pie kuģniecības priekšnieka, stāstu, kas un kā, bet viņš smiedamies saka: labs ir, es tevi nosūtīšu uz Magadanu, tur stāv viens mūsu glābējkuģis, kas izrādījās esam liels velkonis. Tā nu es nonācu Magadanā. Maijā tur viss vēl ir ledū, bet oktobra sākumā jau atkal sākas ledus apstākļi. Līcī bija jālaužledus, lai tirdzniecības kuģi varētu ienākt ostā, un tas bija darbs, ko nekad līdz tam vēl nebiju darījis. Visu ziemu kuģis nostāvēja Vaņinā, tur ir tāda Sovetskaja Gavaņa, un tas, ka visu laiku nācās stāvēt bez jēdzīga darba, man nepavisam negāja pie sirds. Arī kapteinis saprata, ka esmu jauns un, lai nezaudētu kvalifikāciju, man nepieciešams reāls darbs, tāpēc piekrita mani atbrīvot."

GADS JŪRĀ BEZ NOKĀPŠANAS KRASTĀ

Bija jau pienācis 1962. gads, kad Jānis Līckalns nonāca "Vostokribholodflot" uz bijušajā Padomju Savienībā paša lielākā bāzes kuģa "Piščevaja industrija", kas no pasažieru kuģa bija pārbūvēts par refrižeratoru. "Šajā sistēmā dažādos amatos nostrādāju pāris gadus: biju gan ceturtais stūrmanis, gan kapteiņa otrais palīgs. Laiku pa laikam piestaigāju uz kuģniecību, jo doma par tirdzniecības floti mani joprojām nepameta. Pa to laiku biju nokārtojis visus papīrus tālbraucēja stūrmaņa amatam, līdz beidzot tomēr nonācu tirdzniecības flotē uz neliela tankkuģa. Kad tā kapteini pārcēla uz lielo tvaikoni "Aleksej Čirinov", viņš mani paņēma līdzi. Nokārtoju tehnisko minimumu, lai kļūtu par vecāko palīgu."

Kad pēc atvaļinājuma Līckalns jau posies uz lidostu, lai lidotu atpakaļ uz savu kuģi, kas atradās Murmanskā, viņu "noņēma no trases" un atkal nosūtīja

uz zvejas floti, jo tur vajadzēja stūrmaņus, un Līckalns labi pārzināja šā darba specifiku. Bāzes kuģa "Arseņjev" apkalpe aizgāja reisā uz veselu gadu bez nokāpšanas krastā. Uz jautājumu, vai kapteini tas apmierināja, viņš, atkal mazliet pasmaidot, atbild, ka tolaik par to nav domājis, bijis jauns, spēka pilns. "Visu laiku vajadzēja strādāt, tāpēc nemaz nebija laika domāt par to, vai tas apmierina, un krastā jau arī nebija diži vairāk ko darīt. Kad gads bija pagājis, kapteinis man saka: tev taču vēl nav augstākās izglītības, ko tu bez tās tajā tirdzniecības flotē darīsi? Tolaik neklātienē mācījos Tālo Austrumu Zivsaimniecības tehniskajā institūtā un, kamēr to pabeidzu, paliku zvejas flotē. Kāda reisa laikā, bija pagājuši pāris mēneši, mani krastā nogādāja transporta kuģis, jo biju izsaukts pie priekšniecības. Priekšnieks saka: "Pēc pāris dienām krastā nāk "Samarkand", tu esi norīkots par šā kuģa kapteini." Tas bija pārsteigums. Pirmā doma – mulsums un pat bailes. Viena lieta, kad tu esi stūrmanis vai pat vecākais palīgs, tad, lai nu kā, tomēr aiz tevis stāv kapteinis un visa atbildība gulstas uz viņu. Bet te – tu būsi kapteinis, tu atbildēsi pilnīgi par visu, un tie ir dokumenti, drošība, cilvēki, plāns."

KONTINGENTS – *ZEKI*

Uz kuģa "Samarkand", par kura kapteini iecēla Līckalnu, strādāja 180 cilvēku, un tas bija kuģis, kas kuģniecībai sagādāja vislielākās problēmas. "Man uzdeva uz šā kuģa ieviest kārtību. Kuģis nestrādāja, plānu nepildīja, kapteinis un arī visi citi dzēra. Pieņemu no kapteiņa lietas, skatos, pie galdiņa vecākais palīgs un vēl kādi pieci dzer. Sapratu, ka ne jau velti man uzdeva ieviest kārtību. Toreiz biju jauns un spēcīgs, ne tāds kā tagad," piebilst kapteinis. "Sazinājos ar bāzes kuģi un dažus no sava kuģa norakstīju, tad vēl dažus norakstīju – kā siļķes iekrāvām bāzes kuģī, un mūsu kuģis sāka strādāt."

Uz jautājumu, vai bijis stingrs kapteinis, Līckalns atbild, ka vienmēr no visiem ir prasījis atbildīgu rīcību, bet tas jau nav nekas īpašs, tādai jābūt kārtībai uz kuģa. Protams, ar dzeršanu, kas tolaik bijusi vislielākā problēma, vajadzēja tikt galā. "Uz kuģa brūvēja brāgu, un es tos maisus ar brāgu rāvu pušu, bet par to neviens īpaši nedusmojās. Kad vēl biju Magadanā, ostas priekšnieks teica, ka ostās un uz kuģiem visvairāk strādā bijušie *zeki*. Kad strādāju uz glābšanas kuģa, "sēdējuši" nebija vien kapteinis, vecākais mehāniķis, radists, bufetniece un es. Pārējie bija "sēdējuši", par ko nu kurš, bija arī politiskie. Otrais mehāniķis, kurš kara laikā vēl bija tikai pusaudzis, tīrumā bija lasījis vārpas un par to notiesāts un izsūtīts uz Magadanu. Daži bija no ieslodzījuma atbrīvoti, bet viņiem nebija, uz kurieni braukt, tāpēc palika strādāt Tālajos Austrumos. Arī uz "Samarkandas" bija līdzīgs kontingents, un mani brīdināja, ka dzīves nebūs, ja mēģināšu kaut ko panākt ar dažādām viltībām, tāpēc vienmēr runāju tiešu valodu, visus jautājumus risināju taisnīgi, bet tas nenozīmēja, ka biju pielaidīgs vai gļēvs. Un mani respektēja."

ARĪ LEDOS STRĀDĀT VAR, BET PROBLĒMAS IR

"Pavisam ledos esmu nokuģojis trīsdesmit vienu gadu, esmu bijis Antarktīdā, Arktikā, Grendlandē. Tālajos Austrumos esmu izkuģojies kārtīgi. Tur ir iespējams strādāt, vajag tikai tādus kuģus, kas ar šiem lediem var tikt galā. Savulaik mēs kuģojām tikai vasarās, bet arī vasaras laikā kuģošana nav droša, jo visapkārt peld dreifējošie ledi. Kad strādāju Grenlandē, nācās respektēt gan ledus blīvējumus, gan aisbergus, tur ir viss. Ja jautā, kā no šiem lediem izvairīties, atbilde ir viena – jāiet tiem cauri. Vasaras laikā milzīgie ledus gabali tādi kā puslauzti, bet ziemā ledus sasalst tik biezs, ka tam iziet cauri praktiski nevar – divus trīs metrus biezs. Arī tad, ja ledlauzis iet pa priekšu, bīstamība tomēr ir augsta. Tāpat visai apgrūtināti vajadzības gadījumā ir glābšanas pasākumi: ir vietas, kur tas ir iespējams, bet ir vietas, kur uz glābšanu nav ko cerēt. Pirms gadiem pieciem arī pats nonācu bīstamā situācijā, un varu teikt, ka izglābšanās bija laimīgu sakritību kopums. Parasti uz kartes ir norādīts, kas tajā vai citā vietā sagaidāms, bet tad, ja uz kartes ir tikai balts laukums, tas nozīmē, ka šī vieta nav izpētīta un par to nekas nav zināms, un tad paši jūrnieki mēra dziļumus un paši atzīmē ceļu. Ja nepieciešams novirzīties no ceļa, tad kuģis iet uz mazāko gaitu – pusotra, divi mezgli. Ja ar šādu ātrumu uzduras klintij, tad nekas traks nenotiek. Bet toreiz bija kārtīga vētra, aisbergi, un nakts redzamības apstākļos kuģis bija kādus divsimt metrus novirzījies no ceļa. Sardzē bija otrais stūrmanis, kad pēkšņi viens sitiens, otrs sitiens, trešais un kārtīgs satricinājums, skaidrs, ka kuģis kaut kam

ir uzdūries. Bija novembra pēdējās dienas, liela vētra, un mehāniķi ziņoja, ka degviela palikusi tikai vienā tankā. Šajā apvidū piekrastē nelielos līcīšos ir ciemi, kuros dzīvo simt, divsimt cilvēku, kuri strādā tur esošajos zivju kombinātos. Mums laimējās ieiet vienā no tādiem līcīšiem. Ziņoju par notikušo kompānijas vadībai, priekšniecība atlidoja, lai pārliecinātos, vai nav radies vides piesārņojums. Par laimi piesārņojuma nebija, izvilkām kuģi krastā, šo to sataisījām, lai tiktu līdz Eiropai."

Globāli par piesārņojumu runājot, kapteinis saka, ka, lai gan piesārņojumu ar aci neredz, mikroplēvīte ir pārvilkta pāri visam okeānam, un tas kavē normālu iztvaikošanas procesu, kā rezultātā arī notiek visas klimata pārmaiņas, par kurām pēdējā laikā pasaulē pastiprināti diskutē.

PIECAS REIZES APKĀRT PASAULEI

Kapteiņa Līckalns sapnis piepildījās, un viņš no zvejas flotes nonāca tirdzniecības flotē. "1982. gadā mani pārcēla uz Latvijas jūras kuģniecību (tagad "Latvijas kuģniecība"), kur strādāju uz vairākiem refrižeratorkuģiem. Pa visu pasauli vedām dažādas kravas: no Brazīlijas uz Magadanu, Sahalīnu vai Petropavlovsku

"Kamilo Sjenfuegoss".

vedām gaļu, pēc tam gājām uz Jaunzēlandi un no turienes vedām ābolus uz Eiropu, Francijā paņēmām gaļu un vedām to uz Tālajiem Austrumiem. Un tā vairākus reisus. Ja rēķina no punkta uz punktu, tad reizes piecas esmu apgājis apkārt pasaulei.

Ir nācies kuģot arī pirātu rajonos. Singapūras ūdeņos un Malakas šaurumā, caur kurieni gājām uz Antarktīdu un Jaunzēlandi, vajadzēja būt īpaši modriem."

1985. gadā Latvijas jūras kuģniecības flotei pievienojās pilnīgi jauns, Gdaņskas kuģu būvētavā būvēts refrižerators "Kamilo Sjenfuegoss", uz kura deviņus gadus par kapteini strādāja Jānis Līckalns. Lai gan kapteinis tieši nepateica, ka šis kuģis ir viņa mīlulis, tomēr sarunā to nepārprotami varēja just. Kopā tik daudz piedzīvots un pārdzīvots: gan vētras, gan pirātu uzbrukumi, gan ikdienas rutīnas darbs. "Kad ar "Sjenfuegosu" savulaik gājām uz Padomju Savienības austrumiem, vajadzēja šķērsot karstos punktus, arī Persijas līci. Bija jau vakars, kad gājām uz Džordžtaunas ostu Gajanā, un trešais stūrmanis man saka, ka redzami kaut kādi objekti, kas no visām pusēm nāk kuģa virzienā. Uzkāpju uz tiltiņa un saprotu, ka mērķis esam tieši mēs, jo krasts ir otrā pusē. Izziņoju trauksmi, bet uzbrucēji jau met uz klāja āķus, kas pēc izskata līdzinās izkaptij, tikai nav asi. Ko mēs? Ar laužņiem kuģa bortu atbrīvojam no āķiem, tie, kuri kāpj augšā, brīvā kritienā krīt lejā ūdenī, bet tā vairs nav mūsu problēma. Kad otrā dienā iegājām ostā, mums ziņo, ka izbēguši simt divdesmit katordznieku, kuri ir labi apmācīti šādiem uzbrukumiem. Par laimi, viņi netika uz kuģa.

Viens no mirkļiem, kas uz visu mūžu palicis atmiņā, ir Latvijas valsts karoga pacelšana uz "Kamilo Sjenfuegosa". 1991. gadā, kad stāvējām Novorosijskas ostā Melnajā jūrā, pacēlām uz kuģa atjaunotās Latvijas valsts karogu. Sarīkojām kārtīgus svētkus, un varu teikt, ka apkalpe uz to reaģēja pavisam normāli, visi bija priecīgi svinēt svētkus."

BIJA JĀIZTUR

Kapteinis smaida, kad jautāju par piedzīvotajām briesmām. No vienas puses, šāds jautājums, protams, ir mazliet triviāls, sauszemes žurkas cienīgs. Jautāt kaut ko tādu cilvēkam, kurš sešdesmit piecus gadus strādājis un turpina strādāt jūrā, kuģojis ledos un pirātu rajonos, zvejojis siļķes un vedis visdažādākās kravas, gadu strādājis jūrā bez nokāpšanas krastā! Un tomēr ir kāds notikums, kuru kapteinis nav aizmirsis. "X stundas ir bijušas vairākas, bet visbīstamāk tomēr, ja kāda nelaime atgadās Grenlandes ledos. Pat ja laimētos izglābties, izdzīvošanas iespēja ir visai niecīga. No Antarktīdas gājām uz Kergelenas salu, un šajā ceļā piedzīvojām tādus viļņus, kādus nekad savā mūžā nebiju redzējis," kapteinis ar roku norāda stāvus uz leju. "Simt četrdesmit deviņus metrus garš kuģis stāvus aiziet lejā, praktiski viss kuģis ir zem ūdens. Vienīgais, kāpēc kuģis izturēja šo trako vētru un pat nekas nesalūza, bija tas, ka Padomju Savienībā kuģus būvēja tā, lai tie varētu izturēt pat atomtriecienu. Kuģis izturēja trīsdesmit piecus metrus augstus viļņus, ko sauc par viļņiem slepkavām, bet ceļu, ko var noiet pusotrā dienā, es gāju mēnesi."

Vai to izturēt vispār ir cilvēka spēkos? Kapteinis tikai pasmaida un saka – bija jāiztur. Man šķiet, ka tieši šie divi vārdi – bija jāiztur – vislabāk raksturo kapteini Līckalnu, un zem šiem diviem vārdiem slēpjas daudz dziļāka jēga nekā tikai izturēt grūtības. Izturēt var, ja cilvēks patiesi mīl to, ko dara, ja pilnībā pārzina to, ko dara, un pilnībā apzinās, ka tas, ko viņš dara, kādam ir vajadzīgs. Pārdomājot savu dzīvi un darba mūžu, kapteinis saka, ka to varot sadalīt it kā divās daļās: pusi par savu darbu ir saņēmis pateicības, bet otru pusi – rājienus, ko padomijas laikā ātri un dāsni piešķīra, kā saka, kārtības labad. Smaidot viņš saka, ka puse dzīves pagājusi skaidros ūdeņos, bet otra puse pa lediem, taču nedalīta ir bijusi viņa atbildība par visu, ko darījis. "Kapteinis – tas ir tituls, amats un atbildība," saka Jānis Līckalns un visiem jūrniekiem novēl vairāk skaidru dienu bez ledus un miglām, mazāk lieku formalitāšu un vairāk veselības, ko novēlam arī pašam kapteinim Jānim Līckalnam.■

Anita Freiberga

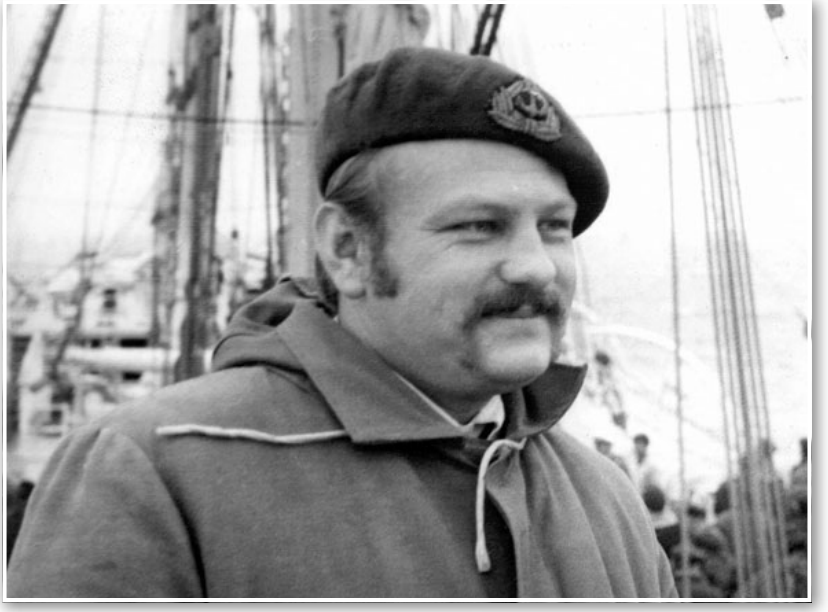
PIEREDZI VAR IEGŪT TIKAI PRAKSĒ

Kad vēlreiz klausos sarunu ar kapteini DAINI CAUNI ierakstā, secinu, ka esam skāruši daudzas aktuālas jūrniecības nozares tēmas. Viena no tādām, piemēram, ir pensijas jautājums, kas, tuvojoties kritiskajam pensijas vecumam, kņudina daudzu jūrnieku prātus. Bieži vien tie Latvijas jūrnieki, kuri jau ir pensijas vecumā vai tuvu tam, apjauš, ka tā summa, kuru ik mēnesi ieskaita vai ieskaitīs kontā, ne tuvu nav tāda, kas pēc garajiem un nebūt ne vieglajiem jūrā nostrādātajiem gadiem sola ja ne bezrūpīgas, tad vismaz kaut cik cienīgas vecumdienas. Kapteinis Caune, kurš kopš 2013. gada jau ir pensijas vecumā, par savu pensijas apmēru nesūdzas. "Visi brīnās, kā man var būt tik liela pensija, bet pie tās aprēķināšanas galvenais bija 1996. gads, kad stājās spēkā jaunā pensiju aprēķināšana sistēma. Tad bija svarīgi, kurš tolaik vispār strādāja, kā saņēma algu un vai par viņu tika maksāti nodokļi. Tā kā es no 1996. gada strādāju "Rīgas kuģniecībā" kapteiņa amatā un darba devējs par mani maksāja sociālo nodokli, manai pensijai nauda labi sakrājās. Jūrnieki, kuri aizgāja uz ārzemju kompānijām un ārzemju karogiem, tolaik pelnīja pieklājīgu algu, bet nodokļus nemaksāja. Tagad ļoti daudziem man pazīstamiem kapteiņiem pensijas nav nekādas, bet savulaik šķietami lielā alga taču tik ātri notērējās un izkusa kā pērnais sniegs," saka Dainis Caune.

"RĪGAS KUĢNIECĪBA" JOPROJĀM IERINDĀ

Lai gan varētu baudīt nopelnīto atpūtu, kapteinis Dainis Caune turpina darba gaitas un strādā norvēģiem piederošajā "Rīgas kuģniecībā". Viņš stāsta, ka kuģniecības īpašumā palikuši vairs tikai divi kuģi, no kuriem viens strādā zem Norvēģijas, otrs zem Sentvinsentas un Grenadīnu karoga.

Katru gadu jūrniecībā nāk arvien jaunas prasības un noteikumi, bet reālā ekonomiskā situācija kuģošanas biznesā spiež samazināt apkalpes līdz minimumam. Veidojas tāds kā apburtas loks – prasības kļūst stingrākas, bet ekonomiskais spiediens neļauj tās ievērot. Uz viena no kuģiem – "Ķeguma" – strādā 10 cilvēku, no kuriem komandējošajā sastāvā ir vien kapteinis, vecākais palīgs un 2. stūrmanis, bet uz otra kuģa ir tikai sešu cilvēku apkalpe un uz tiltiņa tikai kapteinis un vecākais palīgs. Tā nu iznāk, ka katram no viņiem uz tiltiņa jāpavada sešas stundas, bet netiek ņemts vērā, ka kuģis iet arī uz ostu, un tā nu reizēm kapteinim uz tiltiņa jāpaliek arī pēc tam, kad viņa maiņa jau beigusies,



Kapteinis Dainis Caune.

jo vecākais palīgs ostā ir aizņemts ar izkraušanas un iekraušanas darbu organizēšanu. Un tas ir tāds nepārtraukts process, jo abi "Rīgas kuģniecības" kuģi strādā salīdzinoši īsos reisos: Sanktpēterburga – Norvēģijas ostas, kas aizņem četras piecas dienas, reizēm iet vēl uz kādu citu ostu, piemēram, Roterdamu, un ostā parasti kravu krauj divas trīs dienas. Otrs kuģis vairāk kuģo starp Norvēģijas ostām, reizēm ar sāli aiziet līdz Dānijai.

Tā kā kuģi strādā *nonstopā*, Norvēģijas kuģu īpašniekam, visus jautājumus risinot, problēmu netrūkst, kā saka, mati sirmi par to, kas un kā būs, kādas problēmas un aizliegumi radīsies dažādu ekonomisko sankciju rezultātā, bet nauda taču ir jāpelna.

– Kas tad strādā uz "Rīgas kuģniecības" kuģiem?

– Cenšamies apkalpi komplektēt ar Latvijas jūrniekiem, bet ir arī citu valstu jūrnieki, piemēram, uz "Ķeguma" vecākais mehāniķis ir no Sanktpēterburgas. Mūsu jūrnieku vidējais vecums ir nedaudz pāri piecdesmit, bet jaunākajam ir divdesmit gadu. Pēc noteikumiem un drošas pārvaldības sistēmas jaunākus par astoņpadsmit gadiem neņemam darbā.

– Kāda izglītība ir šādam divdesmit gadus jaunam darbiniekam?

– Pamatā skola, labākajā gadījumā kādi kursi, bet pavisam bez izglītības jau netiek ņemti. Lai vispār tiktu uz kuģa, ir jāiziet kursi, piemēram, "Novikontā" matrožu – motoristu kursi, un tad var strādāt par OS (otrās klases) matrozi, ja

kādu laiku nostrādā, var kļūt par AP (pirmās klases) matrozi, pēc tam arī par bocmani.

– Tas nozīmē, ka nemaz nav jābeidz jūrskola un pietiek ar kursiem vien?

– Ja cilvēks ir gatavs strādāt par matrozi, tad jā, pietiek ar kursiem un medicīnisko izziņu. Izejot pirmo reisu, cilvēks pārliecinās, var vai nevar turēt jūru.

– Vai tad darba tirgū tagad nav matrožu pārprodukcijas?

– It kā jau ir, vismaz par to runā statistika, bet mums nereti nav ko paņemt darbā. Atnāk cilvēks, dokumentu viņš ir dabūjis, bet jūras pieredzes nav, taču uz kuģa tūlīt ir reāli jāstrādā. Piemēram, uz "Ķeguma" ir speciāli iekrāvēji, saukti *bobkati*, un matrozim ir jābūt tiesībām strādāt ar šo tehniku. Ja nav krāvēja darba pieredzes, cilvēks nevar izbraukt, bet laiks iet un ir vajadzīgs temps. Tāpēc, ja nav darba pieredzes, tad nekā, taču, ja ir galīga bezizeja, aizsūtām cilvēku papildu kursos, par kuriem šajā gadījumā maksā darba devējs, jo tā ir mūsu darba specifika. Un vēl mūsu darba specifika ir divarpus mēneši jūrā un tikpat krastā, tātad cilvēks var plānot savu laiku krastā.

– Arī algas ir konkurētspējīgas?

– Ja jau cilvēki turas, tad darba samaksa viņus apmierina. Jaunie speciālisti pēc studiju beigšanas bieži nāk pie mums meklēt darbu, un pirmais jautājums – cik maksās? Bet kāda tev pieredze? Nekāda. Uzzinot, kāda varētu būt alga, tāds lepni paziņo, ka meklēšot darbu uz tankkuģiem vai gāzvedējiem, bet vēl pēc kāda laika ir atpakaļ un lūdz, lai pieņem darbā.

Norvēģijas kuģu īpašnieks sēž Bergenā, bet "Rīgas kuģniecība" Latvijā veic tehnisko menedžmentu, drošas pārvaldības menedžmentu, ISPS, MLC, jo tas šeit iznāk lētāk. Ja kuģiem nepieciešams remonts, tad tie nāk uz Bolderājas kuģu remontu rūpnīcu, ar kuru ir noslēgts līgums, jo kuģu īpašniekam tas ir izdevīgi, viņš ekonomē katru pozīciju.

– Tas nozīmē, ka Latvija joprojām ir lētā darbaspēka un lēto pakalpojumu zeme?

– Izmaksas šeit noteikti ir zemākas, un mūsu algas arī nevar salīdzināt ar norvēģu algām.

Nereti tiek uzdots jautājums, vai "Rīgas kuģniecības" īpašnieki iegādāsies vēl kādu kuģi un paplašinās savu darbību? Visticamāk, ka ne, jo kuģniecības biznesā pašlaik nav paši labākie laiki. Savulaik, kad deviņdesmito gadu sākumā uz Upju kuģniecības pamatiem tika dibināta "Rīgas kuģniecība", tās šefs Antons Ikaunieks iegādājās upe-jūra tipa kuģus, kuri galvenokārt veda baļķus uz Zviedriju. Labākajos gados kuģniecības īpašumā bija pat 18 kuģi. Pēc privatizācijas "Rīgas kuģniecību" pārņēma norvēģi, bet tolaik jau lielākais baļķu vešanas bums bija aiz muguras, un kuģu remontā vajadzēja ieguldīt prāvus līdzekļus, kas jaunajam īpašniekam bija neizdevīgi. "Rīgas kuģniecības" kuģus pārdeva uz Melnās jūras rajonu, bet iegādāties jaunus kuģus īpašniekam nebija pa kabatai.

JŪRAS PRAKSE UN MĀCĪBU KUĢI

Jautāts, vai "Rīgas kuģniecība" piedāvā prakses vietas mūsu topošajiem jūrniekiem, kapteinis Caune atbild, ka īpašnieki ne pārāk vēlas ņemt praktikantus, jo kuģu apkalpes ir nelielas un arī iespējas nav nekādas lielās, tomēr katru gadu no maija līdz oktobrim pa vienam praktikantam uz "Ķeguma" praksi iziet.

Šobrīd Latvijas Jūras akadēmijas, LJA Jūrskolas un Liepājas Jūrniecības koledžas kadetiem nav viegli nokļūt jūras praksē uz kuģiem: pašām mācību iestādēm savu kuģu nav, jo tos uzturēt būtu pārlieku dārgi, turklāt Latvijas jūrniecības mācību iestādēs nav tik daudz studentu, lai šādu kuģi nepārtraukti noslogotu. Arī mūsu valsts, lai arī sevi lepni dēvē par jūras lielvalsti, nevar lepoties ar bagātu tirdzniecības floti, bet "Latvijas kuģniecība", kaut gan ir izveidojusi kadetu programmu, tomēr uz saviem kuģiem nevar nodrošināt praksi visiem, kam tā ir vajadzīga.

Jūrnieki, kas mācījušies padomju laikā, atceras, ka viņiem par prakses iziešanu nevajadzēja raizēties. Baltijas mācību kuģu kopai bija vairāki mācību kuģi: "Kustanaja", "Navigators", "Kursogrāfs", "Eholots" un vēl citi, kuri uzņēma kursantus un uz kuriem bija gan mācību, gan dzīvojamās telpas. Kuģi kursēja pa Baltijas jūru, un kadeti uz tiem apguva visu, kas tālāk bija nepieciešams darba dzīvē.

Vēl bija mācību burinieks "Kruzenšterns", kas vienlaikus uzņēma 200 praktikantu, 76 apkalpes locekļus un nodrošināja visu procesu. Uz otra burinieka

Burinieks "Sedovs".

"Sedovs" kursantu bija mazāk, apmēram 160, un telpas bija daudz ērtākas: kursanti dzīvoja kopā pa desmit divpadsmit, bija liela aktu zāle, skatuve, muzejs un banketu zāle.

Kapteinis Dainis Caune ilgus gadus strādājis par trešo stūrmani uz mācību kuģiem "Navigators", "Kurgāns" un "Grifs", līdz 1976. gadā nācis piedāvājums ieņemt kapteiņa ceturtā palīga vietu uz burinieka "Kruzenšterns". Tolaik burinieku gatavoja regatei pāri Atlantijas okeānam uz Ameriku. Uz "Kruzenšterna" Dainis Caune izauga līdz kapteiņa vecākā palīga amatam. "Kad 1982. gadā atstāju šo vietu, Kronštatē pēc remonta ūdenī bija nolaists mācību burinieks "Sedovs", uz kura man piedāvāja vecākā stūrmaņa posteni," atceras Caune. Bet no 1986. gada novembra Dainis Caune ieņēma mācību burinieka "Sedovs" kapteiņa amatu. Jautāju kapteinim, ko nozīmē tik daudz kursantu vienuviet.

– Varat iedomāties: klasē ir trīsdesmit, bet uz kuģa – divsimt. Tāpēc arī pamatsastāvā bija 76 cilvēki. Bija stingra disciplīna un mācību plāns, visi sadalīti pa grupām un noteikts, ko kura grupa attiecīgajā dienā darīs – mācīsies, strādās kambīzē vai kopā ar bocmani strādās uz klāja. Kapteiņa palīgs mācību jautājumos organizēja visu mācību procesu, bija palīgs metodoloģiskajos jautājumos, kurš kārtoja papīra lietas un rakstīja kuģa ruļļus. Kursantiem no jūrskolas obligāti līdzi nāca prakses vadītājs, jo mēs stingri pieprasījām, lai līdzi būtu cilvēks, kurš uzņemtos atbildību par saviem kursantiem. Parasti līdzi bija kādi seši prakses vadītāji. Tā kā prakse norisēja visu gadu, līdzi gāja arī pasniedzēji, lai būtu nepārtraukts mācību process. Septembrī vai oktobrī paņēma praktikantus uz kuģa, un šī prakse turpinājās divus trīs mēnešus, tās laikā

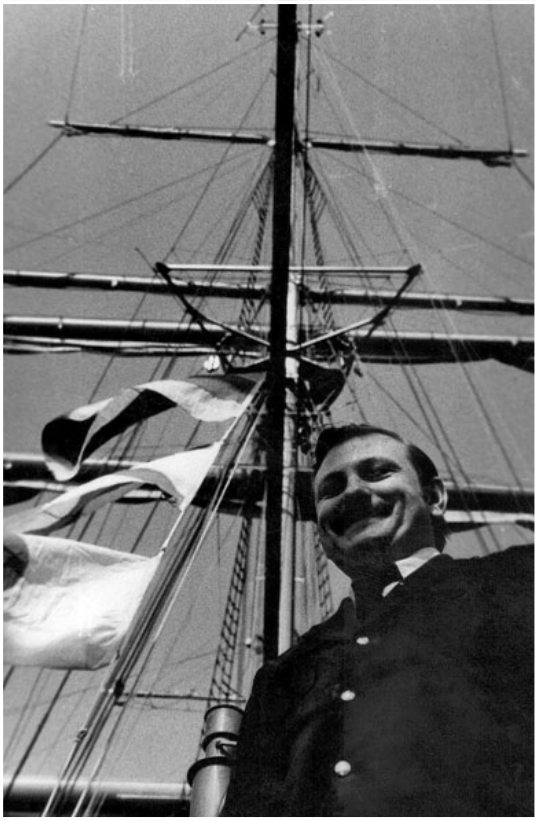
notika arī mācības ar burām. Pārgājiena laikā gājām pa Eiropu, bet Sevastopolē parasti kursantus pēc prakses norakstīja, un viņi bija ieguvuši nepieciešamās zināšanas un iemaņas, arī gan matroža, gan stūrmaņa sertifikātu.

– Kursanti izdzīvoja īstus burinieku laikus.

– Kad kursanti atnāca, pirmo nedēļu kuģis stāvēja pie piestātnes un notika instruktāža: drošības tehnika, ugunsdrošības tehnika, kas ir buru kuģis un kas jādara ar burām. Vēl stāvot pie krasta, sākās pirmās praktiskās mācības un kāpšana mastos – vispirms uz zemākajām rājām, tad arvien augstāk. Iesākumā visiem kājas dreb. Jāuzkāpj, pareizi jāpiesprādzējas, buras jānostiprina. Kad visi šim procesam izgājuši cauri, tu jau redzi, kurš var, kurš nevar un saka: es augstāk nekāpšu. Iesākumā jau, protams, nevienu ar varu nespieda kāpt mastos, bet prakses laikā kādi divi trīs parasti atsijājās, jo nevarēja izpildīt prasības, nervi neturēja un tamlīdzīgi.

– Tagad visi spaida pogas un dzīvojas pa globālo tīmekli, bet kādas problēmas ar kursantiem bija septiņdesmitajos un astoņdesmitajos?

– Tolaik narkotiku vēl nebija, arī alkoholu nelietoja, ja nu vecāko kursu studenti reizēm, kad aizgāja krastā, pa kluso kādu aliņu iedzēra. Bija stingra kārtība un noteikts, ka krastā nedrīkst iet pa vienam, bet tikai trīs četru cilvēku grupā ar vecāko priekšgalā. Solis pa labi, solis pa kreisi – karjerai beigas un problēmas neizbēgamas, jo uz kuģa bija kuratori no drošības komitejas, kuri ziņoja uz krastu, bet krastā jau gaidīja lielā šķīstīšana, un tas attiecās, protams, arī uz kapteini un pārējiem virsniekiem, kuri zaudēja savus amatus, ja nespēja nodrošināt kārtību. Ostās mums parasti bija programmas un ekskursijas ar autobusu pa pilsētu – Roterdama, Amsterdama, Hamburga. Kursantiem jau nekāda lielā kabatas nauda nebija, augstākais, varēja nopirkt kādu suvenīru. Visi centās nopirkt kādu skatu kartiņu, lai palepotos, kur bijuši. Šodien tas šķiet naivi, bet toreiz jaunajiem cilvēkiem pirmo reizi nokļūt Rietumu pasaulē bija milzīgs pārdzīvojums. Kadeti staigāja pa veikaliem, vācot reklāmas prospektus un žurnālus. Kad nāca mājās, katram bija pilna soma ar šādiem prospektiem un mašīnu plakātiem. Tolaik liels dārgums bija arī plēves maisiņi ar uzrakstiem, piemēram, "Montana", un kur tad košļenes… Tā tolaik bija romantika.



– Vai var teikt, ka sešdesmito, septiņdesmito un astoņdesmito gadu paaudze bija romantiķu paaudze?

– Tā varētu teikt, jo tie bija puiši, kuri bija salasījušies grāmatas un redzējuši filmas par varoņiem. Daudziem tēvi bija jūrnieki, un viņi gāja tēvu pēdās. Daudzi nāca no lielām un senām jūrnieku dinastijām, viņi lepojās ar saviem tēviem un vectēviem – burinieku un tvaikoņu kapteiņiem un mehāniķiem, un vēlējās būt savu senču cienīgi. Arī jūrnieku formas bija viens no iemesliem, kāpēc puišus vilināja šī profesija, arī mani tai skaitā.

– Būt mācību kuģa kapteinim ir milzīga atbildība, jo viens ir tad, ja tu strādā ar apmācītu un profesionālu komandu, bet pavisam cita lieta ir kadeti, kuri pirmo reizi nonāk ekstremālos apstākļos.

– Tas gan tiesa, atbildība pieder pie kapteiņa darba specifikas. Nedod dievs, lai tikai nenotiek nelaime. Kapteinis viens nekad nav karotājs, tāpēc ir vajadzīga sava komanda, kur uz katru var paļauties. Vienmēr un visur, arī buru trauksmes laikā, pirmā prasība bija drošība. Bija puiši, kuriem neviens masts nebija par augstu, uz tiem arī paļāvāmies, jo buru trauksmes laikā katram bija sava vieta un pienākumi. Manā laikā par laimi neviens no rājām nenokrita un nekādas nelaimes nenācās piedzīvot.

DOKUMENTĀLI LIRISKA ATKĀPE

Rakstnieks Jānis Lapsa bija dokumentālists, kurš redzēto prata ietērpt tēlainā valodā. Lūk, fragmenti no Jāņa Lapsas "Zilās grāmatas": "Uz četrmastu

barkas "Sedovs" ir 244 cilvēki, to skaitā 153 kursanti no Hersonas, Murmanskas un Kaļiņingradas jūrskolām.

.. Puiši kāpj. Apakšējā marsela rāja, augšējais marsels, apakšējais bramsels. Nelielai grupiņai jātiek līdz brombramselam, tas ir, līdz pašai augšai, tur jāpiestiprinās ar drošības jostām un jāiedrīvē bura. Puiši kāpj. Galvu atgāzis, Dainis Caune skatās uz mastu galiem, kursantu figūras sarūk mazākas un mazākas. Tā. Pēdējā grupa uz augšējās rājas. Galva nereibst? Droši vien reibst, bet neviens jau neatzīsies. Galvenais – tagad neskatīties uz leju.

.. Mani pamodina buru trauksme. Zvans skan gaiteņos un audzēkņu kubrikos. Uz trapiem klaudz smagi zābaki – kursanti steidzas katrs pie sava masta ieņemt vietu, kas iekalta atmiņā un muskuļos treniņu laikā līcī. Kapteinis un vecākais palīgs stāv uz tiltiņa un mikrofonā dod strupas pavēles. Skaļruņi tās iznēsā pa klāju un mastiem. Buras saraujas, buras satinas. "Sedova" četri masti lēnām izģērbjas un kļūst kaili."■

Anita Freiberga

KAPTEIŅA MEITA NO LATVIJAS PIE ZEMŪDENS PASAULES NOSLĒPUMIEM

Līva Goba, Latvijas Jūras administrācijas kartogrāfe, ir pirmā speciāliste Baltijas valstīs, kas ieguvusi starptautiski atzītu "A" kategorijas hidrogrāfa sertifikātu, pabeidzot mācību kursu Ņūhempšīras universitātes Piekrastes un okeāna kartēšanas centrā /Apvienotajā hidrogrāfijas centrā (CCOM/JHC – *Center for Coastal and Ocean Mapping/ Joint Hydrographic Center)*. Līva ir pirmā Latvijas studente, kas mācījusies Ņūhempšīras universitātē, tādēļ universitāte pasūtījusi Latvijas karogu, kas tagad kopā ar citu valstu karogiem rotā šīs mācību iestādes sienu. Un Latvijas karoga vimpelis turpmāk būs redzams arī CCOM/JHC telpās.

Pēc gadu ilgušajām mācībām atgriežoties Latvijā, Līva saka, ka visu vēl grūti aptvert un salikt pa plauktiņiem, pašai ļoti intensīvais mācību process joprojām šķiet kā īsta leiputrija – gan pieejamās informācijas apjoma, gan mācībspēku un citu satikto cilvēku profesionalitātes un erudīcijas ziņā.

Katru gadu GEBCO *(The General Bathymetric Chart of the Ocean) Nippon* fonds apmaksā mācības CCOM/JHC sešiem studentiem no visas pasaules. Līva mācījās kopā ar *Andry* no Madagaskaras, *Aileen* no Īrijas, Haruka no Japānas, *Andres* no Peru un *Cecilia* no Meksikas, un viņi bija seši no 88 pretendentiem. Turklāt tas bija jau 14. izlaidums. Ar minimālām matemātikas zināšanām var parēķināt, cik cilvēkiem visā pasaulē ir šāda līmeņa hidrogrāfa izglītība!

Uzaicinājums piedalīties pretendentu atlasē tiek izsūtīts dažādām ar jūrniecību saistītām organizācijām. Šādu uzaicinājumu saņēma arī Latvijas Jūras administrācija. "Pie manis ienāca daļas vadītājs un jautāja, vai nevēlos aizpildīt anketu, un es teicu – kāpēc gan ne? Pēc tam bija intervija elektroniskā formā, ar mani runāja programmas direktore un komitejas direktors. Intervija ilga aptuveni 40 minūtes, un tas jau bija ļoti nopietni. Pēc tam teicu mājiniekiem, lai neuztraucas, es nekur nebraukšu! Taču pienāca paziņojums, ka esmu apstiprināta," atceras Līva.

Mācības Ņūhempšīras universitātē sākās ar iepazīšanās nedēļu, kuras laikā jaunajiem studentiem pilnībā jāapgūst viss, kas būs nepieciešams mācībām un dzīvošanai turpmākā gada laikā: kur paēst, kā atvērt kontu bankā, kā iekļūt CCOM/JHC centrā, kādas ir datoru paroles un vēl simt citu ikdienā nepieciešamu sīkumu, lai vēlāk tiem nevajadzētu tērēt laiku un enerģiju. Līvai

Uz kuģa "Nautilus" hidrogrāfu komanda kopā ar kuģa kapteini.

Vašingtonā, kur studenti piedalījās kartogrāfijas konferencē NDAA centrā.

Izlaidumā kopā ar kursa biedriem.

par piemiņu no iepazīšanās ar universitāti palicis foto ar universitātes talismanu – kaķi. "Bildē viņš izskatās tāds smaidīgs, bet patiesībā ir diezgan draudīgs, jo viņam jāiedveš bijība, īpaši jau citu universitāšu sporta komandām, jo talismana pienākums ir atbalstīt savas komandas visās sporta sacensībās!" skaidro Līva.

Taču turpmāk viss laiks tika veltīts tikai mācībām un praktiskajām nodarbībām, izņemot pavisam īsas Ziemassvētku – Jaungada brīvdienas, jo, kā piebilst Līva, mācību organizētāji un finansētāji laiku un naudu velti netērē.

CCOM/JHC vizuāli ir visai dīvaina celtne, jo tā turpina augt un plesties – uzrodas vēl kāds stāvs un vēl kāda piebūve. Skatoties no augšas, tā atgādina bērnu būvētu klucīšu namu. Taču viss, kas notiek šīs celtnes iekšienē, ir bezgala aizraujošs. "Tur ir iespējams veikt visdažādākos ar jūrniecības nozari saistītus eksperimentus. Pētījumu spektrs ir tik plašs – hidrogrāfija,

akustika, programmēšana, robotika, bioloģija, zemūdens iemītnieki... Piemēram, ir vesela nodaļa, kas pēta burbuļus! Izklausās jautri, taču patiesībā tā ir nopietna zinātne. Es strādāju par kartogrāfi, esmu RTU ieguvusi inženierzinātņu bakalaura grādu būvzinātnē, profesionālo maģistra grādu ģeomātikā un inženiera kvalifikāciju ģeodēzijā un kartogrāfijā, esmu papildinājusi zināšanas Anglijā, bet tikai šeit tā īsti sapratu, cik ļoti nozīmīga patiesībā ir zemūdens pasaules izpēte. Vairāk nekā 70% no mūsu planētas aizņem jūras un okeāni, un tikai 12% no tiem ir hidrogrāfiski uzmērīti un kartēti augstā izšķirtspējā, ar *multibeam* sistēmu! Tai pašā laikā planēta Marss ir kartēta 100%. Protams, kuģu ceļi ir uzmērīti, bet tā jau patiesībā ir tikai maza daļa uz kopējā fona. Piemēram, kaut vai sakaru un interneta kabeļi – 95% no tiem ir zem ūdens, ja to nebūtu, mēs nevarētu sazināties, bet bez hidrogrāfiskajiem mērījumiem tos izvietot nebūtu iespējams. Laika apstākļi, tai skaitā dažādas katastrofas... Tikai zinot, kāda ir zemūdens grunts, kalni vai līdzenumi, ir iespējams prognozēt, kā pārvietosies taifūni un cunami, kad tie sasniegs krastus un cik spēcīgi būs. Izsīkstošie resursi, par kuru apjomiem zem ūdens mēs pat nevaram nojaust... Zivis un zvejniecība... Un vēl, un vēl!" stāsta Līva.

CCOM/JHC ēka, kas nepārtraukti aug un attīstās.

Mācību laikā studenti apguvuši arī ģeodēziju, meteoroloģiju, augstāko matemātiku, ar kuģniecību un kuģošanu saistītus priekšmetus. "Par katru no mūsu pasniedzējiem varētu sarakstīt vairāku sējumu biezu romānu. Fantastiski cilvēki! Daudzi no viņiem lasa lekcijas visā pasaulē, viņus pazīst un viņu lekcijas ir klausījušies arī mani kolēģi, Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi," piebilst Līva.

Universitātes mācību kuģis "Gulf Surveyor".

Līva kopā ar Ņūhempšīras universitātes talismanu.

Praktiskās nodarbības notika ne tikai CCOM/JHC telpās, bet arī uz universitātes mācību kuģa "Gulf Surveyor". Tas ir katamarāna tipa kuģis, ko projektējuši paši universitātes pasniedzēji. Uz kuģa iespējams izvietot un strādāt ar visdažādāko aparatūru, tā ir vieta, kur tiek izmēģināta nozares vadošo firmu jaunākā un modernākā aparatūra un tehnoloģijas. "Uzkāpjot uz kuģa, svarīgākais tomēr ir drošība. Katru reizi mums bija drošības instruktāža, un, kad bijām to apguvuši, instruktāžu nācās vadīt mums pašiem, katram savu reizi," atceras Līva.

Janvārī studenti kopā ar projekta vadītāju lidoja uz Bolderas pilsētu Kolorādo štatā, kur apmeklēja NOAA (*National Oceanic and Atmospheric Administration*), bet vasarā piedalījās kartogrāfijas konferencē NOAA centrā Vašingtonā.

Neaizmirstams piedzīvojums Līvai bija vasaras prakse uz kuģa "Nautilus". 14 dienas Klusajā okeānā tika veikti zemūdens mērījumi un kartēšana no Viktorijas Kanādā līdz Honolulu Havaju salās. "Mēs kartējām vēl nekartētus kuģu ceļus, tātad arī mūsu mazā procenta daļiņa ir nākusi klāt tiem uzmērītajiem 12 procentiem. Tika uzmērīti divi zemūdens kalni un kartēts Kilauea vulkāna lavas izvirdums pie Hilo salas (Havaju salas). Komandā bijām 13 cilvēki, ieskaitot videoinženieri, plus kuģa 17 cilvēku apkalpe. Strādājām 24 stundas diennaktī, trīs maiņās. Protams, pēc savas maiņas nostrādāšanas iesaistījāmies arī citos darbos uz kuģa. Es pārliecinājos, ka man kā kapteiņa meitai jūras slimība nav bīstama!" saka Līva.

Mācību gads ir aizskrējis vēja spārniem, un Līva atzīst – pat tā kārtīgi sailgoties pēc mājām nav bijis laika. Un tomēr ir patiess prieks atgriezties Latvijā, izbaudīt zelta rudeni un sagaidīt savas valsts simt gadu jubileju.■

PUSE DZĪVES ZEM LATVIJAS KAROGA

Kamēr mēs vēl tikai gatavojamies savas valsts lielajai jubilejai, Igaunijā un Lietuvā simtgade jau nosvinēta. Tāpēc šoreiz saruna ar diviem igauņu jūrniekiem, kuri strādā uz kompānijas "Tallink" kuģiem zem Latvijas karoga. Kāds ir viņu redzējums par Latviju un Igauniju, par savu dzīvi un darbu, kas cieši saistīti ar abām valstīm, ko viņiem nozīmē vārds "patriotisms"?

MŪSU KUĢI TIK LABI IEDERAS RĪGAS AINAVĀ

"Man šķiet, ka mūsdienās, kad robežas pamazām zūd, patriotisms vairāk ir saistīts tieši ar cilvēka darbu, attieksmi, ar atbildību par savu darbu. Tas, protams, neizslēdz apziņu, kas tu esi, no kurienes nāc, kādai tautai piederi," saka kapteinis Indreks Leps, kurš vada zem Latvijas karoga reģistrētus kuģus.

Jūra Indreka dzīvē bijusi, kopš vien viņš sevi atceras, jo dzimis Sāremā un jau sešu gadu vecumā sācis nodarboties ar burāšanu. "Savulaik biju PSRS jaunatnes izlasē, vēlākos gados esmu bijis Eiropas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas, Somijas čempions. Jūra visu laiku ir bijusi daļa no manis un manas dzīves. Mācījos Pēterburgā, Makarova Jūras akadēmijā, pēc akadēmijas 1996. gadā sāku strādāt kompānijā "Tallink". Mācību laikā iznāca strādāt arī uz burinieka "Mir´, tā bija ļoti vērtīga pieredze," atceras kapteinis I. Leps.

Ar "Tallink" kuģiem Indreks "nokuģojis" visu ceļu no trešā stūrmaņa līdz kuģa kapteinim. Strādājis gan Tallinas – Stokholmas, gan Tallinas – Helsinku līnijā, bet līnijā Rīga – Stokholma atgriezies kopā ar kuģi "Romantika" pagājušā gada sākumā. Pašlaik kapteinis vada kuģi "Isabelle".

"Gan "Romantikas", gan "Isabelles" kapteiņiem un vecākajiem virsniekiem ir tiesības ieiet Rīgā un Stokholmā bez loča. Šī Zviedrijas atļauja ir svarīgs profesionāls panākums, jo, lai to saņemtu, ir jābūt noteiktai profesionālai pieredzei, jānokārto vairākas pārbaudes un nopietni eksāmeni. Viens no galvenajiem pārbaudījumiem ir tukšas kartes aizpildīšana ar visām Stokholmas arhipelāga salām, dziļumiem, bojām un visiem citiem elementiem, kas nepieciešami drošai kuģošanai," skaidro I. Leps.

Gan "Romantika", gan "Isabelle" ir reģistrēti zem Latvijas karoga, un kapteinis I. Leps saka, ka šobrīd pusi dzīves viņš juridiski pavada Latvijā, jo divas nedēļas strādā uz kuģa, bet divas nedēļas atpūšas krastā. "Rīgā es jūtos kā mājās, turklāt man šķiet, ka mūsu kuģi – tā ir daļa no Rīgas. Tie tik labi iederas Rīgas ainavā, piedod dinamiku skatam uz ostas pusi! Kuģi Rīgas ostā, līdzīgi kā Tallinas, Stokholmas un Helsinku ostās, ir daļa no pilsētas, tās kultūras un vēstures," saka kapteinis.

Indreks Leps.

Viņš uzskata, ka, strādājot uz kuģa, nacionalitātei nav būtiskas nozīmes. "Gan uz "Romantikas", gan "Isabelles" 75% komandas ir cilvēki no Latvijas, 25% no Igaunijas. Latviešiem un igauņiem ir daudz kopīga, mūsu vēsture un valstu attīstība ir līdzīga. Atšķirīga ir valoda, taču uz kuģa darba valoda ir angļu. Bet mēs runājam gan latviski un igauniski, gan krieviski un zviedriski. Igauņiem uz kuģa ir latviešu valodas kursi – gan aiz cieņas pret Latviju, gan arī tādēļ, lai mēs cits citu labāk saprastu."

Kapteinis I. Leps saka atzinīgus vārdus par Latvijas cilvēkiem, kuri strādā uz "Tallink" kuģiem: "Esmu pārliecinājies par to, ka latvieši ir strādīgi, apzinīgi, uz viņiem var paļauties. "Tallink" ir atbildīgs darba devējs, cilvēkiem patīk te strādāt, tādēļ viņi strādā apzinīgi un ar prieku. Man patīk arī mūsu sadarbība ar Latvijas Jūras administrāciju – tur strādā ļoti profesionāli un ļoti principiāli speciālisti. Var redzēt, ka viņi lepojas ar savu darbu. Viņi mūs pārbauda, kontrolē, taču kopā mēs darām vienu darbu, jo esam par jūru un par drošiem kuģiem."

"Karogs, himna – tas mums katram ir asinīs un sirdī, valsts jubileja – tas ir tāds pacilājums, sevis un savas zemes apzināšanās. Bet ikdiena ir darbs, un mans darbs ir jūra. Igaunijā ir mana ģimene un mani draugi, bet tas laiks ir īss un paskrien ātri. Es lepojos ar to, ka ikdienā strādāju uz Latvijas karoga *ro-ro* pasažieru kuģa, " uzsver I. Leps.

Sagaidot mūsu valsts simtgadi, kapteinis Rīgai novēl vēl vairāk kruīza kuģu un attīstītu infrastruktūru: "Cilvēks savu ceļojumu nesāk tad, kad uzkāpj uz kuģa klāja, ceļojums sākas, ierodoties terminālī. Mēs redzam, kādi ir termināļi, piemēram, Helsinkos, Stokholmā un Tallinā – droši, ērti un skaisti. Tās ir nozīmīgas investīcijas, kas iespēju robežās būtu novēlamas arī Rīgai un Latvijai. Rīgas osta ir skaistā vietā, kur kuģi tik labi iekļaujas pilsētas panorāmā. Un arī jahtu osta. Es novēlu, lai attīstība turpinās, lai tā ir vēl efektīvāka un straujāka, lai Latvija vienmēr var lepoties ar savām ostām un kuģiem tajās!"

MĒS ESAM KĀ GRĀMATAS VIENĀ PLAUKTĀ

Marje Metsa.

"Man ļoti patīk Rīgas koka apbūve, koka mājas Ķīpsalā, Pārdaugavā. Man patīk iztēloties, ka es tur dzīvoju, patīk sajusties kā vietējai, nevis uzskatīt sevi par tūristi!" saka Marje Metsa, kura strādā uz Latvijas karoga kuģa "Romantika".

Viņa stāsta, ka kompānijā "Tallink" sākusi strādāt jau studiju gados, mācoties Tallinas universitātē. Sākotnēji tas licies ļoti interesants vasaras darbs, taču iepaticies tik ļoti, ka vairs negribējies darbu mainīt. "Man patīk, ka uz kuģa kolektīvā valda tādas ģimeniskas attiecības. Turklāt man šis darbs nekad neapnīk, jo, kad esmu krastā, lasu lekcijas Igaunijas Jūras akadēmijā. Abas šīs lietas ir savā starpā saistītas un papildina viena otru, tā ir nepārtrauktas attīstības iespēja," skaidro Marje.

Marjei ir bakalaura grāds filoloģijā un maģistra grāds psiholoģijas nozarē, ko angliski sauc "organizational behavior", bet latviski grūti iztulkot, varbūt "organizācijas un cilvēka uzvedības mijiedarbība". Lekcijas psiholoģijas menedžmentā, ētikā un uzvedības kultūrā Marje lasījusi ne tikai Igaunijā, bet kā vieslektore arī citās valstīs, tai skaitā Latvijas Jūras akadēmijā. "Man ļoti patika strādāt ar latviešu studentiem, viņi ir tik atvērti un aktīvi, ar viņiem viegli strādāt! Vēlāk es ar savu latviešu draugu atbalstu nonācu kā vieslektore Roterdamā, un arī holandieši saka, ka ar latviešiem ir viegli sadarboties. Arī uz Rīgas – Stokholmas līnijas kuģiem strādājam kopā – igauņi un latvieši. Man nepatīk stereotipi, bet par latviešiem kuģa komandā varu teikt, ka viņi turas kopā, atbalsta cits citu, ir atvērti un parasti saka, ko domā. Tas padara komunikāciju vieglāku, cilvēkam jau tāpēc ir dota valoda, lai visu varētu izrunāt. Es katru dienu kaut ko mācos, un tas ir ļoti labi. Esmu zinātkāra, man patīk visu laiku kaut ko mācīties!" tā Marje.

Uz kuģa viņa jau ilgāku laiku strādā par viesnīcas vadītāju, pašlaik aizvieto intendantu un pilda viņa pienākumus. "Es runāju krievu, angļu, somu un zviedru valodā, saprotu norvēģiski un mazliet varu runāt spāniski. Esmu bijusi

vieslektore Kostarikā, tur cilvēki ir ļoti pacietīgi, viņiem ir daudz laika un nekur nav jāsteidzas, un viņi ir gatavi ilgi runāt, skaidrot un uzklausīt, kamēr esam sapratušies. Es mācos arī latviešu valodu. Pirms kāda laika Tallinā mācījos intensīvajos latviešu valodas kursos, bet daudz nācās izlaist darba dēļ. Tagad mācos kursos uz kuģa, mūsu pasniedzējs ir Guntars Godiņš, viņš māca ļoti labi, palīdz apgūt valodu ar praktiskiem piemēriem. Kuģis ir brīnišķīga darba vieta, jo šeit ir tik daudz dažādu cilvēku – dažādi pēc vecuma, pēc izglītības, iepriekšējās pieredzes. Ir iespējams uzklausīt daudz dažādu viedokļu! Tu runā ar cilvēkiem no dažādām vietām un it kā ceļo! Mēs patiesībā esam kā grāmatas vienā plauktā – katrs citāds, bet visi tik interesanti."

Katru otro dienu kuģis "Romantika" ienāk Rīgas ostā. "Katru reizi nokāpt krastā neiznāk, taču brīvajā laikā mēs to noteikti darām. Mums jau ir sava tradīcija – ejam astoņu, desmit cilvēku liela grupa kaut kur pusdienās, katru reizi citā vietā. Tā iepazīstam gan kultūru, gan virtuvi, vērtējam servisu no profesionālā viedokļa, arī aizgūstam idejas. Turklāt man, kā jau minēju, ļoti patīk Pārdaugava ar koka apbūvi, es vedu līdzi savu velosipēdu un ar to varu paspēt apbraukāt daudzas skaistas vietas. Vasarā esam pabijuši Jūrmalā. No Latvijas pilsētām vēl ļoti jauka ir Liepāja – nu jā, tur arī ir koka apbūve! Man noteikti gribas aizbraukt uz Ventspili, man tuvākas pilsētas, kas atrodas pie jūras. Tā laikam ir visiem jūrniekiem – šķiet, ka pilsētās pie jūras ir vairāk gaisa. Igaunijā man ļoti patīk Tartu. Tā gan nav pie jūras, taču ir tāda sajūta, ka šajā pilsētā laiks būtu apstājies, arī cilvēki liekas kā no aizgājušiem laikiem – tādi mierīgi, nosvērti."

Dienā, kad Igaunija svinēs savas valsts simtgadi, Marje būs darbā. "Zinu, ka mums būs kolosāla torte. Vienmēr, kad ir svētki, mūsu konditori cep tortes. Torte noteikti būs arī Latvijas jubilejā. Man patīk, ka latviešu konditori nebaidās tortēm pievienot dažādas lietas, kas it kā nebūtu iedomājamas, piemēram, brokastu pārslas vai piparkūkas, vai vēl ko citu. Viņi nebaidās eksperimentēt! Vispār latviešu pavāri jebkuram ēdienam labprāt pievieno dažādas garšvielas, ēdienu garša ir daudz izteiktāka un spēcīgāka," atzīst Marje.

Jubilejas gadā Marje gan latviešiem, gan igauņiem novēl draudzību un mīlestību, novēl savu tautu izjust kā savu ģimeni. Ja gadās nepatīkamas lietas, jāmēģina tās uztvert mierīgi un, pats galvenais, visu izrunāt – gan labo, gan slikto, jo tieši sarunas cilvēkus garīgi bagātina. "Un vēl – nebrauciet prom no savas zemes! Tas ir patriotisms – palikt savā zemē arī tad, ja zini, ka citur varēsi pelnīt vairāk un dzīvot labāk. Vienmēr atgriezieties, kā to dara jūrnieki," novēl Marje Metsa.■

KAPTEIŅA SPRIDZĀNA TRĪS VAĻI: ATBILDĪBA, IZGLĪTĪBA, PROFESIONĀLISMS

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs šobrīd ir viena no vadošajām jūrnieku sertificēšanas un konvencionālās uzraudzības institūcijām Eiropā, ar kuru rēķinās ne tikai kolēģi Eiropā, bet arī visā pasaulē, jo dažādu problēmu risināšana un darbs pie likumdošanas notiek gan Eiropas Padomes, gan IMO līmenī.
"Ir jāstrādā," saka JĀZEPS SPRIDZĀNS. "Tas ir tikai normāli, ja vīrietis strādā. Ja jau pats esmu piekritis nākt krasta darbā, tad nav pamata sūroties, ka te ir bijis un joprojām ir ļoti daudz darba. Kas bija jāsakārto, ar to vajadzēja tikt galā, un tiku galā."

Kad 2002. gadā Jāzeps Spridzāns no darba jūrā atnāca strādāt Jūrnieku reģistrā, iesākumā visas lietas šķitušas daudz savādākas, nekā tās izrādījās pēc tam. Cik nu daudz te būs, ko darīt, ja robežas jau ir iezīmētas un lauciņu mierīgi vajadzēs tikai piekārtot, domājis Spridzāns. Taču, jo vairāk iedziļinājies visās lietās, jo vairāk pārliecinājies, ka padarīts ir daudz, bet arī darāmā vēl ne mazums. Un tā tas turpinās jau septiņpadsmito gadu.

MAZLIET NO JŪRNIEKU REĢISTRA VĒSTURES

Harijs Līdaks (1934 – 2008), Jūrnieku reģistra vadītājs no 1993. līdz 1998. gadam, savulaik stāstīja, ka padomju laikā viņš kā Zvejas ostas kapteinis veicis arī zvejas flotes jūrnieku diplomēšanu, savukārt Latvijas jūras kuģniecības jūrniekiem diplomēšana notikusi Ļeņingradā (tagad Sanktpēterburga), jo Rīgas Tirdzniecības ostas kapteinis šo darbu nedarīja. Paradoksāli, bet fakts. Kad Zvejas ostas kapteiņdienestu likvidēja, darbs pie jūrnieku diplomēšanas turpinājās un kuģi gāja jūrā.

"Es un manas darbinieces bijām tie speciālisti, kas tolaik pārvaldīja šos diplomēšanas noteikumus. Jūrnieku reģistrs jau tūlīt nodibināts netika, pēc ranga es skaitījos ostas kapteiņa vietnieks, un mans pienākums bija diplomēt jūrniekus un izdot jūrnieku pases," stāstīja H. Līdaks. "1992. gada 25. maijā klajā nāca jūras lietu ministra pavēle Nr. 90 par Jūrnieku reģistra izveidošanu. Tad arī sāku strādāt jaunā *čīnā* – par Jūrnieku reģistra biroja vadītāju.

1992. gada augustā izsniedzām pirmās jūrnieka grāmatiņas, bet daudz sarežģītāka par jūrnieka grāmatiņu izsniegšanu bija jūrnieku diplomēšana. 1993. gada 26. februārī jūrniekiem izsniedza pirmos Latvijas diplomus. Viens

no klupšanas akmeņiem bija valsts valodas prašana, lai šo diplomu vispār varētu saņemt, par ko 1993. gada 31. martā bija izdota ministra pavēle. Diemžēl daudzi latviešu valodu nezināja, un jaunās prasības viņos raisīja nepatiku un dusmas, tika sistas durvis un gaisā vicinātas dūres. Bet kā tad īstenībā es varēju novērtēt viņu valodas prasmi? Tiem, kas gribēja tikt pie jaunā diploma, vajadzēja vismaz sasveicināties ar mani latviešu valodā un pateikt, ko tad viņš te ir atnācis un ko vēlas. Izziņas par valsts valodas zināšanām tika štancētas bez sava gala. Taču valodas nezinātāji iesākumā atrada arī citu izeju. Viņi brauca uz Sanktpēterburgu vai Kaļiņingradu, kur par 200 dolāriem saņēma jaunu diplomu, kas ļāva mierīgi kāpt arī uz Latvijas kuģiem. Tolaik Tirdzniecības ostā vēl strādāja dāmas, kas nebija īpaši lojālas mūsu valstij, viņas arī palīdzēja jūrniekiem apmainīt dokumentus Ļeņingradā. Savāca papīrus, sūtīja uz turieni un tādā veidā darbojās. Tiem, kuri atceras Tirdzniecības ostu kā īstu interfrontes midzeni, ir pilnīga taisnība, tā tiešām bija. Viņi vēl ilgi bļaustījās, līdz norima, jo nebija jau viņiem kur sprukt.

Kad sākās diplomu maiņa, no agra rīta līdz vēlam vakaram cilvēki stāvēja rindā, mums bija milzīgi saspringtas un garas darba stundas. Tad citām problēmām piebiedrojās arī viltoto dokumentu lietas. Visbiežāk tika viltoti matrožu darba diplomi. Cik tādu lietu savulaik tika nosūtīts izmeklēšanai, bet kāda no tā visa bija jēga! Neviens taču noķerts netika. Jau tad, kad vairākus gadus biju pensijā, man pāris reizes vajadzēja iet uz Jūrnieku reģistru, lai salīdzinātu parakstus, jo vēl joprojām tika atklāti dokumenti, kuros viltots mans paraksts."

Ar viltoto dokumentu izķeršanu un viltoto diplomu jautājumiem bija spiests nodarboties arī Spridzāns. Viņš nekādi nevarēja akceptēt to, ka policija nespēja vai nevēlējās tikt galā ar dokumentu viltotājiem, kas taču tāpat vien no gaisa nenokrita, bija vajadzīga tipogrāfija, kur to visu nodrukāt, vajadzēja būt arī izplatīšanas tīklam. Jau no pirmās darba dienas Spridzānam bija konkrēts uzstādījums – ja tiešām gribam cīnīties ar viltotiem dokumentiem, mums pašiem jābūt godīgiem! Iesākumā daudzi jūrnieki domājuši, ka tas, kas viņiem paņemts līdzi somā, mīkstinās eksāmenu komisijas sirdis, bet drīz vien sapratuši, ka Jūrnieku reģistrā tādas lietas neiet cauri.

H. Līdaks savulaik arī stāstīja, cik bieži nācies cīnīties ar nevajadzīgu birokrātiju, muļķīgiem iebildumiem un neprofesionalitāti, nereti arī no ministru puses. "Varbūt viņi vēlējās parādīt savu varu un aktīvo dzīves pozīciju, bet iznāca tikai tāda savas muļķības apliecināšana," tā domāja Līdaks. Reiz, kad vajadzējis izdarīt grozījumus Jūrnieku reģistra nolikumā un grozījumi jau bijuši saskaņoti ar septiņām atbildīgajām amatpersonām, satiksmes ministrs atradis, viņaprāt, būtiskas nepilnības un grozījumus nav akceptējis. Bet uz dokumenta taču stāvējuši speciālistu paraksti, pat valsts sekretāra Ulda Pētersona vīza. Beigu beigās tālaika Jūras administrācijas direktors Zeiliņš uzņēmies atbildību, un grozījumi nolikumā tikuši apstiprināti ar viņa parakstu. Par

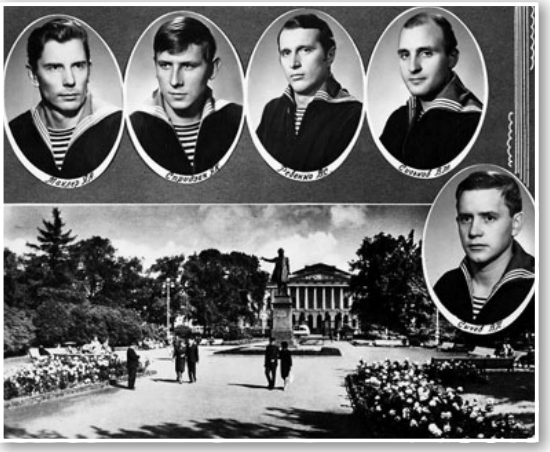
Jāzeps Spridzāns.

birokrātiju runā arī Jāzeps Spridzāns: "Mani visvairāk tracina tas, ka ir lietas, kuras uz kuģa es nokārtotu un atrisinātu bez ilgas domāšanas un vilcināšanās, bet te, krastā, tu redzi, kas ir jādara, taču nevari to izdarīt, jo birokrātijas dzirnavas maļ savu."

"Ar šo birokrātiju noteikti ir bijis jācīnās arī tiem Jūrnieka reģistra vadītājiem, kuri strādāja pirms manis. Viņi ir ieguldījuši lielu darbu, patiesībā paveikuši to visgrūtāko, iedarbinājuši sistēmu. Pats Jūrnieku reģistra mehānisms, tas, kā tika organizēts darbs, tiem laikiem bija diezgan labs, tomēr sertificēšanas sistēma nebija līdz galam pārdomāta, tolaik izvirzītās prasības vairs nav pietiekamas, tāpēc tagad ir problēmas ar iepriekš izdotajiem diplomiem," 2002. gadā, stājoties JR vadītāja amatā, teica Spridzāns. "Tagad arvien vairāk un stingrāk tiek prasīta starptautisko standartu ievērošana, tāpēc pirms 2002. gada izdotie sertifikāti problēmas radīs līdz pat 2007. gadam, jo dokumentu nomaiņas laiks ir pieci gadi. Vēl pavisam nesen, kad šeit strādāja mani priekšgājēji, Jūrnieku reģistra darbinieki nodarbojās tikai ar tiem jautājumiem, kas attiecas uz sertifikātu un jūrnieku grāmatiņu izsniegšanu, vēl nedaudz arī ar mācību sistēmas pārraudzīšanu un vēl šo to, bet tagad ar to vien ir par maz."

PROFESIONĀLIM JĀBŪT VISOS LĪMEŅOS

Kapteinis Spridzāns savas dzīves vērtības balsta uz trim vaļiem: atbildība, izglītība, profesionālisms.



Jāzeps Spridzāns (augšējā rindā otrais no kreisās), beidzot *Makarovku*.

Mazais Jāzeps mammai klēpī.

"Atceros pirmo laiku Jūrnieku reģistrā, kad ļoti spilgti iezīmējās tie dažādie līmeņi, kas, piemēram, slēpjas zem vārdiem "kapteinis" un "vecākais mehāniķis"," saka Spridzāns. "Manis teikto nekādā gadījumā nevienam nevajadzētu tulkot kā *uzbraucienu*, bet pirms gadiem piecpadsmit tiešām tik ļoti atšķirīgs bija speciālistu izglītības līmenis. Vieni, ieguvuši minimālo jūrniecības izglītību, necentās mācīties tālāk un visu mūžu nostrādāja uz zvejnieku kolhozu zvejas kuģiem, kas, protams, ir atzinīgi vērtējams, ja tas ir apmierinājis pašu cilvēku un sniedzis viņam piepildījumu darbā. Otri bija mūžīgie nemiera gari, kuri nekad nesamierinājās ar minimumu, jo viņu ambīcijas bija lielākas."

Kapteinis Spridzāns stāsta par kādu kompetences novērtēšanas eksāmenu pirms gadiem pieciem, uz kuru atnācis kapteinis, kurš savulaik bija pabeidzis Liepājas jūrskolu, un tolaik, kad viņš to absolvēja, Liepāja sagatavoja

speciālistus zvejas flotei. "Mani pārsteidza, ka kapteinis, kuram bija krietni pāri septiņdesmit gadiem, datora testu nokārtojis vairāk nekā par deviņdesmit procentiem, piedevām tests angļu valodā, kas arī viņam nebija radījis nekādas problēmas," tā JR vadītājs. "Sāku uzdot jautājumus, viņš uz tiem atbild. Eju vēl dziļāk, un viņš arī uz tiem atbild. Uzdodu vēl sarežģītākus jautājumus, tādus, kurus viņam faktiski nemaz nav jāzina, un viņš arī uz tiem kompetenti atbild. Kā tad tā, kā tu zini lietas, ko tev neviens nav mācījis?! Tas tāpēc, ka cilvēks grib būt speciālists vārda pilnā nozīmē, ne tikai dižoties ar uzšuvēm. Tādiem cilvēkiem vislielākā cieņa, un vecumam tur nav nekādas nozīmes."

EIROPAS JŪRNIEKI IR NEAIZSARGĀTI

Arī pašā Jūrnieku reģistrā, kas ietver Sertifikācijas un Konvencionālo daļu, ir noteikti stingri principi, kurus nevienam nav ļauts neievērot. Jau savā pirmajā darba dienā Jūrnieku reģistrā Jāzeps Spridzāns paziņoja, ka nepiekrīt teorijai, ka svarīgākais ir aizpildīt darba vietu, pieņemot cilvēku, kurš gatavs strādāt par minimālu atalgojumu. "Man tāds cilvēciņš nav vajadzīgs. Šeit ir vajadzīgs visaugstākās klases speciālists, bet viņam arī jāmaksā atbilstošs atalgojums. Es skaidri pasaku tiem, kas nāk uz Jūrnieku reģistru meklēt darbu: ja tu vēlies tiešām nopietni sevi veltīt darbam, tad, lūdzu, tev darbs šeit atradīsies, bet, ja tu gribi vienkārši naudu saņemt, meklē vietu citur. Ir, kas pieņem manus noteikumus, bet ir, kas aiziet citur."

Jūrnieku reģistra komanda ir darba spējīga, par tās speciālistiem nav jākaunas arī no ārzemju kolēģiem, no kuriem daudzi pat lūdz JR speciālistu padomus, kaut bija laiks, kad paši brauca un konsultēja mūsu speciālistus.

"Latvijas izglītības dokumenti un sertifikāti tiek starptautiski atzīti, mums ir labi jūrnieki un ir izveidota sertificēšanas sistēma, caur kuru viņiem jāiet, bet kura pašiem jūrniekiem gan īsti nepatīk. Īpaši liela pretestība šai sistēmai bija pirmajos piecos gados, kad daudzi kapteiņi protestēja, ka viņiem, kam jau ir kapteiņa diploms, tagad vēl reizi piecos gados jāapliecina sava kompetence," stāsta Spridzāns. "Tomēr mēs ar šīs sistēmas palīdzību izķeram tos jūrniekus, kuri piecu gadu laikā neko nav ieguldījuši savas kompetences celšanā. Pateicoties sistēmai, mūsu jūrnieks tomēr ir spiests nemitīgi pilnveidoties un papildināt savas zināšanas. Un tas atmaksājas, jo Latvijas jūrniekiem joprojām ir laba reputācija starptautiskajā darba tirgū. Latvija nemaz nevar atļauties nolaist zemāk izglītības un kompetences novērtēšanas sistēmas latiņu, kā to varbūt var atļauties dāņi vai norvēģi, kuriem ir lielas flotes, kurās viņu jūrnieki ir nodrošināti ar darbu.

Patiesībā jau tas ir neliels mīts, cik labi sagatavots jūrnieks ir vajadzīgs starptautiskajā flotē, par ko tiek daudz runāts un rakstīts. Patiesība ir tāda, ka visi jūrnieki un visi riski uz kuģiem ir apdrošināti, un arī kuģa vadīšana būtībā jau nav nekas īpašs. Kad biju kapteinis, es visu savu laiku nepavadīju uz tiltiņa. Tur

biju, kad gājām šaurumos, kādās bīstamākās vietās vai ostās, jo tas ir kapteiņa darbs, bet es uzskatīju, ka stūrmaņa pienākums ir jūrā vadīt kuģi, kam viņš ir sagatavots. Kapteinim kuģis ir jāvada kā vesels uzņēmums, jo palīdzību no malas jau nav ko gaidīt, ar visu jātiek galā pašam. Uz kuģa taču ir dažādu tautību un reliģiju cilvēki, miljardus vērta krava, cilvēki un pats kuģis. Ja notiek kāds negadījums, tad no kapteiņa kompetences un erudīcijas ir atkarīgi iespējamie zaudējumi. Kapteinis var radīt lielus zaudējumus, bet var iziet arī ar mazākiem vai vispār bez zaudējumiem, un tas ir atkarīgs no iegūtajām komerczināšanām. Diemžēl ir ļoti maz mācību literatūras, kas dod šīs zināšanas."

BEZ IZGLĪTĪBAS NEKUR UN NEKĀ

Ar kapteini Spridzānu spriežam par izglītības lietām, kā bija kādreiz un kā ir tagad, kas motivē cilvēku pētīt un izzināt arvien ko jaunu un kas viņu attur no pilnveidošanās ceļa. Jautāju, vai mūsu jūrniecībā kopumā trūkst iekšējās inteliģences, un kapteinis uz to atbild ar pretjautājumu: ko tad mēs saprotam ar kopējo inteliģences līmeni? "Ja no divpadsmit tūkstošiem jūrnieku simtam trūkst inteliģences, tas ir daudz vai maz? Vai tad varam teikt, ka kopumā inteliģences pietiek? Mums ir sertificēta jūrniecība, kas atbilst starptautiski noteiktiem standartiem, bet ar to jau nekādā veidā nevar nomērīt Latvijas jūrnieku inteliģences līmeni. Es teiktu, ka jūrniecībā tāpat kā sabiedrībā kopumā divdesmit procenti jūrnieku stāv uz augstākā pakāpiena gan profesionālajā, gan cilvēciskajā, gan iekšējās kultūras ziņā. Apmēram tikpat, visticamāk, ir zem vidējā līmeņa, bet pārējie sešdesmit procenti ir normāli un prasībām atbilstoši jūras speciālisti. Kad tagad skatos uz Latvijas Jūras akadēmijas studentiem un augstskolu tikko beigušajiem, reizēm gribas jautāt, kur jūs tik pareizi un nopietni esat radušies? Kad es savulaik pabeidzu *Makarovku,* mēs bijām daudz nenopietnāki un nenobriedušāki. Mūs mainīja jūra. Es savos mazliet pāri divdesmit gados nebiju tik nopietns, un arī vēl šodien sevi neuzskatu par īpaši nopietnu," tā par sevi saka kapteinis. Es gan bilstu, ka cilvēks ar labu humora izjūtu, kas viņu it kā varētu ierindot nenopietno kārtā, ir viens, bet cilvēks, kurš ir nenopietns pret saviem pienākumiem, pavisam kas cits. Jāzeps smejot saka, ka pret saviem pienākumiem nopietni izturējies jau tad, kad viņam mazam vajadzēja ganīt zosis. Tas bija pienākums.

"Man bija pilnīgi skaidrs, ja iešu jūrā, tad noteikti stāvēšu uz kapteiņa tiltiņa, citu domu nemaz nepieļāvu." Un, protams, viņš savu panāca, bet te nu atkal vietā runāt par izglītību un izglītošanos. Ja nav gribasspēka, ambīciju un mērķa, tad lieli sapņi tā arī paliek tukšas runāšanas līmenī. Daudziem puišiem, kuri piecdesmitajos un arī vēl līdz sešdesmito gadu otrajai pusei ieradās pilsētā no laukiem, lai piepildītu sapni par jūru, nācās uzskriet virsū pirmajai zemūdens klintij – krievu valodas neprasmei. Tā notika arī ar Jāzepu Spridzānu, kurš sev uzreiz uzlika augstu latiņu – mācīties tolaik prestižākajā jūrniecības mācību

iestādē Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā, ļoti labi zinot, ka neprot krievu valodu. Iestājeksāmenos galvenais esot bijis saprast, ko no viņa prasa. Ar pirmo piegājienu iestājies augstskolā, krievu valodu apguvis ļoti ātri. Pēc tam krievu valoda kļuva gan par viņa mācību valodu, gan vēlāk arī par darba valodu, tikpat pašsaprotami bija apgūt angļu valodu, jo bez tās jūrnieks ir kā bez rokām.

VĒLME IZSISTIES CILVĒKOS

Divdesmitā gadsimta jaunos cilvēkus raksturo viena kopīga iezīme – vēlme izrauties. Izrauties no tās dzīves, kādu dzīvoja viņu senči, izrauties no laukiem, izsisties cilvēkos, redzēt pasauli, bet tiem, kuri sapņoja par jūru, piemita arī krietna romantisma deva, ko vēl jo vairāk paspilgtināja slavenu rakstnieku romānos aprakstītais. Lai arī cik sūri grūta vēlāk izrādījās jūrnieka dzīve, neviens par to nežēlojās.

Jāzepa Spridzāna pēdējais reiss kapteiņa amatā 2002. gadā.

Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns 2004. gadā.

2018. gadā Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās laikā.

LKKA kapteiņi piemiņas brīdī Ainažu kapos.

Jāzeps Spridzāns piemin vecos jūrniekus Ainažu vecajos kapos.

Piemiņas brīdis Krišjāņa Valdemāra atdusas vietā Rīgas Lielajos kapos.

Jāzeps Spridzāns uzskata, ka arī šodien jūrā problēmu netrūkst.

"Latvijas Jūras akadēmijas diploms starptautiskajā darba tirgū ļoti labi kotējas, bet diemžēl darba devējus visvairāk interesē, kā maksāt iespējami mazāku algu, un tieši tāpēc viņi skatās uz trešo valstu jūrniekiem. Ja ar Eiropas Savienības jūrniekiem tiek slēgts kontrakts uz trim mēnešiem un pēc tam jānodrošina maiņas komanda, kas, protams, ir saistīts ar papildu izdevumiem, tad tie paši filipīnieši ir gatavi strādāt deviņus mēnešus bez nomainīšanas. Īpašnieks ietaupa naudu, kaut vai tikai ceļa izdevumus. Ir jāpasaka pavisam atklāti, ka Eiropas Savienības jūrnieki ir maz aizsargāti, lai gan, protams, ir pieņemti politiski dokumenti, ka jaunieši jāaicina uz jūru. Tās ir labas politiskas iniciatīvas, bet *de facto*, pieņemot direktīvas, nekas neliecina, ka tiek domāts par Eiropas jūrnieku tiesību aizsardzību. Tagad sagatavošanas procesā ir

direktīva par trešo valstu jūrnieku sertifikātu atzīšanu, un Eiropas Padome, uzklausot viedokļus un argumentus, ļoti ieklausās nevalstiskajās organizācijās, kur dominē Eiropas Kuģu īpašnieku asociācijas (ECSA) viedoklis. Strīdamies darba grupā, kur kuģu īpašnieki faktiski pieprasa lobēt trešo valstu jūrniekus, un es pilnībā saprotu, kāpēc viņi to dara. ECSA lobisti strādā ar katru komisijas locekli, un es viņiem saku: esmu no ES, ir direktīva, ir ES likumi, uz kuriem balstos, bet, sakiet, cik tad ES kuģu ir reģistrēti zem savas valsts karogiem? Pārsvarā visi reģistrēti zem trešo valstu karogiem, galvenokārt zem Libērijas karoga, un tieši tāpēc Eiropas kuģu īpašnieki ES likumos mēģina iedabūt visu savu izdevīgumu, lobējot trešo valstu jūrniekus. Ja kādreiz Eiropas direktīvā par jūrnieku sagatavošanu un sertificēšanu pamatā bija prasības par to, kādai ir jābūt sagatavošanai un sertificēšanai, tad tagad trešo daļu aizņemt teksts, kā mēs atzīsim trešo valstu jūrnieku diplomus, jo tagad pats svarīgākais nav jūrnieki un viņu sagatavošanas līmenis, bet gan tas, kā ievilksim iekšā trešo valstu jūrniekus un atzīsim viņu dokumentus. Tā vien izskatās, lobijs ir tik spēcīgs, ka tam izdosies iedabūt dokumentā savas intereses., tāpēc kļūst skumji – skaisti vārdi ir viens, bet darbi pavisam kas cits."

BIROKRĀTIJAS VALGOS

Ir visai maza iespēja, ka varētu pienākt laiks, kad lobiji ar visdažādākajiem paņēmieniem un viltībām vairs nevarēs likumos iedabūt savas intereses, jo intereses visbiežāk pārtrumpo veselo saprātu. Tāpat veselajam saprātam pāri stāv arī birokrātijas valgi. Spridzāns uzskata, ka ne tikai viens atsevišķs jūrnieks šodien ir neaizsargāts, šodien neaizsargāta ir pati tirdzniecības flote, jo to nomoka pārlieku lielas prasības un pārbaudes.

"Savā jomā sevi uzskatu par profesionāli. Kad biju kapteinis, man bija liela atbildība, bet bija arī lielas tiesības. Piemēram, stūrmanis kļūdījās, es izanalizēju situāciju un sapratu, kas jādara, lai šādas kļūdas turpmāk vairs neatkārtotos. Vissvarīgākais cilvēkam ir neapjukt, nonākot sarežģītā situācijā. Tāpēc izveidoju *checklist,* kur uz vienas lappuses tika uzrakstīts viss nepieciešamais: pirmās četras darbības, kas jādara bīstamā situācijā, un ikvienam uz kuģa šīs četras darbības bija jāzina bez domāšanas, automātiski. Tagad *checklist* uz kuģa ir milzīgs dokuments ar neskaitāmi daudzām lappusēm. Piemēram, lai izietu no ostas, ir jāaizpilda dokumenti uz vismaz astoņām lappusēm, un nedrīkst pat pieļaut domu, ka to varētu neizdarīt. Kādreiz, kad uz kuģa nāca pārbaudes, viena no prasībām bija, piemēram, nolaist glābšanas laivas. Tad sasauca kopā komandu, sākot no koka un beidzot ar kapteini, un jautāja: kas tu esi? Matrozis. Nē, tu mums neesi vajadzīgs. Kas tu? Pavārs. O, lūdzu parādi, kā tas jādara! Pilnīgi visiem apkalpes cilvēkiem bija jāprot nolaist glābšanas laivu, tā biju mācīts es, tā es mācīju un trenēju komandu. Pie laivas stāvēja instrukcija, itin visiem bija jāspēj norādījumus izpildīt jebkurā diennakts laikā. Tagad instrukcijas raksta

katrai kustībai, katrai darbībai, katram solim, itin visam, tāpēc neviļus rodas jautājums: vai uz kuģa strādā profesionāļi, darbam jūrā sagatavoti speciālisti, vai no ielas salasīta publika, kas pēkšņi pamodusies jūrā uz kuģa un pilnīgi neko nezina, kas un kā jādara? Pamatzināšanām taču ir jābūt galvā, bet tagad viss tiek rakstīts uz papīra, un pats kapteinis vairs maz ko var ietekmēt. Labas lietas, kas bija kādreiz, tagad ir pārvērstas par milzīgiem birokrātijas džungļiem.

Arī kapteiņa ietekme ir stipri vien mazinājusies. Lai gan ir noteikts, ka bez kapteiņa piekrišanas nevienu nedrīkst ieskaitīt kuģa komandā, realitātē tā nenotiek. Ar kapteini nerēķinās. Šodienas realitāte ir tāda, ka reti kurš kuģu īpašnieks var atļauties nopirkt kuģi, ir nepieciešams bankas aizdevums, tāpēc būtībā visa pasaules flote, kamēr par to nav izmaksāts kredīts, pieder bankām. Bet bankai kuģis ir tikai mehānisms, kas pelna naudu. Banka pat neko nevēlas zināt par to, ka kuģis pamatā ir profesionāli speciālisti un jebkurš šo darbu nevar darīt. Esošā sistēma ir tāda, ka uz kapteini gulstas atbildība par kuģi, bet galvenais noteicējs par kuģi ir un paliek banka."

KAPTEIŅI PIEDALĀS LATVIJAS JŪRNIECĪBAS STRATĒĢIJAS VEIDOŠANĀ

"Kapteinis jau tāds pats cilvēks vien ir," saka kapteinis Spridzāns, kurš ir ne tikai Jūrnieku reģistra vadītājs, bet arī Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) prezidents. Asociācijā apvienojušies teju divsimt kapteiņu, kas ir vērā ņemams spēks un intelektuālais potenciāls. Asociācijas politika nosaka, ka gaidīts un aicināts ir jebkura vecuma kapteinis, tomēr lielāks akcents un vērība tiek veltīta jaunākās paaudzes kapteiņu piesaistīšanai. Vairāki kapteiņi jau ir pārkāpuši astoņdesmit gadu slieksni, bet vidējais vecums ir piecdesmit plus, un tas esot ļoti normāli, jo asociācijas biedru vidējais vecums objektīvi nevarot būt divdesmit pieci gadi.

Asociācijas biedri ir augstākās raudzes jūras speciālisti, kuri ne tikai seko jūrniecības notikumiem Latvijā un pasaulē, bet ar savām zināšanām un pieredzi profesionālajā darbā dod, kā tagad moderni teikt, pienesumu Latvijas jūrniecības nozares nākotnes stratēģijas veidošanā. Viss, kas šodien ir aktuāls un būs nepieciešams arī nākotnē, ir LKKA darba kārtībā.

"Izglītība, protams, ir pats aktuālākais jautājums, un es vēlos, lai kapteiņi vairāk un vairāk iesaistītos izglītības procesā," uzsver Spridzāns. "Vārdos jau praktiski nav neviens, kurš nebūtu gatavs to darīt, bet reālā dzīve parasti ienes savas korekcijas no tīri sadzīviskiem iemesliem līdz darbam jūrā, kas neļauj īstenot visas ieceres. Kapteiņu asociācijas darba kārtībā ir trīs pamata jautājumi. Pirmais jau pieminētā izglītība, otrais – jūrniecības popularizēšana. Tā kā mūsu asociācijas kapteiņi nāk no dažādām Latvijas malām, ir ļoti labi, ja katrs savā dzimtajā vietā popularizē savu specialitāti. Ja kādreiz, vēl pagājušā gadsimta trīsdesmitajos gados, ļoti maz jūrnieku nāca no Latgales, tad tagad no Latgales

Baltijas valstu kapteiņu asociāciju tikšanās.

nāk daudz, bet uztrauc, ka maz piekrastes jauniešu par savu nākamo profesiju izvēlas jūras specialitātes, tāpēc pie šī jautājuma ir jāpiestrādā.

Trešais – jūrnieku kompetences novērtēšana Jūrnieku reģistrā, ko pamatā veic asociācijas kapteiņi. Arvien vairāk kapteiņu piedalās Latvijas Jūras akadēmijā kā diplomdarbu vadītāji un recenzenti. Tā kā akadēmijā ir mentoru programmas, šajā procesā iesaistās arī mūsu kapteiņi, tāpat savā redzeslokā paturam arī Liepājas Jūrniecības koledžu. Aktualizējam karjeras dienas, kuru ietvaros mūsu kapteiņi ļoti atklāti stāsta par savas profesijas plusiem un mīnusiem, jo informācijai ir jābūt objektīvai, nedrīkstam runāt tikai par labo vien, jo ikvienam ir jāapzinās, ko jūra dod un ko tā no cilvēka prasa.

Mans galvenais vēstījums jaunajai paaudzei ir šāds: tad, kad jūs pabeigsiet kādu no jūrniecības mācību iestādēm, jums vismaz gadu noteikti vajadzētu pastrādāt savā profesijā jūrā uz kuģa. Tikai pēc iegūtās jūras pieredzes jaunajam speciālistam paveras pavisam citas iespējas arī krastā. Tikko augstskolu beigušiem bez kvalifikācijas sertifikāta ir grūti atrast sev pielietojumu krastā. Ja pēc gada nebūs patikas strādāt jūrā, varēsiet meklēt darbu krastā, bet nav jau tajā krastā nekādas lielas laimes. Jūrā darbs ir interesants, atnākot krastā, ir trīs brīvi mēneši, turpretim krastā atvaļinājumu praktiski nemaz nevar izjust."

Pēdējo desmit piecpadsmit gadu laikā viss ir stipri vien mainījies. Ilgus gadus asociācijā pārsvarā bija kapteiņi, kuri mācījušies vēl padomju laikā un kuru dzimtā un arī darba valoda bija krievu valoda, bet ar latviešu valodas zināšanām, maigi izsakoties, bija paknapi, lai neteiktu, ka nebija nekā, bet tagad

Jāzeps Spridzāns kopā ar Kalvi Innusu un Robertu Gailīti apspriež Jūrnieku reģistra aktualitātes.

asociācijā ienāk Latvijas Jūras akadēmiju beigušie, kuriem ar latviešu valodu nav problēmu. "Es kā asociācijas prezidents nevienam taču nevaru teikt, ka Latvijas kapteiņi neprot latviešu valodu," strikti nosaka asociācijas prezidents.

PĀRKĀPUMAM SEKO SODS

Jūrnieku reģistram katru gadu ir jāizskata jūrnieku pārkāpumu jautājumi. Tad tiek izveidota komisija triju kapteiņu sastāvā, kurus parasti pieaicina no Kapteiņu asociācijas biedru vidus. Komisija izskata atsūtītos dokumentus un lemj, cik bargu sodu tajā vai citā gadījumā piemērot. Jūrnieku reģistra vadītājs ir priecīgs, ka laimīgā kārtā pārkāpumu nav daudz, un arī 2018. gads nav izņēmums. Lai gan kuģošanas kompānijas nosaka ļoti stingru politiku pret alkoholu, līdz par nulles tolerancei, tomēr deviņdesmit procentos gadījumu pārkāpumi ir saistīti ar dzeršanu.

"Prasības kļūst arvien stingrākas, un konvencija pieļauj 0,5 promiles alkohola, bet arī jūrnieks joprojām ir tāds pats cilvēks, kā ikviens krastā strādājošais. Lūk, žurnāliste Anita strādā un dzīvo krastā, un viņa, piemēram, piektdienas vakarā var atļauties izdzer vīna glāzi (žurnāliste Anita piekrītoši māj ar galvu), bet kapteinim, mehāniķim vai jebkura cita ranga speciālistam Jāzepam, kurš dzīvo un strādā jūrā, šāda iespēja ir liegta, ņemot vērā četras plus četras sardzes stundas, vēl jo vairāk, ja kuģis bieži ieiet ostā. Jūrnieki nevar atļauties izdzert pat vīna glāzi, jo viņi ir pakļauti kontrolēm. Ar to es nekādā gadījumā negribu teikt, ka lietot alkoholu ir labi un tā būtu atbalstāma lieta, bet nevajadzētu arī aizmirst, ka darbs uz kuģa nav tikai darbs, tā ir dzīve. Ļoti iespējams, ka šajā

ziņā lielākas pilnvaras vajadzētu dot kapteinim, jo viņš vislabāk zinās, kā pareizāk rīkoties. Cilvēki četrus mēnešus ir nostrādājuši jūrā, un es kā kapteinis redzu, ka komanda vairs neturas un ir jāatrod veids, kā ļaut cilvēkiem relaksēties. Varbūt jāuzrīko kāds neliels pikniks ar aliņu, protams, visam jābūt normas robežās. Cilvēki nogurst, un kaut kad pienāk lūzuma brīdis, kas katram ir ļoti individuāls un izpaužas atšķirīgi.

Taču nav atcelts tas, ka pārkāpumam seko sods. Pavisam svaigs piemērs no aizvadītā gada. Ir paziņots, ka uz kuģa ieradīsies kuģa īpašnieka pārstāvis un šipmenedžmenta cilvēks, un to lieliski zina gan vecākais mehāniķis, gan otrais mehāniķis. Kad ierodas pārstāvji, vecākais mehāniķis ar sievu ir devies uz pilsētu, bet otro mehāniķi atrod uz kuģa guļam ar trim promilēm. Kad atgriežas vecākais mehāniķis, viņa izelpā ir mazliet vairāk par 0,5 promilēm. Šādi gadījumi nekad nepaliek bez sekām, un tas, ka par pārkāpumiem jāsaņem sods, ir pareizi, citādi jau nevarēs panākt kārtību, ja katrs rīkosies pēc sava prāta. Visiem jāatceras, ka noteiktās prasības ir jāpieņem kā neizbēgama realitāte. Šajā gadījumā vecāko mehāniķi uz sešiem mēnešiem norakstījām krastā, bet pēc tam, lai atgrieztos amatā, viņam būs jākārto visi pārbaudījumi. Otrais mehāniķis ir noņemts no amata uz diviem gadiem ar tiesībām strādāt par motoristu.

Alkohola lietošana ir viens jūrnieku mīnuss, un otrs ir kompetences trūkums, kam pamatā ir attieksme pret darbu. Tā būtu jāieaudzina jau ģimenē, no dzimšanas, jo atbildība un attieksme nevar uzrasties pēkšņi, no nekurienes. Neviens nedrīkstētu uzskatīt, ka viņam ir tiesības, ja pretim netiek likts pienākums un atbildība. Nereti kā arguments paviršai attieksmei pret darbu tiek minēts nepietiekamais atalgojums: man maz maksā. Atvaino, tu esi parakstījis kontraktu, tāpēc lieliski zināji, kāds būs tavs atalgojums, ja šādiem noteikumiem esi piekritis, tad tavs arguments neiztur kritiku! Ja tev ir zināmi spēles noteikumi, tad esi tik labs un ievēro tos!"

VĀJĀ VIETA – KOMERCZINĀŠANAS

Kapteinis Spridzāns uzskata, ka mūsu kapteiņi ir augstas klases profesionāļi un, iespējams, viņu vienīgā vājā vieta ir komerczināšanas, jo kravas ir vērtīgas un dārgas, tāpēc kapteiņa zināšanām ir jābūt vēl daudz plašākām, nekā tikai profesionālās kuģošanas lietas. Reizēm kapteinis pat nav aizdomājies par visu, par ko viņam ir jāatbild.

"Kad kuģis ir nofraktēts, kapteiņa attieksmei ir jābūt vienādai pret kravas piegādātāju, kravas saņēmēju, kuģa īpašnieku un fraktētāju, jo viņi visi procesā ir iesaistīti ar savu naudu. Kapteinis kļūst par šā pasākuma menedžeri, viņš uzņemas tādu atbildību," ir pārliecināts Spridzāns. "Arī saskaņā ar starptautiskajiem likumiem nevienam no iesaistītajiem nav prioritātes. Kravu pārvadāšanas process jau nav tikai kuģa vadīšana no viena punkta uz otru, tā pat nav vienkārša komercdarbība, bet gan daudz komplicētāks process ar daudzām niansēm

un zemūdens akmeņiem. Ir tādas garantijas vēstules, un es minēšu tikai vienu piemēru, kā tāda garantijas vēstule var nostrādāt. Tiek sagatavota krava, kas jānogādā Anglijā. Kapteinis saka kravas īpašniekam: paklau, tās apakšējās kastes ir piemirkušas, es tās nevaru paņemt, bet kravas īpašnieks uz to atbild: tas nekas, tur viss ir kārtībā, lietū samirka, bet pa ceļam izžūs. Iedošu garantijas vēstuli, un, ja būs kādas pretenzijas, es apņemos visu apmaksāt. Varētu likties, ka viss ir OK, bet OK viss var arī nebūt vienkārša iemesla dēļ. Krava pa ceļam tiešām izžuva un ārēju bojājumu nebija, tāpēc to pieņēma, bet atverot izrādījās, ka krava tomēr ir bojāta. Taču pretenzijas celt jau bija par vēlu, saņēmējs kravu bija pieņēmis un parakstījis dokumentus. Secinājums? Kapteinis bija uzņēmies pārāk lielas tiesības izlemt, un garantijas vēstule ne vienmēr ir arguments. Tāpēc ir ļoti svarīgi papildināt zināšanas, mācīties un nekad neapstāties."

NESTRĀDĀJAM JAU PATEICĪBAS DĒĻ

Lai gan kapteinis Spridzāns ir pārliecināts, ka īsti profesionāļi nestrādā tāpēc vien, lai par savu darbu saņemtu pateicību, tomēr ikvienam cilvēkam, un jūrnieks nav izņēmums, ir patīkami, ja viņa darbs tiek novērtēts. 2018. gadā virkne kapteiņu saņēma satiksmes ministra parakstītu Atzinības rakstu. Arī LKKA prezidents par šādu kapteiņu darba novērtējumu ir gandarīts. Kad jautāju, vai aizvadītajā gadā mūsu jūrnieki ir saņēmuši kādu starptautisku atzinību, piemēram, par cilvēku glābšanu jūrā, Spridzāns pauž viedokli, ka starptautisku atzinību tiešām parasti izsaka par glābšanas darbiem, bet būtībā tā jau neesot nekāda varonība vai kas ārkārtējs. Tie ir nerakstīti likumi, kas jūrā tiek ievēroti – tu steidzies palīgā nelaimē nonākušajiem.

"Tie apbalvojumi, kurus esmu redzējis, ir doti par jūrnieku vistiešāko pienākumu pildīšanu," atzīst kapteinis. "Reizes piecas pats esmu piedalījies glābšanas darbos. Vienā reizē gājām pa okeānu un vēl nebijām tikuši līdz Antiļu salām, kur sākas Karību jūra, kad no kāda zvejas kuģīša tika raidīti signāli un lūgta palīdzība. Apturam kuģi, un viņi mums jautā, kur mēs esam. Atlantijas okeānā. Ak, šausmas, cik tālu no krasta! Uz kuģīša kādi cilvēki četrpadsmit, kuģim sabojājies dzinējs un kompass. Mūsu mehāniķi salaboja dzinēju un no glābšanas laivas iedevām kompasu, uzzīmējām karti, lai viņi tiek krastā. Cilvēki ir jāglābj!"

CILVĒKAM NEKAD NEVARĒS AIZLIEGT KUĢOT

Ir sācies lielo pārmaiņu laiks, tagad daudz tiek runāts par digitalizāciju un automatizāciju. Populāri un aktuāli ir spriest par jūrnieku lomu nākotnē un digitālajiem kuģiem, kas no flotes izspiedīšot visus jūrniekus. Reizēm, gatavojot materiālus žurnālam vai gadagrāmatai, šķiet, ka vienkāršas lietas ir tik ļoti samudžinātas un kļuvušas sarežģītas, kaut vajadzētu būt pavisam otrādi. No vienas puses, tehnoloģijas atvieglo darbu uz kuģiem, un šodien bez visa

tā neviens savu dzīvi nespēj pat iedomāties, bet, no otras puses, modernās tehnoloģijas līdzi nes arī tādas briesmas kā kiberuzbrukumi, kas var radīt milzīgu postu. Jautāju kapteinim Spridzānam, kā mums vajadzētu to visu uztvert.

"Dzīvē viss iet uz priekšu, tā tam jābūt, un tas ir pareizi. Progress ir neapturams, bet viena lieta ir evolūcija, pavisam cita – revolūcija. Liels troksnis tiek taisīts ap digitālajiem kuģiem, un tādus uzbūvēt būtībā jau nebūtu problēma. Jautājums tikai, kam šodien pasaulē ir tāda nauda, lai šādu projektu varētu realizēt? Katrā pasaules malā ir ļoti atšķirīgs dzīves un attīstības līmenis, bet ar autonomajiem kuģiem ir tā – vai nu visi, vai neviens. Taču digitālo kuģu būves vīzijām nāk liels Eiropas finansējums, tāpēc tiek taisīts troksnis un radīts iespaids, ka jau rīt autonomie kuģi kļūs par realitāti. Šodien visu nosaka nauda, un nākotnes vārdā tā tiek nepārdomāti šķiesta. Bet kas notiks, ja rīt šādas naudas vairs nebūs? Viena lieta ir pavisam droši zināma un paredzama – cilvēkam taču nekad nevarēs aizliegt kuģot."

Jāzeps Spridzāns un Antons Vjaters LTFJA rīkotajos Jūras svētkos.

Reiz kādā sarunā jautāts, ko kapteinis Spridzāns uzskata par laimi, viņš teica, ka īsti neesot ne ateists, ne ļoti ticīgs cilvēks, bet vienmēr palīdzību esot lūdzis augstākiem spēkiem. "Kad zināju, ka jūrā vairs neiešu, tad, beidzot reisu Jokohamas ostā, pārmetu krustu un pateicos Dievam par to, ka visus manus jūrnieka gadus viņš stāvējis klāt un neviens no maniem apkalpes cilvēkiem nav aizgājis bojā vai guvis traumas, kaut dažādu bīstamu situāciju bijis ne mazums. Tā tiešām ir lielākā Dieva laime," toreiz ar atvieglojuma nopūtu teica kapteinis, un šāda laime lai pavada visus esošos un topošos jūrniekus.■

Anita Freiberga

DZĪVES UN JŪRAS JĒGU MEKLĒJOT. MEHĀNIĶU CILTS

Šis stāsts būs par četriem čīfiem, viņu likteņiem, piedzīvoto un paveikto. Bet ne tikai. Arī par laikmetu un cilvēku šajā laikmetā. Par notikumiem, ko ietveram vienā vārdā – vēsture. Bet ne tikai. Par vēstures posmu, par kuru sakām – krievu laiki. Tas ir laiks, kas šodien vēl joprojām šķiet neērta sarunas tēma, kur nu vēl ņemties ar tā pētīšanu un aprakstīšanu. Nu ja, ko tur, tas taču notika citā realitātē. Varbūt, bet tā bija reāla dzīve, cilvēki dzīvoja un izdzīvoja. Strādāja, mīlēja, grēkoja un sirdī loloja savu Latviju. Kaut piesmietu un pazemotu, kaut ideoloģiski izkropļotu, tomēr joprojām jūras apskautu un kāpu priežu šalkām piedziedātu. Tā vienkārši bija, dzejnieks Māris Čaklais par to ir teicis: "Es esmu bagāts, man pieder viss, kas ar mani ir noticis."

Četri vecākie mehāniķi – Jēkabs Lībmanis, dzimis 1930. gadā, Jāzeps Vjaters, dzimis 1933. gadā, Uldis Mačs, dzimis 1934. gadā, un jaunākais no četriem Gunārs Nartišs, dzimis 1935. gadā, – šie vīri ir tik ļoti atšķirīgi un tomēr tik līdzīgi, jo visi savas dzīves pamatā likuši atbildību, mīlestību un milzīgu pienākuma apziņu. Un vēl viņi visi, gan dažādos gados, ir beiguši vienu un to pašu mācību iestādi – JUNDZENI, kā paši to sauc. Tas ir bijis pirmais pakāpiens un atspēriens viņu lielajā dzīves ceļā.

JUNGU SKOLA – CEĻAMAIZE VISAM MŪŽAM

Pēc kara Rīgā, Liepājā, Ventspilī, Engurē un Salacgrīvā atvēra vairākas vidējā un zemākā līmeņa jūrskolas. To diktēja spiedīga vajadzība – bija ātri jāsagatavo kadri zvejas flotei, jo vajadzēja gādāt padomju valstij pārtiku, un šajā ziņā bez jūras dzīļu bagātībām nevarēja iztikt.

Varētu jautāt, kāpēc tik ļoti trūka kadru, ja divdesmit vienu gadu Latvijas pirmās brīvvalsts laikā Rīgā sagatavoja profesionālus jūrniekus? Īslaicīgi divdesmitajos un trīsdesmitajos gados darbojās vēl divas jūrskolas – Liepājā no 1929. līdz 1936. gadam un Ventspilī no 1930. līdz 1932. gadam. Un kur tad slavenā Krišjāņa Valdemāra vārdā nosauktā jūrskola, kas no 1920. gada līdz Latvijas neatkarības zaudēšanai ik gadus sagatavoja aptuveni simt kuģu vadītāju un mehāniķu? Valdemāra jūrskola arī pēc okupācijas, pārdēvēta par Rīgas jūras tehnikumu, līdz 1944. gadam, kad to slēdza, turpināja sagatavot jūras speciālistus. Kadru trūkuma pamatā bija vairāki iemesli. Daļa jūrnieku gājuši bojā Otrā pasaules kara laikā vai emigrējuši uz ārzemēm. Daudzi no tiem, kuri

Jungu skolas ēka Vecmīlgrāvī.

palika Latvijā, nonāca padomju represiju gūstā. Represijas varēja piemērot ikvienam, kas dzīvojis vācu okupācijas laikā vai dienējis latviešu leģionā. Neuzticība cilvēkiem, latviešu jūrnieku diskriminācija. Par to liecina dokumenti un arhīvu materiāli. Padomju Latvijas drošības dienesti vajāja latviešu jūrniekus, un rīkojumi, visticamāk, nāca no augšas, no centra. 1945. gada oktobrī tika izdots rīkojums no Latvijas kuģniecības ārzemju reisu kuģiem atbrīvot aptuveni 50–70% esošā peldošā sastāva, kas cēlies no vietējiem iedzīvotājiem un no 1941. līdz 1945. gadam atradies ienaidnieka okupētajā teritorijā, kā arī pēc virknes citu pazīmju.

Īpaši bieži un daudz tika lietots termins "dzimtenes nodevība", ko padomju vara bez žēlastības varēja attiecināt uz jebkuru okupētās Latvijas iedzīvotāju. Sekoja sods – pilsoņa tiesību atņemšana, nāves sods vai brīvības atņemšana uz 10, pat 25 gadiem ar soda izciešanu labošanas darbu nometnēs PSRS Tālo Austrumu apgabalos. Daudzus arestēja un notiesāja 1946. gadā, apsūdzot grēkos pret padomju valsti – pretpadomju aģitācijā, līdzdalībā dzimtenes nodevībā, bēgšanas plānošanā. Tikai viens piemērs: Arnolds Eduards Šulte bija beidzis Krišjāņa Valdemāra jūrskolu un kara laikā strādāja par mehāniķi uz velkoņiem Ventspils ostā. 1945. gada 30. augustā viņu arestēja. 18. decembrī Latvijas un Igaunijas valsts jūras kuģniecību kara tribunāls viņam par dzimtenes nodevību piesprieda 10 gadus labošanas darbu nometnē un tiesību atņemšanu uz trim gadiem. Sodu izcieta Komsomoļskā pie Amūras un Noriļskā. Bezgala daudz līdzīgu stāstu glabā arhīvi un muzeju krātuves.

Vēl viens iemesls, kāpēc trūka kadru zvejas flotē, bija tas, ka tirdzniecības flotes jūrnieki nebija gatavi strādāt uz zvejas kuģiem, tā bija pavisam cita specifika un cits līmenis: tirdzniecības flotes jūrnieks taču nebija nekāds zvejnieks. Vēlākos gados gan daudzi valdemārieši ar tirdzniecības flotes pieredzi, piemēram, kapteiņi Gustsons, Silgailis, Laudurgs un citi, strādāja tai pašā zvejas flotē, jo tirdzniecības flote viņus neņēma pretī, bet jūrā iet tik ļoti gribējās. Taču daudzus neņēma pat zvejas flotē, un viņi vispār jūrā netika, jo papīri nebija kārtībā.

Pirmskara un arī pēckara gados piekrastes zvejnieku izglītība galvenokārt bija četras līdz sešās klases, bet zvejnieka arods tika nodots no tēva dēlam. Latvijā nebija zvejniecības speciālistu, vismaz tādu, kādi nu bija vajadzīgi topošajai zvejas flotei. Zivju rūpniecības ministrijas jūrniecības jungu skolu dibināja 1945. gadā. Tolaik zivju rūpniecības ministrs bija Kārlis Bude. Būdams profesionāls zvejnieks un tālredzīgs vadītājs, viņš saprata: lai nozare varētu normāli attīstīties, ir vajadzīgi izglītoti speciālisti. Tā Zivju rūpniecības ministrijas paspārnē ostu pilsētās tika organizētas kadru sagatavošanas skolas un kursi. Pēc Otrā pasaules kara, kad Padomju Latvijā katastrofāli trūka kvalificētu kadru un jebkurš iebraucējs tika sagaidīts ar atplestām rokām, profesionāliem latviešu jūrniekiem ar tālbraucēja kapteiņa diplomu kabatā neatradās pat palīgstrādnieka vieta Latvijas jūras kuģniecībā. Tieši tāpēc gan gados, gan pieredzes ziņā jauni jūrnieki piedzīvoja ļoti ātru un galvu reibinošu karjeru, ko normālos apstākļos neviens pat nespētu iedomāties.

Par pasniedzējiem uzaicināja strādāt vislabākos jūrniecības un izglītības speciālistus. Jungu skolā par pasniedzējiem sāka strādāt komandkapteinis Hugo Legzdiņš, tālbraucēji kapteiņi Kārlis Majors, Aleksandrs Kārkliņš, Jānis Grants, Feldmanis, Adatiņš, kā arī augstas klases mehāniķi, ihtiologi, matemātikas un valodu pasniedzēji.

Bijušais Jungu skolas audzēknis Jēkabs Lībmanis vēl joprojām mēdz uzdziedāt sava kursabiedra Jāņa Buklovska sacerēto Jungu skolas himnu: "Un tamdēļ, jungi, kausu tveram; Un līdz dibenam to dzeram; Jo tikai vīns un meitenes, Spēj ielīksmot mūsu dvēseles." Lībmanis Jungu skolā iestājās tās dibināšanas gadā, papīrus iesniedza 1945. gada 8. oktobrī, lai gan gribējis stāties Kronvalda ielas Rīgas jūrskolā. Tur toreiz direktors bija Endziņš, un viņš Lībmaņa tēvam, kuru labi pazina, godīgi teicis, ka puika Rīgas jūrskolu nepavilks, jo tur stājās puiši ar septiņu klašu izglītību, bet viņam tādas vēl nebija. Un *jundzene* bija pieņemama alternatīva.

"Atbrauca studbekers, salādēja mūs iekšā un aizveda uz Vecmīlgrāvi. Uzgājām otrajā stāvā – stūrmaņi bija pa kreisi, bet mēs, mehāniķi, pa labi. Trim dienām vajadzēja būt līdzi ēdamajam, patiesībā tā īsti jau nemaz nebija, ko ēst, toreiz vēl bija kartiņu sistēma, un mēs vienmēr bijām pusbadā. Metāla gultas bija bez matračiem, tikai pēc pāris nedēļām atveda maisus, un tad gājām uz tuvējo siena šķūni, lai tos piebāztu ar sienu un varētu cik necik normāli gulēt. Skolā iestājās jau tādi kārtīgi vīri, krietni vecāki par mani. Vairāki bija no Liepājas, riktīgi

kājgrieži. Un tad sākās mācības," par pašu pirmo laiku Jungu skolā stāsta Jēkabs Lībmanis. Kad 1949./50.mācību gadā Jungu skolā, kas nu jau bija pārdēvēta par Rīgas zvejniecības jūrskolu, bet tāpat tika saukta par Jungu skolu, iestājā Jāzeps Vjaters, skolas sistēma jau bija sakārtota.

Jungas ierindā.

"Kad mācījāmies *jundzenē*, tur viss bija militārā stilā un bija pilns ar krievu virsniekiem, kuri tikpat labi 1941. gadā varēja būt nogremdējuši Legzdiņa zemūdeni," stāsta Jāzeps Vjaters. "Bet strādāja gan tur ļoti labi pasniedzēji – Čiževskis, Krastiņš, Holanders, tāpēc *jundzene* sagatavoja augstas kvalifikācijas jaunos speciālistus, un tieši tur mums iedzina disciplīnu un iemācīja pašdisciplīnu. Legzdiņš vien ko nozīmēja! Kapteinis Āķis un vēl citi pasniedzēji bija pieredzējuši jūrnieki, bet viņiem nedeva vīzas, lai varētu strādāt jūrā. Bijām tā uztrenēti, ka mēs, mehāniķi, tumsā uz kuģa zinājām, kur ko atrast. Diplomdarbs arī bija nopietni jāizstrādā. Pasniedzēji mums mācīja dzīvi. Pasniedzēji, prakse un disciplīna – lūk, tā bija panākumu ķīla."

2000. gadā Jungu skolas audzēkņi Harijs Līdaks (no kreisās) un Jāzeps Vjaters kopā ar savu pasniedzēju komandkapteini Hugo Legzdiņu.

Uldis Mačs Jungu skolā mācījās kopā ar Gunāru Zaksu, Hariju Līdaku un Eduardu Delveru. Lai gan mehāniķiem Hugo Legzdiņš pasniedza tikai matemātiku, Mačs, un ne tikai viņš vien, bet visi, kam ar Legzdiņu ir bijis sakars, visu mūžu ir pateicīgi viņam par dzīves skolu. Teikto Mačs apstiprina ar izteiktu galvas mājienu un piebilst, ka Jungu skola lielā mērā asociējas tieši ar leģendāro Legzdiņu.

Pēc uzņemšanas Jungu skolā un medicīniskās pārbaudes audzēkņus uz trim mēnešiem izolēja no sabiedrības un nelaida laukā no skolas teritorijas. "Katru dienu airēšana un peldēšana, bet militārais vadītājs Vladislavs Buklovskis, kuru

Gunārs Nartišs (otrais no kreisās), Uldis Mačs, Andris Cekuls un Aigars Miklāvs jūrnieku salidojumā Ainažos.

Gunārs Nartišs (no kreisās), Kārlis Sesks, Andris Cekuls un Uldis Mačs.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters un Andris Jurdžs sveic jūrniecības veterānus. Gunārs Nartišs (no kreisās) un Uldis Mačs.

mēs saucām par Burbuli, dresēja mūs ierindas solī," atceras Uldis Mačs. "Skolā bija šausmīga disciplīna, mehāniķiem galvenais bija kārtība, bet stūrmaņi stāstīja, ka Legzdiņš esot prasījis, lai pat zīmulis būtu nolikts precīzi, kā tas stāvējis pirms darba. Ja zīmulis kādam nokrita zemē un Legzdiņš to redzēja, tad divnieks bija garantēts, jo tas nevarot būt nekāds stūrmanis, kuram var nokrist zīmulis. Formai vienmēr vajadzēja būt kārtībā. Mums trim četriem gara auguma džekiem nederēja standarta formas, tāpēc aizveda pie šuvēja, un tad nu mums uzšuva kārtīgas kļošenes, bikšu galiem vajadzēja būt krietni pāri purngaliem.

Ja bija nepareizi saklāta gulta un palaga atloks pāri segai nebija precīzi trīsdesmit centimetru, tad matracis bija nost un vajadzēja gulēt uz plikām drātīm. Dvieli vajadzēja salocīt precīzā trijstūrī. Tās tikai šķietami bija nevajadzīgas prasības, dzīvē tās lieti noderēja. Precizitāte. Tā jūrā ir nenovērtējami svarīga.

Piecdesmito gadu sākumā tika dibināta Baltijas jūras mācību kuģu kopa, un skolas direktors Zālītis skolai kā mācību kuģi bija izgādājis pilnīgi jaunu zvejas kuģi "Grifs". Viņš lieliski zināja, ka uz tādiem kuģiem Jungu skolas beidzējiem būs jāstrādā, un zināja arī to, cik svarīgi ir iegūt vajadzīgās praktiskās iemaņas. Sirēnām pūšot un uguņiem degot, kuģis ienāca Mangaļu ostiņā. Vēl tagad netieku gudrs, kā Zālītim tas izdevās, bet kursantiem tas tiešām bija ļoti svētīgi. Mēs, mehāniķi, dzīvojāmies pa kuģa rūmi, bet stūrmaņi pa augšu. Kādu dienu, kad stūrmaņi bija aizgājuši pusdienās, skatos, uz galdiņa nolikts un saulē spīd baigais verķis. Tas bija sekstants. Pielicis to pie acs, skatos, grozu spoguļus. Pēkšņi kāds mani saķēra aiz apkakles un burtiski pacēla augšā. "Kursant Mač, uz visu mūžu atcerieties, pie svešām mantām jūs nekad neķersieties klāt!" Tas bija Hugo Legzdiņš. Stāvēju mēms kā zivs. "Jūs visus spoguļus esat sagrozījis, un es ar to instrumentu vairs neko nevaru darīt! Jāregulē viss pa jaunu!" Kā viņš kliedza man virsū un par sodu mēnesi nelaida krastā. Tāpēc es nekad neesmu varējis pieķerties svešai mantai. Par mani var smieties, bet tā bija mācība uz visu mūžu, jo vienmēr domāju, ka Hugo atkal mani var saņemt aiz čupra. Viņš bija baigais vecis un necieta, ka krieviski lamājas. Reiz stāvam gaitenī un runājamies, un viens pasaka riktīgi rupji. No savas telpas izskrien Hugo: "Kursanti, 1, 2, 3, 4, 5, kurš to teica?" Visi stāv klusu un pat neelpo. Viņš bija baigā autoritāte."

Vēl klīst leģendas par sestdienas ballēm Ziemeļblāzmā. Jāzeps Vjaters stāsta, ka Rīgas meitas esot braukušas ballēties. "Mīlgrāviešiem nocēlām meitas, un tad gāja vaļā kautiņi. Uz Ziemeļblāzmu gājām kā karā. Ja vienu nedēļu daužīja mūsējos, tad nākamajā nedēļā mūsējie bija mobilizējuši papildspēkus."

Uldis Mačs atceras, ka pirmdienas rītos kursantiem parasti bija jāiet labot sētas, jo kautiņiem taču vajadzēja sitamos. Skuju ielā 4. līnijas otrā galā bija Kuģu remonta rūpnīca un pie tās arī profesionālā skola. Vistrakākie esot bijuši kautiņi ar tās skolas krieviem, kurus jundzieši saukuši par pufaikām. Skuju iela bijusi tāda kā demarkācijas līnija, kas sadalījusi ietekmes zonas.

Daudzi Jungu skolas absolventi atzīst, ka Jungu skola, lai arī deva labas zināšanas, būtībā bija tāda kā nepilnvērtīga, jo gatavoja jaunos speciālistus tuvbraucēju stūrmaņu un trešo mehāniķu arodam. Ko darīt tālāk, tas jau bija katra paša ziņā.

KAD ATLANTIJA VĒL NEBIJA IEKAROTA

Līdz 1954. gadam letiņu zvejnieki burzījās pa Rīgas jūras līci un Baltijas jūru, bet Atlantijas plašumi vēl tikai gaidīja savus iekarotājus no Latvijas krasta. Pirmais latviešu mēģinājums zvejot Atlantijā gan bija jau 1932. gadā, kad 13. jūlijā kuģa komanda devās uz Norvēģijas Hangezundes ostiņu, kur atradās no norvēģiem nopirktais 531 tonnas koka kuģis "Bru", lai uzsāktu pirmo ekspedīcijas siļķu zveju. Ekspedīciju finansēja A. Kalniņa rēdereja, kuģi vadīja pieredzējušais

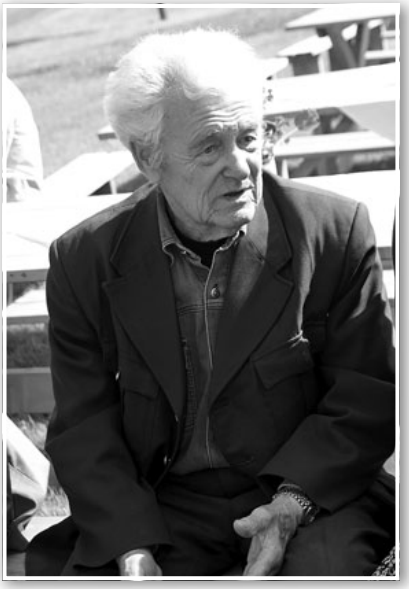
Zivju zveja Baltijas jūrā.

tālbraucējs kapteinis K. Spāde, komandā vēl bija pirmais stūrmanis, kapteiņa 16 gadus vecais dēls un četri Mellužu zvejnieki. Līdzi brauca arī pats rēderejas šefs Kalniņš. Siļķu zveja notika starp Islandi un Grenlandi, kur, kā tolaik rakstīja žurnāls "Jūrnieks": "Ostgrenlandes jūras straume nes līdzi no ziemeļiem lielus barus prāvo, trekno Islandes siļķu. Tās ir ļoti augstas kvalitātes, bet Latvijā līdz šim nav ievestas. Mēs patērējam galvenā kārtā Skotijas siļķes. (..) Zvejai jānotiek neitrālos ūdeņos, jo trīs jūras jūdzes plato jūras joslu apkārt Islandes salai stingri apsargā un pret zvejas kuģiem islandieši žēlastības nepazīst. Viņiem ir trīs ātri ejoši kuteri, kuri katru zvejas kuģi, kas iemaldās teritoriālajos ūdeņos, konfiscē, un kapteinim draud ne mazāk par sešiem mēnešiem ilgs cietumsods." Letiņiem priekšā jau bija somi, kuri pirmie 1930. gadā sekmīgi noorganizēja pirmo siļķu zvejas ekspedīciju, viņiem tūlīt sekoja Dānija, Polija un Igaunija, kura siļķu ekspedīcijā nosūtīja trīs zvejas kuģus un pat bāzes kuģi. Arī kapteinis Kalniņš plānoja Ziemeļatlantijas zvejas ekspedīcijā doties ar vairākiem kuģiem un bāzes kuģi, bet līdzekļu trūkuma dēļ tas neizdevās. Tolaik "Bru" savā pirmajā ekspedīcijā pavadīja divus mēnešus un uz mājām atveda 3695 mucas ar triju dažādu sālījumu siļķēm: tikai ar sāli, ar sāli un cukuru, ar sāli, cukuru un garšvielām. "Bru" kravas telpās varēja novietot 4500 mucu. Lai arī visi priecājās par iespēju plāno Baltijas siļķu vietā mieloties ar treknajām Atlantijas siļķēm, atvestais loms, protams, bija krietni vien par mazu, lai apmierinātu pieprasījumu, tāpēc ik gadus Latvijā no citām valstīm ieveda ap 100 tūkstošiem mucu siļķu par aptuveni pieciem miljoniem latu.

Doma par Atlantijas zveju nedeva mieru arī jaunākos laikos. Piecdesmito gadu sākumā siļķu zvejas ekspedīcijas organizēšanu uzņēmās Zivju rūpniecības ministrija, bet pavisam knapi bija ar kuģiem. 1953. gadā Latvijā bija tikai viens siļķu zvejai piemērots kuģis SRT-332, tāpēc nācās zvejai pielāgot vēl četrus RR (ražošanas refrižerators) tipa kuģus. Lai cik grūti gāja, bet 1954. gada 30. martā Atlantijas siļķu zvejā devās pirmais kuģis ar kapteini Jāni Gustsonu, kurš 1932. gadā bija viens no četriem Mellužu zvejniekiem, kas par matrozi bija gājis siļķu zvejā ar kuģi "Bru". Vēl pēc gada uz Atlantiju jau aizgāja 27 Ekspedīcijas zvejas pārvaldes kuģi, uz kuriem galvenokārt strādāja no PSRS kara flotes demobilizēti jūrnieki. Tikai 1956. gadā zivju rūpniecības ministram Kārlim Budem izdevās Maskavā pierādīt, ka arī zvejnieku kolhozu zvejnieki var un spēj strādāt Atlantijā. Tad arī zvejas flotē ienāca SRT tipa zvejas kuģi, uz kuriem bija vajadzīgi kapteiņi, stūrmaņi, mehāniķi, zvejas un zivju apstrādes meistari, radisti, vēl citi speciālisti, un tā paātrinātos tempos sāka gatavot flotei speciālistus un nežēlīgi smagu darbu uzsāka Latvijas zvejnieki.

GUNĀRA NARTIŠA DZĪVES KREDO

Gunārs Nartišs Jungu skolu pabeidza 1954. gadā, jūnijā viņam vajadzēja saņemt diplomu, bet trīs ražošanas refrižeratorkuģi no Latvijas – RR-181 ar kapteini Rudzīti, RR-1224 ar kapteini Harpu un RR-164 ar kapteini Gailīti Atlantijas zvejā devās jau 9. maijā. Tā nu mehāniķa diplomam nācās gaidīt jauno speciālistu atgriežamies no reisa, bet Gunārs Nartišs savā pirmajā reisā bija spriests braukt par motoristu.



Gunārs Nartišs.

"Kad gājām ārā no Liepājas, man acīs bija asaras. Kuģis no kuģa atvadās ar trim gariem svilpieniem, viss Liepājas kanāls gaudo – gan zvejas kuģi, gan kara kuģi. Visi signalizē. Domāju, ka krastā vairs neatgriezīšos, bija tāda neaprakstāma un nepasakāma sajūta.

Reiss ilga pusgadu, un tas bija patiešām smags, jo šie refrižeratori nebija piemēroti zvejai. Jūrskolas prakses laikā uz šādiem kuģiem strādājām Baltijas jūrā, lomu vedām krastā, bet nu ar nozvejoto bija jātiek galā jūrā, un Atlantija bija pavisam kas cits nekā

Baltijas jūra. Uz kuģa nebija pilnīgi nekā – ne pelengatora, ne lokatora, stūrmaņiem bija tikai sekstanti, ar kuriem pēc zvaigznēm varēja noteikt kursu, bet nelaime tā, ka Ziemeļjūrā vienmēr ir miglas, neredz ne vella, un tu nezini, kur atrodies. Glāba divas Norvēģijas bākas – Stavangers un Bušmens, no kurām viena deva punktus, otra deva strīpiņas, un, kad saskaita punktus un strīpiņas, tad tur, kur tās krustojas, var likt punktu uz kartes un teikt – mēs esam te.

Tā kā nebija eholotes, tad driftmeistars, kurš nāca no Kaļiņingradas, saka: lai nozvejotu siļķes, svarīgi noķert temperatūru. Un smēla ar spaini ūdeni, lika termometru, ķēra temperatūras starpību un meta tīklus. Bet siļķe ir ļoti cimperlīga, un to iedabūt tīklos nemaz nebija tik viegli. Protams, ar eholoti, kas parāda gan grunti, gan siļķu baru, strādāt ir daudz vieglāk, un kuģi, kuri uz Atlantiju nāca tā paša gada vasarā, jau bija aprīkoti ar eholotēm un pelengatoriem. Bet mums uz kuģa nebija pat radio, iedeva līdzi vienu patafonu bez adatas galviņā un divpadsmit plates. Kaut kā meistarojām adatas, lai varētu klausīties mūziku.

Kad pēc sešiem mēnešiem atnācu mājās, teicu, ka jūrā var iet tikai idiots un man tur vairs nav, ko meklēt. Bet tas pārgāja, pirmā reisa emocijas noplaka. Patiesībā citas izvēles nemaz nebija, jo tēvs nomira jau 1949. gadā un māte palika ar mums trim, tāpēc vajadzēja pašam kulties pa dzīvi un vēl mātei palīdzēt.

Pēc pirmā Atlantijas reisa vecākais mehāniķis un otrais mehāniķis bija norakstījušies no kuģa, tad nu kapteinis teica, ka man nākamajā reisā jāiet par vecāko mehāniķi, diploms man bija un uz šādiem kuģiem biju strādājis jau mācību praksēs. Ar draugu Edgaru vilkām sērkociņus un lozējām, kuram jāiet par vecāko mehāniķi, pilnā loze izkrita man. Vēl tikai vajadzēja doties uz partijas centrālo komiteju, lai apstiprinātu amatā. Turp gājām kopā ar ministru Budi. Pustumšā telpā pie gara galda sēž kādi desmit vīri un uzdod man jautājumus: vai tiksiet galā? Atbildu: esmu pārliecināts, ka tikšu. Saruna, protams, notika krievu valodā, tolaik citādi nekas nenotika. 1955. gadā mani apstiprināja, un tā arī sākās mana vecākā mehāniķa vēsture."

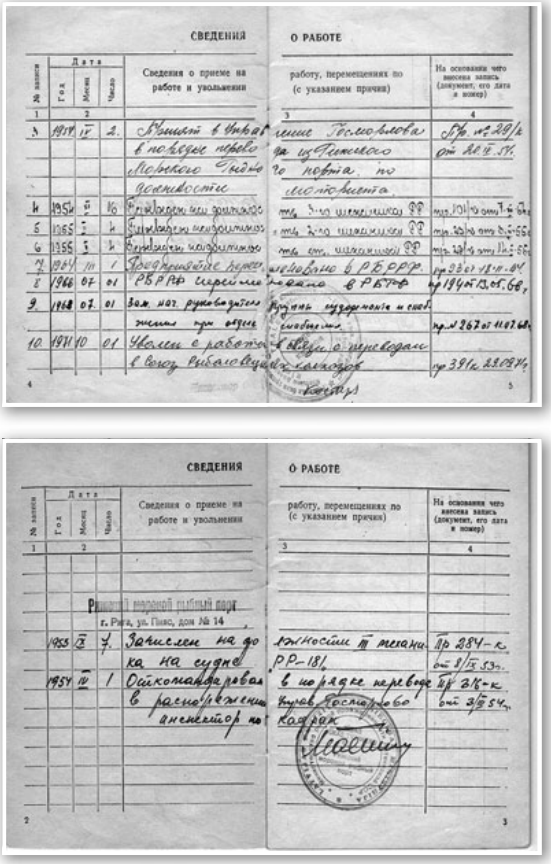
Kurš gan šodien var noticēt, ka divdesmit gadus jauns cilvēks var kļūt par kuģa vecāko mehāniķi? Toreiz tas bija reāli, protams, uz tik lieliem kuģiem, uz kādiem atļāva strādāt Jungu skolas diploms. Gunārs Nartišs atceras, ka vēlāk norīkots uz lielā zvejas saldētājtralera "Eduards Veidenbaums" par otro mehāniķi, jo kuģis bijis liels un sarežģīts, bet viņa diploms uz tāda kuģa neļāva ieņemt čīfa vietu. Taču tā nu gan bija labojama lieta, jaunais censonis nešaubījās ne mirkli un 1962. gadā ar izcilību pabeidza Liepājas jūrskolu, bet 1963. gadā ieguva pirmā šķiras kuģu mehāniķa diplomu. 1964. gadā uz lielā zvejas saldētājtralera "Semjons Dežņevs" viņš jau pilntiesīgi ieņēma vecākā mehāniķa amatu.

REMONTS REISA LAIKĀ

Sprādziens notika galvenajā dzinējā. Uz lielā zvejas saldētājtralera, krievu valodā saīsināti saukta par BMRT, bija divi galvenie dzinēji un četri palīgdzinēji.

Dieva laime bijusi, ka neviens sprādzienā necieta, jo uz vakti gājis mehāniķis, divi motoristi, kurinātājs un refrižeratormotorists.

Gunārs Nartišs to stāsta un atkal visu no jauna pārdzīvo. Vispirms vajadzējis saprast, kas par vainu, kas notika un kāpēc bija sprādziens. "Gaisa pūtējs no dzinēja bija pievadīts, nu jājauc ārā, jo konstatēju, ka gultnis ir beigts. Visa komanda šajā procesā bija nodarbināta, jo visi mehānismi bija jāņem nost, dzinējam gals bija jātaisa vaļā. Kad no gaisa pūtēja izņēmām vienu spārnu, kurā bija tas bojātais gultnis, izrādījās, ka gultnis ir iedzīts iekšā ar diviem metāla ķīļiem."



№ записи	Дата: Год	Дата: Месяц	Дата: Число	Сведения о приеме на работу и увольнении	О работе: работу, перемещениях по (с указанием причин)	На основании чего внесена запись (документ, его дата и номер)
1	2				3	4
3	1954	IV	2.	Принят в Инвал. в порядке перевода Морского Пароходства досрочности	лишь Постановлением Горисполкома по порта по совмещ.	Пр. № 29/к от 28.4.54.
4	1955	I	16	Переведен на должность	мех. 3-го механика ??	пр. 10/к от 7.1.55
5	1955	I	4	Переведен на должность	мех. 2-го механика ??	пр. 25/к от 24.1.55
6	1956	I	4	Переведен на должность	мех. ст. механика ??	пр. 28/к от 11.1.56
7	1964	III	1	Преобразование перер.	переименовано в РБРРР.	пр. 38/к от 12.3.64
8	1966	07	01	РБРРФ переименовано	переименовано в РБТФ	пр. 194/к от 13.05.68,
9	1968	07	01	Зам. нач. руководителя	Курсант мудрованія и судовождения	
				экипажа при отделе		
10	1971	10	01	Уволен с работы	в отдел. о переводах	пр. № 267 от 11.07.68.
				в Госр. Рыболовецкий колхоз		пр. 391/к 23.09.71
4						5

№ записи	Дата: Год	Дата: Месяц	Дата: Число	Сведения о приеме на работу и увольнении	О работе: работу, перемещениях по (с указанием причин)	На основании чего внесена запись (документ, его дата и номер)
1	2				3	4
				Рижский морской рыбный порт г. Рига, ул. Пяко, дом № 14		
	1955	V	7.	Зачислен на должность	Назначен III механиком РР-181.	Пр. 284-к от 8/V 53г.
	1954	IV	1	Откомандирован в распоряжение инспектора по кадрам	в порядке перевода Госрыбоколхоз	Пр. 26-к от 3/V 54.
2						3

Ieraksti Gunāra Nartiša darba grāmatiņā.

Pieredzējušais čīfs šūpo galvu un raugās tālumā, it kā tur viļņos šūpotos viņa kuģis. "Tas bija neiedomājams darbs, kamēr tos ķīļus izsita laukā, visi puiši rāvās melnās miesās," it kā pats sev saka sirmais jūrnieks. "Kad problēmu novērsām, es nebiju gulējis gandrīz piecdesmit divas stundas. Nedrīkstēju gulēt, jo visa atbildība gūlās uz maniem pleciem. Neko darīt, vajadzēja izturēt. Salabojām, un kuģis varēja turpināt darbu, bet pa tām vairāk nekā divām dienām, kamēr ņēmāmies ap dzinēju, kuģis bija aiznests kādas divsimt jūdzes okeānā. Kad pēc reisa atnācām mājās, Mangaļu kuģu remonta rūpnīcā veči prasa, kā mēs to varējām? Atbildu, ka vajadzēja varēt. Bet veči saka, velns, mēs te būtu ņēmušies kādas divas nedēļas."

Kad jautāju par cilvēka iespēju robežām, Nartišs tikai nosaka: "Bet cita ceļa jau nebija, citas izvēles nebija. Tev ir veselība, spēks un galva uz pleciem, tu zini, kas jādara, un viss."

Gunārs Nartišs (no kreisās) un Jāzeps Vjaters.

Ainažu jūrskolas 150 gadu jubilejas pasākumā.

KURŠ LIETU NEZINA, LAI NEMAISĀS PA KĀJĀM

Toreiz esot nākuši mājās no Dienvidāfrikas. Pārgājiens no turienes ir aptuveni mēnesi. Pirms došanās atpakaļceļā, protams, kuģis tiek kārtīgi sagatavots, lai nenotiku kāda neparedzēta tehniska kļūme.

Tā kā Gunārs Nartišs bija arī kuģa arodbiedrības komitejas priekšsēdētājs, viņa pienākumos ietilpa rakstīt raksturojumus par mašīnkomandu, un arī visi pārējie raksturojumi bija jāparaksta. "Stāvam dreifā, mašīnkomanda strādā un sagatavo kuģi, lai ātrāk varētu doties mājupceļā, kad kapteinis mani sauc augšā un saka: zini pirmais palīgs domā, ka mašīnkomanda stiepj gumiju un nestrādā. Tā nebija taisnība, jo, neskatoties uz nežēlīgo karstumu un to, ka mašīntelpā gandrīz nebija ko elpot, visi puiši strādāja, cepuri nost! Jautāju kapteinim, kurš te uz kuģa ir vecākais mehāniķis, es vai pirmais palīgs? Es taču savus pienākumus zinu! Ja vecākais mehāniķis vairs neesmu es, bet ir viņš, tad es tūlīt pat rakstu atlūgumu, un liec, kapteini, mani uz bāzi projām! Kapteinis mani mierina – kādas muļķības. Tad viņam saku: vari pirmajam palīgam pateikt, lai viņš mašīntelpā savu kāju nesper, pat mašīntelpas stalažām lai netuvojas, jo kāds dzelzs gabals var lidot. Tā arī vienojāmies. Normāli atnācām uz Rīgu, mani izsauc kadru daļa un jautā: Gunār, kādus mēslus tu esi sataisījis? Nesaprotu, par kādiem mēsliem viņi runā, un saku, lai rāda šurp, kas tur ir! Skatos, uz raksturojumiem nav mana paraksta. Izrādās, ka raksturojumus iedevis

Vecākais mehāniķis Gunārs Nartišs kopā ar dēlu kapteini Imantu Nartišu.

pirmais palīgs un gribējis redzēt, kāda reakcija būs krastā. Kārtīgi salamājāmies un rezultātā viņu norakstīja krastā, beigās vēl arī no partijas izslēdza.

Ja ir vajadzība, tad es precīzi mērķēju un tūlīt šauju ar kaujas patronām. Protams, tikai tad, ja man ir taisnība."

AUKSTUMA APDEDZINĀTAIS

Gunārs Nartišs atceras vēl kādu atgadījumu, kas noticis, kad zvejojuši pie Meksikas krastiem. "Dzirdu troksni un skatos, ka no saldētājiekārtas telpas nāk laukā balts mutulis. Kas noticis? Refrižeratormašīnists apliets ar amonjaku, viņam uz plika ķermeņa mugurā tikai tāda vestīte. Saku, lai ātri viņu ved uz dušu mazgāt. Viena kubikvienība ūdens absorbē septiņsimt vienības amonjaka, tāpēc tas ir pirmais, visātrākais un efektīvākais veids, kā sniegt palīdzību. Šķita, ka otrs kompresors un visi monitori strādā normālā režīmā, tāpēc nav pamata apturēt darbību. Ja avārijas režīmā darbina aparātus, tad sistēmu atkal palaist ir problēma, jo mainās spiedieni, tomēr gāju iekšā, lai paskatītos, vai viss kārtībā. Sajūta bija tāda, it kā man viens ar dēli būtu iedevis pa seju, nevaru paelpot. Izskrienu uz klāja un kādu brīdi raustos bez elpas. Tikai tad es īsti sapratu, ko nozīmē amonjaks.

Bet refmašīnists guļ kojā, viņam vajadzīga medicīniskā palīdzība. Lai gan tuvākā osta bija Meksikā, nolēmām doties četru stundu ilgākā ceļā uz Kubu, jo tolaik Havannā bija slimnīca ar krievu ārstiem. Ārsti teica, ka šis ir pirmais cilvēks, kas tiek ārstēts no apdedzināšanās ar aukstumu – ar mīnus trīsdesmit astoņu grādu amonjaku."

Cietušais mēnesi esot ārstējies slimnīcā, bet pārējā komanda dzīvojusies pa Havannu, un tas vēl piedevām iekritis karnevāla laikā, tāpēc bijis īpaši interesanti un jautri. Vienīgā nelaime, ka naudas nav bijis neko daudz, bet arī no šādas situācijas atrada izeju – kubieši ar lielāko prieku pirkuši ziepes un odekolonu, un tad naudiņa bijusi gan apkārt pabraukāt, gan aliņu iedzert. Bet pie Brīvības salas mēs vēl atgriezīsimies.

Gunāram Nartišam stāstāmā nekad neaptrūkst. Tad bija vēl tāds gadījums, tas notika, kad bijām… Bija laiks, kad partija un valdība pieņēma lēmumu, kas neļāva zvejas kuģiem iet ostās, visu vajadzīgo, arī pārtiku, pieveda ar bāzes kuģiem. Halifaksas tuvumā čīfs stūres mājā runājies ar kapteini, pēkšņi matrozis saka – stūre aizgāja. Pirmā reakcija – ko tu muldi, bet, kad atkal tas atkārtojies, bijis skaidrs, ka gultņi beigti, jo kuģis jau vairāk nekā gadu nav bijis krastā remontā. "Nu ir šmuce, jāziņo uz bāzi un jāiet uz Halifaksu remontā!" Toreiz nekas cits nav atlicis. Halifaksā cilvēki nākuši skatīties, ko padomju jūrnieki ēd, kāda ir gultas veļa un tamlīdzīgi, jo viņiem jau arī bijuši sastāstīti dažādi brīnumi. Propaganda strādāja abās pusēs. Nartišs saka, ka tolaik propagandu neviens īsti nav ņēmis galvā. "Visi darīja savu darbu, arī tie, kuri taisīja to propagandu. Katrs spēlēja savu lomu," saka Gunārs Nartišs.

Gribu zināt, kā tur ir ar tām divām šķirām uz kuģa, vai starp klāja komandu un mašīnkomandu ir novilkta stingta robeža? Nartišs atbild, ka uz tiem kuģiem, uz kuriem viņam nācies kuģot, visai komandai attiecības ir bijušas labas. Kad nāca siļķe, arī mašīnkomanda pēc savām sardzes stundām gāja palīgā ar lomu tikt galā, un vecākā mehāniķa uzdevums bija aizvākot mucas. "Kuģa komandai ir jābūt vienotai, citādi nemaz nedrīkst būt," piebilst sirmais čīfs.

KURŠ LIELĀKS PATRIOTS?

Pēc neatkarības atjaunošanas tai zemei, uz kuras uzcelta Nartišu ģimenes māja, uzradies bijušais īpašnieks un teicis, ka tagad viņš te nāks un apstrādās savu zemi. Uz to Gunārs Nartišs esot atbildējis, lai tā dara, ja viņa papīri ir stiprāki. "Šis mani sauc par komunistu. Jā, es divdesmit astoņus gadus biju partijā, bet jautāju viņam, ko tu esi izdarījis Latvijas labā? Es pateikšu, ko es izdarīju Latvijas labā. Tu roku turēji kabatā, tā visiem rādīji pigu un dūres vīstīji tikai aiz aizvērtām durvīm, bet es aizņēmu tās vietas, kurās varēja strādāt, tikai esot partijā. Tātad šajās vietās no Krievijas neviens neatbrauca. Vai tas ir maz darīts Latvijas labā? Jūrā par vecāko mehāniķi nevarēja iet, ja nebija partijā. Un partiju jau vislabāk varēja graut no iekšienes, tikai lieki muti nevajadzēja palaist, lai "lācīti" nevar piesiet."

Gunārs Nartišs ir bijis un paliek Latvijas patriots. Dzīvojis ar mīlestību pret savu zemi, savu kuģi, savu mašīntelpu. Arī dēls Imants izvēlējies jūrnieka darbu un tagad ir tirdzniecības flotes kapteinis. Nu arī mazdēls skatās uz jūru, un vectēvs ļoti cer, ka tā būs jau ceturtā Nartišu paaudze, kas savu dzīvi saistīs ar

jūru, jo arī viņa tēvs bijis jūrnieks. Kādā jūrnieku saietā Ainažos, kad Gunārs Nartišs tika aicināts uzrunāt klātesošos, viņš nerunāja, bet dziedāja dziesmu, ko kādreiz vīri dziedājuši okeāna plašumos: "Un radio raidīs trīs burtus, trīs burtus, pa viļņiem kas skrien un sacīt liek katram, ko satiek, draugs, neļauji bojā mums iet, to saka trīs skrejošie burti, to saka s-o-s." Tā ir jūrnieku brālība, bez kuras nav iespējams dzīvot, un vecākais mehāniķis Gunārs Nartišs to vienmēr ir pratis turēt kā lielu svētumu.

ULDA MAČA PATIESAIS VIENREIZ VIENS

Uldis Mačs ir ļoti jūtīgs un emocionāls. Stāstot par jūras gaitās piedzīvoto, viņam reizēm aizlūst balss, dažreiz acīs saskrien asaras, un viņš ar savu plato plaukstu nobrauc pa vaigu. Sirmais kuģu mehāniķis gribēja tikties, lai izstāstītu to, ko cits neviens vairs nevar izstāstīt. Viņš vairākas reizes uzsver, ka pašam jau nav vajadzīga ne atzinība, nedz kāda īpaša pateicība, jo neesot jau nekāds varonis. "Es tikai gribu, lai paliek kāda liecība par to laiku, kad mēs bijām jauni puikas un rāvāmies jūrā, strādājām, vai, dieniņ, kādos apstākļos, ņēmāmies melnām mutēm, lai tikai nozvejotu vairāk. Bet tagad tam visam svītra pāri," Uldis Mačs saka un skatās man dziļi acīs. Saprotu, kas palicis starp rindām. Pēc būtības tā ir Ulda Mača paaudzes traģēdija, jo padomju Latvijā nacionālie kadri bija neuzticami un bija gluži vai zem lupas, bet tagad padomju gadi ir tabu tēma, un nevienu īsti neinteresē, ko tu darīji un kas vispār toreiz notika. Varbūt vienīgā interese ir par čekas maisiem, bet par to vēlāk.

Vecpiebalgā, braucot ar laivu pa ezeru un zvejojot zivis, nevarēja pat prātā ienākt doma par jūru un jūrnieka darbu. Tas nevarēja pat sapņos rādīties. "Tā bija lēmis liktenis," ir pārliecināts Uldis (es drīkstot viņu tā uzrunāt bez tiem kungiem galā). "Nebija jau ar nekādas izvēles, jo laukos darbu deva, bet naudas gan nebija."

Uldis Mačs.

Vispār jau Uldis Mačs ir stipri pietuvināts mākslinieku aprindām. Viņa māsa bija slavenā

Uldis Mačs Ainažu vecajos kapos.

teātra kritiķe Lilija Dzene (dzimusi Mača), kas vidusskolā mācījās Rīgā un dzīvoja tēva brāļa Dailes teātra režisora un pedagoga Emīla Mača un Dailes teātra aktrises Lilijas Žvīgules ģimenē. Kad Uldis atbraucis no laukiem, lai izsistos cilvēkos, māsa jau studējusi augstskolā un dzīvojusi pie kinokritiķes Maijas Augstkalnas Vecmīlgrāvī.

"Vienā rītā pie Maijas mātes Emīlijas atnāk viens baigais kapteinis pilnā formā ar zelta pogām un uzšuvēm. Rāda uz mani un jautā – kas tas tāds? Jautātājs bija Rīgas zvejniecības jūrskolas priekšnieks Edgars Zālītis. Viņš saka, nāc pie mums mācīties par kapteini, būsi cienījams vīrs, bet es savu izvēli izdarīju par labu mehāniķiem."

VECO JŪRNIEKU SKOLA

Kārtīgu dzīves skolu Uldim Mačam esot laimējies iziet pie vecajiem jūras vilkiem. "Kad kādam stāstīju, ka mans pirmais kapteinis bija Grants, visi apcēla un smēja, ka es esot pārlasījies Žilu Vernu, kurš rakstīja par kapteini Grantu, bet mans pirmais kapteinis tiešām bija īsts zvejnieks Jānis Grants."

Atkāpe par kapteini Grantu. 2016. gadā Liepājas muzejs saņēma nopelniem bagātā kapteiņa Jāņa Granta (1896–1966) mantojumu, ko muzejam dāvināja viņa mazdēls Juris Platkājs, tostarp vairāk nekā 100 fotogrāfiju, Jāņa Granta apbalvojumus, personīgās lietas un kapteiņa paša rakstīto autobiogrāfiju, atmiņu stāstu, kam autors devis sirsnīgu nosaukumu "Mans dzīves stāsts. Veltīts

kapteiņa Granta bērniem". Muzejs ieguva arī kapteiņa Jāņa Granta rakstus un pārstāstus par Liepājas piekrastes zvejniecību un tās attīstību 20. gs. sākumā, par zveju Ziemeļjūrā. Kapteinis Jānis Grants bija viens no pirmajiem, kam tika uzticēts vadīt kuģi ekspedīcijas zvejā, un viņš ir bijis arī tvaikoņa "Saratov" apkalpes loceklis. Divas reizes Jānis Grants ticis ievēlēts par LPSR Augstākās Padomes deputātu, bet savu uzskatu dēļ mūža nogalē piesaistījis čekas uzmanību, tāpēc padomju vara parūpējās, lai viņa vārds tiktu dzēsts no kapteiņu zelta fonda.

"Kapteinis Grants pārzināja jūru labāk nekā savu kabatu, visus sēkļus un bīstamās vietas. "Stūrē te, Uldiš, tur ne, tur ne, tur akmeņi!" Laiks iet, un vecie jūras vilki aizgājuši mūžības jūrās, par dažu labu nav pat piemiņas zīmītes, tāpēc labi, ka kapteiņa Granta mazdēls daudzas vēsturiskas liecības, kas saistītas ar viņa vectēvu un vispār to laiku, kad dzīvoja un strādāja 19. gadsimtā dzimušie, ir atdevis Liepājas muzejam."

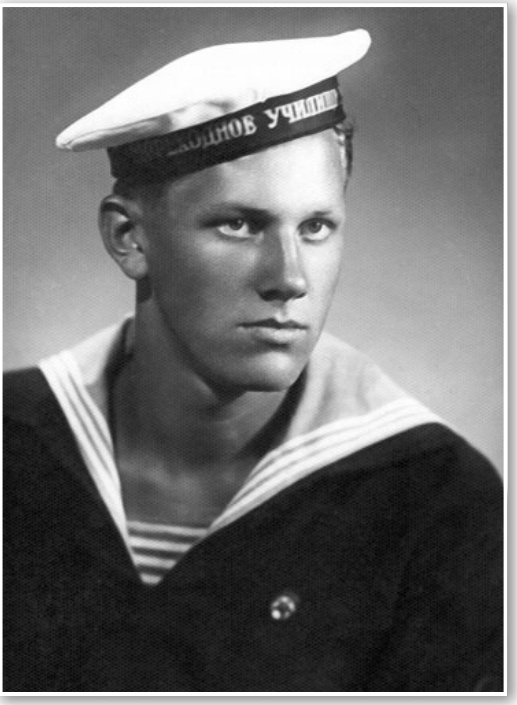
Daudziem jūrniekiem, kuri sasnieguši astoņdesmit un vairāk gadu, laimējās mācīties un savas jūras gaitas sākt leģendāru personību vadībā. Tie bija īsti dzelzs vīri.

SIMT DESMIT DIENAS KOPĀ AR KAPTEINI VĪTOLU

Jungu skolas sadales komisija, ko vadīja kapteinis Aleksandrs Kārkliņš, Uldi Maču, Hariju Līdaku un vēl kādus divpadsmit jaunos speciālistus ar mazāk pazīstamiem uzvārdiem nosūtīja uz Liepāju. "Tolaik uz Liepāju atnāca trīs jauni kuģi – RR-1257, 1258, 1259, un mēs abi ar Līdaka Harīti lūdzām dievu, lai mūs paņem uz kāda no tiem, jo gribējām tikt uz Atlantiju. Paldies vecākajam mehāniķim Imšam, kurš uzrakstīja raksturojumu, lai tiktu jūrā: "Ļeņina – Staļina lietai uzticīgs." Tolaik ļoti svarīgi bija, lai visi dokumenti būtu kārtībā. Pat uz trim dienām, ejot uz zveju Baltijas jūrā, bija vajadzīgas īpašas atļaujas. Kad robežsargi nāca pārbaudīt dokumentus un sauca – Mačs, tad tūlīt bez minstināšanās vajadzēja atbildēt – Uldis Hermanovičs."

Toreiz cilvēkam vajadzēja iemācīties dzīvot dubultu dzīvi, un tā bija viena no izdzīvošanas receptēm. Lai neieskaitītu neuzticamo sarakstā, viņš domāja vienu, bet publiski teica to, ko pieprasīja partija un valdība. Tā vajadzēja un tā darīja. Ulda Mača pieminētais Harijs Līdaks, kuru jūrniecības sabiedrība pirms un pēc Atmodas pazina kā patriotisku Latvijas pilsoni, būdams jau zvejas kuģa kapteinis, bija spiests spēlēt pēc noteikumiem. Laikraksts "Latvijas Zvejnieks" 1963. gadā rakstīja: "Vidējā zvejas tralera 4580 kapteinis Harijs Līdaks: "No darba brīvajā laikā mūsu kuģa apkalpes locekļi pulcējas kuģa salonā, lai apspriestu PSKP Programmas un Statūtu projektus. Atbildot dižajiem partijas mērķiem, zvejnieki paziņo: ar savu darbu mēs tuvināsim komunismu.""

Nepieredzējušais divdesmit vienu gadu vecais Uldis Mačs tika uz RR-1258 pie kapteiņa Igora Vītola. Kapteinim Vītolam tā bija pirmā Atlantijas ekspedīcija, viņam bija 27 gadi, pilnīgi nekādas pieredzes, viņš neko nezināja par siļķu



Jungu skolas kursants Uldis Mačs.

zveju, bet, kā pats teica, apņēmās vadīt zvejas kuģi un cilvēkus. Pārējā komanda ar dažiem izņēmumiem līdzinājās kapteinim, bija jauni un arī neko par Atlantiju nezināja.

Kad 2004. gadā Ainažos atzīmēja pirmās Atlantijas zvejas ekspedīcijas piecdesmito gadadienu, sapulcējās krietns pulciņš Atlantijas *iekarotāju*. Uldis Mačs toreiz kapteinim Igoram Vītolam, kā pats teica, atdeva parādu – šņabja pudeli, ko pirmajā reisā viņam esot nofenderējis. Stāstu zināja un par to pasmēja vien tie, kuri paši toreiz bija uz kuģa, bet intriga palika, tāpēc nu jautāju Mačam, kas tur īsti ar to šņabi bija?

"Gājām pie poļu bāzēm nodot zivis, cik nu tās bijām saķēruši, un pie viņiem varēja dabūt šņabi. Mums bija iedotas diezgan labas ziemas cepures, bet mehāniķiem tās īsti nebija vajadzīgas, jo uz klāja reti nācās strādāt. Savas ziemas cepures iemainījām pret šņabi un sadzērāmies, bet drusku pietrūka. Bāze jau bija gabalā, un sākām študierēt, kur vēl kādu lāsīti varētu dabūt? Mana vakts bija no divpadsmitiem līdz četriem, un mēs zinājām, ka kapteinim Vītolam kajītē zem mazgājamā trauka stāvēja kaste ar 56 grādus stipru šņabi. Bija izstrādāta stratēģija, trešais mehāniķis teica: "Tu iesi uz vakti, bet es noiešu lejā un visam kuģim izslēgšu gaismu, tad tu kā mehāniķis skrien un skaties, kas noticis, Vītols noteikti metīsies augšā uz tiltiņu, bet tu pa to laiku viņa kajītē iekšā un paķer divas pudeles. Un tas nostrādāja, dzīres varēja turpināties. Beigu beigās bijām pārdzēruši jēgu."

Kā dzīres beigušās, Mačs neatceras. Kā pa miglu dzirdējis kādu sakām, vai tik čaļi nav saindējušies. Kāds cits atbildējis – kāda saindēšanās, redz, kur šņabja pudeles. Kad nākuši pie jēgas, visus mehāniķus, izņemot vecāko, kurš orģijās nav piedalījies, iesēdināja laivā un aizveda uz peldošo bāzi pie kaut kāda poļitruka.

"Mūs lamāja kā pēdējos suņus, un arī vēl tad, kad atnācām mājās, stiepa un pratināja. Mēs bijām padomju valsts kaitnieki, vrediteļi. Man uzlika tādu štrāpi, ka no nopelnītās naudiņas nekas nepalika pāri. Kad samaksāju sodu, par atlikušo naudu varēju vien nopirkt mēteli ar karakula apkakli un hūti. Bet tas tolaik bija lepni.

Arī vecākais mehāniķis Imša bija nikns kā pats nelabais. Uz kuģa dzīvojamās telpas bija šauras, un es dzīvoju vecākā mehāniķa kajītē, bet pēc šī notikuma viņš mani kā korķi izmeta no savas kajītes. Tu pie manis kajītē vairs nerādies, guli, kur gribi, viņš teica. Bet man nebija pat matrača, tad nu paņēmu pufaiku un kādu nedēļu gulēju mašīntelpā virs dzinēja.

Tas bija ļoti labi, jo tajā reizē es dabūju tādu mācību, ka pie šņabja vairs neķēros klāt. Kad kļuvu par vecāko mehāniķi, vispār alkoholu nelietoju, jo kādam ir jābūt ar skaidru galvu un prātu. Vispār nezinu, kā Igors Vītols ar tādiem puišeļiem gāja jūrā, bet viņam pašam jau arī nebija neko daudz vairāk. Un, tāpat kā mums, arī viņam pirmajos reisos mēdza *paslīdēt* kāja. Vispār jau Igors bija kārtīgs puika, labs cilvēks."

Ceļā uz Atlantiju.

Kuģi no Atlantijas atgriezās nodzīti, bet veči krastā rīkoja lielās orģijas. Kadru daļa meklēja speciālistus, lai nokomplektētu kuģu komandas. Kadru daļas priekšnieks Engelss, bet ne jau tas, kurš Frīdrihs, Uldim Mačam esot teicis, ka viņam jāiet par vecāko mehāniķi. "Piesprauda man komjauniešu nozīmi, un bija jāiet pēc pirmās vīzas, jo vecākajam mehāniķim bija vajadzīga pirmā vīza. Ministrs Bude mani un vēl vienu aizveda uz partijas komiteju apstiprināt. Komisija man tikai pajautāja: "Biedri Mač, vai tad to dzeršanu nemetīsiet pie malas?" Apstiprināja par vecāko mehāniķi, aizsūtīja uz Liepāju un uzlika uz viena nodzīta un smirdoša kuģa par vecāko mehāniķi. Uz kuģa bija trīs degvielas tanki, un vienā no tiem bija desmit tonnas degvielas, par ko iepriekšējā reisā neviens pat nenojauta, tādi tur bija strādājuši mehāniķi. Par kapteini uz kuģa bija Kārlis Harps, ļoti slavens kapteinis, kurš savā pirmajā Atlantijas reisā jau bija kārtīgi zvejojis. Es, jauns puika, saku: "Kaptein, neesmu vēl par vecāko gājis", bet viņš nosaka: "Man no tevis neko vairāk nevajag, kā tikai galveno dzinēju, lai varētu strādāt,

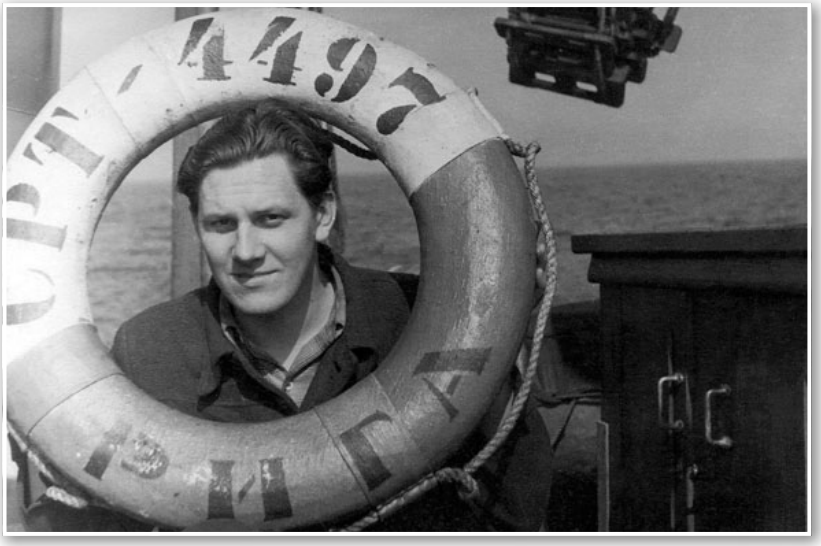
Siļķu zveja Atlantijā.

Mehāniķiem vislabāk patīkot stāvēt pie skursteņa.

un prožektoru, lai kādam neuzskrien virsū." Uz šī kuģa jau citu neko arī no mehāniķa nevarēja prasīt, jo tas bija no tiem, kuriem pie vantīm sēja gaļu (Mačs vēl precizē, ka rakstītais par tārpiem gaļā nav patiesība, jo laika apstākļi, sāļais gaiss un ūdens tādiem neļauj savairoties) un tējkannā iedeva ūdeni, ar ko nomazgāties, no bāzes kuģa mums uz klāja nolaida dzīvu cūku, ar melnu krāsu uz sāna tai bija rakstīts 1224 – mūsu kuģa numurs.

Aizgājām uz Atlantiju, uz zvejas rajonu. Kādu dienu uzkāpu pie radista un dzirdu: "O! Atnācis 1224, siļķu haizivs (*ribnaja akula*) ir klāt!" Visi skatās, uz kurieni ies tā siļķu haizivs. Vakarā jau visa komanda, saģērbusies eļļas drēbēs, guļ kaut kur koridorā, gatavi celties darbam. Apkārt vismaz kuģu simt, tāpēc jāpagūst pirmajiem izmest tīklus. Kapteinis man dod rīkojumu: cik tik vari, dod virsū, lai mēs tiekam pirmie. Visiem melni dūmi nāk laukā pa skursteņiem. Bet tikt pirmajam vēl ir par maz, vēl jāspēj noķert arī siļķi. Kapteinim ir sastādīta planšete, ko viņš glabā kā acuraugu un liek zem spilvena. Pilnā gaitā uz priekšu, tad jāapstājas un jādod atpakaļ, kapteinis pasmeļ ūdeni, pamēra temperatūru un liek doties prom pavisam uz citu pusi. Viņš lieliski zināja, uz kuru pusi tās siļķes ies, un dabūja tīklu aizmest siļķēm priekšā. Neesmu zvejnieks un nevaru izskaidrot, kā kapteinis to visu zināja, es tikai darīju savu darbu. Visiem kapteiņiem viņu izstrādātās planšetes stāvēja kabatā, viņi visu bija izstudējuši un pārbaudījuši praksē."

Bijuši jau arī smieklīgi gadījumi. Komanda nav varējusi saprast, kas tas par dīvainu ēdienu, ko pavārs ceļ priekšā. Izrādījies, ka pavārs nav nekāds pavārs, bet metinātājs. Viņam kadru daļā esot jautājuši: "*Variķ umeješ?*" "*Koņečno*," viņš atbildējis, domādams, ka viņam jautā par metināšanu, jo krieviski metināt ir *variķ*. "Atnāk viendien koks pie manis un jautā: "Čīfiņ, tu vārījumu gribi? Es tev



Atlantijā.

atnesīšu vienu bundžiņu vārījuma." Un atnes zaptes burku, jo burtiski pārtulkojis *vareņije* – vārījums."

Bet vispār jau tie, kuri gāja pirmajās ekspedīcijās uz Atlantiju, bija traki cilvēki. Patiešām. Vecie zvejnieki, pirms šie kuģi devās Atlantijā, sita pa kuģa sānu un bažīgi teica: "Vai, vai, zēni! Ar šito uz Atlantiju!? Zēni, ko jūs darāt?!"

Sirmais mehāniķis piever acis un šūpo galvu, drausmas, kas tur kuģu esot bijis, visa jūra kā piesēta. Burzoties pa tādu biezokni, visi tie kuģi bijuši sadauzīti, stūres mājas sadauzītas, un bijis ne mazums gadījumu, kad kuģi nogrimuši. Trīs vai četri Kaļiņingradas kuģi aizgājuši pa burbuli.

Kāds notikums visu mūžu Uldim Mačam neiziet no prāta un ir acu priekšā, it kā tikai vakar būtu noticis. "Pie peldošās bāzes stāvēja divi kuģi. Bija tāds vecākais mehāniķis Vinters. Todien viņš stāvēja uz bāzes kuģa trapa un gaidīja izdevīgu brīdi, lai varētu nolēkt atpakaļ uz savu kuģi. Pēkšņi kuģi tik spēcīgi sašūpoja, ka ar triecienu pārsita viņu pušu. Augšējā daļā paliek karājoties, bet apakšējā aiziet lejā. To redzēju savām acīm un nemūžam nevaru aizmirst, tas nav nekāds izdomājums. Vispār jau pie peldošajām bāzēm bija liela bīstamība, un to zināja visi."

VĪRIEM VĪRIEŠU SPĒĻLIETAS

Plāns kuģim bijis simt divdesmit tonnu, bet, pateicoties "siļķu haizivij", plānu toreiz izpildījuši par visiem divsimt procentiem. Mājās sagaidīti ar orķestri, jo atgriezušies taču kā sociālistiskā darba varoņi. Vimpeļi mastā, un arī laba

nauda sapelnīta. "Man iedeva vairāk nekā divdesmit tūkstošus rubļu vecā naudā, tādi pamatīgi papīra palagi. Kirova ielas (tagad Elizabetes iela) auto veikalā stāv "Zims", "Pobeda" un "Moskvičs", saukts Kārlītis, ne jau brīvā pārdošanā, protams. "Zimu" gan varēja nopirkt, bet tas maksāja četrdesmit tūkstošus, ak, tu vells, kas tā bija par mašīnu! Zvejniekiem bija paredzētas divas "Pobedas". Man saka, uzraksti ministram Budem vēstuli, ja viņš parakstīs, tad varēsi nopirkt to mašīnu. Lai dabūtu atļauju nopirkt mašīnu, bija vajadzīgi divu ministru paraksti. Un es to "Pobedu" dabūju nopirkt."

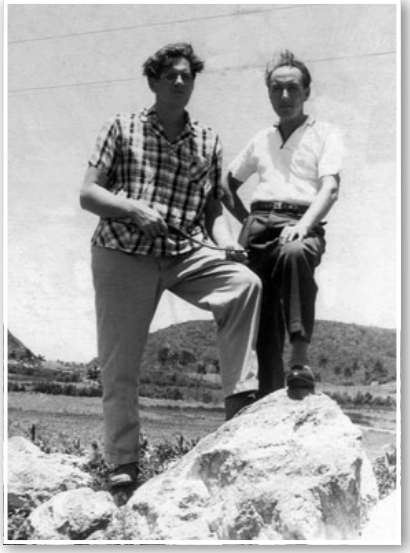
Vīri par sapelnīto pirkuši autiņus, pirmajam "Moskvičs" bija Krūmiņ Valdim, bet Uldim Mačam Vecmīlgrāvī autiņš bijis trešajam, un viņš ar to varējis iepriecināt savu jauniņo sieviņu Birutu. Apprecējušies 1956. gadā vēl pavisam jauni. Birutai vēl nebija 19, bet Uldim knapi 21. Jaunība pāriet, bet mīlestība gan ne, nodomāju, skatoties uz Birutu un Uldi, kuri mani cienā ar kafiju un lašmaizītēm. "Viņa man ir īsta saimniece," Uldim mazliet aizlūst balss. "Birutiņ, ko es bez tevis darītu?" Uldim pret Birutu mīlestība ir kā milzu okeāns, bet Birutas mīlestība ir kā dzimtais krasts, pēc kura un kuras, strādājot tālajās jūrās, tik ļoti vienmēr ilgojās Uldis. Viņam visu mūžu mazliet sāp sirds par to, ka nav nekāds dejotājs, nekad uz ballēm nav gājis, tāpēc nekad tā pa īstam nav varējis izdancināt savu Birutu, bet viņai tik ļoti vienmēr gribējies dejot.

Ar "Pobedu" gan gadījusies ķibele, kas vēlāk laimīgi atrisinājusies. Kamēr Biruta un Uldis Muzikālajā teātrī dzīvojuši līdzi "Zilo ezeru zemes" varoņiem, kāds aizdzinis mašīnu. Pēc laika milicis Uldim saka, ka vienam vīram galvā esot viņa jūrnieku cepure, vai viņš šo cilvēku pazīstot? "Nē, es saku milicim. Savu cepuri pazinu pēc krabja, jo cepure bija speciāli šūta. Pateicoties cepurei, dabūju atpakaļ savu mašīnu. Zaglim bija zīmīgs uzvārds – Resgalis, un viņš bija aizdzinis četras mašīnas, bet manu bija pametis Bauskā."

KARSTO PUNKTU ACULIECINIEKS

Partija un valdība pieņēma lēmumu palielināt zvejas efektivitāti. Tika prasīta personīga atbildība par plāna izpildi. Jācenšas iespējami ilgāk izmantot zvejas laiku. Tika izdomāts pat tāds kā aicinājums jeb sauklis: "Zvejas tīkliem – ilgāk ūdenī!" Šī devīze kļuva par obligātu saistību pirmrindas zvejniekiem. Ja asaru zvejā reisa sākumā tralis atradās ūdenī 9 stundas un 20 minūtes, tad vēlāk jau 11 stundas un 15 minūtes. "Kuģa zvejnieki neatlaidīgi meklē un atrod ceļus, kā ietaupīt laiku. Kolektīvs iemācījās zvejot pat tādos apstākļos, kad vēja stiprums sasniedz 8 balles," tolaik rakstīja laikraksts "Latvijas Zvejnieks". Kuģi zvejoja, zivis nodeva bāzes kuģiem, no tiem paņēma pārtiku un krastā negāja. Jaunais SRTR "Tēvija" ar kapteini Bieti jau mēnešiem zvejoja asarus Ņūfaundlendā, līdz vajadzēja doties garantijas remontā uz Štrālzundi. Remontam bija paredzēts aptuveni mēnesis, bet tā vietā kuģis tur palika pusgadu. Bija 1961. gada 13. augusts. "Vienā rītā rūpnīca, kas vēl iepriekšējā dienā bija

cilvēku pilna, pēkšņi palika tukša kā izslaucīta," stāsta Uldis. "Naktī bija uzcelts Berlīnes mūris, laikam jau visi, kas varēja, aizlaidās uz Rietumu pusi. Rūpnīcā nebija praktiski neviena, kas varētu mūsu kuģim pielikt propelleru. Tā arī pusgadu dzīvojām rūpnīcā uz kuģa."



Vecākais mehāniķis Uldis Mačs un kapteinis Bruno Biete Kubā.

BRĪVĪBAS SALA

"Kubas cukurs, krievu trupas, velns lai parauj linu druvas!" Tā ar jaunradītiem vārdiem mājas ballītēs jautrās kompānijās dziedāja Raimonda Paula "Zilos linus". Bet 1962. gada oktobrī pasaulē nemaz tik jautri negāja.

"Mums bija jāiet uz Kubu, jo kubieši vārda vistiešākajā nozīmē mira badā. Viss bija tik noslēpumaini, paņēmām degvielu un gājām. Nevienam neko nedrīkstēja stāstīt, uz kurieni dodamies. Mēs vairāk arī neko nezinājām, kā tikai to, ka ejam uz Kubu, bija jādara, ko liek. Patiesībā toreiz visi bija lielā sajūsmā, ka redzēs dzīvas kubietes, un sprieda, kā tik nu būs un kas tik notiks. Trīs kuģīši no Latvijas, pa ceļam piebiedrojās vēl trīs kuģi no Igaunijas, trīs no Lietuvas un trīs no Kaļiņingradas, un tā visa karavāna kādas divdesmit piecas dienas kūlāmies līdz Havannai. Tur mums bija milzīga sagaidīšana. Kubietis stāv tribīnē un runā, blakus divas rokas granātas. Ostā milzīgs uzraksts: "Hruščov predateļ". Kas te notiek? Izrādās, kubieši bija neapmierināti, ka Hruščovs Fidelam neļāva šaut uz amerikāņiem. Kuba bija pilna ar krievu zaldātiem privātās drēbēs, tādos strīpainos krekliņos, un runā krieviski."

No Fidela Kastro runas mītiņā Havannā 1963. gada 26. jūlijā: "Padomju Savienība atsūtīja mums 15 modernus zvejas kuģus, kas mums deva iespēju apgādāt ar zivīm mūsu iedzīvotājus. Viņi apmāca mūsu apkalpes, lai nodotu mums šos kuģus."

"Mēs strādājām Kubā". Tāds virsraksts rotāja laikraksta "Latvijas Zvejnieks" 1963. gada 17. augusta publikāciju. No Kubas tikko bija atgriezusies liela Latvijas jūras arāju grupa, kas vairāk nekā septiņus mēnešus kubiešiem palīdzēja uzlabot iedzīvotāju apgādi ar zivīm.

Padomju propaganda it kā atspoguļoja jūrnieku viedokli, un lielākai ticamībai kā raksta autors bija minēts VZTR-9106 "Tēvija" arodbiedrības komitejas priekšsēdētājs Arsenijs Bondars. Lai saprastu, ko nozīmēja tālaika ideoloģija, lūk, fragmenti no šī raksta.

"Visur, kur vien bija mūsu zvejnieki, viņi izjuta kubiešu kvēlo mīlestību pret padomju zemi, pret mūsu tautu. Tiekoties bieži varēja dzirdēt vārdus: "Russo i kubano – brāļi!" (..) Pie Floridas jūras šauruma mūs bez mitas aplidoja amerikāņu helikopteri un reaktīvās lidmašīnas, apkārt grozījās zemūdenes un kara kuģi. Amerikāņu kara kurinātāji gribēja iebiedēt mūsu jūrniekus, vēl vairāk sasprindzinot stāvokli. (..) Mēs vēl pamanījām, ka uz ostas nama milzīgiem burtiem bija uzrakstīts: "Ņikita – Fidels". Šie divi vārdi simbolizēja padomju un kubiešu tautu nesatricināmo draudzību. Padomju kuģu ierašanās Havannā kubiešu sirdīs viesa jaunas cerības uz laimīgu rītdienu, ticību sociālisma nometnes spēkam un varenībai, ticību proletāriskā internacionālisma spēkam. (..) Tribīnē uzkāpa 16 – 17 gadus vecs puisi Kubas tautas milicijas cīnītāja formā ar karabīni rokā. Kubas jauno komunistu savienības vārdā viņš no sirds sveica padomju jūras arājus. Puisis runāja tik aizrautīgi, ka mēs viņu sapratām arī bez tulka. Ļeņina komjaunatnes slavenie darbi ir brīnišķīgs paraugs. "Cuba libre! Patria o muerte!" (..) Kāds klusām sāka dziedāt "Piemaskavas vakarus", tūdaļ šo dziesmu uztvēra visa zāle. Lai gan dziedāts tika dažādās valodās, draugi labi saprata viens otru. Ar milzīgu interesi kubieši mācās krievu valodu. Mēs paši pārliecinājāmies, ka Brīvības salas varonīgā tauta pārvarēs visus šķēršļus un dzīvos laimīgu dzīvi. Kuba mācās, Kuba ceļ, Kuba cīnās, Kuba – uzvarēs! Ar šiem vārdiem var precīzi izteikt mūsu iespaidus, kas gūti, septiņus mēnešus uzturoties Brīvības salā."

Rakstā bija arī par zvejnieku darbu. "Beidzās neilgās, ja tā varētu teikt, svētku dienas, un bija jādodas uz zveju. Tilpnes ātri tika piekrautas ar ledu, sagatavoti zvejas rīki. Jauno zvejas rajonu uzdeva apgūt Latvijas traleru "Tēvija" un "Imanta" apkalpēm. Man gribas pastāstīt par vienu no labākajām Kubas ekspedīcijas zvejas kuģu komandām – VZTR-9106 apkalpi, ko vada daudz pieredzējušais zvejnieks un lieliskais biedrs Bruno Biete. Jaunie, sarežģītie apstākļi netraucēja teicami zvejot, mobilizēt visu mūsu apkalpi. Mūsu jūras arājiem zvejas vietās nācās saskarties ar lielām grūtībām. Nepierasti klimatiskie apstākļi, nepazīstamas zvejas vietas, nepazīstamas zivis sarežģīja darbu. Temperatūras starpība sastādīja 45 grādus. Havannā bija plus 35–40, turpretim zvejas rajonā mīnus 10 grādi. Man īpaši gribas cildināt mūsu apkalpes jūrnieku draudzību ar tralera "Imanta" ļaudīm. Kapteiņi Biete un Jahontovs visu laiku dalījās pieredzē. Sevišķas grūtības bija mašīnkomandas ļaudīm. Viņiem nācās strādāt 50 grādu

lielā karstumā. Dzinēju dzesēšanai lietotā jūras ūdens temperatūra sasniedza 35 grādus. Taču vecākā mehāniķa U. Mača, mehāniķu M. Tabačuka un A. Azāna lielā neatlaidība, teicamās zināšanas palīdzēja tikt pāri visiem šķēršļiem. Reisa laikā mašīnkomandas vainas dēļ nebija nevienas dīkstāves. "Tēvijas" draudzīgais un saliedētais kolektīvs godam izpildīja Dzimtenes uzdevumu."

Mācību kuģis "Kurgāns".

U. Mačs kopā ar kursantu mācību kuģa "Kurgāns" mašīntelpā.

Uldim Mačam tomēr atmiņā palikusi savādāka Kuba. "Visi kubieši gribēja šaut. Ielādējām rūmēs ledu un labāk laidāmies projām uz Labradoru zvejot viņiem zivis. Siļķes nedrīkstēja zvejot, jo kubieši tās neēda, pārāk daudz asaku, zivis nedrīkstēja būt saldētas, tikai atdzesētas. Šādas prasības bija dīvainas, jo veikali Kubā bija pilnīgi tukši. Pilnīgi (Mačs izteiksmīgi to rāda ar rokām)! Vairāk nekā pusgadu zvejojām un viņiem vedām zivis, bet neviens tās negribēja lādēt laukā no kuģa, jo neviens kubietis negribēja strādāt.

Pa visu to laiku, kamēr tur zvejojām, mums pietrūka ēdamā, tāpēc atļāva ieiet Halifaksas ostā. Tur nu gan mēs sapirkāmies visādus kapronus, neilonus un jakas dažādās krāsās, kas tajā laikā bija kaut kas vienreizējs."

PAR TO TOREIZ VISI KLUSĒJA

Prese cildināja kubiešu sirsnīgās jūtas pret katru padomju cilvēku, bet pilnīgs tabu toreiz bija, lūk, kāds atgadījums. Prese nerakstīja, ka no Kubas

Pie enkura savās lauku mājās Vecpiebalgā.

ekspedīcijas pēc septiņiem mēnešiem "Tēvijas" komanda vairs nebija pilnā sastāvā – tā atgriezās mājās par vienu vīru mazāka.

"Havannas ostā ienāca liels, balts amerikāņu kuģis ar sarkaniem krustiem uz sāniem. Visapkārt kuģim bija militārie posteņi ar šaujamrīkiem. Tie kubieši, kuriem bija nauda, varēja izceļot uz ASV. Strīpām nāca cilvēki ar čemodāniem, un tos viņiem rāva laukā no rokām, tie taču bija Kubas revolūcijas nodevēji, kontras. Bet mēs jau domājām par mājupceļu, visu bijām sapakojuši, sēdējām uz klāja, sūcām aliņu un klausījāmies mūziku. Mūsu stūrmanis bija jauns puisis Krapošins Saša. Viņš saka: vajadzētu kuģi piekrāsot, jo tas izskatās pārāk noplucis. Ar laivu aizbrauca, paņēma no mūsu otra kuģa plostiņu, krāsu, pa dienu piekrāsoja kuģi, bet vakarā vilka plostu atpakaļ. Mēs sēžam uz klāja un gaidām, kad Sašiņš atbrauks atpakaļ. Un tad laiva atnāca, tā bija pilna ar asinīm, un mūsu Sašiņš nokritis laivā, nošauts. Laikam bija par tuvu amerikāņu kuģim piegājis un tumsā uz viņu šāva kubiešu revolucionāri. Tas visu mūžu man sēž iekšā (sirmais vīrs nekautrējas no asarām). Mums morgā ļāva no viņa atvadīties. Izvelk mūsu Sašiņu no saldētavas. Šausmas, un to visu šodien neviens vairs nezina un neatceras. Cilvēks gāja bojā pilnīgi ne par ko, jo kubiešiem visur rādījās kontra. Man Havanna palikusi atmiņā kā milzīga smirdoņa, visās malās krievu zaldātu pilna. Un tās krievu meitenes, kuras tur bija sanitāres, bija neapskaužamā situācijā, jo melnie viņas bija gatavi saplēst gabalos. Ja toreiz, kad bijām ceļā uz Kubu, viss būtu gājis vaļā, tad mēs neviens mājās vairs nebūtu atgriezušies. Mums palaimējās, tikai Sašiņam ne. Kad atgriezāmies, viņš jau bija apglabāts, pirmais, ko darījām pēc atgriešanās, aizgājām uz kapiem nolikt puķītes." Arī Ulda sieva Biruta nespēj aizmirst to šausmu pilno laiku un pārdzīvojumus, ko nācās piedzīvot viņām – jūrnieku sievām. "Mēs mājās zinām, ka viens ir nošauts, bet kurš tas ir, neviens nesaka," atceras Ulda sieva. Un no visām viena šo rūgto kausu bija spiesta izdzert līdz galam.

AR LEPNUMU SIRDĪ

Uldis Mačs izgājis Atlantiju, piedalījies pirmajos Atlantijas zvejas reisos, strādājis uz Baltijas mācību kuģu kopas buriniekiem "Tropiks" un "Kurgāns", bijis

vecākais mehāniķis uz Baltijas Zivsaimniecības zinātniskās pētniecības institūta zvejas kuģa "Zvezda Baltiki". Pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā strādājis par vecāko mehāniķi kompānijā "Jonatans un Co", kā arī par vecāko maiņas mehāniķi Rīgas brīvostas pārvaldes Kuģošana departamenta Jūras kanāla dienestā. Kopā ar sievu Birutu, ar kuru kopā nodzīvoti 58 gadi, izaudzinājis divus bērnus un sagaidījis mazbērnus. Vasarās viņš pamet savu Rīgas dzīvokli Melnsila ielā, lai brauktu uz laukiem. Pie Maču lauku mājām Vecpiebalgā nolikts enkurs, un visi tūlīt saka: "O! Te jau darīšana ar kapteini!"

Bet Uldis Mačs saka: "Nekā nebija! Ja kāds vēl teiks, ka esmu kapteinis, lai man nenāk ne tuvumā! Esmu lepns, ka esmu mehāniķis. Pajautājiet jebkuram kapteinim, kurš uz kuģa ir galvenais? Ko tu izdarīsi, ja nemāki palaist dzinēju vai uzpumpēt degvielu? Tikai mehāniķi netiek pienācīgi novērtēti, vismaz senāk tā bija. Un ne jau man personīgi vajadzīga atzinība vai pateicība, bet diemžēl melnais paliek melnais. Mūs jau tā sauca un tomēr stipri nodalīja mašīntelpas vīrus no klāja vīriem. Tagad jau ir citi laiki, citi kuģi un pavisam cits darbs arī mehāniķiem. Taču es ne mirkli neesmu nožēlojis, ka izvēlējos šo specialitāti, vienīgais, par ko man žēl, ka nepiespiedu sevi tālāk mācīties."

JĒKABS LĪBMANIS. MEHĀNIĶIS AR MĀKSLINIEKA DVĒSELI

Šķiet neiespējami, ka vienā cilvēkā sadzīvo divas tik atšķirīgas personības, un tomēr tā ir. Jēkabs Lībmanis ir diplomēts kuģu mehāniķis un marīnists, kuram reizi pa reizei uz kādas papīra strēmeles uzkrīt pa dzejolim. Savu jūras izjūtu un dzīves aizrautību viņš izsaka gleznās, kuģu modeļos, kā arī noslēpumainajā mākā – kuģu modeļu "ievilināšanā" pudelēs. Viņš ir impulsīvs un aktīvs. Jēkaba Lībmaņa stāsts ir neraksturīgs un ļoti atšķirīgs no simtiem un tūkstošiem viņa vienaudžu stāstiem. Lībmaņa dzīve iedalās pirms un pēc.

STĀSTS "PIRMS"

Stāsts par notikumiem pirms Jēkaba Lībmaņa aizbraukšanas uz Dāniju 1980. gadā ir ļoti spilgtas laikmeta ainiņas.

Pirmais jūras brauciens Jēkabam Lībmanim bija septiņu gadu vecumā. Tēvs strādāja Solomona cirkā par klaunu un viesturnejās ņēma līdzi savu mazo dēlēnu, viņam bijusi pat īsta pase ar ūdenszīmēm, ko saglabājis un 1990. gadā, braucot uz Latviju, rādījis robežsargiem.

No jūras braucieniem bērnībā Lībmanim visvairāk prātā palicis kuģa kapteinis, kas bijis tāds kā izzīmēts. "Vienreizējs kapteinis," saka Jēkabs Lībmanis, un sarunas laikā to dzirdu ne vienu vien reizi. Viņš daudzkārt saka: vienreizējs

cilvēks, kolosāls čalis, labs draugs, prīmā speciālists. Tā atklājas Jēkaba Lībmaņa spēja novērtēt cilvēkus un saprasties.

PIRMĀ AINIŅA – PAR BADU UN FENDERI

Līdz mācību sākumam Jungu skolā bija palicis laiks, un to kaut kā vajadzēja pārlaist.

"Viss bija sabombardēts. Eju Vecmīlgrāvī gar ostmalu, tur stāv no Vācijas saņemtais zvejas kuģis "Lasis". Izrādījās, ka daudzi no kuģa apkalpes man bija pazīstami. Bumbiņ Kaža, kā mēs viņu saucām, bocmanis Rozītis, Freimanis bija par stūrmani, viņš saka, Jēkab, mums jungu vajag, līdz skolas sākumam vēl laiks, un mani ierakstīja kuģa ruļļos. Bija 1946. gads. Tā arī paliku uz kuģa. Bija tāds miglains otras dienas rīts, nāca kapteinis – gara auguma vīrs, brezenta mētelī, cepure ar krabi, mutē pīpe. Kapteinis Celms 19. gadsimta beigās bija beidzis jūrskolu Pēterburgā. Likās, ka viņam sāls ir pielipis. "Lasis" gāja uz Baltijas jūru zvejot, iegājām Pilavā, gājām pa izdauzīto Kēnigsbergas kanālu. Tas bija drausmīgs skats. Kēnigsbergā pienāk divi krievi šlipsēs un kaut ko runājas ar kapteini, tad iedod divus koferus, kurus kapteinis lika aiznest uz stūres māju pie radista. Aizgājām uz Liepāju, un uznāca tāda vētra, ka mūs no ostas nelaiž laukā, bet uz kuģa nav ko ēst. Bumbiņ Kaža saka: melnais, tu esi vismazākais, ielien pa to radista lodziņu, attaisi koferi, varbūt kaut ko varēs uzsist gaisā. Attaisu koferi, un tur zem krekliem bundžas ar cūkgaļas konserviem, amerikāņu tušonka, desas. Tā tik bija noēšanās. Nākamajā dienā bijām Ventiņos, taisām otru čemodānu vaļā. Tur iekšā mulinē diegi, piņģeroti un adatiņas. Tirgū to visu varēja mainīt pret ēdamām lietām. Ventiņos nostāvējām gandrīz nedēļu, un čemodāni pazaudēja savu saturu. Atnācām uz Rīgu, tur jau stāvēja tie divi šlipsēs, bet, kad tie paņēma savus koferus, saprata, ka tur iekšā vairs nav nekā…"

OTRĀ AINIŅA – PAR JŪRAS VILKMI

"Pēc Jungu skolas četrarpus gadus biju armijā – jūras aviācijā. Tad iesākās Atlantijas laiks. Kaimiņš un mans labs draugs Skaru Ernests, kurš arī pabeidza Jungu skolu, bija čīfs uz Engures kolhoza kuģiem, jau izbraucis divas Atlantijas tūres, un viņam uz kuģa vajadzēja mehāniķi, paņēma mani. Neskatoties uz to, ka bijām draugi un ļoti labi kaimiņi, viņš mani kārtīgi izdzenāja pa kuģi, un es par to viņam vēl tagad esmu pateicīgs, jo tas noderēja visai dzīvei. Vispār jau es nesaprotu, kā to visu varēja izturēt. Pirmais reiss nebija izdevies, tikai tas ārprātīgais darbs, tikpat nopelnīt varētu arī krastā par šoferi. Tīkli, ko sauca par *porjadoku*, bija izmesti trīs ar pusi kilometru garumā. Reizēm tīkls bija tukšs, un to izvilkt ārā no ūdens bija vēl grūtāk nekā pilnu, jo visu vajadzēja darīt ar rokām, nekādas palīgierīces nebija. Lai gan es strādāju mašīntelpā, uz klāja cilvēku trūka un vajadzēja iet palīgā. Atnācu krastā un domāju: viss, vairs jūrā

Jēkabs Lībmanis.

neiešu. Bet, kad pagāja divas trīs nedēļas, vajadzēja tikai noiet gar ostu, kur nu vēl satikt kādu no vīriem, tad bija cauri – velk atpakaļ."

TREŠĀ AINIŅA – PAR KOKU JĀNĪTI

"Labā reisā varēja labi nopelnīt. Tā bija uz "Priekules". Tur čīfs bija ļoti prasīgais Laimonis Jēkabsons, arī Jungu skolas absolvents. Es biju trešinieks, un mana vakte bija no četriem līdz astoņiem. Četros no rīta uz kuģa bija ļoti auksti, kad sākām iet uz Džordžiju, tad jau bija labāk. Koks Jānītis Miezis parasti brokastīs man novārīja olas. Vienu rītu nāku un skatos, nav olas izvārītas, nav kārtības. Eju skatīties, Jānītis guļ šķērsām kambīzē beigts un pagalam, neizdevās viņu atdzīvināt. Kapteinis toreiz bija Viktors Kleins. Domājām, kur Jānīti likt. Ielikām glābšanas laivā un apsedzām ar brezentu. Glābšanas laiva bija tieši virs mūsu kajītes. Kārkliņ Andža saka, Ješka, dzirdi, kā Janka grabina? Gājām atpakaļ uz Šetlendas salām, tur bija viens kuģis, kas gāja uz mājām. Taču mums vēl mirušo Jānīti vajadzēja pārdabūt uz to otru kuģi, bet viļņi tik milzīgi, ka noplēsa brezentu un mētāja Jānīti. Tas bija briesmīgi."

CETURTĀ AINIŅA – PAR STEIGŠANOS PALĪGĀ

"Reiz nācām mājās, tas bija ap Ziemassvētku laiku. Starp komandas vīriem notika tāda kā sacensība, kam iemesls bija ļoti vienkāršs – ja krastā atnāks četros, tad būs jāpaliek vačā. Nāk nākamā maiņa, uz kartes izmēra, cik ilgi vēl jāiet

līdz ostai. Oi! Jāmet nost ātrums. Šitā mēs cīnījāmies. Bija diezgan labs ceļavējš, šķita, pavisam drīz būsim krastā, bet tad pēkšņi atskan – *mayday* – SOS. Un no kā? No mūsējiem, no četrdesmit sestā. Kuģim norauta skrūve, un to nes uz klintīm. Griežam savu kuģi apkārt un skrienam palīgā. Bija jāiet kādas trīs stundas. Pieiet klāt nevaram, metam trosi, paiet pāris stundas, kamēr viņiem izdodas trosi saķert, bet galu galā tā pārtrūkst. Palīgā atnāca piecdesmit otrais, arī mūsu kolhoza kuģis. Sarunājām, ka mūsu abi kuģi četrdesmit sesto ņemsim tā, it kā zvejotu ar dvīņu trali. Toreiz negājām uz mājām, bet uz Koperdikas fjordu, kur nostāvējām kādas trīs dienas.

PIEKTĀ AINIŅA – PAR ZIŅOŠANAS SPĒKU

"Kamēr tās trīs dienas stāvējām Norvēģijas krastā, pie mums ar kuteriem nāca norvēģi. Viens bija mans vārda brālis Jēkabs, kādus sešpadsmit gadus vecs puisi. Tolaik jau uz kuģa neviens nerunāja ne angliski, ne vāciski, bet es kaut kā buldurēju. Čalis man uzdāvināja nazīti un aicināja, ka aizvedīs krastā, jo tur viņa vecākiem esot konditoreja, pēc tam atvedīšot atpakaļ. Skaidrs, ka šo piedāvājumu nevarēju pieņemt. Atnākam mājās Vecmīlgrāvī, pie trapa viens stāv. Kur tas nazītis? Redz, kā! Vēstules īsti nevarēja nosūtīt un telegrammas noraidīt, bet šādas ziņas lidoja vēja spārniem. Ej nu sazini, kurš bija ziņotājs, bet informācijas kanāls jau atradās radista rokās."

SESTĀ AINIŅA – PAR AVĪZĒ NOPUBLICĒTU JOKU

"Stāvējām ostā, bija jau jāiet laukā. Mednieku Edžus, mēs visi viņu saucām par profesoru, bija ļoti gudrs un izglītots cilvēks. Viņš saka, iztaisīsim vienu kannu kandžas. Visur jau tāda manta noderēja un bija vajadzīga. Kannu nokrāsojām zaļu un trubiņas pie lubrikatora galvenajam dzinējam klāt. Viss tīrs un nospodrināts, bet tajā kannā nekā vēl nebija iekšā. Pirms iziešanas no ostas nāk visas pārbaudes – elektriķi, galvenais mehāniķis no Mīlgrāvja kuģu remonta rūpnīcas. Visu apskata, visam apiet apkārt, skatās uz to mūsu zaļo kannu un jautā: kas tas? Profesors atbild, ka tas būs tāds eksperiments: pielikām pie lubrikatora, redzēs, kā ies, varbūt varam ieekonomēt vismaz kādu pustonnu eļļas vai degvielas. O, tas ir interesanti, atzīmēsim kaut kur. Tā viņi visi aiziet. Jūrā paiet kāds mēnesis vai divi, nāk pasta kuģis un atved arī laikrakstu "Latvijas Zvejnieks", un tur ir aile – raksts, ka uz kuģa 4562 "Priekule", kur vecākais mehāniķis ir Edgars Mednieks un otrais mehāniķis Jēkabs Lībmanis, veic eksperimentu par degvielas ietaupīšanu. Mēs to lasām un no smiekliem vārtāmies gar zemi."

SEPTĪTĀ AINIŅA – GANDRĪZ NETICAMS STĀSTS

"Ejot uz Jungu skolu, kad tur mācījos, vajadzēja soļot garām kādām mājām, kur skuķi parasti spēlēja voleju. 1958. gadā ar vienu no viņām apprecējos, un tagad kopā nodzīvots jau sešdesmit viens gads. Dzīvojām viņas mājās

J. Lībmaņa glezna "Buras vējā".

Antons Vjaters, Jānis Bērziņš kopā ar Jēkabu Lībmani, kurš dāvina savu gleznu Latvijas Jūras akadēmijai.

Vecāķos, mums bija ļoti smuks dārzs. Biju salauzis kāju un nevarēju iet jūrā, bija 1973. gada vasara, un pie mūsu mājas pietur "Volga" ar Maskavas numuriem. Izkāpj vīrs ādas jakā, ar lidotāja cepuri galvā un nāk uz mūsu pusi, viņš meklēja kādu iespēju uz nedēļu noīrēt istabu. Lūk, verandiņa, ej un dzīvo. Viņš man jautā, ko es darot, atbildu, ka eju jūrā uz zvejas kuģiem. Kad naudu par dzīvošanu neņēmu, jo mēs ar šādu biznesu nenodarbojāmies, šis jautā, vai esot kāda vēlēšanās. Derētu pāriet uz tirdzniecības floti, saku un skaidri zinu, ka tas ir neiespējami. Pareizi esot, un no mašīnas izņem paciņu, ko kāds profesors no Tālo Austrumu ekspedīcijas sūta Latvijas jūras kuģniecības priekšniekam Jurijam Karlovičam Avotam. Lai es viņam to aiznesot un pasaku, ko gribu. Sekretārei teicu, ka man paciņa jānodod Avotam tieši rokās, un viņš mani pieņēma. Sēdēja aiz gara galda, pie kura varēja nokļūt pa sarkanu paklāju, uz galda cigaretes "Camel". Man saka, sēdi, bet pats atplēsa paciņu, lasa, skatās, ļoti sapriecājās un beigās jautā: "Ar ko varu pakalpot?" Es pie viņa biju aizgājis formā un izsaku savu vēlmi. "Še, raksti iesniegumu!" Un tūlīt uzliek vīzu – "Iekārtot darbā" – *trudostroiķ*. Tolaik Dirčenko bija lielais kadru priekšnieks, mēs viņu saucām par Antošku. Mani uzlika rezervē par trešo mehāniķi. Aizsūtīja uz Adleru, tolaik uz baigi lielo 25 tūkstošu tonnu tankkuģi, kas stāvēja remontā. Biju iekšā ruļļos, bet, kad vajadzēja iet reisā, izrādījās, ka man vīza ir ciet. Mana

lieta, izgājusi cauri kadru daļai un visām citām sijām, nonāca KGB, un tā vīzu neatvēra, jo mūsu ģimene bija saņēmusi vēstules no ārzemēm. Lai kā, finālā tomēr uz kuģa tiku."

STĀSTS "PĒC"

"Kad man jautā, kā nonācu aiz dzelzs priekškara, vai es aizlaidos, saku, ka nelaidos nekur. Es tos laikus saucu par padumjiem laikiem. Tas ir ļoti garš un arī ļoti nepatīkams stāsts. Manas sievas krustmāte dzīvoja Dānijā, un tas bija laiks, kad ģimenes apvienojās. Tā kā gāju jūrā un man bija ļoti daudz draugu arī tirdzniecības flotē, tad ar dažādām palīdzēšanām caur Sarkano Krustu sameklējām sievas krustmāmiņu. Ilgi cīnījāmies, līdz beidzot dabūjām vīzas izbraukšanai, bet pati izbraukšana bija traka: bija gan sekošana, gan mašīnas nozagšana, kura mazliet vēlāk atkal atradās, kā izrādījās, tajā bija ieliktas noklausīšanās ierīces. Flotē arī sākās visādas nepatikšanas, kā toreiz teica, visādi tarakāni.

1980. gadā izbraucām uz Dāniju un savas jūrnieku gaitas turpināju jau pavisam citas valsts flotē, vajadzēja tikai apliecināt savu kompetenci un no Latvijas izprasīt izziņu, ko un kādā apjomā esmu mācījies un apguvis. Nu jau nelaiķis Jānis Buklovskis man šādu izziņu atsūtīja. Dānijā pabeidzu navigācijas un mašīnmeistaru skolu, ieguvu arī ūdenslīdēja diplomu un, protams, iemācījos dāņu valodu, dabūju pasi un darbu uz "Anne Maria", kas bija moderns prāmis un varēja uzņemt dzelzceļa vagonus viena kilometra garumā. Kuģis bija divsimt metru garš, komandā strādāja vienpadsmit cilvēku. Savulaik, kad strādāju uz zvejas kuģa, tur bija divdesmit pieci cilvēki. Divpadsmit gadus nostrādāju uz trīsdesmit metru gara un sešus metrus plata kuģa, bet visus gadus līdz pensijai un vēl ilgāk man bija darbs uz moderna kuģa ar visām labierīcībām. Vienreizējs darbs bija. Kad kompānijai nācās samazināt darbinieku skaitu, pirmajā reizē mani tas neskāra. Atlaist divus tūkstošus cilvēku, tas ir ļoti daudz. Redzēju, kā miera laikā veči raudāja, jo nezināja, ko tālāk darīt, bija ģimene, bija kredīts, bet darba nebija. Pēc kādiem mēnešiem astoņiem mani uzaicināja kapteinis un saka, ka pienācis arī man laiks doties pensijā. "Pie labākās gribas nevaru tevi paturēt, jo tev jau ir septiņdesmit pieci gadi," saka kapteinis. No rēderejas kopā ar pateicību par labu darbu atnāca arī dāvanu paka un dāvanu karte. Līdz pat šai dienai reizi gadā varu braukt ar kuģi par velti, tikai vienam ir jābūt Dānijas krastam. Līdz pat šai dienai satiekos ar rēderejas kapteiņiem, man ar visiem ir labas attiecības."

NOSTALĢIJA

Sākot no 1990. gada, katru gadu savu dzimšanas dienu 3. decembrī Jēkabs Lībmanis brauc svinēt uz Latviju un saka, ka pēc Latvijas un Rīgas viņam vienmēr ir nostalģija, tik skaistas un tīras zemes kā Latvija neesot nekur, un viņam ir gana daudz, ar ko salīdzināt. Uz zvejas kuģiem Atlantijas okeānā Jēkabam

Lībmanim nācies pavadīt ne tikai garus mēnešus, bet ilgus gadus. Vērojot bezgalīgo ūdens klajumu gan tā nesatricināmajā mierā, gan vētras neprātā, un izjūtot tā baiso spēku, viņš to iemīlējis. Tapušas gleznu skices, portreti, karikatūras. Reiz uz kuģa esot bijis koks Imantiņš, vīrs ar divu klašu izglītību. Kad Jēkabs uz kuģa zīmējis, koks nācis un lūdzis, lai viņam uzmālē foršu meiteni. Visiem esot, bet viņam nav. Mākslinieks par to no koka prasījis divas kotletes, bet koks bijis gatavs uz vienu kotleti. "Nu, tad meitene būs maziņa un uz rūtiņu papīra," viņš apbēdinājis koku.

Jūras tuvums joprojām materializējas studijās un uzmetumos. Jēkabs Lībmanis joprojām jūtas jūras noburts. "Ja varētu pagriezt laiku atpakaļ un man kāds teiktu, lai atkal ar zvejas kuģi eju jūrā, es ne mirkli nedomātu, ietu."

JĀZEPA VJATERA IZGLĪTĪBAS CEĻŠ VISA MŪŽA GARUMĀ

Kad zvanu Jāzepam Vjateram un izstāstu savu ieceri uzrakstīt gadagrāmatai par viņa darba gaitām, par jūrā un krastā piedzīvoto, viņš tā uzreiz nemaz nav gatavs sarunai. Aizbildinās, ka jūras laiki ir palikuši senā pagātnē, daudz kas piemirsies, un kuru tas šodien vairs vispār interesē. Mēģinu iebilst, ka ikviena cilvēka stāsts ir publicēšanas vērts, jo tā taču ir mūsu kopīgā vēsture. Talkā nāk Jāzepa Vjatera jaunākais brālis Antons Vjaters, un kopīgiem spēkiem mums viņu tomēr izdodas pierunāt. Braucu pie Jāzepa Vjatera uz "OVI" termināli Rīgas brīvostā. Atšķirībā no pārējiem šā stāsta varoņiem, kuri pēc gara darba mūža bauda pelnītu atpūtu, Jāzeps Vjaters joprojām ir aktīvajā darbā. "Gadi iet uz priekšu, man jau astoņdesmit seši, un gribētos iet atpūtā, bet mani pagaidām vēl nelaiž," saka Vjaters un laipni cienā ar kafiju. Viņš ir ļoti uzmanīgs un galants, apkārt valda ideāla kārtība, un neviļus prātā ienāk Jāzepa brāļa Antona teiktais, ka viņa brālis ir pedants. Vjaters vecākais to apliecina un ir pārliecināts, ka citādi jau nemaz nevar strādāt ne jūrā, ne krastā.

DROŠĪBA PIRMAJĀ VIETĀ

Darbā "OVI" terminālī Jāzepam Vjateram rit jau deviņpadsmitais gads, pirms tam deviņi gadi nostrādāti tepat Rīgas ostā uzņēmumā "Sala", kur arī nācies apgūt visādas jaunas zināšanas un iemaņas. Iesākumā "Salai" bijis viens kuģu aģents, bet bija vajadzīgi divi, lai darbs varētu noritēt bez pārtraukumiem. Tad direktors teicis: Jāzep, nav izejas, tev jāmācās par aģentu! Tā Jāzeps Vjaters ieguvis arī kuģu aģenta sertifikātu.

""Salā" viss gāja uz leju, un tajā laikā sapazinos ar "OVI" īpašnieku, starp citu, nosaukumā "OVI" ir īpašnieka iniciāļi – Oderovs Vladimirs Ivanovičs, un viņš man saka: Jāzep, nāc strādāt pie mums. Firma bija nopirkusi kuģi "Teika" un

Jāzeps Vjaters (pa labi) un Kārlis Sesks.

nodarbojās ar bunkurēšanas pakalpojumiem, apgādāja pasažieru kuģus ar degvielu. Tolaik termināļa teritorijā bija baigais haoss. Te bāzējās Andiņa komanda ar saviem bagarētājiem. Jau tolaik "OVI" šefs plānoja ostā pārkraut degvielu un par to ar ostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu noslēdza līgumu, un pa šiem gadiem terminālī ir ieguldīts liels darbs. Iesākumā ostas dziļums šajā vietā bija vien seši metri, tad nopirka vienu bunkurētāju, ko izmantoja kā piestātni. Būtībā tā ir pietauvota uzpildes stacija – 121,8 metrus garš un 11,2 metrus plats stāvkuģis bez dzinēja, kas atbilst IMO prasībām. Tad kanālu padziļināja līdz desmit metriem, un tagad šeit var uzņemt 170 metru garus kuģus ar deviņu metru lielu iegrimi, kuri var iekraut 15 tūkstošus tonnu kravas. Lai gan "OVI" īpašniekam ir laba sadarbība ar Baltkrieviju, Krieviju un Kazahstānu, tomēr Krievijas sankcijas un politika ir atstājusi ietekmi uz mūsu darbu. No kādreiz apkalpotajiem septiņdesmit kuģiem mēnesī to skaits ir sarucis līdz pieciem septiņiem. Bet, lai gan Rīgas ostā kopumā ir krities lejamkravu apjoms, mēs 2018. gadā esam strādājuši ar 367 tūkstošiem tonnu plusos," par "OVI" darbību stāsta Jāzeps Vjaters. Kad atnācis strādāt uz "OVI", viņš pildījis visus tos pienākumus, kas saistīti ar kuģu apkalpošanu un sadarbību ar Rīgas ostas kapteiņdienestu. Kad 2004. gadā ostā bija jāievieš un jānodrošina ISPS kodeksa prasības, vajadzēja atbilstoši prasībām īstenot drošības plānus, un Oderovs lūdzis šo uzdevumu pildīšanu uzņemties Jāzepam, jo nevienam citam nav bijusi atbilstoša kvalifikācija. "Darba bija daudz, man tas bija kas jauns un ne īpaši patīkams. Tas bija saistīts ar drošības nodrošināšanu, arī visi jautājumi, kas saistīti ar iespējamiem terora draudiem. Jūras administrācijā un Rīgas brīvostas pārvaldē šos jautājumus ļoti nopietni risināja, bija apspriešanas un sanāksmes. Uzņēmos šos pienākumus, apzinoties, ka būs daudz darba un liela atbildība. Ir jāseko visam jaunākajam, grozījumiem, jākārto dokumentācija un jārīko mācības. Visam jābūt atbilstošam drošības noteikumiem.

Kad ostā ienāk kuģis, manā pārziņā ir visu to jautājumu kārtošana un deklarāciju pildīšana, kas saistīti ar drošību. Kopā ar kuģa drošības virsnieku sēžamies un aizpildām drošības deklarāciju, uzliekam parakstus un zīmogus, saskaņojam darbības, piemēram, kā rīkoties avārijas gadījumā. Visur jābūt stingrai un noteikumiem atbilstošai kārtībai – uz kuģa dzeramajam ūdenim jābūt zem atslēgas, tāpat krāsu un degvielas telpām ir jābūt slēgtām, arī mašīntelpā var atrasties tikai noteikts cilvēku skaits. Kad uz kuģa ierodas ostas valsts kontrole, viņi vispirms skatās, vai ir aizpildīta drošības deklarācija, citādi būs problēmas.

Tāpat pie mums regulāri ierodas dažāda līmeņa komisijas no Rīgas brīvostas pārvaldes, lai savukārt kontrolētu mūsu termināļa atbilstību drošības prasībām. Akvatorija, dziļumi, piestātnes, drošība – tas ir pilns darba apjoms." Jāzepam Vjateram tagad darba netrūkst, tieši tāpat kā vienmēr ir bijis – darba nekad nav trūcis.

1952. gada 4. janvāris. Kursants Jāzeps Vjaters.

DZĪVE PIESPIEDA MĀCĪTIES

Māte nav gribējusi, lai dēli izvēlas jūras darbu, bet visi trīs brāļi Vjateri kā par spīti gribējuši iet jūrā. Tomēr vidējais brālis, pabeidzis jūrskolu, mātei par prieku jūrā nav gājis, bet Jāzeps, kurš Jungu skolā ieguva mehāniķa izglītību, un Antons, kurš mehāniķa diplomu ieguva Rīgas jūrskolā, gan. Vieni, *jundzeni* pabeiguši, apmierinājās ar sasniegto un dzīvoja savā ritmā, bet citi, kuri tiecās sasniegt kaut ko vairāk, aizvien izglītojās, un viņiem pavērās pavisam citas karjeras iespējas.

"Dzīve piespieda mācīties," saka Jāzeps Vjaters. "Daļa palika zvejnieku kolhozos un tā arī nostrādāja. Kā *jundzeni* beidza, tā arī tālāk vairs necentās mācīties, daudzi pārlieku aizrāvās ar alkoholu. Izaugsmes nebija. Ja godīgi, tad biju nolēmis, ka ar *jundzeni* vien nepietiks un jāmācās tālāk. Bet vispirms jau bija mērķis iegūt otrās šķiras mehāniķa diplomu, un tad pirmās šķiras, lai varētu strādāt par čīfu uz visiem kuģiem bez ierobežojuma. Iestājos Kronvalda bulvāra Rīgas jūrskolā, kur mani uzņēma uzreiz 3. kursā, jo man jau bija Jungu skolas diploms, jūras prakse un trešās šķiras mehāniķa diploms. Jūrskolu pabeidzu pusotra gada laikā, apgūstot universālo programmu, iegūstot gan mehāniķa diplomu, gan apgūstot turbīnu un tvaika katla speciālistam nepieciešamās

1956. gads. Brāļi Jāzeps un Jānis Vjateri.

Brāļi Jāzeps un Antons Vjateri.

1958.gada 20.decembris. Jūras vilki (J. Vjaters pa kreisi) pēc Atlantijas reisa ar īstām jūras vilku bārdām.

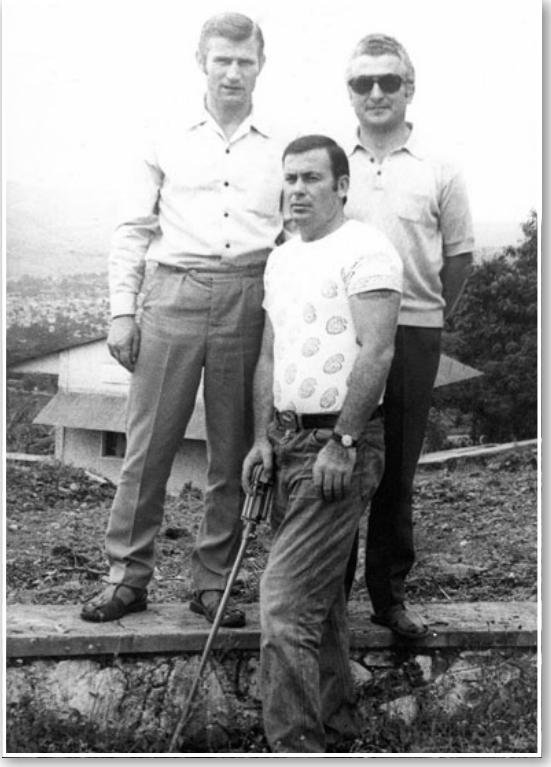
zināšanas, tāpēc arī varēju strādāt bez problēmām. Un vēl jo vairāk tas bija tāpēc, ka mehāniķiem bija tādi pasniedzēji kā Kravcovs, Balcers un Holanders.

Kad flotē ļoti strauji sāka ienākt tādi jaunas paaudzes kuģi kā "Konda", "Ņeman", "Ostrov" tipa kuģi un bāzes kuģi, vajadzēja speciālistus, bet tādu ļoti trūka. Tajā laikā jau biju ieguvis otrās šķiras diplomu un uz "Kubas" biju izbraucis arī nepieciešamo cenzu, tomēr izglītība nebija pietiekama, lai ieņemtu čīfa vietu, tāpēc mani, un ne tikai mani, bet arī ļoti daudzus kapteiņus, stūrmaņus un mehāniķus sūtīja mācīties uz Kaļiņingradu, neskatoties uz to, ka jūrskolas diplomi jau visiem bija.

Lai iegūtu augstāko jūrniecības izglītību, toreiz pamatā bija divi ceļi: vai nu uz Admirāļa Makarova Ļeņingradas Augstāko inženieru jūrskolu, vai uz Kaļiņingradas Zivrūpniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu, kas bija salīdzinoši vieglākais un ātrākais ceļš. Arī mani

aizsūtīja uz Kaļiņingradu. Mācīties tolaik nebija nemaz tik slikti, jo visu apmaksāja – gan ceļu, gan dzīvošanu, gan arī algu maksāja.

Nekas cits neatlika, vajadzēja mācīties. Piedevām, lai varētu ieņemt attiecīgu amatu, tehnisko minimumu likām katru gadu. Valsts jūras zvejas pārvalde jeb *Gosmorlov,* kā to tolaik sauca un kuras sistēmā arī es strādāju, bija valsts uzņēmums, un mums visu laiku vajadzēja mācīties, vajadzēja jaunas zināšanas, bet kolhozi bija pavisam cita saimniecība, tur pats svarīgākais bija plāns. Prasības un vajadzības bija ļoti atšķirīgas, tāpēc arī speciālistiem, piemēram, mehāniķiem, bija dažāds līmenis. Kolhozos bija viens līmenis, traleru flotē cits un refrižeratoru flotē atkal savs. Bet tie čīfi, kuri strādāja uz transporta flotes kuģiem, bija apmēram viena līmeņa speciālisti. Taču ne jau mēs paši izdomājām tās prasības, toreiz bija stingri noteikumi arī par izglītības standartiem, to visu regulēja un noteica bāze, kā tagad to nosaka, piemēram, Ministru kabineta noteikumi vai Rīgas brīvostas pārvaldes nolikumi. Mums mācīja visu, kas specialitātē bija nepieciešams, vienīgais, ko nemācīja, bija angļu valoda."



1974.gads. Antons (no kreisās) un Jāzeps Vjateri kopā ar Igoru Vinokurovu Matadi kalnos.

PA KARJERAS KĀPNĒM

Pirmais līmenis bija jāiziet tūlīt pēc Jungu skolas pabeigšanas, kad daudzus, arī Jāzepu Vjateru, nosūtīja uz Liepāju, kur vispirms bija jāstrādā uz traleriem Baltijas jūrā, tad pārcēla darbā Atlantijas okeāna flotē.

"Kad 1954. gadā gāju savā pirmajā ekspedīcijā, bet no Latvijas tā bija otrā ekspedīcija uz Atlantiju ar RR kuģiem, kapteinis bija Igors Vītols. Kādi tie kuģi

Visas ierīces darbojas nevainojami.

Mašīntelpā.

bija, to jau nemaz nevar ne vārdos izteikt, ne aprakstīt: mastos govis, kuģa pakaļgalā sabērti sīpoli, ķiploki, apgāde un provīzija bija zem katras kritikas. Kad reisa laikā mums visiem sāka kustēties zobi, jo trūka vitamīnu, kapteinis deva komandu iet uz tuvāko bāzes kuģi, kur visiem sašpricēja vitamīnus. Kad pirms reisa stāvējām piestātnē Liepājas ostā, vecie zvejnieki teica: "Tie iet nāvē! Zārcenieki!" Pirms reisa mums iedeva sešsimt rubļu vecajā naudā, mēs to sametām kopā un restorānā noplītējām."

"KUBA"

"Kad pēc tāda kuģa aizgāju uz refrižeratoru, domāju – vai tiešām esmu nokļuvis citā pasaulē? Viss gaišs, ierindnieki un komandējošie – visi civilizēti, mīkstie krēsli, kafija, sarunas. Kapteinis ar komandu aprunājas. Pavisam cits līmenis.

Pēc jūrskolas beigšanas 1960. gadā mani sūtīja uz Hamburgu pieņemt refrižeratorkuģi "Kuba", uz kura biju norīkots par otro mehāniķi. Tas bija tāds balts kuģis, kas līdz tam pārvadājis pasažierus un transportējis banānus. Kuģis astoņus gadus bija nostrādājis Vācijā, un tagad to vajadzēja vest uz Štrālzundi remontā. Kādus mēnešus trīs gatavojām kuģi, un bija krietni vien jānopūlas, jo viss bija jauns un nezināms. Kuģis bija domāts zivju produkcijas eksportēšanai uz ārzemēm, galvenokārt uz Āfriku. Daudzus reisus uz "Kubas" braucu kopā ar kapteini Gabiskiriju, kurš tiešām bija kapteinis ar lielo burtu, riktīgs gruzīns – atbildīgs un interesants. Uz šī kuģa nobraucu piecus gadus, bet, kā jau iepriekš teicu, man nebija vajadzīgās izglītības, lai kļūtu par čīfu, tāpēc devos uz mācībām Kaļiņingradā, bet, kad atgriezos, kuģis "Kuba", uz kura man bija paredzēta čīfa vieta, jau atradās remontā Dienvidslāvijā."

"BURJA"

Transporta refrižeratorkuģis "Burja" bija būvēts 1964. gadā Ķīlē. Normālos laika apstākļos okeāna pārgājienos tas lidoja kā balts putns un bija kā vējš. Tādi pavisam bija pieci kuģi, un tos tā arī sauca – vējš, *veter*.

Jāzepam Vjateram vajadzēja braukt uz kuģu būvētavu saņemt "Burju". Viņš uz šā kuģa nostrādāja divpadsmit gadus – pusi laika par otro mehāniķi, otru pusi par čīfu, un sarunā teica, ka darbs uz tā esot bijis interesants, tomēr ne bez problēmām.

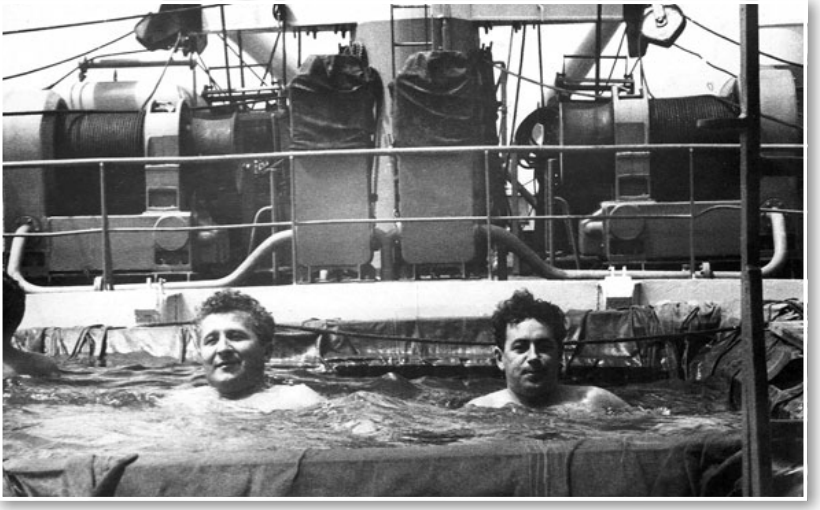
Mašīntelpā pēc vačas. Redzami noguris.

Darba duna.

"Lai gan kuģis bija jauns, būvēts pēc pasūtījuma, projekts tam tomēr nebija īsti pareizs, tāpēc kuģa korpuss neturēja kuģa ātrumu. Galvenajam dzinējam bija četrpadsmit tūkstošu zirgspēku jauda, tas attīstīja divdesmit triju, divdesmit četru jūdžu lielu ātrumu balastā. Pirmajā reisā, kad gājām uz Kanādas rajonu pēc kravas, ietrāpījāmies tik pamatīgā vētrā, ka no sitieniem ļoti cieta kuģa korpuss un izjuka kapteiņa bufete."

Arī vislielākais pārdzīvojums, kas īpaši iespiedies atmiņā, Jāzepam Vjateram ir saistīts ar šo kuģi.

"Nācām no Āfrikas un bijām Lamanšā. Ienākot no Biskaja Lamanšā, pirmais palīgs noteikti gribēja īstenot programmu, ko bija sagatavojis: visādi sporta pasākumi, dejas un dziesmas, vārdu sakot, pasākums ķeksītim. Viņš stingri pieprasīja kapteinim, lai nometam ātrumu, jo citādi tās dejas nevar nodejot. Nometām ātrumu, bet, kad izgājām no Lamanša Ziemeļjūrā, tur iekūlāmies pamatīgā vētrā. Tad gan dabūjām kārtīgu triecienu. Bijām ar pilnu kravu, kuģi visu laiku sita un dauzīja, norāva un sadauzīja glābšanas laivu, sasita baseinu, enkura kaste bija pilna ar ūdeni, ko nevarēja izsūknēt.



1968 gada decembrī ar kuģi "Burja" uz ekvatora. Saules vannas un sāļš okeāna ūdens baseinā. Ūdens temperatūra 29 grādi, gaisa temperatūra 33 grādi.

Viss bija atkarīgs un balstījās tikai uz galveno dzinēju. Ja tas neizturētu, tad būtu lielas problēmas. Glābšanas gatavībā jau bija divi Holandes buksieri, un mēs visi bijām gatavi pašam sliktākajam, pat Maskava saprata, ka esam par mata tiesu no kuģa bojāejas. Mūsu ātrums bija divdesmit trīs jūdzes, ja salīdzina, tad vidēja saldētājtralera pilna gaita bija vien astoņas jūdzes, bet šādos apstākļos tas noteikti turējās labāk. Noturēt kuģi bija ļoti grūti, kā priekšgals iet uz leju, tā arī viss masts aiziet lejā, un jāgaida, nāks atpakaļ vai nenāks. Skati bija briesmīgi, bet viss tomēr beidzās labi, taču šis atgadījums ir dziļi iespiedies prātā."

STUKAČU ĒNA PĀR JŪRU

Tagad, kad atvērti čekas maisi, daudz spriež: kas, kāpēc un kā nonācis maisos. Bet laikā, kad čeka strādāja ar pilnu jaudu, itin visur, vienmēr un visiem vajadzēja rēķināties arī ar ziņotājiem, stukačiem, dzenīšiem, un tādu bija pa pilnam. Arī uz kuģiem, protams. "Reiz es stāvēju uz klāja, pie kuģa pienākuši norvēģu zvejnieki un, mani sveicinot, trīs reizes paceļ dūrē saliektu roku, un es tāpat sveicinu viņus pretim. Tas ir jūrnieku un zvejnieku sveiciens, jo bangotā jūrā grūti sasaukties, tā jūrnieki vienkārši nedara. Bet viens stulbenis uz klāja strādājis un redzējis, ka es norvēģiem esot rādījis kulakus, un ierakstījis to ziņojumā otrajai daļai. Par to toreiz, protams, visi pasmējās, bet šis piemērs lieliski parāda, kāda bija ziņošanas sistēma.

Mēs ar kapteini spriedām un nojautām, kuri varētu būt ziņotāji. Kopā esot katru dienu, tu jau saproti, kas kurš ir un kā reaģē uz situācijām un notikumiem.

1967. gada 21. marts Kamerūnas ostā Doriala.

Māris Vīlips, mācoties *Makarovkā*, pie manis nobrauca praksi, arī pēc tam bija ceturtais un trešais mehāniķis, un mēs kopā nostrādājām trīs gadus. Viņš vienmēr ir bijis velna pilns, ļoti mīlēja un prata jokot, un arī parunāt dažādas lietas viņam patika. Māris bija labi apguvis angļu valodu un daudz lasīja ārzemju žurnālus angļu valodā. Kādu dienu pie manis atnāk pirmais palīgs un jautā, kas tas Vīlips tāds ir. Ļoti aizdomīgs, visu laiku lasa angļu valodā, laikam jau kaut ko pēta, vai tikai nelaidīsies projām? Saku, ko nu, tad jau viņš sen būtu aizlaidies, jo izdevību netrūka."

KAS DĪĶA OTRĀ PUSĒ?

Bija, protams, arī tādi, kas kala bēgšanas plānus. Daži nepaguva aizbraukt vai nebija tikuši bēgļu laivās, dažiem gribējās redzēt pasauli, vēl dažs nespēja izturēt padomju ideoloģiju, dažam bija vēl kāds cits iemesls bēgt. Kāds Liepājas zvejnieks, kas nu jau devies aizsaulē, reiz stāstīja gadījumu, kad piecdesmito pašā sākumā stūrmanis Kaire, izmantojot kuģa rūmes slēgtās bilžas un ūdens tankus, ar visu ģimeni aizlaidies uz Zviedriju. Savas vakts laikā viņš pārējos komandas locekļus ieslēdza kubrikā un aizstūrēja kuģi līdz Zviedrijas krastiem. Kapteinis un daļa no komandas ar kuģi atgriezās pēc dažām dienām, bet divi komandas locekļi esot atgriezušies vēlāk, to, kā atgriezušies, vecais zvejnieks gan nezināja. Drošības komiteja plosījusies kā negudra, tā laika kolhoza priekšsēdētājs Andrejs Lanka miris ar sirdstrieku, bet lielākajai daļai zvejnieku aizliedza iet zvejot atklātā jūrā, daudzi vispār vairs netika

darbā uz kuģiem Baltijas jūrā. No čekas darbībām cieta praktiski visi Lielās jūras piekrastes ciemi.

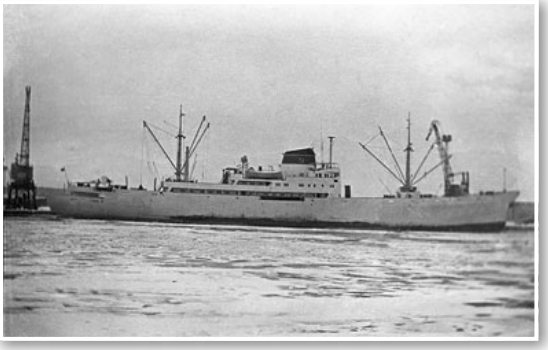
"No mana kuģa Ķīles kanālā arī viens izkāpa un aizgāja," stāsta Jāzeps.

VĒSTURISKA ATKĀPE. PAR ĶĪLES KANĀLĀ IZKĀPUŠO

Par Ķīles kanālā notikušo, protams, skaļi nerunāja, vien bargi sodīja tos, kuri ļāva šādam negodam notikt. Tomēr sešarpus gadus vēlāk – 1972. gadā laikraksts "Latvijas Zvejnieks" trijos numuros publicēja materiālu "Bēgšana pusnaktī". Varētu domāt, tik veca lieta, ko par to vairs rakstīt, bet pirms vairāk nekā sešiem gadiem notikušais ārkārtas atgadījums tagad izrādījās lieliska ideoloģijas paraugstunda un trumpis padomju sistēmas rokās – bēglis lūdza iespēju atgriezties. Lūk, daži fragmenti no šī raksta. "Beidzot tas bija noticis. Viņam, Jānim Frīdenbergam, uzticēja posteni pie dīzeļkuģa "Kuba" trapa. Bet kāpēc tik strauji sita sirds, kad viņš sēja ap roku sardzes matroža apsēju? Viņam uz visu mūžu iespiedīsies atmiņā šis brīdis – 1965. gada 10. augusts, pulksten 20:00. Tajā brīdī Jānis stāvēja uz divu pasauļu sliekšņa. Rīgas transporta refrižeratorkuģa "Kuba" klājs – tā vēl bija daļiņa dzimtās zemes. Bet tagad Jānim no šī klāja tālumā jau pavērās Rietumvācijas ostas pilsētas Ķīles naksnīgā panorāma. Uz ultramodernu namu sienām un jumtiem trakā dejā griezās greznu limuzīnu, dāmu tualetes piederumu, veļas mazgājamo pulveru, cigarešu reklāmas daudzkrāsainās ugunis. Uzbāzīgi dūrās acis uzraksts "kokakola". Kā gan tā garšo? Kas to lai zina? Bet šis dzēriens daudziem bija kļuvis it kā par citas pasaules simbolu. Tur tik bija laimīgā zeme! Ceļš uz šo izredzēto pasauli bija turpat līdzās. Traps "Kubu" savienoja ar peldošo bāzi "Trudovaja slava", kas tikko bija uzbūvēta pēc Padomju Savienības pasūtījuma. "Kuba" Ķīlē bija iebraukusi uz vienu dienu, lai nodotu jaunajai peldošajai bāzei prezervu kārbas. Bet pati "Kuba" steidzās uz Āfrikas piekrastes ūdeņiem, kur to ar nepacietību gaidīja Rīgas lielo saldētājtraleru zvejnieki, lai izkrautu no savu kuģu tilpnēm kārbas ar saldētajām zivīm, kuras "Kuba" tālāk nogādās draudzīgās Ēģiptes ostā Aleksandrijā. Godpilns uzdevums. Visa apkalpe centās, cik spēja. Kārbas uz peldošo bāzi pārkrāva paātrinātos tempos. Motoristi un kambīzes darbinieki, negaidot uzaicinājumu, brīvprātīgi devās palīgā matrožiem. Tikai Jānis nejutās saistīts ar savu komandu. Drīz jau būs pusnakts. Viņu nomainīs, un tad atkal nāksies gaidīt piemērotu gadījumu. Nē. Tas jādara tagad vai nekad… Un Jānis to izdarīja. (..) Agri no rīta uz "Kubas" valdīja satraukums: jādodas reisā uz tālo Āfriku, bet sardzes laikā pazudis cilvēks. Matrozis Maksimenko, kas pusnaktī stājās sardzē, nebija Frīdenbergu sastapis pie trapa, taču viņš domāja, ka tas devies palīgā uz tilpni – visas kārbas vēl nebija pārkrautas. (..) Visas mantas bija palikušas. Kapteinim nācās griezties pēc palīdzības vietējā policijā. Tur viņam atbildēja: "Varat būt mierīgs, kapteiņa kungs, matrozis Frīdenbergs ir dzīvs un vesels, viņš jau sen bija nolēmis bēgt un tagad ir lūdzis politisko patvērumu." (..) "Kuba" atstāja

Ķīli. Pārbrauciena laikā notika apkalpes mītiņš. Visi vienprātīgi nosodīja Dzimtenes nodevēju."

Un tad sekoja stindzinošs stāsts par padomju jūrnieku, kuru vēlējās savervēt naidīgie ārvalstu specdienesti un latviešu emigranti, viņam vajadzējis apmelot savu Padomju Dzimteni, vajadzējis stāstīt nepatiesību par dzīvi aiz "dzelzs priekškara". Frīdenbergs nonācis Cindorfas pārvietoto personu nometnē. "Nometne bija tipisks aukstā kara apliecinājums, kur zupas šķīvi pasniedza dažādiem nodevējiem. Par kādu naudu bija pirkts šis ēdiens? Par tādiem pašiem līdzekļiem, par kādiem uztur radiostacijas "Brīvā Eiropa" un "Brīvība"."



1965. gada 31. janvāris. Kuģis "Kuba" Rīgas ostā.

Ārzemēs kopā tikai pa trim. Trešais, protams, fotografē.

Visur kur gājis un strādājis Jānis, viņu sagaidījusi ņirgāšanās, pazemojumi, darbs viszemākajā atalgojumā. Cerības uz skaistu dzīvi izplēnējušas. Par nieka grašiem viņš derējis tikai par zivju apstrādātāju. Strādāt uz veciem, savu laiku nokalpojušiem kuģiem bijis grūti, kajītēs nav bijis pat galdiņa, kur uzlikt grāmatu, bet tas jau arī nav bijis vajadzīgs, jo tur neviens grāmatas nelasīja. Bet, kad viņu uz kuģa pieķēra piedzērušos un norakstīja bez tiesībām turpmāk strādāt flotē, sekojis bezdarbs, bads un pazemojumi. Atmaksa par nodevību bijusi rūgta. Fiziski un morāli sagrauts, Jānis nolēmis lūgt atļauju atgriezties Padomju Dzimtenē. "Viņš dziļi nožēloja izdarīto. Viņš bija cerējis svešumā atrast laimi, bet bija tur atradis trūkumu, slimības, bezdarbu, pilnīgu vienaldzību pret cilvēka likteni. Dzimtenē pret Jāni Frīdenbergu izturējās humāni. Lai gan viņš bija apkaunojis padomju jūrnieka un pilsoņa godu, viņam izdeva padomju vīzu. 1972. gadu Jānis Frīdenbergs jau sagaidīja uz dzimtās zemes. Sešarpus gadi paša neapdomības dēļ izsvītroti no dzīves. Nāksies visu sākt no gala."

Lūk, tādu pamācošu stāstu, kā nevajag rīkoties, publicēja prese.

"No kuģa "Ņeman" aizlaidās trīs, arī viens no maniem motoristiem, es gan tajā reisā toreiz nebiju. Šādos gadījumos vispirms cieš kapteinis un pirmais palīgs. Mūsu pirmajam palīgam, kurš bija izgājis karu, pēc šī gadījuma noņēma visas pagonas, viņš pilnībā bija zaudējis uzticību. Sodi bija ļoti stingri, bet, ja atklāti, tad toreiz, strādājot jūrā, mēs daudz par čeku nedomājām.

Mēs ar kapteini bijām atbildīgi par kuģi: es par tehnisko pusi, kapteinis par visu, un disciplīna uz kuģa bija augstā līmenī. Ja tolaik negribēja pazaudēt darbu, tad vajadzēja turēties rāmjos. No kapteiņa un vecākā mehāniķa bija atkarīga kārtība uz kuģa. Tagad, kad ostā ienāk kuģis, piemēram, mūsu "OVI" terminālī ienāk itāļu kuģis, uzkāpjot uz tā, uzreiz nevar saprast, kurš ir kapteinis. Toreiz tā nebija, jo tika ievērota subordinācija. Kapteinis formā, ar baltu kreklu, ieejot kajītē, jāpieklauvē."

Jāzeps Vjaters ir strādājis uz lielajiem bāzes kuģiem "Vilis Lācis" un "Ostrov", kur bija 370 cilvēku lielas komandas. Patiesībā tās bija lielas peldošas rūpnīcas, kur kapteinis būtībā bija rūpnīcas direktors plus vēl kapteinis. Komanda liela, mašīnas arī lielas, un ražošana norit pilnā sparā.

JŪRAS LIKUMI KRASTĀ NESTRĀDĀ

Kad "Burja" aizgāja remontā, Jāzeps Vjaters, kā pats saka, pieņēma tankkuģi "Jugla", kas nāca laukā no remonta, un desmit gadus nobrauca uz tā par čīfu. Pēc trīsdesmit diviem jūrā nostrādātiem gadiem viņš pārnāca krasta darbā. "Nolēmu, ka pietiek, jānāk krastā," saka pieredzējušais kuģu mehāniķis. "Desmit gadus nostrādāju Zvejnieku kolhozu savienībā par kuģu mehāniskā dienesta priekšnieku, manā pārziņā bija visa zvejnieku kolhozu flote, sākot no "vāveres astes", kas bija mazie zvejas kuģīši un zvejoja tepat līcī, un beidzot ar lielajiem refrižeratortraleriem. Tas bija interesants, bet pavisam cits darbs. Patiesībā visa dzīve bija jāmācās no jauna, jo jūras likumi jau krastā nestrādā."

Jāzepa Vjatera darbs Zvejnieku kolhozu savienībā ir atsevišķa stāsta vērts: par kuģu apgādi, par Atmodas laiku, par Jūrniecības savienības dibināšanu. Tomēr šis stāsts ir par kuģu mehāniķi Jāzepu Vjateru un viņa piedzīvoto šajā dzīves nogrieznī, kurā pieredzēts tik daudz. Bija gadījumi, kad ģeneratori izgāja no strīpas, jo kuģi strādāja smagos Ziemeļjūras apstākļos, bija ugunsgrēki, bet komandas bijušas tik labi sagatavotas, ka bīstamība ātri vien tikusi novērsta. Tolaik uz kuģiem strādāja gan metinātāji, gan virpotāji. "Mums pašiem vajadzēja spēt izdarīt visu – līdz pat galvenā dzinēja remontam un vissarežģītākajiem darbiem," saka Jāzeps.

Bet kas tad ir mehāniķis? "Tā ir kuģa sirds," saka čīfs Jāzeps Vjaters. "Ja vētrā apstājas galvenais dzinējs, apstājas viss."■

Uzklausīja Anita Freiberga

VISI KOPĀ DOMĀSIM, KĀ UZRUNĀT JAUNIEŠUS!

Pasaulē nopietni diskutē par visai nepatīkamu tendenci – jauniešiem zūd interese par jūrnieka profesiju. Arī mūs tas skar visai tieši. Nevaram būt īsti gandarīti, ka faktiski nav bijis konkursa uz budžeta vietām Latvijas Jūras akadēmijā. Simt divdesmit seši vidusskolas absolventi 2018. gada septembrī sāka studijas akadēmijā piedāvātajās mācību programmās, bet cik no viņiem izturēs un studijas pabeigs? To šodien neviens nevar pateikt.

Kapteinis Vilkaušs pauž satraukumu par to, ka, piemēram, Salacgrīvas vidusskola nevarēja nokomplektēt pilnu komandu dalībai vidusskolēnu konkursā "Enkurs".

Kapteinis aicina jūrniecības nozari: "Visi kopā domāsim, kā uzrunāt jauniešus. Ar kolēģiem un draugiem bijām gatavi sagatavot Salacgrīvas vidusskolas komandu konkursam "Enkurs", bet tas neizdevās, jo nebija paša galvenā – jauniešu intereses. Acīmredzot ir jāmēģina atkal nākamgad, tāpēc jau tagad jūrniecības nozarei, mums visiem kopā ir jāķeras pie mājas darba!"

IZGLĪTĪBAS KRUSTCELES: KO NESĪS 2019. GADS?

Bijuši jau vairāki mēģinājumi veikt augstākās izglītības reformas, un zināmas pārmaiņas nesa 2017. gads, kad Latvijas Universitātei pievienoja Rīgas Pedagoģijas un izglītības vadības akadēmiju. Toreiz izglītības ministrs Kārlis Šadurskis sacīja, ka citas augstskolas pagaidām šāda pievienošana neskars. Pagaidām. Ko tas nozīmē? Ministra izpratnē tas nozīmēja, ka publiski par augstskolu apvienošanos, pareizāk gan būtu teikt – pievienošanu, neatsāks runāt agrāk kā 2020. gadā.

Bet palaistais process iet uz priekšu. Pagājis vairāk nekā gads kopš Rīgas Tehniskās universitātes rektora Leonīda Ribicka uzstāšanās Jūras akadēmijas Senātā, kur viņš izteica aicinājumu akadēmijai pievienoties RTU. Rektors gan uzsvēra, ka tā nav viņa iniciatīva, tādu vēlmi jau vairākus gadus izrādot Izglītības un zinātnes ministrija. Apvienošanās būšot tikai tāda formāla lieta, jo akadēmija jau varēšot saglabāt savas studiju programmas un pasniedzējus. Ja tā, tad jautājums – kāda jēga?

KAM BŪS LABUMS NO ŠĀDAS *AP* VAI *PIE* VIENOŠANAS?

Komentējot iespējamos Latvijas augstskolu tīkla reorganizācijas scenārijus, visai dīvains ir bijis RTU rektora teiktais publiskajā mediju telpā, ka Liepājas Jūrniecības koledžas pievienošana Rīgas Tehniskajai universitātei sekmētu pilnvērtīgāku jūras zinātnes attīstību. "RTU ir pieņēmusi lēmumu attīstīt jūrniecības zinātni, un ar Liepājas Jūrniecības koledžu to būtu iespējams labāk īstenot," sacīja Ribickis.

Dīvaini, bet kāds sakars RTU ar jūrniecības zinātni? Ir taču Latvijas Jūras akadēmija, tāpēc būtu daudz loģiskāk, ja jūrniecības zinātnes tālākai virzībai savus spēkus apvienotu Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža. Tas būtu saprātīgi no visiem aspektiem, un, godīgi sakot, jūrniecības nozarē par šo jautājumu publiskas diskusijas un kuluāru sarunas nerimst gadus divdesmit. Ka tik neiznāk tā, ka, kamēr jūrniecība diskutē, nozares jautājumu izlemj tie, kas no šīs nozares specifiskajām vajadzībām un prasībām neko nezina.

STARPTAUTISKIE LIKUMI STĀV PĀRI VIETĒJIEM LIKUMIEM

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns jau daudzus gadus Izglītības un zinātnes ministrijā veido izpratni par jūrniecības

izglītības specifiku. Kad 2013. gadā toreizējais izglītības ministrs Roberts Ķīlis raidīja signālu par Jūras akadēmijas pievienošanu RTU, J. Spridzāns devās pie Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta darbiniekiem, kuri atbildīgi par augstākās izglītības politiku valstī, lai viestu skaidrību jūrniecības izglītības jautājumos. Toreiz ministrijas darbinieki nav sapratuši, par ko Jūrnieku reģistrs uztraucas, augstākās izglītības standartus nosaka Augstskolu likums, un izglītības standarti tiek atspoguļoti desmit ballu sistēmā. Kad Jūrnieku reģistra vadītājs skaidrojis, ka jūrnieku augstākās izglītības standartus nevar palikt zem Latvijas augstākās izglītības likuma, jo tos regulē starptautiskie likumi un tajos ietvertās prasības, Izglītības ministrijā visi neizpratnē raustījuši plecus – diez vai tā varot būt. "Pilnīga nesapratne," saka Spridzāns. "Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā ir ierakstīts, ka Noteikumi par jūrnieku profesionālās izglītības programmu atbilstības un jūrnieku profesionālās izglītības īstenošanas uzraudzības kārtību un kritērijiem nosaka kārtību un kritērijus, kuriem atbilstoši Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs uzrauga jūrnieku profesionālās izglītības programmu atbilstību starptautisko normatīvo aktu prasībām, kā arī jūrnieku profesionālās izglītības īstenošanu. Tas taču ir pats par sevi saprotams, ka starptautiskās prasības stāv pāri Latvijas likumiem. Pēc daudzu gadu neatlaidīgas skaidrošanas, prezentāciju veidošanas un vēl daudzām citām aktivitātēm beidzot šķiet, ka ministrija sāk izprast jūrniecības izglītības specifiku.

Vislielākā problēma ir tā, ka par reformām runā, bet ko dos šīs reformas un kas notiks pēc tam, kad kaut kas tiks nojaukts, bet jaunveidotais labākajā gadījumā neattaisnos cerības? Kāds labums būs, piemēram, no tā, ja kopā saies divi nabagi? Vai no tā trūkums mazināsies?

2018. gadā RTU parādsaistības sasniedza 23 miljonus eiro. 2018. gadā Latvijas augstskolām piešķirtas 23 533 valsts apmaksātas studiju vietas. Visvairāk – 6080 – RTU, bet pavisam tur mācās aptuveni 15 tūkstoši studentu. RTU ir vairāk nekā 100 katedru un ap 30 pētniecības institūtu, bet, neskatoties uz jau tā lielo saimniecību un nepietiekamo valsts finansējumu, RTU rektors tomēr domā vēl arī par jūrniecības zinātnes bīdīšanu. Kam un kāds no tā būs labums, un vai vēlmei kļūt par jūrniecības izglītības jumtu meklējami kādi zemūdens akmeņi un sazvērestības teorijas?

IGAUNIJAS PIEREDZE PA NULLĒM

Tā kā žurnālā ir publicēta saruna ar Igaunijas Jūras akadēmijas rektoru, ļoti svarīgi saprast, ka Latvijas un Igaunijas augstākās izglītības sfēras ir divas nesalīdzināmas pasaules, tāpēc diskusijas par Latvijas Jūras akadēmijas, un, kā izrādās, tad arī Liepājas Jūrniecības koledžas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei ir bezjēdzīgas, un pati ideja ir absurda. Igaunijā augstāko izglītību finansē valsts, un jauniešiem studijas augstskolā ir bez maksas, ar piebildi, ja viņi ir 100% sekmīgi. Summa, ko Latvijas valsts atvēl visām mūsu augstskolām, ir mazāka, nekā saņem viena pati Igaunijas lielākā – Tartu Universitāte: tā ar 12 tūkstošiem studentu no valsts saņem 110 miljonus eiro, bet mūsu RTU ar 15 tūkstošiem studentu valsts piešķir 27 miljonus eiro. Latvijas Jūras akadēmijai valsts finansējums nesasniedz vienu miljonu eiro, bet Igaunijas Jūras akadēmija pie līdzīga studentu skaita saņem piecus miljonus eiro. Principā Igaunijas piemērs mums neko nedod, ja nu vienīgi uzdzen mazvērtības kompleksus.

VAI IEKŠĒJAIS KANIBĀLISMS NOĒDĪS VESELO SAPRĀTU?

Papētot, kas notiek augstākās izglītības nozarē, ar nožēlu jāatzīst, ka augstskolas plēšas viena ar otru sarūkošā studentu skaita dēļ. Kāds ļoti precīzi to ir nosaucis par iekšējo kanibālismu. Pagājušajā rudenī līdz pat augusta beigām turpinājās papildu uzņemšana, daudzās augstskolās arī uz budžeta vietām. Kāpēc valsts tērē naudu budžeta vietām, kuras potenciālie studenti nepieprasa? Vai nebūtu jāmaina sistēma, kādā valsts apmaksā studijas? Ļoti īsu laiku par izglītības ministru pabijušais Vjačeslavs Dombrovskis 2013. gadā pauda viedokli: "Mana reformu priekšlikuma būtība ir katrai augstskolai ieņemt skaidri definētu vietu augstākās izglītības sistēmā, pateicoties savai specializācijai vienā vai otrā jomā. Šo pieeju nosaucām par *stratēģiskās specializācijas* modeli."

Tas, kādas būs jaunās augstākās izglītības reformu vēsmas, protams, būs atkarīgs no jaunās izglītības un zinātnes ministres Ilgas Šuplinskas un viņas virzītās izglītības attīstības stratēģijas.

Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova, kurai akadēmijas sienās izaicinājumu netrūkst, savukārt pauž tikai vienu vēlēšanos: "Mēs vēlamies normāli strādāt, visu enerģiju veltot akadēmijas attīstībai, nevis nevajadzīgi tērēt enerģiju un laiku, lai cīnītos pret pievienošanas draudiem."

Laikam jau nereāli pat sapņot, ka augstāko izglītību Latvijā finansēs valsts, bet, ja vērtējot tās vai citas augstskolas reitingu, ņemtu vērā to, cik no augstskolas beidzējiem strādā savā profesijā, tad Latvijas Jūras akadēmijas rādītāju būtu grūti pārspēt – 95% no LJA beidzējiem strādā savā profesijā, piedevām viņu profesionalitāte ir starptautiski atzīta.■

Anita Freiberga

LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS 25. IZLAIDUMS

2018. gada 13. janvārī kultūras pilī "Ziemeļblāzma" notika Latvijas Jūras akadēmijas 25. izlaidums. Šogad LJA absolvēja 78 jaunie jūrniecības nozares speciālisti studiju programmās "Jūras transports – kuģa elektroautomātika", "Jūras transports – kuģa mehānika", "Jūras transports – kuģa vadīšana", kā arī programmā "Ostu un kuģošanas vadība".

Savā uzrunā absolventiem LJA rektora v.i. Andrejs Zvaigzne norādīja: "Mēs šodien esam kļuvuši bagātāki par 78 jūrniecības jomas speciālistiem, kuri nesīs pasaulē LJA vārdu. Veiksmi darba gaitās, lai durvis uz karjeras kāpnēm jums vienmēr ir plaši atvērtas un vienmēr būtu septiņas pēdas zem ķīļa."

LJA absolventus bija ieradušies sveikt Latvijas jūrniecības nozares pārstāvji un atbalstītāji, kuri pauda gandarījumu, ka jūrnieku un krasta speciālistu rindas papildinās akadēmijas absolventi, kuri Latvijas Jūras akadēmijā ir ieguvuši nepieciešamās zināšanas, kas būs labs pamats tālākai profesionālajai izaugsmei un karjeras iespējām. Bet jūrniecības nozares pārstāvji arī svētku reizē visiem lika pie sirds, ka nekad nedrīkst apstāties pie sasniegtā un vienmēr jāizvirza jauni mērķi.

Pasniedzējs Ēriks Koržeņevskis, trešajā kursā sākot stādāt ar topošajiem kuģu vadītājiem, tiem esot teicis, ka ne jau visi no viņiem kļūs par kapteiņiem, bet visiem ir iespēja par kapteiņiem kļūt, viss būs atkarīgs no katra paša.

Jūrniecības nozares pārstāvji arī uzsvēra, ka Latvijas jūrnieka vārdam vēl joprojām ir laba slava un katra jaunā speciālista pienākums ir darīt visu, lai Latvijas jūrnieki nezaudētu labo reputāciju un arī turpmāk būtu konkurētspējīgi starptautiskajā jūrnieku darba tirgū.

PIRMAIS LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS IZLAIDUMS BIJA SVĒTKI LATVIJAI

Pirmais Latvijas Jūras akadēmijas izlaidums 1994. gada 18. jūnijā kļuva par lielu notikumu un svētkiem visas Latvijas mērogā. Par to rakstīja presē, Maijas Miglas sagatavoto sižetu rādīja Latvijas televīzijā. Līdz šim tas ir bijis vienīgais LJA izlaidums, kuru ar savu klātbūtni pagodināt bija ieradies tā laika Valsts prezidents Guntis Ulmanis, kurš arī uzrunāja akadēmijas absolventus un teica apsveikuma runu. "Es gribu teikt, ka šis Latvijai ir ārkārtējs, ļoti svarīgs un ļoti nozīmīgs notikums. Jau ar pirmajām atmodas stundām mēs runājām gan par mūsu latviešu zemniekiem, gan par mūsu Jūras akadēmiju un jūrniekiem, kas ir

darījuši Latviju, Latvijas zemi un latviešus slavenus visā pasaulē. Nu šis mirklis ir pienācis, ir pagājuši sūri, grūti, bieži vien arī pretrunīgi gadi, un mēs redzam, ka Latvijai ir latviešu jūrnieki, ka Latvijai ir cilvēki, kas ir atbildīgi godam pārstāvēt šo zemi, šo valsti un šo tautu.(..)

(..) Es gribu viņiem vēlēt vienmēr augstu godāt Latvijas likumus, vienmēr atcerēties, ka pasaulē vissvētākā lieta ir Latvijas karogs, vienmēr atcerēties, ka pasaulē vissvētākā mūzika ir himna, ko mēs šodien dziedājām. Es gribu viņiem vēlēt, lai viņi vienmēr augstu tur un ievēro jūras tikumus un jūras likumus. Es gribu vēlēt, lai jums sekotu daudz latviešu jaunekļu, jo jūra ir mūsu spēks, jūra ir mūsu varenība, un jūrā un jūsos ir mūsu nākotne."

Absolventus uzrunā LJA rektora p.i. Andrejs Zvaigzne.

Kapteinis Antons Ikaunieks LKKA vārdā labākajam studentam pasniedz pulksteni.

Pirmajā izlaidumā diplomus saņēma 22 kuģu mehānikas speciālisti profesora Cimanska vadībā, 10 kuģu elektroiekārtu un automātikas speciālisti profesora Uzāra vadībā un 19 kuģu vadīšanas speciālisti profesora Gladkova vadībā. Turpinot Krišjāņa Valdemāra jūrskolas tradīciju, labākajam katrā specialitātē, un tie bija Kaspars Veidemanis, Andris Siliņš un Aleksandrs Sergejevs, tika dāvāts pulkstenis.■

AKADĒMIJĀ IR JAUTĀJUMI, KAS PRASA ATBILDI UN GAIDA RISINĀJUMU

Kopš 2016. gada 19. decembra, kad mūžībā aizgāja Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, akadēmijā rektora pienākumus pildīja Andrejs Zvaigzne. Lai gan 2017. gada 11. decembrī LJA Senāts, balsojumam notiekot divās kārtās, par rektoru ievēlēja Andri Umbedahtu, Izglītības un zinātnes ministrija šos vēlēšanu rezultātus neapstiprināja, tāpēc akadēmijai nācās meklēt jaunus rektora amata kandidātus un rīkot jaunas vēlēšanas. 2018. gada 28. maijā par LJA rektori tika ievēlēta Dr. sc. ing. KRISTĪNE CARJOVA, kura 2007. gadā absolvēja LJA 2. līmeņa profesionālo izglītības programmu "Kuģu vadīšana", iegūstot kuģu vadītāja kvalifikāciju, bet 2010. gadā LJA ieguva maģistra grādu un inženiera kvalifikāciju programmā "Jūras transports", savukārt doktora disertāciju aizstāvēja 2016. gadā Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) Mašīnzinību, transporta un aeronautikas fakultātē (MTAF), nozarē "Transports un satiksme".

Patlaban K. Carjova ir Latvijas Zinātņu padomes eksperte Transporta un satiksmes apakšnozarē "Ūdens transports un infrastruktūra". Piedalījusies desmit starptautiskajos un nacionālajos zinātniskajos projektos. Viņas galvenie pētniecības virzieni – mašīnu konstrukciju un detaļu nesagraujošā kontrole un tehniskā diagnostika, konstrukciju sagrūšanas mehānika, mašīnu konstrukciju noguruma ilgizturība un drošums, gaisa kuģu un jūras kuģu konstrukciju un detaļu resursa prognozēšana, jūras kuģu izmēģinājumi, gaisa kuģu un jūras kuģu projektēšana un būve, materiālu fraktogrāfijas un metalogrāfijas pētījumi, reālu mašīnu konstrukciju stenda izmēģinājumi, ūdens, zemūdens un lidojošu robotu projektēšana un izstrāde u.c. K. Carjova ir autore 25 zinātniskajām publikācijām starptautiskos žurnālos un konferenču krājumos, kā arī 11 Eiropas un Latvijas patentu un dizainparaugu līdzautore.

Intervijai žurnālam "Jūrnieks" Kristīne Carjova piekrita tūlīt pēc ievēlēšanas, lai gan Izglītības un zinātnes ministrija viņu vēl nebija apstiprinājusi amatā. "Pirmais, ko daru, neskatoties uz to, ka vēl neesmu apstiprināta amatā, ir darbs pie projekta par finansējuma piesaistīšanu. Kopā ar līdzšinējo rektora pienākuma izpildītāju Andreju Zvaigzni kārtojam visu nepieciešamo Eiropas Savienības struktūrfondu iegūšanai tā sauktajiem SAM projektiem, kuru iesniegšanas

termiņš noteikts līdz Jāņiem. Ar Andreju Zvaigzni vienojāmies, ka negaidām, kad formāli tikšu apstiprināta un iesaistīšos šo projektu izstrādāšanā, lai ieguvēja būtu akadēmija, tātad mēs visi. Šajā uzsaukumā akadēmiskā personāla kvalifikācijas celšanai ir iespējams saņemt finansējumu 450 tūkstošu eiro apmērā. Finansējums domāts, lai paaugstinātu akadēmiskā personāla komunikācijas un valodas prasmes. Tie ir arī dažādi profesionālie jūrniecības kvalifikācijas celšanas kursi, stažēšanās jūrniecības uzņēmumos un kruinga kompānijās," par savām pirmajām darba dienām pēc ievēlēšanas stāsta Kristīne. Un tomēr ir kāds jautājums, kuru jaunajai LJA rektorei uzdot lūdza jūrniecības nozares ļaudis, jo vairāk tāpēc, ka Kristīnes Carjovas līdzšinējā darbība un darbs bija saistīts ar Rīgas Tehnisko universitāti.

– Kāda būs jūsu virzītā politika un jūsu personīgā attieksme pret iespējamo Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei, ņemot vērā, ka no Izglītības un zinātnes ministrijas puses jautājums tomēr nav pilnībā izlemts un nav zaudējis aktualitāti, jo atgriešanās pie tā skatīšanas tikai ir atlikta līdz 2020. gadam? Šis ir jautājums, kas patiešām nepazūd no ikvienas jūrniecības sabiedriskās un profesionālās organizācijas darba kārtības.

– Kopš ievēlēšanas brīža šo jautājumu esmu uzklausījusi katru dienu. Atbilde uz to nevar būt īsa. Skaidrs ir tas, ka akadēmijai tika dotas tiesības uz autonomiju un ka šīs tiesības ir jāsaglabā. Tāda ir mana nostāja. Bet, ja mēs jautājumu skatām plašāk, ne tikai par vai pret, tad rodas virkne citu jautājumu un pārdomu. Kāpēc stiprais grib vājāko, ja tā var teikt, apēst, vai tā būtu RTU, vai kāda cita universitāte? Lai vājākais varētu izdzīvot, augt un attīstīties. Tāpēc mums jāsaprot, ka tajā brīdi, kad Izglītības un zinātnes ministrija aktualizēja LJA pievienošanu RTU, visticamāk, akadēmija bija vāja. Labi, ka Latvijas Jūrniecības savienība kopā ar citām jūrniecības organizācijām tolaik ļoti konsekventi pauda savu viedokli un nostāju LJA aizstāvībai. Cits jautājums, vai jūrniecības nozare pirms tam pietiekami daudz atbalstīja LJA visās citās gaitās un vajadzībās? Bet kritiskajā brīdi visi tiešām apvienojās un parādīja savu nostāju. Mums

UZZIŅAI

No 2005. līdz 2008. gadam Kristīne Carjova strādāja "Latvijas kuģniecībā" kuģa virsnieka amatā, no 2008. līdz 2012. gadam LJA Jūras transporta nodaļā par lektori, prakses plānotāju un profesionālās pilnveides programmas vadītāja vietnieci. No 2009. līdz 2012. gadam strādājusi AS "PKL Flote" par azimutālo velkoņu kapteini Rīgas un Ventspils ostu akvatorijās. Kopš 2012. gada strādā RTU MTAF Aeronautikas institūtā un patlaban ieņem Lidaparātu teorijas un konstrukcijas katedras vadītājas, docenta un vadošā pētnieka amatu, kā arī ir RTU pētniecības platformu padomes platformas "Transports" koordinatore, ikgadējo valsts pārbaudījumu un prakses aizstāvēšanas komisiju locekle. Promocijas darbu "Helikoptera planiera noguruma bojājumu diagnostika ar defektu lokalizāciju" viņa aizstāvēja 2016. gadā Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) Mašīnzinību, transporta un aeronautikas fakultātē (MTAF), nozarē "Transports un satiksme".

jājautā pašiem sev – kāpēc mēs LJA līdz tam novedām? Kāpēc akadēmija kļuva par pievienošanas objektu un par šo jautājumu vispār iesākās diskusijas? Vai akadēmijā tiešām viss ir kārtībā un mēs atbilstam Augstskolu likumam un visām prasībām, kas tiek izvirzītas augstākajām mācību iestādēm? Ja paši sev uzdodam šos jautājumus, tad paši varam arī objektīvi atbildēt, ka ir lietas, kas mums ir jāsakārto. Un pirmais jautājums, protams, ir cilvēki, uz kuriem viss turas. Akadēmijā ir cilvēki, kuri visus LJA pastāvēšanas gadus ir spējuši noturēt akadēmijas neatkarību, tāpat uzturējuši šeit akadēmisko un zinātnisko darbību. Lai gan akadēmijai tiek aizrādīts, ka zinātniskais darbs nav pietiekami spēcīgs, tas tomēr tiek uzturēts. Jāpiemin nu jau mūžībā aizgājušā profesora Jura Cimanska personība, kurš bija viens no akadēmijas zinātniskā darba vadītājiem. Un arī tagad akadēmijā ir cilvēki, kuri uztur zinātnisko garu, atliek vien aktivizēt un izvērst zinātnisko darbu. Vēlreiz vēlos uzsvērt, ka mums ir cilvēki, kuri šo darbu dara.

– Vai pēc stāšanās rektores amatā vairāk esat izjutusi kolēģu atbalstu vai pretdarbību, bet varbūt viņu attieksme ir bijusi piesardzīga?

– Neesmu izjutusi nedz pretdarbību, nedz piesardzīgu attieksmi. Jau nākamajā dienā pēc ievēlēšanas man zvanīja akadēmijas darbinieki, kuri vēlējās noskaidrot, piemēram, vai neatlaidīšu pensionārus, vai viņi saņems manu atbalstu kādam projektam. Pašlaik nedomāju tādās kategorijās, ka man kāds būtu jāatbrīvo no darba, un ceru, ka visi kopā varam strādāt kā viena komanda. Saprotu, ka ir daudz jautājumu, uz kuriem nāksies atbildēt, bet es apzināti nelietoju vārdu "problēma", jo akadēmijā nav problēmu, bet ir jautājumi, kas prasa atbildi un gaida risinājumu. Ir lietas, kas jārisina darba kārtībā. Latvijā cilvēku ir maz, daudzi no tiem brauc projām, tāpēc mums ir jāpriecājas, ka akadēmijā ir tik kupls profesionāļu pulks: gan akadēmiski vēlētais personāls, gan tie, kuri šeit darbā ir pieaicināti, tāpēc runāt par to, ka kādu no šī kolektīva vajadzētu izņemt laukā, būtu nepareizi.

– Vai jūtat, ka jums nāksies saliedēt kolektīvu, jo tikai pozitīvā darba vidē cilvēks var produktīvi strādāt?

– Tiešām saprotu, ka man būs jāsaliedē vairākas grupas, kas akadēmijā ir izveidojušās un cīnījās par varu. Patiesībā esmu ļoti labā situācijā, jo ne ar vienu neesmu konfliktā un redzu situāciju it kā no malas. Pašlaik visvairāk man rūp, lai pasniedzēji darītu savu darbu, lai viņi būtu aktīvi, ar iniciatīvu un lai ietu uz priekšu savas profesionālās izaugsmes pilnveidošanā. Akadēmijā ir bijusi sarežģīta situācija. Vispirms jau pastāvēja pievienošanas draudi, tad kolektīvu šķēla rektora vēlēšanas, kas tiešām bija mokoši, tāpēc virzībai uz priekšu bieži vien pietrūka enerģijas. Andrejs Zvaigzne daudzus gadus ir virzījis akadēmiju uz priekšu un pēc rektora Jāņa Bērziņa aiziešanas mūžībā atradies ļoti grūtā situācijā. Divus gadus viņš faktiski ir pildījis divus darbus – gan rektora pienākumu izpildītāja, gan prorektora darbu, un varu tikai iedomāties, cik tas ir

bijis grūti. Apzinos, kas man stāv priekšā un kas jāpaveic. Varu teikt, ka reizēm divu darbu man ir par maz, man vajag vismaz piecus, tāpēc visiem, kas strādās kopā ar mani, jāsaprot un jāapzinās, ka viņiem vajadzēs tikt līdzi šādam ritmam.

Kristīne Carjova.

– Kādi akadēmijā ir tie – viens, divi, trīs jautājumi, kuru risināšanu esat izvirzījusi par savu prioritāti?

– Pirmais ir sarunas sākumā jau pieminētā Eiropas finansējuma piesaistīšana, kam jāraksta projekti, jo tāpat vien nekas nenotiek.

Otrais ir studentu piesaistīšana. Protams, tā ir konkurence augstskolu starpā, taču nedomāju, ka mums kādam vajadzētu ņemt nost studentus, bet ir jāparāda, ko pēc akadēmijas absolvēšanas var sasniegt jaunais speciālists, un jāpasaka, ka šajā profesijā ir darbs. Vasara ir laiks, kad jādomā, kas notiks rudenī, cik studentu uzsāks studijas Jūras akadēmijā un lai šis skaits nebūtu mazāks kā iepriekšējā gadā, tātad mazāks par septiņdesmit jauniem studēt gribētājiem. Vasara ir arī laiks, kas mums jāizmanto racionāli, lai popularizētu jūrnieka profesiju. Vispirms jau sociālie tīkli, kuros vasarā atradīsies vidusskolu absolventi pat tad, ja viņi būs atpūtā jūras krastā, tāpēc mums jāprot sociālajos tīklos viņiem pasniegt jūru. Tāpat, lai padarītu saprotamu jūrnieka profesiju, kopā ar studentu pašpārvaldi jāorganizē ekskursijas uz jūrniecības uzņēmumiem un ostām. Ko mēs varam parādīt atvērto durvju dienās LJA, lai jaunietim rastos priekšstats par profesiju? Kuģi uz akadēmiju mēs nevaram atvest, bet jauniešus uz kuģi varam. Studentu pašpārvaldei arī jānāk talkā, jo tie, kas interesējas par jūrnieka profesiju, visvairāk uzticas tieši saviem vienaudžiem, jau esošajiem studentiem, kuri vislabāk var atbildēt uz viņu jautājumiem. Vērojot, kā RTU tiek panākta jauniešu uzmanība, kur attiecīgās jomas popularizēšanā strādā vesels departaments, esmu sapratusi, ka mūsdienu jaunatnei ir klipveida uztvere, tāpēc nepieciešama pavisam cita pieeja, jo tādi bukleti ar burinieku un emblēmu, kādi ir LJA, uz

viņiem neatstāj nekādu iespaidu, jaunatne uz tiem nereaģē. Mobilās lietotnes, ko jaunieši ikdienā izmato, no mums prasa lielāku dinamiku.

Trešais aktuāli risināmais varētu būt personāla jautājums, lai paaugstinātu LJA vēlētā akadēmiskā personāla skaitu attiecībā pret pieaicināto lektoru skaitu, kas pēc trim gadiem varētu būt sešdesmit pret četrdesmit procentiem, bet pēc pieciem gadiem septiņdesmit pret trīsdesmit procentiem, ievērojot, protams, Augstskolu likumā iekļautās kvalifikācijas prasības.

– LJA Jūrskola gadiem ir bijusi neatrisināts un sasāpējis jautājums. Jūrskolas absolventi neraujas tālāk studēt akadēmijā. Vai jums ir idejas par jūrskolas turpmāko darbību?

– Jūrskolas jautājums tiešām nav atrisināts, un tagad, kad tiks ieviesta jaunā mācību programma, vēl mazāk jūrskolas beidzēju nāks studēt uz augstskolu, jo dosies darba gaitās. Joprojām ir situācija, ka likums neļauj jūrskolā iegūtos kredītpunktus pārskaitīt uz LJA, bet ir iespējams šo jautājumu risināt arī esošās likumdošanas ietvaros, un mums tas noteikti būs jādara kopā ar Latvijas Jūrniecības savienību un citām nozares organizācijām, diskutējot par šo jautājumu ar Izglītības un zinātnes ministrijas ierēdņiem. Varu teikt, ka man nepiemīt nevajadzīga lepnība, kas neļauj lūgt palīdzību, sadarboties un strādāt kopā. Labprāt iešu un runāšu ar Liepājas Jūrniecības koledžu (LJK), "Novikontas" Jūras koledžu un visiem citiem, lai kopīgi risinātu jautājumus. No mūsu puses nebūs nekādu šķēršļu sadarbībai, un arī nekādas okupācijas tieksmes nebūs, vēl jo vairāk tāpēc, ka LJK strādā mani kursa un studiju biedri. Mēs visi esam tie, kam gan akadēmija, gan jūrniecības izglītība ir vajadzīga, un visu laiku esam atbalstījuši akadēmijas suverenitāti. Tas, ka nebijām vēl tuvāk akadēmijai, iespējams, bija tāpēc, ka pati akadēmija neizrādīja vajadzību pēc mūsu līdzdalības. Nenoliegšu, ka arī no mūsu puses ir bijusi pasivitāte: LJA Absolventu asociāciju sākām dibināt jau 2010. gadā, kad uzrakstījām statūtus, bet līdz Uzņēmumu reģistram tā nonāca tikai šogad. 17. maijā tā tika piereģistrēta un tagad ir gatava darbam, lai piesaistītu jaunus studentus un sadarbotos ar nozares uzņēmumiem. Kopumā runājot par jūrniecības industriju, mēs nākam no šīs augstskolas, kas mums devusi izglītību. Varu teikt, ka daudzi mani skolas biedri ir aizbraukuši no Latvijas, bet mani studiju biedri strādā labi atalgotu darbu. Jūrniecības nozarē ir darbs, tā nodrošina cilvēku un ienes naudu valsts budžetā. Cilvēkam ir darbs arī tad, ja viņš pieņem lēmumu vairs neiet jūrā, jo ar savu izglītību un pieredzi noteikti atradīs darbu arī krastā. Tas, ko mums iedeva un joprojām dod LJA, tiešām ir liela vērtība.

– Bet kāpēc pati tomēr esat izvēlējusies krastu, nevis jūru?

– Vispār es izvēlējos jūru, bet sievietes liktenis ir bērni un ģimene, kas patiesībā palīdz atrast savu ceļu un profesionālo karjeru krastā. Tu saproti, ka krastā vari vairāk sasniegt un vairāk dot arī citiem gan akadēmiskajā, gan zinātniskajā darbā. Taču joprojām ir brīži, kad gribas sakravāt čemodānu un doties jūrā. Tā ir

pavisam īpaša sajūta, jo jūrā ir īpaša dzīve. Aizgāju krastā, kad pieteicās pirmais bērns. Kad strādāju uz velkoņa, pieteicās otrs bērns. Kad gaidīju pirmo, studēju maģistrantūrā, ar otro bērnu pabeidzu maģistrantūru, bet, kad studēju doktorantūrā, man piedzima trešais bērns. Vēlos uzsvērt, ka arī bērni sievietes neattur no izglītošanās un profesionālās izaugsmes, mums tikai jāspēj izdarīt vairāk.

– Vai kā sieviete esat izjutusi spiedienu vai diskrimināciju profesionālā ziņā?

– Tā ir ļoti sāpīga tēma, jo diskriminācija ir jūtama. Kad stājos akadēmijā, tikai piecpadsmit procenti no visiem studentiem tika uzņemtas meitenes. Ja puisis akadēmijā varēja iestāties ar vidējo atzīmi seši septiņi, tad meitenei vajadzēja vismaz astoņi deviņi. Bet tad, kad kāds vīrietis norāda uz tavu vietu, jo tev mugurā ir svārki un tāpēc nevajadzētu kāpt pa karjeras kāpnēm, par laimi, atrodas citi spēcīgi vīrieši, kuri uzskata sievietes par līdzvērtīgām. Domāju, ka diskriminējoša attieksme pret sievietēm Latvijā jau kļūst par vēsturi, un apliecinājums tam ir kaut vai fakts, ka no sešām universitātēm četrās rektores ir sievietes, tātad mums ir iespējas izaugsmei.

– Uz ko jūs aicinātu savus kolēģus un arī jūrniecības nozares cilvēkus?

– Mums ir dots laiks sakārtot savas lietas. Vai būs vēl otra tāda iespēja? Šo jautājumu uzdevu arī akadēmijas personālam. Vai esat pārliecināti, ka industrija vēl otrreiz par mums tā iestāsies, ja paši nebūsim izdarījuši visu, kas no mums ir atkarīgs? Ceru uz sadarbību, uz atvērtām durvīm, jo mēs noteikti iesim un lūgsim palīdzību gan prakses jautājumos, gan mācību literatūras papildināšanā. Mēs nebūsim tik lepni, lai nevarētu aiziet līdz kruingam. Meklēsim jaunas iespējas studentu, tai skaitā arī ārzemju studentu piesaistē. Bet no savas puses darīsim visu, lai sagatavotu tādus speciālistus, kādi ir vajadzīgi un kādus gaida jūrniecības industrija.

Kristīnes Carjovas karjera ir apskaužama. Trīsdesmit piecu gadu vecumā viņa ir kļuvusi pat Latvijas Jūras akadēmijas rektori, paguvusi aizstāvēt doktora disertāciju un ir mamma trim bērniem. Viņa ir cieši pārliecināta, ka Latvijas Jūras akadēmijas studenti atšķiras no citu augstskolu studentiem. "Varbūt tas ir tāpēc, ka Latvija ir jūras valsts un mums visiem jūra ir asinīs, jūra ir daļa no mums, vienalga, cik tālu mēs no tās atrodamies," saka Kristīne. Reiz, kad mācījusies 11. klasē, viņa Kronvalda bulvāra slidotavā redzējusi slidojam puisi LJA formā un jautājusi, kur šādā formas tērpā var studēt. Puisis atnesis Jūras akadēmijas bukletus. Tā bija 2002. gada ziema. Vēlme iestāties akadēmijā bija tik liela, ka Kristīne 11. un 12. klasi pabeigusi četros mēnešos. "Tikai pēc tam atcerējos, ka arī mans vectēvs bija jūrnieks, kapteinis, un tas tikai liecina, ka jūras gars manī ir mitis, bet puisis LJA formā bija tā atslēga, kas atvēra ceļu uz jūru. Mums jāpalīdz jauniešiem atrast pareizo atslēgu, kas atvērtu arī viņiem ceļu uz jūru," uzskata jaunā LJA rektore Kristīne Carjova.■

Anita Freiberga

MĒRĶIS – CELT LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS UN JŪRNIEKA PROFESIJAS PRESTIŽU

Ir pagājis nedaudz vairāk par pusgadu, kopš Ministru kabinets par Latvijas Jūras akadēmijas rektori apstiprināja KRISTĪNI CARJOVU. Mūsu iepriekšējā saruna notika tad, kad viņa šajā amatā ar likuma spēku vēl nebija stājusies. Janvāra sākumā, kad atkal tikos ar Kristīni Carjovu, viņa, apsteidzot manu jautājumu – kā rektorei šajā laikā ir gājis? – saka: "Viss ir kārtībā, nekas ārkārtējs nav noticis. Tas, ka būs nopietni jāstrādā, bija paredzams, varbūt tomēr darba izrādījās vairāk, nekā domāts. Visi vēl atceras 2018. gada karsto vasaru, man tā pagāja akadēmijas sienās vai braucot uz kārtējo tikšanos ar nozares asociāciju vadību, nozares kompānijām un uzņēmējiem."

Vairāk nekā mēnesis jaunajai rektorei pagāja, lai iedziļinātos akadēmijas saimniecības jautājumos, visos pārskatos un pašnovērtējumos, jo diemžēl rektora amata pretendentiem visa šī informācija nav pieejama un par akadēmijas patieso situāciju praktiski nekas nav zināms. "Vienpadsmitais jūlijs bija diena, kad akadēmiskais personāls devās vasaras brīvdienās, bet administrācija turpināja darbu, un mēs varējām nopietni izvērtēt akadēmijas saimnieciskās darbības plusus un mīnusus," atceras Kristīne Carjova. "Saimniecība ir liela, un akadēmijas administrācija to kopumā ir labi vadījusi. Izvērtēšanai saņēmu labi sagatavotu materiālu, lai saprastu, kādi steidzami darbi veicami, kādas pārmaiņas būs nepieciešamas un kuri remonta darbi ir neatliekami. Tās visas it kā ir ikdienas lietas un darbi, bet to veikšanai bija nepieciešams ekonomisks risinājums, jo budžeta deficīta apstākļos vajadzēja meklēt variantus, kā tomēr ar plānotajiem un ļoti nepieciešamajiem darbiem tikt galā. Atklājām, ka akadēmijas apsardze nestrādā atbilstoši noslēgtajam līgumam, tāpēc ar to pārtraucām attiecības. Rezultātā esam ietaupījuši sešus tūkstošus eiro mēnesī, jo tagad atbilstoši iepirkuma procedūrai izraudzītās apsardzes kompānijas pakalpojumi nepārsniedz dažus simtus eiro mēnesī, tā lieliski tiek galā ar savu darbu, un mēs visi esam apmierināti.

Tieši tāpat pārskatījām arī citus līgumus, lai saprastu, vai tie noslēgti, ievērojot visas nepieciešamās procedūras. Rezultātā nācās anulēt un no jauna apstiprināt divus 2018. gada pavasarī noslēgtos energoefektivitātes projektus – LJA Jūrskolas ēkas un LJA administrācijas ēkas siltināšanu. Darām visu,

lai sakārtotu savu darba vidi un tā atbilstu visām drošības prasībām."

Viens no jautājumiem, kas nodarbināja jūrniecības sabiedrību: vai jaunā rektore virzīs procesu par Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei? Patiesībā šis jautājums joprojām nav zaudējis aktualitāti, īpaši jau domājot par jauno valdību un Izglītības ministrijas jaunās vadības attieksmi pret augstākās izglītības reformām.

Kristīnes Carjovas pirmais LJA izlaidums rektores amatā 2019. gada 12. janvārī.

"Pilnīgi droši varu teikt, ka nekas nav virzīts, lai LJA pievienotu RTU, un arī Tehniskā universitāte nekādu interesi par mums nav izrādījusi. Rektoru padome atzina, ka pozitīvas pārmaiņas jūtamas no Izglītības un zinātnes ministrijas puses, kas ar izpratni izturas pret augstskolu, arī Jūras akadēmijas, vajadzībām, daudz ātrāk reaģē un rod risinājumu. Lūk, viens piemērs: pirmo reizi LJA savu attīstības stratēģiju Izglītības un zinātnes ministrijā iesniedza 2018. gada aprīlī, un ministrija uz to nekādi nereaģēja. Pēc manas apstiprināšanas jūlijā ministrijai atkārtoti iesniedzām attīstības stratēģiju, un atkal atbildes nekādas. Bet tad decembrī beidzot tikām aicināti uz ministriju, kur apspriedām akadēmijas tālākās attīstības stratēģiju, ministrija deva savus ieteikumus, uz kāda mērķa sasniegšanu vajadzētu virzīties un kādi dokumenti vēl jāsagatavo. Ministrijā izskanēja viedoklis, ka studijas akadēmijā nebūt nav svarīgākais, jo prioritāte ir naudas pelnīšana, investīciju piesaiste un zinātniskais darbs. Visticamāk, ka tādas ir Eiropas nostādnes un tendences. Mums jābūt pašpietiekamiem. Bet, ja

salīdzinām Latvijas un Igaunijas politiku augstākās izglītības jomā, tad redzam, ka Igaunijai ir pilnīgi atšķirīga pieeja izglītības sistēmai kopumā, tai skaitā arī pavisam savādāka augstākās izglītības un tās finansēšanas stratēģija. Igaunijā netiek rēķinātas viena studenta izmaksas, bet valsts katrai augstskolai piešķir tādu kā grantu studiju programmām. Diemžēl pagaidām nav īstas skaidrības, kurp mūs ved valsts izglītības stratēģija," tā Kristīne Carjova.

APBURTĀ LOKA SINDROMS

Runājot par Jūras akadēmijai iespējami pieejamo finansējumu, rektore skaidro, ka tas ir balstīts uz trim pīlāriem: garantētais budžeta studiju finansējums, snieguma finansējums un attīstības finansējums. Diemžēl akadēmijai abi pēdējie iespējamie finansējumi 2019. gadā nepienākas, jo 2018. gada martā atbilstoši noteiktajiem kritērijiem nebija iesniegti vajadzīgie dokumenti. Izpildot noteiktos kritērijus, kas ietver zinātnisko darbu, finanšu piesaistīšanu, publikācijas, patentus un dažādus līgumus, akadēmija 2019. gadā varēs iesniegt pieprasījumu finansējuma saņemšanai 2020. gadā. "Mēs, protams, darīsim visu, lai izpildītu prasības un iegūtu šo projektu finansējumu. Vēl tikai varu piebilst, ka visas mūsu iniciatīvas un to ietvaros veicamie darbi kritēriju izpildei nav nosegti ar finansējumu, tāpēc tos veicam uz entuziasma pamata vai arī kāda jau esoša Eiropas projekta ietvaros," komentē rektore.

2018. gadā Latvijas Jūras akadēmijai apstiprināja divus lielus projektus. Viens bija pavasarī iesniegtais projekts par e-sistēmas izveidi un otrs vasarā iesniegtais projekts par augstākās izglītības institūcijas akadēmiskā personāla kvalifikācijas paaugstināšanu. Abu projektu kopējais finansējums pārsniedz vienu miljonu eiro, un to Jūras akadēmija ir ieguvusi uz trim gadiem, kas, protams, ir ļoti pozitīvi vērtējams.

E-sistēmas ietvaros ieviesīs e-grāmatvedību un e-studijas, kas būtībā ir moderna aplikācija, lai studenti varētu mācīties tālmācībā, uzkrāt nepieciešamos materiālus un saņemt vajadzīgo informāciju. Jau tagad darbojas dokumentu elektroniskā apstrāde, kas ļauj atteikties no dokumentu kopēšanas un milzīgiem papīra kalniem.

Kristīne Carjova ar nelielu ironiju saka, ka esošā sistēma ir radījusi tādu kā apburto loku: akadēmija izpilda kritērijus, lai iegūtu papildu finansējumu, kas savukārt ļauj izpildīt kritērijus, lai pieteiktos uz valsts finansējumu.

"Mēs varam un arī startējam visos iespējamos projektu konkursos – "Interreg", LZP, RF 111. Lielākais izaicinājums bija iesniegt projektu konkursam 1.1.1.3, kas ir inovāciju grants studentiem. Pavisam šajā konkursā bija iesniegti septiņi projekti, tātad projektus bija sagatavojušas septiņas augstskolas, un mēs to skaitā. Paredzamais finansējums studentu inovāciju projektiem, zinātniskajiem darbiem un startapu veidošanai ir divi miljoni eiro, un līdz šim Latvijā vēl šāds projekts nav īstenots. Protams, ceram uz pozitīvu rezultātu, bet viens no

ļoti svarīgiem sasniegumiem jau ir paša projekta rakstīšana, kur strādājām visi kopā, un katrs no iesaistītajiem ir devis lielu ieguldījumu. Inovāciju projektam vajadzēja saņemt industrijas atbalstu. Jo lielāku finansējumu ieliek projektā, jo lielāks industrijas atbalsts ir jāsaņem, un mēs savam projektam saņēmām divdesmit piecas atbalsta vēstules no dažādiem jūrniecības nozares uzņēmumiem, tai skaitā no ostām, ostu termināļiem, Rīgas brīvostas flotes, "Latvijas kuģniecības", kruinga kompānijām un vēl daudziem citiem. Lai pārliecinātu jūrniecības uzņēmumus par mūsu projekta lietderību, protams, vajadzēja ieguldīt pamatīgu darbu, bija jātiekas ar uzņēmējiem, jāskaidro projekta būtība, jāslēdz nodomu protokoli par sadarbību. Dažas kompānijas atbalsta vēstuli parakstīja jau pirmajā tikšanās reizē, ar citām vajadzēja tikties atkārtoti, bet par rezultātu esmu gandarīta. Ņemot vērā, ka Jūras akadēmijā nav projektu ieviešanas departamenta, jebkura projekta ieviešana ir liels izaicinājums."

UZZIŅAI

Lai sekmētu studējošo inovāciju un uzņēmējdarbības spēju attīstību, Izglītības un zinātnes ministrija izstrādājusi jaunu grantu sistēmas modeli studentiem, kura galvenais mērķis ir atbalstīt studentu inovāciju projektus un pētījumus, vienlaikus stiprinot augstskolu un nozaru vadošo uzņēmumu sadarbību tām nepieciešamo cilvēkresursu attīstībā. Turpmāko sešu gadu laikā plānotas investīcijas 38,5 miljonu eiro apmērā. No tām publiskās investīcijas (ERAF) ir 28,9 miljoni eiro, savukārt privātais līdzfinansējums 9,6 miljoni eiro, ko veido uzņēmumu, mecenātu finansējums un augstskolu pašu saimnieciskie ieņēmumi.

JĀDOMĀ PAŠIEM

Latvijas Jūras akadēmijas finansējums pie aptuveni līdzīga studentu skaita ir sešas reizes mazāks nekā igauņu kolēģiem, tāpēc jāiztiek ar to, kas ir. Kad jautāju, vai esošajās robežās LJA var notikt pozitīvas pārmaiņas, rektore atbild, ka citu robežu jau nav, tāpēc esošajās robežās akadēmija dara visu iespējamo, pirmkārt jau raksta projektus, lai papildinātu pieticīgo maciņu. Eiropas finansējums pašlaik ir vienīgais, kas dod attīstības iespēju, tāpēc akadēmija nepalaiž garām nevienu izdevību. Tā, piemēram, jau 2018. gadā no STEM programmām, kuru mērķis ir zinātniskā darba attīstīšana un mācību programmu modernizācija, akadēmija saņēma divpadsmit tūkstošus eiro un par šo naudu iegādājās jaunu aprīkojumu, tai skaitā 3D printeri, kas visvairāk noderēs mehāniķiem gan mācību procesā, gan arī diplomdarba izstrādāšanai. Jau tagad mehāniķi strādā ar mazākiem 3D printeriem.

"Skaidri apzināmies, ka 2019. gada budžets būs iepriekšējā gada robežās, tāpēc esam priecīgi, ka tikai par dažiem procentiem lielāks piešķirtais budžeta finansējums no 2019. gada 1. janvāra ļāva iegūt papildu finansējumu akadēmiskā personāla algām. 2018. gada oktobrī iesniedzām Izglītības un zinātnes ministrijā pieprasījumu par budžeta vietu un finansējuma palielināšanu, pareizāk sakot, tā koeficenta paaugstināšanu, uz kura pamata tiek aprēķināts budžets.

Mūs atbalstīja arī Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs, Ostu, tranzīta un loģistikas padome un Latvijas Darba devēju konfederācija. Kad šā jautājuma sagatavošanas laikā mēģinājām atrast informāciju, kad Jūras akadēmija iepriekšējo reizi lūgusi ministriju pārskatīt finansējumu, tādu vēstuli neatradām. Lai gan finansējums no valsts nebija pietiekams, akadēmija nekad nevienam neko vairāk arī nebija prasījusi."

INFORMĀCIJAS NEKAD NEVAR BŪT PAR DAUDZ

Procentuāli lielu finansiālo pienesumu akadēmijai dod maksas studenti, kas, salīdzinot ar citām augstskolām, tiešām ir liels atspaids, bet rektore uzskata, ka, domājot par valsts politiku augstākās izglītības jomā, vajadzētu būt skaidrībai, vai šāda politika ir atbalstāma. Kristīne Carjova ir pārliecināta, ka studiju maksa ir zināma barjera, kas aizšķērso ceļu daudziem studēt gribētājiem. "Tie, kuriem ģimenē ir bijusi saskare ar jūrnieku darbu, zina, ka jūrniekam nav problēma atmaksāt studiju kredītu, bet ne jau visiem ir šī informācija, un tad maksas studijas tiek atmestas. Akadēmija no savas puses informāciju var iedot tikai tiem, kuri pie mums atnāk, bet daudzi jau nemaz neatnāk, jo ir ieraudzījuši studiju maksas apmērus. Jaunais cilvēks jau nevar zināt, ka pat prakses laikā kadeti nopelna sešus vai pat septiņus simtus eiro mēnesī, jo šādas summas viņiem šķiet nereālas. Kad skolās vai atvērto durvju dienās tiekamies ar jauniešiem un stāstām par jūrnieka darbu, tai skaitā arī par to, kāda ir jūrnieku darba samaksa, jaunieši un arī viņu vecāki netic, ka tā tiešām var būt īstenība."

2019. gada 18. janvārī Jūras akadēmijas 26. izlaidumā diplomus par augstākās izglītības iegūšanu saņēma 83 absolventi, un tas ir salīdzinoši neliels skaits, kas skaidrojams ar demogrāfisko bedri Latvijā deviņdesmito gadu beigās. Bet Kristīne Carjova ir pārliecināta, ka nākamajos gados studēt gribētāju skaits pieaugs. Kā lakmusa papīrs ir LJA jūrskola, kas pirmā izjūt demogrāfiskos kritumus un cēlumus, un 2018. gadā jūrskolā uzņemto audzēkņu skaits ievērojami pieauga, kas nozīmē, ka pēc gadiem trim arī akadēmija var sagaidīt studēt gribētāju skaita palielināšanos. Tāpat akadēmijā tiek strādāts pie tā, lai jūrskolas beidzējiem radītu apstākļus, kas mudinātu viņus turpināt studijas akadēmijā. Tieši tāpat rektore uzsver, ka jūrskola ir akadēmijas neatņemama sastāvdaļa, tāpēc viss, kas notiek akadēmijā, attiecas arī uz jūrskolu.

Lai gan daudzi domā, ka vecais teiciens "ir mazi meli, ir lieli meli un ir statistika" aktualitāti ir zaudējis, tomēr statistiku kā argumentu piesauc, lai nostiprinātu teiktā nozīmi. Arī šoreiz, atsaucoties uz statistiku, var apgalvot, ka jūrnieka profesiju vispirms izvēlas tie, kuru ģimenes ar to ir saistītas, otrajā vietā ir draugu ieteikums, bet trešajā vietā ierindojas spontāna izvēle, piemēram, redzot formā ģērbušos LJA studentus. Akadēmijas rektore ir priecīga par jebkuru iemeslu, kas jauno cilvēku ir iedvesmojis un motivējis izvēlēties jūrnieka profesiju un studijas

Jūras akadēmijā, bet ir pārliecināta arī par to, ka informācijas nekad nevar būt par daudz. "Līdz šim braucām uz Latvijas skolām un tikāmies ar vecāko klašu audzēkņiem, lai stāstītu par jūrnieka profesiju, bet esam nonākuši pie secinājuma, ka jūrnieka profesiju jāsāk popularizēt jau trešo ceturto klašu skolēnu vidū. Jāsāk strādāt ar mazākiem bērniem, jo vidusskolnieki bieži vien jau ir izdarījuši nākamās profesijas izvēli, bet mazos var ieinteresēt un aizraut. Mazāko klašu bērni jau ir viesojušies pie mums akadēmijā, rīkojām praktiskos darbiņus uz trenažieriem un vedām ekskursijās uz Rīgas ostas termināļiem un Kuģu vadības centru. Darbā ar skolu bērniem mums ir lieli plāni, arī ciešāk sadarboties ar Bolderājas skolām. Esam piekrituši kļūt par tādu kā Bolderājas nacionālo kontaktu centru un ceram, ka Rīgas brīvostas pārvalde, ar kuru mums ir izveidojusies laba sadarbība, arī šo projektu atbalstīs. Mana ideja ir veidot ciešākus sakarus ar skolām, nevis tikai vienu reizi paviesoties, bet strādāt ilgtermiņā, lai veidojas saikne starp konkrētām skolām un akadēmiju, lai varam pie viņiem sūtīt savus studentus un viņi akadēmiju uztvertu kā savu draugu. Pamatizglītības reforma skolās ir tikai pārejas posmā, jo pašlaik vēl nedarbojas daudzkārt piesauktais kompetenču izglītības modelis, bet mēs savukārt varam teikt, ka atšķirībā no vispārējās izglītības akadēmijā un jūrskolā kompetenču izglītība ir bijusi vienmēr.

LAIKI MAINĀS, STUDENTI PALIEK

Visas pazīmes liecina, ka šis visās nozīmēs ir pārmaiņu laiks. Mainās sabiedrība, jaunieši, tehnoloģijas un domāšana. Brūk vecie principi un nepārliecina vecie argumenti, pat laika prognozēšana pēc vecajiem ticējumiem un novērojumiem vairs nestrādā. "Jaunieši ir ļoti progresīvi," saka Kristīne Carjova. "Tagad mēdz teikt – advancēti, bet jāsaprot, ka viņi vairs neuztver klasisko mācīšanas stilu, taču ļoti ātri apgūst visu jauno un spēj domāt citās kategorijās. IT tehnoloģijas ir viņu dzīves neatņemama sastāvdaļa. Šodien mācību procesā ļoti svarīgi ir studentiem parādīt virzienu, kādā vajadzētu turpināt ceļu. Arī pasniedzēji jau ir sapratuši, ka ar studentiem jāstrādā pavisam savādāk, nekā to darīja vēl pirms gadiem pieciem, jo mūsdienu students teorētisko materiālu uztver caur grafisku attēlojumu. Atbalstu pasniedzēju kompetenču pilnveidošanai sniedz projekts SAM 8.2.3. "Nodrošināt labāku pārvaldību augstākās izglītības institūcijās", un šā projekta ietvaros mūsu mērķis ir izstrādāt e-apmācības sistēmas.

UZZIŅAI

Augstākās izglītības institūcijas 8.2.3. SAM ietvaros var paredzēt esošo studiju programmu satura pilnveidi un salāgošanu ar nozares attīstības vajadzībām tajos augstākās izglītības institūcijas studiju virzienos iekļautajās studiju programmās, kurās tas pēc pašas ieskatiem ir nepieciešams.

Mūsu studenti tiešām ir ļoti erudīti un arī gatavi iesaistīties akadēmijas dzīvē. Tās nav tikai formāli pateiktas tukšas frāzes, teikto apliecina reāli darbi. Piemēram, studentu pašpārvalde aktīvi piedalījās projektu rakstīšanā, viņi bija

gatavi strādāt arī naktīs, lai tikai projektu varētu nodot laikā. Vislielāko akcentu liekam uz studentiem, studenti tiešām visu ļoti ātri apgūst."

PLAŠĀKS SKATĪJUMS UN SADARBĪBA AR INDUSTRIJU

2019. gadā aprit trīsdesmit gadu kopš Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanas, un visus šos gadus akadēmija ir bijusi kopā ar Latvijas jūrniecības sabiedrību un, protams, arī jūrniecības industrijas uzmanības centrā. Izglītības jautājums nekad nav noņemts no Latvijas Jūrniecības savienības, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas, Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības un vēl daudzu citu asociāciju un uzņēmumu darba kārtības, nemaz nerunājot par Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistru, kas pilda uzraudzību par izglītības atbilstību starptautiski noteiktajām prasībām.

Sarunā Kristīne Carjova vairākas reizes akcentē, ka akadēmija vienmēr ir bijusi ciešā sasaistē ar industriju, un ir pārliecināta, ka šī sadarbība iegūs arvien jaunus vaibstus. To, ka rektore tiešām vēlas sadarbību ar industriju padarīt vēl daudz ciešāku un produktīvāku, liecina kaut vai tas, ka viņa kā fiziska persona un LJA kā juridiska persona 2018. gadā iestājās Latvijas Jūrniecības savienībā un akadēmija kļuva arī par Kruinga kompāniju asociācijas biedru. Par jaunas politikas veidošanu akadēmijā liecina vēl kāds trīsdesmit gadus nepieredzēts pavērsiens – jaunievēlētā rektore savā pirmajā vizītē devās uz Liepājas Jūrniecības koledžu. "Jau esam parakstījuši līgumu ar Liepājas Jūrniecības koledžu kā mazo partneri par piedalīšanos inovāciju granta projektā, un tagad arī koledžas studenti varēs šajā projektā iekļauties," stāsta rektore.

Varbūt tieši šis pavērsiens signalizē par domāšanas un attieksmes maiņu akadēmijā.

Jūrniecības industrija gaida un vērtē LJA aktivitātes, un akadēmija tiešām rosās. Kā stāsta Kristīne Carjova, laba sadarbība ir izveidojusies ar Rīgas brīvostas floti un ir zināmas iestrādnes arī zinātniskajā jomā. Akadēmija lielu akcentu liek uz sadarbības līgumu slēgšanu ar jūrniecības nozares uzņēmumiem, ostām un ostu kompānijām, piemēram, par dažādu pētījumu veikšanu un inovāciju izstrādi. Tā būtu tāda kā divpusēja virzība, no kuras ieguvēji būtu visi. "Pateicoties Latvijas Tirdzniecības flotes arodbiedrības aktivitātēm, akadēmija ir atjaunojusi sadarbību ar kompāniju "Tallink", kas turpmāk uz saviem prāmjiem praksē ņems apmaksātus kadetus. Patiesībā akadēmijā ir izveidojusies līdz šim nebijusi situācija, ka šobrīd studentiem nav problēmu ar prakses vietām, kas vienmēr ir bijis sāpīgs jautājums. Kruiga kompāniju un kuģu īpašnieku interese par mūsu studentiem ir ļoti liela, bet diemžēl mūsu studentu skaits nav pietiekams, lai apmierinātu tirgus pieprasījumu. Ir ļoti žēl, ka nākas atteikt daudzām ārzemju kompānijām, kas piedāvā tiešus kontraktus."

Klausoties Kristīnes Carjovas stāstītajā, var lieliski sajust, cik dinamiski šodien viss mainās un cik dinamiski rit Latvijas Jūras akadēmijas dzīve. "Savus

darbiniekus uzmundrinu, ka mums vispirms ir ļoti svarīgi saprast, kas jādara un cik liels finansējums tam ir vajadzīgs, tikai tad to visu mēs varam ielikt plānā un meklēt finanses. Ja nezinām izmaksas, visu pārējo nemaz nevaram plānot. Pateikt, ka kaut kas ir dārgi, būtībā ir nepateikt neko, bet, ja plānā ierakstītas izmaksas, tad mēs zinām, ar ko rēķināties," ir pārliecināta Carjova. Viņa spēles laukumu redz plašāk.

Kad jautāju, vai rektorei ir izdevies akadēmijā izveidot vienotu komandu, viņa atbild, ka pašlaik ir vairākas komandas, bet tas nav kavējis pieņemt lēmumus un vienoties par dažādiem risinājumiem. Kolēģi ir bijuši saprotoši un profesionāli risinājuši jautājumus arī tad, kad strādāja pie akadēmijas stratēģijas nākamajiem pieciem gadiem, kas ir apjomīgs dokumentu kopums un ietver gan materiālu attīstības plānu, gan cilvēku resursu attīstības plānu, nekustāmā īpašuma pārvaldības plānu un investīciju piesaistes plānu.

"Viss iet uz priekšu, cilvēki ir atsaucīgi un profesionāļi savā jomā. Varbūt pietrūkst laika, varētu būt četrdesmit astoņas stundas diennaktī, jo mūsu ambīcijas ir lielas," Kristīne Carjova ir apņēmības pilna, un par izdegšanas sindromu šodien viņa vēl nedomā, jo rektores mērķis ir celt Latvijas Jūras akadēmijas un jūrnieka profesijas prestižu.■

Sarunājās Anita Freiberga

ESMU PĀRLIECINĀTS, KA ŠIS DARBS MAN IR PIEMĒROTS

Latvijas Jūras akadēmijas jaunās paaudzes pasniedzējs KRISTAPS LŪKINS pats akadēmiju absolvēja pirms desmit gadiem, tad izbrauca vienu reisu par jaunāko stūrmani un jūru nomainīja pret krasta dzīvi un pasniedzēja darbu LJA. Lai gan rados bija jūrnieki, skolas laikā Kristaps vienmēr esot teicis, ka jūrnieks nevēlas būt, tomēr pēc vidusskolas pabeigšanas Latvijas Jūras akadēmija bija viena no divām augstskolām, kur iesniedza dokumentus. "Kad bija jāizdara izvēle, nosliecos par labu Jūras akadēmijai, laikam jau tāpēc, ka šeit iestāšanās bija grūtāka un prasīja lielāku piepūli – trīs dienas, kamēr izgāju visus pārbaudījumus," atceras Kristaps. "Un mācoties šī profesija mani aizrāva."

– Un tomēr darbs Jūras akadēmijā, nevis kapteiņa karjera jūrā. Kāpēc tā, vai vainojama jūras slimība?

– Nē, nepaveicās ar kuģu kompāniju, jo tā gāja uz bankrotu. Atnācu krastā, iestājos maģistrantūrā, sāku piestrādāt un lasīt lekcijas. Tā nu esmu šeit, un esmu pārliecināts, ka šis darbs man ir piemērots.

– Pēc starptautiskiem statistikas datiem vairāk nekā deviņdesmit procenti jūrniecības mācību iestādes beigušo veido jūras karjeru, un tas attiecas arī uz LJA absolventiem. Vai jūs šāda vēlme nekad neurda?

– Reizēm par to mēdzu aizdomāties, jo jūras darba specifika ļauj izrauties no krasta ikdienas un sadzīves rūpēm. Pieļauju, ka varētu aiziet jūrā, bet tikai uz īsu kontrakta laiku.

– Tāpēc, ka krastā ir ģimene?

– Ģimene un darbs krastā man dod stabilitātes sajūtu, bet jūra man šādu stabilitāti nedeva, īpaši, kad redzēju kuģošanas kompānijas problēmas.

– Tā jau nebija vienīgā kuģošanas kompānija, kas jūrniekam dod darbu.

– Nē, protams, bet es nevēlos mētāties apkārt.

– Un arī atalgojums, kas jūrā tomēr varētu būt lielāks nekā krastā, nav pietiekami pārliecinošs arguments par labu jūrai?

– Atalgojums ir viena lieta, otra ir izmaksas, kas saistītas ar atvaļinājumu krastā. Atvaļinājuma laikā, protams, uz darbu nav jāiet, bet, no otras puses, ģimene un draugi šajā laikā ir darbā. Atalgojumu jau vienmēr var vēlēties lielāku, bet domāju, ka ir daudz vecāko stūrmaņu un kapteiņu, kuri arī gribētu pelnīt vairāk. Aug ienākumi un līdz ar tiem aug arī vajadzības, prasības un izdevumi.

Par savu atalgojumu nesūdzos, kas gan nenozīmē, ka nākotnē nevēlētos labākus apstākļus, bet ir OK.

– Kā jūs savus studentus varat iedvesmot darbam jūrā?

– Domāju, ka daļa no tiem, kas atnākuši studēt uz akadēmiju, jau ir pieauguši cilvēki un saprot, ko grib, viņi ar pārliecību ir izvēlējušies savu ceļu un pie savas pārliecības arī paliek. Pārējos, kuri varbūt ir tā svārstīgā daļa, mudinu – ja jūrnieka profesija ir aicinājums, tad lai to arī realizē un dod profesijai no sevis to labāko. Bet kādu pārliecināt palikt pie šīs profesijas vai iet citu ceļu nav mans mērķis. Žēl, ja cilvēks pēc akadēmijas pabeigšanas neizvēlas jūru vai ar jūrniecības nozari saistītu darbu, bet aiziet pavisam citā, ar jūru nesaistītā sfērā. Tad rodas pārdomas, vai enerģija nav izšķiesta pa tukšo, jo esmu taču gatavojis topošos stūrmaņus. Ir loģiski un normāli, ja akadēmijas absolventi izvēlas darbu Latvijas Jūras administrācijā, kruinga kompānijā vai citā ar jūrniecības nozari saistītā uzņēmumā.

– Reāli nu jau daudzus gadus neesat bijis jūrā, bet, ja tagad vēlētos atgriezties, kāda procedūra stāvētu priekšā?

– Būtu jāatjauno dokumenti, Jūrnieku reģistrā jāapliecina kompetence, un tas būtu visai laikietilpīgs pasākums. Kad beidzu akadēmiju, piemēram, nevajadzēja kārtot komandtiltiņa resursu vadību, to ieviesa vēlāk, un tas ir visai apjomīgs kurss. Vajadzētu atsvaidzināt zināšanas par tēmām, ar kurām ikdienā nenodarbojos, jo nav nekāds noslēpums, ka tas, ko nelieto, piemirstas. Esmu pārliecināts, ka tas viss ir iespējams, un man tas kā plāns B vienmēr pastāv, bet ceru, ka to nevajadzēs izmantot. Taču pateikt, ka nekad neiešu jūrā, arī nevaru. Nekad nesaki nekad, jo šodien mūsu valstī neviens nevar būt pārliecināts par to, kas būs rīt.

– Kapteinis Šmulāns ilgus gadus Jūrnieku reģistrā piedalījās jūrnieku kompetences novērtēšanā, bet tagad ir pateicis – viss, viņš to vairs nedarīs, jo pats ilgu laiku nav bijis jūrā, tāpēc nejūtas tiesīgs pārbaudīt aktīvos jūrniekus. Kā ir ar pasniedzēju, kuram ilgāku laiku nav bijusi jūras prakse, bet jāpasniedz kuģu vadīšana? Ko tas no jums prasa?

– Tas, protams, prasa nopietnu sekošanu līdzi laikam un lielu paša darbu. Lai sevi uzturētu formā, pašam daudz jāstrādā un jāinteresējas. Es pasniedzu navigāciju, pārsvarā tas ir darbs ar papīra kartēm, kuras, laikam ejot, jau kļūst par vakardienu un tiek aizstātas ar elektroniskajām. Ar katru gadu kļūst arvien grūtāk studentiem argumentēt, kāpēc viņiem vajadzētu apgūt pamatus uz papīra kartēm. Lasot lekcijas par sardzes nodrošināšanu, piemēram, analizējam pēdējo gadu negadījumus, kas notikuši augsto tehnoloģiju laikmetā. Protams, par labiem piemēriem kalpo arī pirms četrdesmit un vairāk gadiem notikušie, bet tie jau tiek apskatīti pavisam citā kontekstā.

Lai atsvaidzinātu atmiņu un papildinātu praktiskās zināšanas, biju arī komandējumā uz kuģa un strādāju kopā ar apkalpi. Jaunas atziņas gūstu sarunās

ar studentiem, kuri atgriežas no jūras prakses un dalās pieredzētajā uz kuģa, tāpat kolēģu vidū notiek informācijas apmaiņa, tāpēc nevar teikt, ka jūra man ir tumša bilde. Darbs jūrā pēdējo gadu laikā ir stipri mainījies, dokumentācijas un birokrātijas ziņā vide uz komandtiltiņa ir pavisam citāda, arī elektronisko karšu lietošana to ir stipri mainījusi, bet tas nekādā ziņā man nerada problēmas nodrošināt mācību procesu profesionālā līmenī, rādot labāko piemēru, un labākais darba rādītājs ir tas, kā spēju noturēt auditorijas uzmanību.

– Arī augsto tehnoloģiju laikmetā cilvēka kļūdas jūrā neviens nav atcēlis un avārijas joprojām notiek.

– Tehnoloģijas ir palīglīdzekļi, bet, ja nesaprot, kā tās var palīdzēt, un nav, kam palīdzēt, tad ir bēdīgi, un avārijas ir rezultāts. Pajautājiet jebkuram, kurš pārzina kuģošanas sfēru, kāpēc magnētiskais kompass joprojām ir galvenais kompass uz kuģa? Tas ir tāpēc, ka tas darbojas neatkarīgi no elektroierīcēm. Pāriešanu uz elektroniskajām kartēm var salīdzināt ar digitālajām fotogrāfijām, kas lielākajai daļai glabājas elektroniski. Ja pazūd zibatmiņa vai ārējais cietais disks, tad pazūd viss, bet papīra fotogrāfiju gadījumā savulaik kā rezerve vēl palika filmiņa. Līdzīgi tagad ir ar elektroniskajām kartēm, kad nav rezerves varianta. GPS parāda variāciju konkrētā pozīcijā, bet, ja nebūs papīra kartes, nebūs arī variācijas. Tam, ka papīra kartes mētājas kaut kur noliktavā, nav nozīmes, svarīgi, lai tās tiešām tiktu izmantotas praksē un lai jūrnieki zinātu, kā tās lietot, nevis tikai uzklikšķinātu monitorā un procesam sekotu kā ECDIS operatori, ne kā stūrmaņi. Tāpat zinu, ka mani kolēģi saskaras ar grūtībām, liekot studentiem veikt aprēķinus, jo ir taču programmas, kas kalkulē kuģa stāvokli, stiprību un noturību, un kāpēc gan vajagot zināt, kā tas viss notiek? Bet programma tikai parāda, ka kaut kas nav kārtībā, un tikai pašam vien ir jāizdomā, kā to atrisināt. Ir jāsaprot, ko dara un par ko runā, nevis jāplāta rokas – man sarkanā lampiņa uz ekrāna mirgo. Pasaule bīstami iet uz atkarību no modernajām tehnoloģijām un cilvēka domāšanas izslēgšanu. Laikam jau elektroniskajā laikmetā pagaidām vēl nav noticis pietiekami daudz negadījumu, bet, ja noticis negadījums, mēdz teikt, ka stūrmanis to nezināja, un ar to arī aprobežojas. Bet patiesība ir tāda, ka stūrmanis nemaz neprot izmantot viņam dotās ierīces.

– Tas nozīmē, ka jaunās tehnoloģijas apsteidz cilvēka spēju tās izmantot un cilvēks netiek tam visam līdzi?

– Domāju, ka tiek līdzi, tikai pārāk paļaujas uz tehnoloģijām un tā iemidzina savu uzmanību. Cilvēks domā, ka elektronika atrisinās viņa problēmas, bet tā nav! Palīgierīces neaizvieto paša zināšanas un iemaņas, bet ar izglītību to var sakārtot.

– Ko jūs domājat par jauniešiem, kuri izvēlējušies studijas LJA?

– Domāju, ka mainās jauniešu uzskati par to, kāpēc viņi vispār ir šeit. Ja cilvēks var spļaut pie iestādes durvīm, kur pats iegūst izglītību un savu nākotni, tas tikai parāda, kāds ir šis cilvēks. Tas nebūt neattiecas uz visiem, jo ir

Kristaps Lūkins.

cilvēki, kuri mērķtiecīgi strādā, patiesībā to darījuši jau vidusskolā un tagad turpina, jo zina savu ceļu un savu mērķi. Ir labi audzināti jauni cilvēki ar attieksmi un cieņu pret manu un savu darbu. Tomēr ir lietas, kas valsts līmenī izbrīna. Kaut vai pieņemtā norma, ka vidusskolas atestātu saņem tie, kuri valsts eksāmenos sasnieguši piecu procentu līmeni, bet jūrniekiem vajag septiņdesmit procentus. Ja salīdzina tās prasības, kas jaunietim bija vidusskolā, ar prasībām augstskolā, var teikt, ka viņš saņem aukstu dušu un šoku. Jaunie cilvēki ir izlutināti un grib saņemt visu par neko, bet tā nevar būt! Jaunieši saskaras ar grūtībām, pie kurām nav raduši – nedrīkst kļūdīties un jāstrādā uz augstāko rezultātu. Par to runā daudzos līmeņos, arī žurnāla "Jūrnieks" intervijā LJA pasniedzējs Koržeņevskis runā par to pašu problēmu – ka viss tiek vienkāršots. Piemēram, LJA Jūrskolas matemātikas eksāmenā redzu, ka 3. kursa studenti pat nepūlas domāt, bet lieto kalkulatoru, kaut, loģiski domājot, bez tā lieliski visu var atrisināt. Viss ir kļuvis pārāk humāns, tāpēc rodas pārliecība, ka demokrātija ir visatļautība, bet tā nav, ir jāstrādā pašam. Reti kurš ir ieskatījies mācību programmā, paredzētas arī patstāvīgā darba stundas. Ir labi piemēri, kad studenti atnāk sagatavojušies, zina tēmu, par ko runāsim, un ir ieinteresēti uzzināt iespējami vairāk. Ar šiem studentiem ir viegli strādāt, viņi jau ir domājuši par attiecīgo tēmu, un tas iepriecina, jo tiek novērtēts arī mans darbs un ieguldījums. Mans mērķis taču nav viņiem lasīt priekšā tekstu un ar to aprobežoties, mans mērķis ir rosināt domāt, kā tālāk to izmantot, kur mans dotais piemērs var noderēt vai arī kā uzdevumu var paveikt savādāk.

– Jūsuprāt, studenti prot strādāt ar informāciju un to izmantot?

– Tam noteikti ir jāpievērš lielāka vērība. Visi runā par datoru un interneta izmantošanu, par visām iespējamām aplikācijām. Bet lielais vairākums no tā visa

paņem izklaides, nevis darba virzienu. Jautājums ir, vai cilvēki prot izmantot visas iespējas, ko piedāvā datu apstrādes rīki, kaut vai tas pats EXCELs? Visi ir par informācijas pieejamību, bet īsti nezina, ko ar to darīt. Vēl viens jautājums: vai studenti var nosaukt esošās datu bāzes? Un kad akadēmijas studenti ir bijuši Nacionālajā bibliotēkā, lai mērķtiecīgi pastrādātu ar datu ieguvi? Tāpat lielāks uzsvars jāliek uz informācijas apstrādi, jo informācija vēl nav zināšanas, ir jāzina, kā šo informāciju izmantot.

– Dzīve akadēmijā ir viena lieta, bet kādi studenti atgriežas pēc pirmās jūras prakses?

– Pieaugušāki. Nobriedušāki. Saprot, ka uz kuģa ir citāda disciplīna, nekā bija mājās. Veidojas priekšstats par subordināciju. Noslēgta vide: seši tūkstoši kvadrātmetru, 30 reiz 200 metru liels kuģa klājs, un nekur citur nav, kur palikt. Ir kontrakts, ir jāstrādā, ir jāsadarbojas un jāsaprot, ko pats vari darīt labāk, ko no citiem vari sagaidīt. Pēc pirmās jūras prakses studenti labāk spēj komunicēt savā starpā un labāk sadarboties.

– Kāda pašam savulaik bija pirmā jūras prakse?

– Lieliska. Kuģojām Āfrikā, Amerikā, bija dažādi kapteiņi ar atšķirīgām prasībām. Viens vairāk ļāva būt kopā ar stūrmaņiem, cits vairāk lika iepazīt pārējo kuģi. Esmu strādājis gan virtuvē, gan uz klāja, gan stājies ar stūrmani sardzē, reiss no reisa jau atšķiras. Pirmo nedēļu gan staigāju pa kuģi un brīnījos, kā viss izskatās dzīvē, bet no prakses atgriezos apmierināts.

– Vai prakse ļauj gūt pārliecību, ka profesijas izvēle ir bijusi pareiza?

– Šaubīgajiem reizēm ar pirmo praksi nepietiek, bet pēc otrās tiešām kļūst skaidrs, ka jūra nav domāta viņiem. Kā jau minēju, katrs reiss atšķiras, un darba specifika uz dažādiem kuģiem arī ir atšķirīga. Studentam vienā praksē gadās līnijkuģis, kas kursē kā tramvajs, bet citā praksē tālie reisi, kas norit nesteidzīgā ritmā, kad paliek laiks arī baudīt jūras romantiku. Īsajos reisos praktiski nav atelpas, tu pat nezini, kur notiks nākamā kravas kraušana – ostā vai reidā. Tas, protams, prasa nervus un spēkus. Vecākais stūrmanis stāstīja, ka viņam četru mēnešu kontraktā ir bijušas piecdesmit divas kraušanas operācijas, bet citam, ja kuģis ostā ieiet reizi nedēļā, tik daudz operāciju sanāk gada laikā. Pārsvarā gan Jūras akadēmijas absolventi ir atbilstoši sagatavoti un spējīgi sevi realizēt jūrā, un katrs jau tomēr atrod kuģi, kas atbilst viņa izvirzītajam mērķim, veidojot jūras karjeru.

– Viena no pasaules kuģošanas nozares lielajām tēmām, kas arvien vairāk tiek apspriesta, ir kuģošana ar bezpilota kuģiem. Kāda tad, jūsuprāt, ir nākotnes vīzija, cik drīz varētu pienākt laiks, kad par pagātni būs kļuvušas diskusijas par jūras karjeru?

– Nopietni sekoju šai tēmai un zinātniskajām publikācijām, kur zinātnieki pauž savu viedokli un diskutē par bezpilota kuģiem. Ko šajā sakarā esmu novērojis un ko domāju? Piemēram, kompānija "Uber" atteicās no bezpilota

taksometru projekta, jo nevarēja sakārtot apdrošināšanas jautājumus – kas atbildēs, ja notiks negadījums? Kuģošanas biznesā atbildība ir daudzkārt lielāka. Manā skatījuma tehniski jau to var realizēt, un viss strādās, bet līdz pirmajai ķibelei. Un tad būs jautājums, kurš tad ir vainīgs: tas, kurš programmēja aparatūru, tas, kurš nospieda podziņu, vai tas, kurš pakrita zem pašgājēja. Tēma ir interesanta, bet, lai tas notiktu, ir jāsakārto jautājumi par atbildību, arī par apmācību, jo tā ir pavisam jauna un vēl nezināma joma. Piedevām vēl viena lieta: ja ienāks bezpilota kuģi, kā tiks risināts jūrnieku bezdarba jautājums? Ja tagad uz kuģa vajag, piemēram, divdesmit jūrnieku, tad bezpilota kuģa gadījumā būs vajadzīgs viens, kurš nospiež podziņu, un otrs, kurš visu pārrauga, varbūt vēl pāris, kas visu saplāno. Tomēr šodienas realitāte ar moderno tehnoloģiju izmantošanas prasmēm liek man aizdomāties, kas būs, ja radīsies problēmas. Uzdodu jautājumu studentiem: jūs mākat rīkoties ar elektroniskajām kartēm, bet ko darīsiet, ja negadījuma pēc uz datora klaviatūras uzlīs kafija, vibrācijas vai karstuma dēļ, kāds, piemēram, ir Arābijā, atslēgsies serveri un nedarbosies pat rezerves variants? Ko tad? Tāpēc mēs gatavojam speciālistus ne jau tiem gadījumiem, kad viss kārtībā, tas pats par sevi, bet gan tam, ka kaut kas noiet greizi, lai speciālists šādai situācijai būtu sagatavots.

– Vai Latvijas Jūras akadēmiju varam uzskatīt par laikmeta garam atbilstošu mācību iestādi?

– Profesionālo priekšmetu pasniedzēji ir savas jomas profesionāļi, arī tehniski akadēmija ir labi nodrošināta, nevis tāda, kāda tā bija pirms gadiem desmit, kad es šeit mācījos. Protams, vienmēr jācenšas profesionāli pilnveidoties, papildināt un modernizēt tehnisko aprīkojumu, kā arī sekot pasaules aktualitātēm, tai skaitā tam, kas notiek mūsu kaimiņvalstu jūrniecības izglītības iestādēs. Tomēr Latvijas Jūras akadēmijai nav akli jākopē Igaunijas, Lietuvas vai citu valstu jūrniecības izglītības sistēmas metodes, bet idejas pasmelties varam un vajag. Mums jau patīk salīdzināties ar citiem, jo kaimiņu sētā vienmēr dzīve liekas labāka, taču LJA mērķis ir skaidrs un nemainīgs – būt patstāvīgai augstskolai, sniegt studējošajiem augstāko profesionālo jūrniecības izglītību un veicināt tās attīstību.

– Ko jūs gribētu sagaidīt no akadēmijas studentiem?

– Lai viņi lietām pieiet nopietni, ciena pasniedzēju laiku un tur savu kursu uz mērķi. Lai izlaidumā nav kauns un lai ir izdevusies karjera. Reizēm bijušie studenti pēc jūras atnāk un saka: tagad es saprotu, kāpēc ir jāmācās. Ja studiju laikā viņi daudz palaida gar ausīm, tad jūrā saprata, ka zināšanām un izglītībai ir nozīme. Gribētos, lai būtu lielāka savstarpējā cieņa un studenti apzinātos, kāpēc viņi ir šeit, kāpēc es esmu šeit un kādas iespējas sola nākotne.■

Anita Freiberga

ATKLĀTĀ JŪRĀ VISS IR SAVĀDĀK

Latvijas Jūras akadēmijā par labu tradīciju kļuvuši prakses vakari, kuros nu jau 3. kursa studenti stāsta par savu pirmo jūras praksi, kas mācību procesa ietvaros pēc 2. kursa jāiziet visiem akadēmijas studentiem. Pēc tam ir arī otrā jūras prakse, bet tas jau ir pavisam cits stāsts, jo pirmā došanās jūrā, došanās nezināmajā ir tik spilgtu piedzīvojumu un emociju pilna, ka tas, visticamāk, paliek atmiņā uz visu mūžu, arī tad, kad aiz muguras būs jau daudzi jūrā nostrādāti gadi un daudziem no šodienas treškursniekiem būs izdevies realizēt spožu jūras karjeru.

Taču, uzklausot daudzu gan cienījama vecuma, gan jaunāka gadagājuma jūrnieku stāstus, viens ir pilnīgi skaidrs – pirmā jūras prakse ir tas katalizators, kas diezgan skaidri iezīmē nākotnes iespējas, un katrs sev personīgi atbild uz jautājumu, vai jūrnieka profesija ir bijusi pareizā izvēle. Protams, var piekrist viedoklim, ka pirmā prakse zināmā mērā ir arī laimes spēle, jo var taču kadetam galīgi nepaveikties ar kuģi, kapteini, kolēģiem, laika apstākļiem, ostām vai pusdienām. Kāpēc ne, arī tā var būt, bet ja viss ir tikai slikti, tad atbilde varbūt ir meklēja citur? Varbūt sevī? Ko es nedarīju pareizi? Kā prakses atskaites vakarā teica LJA studentu padomes prezidents 3. kursa students Jānis Valdemārs Eliāss: "Vai tad ir iespējams, ka es, pats zemākais, varētu teikt, ka kapteinis ir slikts? Vai man ir tādas tiesības?"

Šodien cienījami kapteiņi, atceroties un stāstot par savu pirmo saskari ar jūru, par tolaik pirmo jūras praksi, kas bija jāiziet uz kāda no buriniekiem, atzīst, ka bija grūti. Un bija arī bailīgi katru dienu kāpt burinieka mastā, bet par to, ka bija bailīgi, vecie jūras vilki atzīstas tikai tagad, toreiz lepnums neļāva izrādīt vājumu. Bet, piemēram, kapteinis Jānis Līckalns stāstīja, ka kāpt burās bija ikdienas nodarbe, tas neesot bijis nekas īpašs. No vienas koka rājas uz otru jāuzkāpj augšā un tur jādarbojas ar burām. Bet kuģis, protams, šūpojas, apakšā ir ūdens klajs, un nekādu drošības jostu, vien gar rājām novilkta virve, pie kuras staigājot pieturēties, un aiz muguras visā garumā trose, lai var atspiest muguru. Reizēm kājas slīdējušas katra uz savu pusi, bet ko darīsi, jāstrādā.

1990. gada novembrī pirmie Latvijas Jūras akadēmijas studenti savu pirmo jūras praksi arī vēl gāja uz lielākā mācību buru kuģa "Sedovs". Prakses maršruts bija Rīga – Tallina – Malme – Plimuta – Laspalmasa – Jalta un tad atpakaļ uz Rīgu. Uz burinieka bija 73 Latvijas Jūras akadēmijas studenti un trīs prakses vadītāji. Ainārs Vimba, kurš bija pirmais LJA absolvents, kas kļuva par kapteini, bet tolaik kuģu vadītāju specialitātes 2. kursa students, savā jūras prakses

dienasgrāmatā raksta: "25. novembris. No paša rīta trauksme – rāju pārvilkšana uz otru halzi. Kuģis jau krietni apledojis. Vēlāk mēģinām savākt buras – neizdodas, jo rājas un vantis ir vienā ledū. 30. novembris. Lielā tīrīšana, beržam klāju, spodrinām varu. Vakarā duša kursantiem, t.i., mums (reizi 10 dienās)." Savā dienasgrāmatā viņš apraksta mācību trauksmes, viļņošanos, klāja beršanu, visu, kas prakses laikā notiek uz kuģa, bet neviena paša vārdiņa par to, cik bija grūti, kā kaut ko negribējās darīt, cik stulbas prasības vai kaitinoši pārējie kadeti. Un tas ir vēl viens apliecinājums, ka vispirms katram pašam ir jāsāk ar sevi. Bet kā ir šodien, ko domā topošie speciālisti pēc savas pirmās satikšanās ar lielo dzīvi un izvēlētās profesijas specifiku? Par to praksi izgājušie dalījās savos iespaidos.

Elīna Strode.

VIRSNIEKA PIEREDZE PAVER LIELĀKAS IESPĒJAS

Bet vispirms savā pieredzē dalījās LJA kuģu vadītāju nodaļas 2016. gada absolvente Elīna Strode, kura pēc diviem četru mēnešu kontraktiem jūrā par 3. stūrmani nu jau vairāk nekā gadu strādā Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā par vecāko inspektori Konvencionālās uzraudzības daļā. "Nāca tāda iespēja, ka Jūrnieku reģistrā bija brīva vecākā inspektora vieta, uz kuru bija vairāki kandidāti, bet pēc intervijām izvēlējās mani. Pagājis jau vairāk nekā gads, un šis laiks ir nemanāmi paskrējis, darba ir daudz, jo manos pienākumos ir pārraudzīt Latvijas jūrniecības iestādes – Latvijas Jūras akadēmiju un tās jūrskolu, Liepājas Jūrniecības koledžu un "Novikontas" Jūras koledžu, sekot, lai mācību programmas un praktiskās nodarbības atbilstu STCW profesijas standartu prasībām, uzraudzīt mācību centru kursu programmu atbilstību starptautiskajiem standartiem, piedevām bija daudz darāmā saistībā ar jaunu mācību standartu ieviešanu jūrskolu izglītības programmās," stāsta Elīna.

Pirmā jūras prakse Elīnai ilga piecarpus mēnešus un otrā sešarpus mēnešus, un tā bija viņas izvēle, lai, beidzot studijas, būtu pietiekams jūras cenzs – viens gads, kas ļauj reizē ar izglītības diplomu saņemt arī darba diplomu, un tas LJA beidzējiem ir ļoti svarīgs faktors. "Cītīgi strādāju un mācījos, jo viss bija ļoti blīvi

un ātri jādara," saka Elīna. Jautāta, vai pirmā prakse bija auksta duša, kas deva atbildi – jā vai nē jūrai, Elīna atzīst, ka auksta duša tā nenoliedzami ir bijusi, tomēr pirmās grūtības nebija pamats atteikties no izvēlētā ceļa. "Esmu ļoti mērķtiecīga, ja esmu ko iesākusi, tad tas arī jāpaveic līdz galam, vēl jo vairāk, ja runa ir par izglītību. Pamest visu pēc pirmās prakses, pat ja arī nepatīk? Nu nē, tas noteikti nav stāsts par mani. Bet vispār jau man patika. Protams, ir savi plusi un savi mīnusi. Jūras slimība, slikta dūša, šūpošanās, slikti laika apstākļi, un tai pašā laikā ir jāstrādā un vēl arī jāmācās. Tas nebija viegli, bet pie tā pierod. Nevaru gan teikt, ka pie sliktās dūšas pilnībā pieradu, bet sadzīvoju. Bija reizes, kad viļņošanās bija tik spēcīga, ka nebija variantu pat pieredzējušiem jūras vilkiem, arī viņiem bija slikti. Bet, kad jūra bija mierīga, tad itin labi varēja dzīvot."

Abas jūras prakses un arī abus kontraktus Elīna Strode strādāja RHL rēderejā "Hamburger Lloid", kurai ir kruings arī Rīgā, bet īpašnieki un kompānijas menedžments Vācijā. Šai vācu kompānijai ir kadetu programma, un tā ir lojāla arī meitenēm, par ko liecina fakts, ka praksē pie viņiem bez Elīnas bija arī akadēmijas Elektromehāniķu fakultātes studente un kompānija arī mehāniķu vietu uzticēja meitenei, un šo faktu ir svarīgi zināt visiem, kam prakse vēl tikai priekšā. "Kompānijas cilvēki brauca uz akadēmiju, lai ar to iepazīstinātu studentus. Studenti varēja iet uz intervijām, kas notika angļu valodā un kuru laikā bija visdažādākie jautājumi: no profesionāliem līdz pat vienkāršai sarunai par dzīvi. Viņi skatījās, kā tu proti komunicēt. Toreiz aizgāju uz interviju, lielas cerības ne uz ko neliekot, jo biju tikai otrajā kursā un no profesionāliem jautājumiem daudz neko vēl nezināju. Kompānijas pārstāvji pēc tam atzina, ka viņi patiesībā zināšanas nemaz tik daudz nevērtēja, vairāk vērtēja attieksmi un skatījās pēc dzirksteles acīs – bija vai nebija, esi vai neesi ieinteresēts savā izvēlētajā profesijā. Un paņēma tos, ar dzirksteli. Pēc studiju beigšanas kompānija man piedāvāja strādāt par virsnieku, trešo stūrmani, taču es pierunāju viņus pieņemt mani uz divām nedēļām par kadetu, jo bija jau pagājis gads kopš pēdējās prakses, kamēr turpinājās studijas, uz kuģa nebiju strādājusi, tāpēc nevēlējos tūlīt, neatsvaidzinot zināšanas par praktisko darbu uz kuģa, uzņemties to milzīgo atbildību, kāda gulstas uz jūras virsnieka pleciem. Patiesībā tās divas nedēļas bija ļoti laba atkārtošana, lai ieietu visās lietās, un tad jau pēc šīm divām nedēļām varēju uzsākt pilnvērtīgu darbu jaunajā trešā virsnieka amatā."

PIRMĀ PRAKSE PILNĪBĀ IR TAVA INICIATĪVA

"Pirmā prakse būtībā nozīmē saprast, kas ar tevi vispār notiek," saka Elīna. "Pirms tam vēl nekad nebiju uz kuģa bijusi, ja nu vienīgi ar "Tallink" braucu kruīzā uz Stokholmu. Pirmo reizi uz tirdzniecības flotes kuģa vajadzēja saprast, kā te vispār kaut kas notiek, kas par ko ir atbildīgs, ko es vispār drīkstu darīt un kurā brīdī. Es, piemēram, nemaz nedrīkstu tā vienkārši iznākt uz klāja, lai pastaigātos, jo galvā jābūt ķiverei, visām aizsardzības lietām, un tas

vienmēr ir jāatceras. Visiem kadetiem ir prakses grāmatas, kurās norādīts, kas jāpaveic. Pirmajā praksē par dažu labu uzdevumu domāju, kā to vispār var izdarīt, bet tad, jau otrajā praksē, kad aiz muguras ugunskristības – pirmā prakse, kad tu turpini studijas un apgūsti speciālos priekšmetus, tad tu saproti, ka tas, kas kādreiz likās nepaveicams, nemaz nav tik grūti izdarāms, ja ir pamats. Atmiņā palikusi pirmā sardze vienai uz tiltiņa vietā, kur liela satiksme – gan zvejnieki, gan burinieki, un tu skraidi no viena tiltiņa spārna uz otru. Likās, kā es ar to visu tikšu galā. Vēlāk biedējoši bija arī uzņemties atbildību kā virsniekam. Tu jau sāc stresot par kuģi, kas atrodas sešu jūdžu attālumā. Bet tas pāriet, un viss nostājas savās vietās.

Tomass Kārlis Iļjenko.

Tieši tāpat kā pirmajā, tā arī otrajā praksē tu iegūsti tik, cik pats no visa vēlies paņemt. Cik tu pats būsi ieinteresēts izpildīt prakses uzdevumus un uzzināt kaut ko vairāk, tik arī tu iegūsi. Tev pašam ir jāiet un jāinteresējas, jo neviens klāt nenāks, neko neliks darīt un neteiks – lūdzu, mācies. Varbūt tā var notikt ļoti retos gadījumos, kad kāds kapteinis ar milzīgu misijas apziņu domā, ka viņam šis kadets ir jāizaudzina par īstu jūrnieku. Tā ir tava iniciatīva. Būt neatlaidīgam – tas ir atslēgas vārds.

Tieši tādu pašu viedokli prakses vakarā pauda 3. kursa studenti Tomass Kārlis Iļjenko un Jānis Valdemārs Eliāss.

Tomass atzina, ka pirms prakses tiešām bija ļoti satraucies, jo nezināja, ko sagaidīt, vēl jo vairāk tāpēc, ka pirmajā un otrajā kursā programmā nav diži daudz profesionālo priekšmetu, tāpēc nav arī profesionālo zināšanu. "Praksē uz 2345 TEU 190 metrus garā konteinerkuģa biju gandrīz septiņus mēnešus, precīzāk sešus mēnešus un divdesmit piecas dienas. Varu sevi uzskatītu par veiksminieku, jo jau divas dienas pēc eksāmenu sesijas biju lidmašīnā un tūlīt arī uz kuģa. Mūsu kuģis strādāja kā *fīderkuģis* līnijā gan Ziemeļamerikā, gan Dienvidamerikā. Tas nozīmē, ka lielie "Maersk" konteinerkuģi aizved kravu uz kādu no lielajām ostām, bet mūsu kuģis kā barotājkuģis tālāk veda kravu pa visām mazajām valstīm – Gvatemalu, Hondurasu, Salvadoru, Nikaragvu un Čīli. Bija ļoti daudz ostu ļoti īsā laikā, darba grafiks bija saspringts. Īsākais pārgājiens bija četras piecas stundas, vienas diennakts laikā mēs paguvām divas

Jānis Valdemārs Eliāss.

reizes pietauvoties, divas reizes attauvoties, divas reizes izkraut kravu un noformēt visus dokumentus. Pie tā ir jāpierod. Ļoti daudz tauvošanās operācijās strādāju kopā ar trešo virsnieku, un varu teikt, ka tas bija liels pluss, jo viņš man palīdzēja saprast praktiskās lietas. Vispār uz kuģa, īpaši stūrmaņiem pirmajā praksē, ir vajadzīgs cilvēks, kurš dod tādu kā aizmugures sajūtu drošībai, var to saukt par mentoru, kuram vienmēr var pajautāt un kurš var palīdzēt, ja tas nepieciešams. Man tāds bija virsnieks, ar kuru kopā stāvēju sardzē uz tilta un ar kuru man izveidojās ļoti labas kolēģu attiecības.

Katram sevi cienošam stūrmanim taču ir jāprot vadīt kuģi, krastā to nevar iemācīties, tikai praksē, un šādu iespēju nevajag palaist garām. Katram pašam ir jāatbild uz jautājumu, ko viņš vēlas. Un tad, lai kāds būtu nogurums, ir jāiet un jājautā, jāizrāda interese un jāiegūst zināšanas. Tas viss jādara pašam."

Jānis ir vienisprātis ar Tomasu, ka praksē katrs iegūst tieši tik daudz, cik pats vēlas, lai arī iesākums tiešām ir grūts. Viņa prakse bija uz tankkuģa, kas kursēja šurpu turpu starp Āziju un Āfriku. Šrilankā kuģis uzņēma bruņotu apsardzi, bet, ejot caur Suecas kanālu, varēja justies gandrīz kā tirgū, jo vietējie tur pārdeva visu, ko vien sirds varēja vēlēties. Jānis gan iesmej, ka viņu L izmēra krekliņš normālam cilvēkam ir tāds paknaps. "Pirmās divas nedēļas bija briesmīgas," stāstot par praksi, nu jau ar smaidu saka Jānis. "Domāju un sev jautāju, ko es šeit daru? Uz kuģa ir pavisam cita vide, tālu no mājām. Tikai skatoties kartē liekas, ka tā Rīga tepat vien ir, bet patiesībā tevi no mājām šķir desmit tūkstoši kilometru, sešas stundas un divas laika zonas. Iesākumā uz kuģa tu vēl nezini, kas jādara, kur jāiet. Un krievu valoda, ko tu īsti nesaproti. Laidiet mani projām, es taču gribu mājās! Bet tad jāsāk domāt! Nesēdi malā, ej, interesējies un dari. Tā arī viss notiek."

Patiesībā Jānis prot gaumīgi jokot un pasmieties arī par sevi. Ne vienu vien reizi viņa stāstījuma laikā LJA Studiju centrā profesora Dr. sc. ing. Jāņa Bērziņa vārdā nosauktajā konferenču zālē atskanēja smiekli. Jānis uz kuģi devies kopā ar diviem vīriem, no kuriem viens pēc viņa domām varēja būt bocmanis, bet, kad uzkāpuši uz kuģa, diez kāpēc šā vīra čemodānus savāca, bet Jāņa mantas ne. Nu, jā, izrādās, tas ir kapteinis, tāpēc Jānis iesaka iepazīt kolēģus,

Tomass Kārlis Iļjenko pirmajā jūras praksē uz konteinerkuģa.

sveicināties, būt laipnam, pozitīvam un visus cienīt. Tā pašam un arī pārējiem ir vieglāk dzīvot.

PALDIES AKADĒMIJAI!

Uz jautājumu, kādu zināšanu bāzi ir iedevusi akadēmija, Elīna saka, ka teorētiskā ziņā Latvijas Jūras akadēmija iedod ļoti labas zināšanas. "Prakses laikā uz kuģa bijām divi kadeti, es un vispirms kadets no Melnkalnes, kuru nomainīja kadets no Ukrainas. Varu teikt, ka manas akadēmijā iegūtās zināšanas un teorētiskā bāze bija krietni vien labāka, bet attieksme, tā jau ir atkarīga no katra cilvēka paša."

Lai gan Elīna nu jau vairāk nekā gadu strādā krastā, viņa smaidot saka, ka pagaidām jūrā atpakaļ nesauc, bet dzīvē jau nekad nevajagot teikt nekad. Pagaidām darbam krastā ir vairāk plusu – ģimene, draugi un mājas. Tā ir būšana šeit un tagad, un Elīnai ļoti svarīga esot mājas sajūta, Ziemassvētki mājās, strādājot jūrā, tā visa pietrūkst. Bet, sākot studēt akadēmijā, to visu taču varēja paredzēt. Vai arī ne?

"Kad sāku studēt, es maz ko zināju par jūru, par jūrniecības izglītību un darbu jūrā. Izvēle bija ātra un spontāna. Tolaik domāju: ofisā sēdēt negribu, negribu neinteresantu darbu. Pārlūkoju augstskolu sarakstu un apstājos pie divām – Aizsardzības un Latvijas Jūras akadēmijas. Pirmo no tām atmetu un aizbraucu uz ēnu dienām Jūras akadēmijā, *ēnoju* vienu trešā kursa studentu. Viņš bija tik ļoti, ļoti, ļoti visā jūrniecībā iekšā, viņš bija tik priecīgs, ka var mācīties Jūras akadēmijā, ka var iegūt tādu izglītību un var iet jūrā, un visu to man stāstīja ar tādu degsmi, ka tas mani pilnīgi pārliecināja. Sliecos mācīties ostiniekos, bet tieši mans *ēnojamais* mani pārliecināja stāties kuģu vadītājos, jo

tur būs vairāk iespēju, varēs strādāt gan jūrā, gan krastā. Viņa stāstītais likās tik pārliecinošs, ka nebija šaubu, un viņa iedvesmota aizgāju uz kuģu vadītājiem. Motivācija bija lieliska. Esmu ļoti priecīga, ka studēju Latvijas Jūras akadēmijā kuģu vadītājos. Tas man tiešām ir devis lielākas iespējas, esmu pārliecināta, ka Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā mani paņēma tieši tāpēc, ka esmu kuģa virsnieks un man ir jūras pieredze. Lielākā daļa no kursa biedriem, ar kuriem uzturu sakarus, iet jūrā, un daudzi no viņiem jau strādā par otrajiem stūrmaņiem. Izglītība, kas iegūta akadēmijā, ir neatsverama."

Par to, ka ne tikai akadēmiju beigušie, bet arī esošie studenti ir savas augstskolas patrioti, lieliski varēja pārliecināties, klausoties Tomasa un Jāņa teiktajā.

"Visu, ko dod akadēmija, pat tad, ja kādā brīdī tas šķiet nesvarīgi, pilnīgi visu vajag ņemt vērā un pasniedzējus vajag uztvert kā dzīves skolotājus," ļoti pārliecinoši klātesošajiem, īpaši tiem, kuri vēl nav bijuši jūras praksē, saka Tomass. "Katra kripatiņa erudīcijas, katra kripatiņa zināšanu nekur nepazūd. Mums, kas studē akadēmijā, ir pavisam cita domāšanas ievirze nekā citu augstskolu studentiem. Nevienu sekundi neesmu nožēlojis, ka izvēlējos studijas Latvijas Jūras akadēmijā."

Studenti no jūras prakses atgriežas pieaugušāki un nobriedušāki. Jūra dara savu. Vairāk nekā pusgadu esot projām no mājām, uz kuģa, kur kopā jāstrādā un jādzīvo nacionāli ļoti raibam kolektīvam: latviešiem, krieviem, ukraiņiem, horvātiem, gruzīniem, turkiem, ķīniešiem, filipīniešiem, indiešiem un vēl, un vēl, daudzas vērtības nākas pārvērtēt, kādu savu ambīciju, vēlēšanos vai nevēlēšanos nākas nolikt malā, jo tu šeit neesi viens un neesi arī pasaules centrs. Ir jāiemācās saprast un cienīt dažādu kultūru cilvēkus, jāsaprot, ka viss jādara pašam, bet viena no svarīgākajām atziņām, par ko runāja Tomass un Jānis, – neslinkot un nekavēt. Uz kuģa neciena tos, kuri slinko, to tūlīt pamana un pret viņiem attiecas savādāk. Un svētumu svētums, protams, ir tiltiņš, kur nekad nedrīkst nokavēt savu maiņu. "Ierodies desmit minūtes ātrāk, bet nevienu minūti nenokavē," saka Tomass, un Jānis piebilst, ka tad, kad uz tiltiņa ierodas kapteinis, visiem ir jābūt kājās. Tā ir kārtība un cieņa. Un arī sveicināt kapteini vajagot ikreiz, kad viņu satiek. Arī tā ir cieņas izrādīšana.

Jaunie un topošie speciālisti vieš cerību, ka Latvijas jūrniecība nekur nevar pazust. Latvijas simtgades gads izskan uz tādas pozitīvas nots.

Cik tu pats būsi ieinteresēts, tik arī iegūsi," saka Elīna un visas savas iegūtās zināšanas liek lietā Jūrnieku reģistrā. "Ir jāiet uz priekšu!" To saka Jānis, kurš prakses laikā savā kajītē pie sienas turēja Latvijas karogu. "Mēs divas reizes kā kuģis saņēmām drošākā kuģa nosaukumu," ar lepnumu saka Tomass, un jautāts, kāds ir viņa mērķis, atbild: "Mans mērķis? Pabeigt augstskolu un tad pēc desmit gadiem par kapteini!"

Un tā arī būs. Lai veicas!■

Anita Freiberga

JŪRSKOLNIEKI GŪST PIRMO DARBA RŪDĪJUMU

"Kuģu mehāniķu un stūrmaņu apmācības uzlabošana un starptautiskā prakse"

"Erasmus+" Prakšu mobilitātes projekts LJA jūrskolā tiek realizēts kopš 2012. gada, kopumā septiņu gadu laikā projektā piedalījušies 134 jūrskolas audzēkņi, un, kā atzīst projekta vadītāja Nora Ārgale, tas dod iespēju labākajiem jūrskolas audzēkņiem pēc 2. kursa saņemt "Erasmus+" programmas stipendiju un doties mēnesi ilgā praksē ārvalstīs. 2018. gada vasarā 15 jūrskolas audzēkņi devās uz Maltu un 10 uz Kipru. Maltā praktikantus uzņēma "Yacht Luxury Charters", "Malta Charters" un "Tip Top One", Kiprā "Relax Cruises" un "Avgoustis Shipyard". Jauniešu darba pienākumos bija piedalīties izbraucienos ar katamarānu, kur viņi ne tikai veica nepieciešamos palīgdarbus, kuģa apkopes darbus un uzraudzīja klientus izklaides brauciena laikā, bet arī tika apmācīti šā jūras transportlīdzekļa vadīšanā un tauvošanā, palīdzēja jahtu ostas teritorijas apsaimniekošanā un citos darbos, apguva burāšanu un vadīja motorlaivu, kā arī iepazina izklaides kuģu uzņēmējdarbības specifiku. Savukārt kuģu mehānikas specialitātes audzēkņi guva labu pieredzi jahtu būves un remonta darbos.

Armands Rancāns (no labās), Laura Viznere, Anna Jeļizaveta Kuzmina, Ēriks Besprozvannijs, Nora Ārgale.

Par labu tradīciju kļuvusi jūrskolas audzēkņu atskaite par praksē piedzīvoto LJA prakses vakaros, kas parasti notiek novembra beigās. Jaunieši emocionāli stāstīja par pirmo, ja tā var teikt, nopietno satikšanos ar izvēlēto profesiju. "Darba devēji mūs uztvēra nopietni, un mēs tikpat nopietni izturējāmies pret saviem darba pienākumiem," prakses vakarā teica nu jau jūrskolas 3. kursa audzēkņi.

UZZIŅAI

Starptautiskā prakse tiek realizēta jūrskolas mācību programmā paredzētās jahtu takelāžas prakses (kuģu vadītājiem) un krasta mehānisko darbnīcu prakses (kuģa mehāniķiem) ietvaros. Projekta līdzekļi sedz visus ar uzturēšanos un ceļošanu saistītos izdevumus, kā arī dalībnieki saņem dienas naudu.

Piemēram, Ēriks uzskata, ka šī pirmā darba pieredze ir devusi viņam iespēju saprast, kāda tad būs izvēlētā nākotnes profesija. Strādājot kopā ar ārzemju kolēģiem, viņš mācījies saprasties angļu valodā Arī viņa kursa biedrs Armands uzskata, ka angļu valodas praktiska lietošana uzlabo valodas zināšanas, bet mēnesi ilgs praktiskais darbs ir apstiprinājis, ka viņa izvēle apgūt jūrnieka profesiju ir bijusi pareiza.

Projekta vadītāja Nora Ārgale prakses vakarā stāstīja, ka 2. kursa otrajā semestrī tie jūrskolas audzēkņi, kuri ar savām labajām sekmēm, nopietno attieksmi pret mācībām un aktīvo sabiedrisko darbu bija nodrošinājuši dalību "Erasmus+" Prakšu mobilitātes projektā, sāka gatavoties praksei un ieguldīja ļoti nopietnu darbu angļu valodas zināšanu papildināšanā, bet prakses noslēgumā dalībnieki saņēma darba vietas sertifikātu, angļu valodas sertifikātu un EUROPASS Mobilitātes dokumentu.

"Par iespēju piedalīties šādā projektā visi dalībnieki atsaucas pozitīvi un atzīst iegūto pieredzi par interesantu un vērtīgu, par tādu, kas paaugstinās viņu pārliecību saviem spēkiem un iespējām konkurēt darba tirgū," saka Nora Ārgale.

Prakse dod iespēju jauniešiem iegūt pirmo ar izvēlēto profesiju saistīto darba pieredzi, turklāt darīt to starptautiskā vidē. Līdztekus profesionālām iemaņām jaunieši mācās sadarboties ar darba devēju un kolēģiem, iepazīst citas valsts kultūru un ar jūrniecību saistītu mazo uzņēmumu darbību, kā arī uzlabo saskarsmes prasmes angļu valodā. Lielākajai daļai jauniešu šī ir pirmā darba pieredze, daudziem arī pirmais ceļojums ārpus Latvijas. Tie ir septiņpadsmit astoņpadsmit gadus veci jaunieši, kuri bija prom no mājām, paši organizēja sevi darbam, mācījās strādāt komandā, uzlaboja savas angļu valodas zināšanas un guva pirmo iespaidu par darbu uz kuģa. Lai arī pagaidām tie bija izklaides kuģi, jaunieši saprata, cik svarīgi ir ievērot noteikumus un būt disciplinētiem, kā arī to, cik svarīgas ir teorētiskās zināšanas, kas tiek papildinātas praktiskajā darbā. Bez darba pienākumiem jauniešiem tika piedāvāta arī plaša kultūras programma – iespēja iepazīties ar attiecīgās valsts vēstures un kultūras mantojumu, gida pavadībā apmeklēt ievērojamākās vietas, kā arī saņemt praktisku apmācību burāšanā un niršanā.

Vai pēc jūrskolas beigšanas kāds no jauniešiem ir nolēmis turpināt studijas Latvijas Jūras akadēmijā? Šobrīd viņi domā, kā tā būtu pareizā izvēle, bet 3. kursa audzēknis Armands ar pilnu pārliecību saka, ka viņš pavisam noteikti studēs Jūras akadēmijā.

IZVĒLI IZDARĪT KĻŪST ARVIEN GRŪTĀK

Kopš 2018. gada rudens jūrskolās ir ieviesti jauni izglītības standarti: kuģu vadītāja diploms jaunajiem speciālistiem ļaus strādāt uz kuģiem līdz 3000 BT, bet mehāniķa diploms – līdz 3000 kW. Tagad jūrskolas izglītībai ir piešķirta pilnīgi cita nozīme, izglītības dokumentam būs daudz lielāka vērtība, un daudziem jūrskolas absolventiem zudīs motivācija turpināt mācības, tā vietā viņi izvēlēsies darbu jūrā.

Tomass Šakalis 2018. gadā pabeidza LJA jūrskolu, iegūstot kuģu mehāniķa specialitāti, un rudenī iestājās LJA Kuģu vadītāju nodaļā. Uz jautājumu, kāpēc bijusi šāda izvēle, Tomass atbild, ka tā izglītība, ko viņš ieguva jūrskolā, jaunajam speciālistam piedāvāja visai ierobežotas darba iespējas, tātad arī karjeras iespējas bez tālākas izglītības būtu visai ierobežotas. Jautāts, vai šādu izvēli viņš būtu izdarījis, ja izglītības dokuments būtu stiprāks, tāds, kādu iespējams tagad iegūt jūrskolā, Tomass atbild: "Ja šāda programma būtu bijusi jau tad, kad es sāku mācīties, droši vien Jūras akadēmijā nebūtu stājies, jo tad diploms būtu līdzvērtīgs Liepājas Jūrniecības koledžas diplomam un dotu pietiekami labas iespējas strādāt jūrā. Ar to, ko tagad piedāvā jūrskola, tu droši vari strādāt par virsnieku uz visiem kuģiem."

Visticamāk, jaunā programma atturēs daudzus no izglītības turpināšanas, jo jaunie cilvēki vēlas iespējami ātrāk tikt laukā no mācību iestādes, kļūt patstāvīgi, strādāt un pelnīt. Ja nu vienīgi ieslēdzas ambīcijas, piemēram, jaunais cilvēks vēlas kļūt par kapteini. Taču arī šajā ziņā nav viennozīmīgas atbildes, jo daudz kas ir atkarīgs no kuģošanas kompānijas politikas attiecībā uz savu darbinieku diploma spēku un nez vai tieši akadēmijas līmeņa diploms ir nepieciešams, lai kāptu pa karjeras kāpnēm.

Tomass sev izvirzījis mērķi kļūt par kapteini, bet tagad ir LJA 1. kurss ar visu, ko tas sev nes līdzi. Vispirms jau ļoti nopietnas matemātikas un fizikas studijas, bez kā uz priekšu tikt nevar.

"Reizēm ir grūti nosēdēt akadēmijas solā, ja apzinies, ka tu jau varēji strādāt jūrā. Mācīties LJA pēc jūrskolas beigšanas nemaz nav tik viegli, kā varētu domāt, jo akadēmijā ir nopietnas prasības matemātikā un fizikā, bet jūrskolā šie priekšmeti nebija prioritāri, akcents vairāk tika likts profesionālās izglītības virzienā, un tagad, pēc jaunās programmas ieviešanas, tas būs vēl jo vairāk izteikts."

Dzīve rādīs, kā būs nākotnē, bet Tomasam, protams, var novēlēt neķert kreņķi, domājot, kā būtu, ja būtu, koncentrēties uz studiju programmu un neaizmirst par izvirzīto mērķi.■

Anita Freiberga

TOPOŠIE KUĢU MEHĀNIĶI IZIET PRAKSI MALTĀ

Izmantojot "Erasmus+" programmas projekta "Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņu prakse" sniegtās iespējas, jūrskolas trešā kursa kuģu mehāniķu programmas audzēkņi Nikolajs Ivanovs, Deniss Bracjuks, Kirils Studeņņikovs un Dmitrijs Dermenži izgāja praksi Maltas pilsētā Mostā, kur kā kadeti praktizējās uz nelielām laivām/jahtām, lai papildinātu zināšanas izvēlētajā specialitātē.

No 2016. gada 1. jūnija līdz 2018. gada 31. maijam Liepājas Jūrniecības koledža īstenoja "Erasmus+" projektu "Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņu prakse". 2017. un 2018. gadā astoņi koledžas audzēkņi izgāja četrpadsmit dienu praksi Maltā uz "GOZO Channel" kuģiem. Projekta finansējums ir 35 630 eiro ("Erasmus+" programmas līdzekļi).

Pēc atgriešanās jaunieši atzina, ka, atrodoties tālu no mājām, viņi pirmo reizi tā īsti saprata, ko nozīmē dzīvot pieauguša cilvēka dzīvi – bez vecāku palīdzības un gādības.

Jaunieši iepazina citas valsts kultūru, papildināja profesionālās iemaņas, angļu valodas zināšanas, apguva pietauvošanās operācijas, darbu komandā un komunikāciju ar klientiem.■

JŪRNIECĪBAS KOLEDŽAI PIEGĀDĀTAS MEHĀNIĶU DARBNĪCĀM PAREDZĒTĀS MĀCĪBU IEKĀRTAS UN APRĪKOJUMS

NACIONĀLAIS ATTĪSTĪBAS PLĀNS 2020
EIROPAS SAVIENĪBA
Eiropas Reģionālās attīstības fonds
IEGULDĪJUMS TAVĀ NĀKOTNĒ

Īstenojot projektu "Liepājas Jūrniecības koledžas pirmā līmeņa profesionālās augstākās izglītības STEM programmu studiju mācību vides uzlabošana", koledža iegādājusies mūsdienīgas iekārtas un aprīkojumu, kas paredzēts topošo mehāniķu apmācībai. Patlaban gandrīz visas iekārtas, izņemot eļļas un smērvielu analīžu pārvietojamās laboratorijas iekārtas, jau piegādātas un atrodas noliktavā, kur tās glabāsies līdz brīdim, kad tiks pārbūvēta pati ēka. Par mācību iekārtu un aprīkojuma iegādi 2017. gada 6. decembrī noslēgts līgums ar SIA "Stokker", savukārt 2018. gada 21. februārī noslēgts līgums ar SIA "Fraktal Bau" par topošo kuģu mehāniķu darbnīcu pārbūvi.

Īstenojot projektu, plānots pārbūvēt kuģu mehāniķu darbnīcas un aprīkot tās ar modernām iekārtām un instrumentiem, kā arī izveidot mācību laboratoriju, tādējādi nodrošinot koledžas programmas "Jūras transports – kuģa mehānika" kvalitatīvu apguvi ap 330 studējošajiem gadā. Darbnīcas tiks aprīkotas ar tādām modernām iekārtām kā eļļas un smērvielu analīžu pārvietojamā laboratorija, mašīnapstrādes darbgaldi un iekārtas, universālā virpa, urbšanas

UZZIŅAI

Projekts tiek realizēts 8.1.4. specifiskā atbalsta mērķa "Uzlabot pirmā līmeņa profesionālās augstākās izglītības STEM, tajā skaitā medicīnas un radošās industrijas, studiju mācību vidi koledžās" ietvaros.

un frēzēšanas iekārtas, lentzāģis metālam, metināšanas iekārtas, gāzes metināšanas iekārtas un to aprīkojums, darbgalds lokmetināšanas, griešanas ar gāzi un slīpēšanas darbiem u.c., kā arī būs nodalītas metinātāju praktiskās apmācības darba vietas – kabīnes. Veiktie uzlabojumi infrastruktūrā un aprīkojumā nodrošinās programmas mācību priekšmetu un iegūstamo praktisko iemaņu atbilstību jūrnieku profesionālās sagatavošanas starptautisko standartu prasībām un ļaus sagatavot augsti kvalificētu darbaspēku jūrniecības un transporta nozarēm.

Liepājas Jūrniecības koledža sākusi vērienīgu tā dēvēto STEM jeb zinātnes, tehnoloģijas, inženierzinātnes, matemātikas izglītības programmu modernizācijas un attīstības projektu, kas nodrošinās jūrniecības nozares augsta līmeņa speciālistu sagatavošanu.

Projekta plānotās izmaksas ir 336 119 eiro, no tiem 285 701,15 eiro ERAF finansējums, valsts līdzfinansējums – 50 417,85 eiro.

Projekta īstenošanas laiks – 17 mēneši (01.07.2017. – 30.11.2018.).■

TURPINĀS SADARBĪBA AR ŠANHAJAS JŪRNIECĪBAS UNIVERSITĀTI

Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis un projektu vadošā speciāliste Jekaterina Zalomova atgriezušies no Ķīnas, kur viesojās Šanhajas Jūrniecības universitātē un tikās ar šīs mācību iestādes vadību, lai apspriestu turpmākās sadarbības iespējas un papildinātu pieredzi mācību iestādes vadībā, attīstībā, kā arī kvalitātes sistēmas ieviešanā un uzturēšanā.

Koledžas direktors V. Dreimanis pastāstīja, ka katrs Šanhajas Jūrniecības universitātes apmeklējums ir solis tuvāk dziļākai un strukturētākai sadarbībai starp abām mācību iestādēm. "Protams, mēs pārrunājām arī nianses, lai saprastu, cik lielā mērā varam īstenot ieceri par koledžas studentu apmācību Ķīnā," sacīja V. Dreimanis. "Šanhajas Jūrniecības universitāte spēj nodrošināt mācības angļu valodā pilnā apmērā. Par to mēs pārliecinājāmies, piedaloties lekcijās, kas paredzētas ārzemju studentiem, kā arī sarunājoties ar pašiem studentiem. Vizītes laikā lielu vērību pievērsām Šanhajas Jūrniecības universitātes materiāli tehniskajam nodrošinājumam." Koledžas pārstāvji apmeklēja universitātei piederošo sauskravas kuģi, kurš speciāli aprīkots, lai nodrošinātu topošo jūras virsnieku kvalitatīvu apmācību. "Mums bija iespēja apskatīt laboratorijas un trenažierus, kur ne tikai virtuāli, bet arī praktiski notiek topošo jūrnieku apmācība. Tur studentiem jāveic reālas darbības ar reāliem instrumentiem, protams, izmantojot

LJK direktors Vladimirs Dreimanis (otrais no labās) kopā ar Ķīnas delegāciju.

datorizētu vadību. Ķīnā pievērš lielu uzmanību izglītības sistēmas uzlabošanai tieši materiāli tehniskā nodrošinājuma ziņā. Patīkami bija redzēt, ka arī jūrniecībai tiek pievērsta tik liela uzmanība," secina V. Dreimanis.

Vizītes laikā koledžas amatpersonas iepazina ķīniešu pieredzi kvalitātes pārvaldības sistēmas ieviešanas jautājumos. Liepājas Jūrniecības koledža plāno iegūt ISO 9001 kvalitātes pārvaldības sistēmas sertifikātu, kas apliecinātu, ka koledža savu darbu veic atbilstoši starptautiski atzītam kvalitātes vadības standartam. "Tas ir svarīgi, šis sertifikāts apliecinātu, ka mācību iestāde var nodrošināt pakalpojumu kvalitāti atbilstoši starptautiskajām prasībām," norāda V. Dreimanis.

Šanhajas Jūrniecības universitāte saredzot vairākas iespējas sadarbībai ar Liepājas Jūrniecības koledžu. "Pirmkārt, tā varētu būt koledžas studentu apmācība šajā universitātē. Otrkārt, lai Ķīnas pasniedzēji iegūtu profesora statusu, viņiem nepieciešams iziet pusgadu ilgu praksi kādā ārzemju mācību iestādē, lasot lekcijas svešvalodā, parasti angļu valodā. Sakarā ar to Šanhajas Jūrniecības universitāte apsver iespēju sūtīt pie mums savus pasniedzējus konkrētu kursu vadīšanai," stāsta V. Dreimanis. "Mums tās ir gan patīkamas ziņas, gan neliels uztraukums, jo dažām lekcijām būs jānotiek angļu valodā. Mūsu studenti angļu valodas eksāmenā parāda labas zināšanas, bet vai tās ir pietiekamas, lai mācītos angļu valodā?" retoriski jautā direktors. "Taču mūsu studenti piedalās "Erasmus+" apmaiņas programmās, vairākus mēnešus pavadot gan Portugālē,

gan Maltā, gan arī Lietuvas Jūras akadēmijā, kas ir mūsu lielākais sadarbības partneris tieši teorētisko kursu pasniegšanā, līdz ar to uztraukumam nevajadzētu būt tik lielam," saka V. Dreimanis un piebilst, ka šis sadarbības posms ir noslēdzies ar labiem rezultātiem.

Šanhajas Jūrniecības universitātes Navigācijas un Inženiertehniskās fakultātes profesori Sjamins Zens un Čaodzeņs Ši koledžas studentiem nolasīja lekcijas par kuģu vadīšanu un kuģa enerģijas taupīšanas menedžmentu.

Šanhajas Jūrniecības universitātes profesors Sjamins Zens: "Kuģniecība ir starptautisks bizness, jūrnieki strādā visā pasaulē, tāpēc kā jūrniecības tehnoloģiju pasniedzējs es mudinu jauniešus iesaistīties dažādās studentu apmaiņas programmās, lai viņi varētu uzlabot angļu valodas zināšanas un iepazīt atšķirīgas kultūras. STCW konvencijā ir vienoti mācību standarti un kursu plāni, kas ir labs pamats studentu apmaiņai starp abām mācību iestādēm."■

SVINĪGI ATKLĀTAS JAUNĀS MĀCĪBU LABORATORIJAS

Liepājas Jūrniecības koledžā svinīgi atklāta jaunā navigācijas, manevrēšanas un mašīntelpas vadības laboratorija un dīzeļdzinēja mašīntelpas simulatora četras darba vietas.

Veiksmīgi īstenojot vairākus projektus un saņemot valsts līdzfinansējumu, Liepājas Jūrniecības koledža piesaistījusi ievērojamus Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļus. Pēdējo gadu laikā mācību iestādē tiek ieguldīti lieli līdzekļi gan mācību programmu pilnveidošanā, gan darbinieku apmācībā, gan mācību infrastruktūras uzlabošanā un specifisku simulatoru iegādē, kas būtiski uzlabo mācību procesa kvalitāti un ceļ koledžas konkurētspēju jūrniecības speciālistu sagatavošanā.

Liepājas Jūrniecības koledžas direktora vietniece studiju darbā Jūlija Jevgrafova: "Šodien ERAF finansēta projekta ietvaros mēs atklājam jaunās simulatoru – trenažieru telpas. Katru gadu pie mums nāk studēt daudz jaunu cilvēku, un katru gadu mēs palielinām savu zināšanu kapacitāti un uzlabojam tehnisko nodrošinājumu. Mūsu

koledža pēdējos gados ir ļoti nopietni attīstījusies un kļuvusi par vienu no līderiem jūrniecības izglītības jomā Latvijā. Tomēr šajā pilnveidošanās procesā nedrīkstam aizmirst, ka izglītības galvenais rādītājs ir kvalitāte. Koledžas uzdevums ir kvalitatīvi sagatavot topošos jūrniekus. Mēs esam atvērti jauniem izaicinājumiem un jaunām tehnoloģijām, kas spēj nodrošināt augstāko kvalitāti ikvienā mūsu darbības jomā un paaugstina mūsu konkurētspēju.

Liepājas Jūrniecības koledžas vārdā izsaku pateicību mūsu sadarbības partneriem – Lietuvas Jūras akadēmijai. Gribu pateikt paldies arī Latvijas Jūras administrācijai, Jūrnieku reģistram, kas sniedza morālu atbalstu. Paldies mūsu kaimiņiem Jūras spēkiem, Liepājas ostas administrācijai par sadarbību un palīdzību. Liels paldies visiem projektā iesaistītajiem kolēģiem par ieguldīto darbu."

Navigācijas, manevrēšanas un mašīntelpas vadības laboratorija ir "Interreg V-A" Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas projekts "LatLitNaviPort".

- Projekta nosaukums: Darbaspēka mobilitātes un iemaņu uzlabošana Latvijas – Lietuvas jūras transporta sektorā.
- Projekta vadošais partneris: Liepājas Jūrniecības koledža (LJK).
- Sadarbības partneris: Lietuvas Jūras akadēmija (LJA).
- Projekta īstenošanas laiks: 03.04.2017. – 02.04.2019 (24 mēneši).
- Projekta mērķis: uzlabot konkurētspēju jūrniekiem un loģistikas speciālistiem, ceļot izglītības kvalitāti.
- Projekta plānotais finansējums: projekta kopējā summa – 900 286,38 eiro, no tiem 85% (765 243,42 eiro) ERAF finansējums, 15% (135 042, 96 eiro) – Latvijas valsts budžeta līdzfinansējums.■

Indra Grase

MĒS DARĀM TO, PAR KO DAUDZI TIKAI RUNĀ

Jūnija nogalē notikušajā Latvijas Jūrniecības savienības (LJS) valdes sēdē "Novikontas" Jūras koledža tika uzņemta par LJS juridisko biedru, līdz ar to kļūstot par pagaidām vienīgo jūrniecības izglītības iestādi šādā statusā. "Mums oficiāla pievienošanās LJS ir ļoti svarīga, lai realizētu jūrnieka profesijas popularizēšanas projektu. Šim mērķim jāapvieno visi nozares resursi, arī neformālie – LJS, arodbiedrības, kruinga kompānijas, izglītības iestādes, arī muzeji! Jūrniecība jāpopularizē ne tikai vārdos," ir pārliecināts koledžas direktora vietnieks un faktiskais tās vadītājs DMITRIJS SEMJONOVS.

MĀCĪBU PROCESA CENTRĀ IR STUDENTS

Runājot par "Novikontas" Jūras koledžu, D. Semjonovs saka: "Mēs darām to, par ko daudzi citi tikai runā. Eiropas līmenī ir iezīmētas kompetences, kas cilvēkiem jāapgūst paralēli profesionālajām zināšanām. Tās ir prasme mācīties, digitālās prasmes, komunikācijas spējas, spēja strādāt komandā, domāt kā uzņēmējam un realizēt savas idejas. Idejas jau ir gandrīz katram, taču ir nepieciešama uzņēmēja pieeja, lai tās realizētu.

Vērtējot mūsu koledžu, daži saka – parasta neklātienes izglītība. Taču mēs vispirms iemācām cilvēkam mācīties – atrast informāciju, to kritiski izvērtēt, tad izmantot. Mēs nesakām – dari tā! Mēs noliekam cilvēku situācijā, kad tā ir jādara, dodam konkrētus uzdevumus. Mācām komunikācijas prasmes – gan ar digitālo kanālu palīdzību, gan arī tiešā veidā, aizstāvot visus savus paveiktos darbus. Parasti mācību iestādēs vērtē to, ko students ir sapratis un atceras no lekcijās stāstītā vai paša izlasītā. Mēs nevērtējam zināšanas, bet gan prasmes. Mums ir daudz simulatoru, ar to palīdzību students pierāda savas prasmes. Turklāt students, lai izpildītu uzdevumus, visu laiku komunicē arī ar saviem kolēģiem."

"Novikontā" uzskata, ka mācību procesa centrā jābūt studentam. Ja tā ir auditorija, kurā strādā lektors, tad centrā ir lektors. Lai tā nebūtu, darbs ar katru studentu notiek individuāli. Pieredze šādam darbam ir uzkrāta gadu gaitā. D. Semjonovs ir pārliecināts, ka uz šādu pieeju mācību procesam drīz pāries daudzas mācību iestādes. Galvenais princips – students visu apgūst darbības procesā, ar simulatoru palīdzību, laboratorijās, darbnīcās un arī savā darbavietā.

"Mēs saņemam atsauksmes no puišu vecākiem. Bieži vien viņi no sākuma ir skeptiski, kad stāstām par mūsu mācību metodēm, bet drīz vien jau redz, kā

viņu bērni mainās. Puiši mācību procesā kļūst par virsniekiem – iemācās pieņemt lēmumus, uzņemties atbildību. Visi cilvēki zina, kā mācīties. Jebkurš pateiks – mani mācīja tā, un es iemācījos, tātad tas bija pareizi. Taču to var arī citādi! Vienkāršs piemērs: ja cilvēks jūrā piedzīvo glābšanas operāciju, vienalga, vai tiek izglābts pats, vai glābj citus, tas paliks prātā uz visu mūžu. Nolikt cilvēku situācijā, kurā jāpieņem lēmumi un jārīkojas, ir daudz efektīvāk, nekā gari un plaši stāstīt, kā būtu jārīkojas šādā situācijā," uzsver D. Semjonovs.

Dmitrijs Semjonovs.

Taču viņš neapgalvo, ka "Novikontas" koledžas mācību procesa variants būtu ideāls. Koledža visu laiku uzlabo un pilnveido savas metodes. "Jāņem vērā, ka mūsu pasniedzēji ir cilvēki ar pieredzi, un tas nozīmē, ka viņu domāšana un līdzšinējās darba metodes ir jāmaina. Tas nav vienkārši. Turklāt ne jau visiem studentiem derēs mūsu piedāvātais variants. Vienmēr būs tādi, kuriem piemērotāks būs akadēmiskais mācību stils, īpaši jau tiem, kuri tendēti uz teoriju, uz zinātni. Mēs gatavojam speciālistus tieši profesionālā plāksnē."

DARBS JŪRNIECĪBĀ – ALTERNATĪVA AIZBRAUKŠANAI

"Novikontas" Jūras koledžā mācās gan profesionāli jūrnieki, kuri, paaugstinot savu kvalifikāciju, no ierindas jūrniekiem kļūst par virsniekiem, gan arī vidusskolu absolventi, kuri vispirms izmācās par matrožiem vai motoristiem, vismaz gadu nostrādā jūrā un pēc tam turpina mācības, lai kļūtu par stūrmaņiem vai mehāniķiem. Pašlaik pieredzējušo jūrnieku ir vairāk. Daļa jauno puišu, pastrādājuši jūrā, nolemj, ka ir taču labi tāpat – alga pieklājīga, īpaši, ja salīdzina ar vidusmēra algu krastā. Tad kāpēc gan mocīties? Taču pēc paris gadiem motivācija kļūt par virsnieku tomēr rodas, jo uz kuģa labi redzams, kā atšķiras ierindas jūrnieka un virsnieka darbs, kādas ir izaugsmes iespējas, un arī algas atšķirība nav noslēpums. Par šiem puišiem, kuri atgriežas koledžā pēc pāris gadiem, D. Semjonovs saka – viņi paliks jūrniecībā.

"Mēs gribam parādīt vidusskolas beidzējiem, ka darbs jūrniecībā ir alternatīva aizbraukšanai no Latvijas. Ja paskatāmies, piemēram, Latgalē – gandrīz katram jaunietim, saņemot vidusskolas atestātu, kabatā jau ir lidmašīnas biļete

uz Angliju, Īriju, Skandināviju un tamlīdzīgi. Protams, mēs nesakām, ka visi var kļūt par jūrniekiem, bet tā tomēr ir iespēja. Jā, jūrnieks strādās ārpus Latvijas, taču pēc katra reisa viņš atgriezīsies mājās. Tas, ka jūrnieks visu laiku ir prom no savas ģimenes, ir mīts. Mūsdienās reisi ir vidēji divus trīs mēnešus gari, pēc tam tikpat ilgi var atpūsties. Turklāt, kas ir ļoti svarīgi, jūrniekam ir izaugsmes iespējas, bet kādas izaugsmes iespējas sagaida jaunieti, kurš devies uz ārzemēm, piemēram, sēnes lasīt? Ja no 100 vidusskolas beidzējiem divi izlems mācīties par jūrniekiem, tas jau būs ļoti labs rādītājs. Pašlaik jūrnieki ir aptuveni 1,5% no strādājošajiem Latvijā," uzsver Jūras koledžas direktora vietnieks.

Svarīgi ļaut jauniešiem saprast, ka pieņemt lēmumu kļūt par jūras virsnieku var ne tikai 19, bet arī 22 vai 25 gadu vecumā. Ja vecums jau pārsniedzis 30, tad gan būšot krietni grūti mainīt domāšanu un uztveri, uzskata "Novikontā". Taču nekas nav neiespējams.

GALVENAIS, LAI PAŠAM BŪTU INTERESANTI!

"Es pats lēmumu apgūt jūrnieka specialitāti pieņēmu pirms 30 gadiem. Man nebija radinieku vai paziņu, kas būtu saistīti ar jūrniecību. Zināju, ka mūsu daudzdzīvokļu namā dzīvo kāds zvejnieks, es viņu nepazinu, taču visi zinājām, ka viņam ir ārzemju mašīna! Tajos gados tas kaut ko nozīmēja! Bet nezinu gan, vai tā bija motivācija. Es gribēju mācīties par treneri, bet Fizkultūras institūtā neiestājos, un domas nosvērās uz jūrniecību. Mācības bija ļoti interesantas, kaut gan līdz tam man vispār mācīties nepatika. Bet Jūras akadēmijā mēs zināmā mērā bijām, vismaz es tā jutos, jaunās mācību iestādes veidotāji, jo arī pasniedzēji paši vēl mācījās. Bija ļoti interesants laiks, taču biju pārliecināts, ka tālāk gan vairs nemācīšos. Kādēļ gan?! Darbs jūrā man patika, bet, kad apprecējos, sāku meklēt darbu, kas nebūtu saistīts ar jūrniecību. Aizgāju no jūrniecības industrijas, taču drīz vien tā mani atrada un aicināja atpakaļ! Sāku strādāt kruinga kompānijā. Darbs likās interesants, alga, protams, mazāka nekā jūrā, taču varēju justies apmierināts. Un tomēr mani visu laiku, varbūt pašam neapzinoties, ir vilinājis darbs izglītībā – tur, kur cilvēkus māca, kur pārveido viņu domāšanu un uztveri. No malas varētu likties, ka nerīkojos pareizi, visu laiku

pārejot uz mazāku algu, tomēr man bija svarīgi, lai pašam būtu interesanti!" atceras D. Semjonovs.

Viņam jau bija četrdesmit, kad sāka veidoties "Novikontas" Jūras koledža. Kāds ierēdnis ministrijā toreiz teicis, ka koledžu var vadīt tikai pedagogs ar vismaz maģistra grādu. Tā Semjonovs nonāca Latvijas Universitātē. "Tas nebija viegli, bet cik interesanti! Iesaku visiem – mācieties 40 gados un vēl vēlāk, nekad nenožēlosiet! Nav obligāti jātiecas pēc akadēmiskās izglītības, mācieties kaut ko paši sev! Man bija kolosāla pasniedzēja – profesore Irina Maslo. Uz doktorantūru faktiski aizgāju, pateicoties viņai. Viņa nekad nesaka – dari tā! Viņa liek saprast – jā, es to gribu, man to vajag. Es visu laiku tieku motivēts. Nu jau pašam šķiet, ka zināšanu pietiek. Jāsaņemas un jāuzraksta doktora darbs. Bet vai man to vajag? Sieva gan saka: tev tas ir jāizdara, ģimene tik daudz ir piecietusi tavas mācīšanās dēļ, mēs esam pelnījuši to tavu doktora diplomu!"

MŪSU JŪRNIECĪBAS IZGLĪTĪBA VARĒTU BŪT UNIKĀLA

"Jūrniecības izglītība ir ļoti konservatīva. Tā tas ir visā pasaulē. Ja izglītību sarindo pēc progresivitātes, tad pirmajā vietā ir informācijas tehnoloģiju nozare, otrajā vietā medicīna... Jūrniecība pirmajā desmitniekā noteikti neiekļūst, bet vajadzētu! Jūrniecības izglītībā taču ir tādas lietas, kādu citās nozarēs nav, kaut vai simulatori. Diemžēl lielākoties tie tiek izmantoti neefektīvi. Nav arī sistēmas, kā studentam efektīvi mācīties, atrodoties uz kuģa, studenti tur dara to pašu, ko pirms 20 gadiem! Patiesībā mums Latvijā varētu būt unikāla jūrniecības izglītība, unikāla visā pasaulē. Tāpat kā tagad unikāla ir vispārizglītojošās izglītības sistēma Somijā. Lielākā daļa cilvēku jau nemaz nezina, kāda tad ir tā Somijas izglītības sistēma, tikai zina – jā, tas tik ir kaut kas, citur tā nav! Tāpat varētu būt ar jūrniecības izglītību Latvijā, jo mums taču ir tik daudz jūrnieku, patiešām daudz tik nelielai valstij. Vajadzētu, lai visi zinātu – ja runa ir par jūrniecības izglītību, tad jābrauc skatīties, kā to dara Latvijā. Un es redzu šādu iespēju, īpaši jau, kopš Jūras akadēmijā ir jauna rektore. Esmu pārliecināts, ka mēs varēsim veiksmīgi sadarboties," saka D. Semjonovs.

Mūsdienīga, progresīva jūrniecības izglītība – tas nav tikai valsts prestiža jautājums. "Lai kādas krīzes satricina pasauli, jūrniecības nozari tās vienmēr skārušas salīdzinoši mazāk. Kamēr vien tiks veikti pārvadājumi, tikmēr būs arī jūrniecība. Man jau pirms 20 gadiem teica – drīz būs kuģi, uz kuriem cilvēki nebūs vajadzīgi! Taču joprojām tie ir tikai eksperimenti. Jā, tādi kuģi būs, taču būs arī jūrnieki, viņi veiks to pašu darbu, tikai attālināti. Mana pārliecība ir, ka tad jūrniekus vajadzēs vēl vairāk, jā, protams, arī vēl profesionālākus un izglītotākus. Tieši tādēļ ir tik svarīgi, lai jūrniecības izglītība strauji kļūtu aizvien progresīvāka!" skaidro "Novikontas" Jūras koledžas vadītājs.■

Sarma Kočāne

ICS PRIEKŠSĒDĒTĀJS: STCW NOTEIKTAIS JŪRNIEKU APMĀCĪBAS REŽĪMS IR JĀPĀRSKATA

Starptautiskās Kuģniecības kameras (ICS) priekšsēdētājs Esbens Poulsons pauda viedokli, ka pienācis pēdējais laiks pārskatīt IMO STCW konvenciju, kas regulē globālos izglītības standartus un attiecas uz apmēram diviem miljoniem institūciju, kuras nodarbojas ar jūrnieku apmācību un sertificēšanu.

Pēdējo reizi būtiskus labojumus STCW konvencijā izdarīja pirms divpadsmit gadiem, bet 2010. gadā pieņēma Manilas grozījumus, kuros pievienoti daži jauni mācību un sertifikācijas noteikumi, neveicot vajadzīgās strukturālās izmaiņas, lai pielāgotos jaunām kompetencēm, kas būs nepieciešamas kuģu ekspluatācijai nākotnē.

Esbens Poulsons: "Šobrīd radusies situācija, ka jūrnieku izglītība un kompetences, ko tie iegūst mācību iestādēs un kursos, neatbilst reālajām vajadzībām darba tirgū, tāpēc darba devēji ir spiesti rīkot papildu mācības, neskatoties uz to, ka jūrnieks ir saņēmis STCW prasībām atbilstošus izglītības dokumentus. Šāda situācija rada virkni jautājumu par to, vai konvencija atbilst 21. gadsimta prasībām un sasniedz izvirzīto mērķi."

STCW prasību pārskatīšana ir nepieciešama, lai varētu pielāgoties tehnoloģiju attīstībai, tostarp arī domājot par nākotnes autonomo kuģošanu.

Esbens Poulsons: "Jaunu tehnoloģiju ienākšana maina jūrnieku funkcijas un nepieciešamās prasmes un iemaņas. Tā sauktais STCW baltais saraksts, kas apliecina atbilstību IMO prasībām, vairs neatspoguļo reālo situāciju, jo nedzīvo līdzi pasaules flotes attīstības straujajam tempam, tāpēc, iespējams, būs nepieciešama vairāk modulāra pieeja kompetenču novērtēšanai un jūrnieku sertificēšanai. ICS nevēlas iznīcināt balto sarakstu, bet uzskata, ka ir jābūt pārredzamākai un stingrākai valsts uzraudzības sistēmai, lai panāktu, ka STCW standarti nodrošina mūsdienu prasībām atbilstoši sagatavotus, kvalificētus un kvalitatīvus jūrniekus."

IMO ir stingri apņēmusies sasniegt ilgtspējīgas attīstības mērķus, un viens no tiem ir kvalitatīvas izglītības nodrošināšana.■

PĒC OTRĀ PASAULES KARA BALTIJAS JŪRĀ NOSLĪCINĀJA 317 000 TONNU ĶĪMISKO IEROČU

1945. gadā sabiedrotie vienojās ķīmiskos ieročus sakraut trofejas kuģos, izvest tos Baltijas jūrā, kur lielāks dziļums – 119–129 metri, un noslīcināt. PSRS militārā vadība 30 tūkstošus tonnu nogremdēja starp Kristiansenas salu un Bornholmu, bet vēl piecus tūkstošus tonnu apglabāja aptuveni 70 jūdzes uz dienvidrietumiem no Liepājas. 1948. gada jūlijā tālaika PSRS iekšlietu ministrs pilnīgi slepeni rakstīja ziņojumu Staļinam, kurā bija norādīts, ka trīs zvejas kuģīši zvejojuši 70 jūdzes uz rietumiem no Klaipēdas un no aptuveni 120 metru dziļuma kopā ar zivīm uz klāja izcēluši 250 kilogramu smagu vācu aviācijas ķīmisko bumbu, kas pielādēta ar iprītu. Dažas dienas vēlāk uz Liepājas pilsētas slimnīcu aizveda deviņus zvejas kuģa "Bauska" zvejniekus, un visas pazīmes liecināja, ka viņi ir saindējušies ar iprītu.

Kuģu vecākais mehāniķis Uldis Mačs stāsta: "Septiņu stundu gājienā no Liepājas, simt divpadsmitajā kvadrātā pie Gotlandes ieplakas bija īstās mencu vietas. Oh, kas tur bija par mencām! Mēs to vietu saucām par Iprīta placi, jo tur bija noglabāts iprīts – koka kastēs sakrāmētas stikla pudeles ar iprītu. Tie, kas pirms mums tur zvejoja mencas, izzvejoja arī iprīta pudeles, saturu lēja laukā, jo pudeles bijušas foršas. Vairāki saindējās un nomira, citi saindējās, bet palika dzīvi. Iprīta placī viss bija ar traļiem izvagots, dēļi vien nāca ārā."

MIERS CILVĒKU STARPĀ UN AIZSARDZĪBA VIDEI!

CCB GADSKĀRTĒJĀ KONFERENCE, BALTIJAS JŪRAS REĢIONS, 2018. GADA 2. MAIJS

Aicinājums par Baltijas jūru – miera jūru visām valdībām, parlamentu deputātiem, Eiropas Parlamenta deputātiem no Baltijas jūras reģiona, visām vides un miera veicinātājām organizācijām Baltijas jūras reģionā.

Baltijas jūra, mūsu ievainojamā iekšzemes jūra, ir viena no visvairāk kuģotākajām, trauslākajām un piesārņotākajām jūrām pasaulē. Pašlaik visdažādākās vides problēmas ātri apsteidz pieaugošie militārie draudi.

Papildus pieaugošajam pastāvīgā karaspēka daudzumam Baltijas jūras reģionā pieaug arī militāro mācību skaits. Pieaug arī dalībnieku un dalību ņemošo valstu skaits. Arī mācību veids mainās. Šodien tiek izmēģinātas arī smagi bruņota karaspēka sadursmes, kā arī iesaistīta ar atomieročiem bruņota kara tehnika. Turklāt 2017. gada vasarā ir pieaugusi gaisa robežu pārkāpšana vai bīstama pietuvošanās.

Militārās mācības, kurās piedalās tūkstoši un desmiti tūkstoši dalībnieku un ko gan Rietumu valstis, gan Krievija organizē vairākas reizes gadā, dramatiski palielina spriedzi starp Rietumu valstīm un Krieviju un veicina reģiona vides piesārņojumu. Mācības ir drauds pasaules mieram un ievērojama resursu izšķērdēšana, ko vajadzētu izlietot, lai risinātu eksistējošos un nākotnes izaicinājumus vides jomā.

Plašas mācības, līdzīgas tām, kas notika 2017. gadā – "Arctic Challenge", "Northern Coast", "Aurora" un "Zapad", var arī novest pie kļūdām. Šādām kļūdām var būt katastrofālas sekas.

Papildu drauds ir kodolieroču modernizēšana, kas pēc daudzu kara analītiķu un miera

pētnieku domām palielina to izmantošanas iespēju. Papildus Lielbritānijas un Francijas kodolgalviņām ASV ir izvietojušas kodolgalviņas Eiropā. Krievijai ir kodolgalviņas tās iekšējā teritorijā, kā arī, iespējams, ar kodolgalviņām aprīkojamas raķetes Kaļiņingradā.

Jāņem arī vērā, ka Baltijas jūras krastos atrodas vairākas atomelektrostacijas un citas ar kodolindustriju saistītas ražotnes, kas rada augstu bīstamību lielas militāras spriedzes apstākļos, ko izraisa plašas militārās mācības vai kara konfliktu situācijas.

Visbeidzot, Baltijas jūra ir apdraudēta no iepriekšējo karu atstātā mantojuma – tūkstošiem tonnu sprāgstvielu un ķīmisko ieroču, kas nogremdēti 2. pasaules kara laikā. Tāpat arī tiek lēsts, ka pēc 2. pasaules kara Baltijas jūrā nonākuši vairāki simti tūkstoši tonnu aviācijas bumbu, mīnu un cita kara materiāla.

Mēs, kas esam parakstījuši šo aicinājumu, – 145 vides aktīvisti, starptautisku projektu vadītāji, ostu un biznesa, kā arī citu nozaru pārstāvji no Somijas, Norvēģijas, Zviedrijas, Krievijas, Vācijas, Polijas, Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Baltkrievijas, Dānijas, ASV, Austrijas, Ukrainas, Francijas, Apvienotās Karalistes un Šveices:

Aicinām ikvienu valdību valstīs pie Baltijas jūras izmantot tās finanšu līdzekļus Baltijas jūras glābšanai tā vietā, lai finansētu bruņošanos un citas aktivitātes, kas piesārņo vidi.

Aicinām plānot un veidot debates par militārajiem draudiem Baltijas jūras reģionā. Mēs gribam iesaistīt politiķus, miera institūtus, miera pētniekus, mākslinieku, pazīstamas personības, nevalstiskās organizācijas un sociāli aktīvus iedzīvotājus visā Baltijas jūras reģionā piedalīties mūsu projektā un padarīt Baltijas jūru par MIERA JŪRU, kur valdītu miers cilvēku starpā un vides aizsardzība!■

PAR KO LIECINA ZEMĒ NOMESTS POLIETILĒNA MAISIŅŠ VAI PUDELE?

Atzīmējot 100 gadu, kas pagājuši kopš Latvijas valsts proklamēšanas, Vides izglītības fonds, ekoskolas un vairāki sabiedrībā zināmi cilvēki aicina piedalīties Piekrastes tīrradē – iniciatīvā, kuras laikā kopīgiem spēkiem tiks sakopta Baltijas jūras piekraste. Piekrastes tīrrade notiks katru septembra sestdienu ciešā sadarbībā ar vietējām pašvaldībām, ekoskolām, iniciatīvas sadarbības partneriem un ikvienu, kam rūp tīra piekraste. Iniciatīvas nosaukums "Piekrastes tīrrade" ietver vārdu, kas ticis radīts īpaši šim pasākumam. "Tīrrade" ir saliktenis, ko veido divi vārdi – "tīrs" un "radīt". Tādējādi iniciatīvas autori vēlas uzsvērt, ka tos vieno un iedvesmo ideja par tīras vides radīšanu, vīzija par tīru un sakoptu piekrasti.

"Lai mudinātu iespējami plašāku sabiedrību iesaistīties Piekrastes tīrradē, esam uzrunājuši vairākus sabiedrībā zināmus cilvēkus, aicinot viņus kļūt par Piekrastes tīrrades vēstnešiem," stāsta Vides izglītības fonda pārstāve Sanita Rībena. "Mēs esam priecīgi, ka uz mūsu aicinājumu jau ir atsaukušies Edgars Šubrovskis, Eva Johansone, Anitra Tooma, Ilmārs Šlāpins, Jēkabs Nīmanis, Kristīne Virsnīte, Rita Paula un vairāki citi, paldies viņiem! Mūsu nolūks ir iedvesmot un iesaistīt pēc iespējas vairāk cilvēku, tā, lai tīra piekraste patiešām kļūst par mūsu visu dāvanu Latvijai. Mēs labi saprotam, ka Piekrastes tīrradei drīzāk ir simboliska nozīme, jo, lai uzturētu tīru piekrasti visu gadu, ir jāiegulda mērķtiecīgs un sistēmisks darbs, ikvienam ir roka jāpieliek – gan pašvaldībām, gan atbildīgajām valsts institūcijām, gan vietējiem uzņēmējiem, gan ikkatram no mums. Šī iniciatīva ir stāsts par mūsu sapni par tīru piekrasti, par mūsu mīlestību pret jūru, tas ir simbolisks labas gribas žests. Katrs cilvēks, kas iesaistās, ir apliecinājums, ka šis sapnis par tīru piekrasti ir mūsu kopējā vēlme. Piekrastes tīrradei atbalstu jau ir izteikuši laikraksts "Diena", radio "Skonto" un "TEV", TV24 un raidījums "Vides fakti". Mēs priecāsimies par ikvienu, kas pievienosies šai iniciatīvai."

Portāla "Satori" galvenais redaktors Ilmārs Šlāpins: "Līnija, kurā jūra sastopas ar krastu, ir savdabīga dzīvības un radīšanas kvintesence – tā nekad nav tāda pati kā vakar. Ejot simto reizi vienā un tajā pašā vietā, tu vienmēr ieraudzīsi savādākus izskalojumus, sanesumus, apledojumus un smilšu vilnīšus, krasta līnija nemitīgi mainās un rada jaunu pasauli tās acumirklīgajā neatkārtojamībā.

Reizēm to iztraucē zemē nomests polietilēna maisiņš vai pudele. Bet to taču var pacelt, vai ne?"

Vides žurnāliste Anitra Tooma: "Nodzīvojusi pusmūžu Vidzemē, es sajutu jūras valdzinājumu un nu jau vairāk nekā desmit gadus dzīvoju pie Dižjūras. Tieši tā: pie jūras dzīvoju, Rīgā strādāju. Ja neesmu redzējusi horizontu, grūti dzīvot. Jūras, saules un debesu krāsu saspēles ieaužas deķos un ieadās kamzoļos. Mana jūra ir Mazirbē – te ir tīrākais liedags, kāpās zied ļoti retās cefalantēras, aizvējā lidinās tauriņi, bet putnu migrācijas laikā debesis dzied. Pievakarē jūrā iet peldēties brieži, ūdri uzlasa bušu makšķernieku pamestās garneļu atliekas, bet mēs ar Vilni un Irmu lasām pēdu rakstus. Vasarā uz saulrieta laiku kāpās iznāk teju visi vasarnieki kā uz savdabīgu teātra izrādi un tad laimīgām acīm atgriežas savos vienkāršajos namiņos. Mēs dzīvojam ļoti atsevišķi, bet saulriets mūs visus vieno. Katra jūrmalnieka kabatā ir maišelis atkritumiem: mēs esam patiesi izbrīnīti, kāpēc cilvēki, kas brauc teju pārsimts kilometru tikties ar jūru, bez minstināšanās atstāj liedagā izdzertās pudeles, nomet izsmēķus un citas drazas. Nav brīnums, ka vietējie nevēlas autostāvvietas pie jūras – mums nepatīk cilvēki, kas negodā jūru. Ciemiņ, ja tu vēlies, lai tevi sagaida ar smaidu, neesi sušķis!"■

JŪRKALNES STĀVKRASTS ZAUDĒ CĪŅĀ AR DABAS SPĒKIEM

Baltijas jūra pamazām "aprij" daļu Kurzemes piekrastes. Spēcīgo lietavu un vētru, erozijas un viļņu ietekmē jūrā pazuduši Jūrkalnes, Bernātu, Nīcas stāvkrasti. Iespaidīgie nogruvumi turpina grauzt Jūrkalnes stāvkrastu. Jūra paņem daļu no Kurzemes. "Jāatzīst, ļoti skumji! Pat mūsu zeme ceļo prom no Latvijas. Diemžēl šeit neko līdzēt īsti nevar. Skatoties asaras birst," raksta jūrkalnieši.

Lielā mitruma ietekmē šoziem nobrucis Jūrkalnes stāvkrasts aptuveni 150 metru garā posmā. Dabas spēku ietekmē Jūrkalnes stāvkrasts ir cietis arī iepriekš, taču šoreiz vētras postījumiem pievienojušies arī nemitīgie nokrišņi. "Pēc stiprajām lietavām zeme kļuvusi ļoti mitra un smaga," stāsta Jūrkalnes pagasta pārvaldnieks Guntars Reķis. "Stāvkrasta krauja šajā vietā atkāpusies iekšzemē par vairākiem metriem, lielākais stāvkrastam atņemtās zemes platums ir aptuveni desmit metru. Nobrukušais stāvkrasta posms bija apaudzis ar nelielām priedītēm, un tagad krasta apaugums šajā vietā kļuvis skrajāks. Būtiski zaudējumi tūrisma infrastruktūrai nav radušies – aptuveni puse no teritorijas gar nogruvušo stāvkrasta posmu pieder pašvaldībai, kas to iznomā. Tur tūrisma sezonā atpūtnieki ceļ teltis, un viņiem tāda iespēja šajā vietā būs arī turpmāk. Pēc nogruvuma būs nepieciešams atjaunot nelielās kāpnītes, kas ved lejā uz pludmali.

Vētrā cietušais Jūrkalnes stāvkrasts.

Dabas spēkiem pretoties īsti nav cilvēka spēkos – ja krastu mēģinātu nostiprināt ar betona bluķiem, piekrastes ainava zaudētu savu dabisko pievilcību. Cilvēki brauc uz Jūrkalni skatīties, kas šeit ir mainījies, var teikt, ka tūrisma sezona Jūrkalnē joprojām turpinās."

Ģeoloģijas doktors Jānis Lapinskis prognozē, ka līdz 2060. gadam Bernātu dabas lieguma teritorijā krasts atkāpsies par simt līdz pusotra simta metriem. Krasta nograušana jeb erozija ir dabisks process, kuru vēl pastiprina cilvēku darbība, piemēram, ostu hidrobūves. Krasta noskalošanas intensitāte atkarīga no vēja virziena, stipruma un ilguma un no ūdens līmeņa. Jau ilgu laiku ar jūru cīnās arī Veckrūmu mājas, kas ir vienīgās mājas Bernātu ragā.

UZZIŅAI

Šādi nogruvumi ir ierasta lieta. Baltijas jūras piekraste katru gadu zaudē vismaz četrus metrus. Vislielākās erozijas parasti ir novērojamas spēcīgu vētru laikā, taču šoreiz dabas stihija pavisam neilgā laikā ir paņēmusi aptuveni 10 metru no Baltijas jūras piekrastes Liepājā.

CIEŠ ARĪ ZIEMEĻU FORTI LIEPĀJĀ

Dabas varenais spēks izpaudies arī Liepājas jūrmalā. Decembra beigās un janvāra sākumā lietavu dēļ unikālajos Ziemeļu fortos sākās nobrukumi. Masīvās betona konstrukcijas kopā ar zemes slāņiem ieslīdēja jūrā. Jūras viļņi pamatīgi iegrauzušies krastā un to izārdījuši.■

Ziemeļu forti Liepājā.

KAMPAŅAI "MANA JŪRA" PIEŠĶIRTA BALTIJAS JŪRAS FONDA 2018. GADA GALVENĀ BALVA

Par ieguldījumu Baltijas jūras vides aizsardzībā un jūru piesārņojošo atkritumu problemātikas aktualizācijā Vides izglītības fonda kampaņai "Mana jūra" piešķirta starptautiskā Baltijas jūras fonda *(Baltic Sea Fund)* ikgadējā balva un 20 000 eiro. Šī ir pirmā reize kopš vairāk nekā 20 gadiem, kad balva piešķirta Latvijas pārstāvim vai organizācijai.

Baltijas jūras fonds ir viens no pieredzes bagātākajiem vides aizsardzības atbalsta fondiem Baltijas jūras reģionā. Fondu 1989. gadā dibināja somu uzņēmējs un mecenāts Anders Viklofs, un tā patrons ir bijušais Somijas prezidents Marti Ahtisāri. Fonda mērķis ir sniegt atbalstu izpētei un citām aktivitātēm, kas palīdz aizsargāt Baltijas jūru un tās piekrasti, un piešķirto ikgadējo apbalvojumu mērķis ir izcelt sekmīgākās un inovatīvākās iniciatīvas visā reģionā. Iepriekšējos gados galveno balvu saņēma HELCOM Jūrlietu darba grupa un pazīstamais zviedru režisors Folke Ridens.

Vides izglītības fonds kampaņu "Mana jūra" īsteno kopš 2012. gada. Latvijā tā galvenokārt kļuvusi pazīstama, pateicoties ikvienam interesentam atvērtajai un daudzveidīgām publiskām un izglītojošām aktivitātēm piepildītajai ikgadējai *Zaļajai ekspedīcijai* gar visu 500 kilometru garo Baltijas jūras Latvijas piekrasti. Tāpat arī sabiedrības uzmanību piesaista kampaņas izpētes rezultātu publiskošana par jūru piesārņojošo atkritumu situāciju Latvijas piekrastē. Paralēli šīm aktivitātēm kampaņa nodrošina saskaņā ar ANO Vides programmas metodoloģiju apkopoto datu analīzi, interešu aizstāvību un priekšlikumu izstrādi turpmākiem uzlabojumiem jūras piesārņojuma mazināšanā.

"Atzinība starptautiskā līmenī ir patīkama, tas ir novērtējums ieguldītajam darbam šīs iniciatīvas veidošanā un attīstīšanā, kurā šo gadu laikā savu ieguldījumu devis katrs tās dalībnieks un brīvprātīgais. Tomēr vispirmām kārtām balva ir apliecinājums tam, cik aktuāla arī Baltijas jūras reģionā ir jūras piesārņojošo atkritumu problēma, un, ja mēs negribam, lai piepildās draudīgā prognoze, ka pēc dažiem gadu desmitiem jūrās un okeānos plastmasas atkritumu būs vairāk nekā zivju, risinājumi ir jāmeklē jau šodien," atzīst Vides izglītības fonda vadītājs Jānis Ulme.

Pēc viņa teiktā, kampaņas "Mana jūra" īstenotāji cer, ka saņemtā balva pamudinās lēmumu pieņēmējus saklausīt kampaņas gaitā izteiktos ierosinājumus situācijas uzlabošanai. Protams, lielā mērā risinājums ir mūsu pašu dzīvesveida un patēriņa izvēle, atbildīga piekrastes apsaimniekošana pašvaldību līmenī.

"Tomēr arī valsts līmenī ir steidzami paveicamas lietas, lai mēs piekrasti un jūru saviem bērniem varētu atstāt tīrāku," uzsver Jānis Ulme. "Pirmkārt, ir jāizbeidz absurdie dažu lobiju ekonomiskajās interesēs balstītie mēģinājumi kārtējo reizi nepieļaut depozīta sistēmas izveidi Latvijā par spīti tam, ka šis ekonomiskais instruments ir sevi pozitīvi pierādījis ikvienā valstī, kur darbojas. Otrkārt, ir jāaktualizē jautājums par videi ilgtermiņā nodarītā kaitējuma kompensāciju iekļaujoša dabas resursu nodokļa būtisku paaugstinājumu tādiem materiāliem un produktiem, kuri visvairāk ietekmē jūras piesārņojošo atkritumu problēmas saasināšanos. Treškārt, ņemot vērā, ka pēdējos gados jau virkne valstu ir ierobežojušas vai pavisam aizliegušas tādas preces kā vienreiz lietojamie plastmasas trauki un galda piederumi, arī Latvijai būtu jāpievienojas šai iniciatīvai."■

PROJEKTI BALTIJAS JŪRAS AIZSARDZĪBAI

Baltijas jūra ir viena no visneaizsargātākajām jūrām, tāpēc tā kuģošanas jomā tiek īpaši uzraudzīta un regulēta. Šobrīd Baltijas jūrā tāpat kā citās jūrās Eiropā un pasaulē strauji pieaug saimnieciskā darbība un tā kļūst par dažādu interešu sadursmes zonu. Papildus tradicionālajai zvejniecībai un kuģu satiksmei jūrā tiek būvēti vēja ģeneratoru parki, naftas platformas un termināļi, tiek iegūti dažādi derīgie izrakteņi, t.sk. smiltis un grants. Ir interese par dzelzs un mangāna rūdas ieguvi Rīgas līcī. Jūra tiek izmantota arī militārām vajadzībām, tur notiek praktiskās mācības un Otrā pasaules kara mantojuma likvidēšana – atmīnēšanas darbi. Pieaugošā saimnieciskā darbība nenovēršami ietekmē arī dzīvnieku un augu valsti. Piemēram, intensīvā zveja atklātā jūrā nopietni iedragājusi zivju resursus. Arvien būtiskāks kļūst arī traucējuma faktors: aprēķināts, ka Baltijas jūrā ik minūti uzturas ap 5000 kuģu, kas to ierindo starp noslogotākajām jūrām pasaulē.

Salīdzinājumā ar intensīvi izmantotajiem Vācijas, Dānijas un Zviedrijas piekrastes ūdeņiem Baltijas jūras austrumu daļā līdzšinējie saimnieciskās darbības apjomi tomēr ļāvuši saglabāt dabas vērtības samērā labā stāvoklī. Taču, lai sabalansētu pieaugošās ekonomiskās intereses ar dabas vērtību saglabāšanu, nepieciešama rūpīga plānošana, kā arī saudzējošāka režīma noteikšana vietās, kas izceļas ar īpašu dabas bagātību.

Jau 2004. gadā IMO Jūras vides aizsardzības komitejas 24. asamblejā tika pieņemts lēmums par īpaši jutīgas jūras teritorijas statusa (PSSA) apstiprināšanu Baltijas jūrai. Līdz tam šāds statuss bija noteikts Rietumeiropas ūdeņiem, Toresa šaurumam, Lielajam barjeru rifam, Kanāriju salu rajonam, Galapagu arhipelāgam u.c., pavisam 10 jūras teritorijām. Pret īpašā statusa piešķiršanu Baltijas jūrai iebilda tikai Krievija.

Pieņemot kādu dokumentu, pamatā ir trīs jautājumi: kāpēc tas ir nepieciešams, kas ar to tiks iegūts un kā to panākt? Lai īpašo statusu realizētu, Baltijas jūras valstu darba grupa izstrādāja un iesniedza IMO Jūras Vides komitejai saistīto aizsardzības pasākumu paketi, kur paredzēts sakārtot kuģu satiksmi Baltijas jūrā, nosakot jaunas un labojot esošās satiksmes sadales shēmas. Īpaši norādīts, ka Gotlandes salas rajonā kuģiem ar iegrimi virs 12 metriem jāizmanto dziļūdens kuģu ceļi.

Tātad Baltijas jūra, no vienas puses, ir intensīvi noslogota un, no otras puses, aizsargāta, piešķirot īpašu statusu, taču reizē tā saskaras ar spēcīgu konkurenci, kas liek meklēt veidus, kā radīt lielāku pievienoto vērtību ar mazākiem resursiem, atkritumiem un piesārņojumu. Vienmēr jāpatur prātā arī tas, ka sabiedrība arvien vairāk interesējas par vides aizsardzības un jūras izmantošanas jautājumiem.

ECOPRODIGY PROJEKTS

ECOPRODIGY projektā apvienojušies vairāki dalībnieki, kā pēdējā tam pievienojusies kompānija DFDS. Šā projekta mērķis ir uzlabot Baltijas jūras reģiona jūrniecības nozares ekoloģisko efektivitāti, izmantojot digitālos risinājumus. Projekts pievēršas gan vides, gan ekonomiskām problēmām, ko rada ekoefektivitātes paaugstināšana visos kuģu darbības posmos, sākot no projektēšanas un būvniecības un beidzot ar izmantošanu un uzturēšanu. Projekts tika sākts 2017. gada oktobrī un turpināsies līdz 2020. gada oktobrim, tā kopējais finansējums ir 4 243 492 eiro, no kuriem 2 996 231 eiro nāk no Eiropas Reģionālās attīstības fonda un 141 125 eiro ir Norvēģijas finansējums. Projekta galvenie partneri ir Turku Universitāte, Olborgas Universitāte, Čalmeras Tehnoloģiskā universitāte, Dānijas Jūrniecības savienība, DFDS un Dānijas kompānija "J. Lauritzen".

"INTERREG BALTIJAS JŪRAS REĢIONS 2014 – 2020"

"Interreg Baltijas jūras reģions 2014 – 2020" programmas ietvaros uzraudzības komiteja trijās kārtās ir atbalstījusi projektus, kas savukārt iedalīti trijās prioritātes programmās: inovācijas, dabas resursi un ilgtspējīgs transports, kuru finansējumam no ERAF fonda bija paredzēti 264 miljoni eiro. Pirmajā kārtā komiteja atbalstīja 35 projektus, kuriem piešķīra 90 miljonus eiro, 2017. gadā otrajā kārtā izvēlējās 39 projektus, kuriem novirzīja 87 miljonu eiro lielu finansējumu, bet 2018. gada septembrī 31 projekts saņēma 56 miljonu eiro finansējumu.■

ES ĀRĒJO ROBEŽU STIPRINĀŠANA

Eiropas Robežu un krasta apsardze līdz šim ir bijis trūkstošais posms Eiropas ārējo robežu stiprināšanā. Migrācijas krīze un teroristu uzbrukumi vairākās dalībvalstīs skaidri liecina par to, ka ir jānostiprina ES ārējās robežas. ES strādā pie konkrētiem pasākumiem Eiropas drošības garantēšanai. Tie ietver:

- jaunu Eiropas Robežu un krasta apsardzes aģentūru,
- uzlabotu Šengenas Informācijas sistēmu,
- visu personu, kas šķērso ārējās robežas, sistemātiskas pārbaudes attiecīgajās datubāzēs,
- jaunu ieceļošanas/izceļošanas sistēmu attiecībā uz trešo valstu piederīgajiem,
- Eiropas ceļošanas informācijas un atļauju sistēmu (ETIAS),
- jaunus noteikumus, ar ko panākt, lai ES datubāzes būtu spējīgas sadarboties.

EIROPAS ROBEŽU UN KRASTA APSARDZES AĢENTŪRA

Eiropas Robežu un krasta apsardzes aģentūra (ko joprojām pieņemts dēvēt par "Frontex") darbu sāka 2016. gada oktobrī, pēc tam, kad 2015. gada septembrī ES līderi bija aicinājuši pastiprināt kontroli pie ārējām robežām.

Iepriekš aģentūra bija pazīstama kā Eiropas Aģentūra operatīvās sadarbības vadībai pie ārējām robežām. Aģentūras nosaukums tika mainīts, lai atspoguļotu to, ka tās pilnvaras ir plašākas.

Aģentūra stingri uzrauga ES ārējās robežas. Tā strādā kopā ar dalībvalstīm, lai ātri atklātu jebkādus draudus drošībai, kas saistīti ar ārējām robežām, un lai vērstos pret tiem. Eiropas Robežu un krasta apsardze palīdz:

- efektīvāk pārvaldīt migrāciju,
- uzlabot ES iekšējo drošību,
- aizsargāt personu brīvas pārvietošanās principu.

2016. gada decembrī aģentūra iedarbināja ātrās reaģēšanas rezervi, ko krīzes gadījumā var aktivizēt piecu darbdienu laikā. Šo rezervi veido 1500 amatpersonas, ko nosūtīt apņēmušās dalībvalstis un Šengenas asociētās valstis.

Eiropadomes 2018. gada jūnija sanāksmē ES līderi vienojās pastiprināt Eiropas Robežu un krasta apsardzes lomu, un 2018. gada septembrī Eiropas Komisija ierosināja paplašināt aģentūras pilnvaras un līdz 2020. gadam palielināt darbinieku skaitu līdz 10 tūkstošiem.■

MĒRĶIS – ATTĪRĪT BALTIJAS JŪRU NO SPRĀDZIENBĪSTAMIEM PRIEKŠMETIEM

Baltijas jūrā joprojām ir vairāk nekā 80 000 dažāda veida mīnu un torpēdu, kas apdraud kuģošanas drošību. Latvijas teritoriālajos ūdeņos atrodas aptuveni 15 tūkstoši mīnu, visvairāk Irbes jūras šaurumā, kas ir intensīvākais kuģošanas maršruts. Atrast sprādzienbīstamos priekšmetus nav viegls uzdevums, bet Latvijas Jūras spēki kopā ar sabiedrotajiem Baltijas jūrā rīko starptautiskas militārās mācības, kuru mērķis ir attīrīt Baltijas jūru no sprādzienbīstamiem priekšmetiem. Divdesmit piecu gadu laikā neitralizētas 833 mīnas. Lai gan varētu teikt, ka tas nav izcils rezultāts, tomēr no Baltijas jūras ik gadus tiek izceltas šīs sprādzienbīstamās vēstures liecības. Latvijas Jūras spēki novecojušās iekārtas pakāpeniski nomaina ar jauniem zemūdens aparātiem, ar kuru palīdzību kļuvis vieglāk noteikt priekšmetus, kas atrodas jūras dzelmē. "Open Spirit" mācības rotācijas kārtībā notiek kādā no Baltijas valstīm. Mācības palīdz arī pilnīgot štābu, mīnu kuģu un ūdenslīdēju atmīnētāju komandu sadarbību un savietojamību, taktiku un procedūras NATO un programmas "Partnerattiecības mieram" vienību starpā.

LATVIJAS JŪRAS SPĒKI KOMANDVADĪBU NODOD BEĻĢIJAS JŪRAS SPĒKIEM

2018. gada 19. janvārī Liepājā notika Jūras spēku štāba un apgādes kuģa A-53 "Virsaitis" svinīgā sagaidīšanas ceremonija. "Virsaitis" atgriezās no dežūras NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā (SNMCMG1). Svinīgajā ceremonijā piedalījās Aizsardzības ministrijas parlamentārais sekretārs Viesturs Silenieks, Nacionālo bruņoto spēku Apvienotā štāba priekšnieka vietnieks operacionālajos jautājumos pulkvedis Georgs Kerlins, Jūras spēku komandieris flotiles admirālis Ingus Vizulis, līdzšinējais NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandieris komandleitnants Gvido Ļaudups, kā arī aicinātie viesi.

UZZIŅAI

NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no četrām NATO pastāvīgajām Jūras spēku grupām. NATO pastāvīgās Jūras spēku grupas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponenti, kas darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki. NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no divām alianses jūras komponentes daudznacionālām vienībām, kas izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai un NATO Reaģēšanas spēku sastāvā spēj nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā.

Latvijas Jūras spēki NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandvadību pārņēma 2017. gada jūnija beigās, un šī bija pirmā reize, kad Latvijas Jūras spēki veica šādu uzdevumu, nodrošinot ne tikai NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas štāba darbību, bet arī štāba kuģi.

2017. gada 29. jūnijā, pārņemot NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandiera pienākumus no Igaunijas Jūras spēku komandkapteiņa Johana Eliasa Seljamā, Latvijas Jūras spēku komandleitnants Gvido Ļaudups sacīja: "Šodien mēs pāršķiram jaunu lappusi Nacionālo bruņoto spēku un Jūras spēku flotiles vēsturē. Pirmo reizi Latvija pārņem NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas vadību. NATO karogs tiks pacelts uz Jūras spēku flotiles kuģa "Virsaitis", simbolizējot ne tikai pagodinājumu un atbildību pārstāvēt sevi, bet arī atbildību pārstāvēt NATO kolektīvās aizsardzības principus."

Latvijas Nacionālie bruņotie spēki NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā piedalās kopš 2007. gada. Grupas galvenais

NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandieru maiņas ceremonija Zēbrigē, Beļģijā.

uzdevums ir būt gataviem veikt pretmīnu darbību jūrā noteiktā gatavības laikā. Ikdienā grupas kuģi regulāri veic kuģa dzīvotspējas, pašaizsardzības, cilvēku glābšanas un citus treniņus gan individuāli, gan grupas sastāvā, piedalās starptautiskās mācībās, kā arī veic vēsturisko sprādzienbīstamo priekšmetu (jūras mīnas, torpēdas, aviobumbas) meklēšanas un iznīcināšanas operācijas dažādu valstu ūdeņos.

15. janvārī NATO kuģu grupas komandvadību no Latvijas Jūras spēkiem pārņēma Beļģijas Jūras spēki. Latvijas Jūras spēku vadībā NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa piedalījās Eiropas ūdeņos atrasto vēsturisko bumbu un mīnu drošā iznīcināšanā.

Svinīgajā pasākumā Latvijas Jūras spēku komandleitnants Gvido Ļaudups sacīja: "Komandas karogs nonāk Beļģijas Jūras spēku rīcībā, un tas ir kā simbols atbildībai un godam pārstāvēt ne tikai savu valsti, bet arī NATO kolektīvās

aizsardzības principus. Pēc sešiem mēnešiem jūrā uzskatu sevi par veiksminieku. Man patiešām patika strādāt ar kuģu virspavēlniekiem, apkalpēm un personālu, kuri visi ir motivēti, profesionāli un parāda grupas labākās spējas."

Savukārt holandiešu mīnu kuģa "HNLMS Mercuur" komandieris Pīters Ramboers, pārņemot vadību, uzsvēra: "Šodien mitrajos un vējainajos ziemas apstākļos pārņemu vadību no Latvijas Jūras spēkiem pēc izcili aizvadītas NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandēšanas, un esmu gatavs turpināt iepriekšējās komandas labo darbu, cerot uz sekmīgu NATO darbu 2018. gadā."■

JŪRAS SPĒKU VIRSNIEKI PAPILDINA ZINĀŠANAS

No 8. janvāra līdz 15. jūnijam Latvijas Nacionālajā aizsardzības akadēmijā notiek jau divpadsmitais starptautiskais Jūras spēku vidējā līmeņa vadības un štāba virsnieka kurss. Kursa atklāšanā piedalījās Latvijas Jūras spēku komandieris flotiles admirālis Ingus Vizulis, Latvijas Nacionālās aizsardzības akadēmijas rektors pulkvedis Valts Āboliņš, Igaunijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Juri Saska, Lietuvas Jūras spēku pārstāvis komandkapteinis Želvins Svetlausks, akadēmijas un kursa vadības personāls, kā arī citi viesi, tostarp militārie atašeji no ASV, Vācijas, Zviedrijas un Polijas.

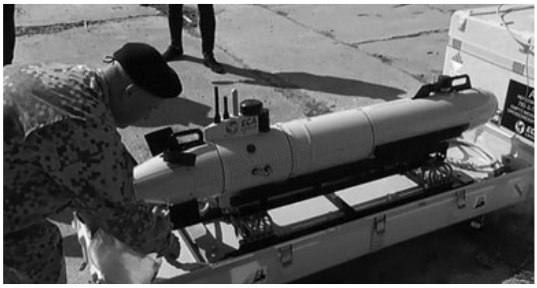
Latvijas Nacionālās aizsardzības akadēmijas rektors pulkvedis V. Āboliņš pauda gandarījumu par līdz šim paveikto un pateicās par ieguldījumu kursa attīstībā, sakot: "Latvijas Nacionālās aizsardzības akadēmijas un kursa vadības vārdā pateicamies ikvienam, kurš ir devis ieguldījumu Jūras spēku vidējā līmeņa vadības un štāba virsnieka kursa attīstībā, tai skaitā ārvalstu militārajiem atašejiem, triju Baltijas valstu jūras spēku komandieriem un sadarbības partneriem."■

UZZIŅAI

Šogad kursā mācības uzsāk 11 virsnieki no trim Baltijas valstīm un Zviedrijas – divi virsnieki no Igaunijas, četri no Latvijas, četri no Lietuvas un viens no Zviedrijas. Kurss Latvijā norisinās divpadsmito reizi, un kopš 2007. gada ir izglītoti jau 136 virsnieki (Igaunija – 20, Latvija – 77, Lietuva – 38, Polija – 1). Kursu vada komandkapteinis Egīls Kopelis.

KUĢOT KĻŪST DROŠĀK

Starptautiskās jūras spēku mācības "Open Spirit" rotācijas kārtībā notiek kādā no Baltijas valstīm, un 2017. gadā tās notika Latvijā. Mācību mērķis ir iznīcināt no Pirmā un Otrā pasaules kara laikiem palikušos sprādzienbīstamos priekšmetus, lai uzlabotu kuģošanas drošību Baltijas jūrā. 2017. gadā mācībās piedalījās 15 kuģi, 600 karavīru un piecas ūdenslīdēju atmīnētāju komandas no desmit valstīm. Mācību gaitā tika atrasti trīs iepriekš nezināmi kuģu vraki un neitralizēti 58 sprādzienbīstami priekšmeti: divas torpēdas. 34 mīnas no abiem pasaules kariem, kā arī 57 mīnu krēsli bez mīnām. Divdesmit piecos neatkarības gados Latvijas ūdeņos ir iznīcināti aptuveni 1000 sprādzienbīstamu priekšmetu.



Jūras mīnas abos pasaules karos bija ļoti populāras, bet kartes, kurās atzīmēja mīnu laukus, nebija īpaši precīzas. Tādēļ mūsdienās Baltijas jūrā joprojām ir ap 80 000 sprādzienbīstamu priekšmetu. Tieši Latvijas teritoriālajos ūdeņos, sevišķi Irbes jūras šaurumā, atrodas aptuveni 15 000 no tiem.

Baltijas jūras ūdens ir salīdzinoši salds, tātad nekorozīvs. Tas nozīmē, ka mīnas kaujas gatavībā un bīstamas būs vēl daudzus gadus. Turklāt tās nestāv uz vietas – mīnas var gan nonākt zvejnieku tīklos, gan pēkšņi tikt ieskalotas tirdzniecības kuģu ceļos.

"Varbūt mīnas nav fiziski aktīvas, bet tās joprojām saglabā sprādzienbīstamu lādiņu iekšā. Tāpēc mēs tās meklējam ar speciāli aprīkotiem kuģiem – mīnu meklētājiem, izmantojot mīnu meklēšanas sistēmas. Šīs mīnas atrod un pēc tam ar ūdenslīdēju vai speciālu sistēmu palīdzību tiek neitralizētas, uzspridzinātas," skaidro pretmīnu grupas komandieris Ļaudups.■

MILITĀRĀS MĀCĪBAS "OPEN SPIRIT 2018" IGAUNIJAS TERITORIĀLAJOS ŪDEŅOS

No 11. līdz 25. maijam aptuveni 50 Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku karavīru piedalījās starptautiskajās militārajās mācībās "Open Spirit 2018" Igaunijas teritoriālajos ūdeņos.

Militāro mācību "Open Spirit 2018" mērķis bija neitralizēt no Pirmā un Otrā pasaules kara laikiem palikušos sprādzienbīstamos priekšmetus, uzlabojot kuģošanas drošību Baltijas jūrā, kā arī pilnīgot mācību dalībnieku zināšanas un spējas mīnu meklēšanā.

Šogad mācības vadīja Igaunijas Jūras spēki un tajās piedalījās vairāk nekā 800 dalībnieku. Latvijas Jūras spēkus mācībās pārstāvēja mīnu meklētājs M-06 "Tālivaldis", Mīnu kuģu eskadras Ūdenslīdēju komandas vienība un Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) štāba personāls.

Mācības "Open Spirit" ir ikgadējas starptautiskas mācības, kuras rotācijas kārtībā notiek kādā no Baltijas valstīm, un to uzdevums ir attīrīt kuģošanas ceļus un zvejas rajonus no Baltijas jūras dzelmē palikušajiem sprādzienbīstamajiem priekšmetiem, tādējādi samazinot iespējamos riskus kuģošanas drošībai.

Starptautiskās mācības palīdz pilnveidot arī štābu, mīnu kuģu un ūdenslīdēju atmīnētāju komandu sadarbību un savietojamību, taktiku un procedūras NATO un programmas "Partnerattiecības mieram" (PfP) vienību starpā.

Pagājušajā gadā starptautiskās mācības "Open Spirit 2017" notika Latvijas teritoriālajos ūdeņos. Pavisam tika atrasti un iznīcināti 58 sprādzienbīstami priekšmeti – 56 mīnas un divas torpēdas.■

LATVIJAS JŪRAS SPĒKI PIEDALĀS BALTIJAS VALSTU MĀCĪBĀS "BALTIC FORTRESS 2018"

No 4. līdz 9. maijam Lietuvas teritoriālajos ūdeņos norisinājās ikgadējās Baltijas valstu Jūras spēku mācības "Baltic Fortress", kurās Latviju pārstāvēja Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras kuģis M-06 "Tālivaldis".

Mācību mērķis ir sniegt iespēju Baltijas Jūras spēku vidējā līmeņa vadības un štāba virsnieka kursa studentiem patstāvīgi plānot un vadīt operācijas jūrā, kā arī kuģu personālam veikt uzdevumu izpildi krīzes operāciju gadījumā, ļauj

trenēt Baltijas valstu militāro kuģu apkalpes un apgūt standarta kaujas procedūras jūrā, tādējādi paaugstinot kuģu personāla kaujas gatavību.

Mācības "Baltic Fortress" notiek kopš 2008. gada un ir Baltijas valstu Jūras spēku kopīgās mācības Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) sastāvā. To organizēšanu katru gadu pēc rotācijas principa nodrošina viena no trim Baltijas valstīm.

Baltijas valstis BALTRON sastāvā kuģus deleģē rotācijas kārtībā uz sešiem līdz 12 mēnešiem, veidojot vienību ar diviem mīnu kuģiem un štāba un apgādes kuģi.

BALTRON mērķis ir nodrošināt Baltijas Jūras spēku mīnu meklēšanas kuģu pastāvīgu gatavību piedalīties nacionālu uzdevumu veikšanā un NATO pretmīnu vienības realizētajās operācijās. Tāpat BALTRON veicina savstarpējo savietojamību un sadarbību starp Baltijas valstu Jūras spēkiem.■

MĀCĪBAS "NAMEJS 2018" ĻAUJ TEORIJU PĀRBAUDĪT PRAKSĒ

Mācībās "Namejs", kas no 20. augusta līdz 2. septembrim notika visā Latvijā, bija iesaistīti visi spēku veidi, arī Jūras spēki, kas piedalījās mācībās ar visu personālsastāvu un visiem kuģiem, veicot uzdevumus gan ostā, gan jūrā. "Jūras spēki katru gadu trenējas un rīko mazākas mācības, kur iesaistītas visas vienības, lai būtu gatavi veikt savus pienākumus augstā līmenī un aizsargāt Latviju. Šogad, kad Latvijā notiek mācības "Namejs 2018", esam pieskaņojuši savas mācības tā norises laikam," stāsta flotiles admirālis Ingus Vizulis.

Mācības "Namejs" dod labu iespēju pārbaudīt sadarbību ar citām struktūrām, kas ir likumdošanas aktos nostiprināta, bet ko ir ļoti būtiski pārbaudīt arī reālajā dzīvē. Mācību laikā tika pārbaudīta dažāda veida sadarbība – gan situācijās, kad robežsardzei un policijai nepieciešams Jūras spēku atbalsts, gan otrādi. "Ir ļoti svarīgi, ka varam šādus notikumus izspēlēt reāli, ne tikai "uz papīra", un mācības "Namejs" šādu iespēju dod," uzsver flotiles admirālis I. Vizulis.

Mācībās "Namejs" tiek trenēti tie paši

uzdevumi, kas vienmēr ir aktuāli Jūras spēkiem, tikai šogad tas notiek plašākā mērogā, ciešāk sadarbojoties un apmainoties ar informāciju gan ar Nacionālo bruņoto spēku Apvienoto štābu, gan citiem spēku veidiem, tādējādi sniedzot atbalstu arī tiem uzdevumu veikšanā.

"Mācību "Namejs 2018" laikā Jūras spēki trenējas pildīt savus pienākumus konkrēta scenārija ietvaros, kas ir ļoti plašs un piesātināts ar dažādiem notikumiem un uzdevumiem," skaidro flotiles admirālis I. Vizulis. "Jūras spēki šajās mācībās, tāpat kā ikdienas uzdevumus pildot, ir Bruņoto spēku acis un ausis jūrā vairāk nekā 100 kilometru attālumā no Latvijas piekrastes. Tāpat mācību laikā tiek izspēlēti dažādi incidenti jūrā, uz kuriem mums jāreaģē. Latvijas robeža nebeidzas ar piekrasti. Mums ir gan teritoriālā jūra, gan ekskluzīvā ekonomiskā zona. Kopumā šī teritorija ir gandrīz tikpat liela kā puse Latvijas, un to sargāt ir Jūras spēku uzdevums," uzsver Jūras spēku komandieris.

"Lielākais izaicinājums mācībās ir pārbaudīt sevi un savas spējas, identificēt izaicinājumus un pilnveidoties līdz pilnīgai operacionālai gatavībai," saka Mīnu kuģu eskadras komandieris komandkapteinis Gvido Ļaudups. "Mācību laikā kuģi jūrā trenējas veikt dažādus uzdevumus lielākās un mazākās grupās, kā arī veic individuālus uzdevumus, piemēram, mīnu meklēšanas operācijas."

"Mācību laikā cieši sadarbojamies ar Liepājas pašvaldību, jo daļu mācību uzdevumu veicam Liepājas ostā, tai skaitā ūdenslīdēji veica iegremdēšanos un pārbaudīja ostas zemūdens stāvokli. Šādi uzdevumi ir noderīgi ne tikai mums, bet arī sniedz vērtīgu informāciju ostai un pašvaldībai," stāsta komandkapteinis Gvido Ļaudups.■

UZZIŅAI

Mācībās piedalījās vairāk nekā 10 000 dalībnieku – Latvijas un sabiedroto spēku karavīri un zemessargi, rezerves karavīri, brīvprātīgie rezervisti, Aizsardzības ministrijas darbinieki un lekšlietu ministrijas struktūru personāls – policisti un robežsargi.

STARPTAUTISKĀS OPERĀCIJAS UN MISIJAS

Jūlijā aizsardzības ministrs Raimonds Bergmanis un Nacionālo bruņoto spēku Apvienotā štāba priekšnieks, Nacionālo bruņoto spēku komandiera vietnieks brigādes ģenerālis Ivo Mogiļnijs tikās ar karavīriem, kuri dodas veikt dienesta pienākumus pretterorisma operācijā "Inherent Resolve" Irākā un Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā "Atalanta". Jau tradicionāli svinīgajā pavadīšanas ceremonijā karavīri no aizsardzības nozares vadības saņems ceļamaizi – Latvijas karogu un rudzu maizes klaipu.

Pretterorisma operācijā Irākā Latvija piedalās ar apmācības grupu, kas integrēta Dānijas kontingenta sastāvā. ASV vadītās starptautiskās koalīcijas spēku karavīri veic Irākas drošības spēku apmācīšanu cīņai pret teroristisko grupējumu.

Pretpirātisma operācija "Atalanta" ir Eiropas Savienības Jūras spēku militārā operācija, kas palīdz novērst un ierobežot pirātismu un bruņotās laupīšanas pie Somālijas krastiem. Šī ir pirmā jūras operācija, kas tiek veikta Eiropas Savienības Kopējās drošības un aizsardzības politikas ietvaros.■

UZZIŅAI

Šobrīd Latvija dažādos apmēros piedalās arī NATO apmācības operācijā "Resolute Support" Afganistānā, Eiropas Savienības apmācības misijā Mali, ANO vadītajā stabilizācijas operācijā Mali MINUSMA un ES Jūras spēku Vidusjūras reģionā "EUNAVFOR Med" militārajā operācijā "Sophia", kas vērsta pret cilvēku kontrabandas un tirdzniecības tīklu.

INFORMĀCIJAS SISTĒMU UZTURĒŠANA IR AUGSTĀ LĪMENĪ

Latvijas jūras teritorijā, kuru uzrauga Krasta apsardzes dienests, diendienā kursē ap 50 kuģu, aptuveni tikpat daudz jahtu un zvejas kuterīšu. Lai gan Krasta apsardzes dienestam nav savu peldlīdzekļu, vajadzības gadījumā tā rīcībā ir visi 18 Latvijas Jūras spēku kuģi, jo saskaņā ar starptautiskajiem noteikumiem un konvencijām, ja Krasta apsardzes dienests lūdz iesaistīties meklēšanas vai glābšanas operācijā, kuģiem ir jāpakļaujas.

Krasta apsardzes dienesta uzdevums ir palīdzības sniegšana un informācijas tehnoloģiju uzturēšana pastāvīgas datu plūsmas nodrošināšanai (ar kuģošanas līdzekļiem un plašākām starptautiskām sistēmām). Gadā uzraugāmajā jūras teritorijā notiek vidēji 24 negadījumi, JS Krasta apsardzes dienestā strādā 42 cilvēki. Par JS Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC Riga) darbu stāsta tā priekšnieks komandleitnants Pēteris Subota: "Ievērojamākā Krasta apsardzes darba sastāvdaļa ir medicīniskā evakuācija, visbiežāk tā notiek no pasažieru prāmjiem. Ir bijušas dzemdības, kas beigušās helikopterā pa ceļam uz slimnīcu, kaulu lūzumi, sirds problēmas, dažādu slimību saasinājumi. Mēs koordinējam palīdzību, ja cilvēks slīkst vai ir iepūsts jūrā. Visai bieži mūs sauc palīgā, kad kāds pārkritis pār kuģa bortu, un vismaz divi šādi gadījumi gadā ir saistīti ar pašnāvības mēģinājumiem.

Latvijas Jūras spēku patruļkuģi dežurē trijās Latvijas ostās – Rīgā, Liepājā un Ventspilī. Tie ir gatavi iziet no ostas pusstundas laikā. Mūsu atbildības teritorijas tālākais punkts jūrā ir 110 km no krasta, un vajadzības gadījumā tiek iesaistīts arī Latvijas Gaisa spēku helikopters.

Sadarbībā ar Latvijas Jūras administrāciju organizējam kuģu pārbaudes, jo mūsu pienākums ir kuģošanas režīma uzraudzība. Ja rodas aizdomas, ka kuģis neievēro Latvijas normatīvos aktus, kuģošanas noteikumus vai nav izpildījis ziņošanas prasību noteikumus, pārbaudām kuģi.

Uz kopējā Eiropas valstu fona mūsu informācijas sistēmu uzturēšana ir augstā līmenī. Viena no šādām sistēmām ir kuģošanas informācijas datu plūsma – mums ir izstrādāta sava uzticama programmatūra. Profesionāli uzturam Automātiskās identifikācijas sistēmu. Uz katra kuģa jābūt uzstādītam šīs sistēmas modulim, kas ļauj sekot, kurp kuģis iet un kur bijis. Tā iespējams atrast, piemēram, jūrā iekritušas kravas saimnieku."■

Pēc "Sargs lv" informācijas

EIROPAI NEPIECIEŠAMS VIENOTS "EIROPAS LOGS"

Eiropas kuģu īpašnieku asociācija (ECSA) un Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF) 2018. gadā aktualizēja jautājumu par to, ka nepieciešams atvieglot administratīvo slogu kuģu apkalpēm. ECSA amatpersonas atzina, ka ziņošanas formalitāšu direktīva, kuras mērķis bija jau līdz 2016. gada jūnijam vienkāršot un racionalizēt ziņošanas formalitātes kuģiem Eiropas ostās, diemžēl nav palīdzējusi uzlabot situāciju.

Apkalpes un uzņēmumi nonākuši vēl bēdīgākā situācijā nekā agrāk. Tā vietā, lai izveidotu vienotu "Eiropas logu", tika izstrādāti atšķirīgi nacionālie risinājumi. Pat atsevišķu dalībvalstu līmenī ļoti bieži nav vienota risinājuma. Ir pieaugusi administratīvā darba slodze, kas vairo jūrnieku noguruma risku, mazinot apmierinātību ar darbu.

Neskatoties uz neatrisinātajiem jautājumiem, ECSA tomēr izteica gandarījumu par to, ka Eiropas Komisija ir sākusi risināt jautājumu par Eiropas jūrniecības vienotā loga (EMSW) vidi, cerot uz ambiciozu priekšlikumu iesniegšanu 2018. gadā, kas varētu būt unikāla iespēja uzlabot administratīvās procedūras, kuras tiek piemērotas jūras transportam, kas ir ES preču un pakalpojumu mugurkauls. Diemžēl jautājuma risināšana tika pārcelta uz 2019. gadu.

IEGULDĪJUMS TAVĀ NĀKOTNĒ

ZILĀS EKONOMIKAS ILGTERMIŅA IETEKMES PĒTNIECĪBAS PROJEKTS

Latvijas Universitātē 2017. gada 1. novembrī ir sākts projekts "Zilās ekonomikas ilgtermiņa ietekme uz Baltijas jūras reģiona ostu konkurētspējas paaugstināšanu" (1.1.1.2/VIAA/1/16/061). Projekts tiek realizēts Eiropas Savienības fondu darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 1.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt Latvijas zinātnisko institūciju pētniecisko un inovatīvo kapacitāti un spēju piesaistīt ārējo finansējumu, ieguldot cilvēkresursos un infrastruktūrā" 1.1.1.2. pasākuma "Pēcdoktorantūras pētniecības atbalsts" ietvaros.

Pētījumu veic Latvijas Universitātes pētniece Dr. oec. Astrīda Rijkure, kura iepriekš, pirms sāka šā projekta realizāciju, 10 gadus strādāja Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamentā un darbojās Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sekretariātā, kā arī kopš 2012. gada ir Latvijas Jūras akadēmijas asociētā viesprofesore.

Projekta īstenošanas termiņš: 01.11.2017.–30.10.2020.

Projekta mērķis: sekmēt ekonomisko izaugsmi Baltijas jūras reģionā, izmantojot piekrastes/jūras resursus (zilā izaugsme/*blue growth*), ko veicinātu uzlabota Baltijas jūras reģionu rīcībspēja, ieviešot reģionu jūras/piekrastes attīstības viedās specializācijas stratēģijas, kuras būtu sasaistītas ar ostu darbības ietekmes novērtējumu un efektivitātes novērtēšanas metodoloģijas izstrādi, kas sniegtu ekonomisko efektu ieguldījumiem infrastruktūrā ilgtspējīgai izaugsmei, kā arī veicinātu jūras pētniecību un inovācijas Baltijas jūrā.

Projekta rezultāti: Latvijā maz uzmanības veltīts pētījumiem par ostām kā saimnieciskās darbības subjektiem, to ietekmi uz tautsaimniecības attīstību un ostas darbības analīzei no saimnieciskās darbības efektivitātes viedokļa. Vitāli svarīgi ir stiprināt ostu darbības sasaisti ar zilo izaugsmi, veicinot izpratni par zilo izaugsmi un padarot to par pārnozaru jautājumu uz jūru orientētām prioritārām jomām, izveidojot īpašu zilās izaugsmes atbalsta mehānismu, kuram līdz šim ir bijusi nenozīmīga sasaiste ar ostu darbību. Šādu sasaisti nodrošinās šis multidisciplinārais pētījums, kur tiks apvienotas gan vides, gan ekonomikas nozares. Saskaņā ar viedās specializācijas stratēģiju projekts atbilst zināšanu ietilpīgas bioekonomikas jomai. Pētījuma ietvaros tiks veikta divu metodoloģiju izstrāde, lai novērtētu ostu darbības ietekmi uz vidi, izstrādātu zilās izaugsmes

stratēģiju Latvijas ostu sektoram, kā arī izstrādātu ostu darbības efektivitātes novērtēšanas metodoloģiju. Visi pētījuma rezultāti tiks izdoti vienotā monogrāfijā, kura kalpos ne tikai par palīglīdzekli uzņēmējiem un nozaru politikas veidotājiem, bet arī būs labs mācību līdzeklis transporta un vides nozaru zinātnes studentiem.

Pirmais gads projekta realizācijā ir noslēdzies, un tā laikā pētniece ir veikusi vairākus pētījumus, kuri ir gan aprobēti starptautiskās zinātniskās konferencēs Latvijā, Vācijā un Portugālē, gan arī par tiem publicēti raksti starptautiskos zinātniskos žurnālos.

Zinātniskā raksta "Globālās ekonomikas ietekme uz konteineru pakalpojumu sniegšanas izmaksām un pārvadājumu koridoriem" mērķis bija raksturot mūsdienīgo konteinerizācijas attīstības posmu vispārējas globalizācijas apstākļos, atklājot raksturīgās pakalpojumu konkurences pazīmes, kā arī izdarīt secinājumus un izstrādāt konteinerkravu pārvadājumu izmaksu optimizācijas priekšlikumus.

19. starptautiskajā zinātniskajā konferencē "Economic Science for Rural Development" tika prezentēts pētījums "Vides un sociālie riski, kas saistīti ar kuģošanas radītajām emisijām Baltijas jūrā". Mērķis bija veikt pētījumu par kuģu radītajām gaisa emisijām un to iedarbību uz apkārtējo vidi, izanalizēt situāciju Baltijas jūras reģionā, izstrādāt priekšlikumus kuģu radīto emisiju mazināšanai. Kuģu radīto emisiju samazināšanas potenciāls Baltijas jūrā ir balstīts uz starptautisko un reģionālo prasību ievērošanu, kā arī stratēģisko risinājumu integrēšanu.

LU starptautiskajā konferencē "New Challenges in Economic and Business Development – 2018: productivity and Economic growth" tika prezentēts pētījums "Kravu diversifikācijas iespējas un metodes ostās ekonomisko pārmaiņu ietekmē". Gatavojot zinātnisko rakstu, tika sniegts novērtējums procesiem, ar ko novērtē efektivitāti transporta kravu struktūras procesā, pamatojoties uz pētījumiem, kas veikti reālā laikā, izmantojot tās pašas tehnoloģijas un metodes, kā arī piedāvājot jaunas kravu diversifikācijas novērtēšanas metodes. Pētījuma mērķis bija apstiprināt, cik svarīgi ir laikus veikt potenciālos aprēķinus par iespējām diversificēt kravu struktūru, lai laikus varētu veikt atbilstošus pasākumus pirms noteikto risku iestāšanās multimodālā transporta sistēmā, izstrādājot metodisko priekšlikumu kravu struktūras efektivitātes uzraudzībai un novērtēšanai, kā arī pasākumu un salīdzinājuma novērtējumu izstrādei.

Konferencē "3rd International Conference on Power and Renewable Energy ICPRE-2018" Berlīnē, tika prezentēts pētījums "Potenciālā jūras vēja parka platības aprēķināšanas metodoloģija, ņemot vērā kuģošanas nozares vajadzības", kura mērķis ir novērtēt metodes, kā noteikt potenciāli veiksmīgāko vietu vēja parkam jūrā, lai netraucētu kuģniecības nozarei veikt savu darbu, noteikt stacionāro būvju drošu attālumu līdz kuģu ceļiem, ņemot vērā starptautiskās

konvencijas. Tika radītas jaunas matemātiskas formulas, ar kurām iespējams aprēķināt vienas vēja turbīnas jūrā drošības laukumu, kā arī aprēķināt vēja turbīnu skaitu, ja ir zināms vēja parka laukums. Izmantojot šīs formulas, jūras telpas plānotāji, veicot izpēti un konstatējot, cik liels laukums atvēlams potenciālajam vēja parkam jūrā, var aprēķināt, cik vēja turbīnu var izvietot plānotajā vēja parkā drošā attālumā no kuģošanas ceļiem.

Starptautiskajā konferencē "35th International Scientific Conference on Economic and Social Development – "Sustainability from an Economic and Social Perspective"" tika prezentēts pētījums "Ostu veiktspējas indeksu pielietojums transporta ekonomikā un ostu konkurētspējas stiprināšanā", kura mērķis bija definēt ostu darbību uzlabojošus KPI indeksus un sniegt priekšlikumus, kā KPI indeksu pielietošana transporta ekonomikā var stiprināt ostu starptautisko konkurētspēju un nodrošināt, ka to pārvaldības prakse atbilst pozitīvai starptautiskajai pieredzei. Pētījuma uzdevums ir definēt ostu darbībai atbilstošus KPI indeksus, sagrupēt tos pēc savstarpēji saistītiem principiem un sniegt priekšlikumus, kā tos izmantot, lai uzlabotu ostu starptautisko konkurētspēju un galveno pārvadājumu sistēmu multimodālo integrāciju. Aizvien pieaug ostu savstarpējā konkurence, kas liek tām investēt attīstībā un uzlabot savus transporta koridorus, pārvaldības principus un cenu politiku. Lai celtu pārvadājumu efektivitāti, veicinātu videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošanu un paaugstinātu ostu transporta pakalpojumu koridoru starptautisko konkurētspēju, ostām ir svarīgi noteikt savus veiktspējas rādītājus (KPI), kas tiktu izmantoti ostu rezultatīvo rādītāju novērtēšanai. KPI rādītājiem ir jāietver ostu kvalitatīvo un kvantitatīvo mērķu definēšana, pakalpojumu kvalitātes, tirgus daļu un citu konkrētu rādītāju definēšana. Tā kā ostas ir atbildīgas par ostas pakalpojumu kvalitātes nodrošināšanu pat tad, ja tās pašas nesniedz šos pakalpojumus, monitoringam un KPI novērtēšanai jābūt kvalitātes nodrošināšanas procesa daļai.

Projekts tiek turpināts, un šobrīd tā ietvaros uzsvars tiek likts uz jūras nozaru ekonomikas attīstības potenciālu, ostu saimnieciskās darbības ietekmi uz vides procesiem jūrā. Mērķis ir izvērtēt esošās jūras vides pārvaldības stratēģijas, to ieviešanas un novērtēšanas mehānismus, novērtēt to sasaisti ar ostu darbību, izstrādājot metodes, kā novērtēt ostu ietekmi uz labu jūras vides stāvokli. Attīstot videi draudzīgākus transporta risinājumus, ir iespējams dod nenovērtējamu ieguldījumu jūras ekonomikas attīstībā, saglabāt jūras biotopu un zivsaimniecības daudzveidību.

Projekta realizācijas gaitai var sekot Latvijas Universitātes mājas lapā:

https://www.lu.lv/zinatne/programmas-un-projekti/es-strukturfondi/1112pasakums-pecdoktoranturas-petniecibas-atbalsts/zilas-ekonomikas-ilgtermina-ietekme-uz-baltijas-juras-regiona-ostu-konkuretspejas-paaugstinasanu/■

Astrīda Rijkure

DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU APJOMU SALĪDZINĀJUMS 2010. – 2018. GADĀ (tūkst. t)

Pārvadājumu iedalījums	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018. / 2017. %
Kopējais pārvadājumu apjoms	49 165,2	59 385,9	60 603,3	55 832,0	57 040,2	55 646,7	47 821,4	43 791,7	49 265,6	12,5
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	1 262,9	1 192,8	1 429,0	1 177,6	1 256,7	1 672,1	1 482,5	1 653,4	1 366,5	-17,3
Starptautisko pārvadājumu apjoms	47 902,3	58 193,1	59 174,3	54 654,4	55 784,2	53 974,6	46 338,9	42 138,3	47 899,0	13,7
Eksporta kravu apjoms	1 706,9	1 937,2	1 903,8	2 573,1	2 822,6	1 515,2	989,5	351,8	316,7	-10,0
Importa kravu apjoms	3 417,1	3 695,0	3 675,4	4 212,7	4 065,6	4 172,1	3 951,7	3 067,3	3 120,6	1,7
Kopējais tranzīta kravu apjoms	42 778,3	52 561,0	53 595,1	47 868,6	48 895,3	48 287,3	41 397,7	38 719,2	44 461,7	14,8
Tranzīta apjoms caur ostām	39 055,8	47 738,6	49 036,9	45 240,4	47 041,5	45 438,8	39 481,2	35 039,1	39 416,6	12,5
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	3 722,5	4 822,4	4 558,1	2 628,2	1 853,8	2 848,5	1 916,5	3 680,1	5 045,1	37,1

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS RĪGAS OSTĀ 2011. – 2018. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	**19 968,9**	**21 628,4**	**21 573,7**	**23 728,7**	**23 245,5**	**22 393,1**	**20 915,8**	**23 688,3**	**13,3**
ķīmiskās beramkravas	1 713,6	1 418,2	1 414,0	2 545,6	2 584,8	2 811,6	2 392,3	2 056,5	-14,0
ogles	13 496,9	14 900,1	14 041,8	14 935,3	14 528,9	13 291,9	11 776,1	14 220,4	20,8
koksnes šķelda	1 050,2	1 053,6	907,1	520,4	643,6	555,0	646,4	941,6	45,7
Lejamkravas	**7 575,7**	**7 772,8**	**7 111,4**	**10 280,3**	**10 617,6**	**8 166,0**	**5 728,1**	**4 121,4**	**-28,0**
naftas produkti	7 518,9	7 676,3	7 030,2	10 204,7	10 537,3	8 102,5	5 644,9	4 085,1	-27,6
Ģenerālkravas	**6 509,0**	**6 650,7**	**6 781,6**	**7 071,4**	**6 192,7**	**6 511,2**	**7 030,8**	**8 622,2**	**22,6**
konteineri	3 154,9	3 632,1	3 908,8	4 148,4	3 823,0	4 059,0	4 605,0	4 909,6	6,6
skaits TEU	302 973	362 297	381 099	387 603	355 241	385 937	445 984	469 343	5,2
Roll on/Roll of	556,3	585,6	596,7	475,0	246,2	259,2	427,2	518,1	21,3
skaits	109 097	110 196	111 068	92 315	62 649	64 177	83 985	85 826	2,2
koksne	2 654,8	2 311,1	2 070,6	2 080,7	1 858,1	1 819,5	1 606,8	2 705,5	68,4
tūkst. m^3	3 124,1	2 779,9	2 500,6	2 526,3	2 309,2	2 213,1	1 908,1	3 163,7	65,8
melnie metāli un to izstrādājumi	28,2	25,0	120,2	292,6	199,8	297,5	303,3	398,5	31,4
Kravas kopā	**34 053,6**	**36 051,9**	**35 466,7**	**41 080,6**	**40 055,8**	**37 070,3**	**33 674,7**	**36 431,9**	**8,2**

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS VENTSPILS OSTĀ 2011. – 2018. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	**10 949,8**	**11 156,5**	**10 322,1**	**7 957,9**	**5 642,2**	**5 407,3**	**6 831,2**	**7 174,4**	**5,0**
ķīmiskās beramkravas	2 811,1	1 749,7	1 566,3	1 520,8	141,9	347,0	195,1	386,5	98,1
ogles	6 616,4	7 866,2	7 441,9	5 852,2	4 455,5	2 975,9	4 618,2	5 186,1	12,3
koksnes šķelda	136,9	145,8	126,6	104,3	106,2	130,6	166,4	146,3	-12,1
Lejamkravas	**14 984,5**	**16 756,7**	**16 112,9**	**15 879,1**	**14 656,2**	**10 928,0**	**10 693,0**	**10 490,1**	**-1,9**
jēlnafta	38,2	48,9	0,0	0,0	89,1	0,0	0,0	3,2	100,0
naftas produkti	14 458,4	16 099,1	15 609,4	15 128,1	13 957,9	10 345,0	10 089,0	9 762,0	-3,2
Ģenerālkravas	**2 517,4**	**2 432,9**	**2 330,8**	**2 368,6**	**2 228,6**	**2 474,2**	**2 511,0**	**2 661,4**	**6,0**
konteineri	0,0	3,3	0,3	0,0	5,0	1,3	1,0	20,3	1 930,0
skaits TEU	0	360	54	0	845	234	256	2 112	725,0
Roll on/Roll of	1 887,5	1 898,0	1 882,1	1 861,6	1 788,8	2 026,3	2 107,0	2 212,8	5,0
skaits	67 504	69 896	70 738	72 229	70 400	80 097	81 815	88 415	8,1
koksne	478,7	464,7	387,4	443,9	408,0	432,3	391,2	421,3	7,7
tūkst. m^3	556,9	530,7	458,0	488,5	459,6	482,8	434,2	472,4	8,8
melnie metāli un to izstrādājumi	89,9	1,6	5,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kravas kopā	**28 451,7**	**30 346,1**	**28 765,8**	**26 205,6**	**22 527,0**	**18 809,5**	**20 035,2**	**20 325,9**	**1,5**

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LIEPĀJAS OSTĀ 2011. – 2018. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	**2 399,6**	**4 016,0**	**2 793,4**	**3 635,2**	**3 923,7**	**4 274,2**	**4 858,5**	**5 731,0**	**18,0**
labība un tās produkti	1 446,1	2 943,9	1 918,4	2 753,5	2 901,5	2 877,8	2 509,8	3 034,4	20,9
koksnes šķelda	192,7	162,7	158,8	79,8	93,9	254,1	260,5	186,7	-28,3
Lejamkravas	**558,2**	**410,2**	**406,0**	**352,6**	**362,8**	**379,4**	**478,4**	**432,2**	**-9,7**
jēlnafta	102,4	149,0	144,8	134,1	51,9	54,6	34,2	46,2	35,1
naftas produkti	404,3	179,1	175,0	162,6	240,6	271,8	376,1	312,3	-17,0
Ģenerālkravas	**1 899,0**	**3 005,1**	**1 638,8**	**1 312,0**	**1 324,9**	**1 026,1**	**1 251,7**	**1 374,4**	**9,8**
konteineri	30,7	41,0	41,3	38,5	46,0	36,4	52,7	47,7	-9,5
skaits TEU	2 966	4 120	4 525	3 615	3 668	2 312	3 829	2 996	-21,8
Roll on/Roll of	406,6	680,8	691,0	780,8	614,0	496,0	652,3	758,9	16,3
skaits	18 531	29 746	31 113	36 264	33 657	30 465	39 261	45 739	16,5
koksne	648,6	808,6	519,5	455,8	493,5	370,4	470,0	500,8	6,6
tūkst. m^3	722,1	905,2	574,4	505,8	539,3	408,5	547,0	501,2	-8,4
melnie metāli un to izstrādājumi	263,2	487,4	182,4	4,3	141,1	54,4	5,0	0,0	-100,0
Kravas kopā	**4 856,8**	**7 431,4**	**4 838,2**	**5 299,8**	**5 611,4**	**5 679,7**	**6 588,6**	**7 537,6**	**14,4**

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LATVIJAS OSTĀS 2011. – 2018. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	**33 741,0**	**37 278,9**	**35 172,7**	**35 853,9**	**33 392,2**	**32 805,6**	**33 362,9**	**37 251,8**	**11,7**
ķīmiskās beramkravas	4 552,8	3 199,6	3 035,8	4 158,0	2 840,0	3 293,0	2 732,5	2 559,8	-6,3
ogles	20 252,7	23 043,8	21 562,9	20 834,4	19 034,9	16 727,8	17 591,6	20 874,4	18,7
koksnes šķelda	1 609,7	1 588,3	1 447,2	936,4	1 030,1	1 301,7	1 469,0	1 594,2	8,5
Lejamkravas	**23 133,4**	**24 957,2**	**23 644,7**	**26 529,8**	**25 652,6**	**19 482,9**	**16 915,0**	**15 059,7**	**-11,0**
jēlnafta	140,6	197,9	144,8	164,1	89,2	54,5	34,2	52,6	53,8
naftas produkti	22 381,6	23 955,0	22 814,6	25 495,4	24 735,8	18 713,2	16 110,0	14 159,4	-12,1
Ģenerālkravas	**11 946,5**	**12 956,9**	**11 662,8**	**11 792,4**	**10 524,2**	**10 827,6**	**11 599,1**	**13 863,4**	**19,5**
konteineri	3 185,6	3 676,5	3 950,4	4 186,9	3 875,0	4 096,7	4 658,7	4 977,6	6,8
skaits TEU	305 939	366 824	385 665	391 218	359 756	388 484	450 071	474 451	5,4
Roll on/Roll of	2 850,3	3 164,4	3 169,2	3 117,4	2 649,0	2 781,6	3 186,5	3 489,8	9,5
skaits	195 132	209 838	212 919	200 808	166 706	174 299	205 061	219 980	7,3
koksne	4 785,2	4 438,0	3 874,5	4 005,4	3 512,4	3 415,3	3 243,8	4 809,3	48,3
tūkst. m^3	5 580,7	5 218,5	4 606,1	4 722,9	4 632,5	4 111,9	3 785,0	5 475,3	44,7
melnie metāli un to izstrādājumi	381,3	514,0	331,2	296,9	340,9	313,0	308,3	398,5	29,3
Kravas kopā	**68 821,0**	**75 193,0**	**70 480,2**	**74 176,1**	**69 569,0**	**63 116,1**	**61 877,0**	**66 174,9**	**6,9**

SM informācija

LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMS 2017. – 2018. GADĀ (tūkst. t)

Osta	2017. gadā			2018. gadā		
	nosūt.	saņemts	kopā	nosūt.	saņemts	kopā
Rīga	**28 995,1**	**4 679,6**	**33 674,7**	**31 150,8**	**5 281,1**	**36 431,9**
Ventspils	**17 920,7**	**2 114,5**	**20 035,2**	**17 619,8**	**2 706,1**	**20 325,9**
Liepāja	**5 817,9**	**770,7**	**6 588,6**	**6 602,8**	**934,8**	**7 537,6**
Salacgrīva	220,8	46,0	266,8	293,8	57,2	351,0
Mērsrags	371,2	65,1	436,3	373,0	83,8	456,8
Roja	41,4	10,7	52,1	61,1	9,1	70,2
Pāvilosta	0,0	3,5	3,5	0,0	3,0	3,0
Skulte	789,1	30,7	819,8	952,3	46,2	998,5
Mazās ostas kopā	**1 422,5**	**156,0**	**1 578,5**	**1 680,2**	**199,3**	**1 879,5**
Kopā visās ostās	**54 156,2**	**7 720,8**	**61 877,0**	**57 053,6**	**9 121,3**	**66 174,9**

SM informācija

GUDRI RĒĶINĀTIES AR REALITĀTI, NEVIS NEVAJADZĪGI KLAIGĀT

2018. gadā Rīgas brīvostas pārvaldes mārketinga aktivitātes, piesaistot ostai jaunas kravas un pasažieru plūsmas, bija vērstas gan uz esošo tirgu saglabāšanu, gan aktīvu darbu jaunos reģionos. Mārketinga jomā Rīgas brīvostas pārvalde turpinās stratēģisko sadarbību ar ostas uzņēmējiem, atbalstot tos kravu un investīciju piesaistē.

2018. gada 1. augustā pagāja gads, kopš Ansis Zeltiņš stājās Rīgas brīvostas pārvaldnieka amatā, un jautāts, kas šajā laikā mainījies viņa dzīvē, tūlīt atbild, ka laika fiziski ir kļuvis mazāk. No vienas puses, gribētos aptvert visu, bet tad saproti, ka tam, iespējams, nav nekādas jēgas. Tomēr Ansis joprojām atrod laiku, lai piedalītos Latvijas Jūras akadēmijas eksāmenu komisijas darbā, un priecājas, ka līdz ar jaunās rektores ievēlēšanu akadēmija varētu piedzīvot pozitīvas pārmaiņas, kuras visi tik ilgi gaidījuši. "Nodegušas vairākas buntes nervu šūnu, kas pirms tam kādu laiku tik intensīvi nebija degušas," saka Ansis Zeltiņš un vēl piebilst, ka cilvēks jau pēc savas dabas ir nedaudz mazohists, tāpēc šāda nervu šūnu dedzināšana nav nekas ārkārtējs vai pārsteidzošs. "Patiesībā līdz šim visvairāk enerģijas un nervu prasījis Krievu salas projekts, kas paņem vairāk, nekā es vēlētos," atzīst Rīgas brīvostas pārvaldnieks.

Ansis Zeltiņš.

– Ja jau piesauci Krievu salu, tad ar to arī sāksim sarunu par Rīgas ostu. Tātad Krievu sala ir gadsimta projekts, vismaz Rīgas ostas kontekstā noteikti.

– Krievu salas projekts nav vienkāršs arī tāpēc, ka tas saistīts ar gadu gaitā samilzušām problēmām, tai skaitā ar Eiropas finansējumu un tām negācijām, kas kā astes diemžēl velkas līdzi. Visvairāk satraukti ir apkaimes iedzīvotāji, kuri nezina, kas un kā būs, kad termināls sāks darboties. Šeit taču būs ogles, tātad nenovēršami arī ogļu putekļi, kas ir nepareizi un slikti! Otrs jautājums, kas tiek cilāts: kāpēc vispār tāds Krievu salas termināls bija jābūvē un šāds projekts jāattīsta, ja ogles nākotnē, visticamāk, vairs nebūs un uz Rīgas ostu nenāks? Taču, ja paskatāmies uz Krievu salas projektu kopumā, tas pašlaik ir viens no lielākajiem un modernākajiem Baltijas jūras reģionā, un arī Rīgas ostai tas ir lielākais projekts – pirmo reizi ostas jaunāko laiku vēsturē pilnīgi no jauna tiek būvēta ostas teritorija un veidota visa infrastruktūra. Jau neskaitāmas reizes esmu publiski atkārtojis, ka, lai gan termināļa darbība ir fokusēta uz ogļu pārkraušanu, izveidotā ostas teritorija nekādā ziņā nav pielaulāta tikai ogļu apstrādei. Daudzas lietas plūst un mainās, neviens šodien nevar droši pateikt, ka pēc desmit gadiem Rīgas ostā būs ogles, taču, ja arī ogles nebūs, šī teritorija ir un paliek moderna osta, kas piemērota jebkura veida kravu apstrādei. Ja runājam par šā brīža problēmām, tad tie ir termiņi, kas savilkušies kā negaisa mākoņi. Laiks bija desmit gadu, bet, kā jau tas nereti notiek, pēdējie darbi, vienalga, notiek saspringtajā gala termiņā. Tas, kas piekrīt Eiropas finansējuma apgūšanai, ir pabeigts un uzbūvēts, bet, lai infrastruktūras objekts līdz galam tiktu realizēts un jaunais mehānisms sāktu darboties, bija nepieciešamas lietas, ko no saviem līdzekļiem finansēja ostas pārvalde. Tagad var teikt, ka ar nākamo gadu termināls sāks darboties.

Ansis Zeltiņš kopā ar RBP valdes priekšsēdētāju Andri Ameriku vasarā apskata Krievu salas projekta virzību.

– Vai arī tie termiņļi, kuri no labā krasta darbību pārceļ uz Krievu salu, dara visu un laikā, lai tiktu ievēroti plānotie termiņi?

– Kompānija "Strek" Krievu salā būvē specifiskus, viņu darbībai nepieciešamus objektus ar specifiskām iekārtām, savukārt Rīgas centrālajam terminālim

tehnoloģija ir vienkāršāka. Lielākais būvējamais objekts Krievu salā pašlaik ir 23 metrus augstā siena, kas aizturēs vēju un neļaus izplatīties ogļu putekļiem. Rīgas brīvostas pārvaldei bija nepieciešams 77 miljonu eiro liels kredīts iepriekšējo kredītu pārfinansēšanai un Krievu salas projekta pabeigšanai, un tieši tas radīja stresiņu, jo pēc banku satricinājumiem tās ļoti piesardzīgi izvērtēja savu kreditēšanas politiku.

– Un tas attiecās arī uz tik lielu spēlētāju kā Rīgas brīvostas pārvalde?

– Jā, tai skaitā. Nekas labs tas nebija, bet rezultāts tomēr pozitīvs: ir nepieciešamais finansējums, būvdarbi notiek, tagad galvenais, lai nāktu kravas. Neskatoties uz sarežģīto situāciju banku sektorā 2018. gada pavasarī, kas sakrita ar Rīgas brīvostas pārvaldes izsludināto konkursu investīciju piesaistei, refinansēšana ir realizējusies veiksmīgi. Esam veiksmīgi piesaistījuši finanšu līdzekļus, vienojoties ar bankām par izdevīgiem kredīta nosacījumiem, nodrošinot finansiāli stabilu un pārskatāmu darbu nākotnē

– Projektā ieguldīta milzu nauda, un ostas pārvalde, protams, sagaida, ka ieguldījumi nebūs veltīgi un atmaksāsies. Vai šāda pārliecība vispār ir?

– Ar oglēm iet kā pa viļņiem. 2017. gads bija it kā tendēts uz pesimistisku prognozi, ka labi nebūs un ogles beigsies. Un arī gada sākums nevēstīja neko labu, bet jāteic, ka viss tomēr nav tik slikti, kā tika prognozēts, un pašlaik ogļu kravu apjoms, kas nāk uz Latviju, ir tuvu maksimumam, ko var apstrādāt, ņemot vērā dzelzceļa vagonu, izkraušanas un kravu laukumu kapacitāti, kas pašlaik ir maksimāli noslogota, jo no vagonu izkraušanas līdz ogļu iekraušanai kuģos paiet zināms laiks. Tomēr šis darbs un plānošana jau ir terminālu ziņā. Pašlaik vēl zināmas problēmas ir ar *panamax* un *capesize* kuģu uzkraušanu līdz maksimumam esošajās labā krasta piestātnēs, un tas nozīmē, ka kuģi tiek pārtauvoti, pēc tam ar baržām tiek pievestas ogles, kas prasa gan laiku, gan rada papildu izdevumus, bet Krievu salas terminālī nebūs vajadzīgas šādas manipulācijas, jo kuģis tiks piekrauts vienviet, kas atvieglos kuģu loģistiku un kravu apstrādes tempus. Arī Krievu salas termināļa kravu laukumi ir pietiekami, lai izturētu šo lielo slodzi.

UZZIŅAI

Noslēdzies Rīgas brīvostas pārvaldes atklātais konkurss par kredītfinansējuma piesaisti 77 miljonu eiro apmērā projektam "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra". Par konkursa uzvarētājām atzītas "OP Corporate Bank" un AS "SEB banka", kuras piedāvāja visizdevīgākos kredīta nosacījumus.

– Bija laiks, kad Rīgas osta savās prezentācijas akcentēja brīvās teritorijas.

– Taisnība, bija laiks, kad pati zeme ostā tika uzskatīta par lielāko vērtību un maldīgi domāja, ka jau šis fakts vien būs tik pievilcīgs un nozīmīgs, lai investori no Ķīnas vai citām valstīm skrietu šurp attīstīt savus projektus.

RBP uzņem Nīderlandes delegāciju.

Diemžēl tā nav un nebūs, mūsu pļavas tāpat vien nevienu neinteresē. Jautājums ir, kā ostas pārvalde šīs teritorijas spēs sakārtot, labiekārtot un attīstīt jau kā pievilcīgu projektu. Tagad ostas filozofija vērsta uz to, ka ostas zeme pati par sevi nav īpaša vērtība, daudz svarīgāk, kas un kā uz šīs zemes notiek, ko tur var darīt un ko var piedāvāt iespējamajiem investoriem.

– Piemēram, ko varētu pasākt ostai piederošajās slavenajās Spilves pļavās?

– Pašlaik Spilves pļavas ir liela un juridiski nesakārtota teritorija, tieši tāda pati, kā jebkura liela pļava Ķīnā – 300 hektāru nekā. Jautājums, ko tur var darīt? Ostas pārvalde Spilves pļavās veic ģeoloģisko izpēti, tad apkoposim visus datus par zemes robežām un apgrūtinājumiem, un tad, ieguldot nelielu naudiņu, izveidosim perspektīvās attīstības konceptu, kā šī teritorija nākotnē varētu attīstīties. Tikai tādā veidā mēs to varam piedāvāt kādam interesentam.

– Bet saki, lūdzu, kas tad visus iepriekšējos divdesmit septiņus neatkarības gadus Spilves pļavu sakarā tika darīts, kāda bija vīzija?

– Jautājums nav par vīziju, bet gan akcentu maiņu, jo tagad mēs uz brīvajām teritorijām vairs neskatāmies kā uz lielāko vērtību un argumentu sarunās ar investoru, bet gan kā uz iespēju jau sakārtotā vidē piesaistīt uzņēmējdarbību. Un tā jau ir domāšanas maiņa. Lai gan mūsu ģeogrāfiskajam stāvoklim ir savi plusi, mēs tomēr neesam Singapūra, un ar to jārēķinās. Šobrīd nav nekāda pamata domāt, ka ostas aktivitātēm un plāniem nepietiktu teritorijas. Visu objektīvi savelkot un matemātiski aprēķinot, esošos ostas kravu apjomus varētu izlaist caur pāris termināļiem, tomēr tā, protams, var filozofēt tikai tukšā vietā,

bet mums jāņem vērā vairāk nekā astoņsimt gadu ilga vēsture, tāpēc šajā ziņā grūti būtu ko mainīt.

– Nav jau viegli uzturēt ostas infrastruktūru piecpadsmit kilometru garumā.

– Protams, piecpadsmit kilometru infrastruktūras uzturēšana prasa lielas izmaksas: izbūvēt, uzturēt, rakt un atjaunot dziļumus, piestātnes un navigācijas zīmes. Tieši tāpēc, domājot par nākotni, mēs ļoti izvērtēsim ostas teritoriju, kur, cik un kāpēc ieguldīt. No uzņēmēju viedokļa katra viņiem piederošā vieta šķiet pati svarīgākā, bet patiesībā ne vienmēr tā tas ir ostas kontekstā. Tā kā ostai pašai ir jāatrod finansējums un no malas neviens neko nedod, finansējuma izlietojumam ir jābūt maksimāli efektīvam, lai nodrošinātu konkurētspējīgu vidi uzņēmējiem un pretī saņemtu pieaugošus kravu apjomus, tātad naudu tālākai attīstībai.

– Kādus akcentus esat salikuši ostas tālākai attīstībai?

– Pašlaik no ostas reālas darbības viedokļa Andrejsalas vidus varētu būt ostas darbības robežšķirtne. Virzienā uz Vanšu tiltu varētu būt pasažieri un *ro-ro* kravas, bet, protams, visam jānotiek saistībā ar pilsētas attīstību.

Kundziņsalu uzskatām par perspektīvu ostas tālākās darbības un attīstības rajonu, kur veidojas tāds kā loģistikas centrs: konteineri, noliktavas, arī jaunuzbūvētie termināļi un citi jauni projekti, kas vēl ir procesā. Vēl labāk būtu, ja šeit attīstītos arī kāda ražošana, jo vietas tam visam pietiek. Kad tiks izbūvēts Tvaika ielas pārvads uz Kundziņsalu, tad varēsim teikt, ka sakārtota arī transporta kustība no un uz ostu, kas pašlaik diezgan lielā mērā ir apgrūtināta, jo esošie ceļi nekad nav bijuši paredzēti šādam transportam un tādai pārvadājumu intensitātei.

Bolderāja varētu būt trešais ostas attīstības centrs, tam ir visi priekšnosacījumi, piedevām degradētā teritorija prasa civilizētu sakārtošanu, protams, neiznīcinot vēsturisko Komētforta mantojumu.

Arī pasažieri Rīgas ostai ir svarīgi, bet tas nav un nebūs pašas ostas tālākās attīstības stūrakmens. Lai gan Rīga no kruīza kuģu ienākšanas ir ieguvēja, jo pilsētu apmeklē tūristi un lielie kruīza kuģi piedod pilsētai zināmu šarmu, esam aprēķinājuši, ka esošā teritorija gadā var uzņemt maksimāli līdz simt piecdesmit kruīza kuģiem, un vairāk kruīznieku mums nemaz nevajag. Pašlaik droši tuvojamies maģiskajam skaitam – simt kruīza kuģu ienācienu Rīgas ostā gadā.

– Tas, par ko esam runājuši, droši vien atspoguļojas jaunajā ostas attīstības plānā?

– Tiešām, pie ostas attīstības plāna mēs ļoti intensīvi strādājam, un tas būs visaptverošs dokuments, kas iezīmēs Rīgas ostas tuvāko desmit gadu attīstības tendences, sākot ar infrastruktūras objektiem, jaunu loģistikas ceļu attīstīšanu, līdz pat ilgtspējīgas vides politikai, un viens no svarīgākajiem akcentiem noteikti ir ražotņu izveide ostā, jo ražošana sasaistē ar kravu loģistiku un ostas

darbību rada stabilitāti pārvadājumos. Es personīgi uzskatu, ka visam ostas teritorijā notiekošajam ir jābūt kontekstā ar kuģiem, piestātnēm un kravām. Pretējā gadījumā uzņēmumiem, kuri strādā ostas teritorijā un ražo produkciju, bet neģenerē pievienoto vērtību ostai, kuras darbības pamatā ir kravu plūsma, ostā diezin vai īsti vajadzētu būt.

Jaunā Rīgas brīvostas attīstības plāna izstrādē piedalīsies ne tikai pašmāju, bet arī starptautiski atzīti nozares eksperti. Piemēram, vienai no lielākajām Eiropas ostām Roterdamai, kuras kravu apgrozījums pārsniedz 460 miljonus tonnu gadā, ir vērā ņemama pieredze, strādājot ar dažādu ostu attīstības projektiem visā pasaulē, tāpēc plānojam piesaistīt arī Roterdamas speciālistus un izmantot viņu kompetenci un zināšanas.

Ja raugāmies no kravu konjunktūras viedokļa, tad Rīgas un Roterdamas ostām ir līdzīgas iezīmes, un līdzīgi ir arī abu ostu pārvaldības modeļi.

Pēdējo gadu laikā Rīgas ostā vērojams stabils konteinerkravu pieaugums, un izdevīgā atrašanās vieta Baltijas centrā ir jāizmanto, lai Rīgas ostu attīstītu kā lielāko konteinerkravu tranzīta centru Baltijas reģionā, un te, lūk, lieti noderēs tieši Roterdamas pieredze. Tā konteinerkravu plūsma, kas šobrīd nāk caur Rīgu, rīt tikpat labi var pagriezties citā virzienā, bet tad, ja šeit ir ražošana vai noliktavas, kur notiek kravu komplektēšana, ir daudz drošāk, ka konteinerkravu plūsma būs prognozējama un stabila. Tikai labs termināls nav arguments, un pati osta kravu plūsmas maz var ietekmēt. Nav pamata orientēties uz vietējo patēriņu, kas varētu nodrošināt kravu apjoma pieaugumu. Jāņem vērā arī tas, ka Rīgas osta atrodas līcī, nost no jūras ceļa, kas nozīmē astoņu stundu gājienu uz ostu un astoņu stundu gājienu atpakaļ, un tas ir gan laiks, gan izmaksas. Miljons konteineru ir tas apjoms, ko Rīgas osta varētu apstrādāt, un pašlaik mums ir gandrīz puse no šā apjoma. Miljons attiecībā uz ostas iespējām varbūt arī nav tik daudz, bet attiecībā uz krasta un pievedceļu loģistiku tas ir daudz. Jauno Rīgas brīvostas attīstības plānu izstrādāsim ar mērķi atgūt līderpozīcijas Baltijas ostu vidū un perspektīvā kļūt par konteinerkravu apstrādes centru vai tā saucamo *hub* ostu Baltijas jūrā. Vēl tikai piebildīšu, ka jaunajam Rīgas ostas attīstības plānam jābūt izstrādātam līdz 2018. gada beigām.

– Daži tranzītbiznesa analītiķi uzskata, ka Latvija ir palaidusi garām iespēju pieslēgties, piemēram, Baltkrievijas "Lielā akmens" projektam, kur lietuvieši ir bijuši tālredzīgāki un ātrāki.

– Tas ir līdzvērtīgi pastāstam par to, ka Latvijas tranzīta bizness deg zilās liesmās. Nu, labi, un ko tālāk? Ir lietas tranzītbiznesa jomā, kuras mēs nekādā veidā nespējam ietekmēt, kaut ar sudraba paplāti un zeltītām glāzītēm stāvētu uz robežas. Tādi ir arī Krievijas politiskie un ekonomiskie lēmumi savas kravas vest caur savām ostām, un mēs tur neko nevaram ietekmēt un mainīt. Jautājums ir, vai mēs gudri ar to rēķināmies, vai nevajadzīgi klaigājam, ka viss deg zilās ugunīs. Jāatceras, ka viss plūst un viss mainās. Tas attiecas arī

uz oglēm – tendences liecina, ka pasaule no oglēm atsakās, bet kā viss būs nākotnē, to mēs nezinām. Tieši tāpat kā nezinām, kas notiks ar Krievijas ogļu plūsmu caur Latviju un Baltiju, to neviens nevar pateikt, bet pagaidām šī plūsma ir un veido ievērojamu daļu no Rīgas ostas kravu apgrozījuma. Ja pēc desmit gadiem ogļu nebūs, tad nebūs, osta taču pastāvēja jau pirms vairāk nekā astoņsimt gadiem, kad arī ogļu nebija, un tā turpinās pastāvēt, nekāda traģēdija nav gaidāma.

Ja domājam par Latvijas tranzītbiznesa un ostu attīstību kopumā, tad tikai loģiska ir sadarbība starp ostām un dzelzceļu, kas būtībā vienmēr arī ir pastāvējusi, jo mēs visi esam vienas spēles spēlētāji. Protams, nav noliedzama konkurence starp Rīgas un Ventspils ostām, jo bizness paliek bizness, bet arī konkurencei ir jābūt vērstai uz ieguvumiem, nevis uz zaudējumiem. Ja Rīgas un Ventspils konkurences dēļ kravas vispār aiziet no Latvijas, tad šāda konkurence ir bezjēdzīga un pat kaitnieciska. Pieredze rāda, ka ostām un dzelzceļam tiešām jāstrādā kopā. Ja vēlamies kaut ko panākt, mums kopīgi jāveido piedāvājumi, mēģinot radīt kravu īpašniekiem un operatoriem labākos risinājumus, lai krava droši nonāktu ostās un pie gala patērētājiem par visizdevīgāko gala cenu. Ja runājam par iekšējo konkurenci, tad, godīgi sakot, Latvija ir pārāk maza, lai, piemēram, sadarbībā ar Ķīnu mēs iekšēji sāktu dalīt interešu zonas. Vispār Ķīnas skatījums uz konteineru pārvadājumiem Eiropas virzienā nav koncentrēts uz vienu vai otru valsti. Ķīnas skatījumā nav nedz Vācijas, nedz Baltkrievijas, Lietuvas vai Latvijas, mums ir jāapzinās, ka Ķīnas skatījums ir vērsts plaši un ilgtermiņā – vismaz 50 līdz 100 gadu perspektīvā. Nav jautājums par to, vai mēs gribam vai varam. Transkontinentālie pārvadājumi ir ļoti sarežģīta loģistikas ķēde. Lai izstrādātu maršrutu, kur pa vidu piedevām vēl ir Kazahstāna un Krievija, kuru nevar apiet, bet ar kuru vienoties ir ļoti grūti, vajadzīgi gadi. Visu ķēdīti vienā dienā un vienā gadā sakārtot nevar. Rīgas osta ir ļoti mazs šīs loģistikas ķēdes posms, tāpēc no mūsu varēšanas un gribēšanas maz kas ir atkarīgs, bet, protams, atbalstāmi ir testa vilcieni, kas palīdz visām iesaistītajām pusēm realitātē saprast, kā, kad un kas strādā un cik tas reāli maksā. Tai pašā laikā ir pilnīgi skaidrs, ka mums ir jāpiedalās

Kanāla regate Rīgas pilsētas svētku ietvaros

sarunās un procesos, jo potenciāli mēs varam iegūt būtisku kravu pieaugumu ostai. Taču, kā jau teicu, jautājums ir par laika nogriezni, kādā šis process norisināsies. Ir zināms, ka taps loģistikas parks "Lielais akmens" Minskas pievārtē. No Minskas puses raugoties, es teiktu, ka Rīgas virziens ir viens no izdevīgākajiem, bet ir jāspēj nodrošināt konkurētspējīgu loģistikas piedāvājumu. Domāju, ka kopā ar Latvijas dzelzceļu mēs šādu piedāvājumu varam radīt.

– Vai gada laikā ir izdevies īstenot tās idejas, ar kurām šurp nāci, vai varbūt gluži pretēji – ir nācies aplauzties?

– Viss nenotiek tik ātri, kā gribētos, un lielā mērā to ietekmē vēsturiski veidojušies notikumi. Esmu pārliecināts, ka atnākt jaunam vadītājam un gluži kā ar cirvi nocirst iepriekš paveikto un iesākto vairākumā gadījumu ir beidzies neveiksmīgi un neko labu tas nav devis. Drīzāk vajag raudzīties nākotnē un mēģināt kuģi iegriezt tajā virzienā, kas varētu būt potenciāli pareizāks un ostai vajadzīgāks. Bieži vien mēs daudz enerģijas tērējam īstermiņa problēmu risināšanai un nemetam skatienu tālākā nākotnē. Tā infrastruktūra, kas tiek radīta šodien, kalpos nākotnē, un tie nav īstermiņa projekti, tāpēc horizontam ir jābūt plašākam.

– Sekojot ostas notikumiem gada griezumā, var teikt, ka osta ir kļuvusi atvērtāka un ir daudz vairāk informācijas par procesiem, kas tajā notiek.

– Tas arī bija viens no maniem uzstādījumiem, jo problēmas lielā mērā rodas tad, ja cilvēkam pietrūkst informācijas. Ja kāds kaut ko nestāsta, tad tur noteikti kaut kas nav kārtībā un ir slēpjams. Rīgas ostai vienmēr apkārt ir bijis žogs, un klīda tikai neskaidri minējumi, kas aiz šā žoga īsti notiek. Būtībā ostā notiek daudzas pozitīvas lietas, bet tās taču pašas par sevi nekļūs zināmas, tāpēc par ostu cilvēkiem ir jāstāsta. Ir jārunā gan par pozitīvo, gan arī par negatīvām lietām. Ja procesam ļauj iet pašplūsmā, tad neko labu pretim nevar sagaidīt, jo slikto gan prese, gan publika ļoti mīl un labprāt ņem pretī. Tāpēc tā ir viena no lietām, ko es gribēju mainīt, jo cilvēkiem ir jāzina, kas notiek ostā. Piemēram, tā ir komunicēšana ar Krievu salas, Kundziņsalas un citu apkaimju iedzīvotājiem, lai viņi saprastu, ka osta nav viņu ienaidnieks. Tīri cilvēciski ne tu, ne es nebūtu priecīgi, ja blakus mājai norisinātos jebkādas sabiedriskās aktivitātes, vai tā būtu lielveikala vai ostas darbība. Taču ir nepieciešams kaut kāds kompromiss un kopā sadzīvošana. Es parasti mēdzu teikt, ka tad, ja tu gribi dzīvot mežā, tu taču nedzīvo Brīvības ielā, bet, dzīvojot mežā, tu taču nebaudi Brīvības ielas infrastruktūru. Saprotams, ka cilvēki vēlas dzīvot drošā un tīrā vidē, savukārt bizness vēlas attīstīties, bet, ja abas puses nesarunājas, tad paliek vieta nevajadzīgām problēmām. Ir daudzas lietas, ko osta var darīt apkaimju cilvēku labā, un apkaimes to lēnām sāk saprast un apzināties. Nekas jau nav ideāls, arī ar ogļu putekļiem ne vienmēr izdodas tikt galā, bet osta un ostas uzņēmēji cenšas meklēt labākos risinājumus.

– Par ko ir lielākais gandarījums?

– Noteikti par kolektīvu. Iesākumā tas šķita tāds kā izplūkāts, bet tagad varu teikt, ka kolektīvs ir daudz saliedētāks un komanda ir laba. Kapteinis bez savas komandas uz kuģa ir bezspēcīgs. Prieks arī par daudziem Rīgas ostas uzņēmējiem, jo kopīgais redzējums par ostas darbību ir ievērojami mainījies. Teritorijās, kur līdz šim darbība nenotika, tagad jūtama kustība, un cilvēki domā, kā attīstīt biznesu, tāpēc esmu pārliecināts, ka tuvāko pāris gadu laikā ostā tiks uzsāktas vairākas jaunas darbības un biznesa virzieni.

Neskatoties uz sarežģītajiem pārmaiņu vējiem tranzīta nozarē, Rīgas osta attīstīsies. Gan brīvostas vadība, gan stividori aktīvi meklē iespējas piesaistīt Rīgai jaunas kravu grupas, jo Rīgas ostas nākotne ir tās daudzfunkcionalitātē. 2018. gads ir valsts simtgades gads, un arī ostas kontekstā tas piepildīts ar daudziem skaistiem, pozitīviem notikumiem.

– Lai cik sarežģīti jautājumi jārisina starptautiskā līmenī un lai kādas grūtības jāpārvar, viens no veiksmīgas darbības priekšnoteikumiem ir cilvēks, kurš strādā tepat Rīgas ostā un ar savu ikdienas veikumu kaldina tās panākumus.

– Rīgas osta jau 817 gadus ir bijusi viens no galvenajiem Rīgas ekonomiskajiem virzītājspēkiem, un arī tagad Rīgas brīvosta ir viens no lielākajiem darba devējiem valstī, kas nodarbina vairāk nekā 5000 cilvēku. Ostas teritorijā darbojas 88 uzņēmumi – 34 stividorkompānijas jeb ostas termiņāļi, kravu uzglabāšanas un ražošanas uzņēmumi, kā arī dažādi kuģu būves un remonta uzņēmumi. Bez tam Rīgas ostā darbojas ap 120 uzņēmumu, kas ik dienu sniedz kuģu aģentēšanas, apgādes, kontroles, kravu transportēšanas un apstrādes, velkoņu, atkritumu apsaimniekošanas un hidrotehnisko darbu pakalpojumus.

Šogad Rīgas brīvostas augstāko apbalvojumu – sudraba krūšu nozīmi – saņēma seši ostas uzņēmumu darbinieki, kas Rīgas ostā aizvadījuši lielu daļu darba mūža – vairāk nekā 20 gadu. Ar atzinības rakstiem par ilggadēju darbu un personisko ieguldījumu Rīgas brīvostas darbības nodrošināšanā un izaugsmē tika apbalvoti 35 darbinieki no dažādiem ostas uzņēmumiem.

Tāpēc bez liekulības varu teikt, ka cilvēki ir Rīgas ostas gadsimtiem kaldināto panākumu un attīstības stāsta pamatos. Tieši tāpēc Rīgas brīvostas pārvalde

Rīgas brīvostas augstākais apbalvojums – sudraba krūšu nozīme.

ik gadus sumina labākos un pašaizliedzīgākos ostas uzņēmumu darbiniekus, kuri ilgi un godprātīgi strādājuši ostā. Ostu veido cilvēki. Kaut arī osta parasti asociējas ar kuģiem, celtņiem, piestātnēm vai moliem, tās veiksmīgas darbības pamatā ir ostā strādājošo cilvēku godprātīgs un atbildīgs ikdienas darbs. Ikgadējā ostas uzņēmumu darbinieku godināšana Rīgas brīvostas pārvaldei dod iespēju pateikt paldies labākajiem, kā arī vienot ostas uzņēmumus, veicināt to savstarpējo komunikāciju un sadarbību, kas arī ir svarīga Rīgas brīvostas pārvaldes funkcija.

Ir nereāli cerēt, ka kādreiz būs mazāk problēmu un galvassāpju, jo ostā darbs un procesi nekad neapstājas. Ja nebūs Krievu salas, būs kaut kas cits. Protams, jārēķinās arī ar politisko piesitienu un vēlēšanām, kas regulāri atstāj nospiedumu ostas procesos. Es mēģinu ar darba radīto stresu sadzīvot un tikt galā, jo cerēt, ka viss dzīvē notiks gludi, nav pamata. Šajā sakarā lieti noder dzejnieka Ziedoņa teiktais, ka tādas lielas laimes nemaz nav, bet uz mazām mēs tomēr šad tad varam cerēt.■

Anita Freiberga

RĪGAS BRĪVOSTA 2018. GADĀ: NOTIKUMI, FAKTI, PROBLĒMAS UN TO RISINĀJUMI

RĪGAS BRĪVOSTAS PĀRVALDE TURPINĀS APGŪT JAUNUS KRAVU TIRGUS UN PIESAISTĪT PASAŽIERUS

Edgars Sūna.

RBP mārketinga direktors Edgars Sūna uzskata, ka 2018. gadā bija ļoti svarīgi saglabāt stratēģisko fokusu uz tradicionālajiem lielajiem mērķa tirgiem – Krieviju, Baltkrieviju, Ukrainu, Kazahstānu, Centrālāzijas valstīm un Ķīnu. Īpaši svarīgi sadarbībā ar AS "Latvijas dzelzceļš", Satiksmes ministriju un citiem nozares pārstāvjiem turpināt aktīvu darbu Baltkrievijas virzienā, kur Rīgas ostai ir labas izredzes konkurēt ar Klaipēdas ostu par Baltkrievijas kravu piesaisti.

E. Sūna: "2018. gadā Rīgas osta īpaši strādāja Indijas un Irānas virzienā, lai kļūtu par loģistikas centru preču izplatīšanai Baltijā, Skandināvijā un Ziemeļvalstīs. Indijas uzņēmēji un amatpersonas jau ir izrādījuši interesi par Rīgas ostu un iespējām šeit veidot loģistikas centru Indijas preču eksportam uz Ziemeļeiropas, Krievijas un NVS valstu tirgiem. Jaunas aktivitātes ir gaidāmas saistībā ar pagājušajā gadā parakstīto sadarbības līgumu starp Latvijas dzelzceļa koncernu un Indijas dzelzceļu. Savukārt Irānai ir būtiska loma kā tranzītvalstij Indijas kravu transportēšanā uz Ziemeļeiropu. Irāna tāpat kā Latvija ir ieinteresēta Ziemeļu – Dienvidu transporta koridora attīstībā starp Indiju un Ziemeļeiropu. Pagājušā gada nogalē parakstītais sadarbības memorands starp SIA "LDz Loģistika" un Irānas dzelzceļa kravu loģistikas uzņēmumu, kas paredz jaunu maršrutu izstrādi no Indijas un Irānas, nosaka arī jaunus izaicinājumus Rīgas ostai kā šī transporta koridora būtiskam posmam."

Attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem Rīgas brīvostas pārvaldes mērķa tirgi ir prāmju un kruīza līniju operatoru "pieraksta" valstis – Zviedrija, Vācija, Somija, ASV, Spānija, Itālija un Norvēģija. Kruīzu segmentā jaunie tirgi, kuriem pievērš uzmanību arī Rīgas osta, ir Āzijas valstis, īpaši Ķīna, kurā pēdējo gadu laikā kruīza tūrisma nozare attīstās ļoti strauji.■

KUNDZIŅSALĀ BŪVĒS DAUDZFUNKCIONĀLU KRAVU APSTRĀDES, NOLIKTAVU UN LOĢISTIKAS CENTRU

Rīgas osta pēdējos gados ir ļoti mērķtiecīgi meklējusi alternatīvas kravu plūsmas, izvirzot Indiju par vienu no jaunajiem stratēģiskajiem mērķiem, un šim darbam ir redzami rezultāti. Jau šogad plānots Rīgas brīvostas teritorijā Kundziņsalā sākt plaša daudzfunkcionāla kravu apstrādes, noliktavu un loģistikas centra būvniecību, kas kalpos par kravu izplatīšanas un konsolidācijas centru Indijas un citu valstu precēm un produktiem uz Ziemeļeiropas, Krievijas un NVS valstu tirgiem.

UZZIŅAI

Latvijas un Indijas uzņēmēju loģistikas uzņēmuma "Bhandar" noliktavu un loģistikas centra būvniecības pirmās kārtas ietvaros tiks uzbūvēts aptuveni sešus tūkstošus kvadrātmetru liels noliktavu komplekss, kur plānots nākotnē pārkraut farmācijas preces, pārtiku, ķīmijas produktus un citas kravas. Visas projekta pirmās kārtas realizācijai piesaistītās investīcijas ir privātas un bankas aizdevums, taču ar lauksaimniecības preču eksporta attīstības atbalsta instrumentu starpniecību ir iesaistīta arī Indijas valdība. Projekta pirmā posma investīciju apjoms varētu sasniegt piecus miljonus eiro, bet īpašnieki jau šobrīd plāno kompleksa tālāko attīstību, uzsver projekta realizētāji.

Ilgstoša un intensīva Latvijas un Indijas amatpersonu un uzņēmēju dialoga un sadarbības rezultātā projekts ir ieinteresējis Indijas valdību un uzņēmumus, un pavisam drīz tiks sākta loģistikas centra būvniecība Indijas reģiona kravām. Šobrīd norisinās noliktavas tehniskā projekta izstrāde, kuru iecerēts pabeigt šā gada aprīlī, pēc tam uzsākot būvniecības darbus.

"Bhandar" valdes loceklis Sumits Čakravarti: "Jaunais loģistikas komplekss ne tikai kalpos par noliktavu, bet arī piedāvās preču iepakošanas pakalpojumus. Turklāt loģistikas centrs ir paredzēts ne vien Indijas kravām, bet arī kravām no Ķīnas, kas tālāk dosies Ukrainas, Krievijas un arī Eiropas valstu virzienā."■

"RIKON" PLĀNO SĀKT ARĪ MOBILO CELTŅU RAŽOŠANU

Rīgas ostas uzņēmums AS "Rikon", kas pašreiz veiksmīgi konkurē portālceltņu ražošanas un apkalpošanas tirgū, plāno papildināt savu produkcijas klāstu un uzsākt arī mobilo celtņu ražošanu.

AS "Rikon" komercdirektors Aleksandrs Nikolajevs: "Latvijas, tāpat kā citu Baltijas valstu un Krievijas, ostu infrastruktūra ir vairāk piemērota portālceltņiem, kas pārvietojas pa sliedēm un ir piemēroti kravu kraušanai tieši no dzelzceļa sastāviem. Eiropā vairāk izmanto mobilos celtņus, kas var brīvi pārvietoties dažādos virzienos. Mobilo celtņu izmantošana ļauj optimizēt ostas termināļu darbību, ātri pārvietojot celtni un pielāgojot to dažādu kravu veidu kraušanai."

Uzņēmumā "Rikon" jau izgatavota pirmā mobilā celtņa prototipa pamatne, un plānots, ka pilnībā prototips būs gatavs 2019. gada sākumā. Tas būs mobilais celtnis *panamax* tipa kuģiem. "Mobilie celtņi ir nišas produkts. Latvijas ostās pieprasījums pēc tiem varētu būt neliels, galvenie klienti varētu būt Centrāleiropā un Rietumeiropā, bet arī šajos tirgos pieprasījumā vērojams kritums un konkurence ir gana spēcīga. Līdz ar to noteikti saglabāsim pašreizējo specializāciju portālceltņu ražošanā un skatīsimies, kā varam veiksmīgi iekļūt mobilo celtņu tirgū," skaidro A. Nikolajevs

Portālceltņu būvniecība Rīgas ostā aizsākās jau pagājušā gadsimta septiņdesmitajos gados, kad te tika atklāta eksperimentālā rūpnīca. Jaunā gadsimta sākumā celtņu ražošanas tradīciju Rīgā pārņēma AS "Rikon". Uzņēmums ik gadus izgatavo 5 – 10 portālceltņus, to daļas un dažādas lielizmēra metālkonstrukcijas, kā arī nodarbojas ar portālceltņu modernizāciju, apkalpošanu un uzstādīšanu. 12 gadu laikā izgatavoti vairāk nekā 100 portālceltņu. Aptuveni 90% AS "Rikon" produkcijas tiek realizēta Krievijas tirgū, kas izskaidrojams gan ar pašreiz notiekošo apjomīgo Krievijas ostu būvniecību un modernizāciju, gan arī ar uzņēmuma īpašo *know how*.■

UZZIŅAI

"Rikon" ir viena no nedaudzām kompānijām pasaulē, kas ražo celtņus ziemeļu ostām, piemērotus ļoti zemām gaisa temperatūrām. Tādiem celtņiem konstrukcijas ir būvētas no speciāla tērauda un tiek izmantota virkne dažādu specifisku tehnisko risinājumu. Šie celtņi ir spējīgi pilnvērtīgi funkcionēt pat -60°C salā.

ĶĪNA NOVĒRTĒ RĪGAS OSTAS SPĒJU SAVIENOT JŪRAS UN SAUSZEMES TRANSPORTA CEĻUS

Marta beigās Latviju apmeklēja augstu amatpersonu delegācija no Pekinas municipalitātes. 27. martā Ķīnas galvaspilsētas vicemēra Zanga Gonga vadītā delegācija apmeklēja Rīgas brīvostu. Brīvostas pārvaldei tā bija iespēja parādīt Rīgas ostu gan kā efektīvu tranzīta mezglu Ķīnas konteinerkravu transportēšanai, gan kā izdevīgu vietu Ķīnas investīcijām.

Tikšanās laikā Pekinas municipalitātes pārstāvji apliecināja, ka Ķīnā liela nozīme tiek piešķirta loģistikas un transporta attīstības iniciatīvai "One Belt, One Road" jeb Jaunajam Zīda ceļam. Tas ir ambiciozs multitriljonu projekts, kura mērķis ir jaunu, efektīvu tirdzniecības savienojumu izveide ar Āzijas, Eiropas un Āfrikas valstīm. "Rīgas brīvostai viennozīmīgi ir potenciāls, lai spēlētu nopietnu lomu Ķīnas "One Belt, One Road" projektā. Te ir gan visa nepieciešamā infrastruktūra, gan iniciatīva abpusēji izdevīgai sadarbībai. Rīgas osta savieno jūras un sauszemes transporta ceļus, tādēļ tai noteikti jākļūst par nozīmīgu tranzīta mezglu Jaunā Zīda ceļa projektā," pēc tikšanās atzina Pekinas municipalitātes ārlietu biroja ģenerāldirektora vietnieks Gao Zijongs.■

PIEAUG KRUĪZU INTERESE PAR RĪGU

Kruīza ceļojumi šobrīd ir viens no visstraujāk augošajiem tūrisma segmentiem pasaulē, ko ik gadus izmanto ap 23 miljoniem pasažieru. Tirgus tendences liecina, ka, atklājot aizvien jaunus tūrisma maršrutus un tirgus nišas, līdz 2030. gadam kruīza pasažieru skaits varētu pieaugt vēl par trešdaļu. Jau vairākus gadus pēc kārtas ievērojams kruīza pasažieru skaita pieaugums vērojams arī Rīgas ostā. Tas ir rezultāts mērķtiecīgam darbam, ko vairāku gadu garumā ieguldījusi Rīgas brīvostas pārvalde, lai, neskatoties uz sīvo konkurenci, lieliem burtiem iezīmētu Rīgu pasaules kruīza maršrutu kartē, apliecinot to kā drošu, pasažieriem viesmīlīgu un saistošu galamērķi.

Lai papildus jau esošajiem piesaistītu jaunu kruīza operatoru interesi par Rīgu, marta sākumā Rīgas brīvostas pārvaldes vadība kopā ar sadarbības partneriem no Rīgas pasažieru termināļa, Rīgas Tūrisma attīstības biroja un tūrkompāniju pārstāvjiem piedalījās lielākajā kruīza industrijas izstādē un konferencē "Seatrade Cruise Global 2018", kas ik gadus Floridas pilsētā Fortloderdeilā pulcē kruīza nozares profesionāļus no visas pasaules.

Rīgas stendu izstādē Floridā par godu Latvijas simtgadei svinīgi atklāja Latvijas vēstnieks ASV Andris Teikmanis. Lai tiktos ar Rīgas pārstāvjiem un pārrunātu nākotnes sadarbības iespējas, stendu apmeklēja tādu vadošo pasaules kruīza operatoru kā "Royal Caribbean Cruise Lines", "MSC Cruises", "StPeterline", "Disney Cruise Line", "Carnival Cruises UK" un citu vadītāji, kas liek domāt, ka Rīgas uzņemtais kurss un stratēģija kruīza kuģu piesaistē ir bijusi pareiza un nākotnē mums ir visas iespējas Rīgas ostā sagaidīt vēl ne vienu vien pasaules līmeņa kruīza laineri.■

ATTĪSTĪBAS PAMATĀ LIEK ZAĻĀS KUĢOŠANAS IDEJU

Lai rastu risinājumus ar kruīza biznesu saistītiem izaicinājumiem, Rīgas brīvosta kopā ar citām Eiropas ostām iesaistījusies Eiropas Savienības Reģionālās attīstības fonda finansētā projektā "Zaļā kruīza osta – kruīza ostu ilgtspējīga attīstība" ("Green Cruise Port"). Projekta gaitā ostas kopīgiem spēkiem analizē situāciju un meklē risinājumus aktuālajām problēmām trijos galvenajos virzienos: ilgtspējīga ostas infrastruktūras attīstība, videi draudzīgi sauszemes pasažieru transporta savienojumi ar ostu, kruīza pasažieru ekskursiju ekoloģiskā un ekonomiskā ietekme uz ostas pilsētām.

Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Edgars Sūna: "No vienas puses mēs saskaramies ar pastāvīgu kruīza tūristu skaita pieaugumu, kuģu izmēru palielināšanos un augošām kruīza pasažieru komforta prasībām. No otras puses mums jāievēro aizvien stingrāki vides standarti, jāsaglabā pilsētas vēsturiskās vērtības un jārespektē pilsētas iedzīvotāju dzīvesveids, un tas rada nopietnus izaicinājumus visām Eiropas kruīza ostām, tai skaitā arī Rīgai. "

"Mums ir nepieciešama standartizācija, tāpēc ir svarīgi sanākt kopā un saprast, kas notiek Hamburgā, Stokholmā vai Rīgā. Šādi projekti ļaus mums padarīt ostas draudzīgākas biznesam, videi un cilvēkam," norāda projekta "Green Cruise Port" koordinators Hanss Ulrihs Volfs.

Rīgas ostai ļoti svarīga ir iespēja "Green Cruise Port" projekta ietvaros apmainīties ar informāciju un pieredzi ar citām Eiropas kruīza ostām. Lai gan kruīza kuģu skaits, salīdzinot ar tādām ostām kā Hamburga vai Amsterdama, kur gadā ienāk ap 200 kuģu, vēl ir ievērojami mazāks, interese par Rīgu kā kruīzu galamērķi ar katru gadu pieaug. "Mēs uzskatām, ka Rīgai ir ļoti liels potenciāls kruīzu biznesa attīstībai, tādēļ Rīgas ostas dalība šajā projektā ir būtiska," uzsver Hanss Ulrihs Volfs.■

PILSĒTAS CENTRĀ PIESTĀJ LIELIE KRUĪZA KUĢI

Kruīza kuģi "Serenade of the Seas", kas Rīgas ostā ir viesojies jau daudzas reizes, iepriekš nevarēja redzēt pilsētas centrā, jo tas tika tauvots pie "KS Terminal" piestātnes Krievu salā, kur dziļums un apgriešanās baseina izmēri ļauj pieņemt lielākus kruīza kuģus. Turpmāk šāda lieluma kuģus varēs apkalpot arī Rīgas centrā pie pasažieru termināļa piestātnēm.

Pieejas kanāls Rīgas pasažieru termināļa piestātnēm un piestātņu pieejas akvatorija attīrīta no sanesumiem, kā arī paplašināts kuģu apgriešanās baseins no 380 metru līdz 400 metru diametram. Iepirkuma procedūras rezultātā darbus veica uzņēmums "Rohde Nielsen AS". Kopumā no upes gultnes tika izsmelti 111 tūkstoši m^3 grunts, ko izmantos Kundziņsalā būvniecības darbiem projekta "Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu" realizācijai.

Rīgas brīvostas kapteinis Artūrs Brokovskis: "Protams, mēs vēlamies iespējami vairāk kruīza kuģu uzņemt pie pasažieru termināļa piestātnēm Rīgas centrā. Tur ir pasažieru uzņemšanai atbilstoša infrastruktūra, un arī tūristi neapšaubāmi ir apmierinātāki, ja var nokāpt no kuģa pašā pilsētas centrā. Līdz šim lielāku kuģu uzņemšanu pie Rīgas pasažieru termināļa traucēja neatbilstošs dziļums kuģošanas kanālā un piestātņu pieejas akvatorijā, bet galvenokārt kuģu apgriešanās baseina izmēri, kas garajiem kruīza kuģiem šajā vietā neļāva veikt apgriešanos. Pirms apgriešanās baseina paplašināšanas tika veikts īpašs pētījums par maksimāli iespējamo apgriešanās baseina paplašināšanu, lai neapdraudētu Rīgas ostas hidrobūves – dambjus un piestātnes. Pašreiz izveidotais 400 metru diametra apgriešanās baseins pie Vanšu tilta ir maksimāli iespējamais."■

STRATĒĢIJA KRUĪZA KUĢU PIESAISTĒ IR BIJUSI PAREIZA

19. – 20. septembrī Rīgas brīvostas pārvalde kopā ar SIA "Rīgas pasažieru termināls" Lisabonā piedalījās pasaules lielākās kruīza industrijas asociācijas CLIA organizētajā samitā, kuru apmeklēja pasaules lielākie kruīza līniju operatori.

Lai pārrunātu nākotnes sadarbības iespējas, samita laikā ar Rīgas pārstāvjiem tikās tādu globālu kruīza kompāniju kā "Carnival Maritime Gmbh", "Marella Cruises", "Costa Crociere", "Holland America Group", "Pullmantur", "TUI Cruises" u.c. lēmumu pieņēmēji, kas liecina, ka Rīgas uzņemtais kurss un stratēģija kruīza kuģu piesaistē ir bijusi pareiza un nākotnē mums ir visas iespējas panākt, lai Rīga tiku iezīmēta visos populārākajos Baltijas kruīzu maršrutos.

Jāatzīmē, ka kruīzu sezona Rīgas ostā, tāpat kā citviet Baltijas jūras reģionā, ilgst no aprīļa beigām līdz oktobra sākumam. Pēc tam vairākums kuģu dodas uz siltākām jūrām vai arī apkalpo ekskluzīvus galamērķus.■

SVARĪGI PIEVĒRST EIROPAS BURĀTĀJU UZMANĪBU

Lai popularizētu Rīgu kā pievilcīgu burāšanas tūrisma galamērķi, Rīgas brīvostas pārstāvji piedalījās Eiropas lielākajā burāšanas un ūdenssporta izstādē Diseldorfā.

Jau 2017. gadā Rīgas brīvostas pārvalde kopā ar vēl deviņām Latvijas jahtu ostām uzsāka dalību ERAF projektā "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā" ("EST-LAT Harbours"), kura mērķis ir izveidot vienotu jahtu ostu tīklu Latvijā un Igaunijā, dažādojot un paplašinot ar burāšanu saistīto pakalpojumu klāstu, kas ļautu nākotnē attīstīt burāšanas tūrismu, piesaistīt aizvien vairāk ārvalstu burātāju, tādējādi sekmējot ostās ienākošo jahtu skaita pieaugumu.

Rīgas ostas "Pilsētas jahtkluba" komodors Jānis Grīslis: "Mums ir svarīgi pievērst Eiropas, tai skaitā arī Vācijas burātāju uzmanību, kuri atšķirībā no skandināviem par burāšanas tūrisma iespējām Baltijas valstīs pagaidām vēl zina salīdzinoši maz. Vācijas tirgū burātāju interesi par Rīgu varam piesaistīt, stāstot par Rīgu kā Hanzas pilsētu ar bagātu jūrniecības vēsturi un senām kuģošanas un tirdzniecības saitēm Eiropā."

Galvenais ieguvums no projekta "EST-LAT Harbours" realizēšanas būs Latvijas piekrastes ostu tīkla kopējā attīstība. Jāņem vērā, ka, ceļojot ar burulaivu komforta režīmā, dienā nevar veikt vairāk par 30 jūras jūdzēm. Tātad burāšanas tūristu piesaistei gar piekrasti aptuveni ik pēc 50 km būtu jāatrodas jahtu ostai ar

kvalitatīvu burātājiem pieejamu servisu. Sakārtojot jahtu ostu tīkla infrastruktūru, Latvijai ir visas iespējas kļūt par pievilcīgu tūrisma mērķi jūras ceļotāju vidū.

Darbus projekta "EST-LAT Harbours" ietvaros Ķīpsalas jahtu ostā uzsāka 2018. gada vasarā un paredzēts pabeigt 2019. gadā. Bez Rīgas brīvostas pārvaldes projektā no Latvijas puses ir iesaistījušās Liepājas SEZ pārvalde, Pāvilostas, Rojas, Engures, Jūrmalas, Skultes, Salacgrīvas un Mērsraga ostu pārvaldes, kā arī Liepājas, Pāvilostas, Ventspils un Mērsraga jahtu ostas.■

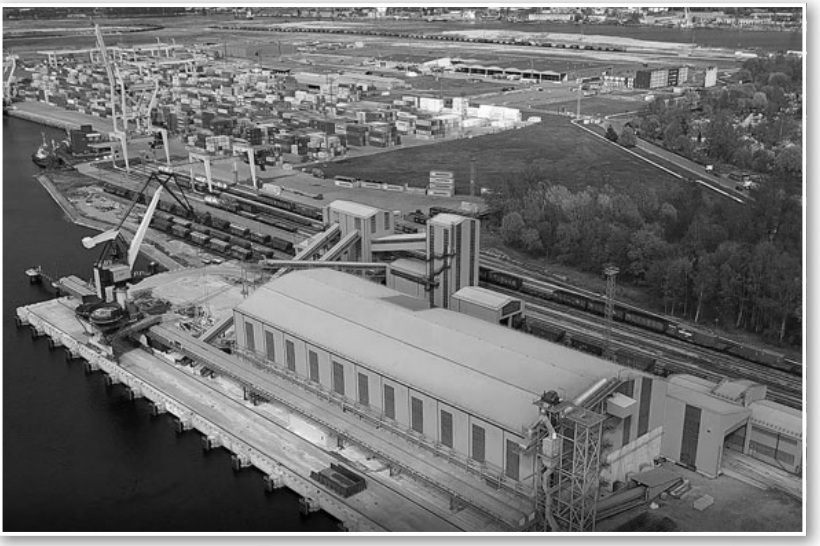
RĪGAS OSTAS STARPTAUTISKĀ SADARBĪBA

Maija vidū Latvijā viesojās Apvienoto Arābu Emirātu (AAE) uzņēmēju delegācija Dubaijas tirdzniecības un rūpniecības kameras priekšsēdētāja Madžida Saida al Guraira vadībā. AAE uzņēmēji apmeklēja Rīgas brīvostu un kompānijas "TFS Trans" loģistikas centru, jo izskata iespēju paplašināt sadarbību ar Latvijas uzņēmējiem, lielu interesi izrādot par Latvijas, īpaši Rīgas ostas transporta un loģistikas biznesa iespējām. "Esam gandarīti, ka AAE uzņēmēji atzinīgi novērtēja mūsu noliktavas tehnoloģijas un atzina tās par konkurētspējīgām arī pasaules līmenī," pauda "TFS Trans" mārketinga vadītājs Mihails Frolovs.

Kompānija "DP World", kas dibināta vien pirms nepilniem divdesmit gadiem, lai pārvaldītu Dubaijas ostas termiņāļus, tagad darbojas piecos kontinentos un ir 78 jūras un iekšzemes ostu termiņāļu operators. Sadarbībā ar vienu no pasaulē lielākajiem un veiksmīgākajiem termiņāļu operatoriem neapšaubāmi būtu ieinteresēta arī Rīgas osta. Vizīte "TFS Trans" jaunajā loģistikas centrā AAE uzņēmējiem parādīja, ka Rīgas osta ir mūsdienīgs un tehnoloģiski attīstīts sadarbības partneris.■

"RIGA BULK TERMINAL" INVESTĒ MULTIFUNKCIONĀLA BERAMKRAVU TERMINĀĻA IZVEIDĒ KUNDZIŅSALĀ

Rīgas brīvostā strādājošais uzņēmums SIA "Riga Bulk Terminal" pēdējo gadu laikā ir investējis vairākus desmitus miljonu eiro jauna, moderna multifunkcionāla beramkravu termiņāļa izveidē Kundziņsalā. Sekojot globālajām tendencēm transporta un loģistikas nozarē, šāds multifunkcionāls termiņālis, kas spēj nodrošināt dažāda veida beramkravu plūsmu apstrādi, gan iekraujot tās kuģos, gan izkraujot, ļauj nodrošināt kravu diversifikāciju un būtiski paaugstina gan uzņēmuma, gan kopumā visas Rīgas ostas konkurētspēju. Termiņāļa otrās kārtas ietvaros uzbūvēta automatizēta līdz 35 tūkstošu tonnu ietilpības noliktava, kuras unikālos inženiertehniskos risinājumus augstu novērtējuši profesionāļi,



piešķirot objektam pirmo vietu konkursa "Latvijas būvniecības gada balva 2017" nominācijā "Ražotne". Noliktavas projektu izstrādāja uzņēmums "AI Engineering", būvniecību veica "Ostas celtnieks", bet būvuzraudzību – uzņēmuma "Būvniecības konsultants" būvuzraugs Egils Morītis.

"Jaunais terminālis ir moderns un multifunkcionāls – mēs varam strādāt ar dažādiem klientiem un dažādām kravām, tas ļauj mums būt neatkarīgiem no daudziem faktoriem. Kravu loģistikas eksperti visā pasaulē atzīst, ka mūsdienās prognozēt kravu plūsmas ilgtermiņā kļūst gandrīz neiespējami, tāpēc vienīgais risinājums, lai šajā nozarē saglabātu konkurētspēju, ir veidot daudzfunkcionālus termināļus, kas spēj ātri pielāgoties mainīgajām kravu plūsmām un klientu prasībām," uzsver SIA "Riga Bulk Terminal" izpilddirektors Vladislavs Jakovļevs.

"Objekta projektēšanas un būvniecības gaitā bija jāņem vērā vairāki būtiski faktori. Pirmkārt, noliktavai bija jābūt daudzfunkcionālai, piemērotai dažādiem kravu veidiem, kraušanai gan no kuģiem, gan uz kuģiem, kā arī vienlaicīgai kraušanai no automašīnām un vilciena vagoniem. Otrkārt, lielas noslodzes būvi bija nepieciešams uzbūvēt nelielā teritorijā uz piestātnes ļoti sarežģītos ģeoloģiskos apstākļos, kas prasīja milzu darbu

UZZIŅAI

"Riga Bulk Terminal" var strādāt ar dažāda veida kravām abos virzienos – gan izkraujot, gan iekraujot. Terminālis nodrošina visdažādāko pārtikas un nepārtikas beramkravu apstrādi. Tāpat kompleksā ir uzstādīta specializēta līnija mālzemes kraušanai, kuru izmanto alumīnija ražošanai Krievijā. Termināļa tehnoloģijas ļauj ātri un efektīvi iekraut un izkraut dažāda lieluma kuģus, ieskaitot *panamax* tipa.

un daudz inovatīvu risinājumu," akcentē projekta būvuzraugs Egils Morītis.

SIA "Riga Bulk Terminal" beramkravu termināļa pirmā kārta tika nodota ekspluatācijā 2014. gadā, un tā ietvēra *panamax* tipa kuģiem piemērotas piestātnes izbūvi, beramkravu izkraušanas un iekraušanas sistēmas izveidošanu. Otrā kārta paredz divu automatizētu beramkravu noliktavu izbūvi ar kopējo uzglabāšanas apjomu līdz 60 tūkstošiem tonnu, kā arī mūsdienīgas kuģu kraušanas mašīnas nodošanu ekspluatācijā.■

SIA "Riga Bulk Terminal" beramkravu termināļa pirmajā kārtā uzbūvēja piestātni *panamax* kuģiem.

VECMĪLGRĀVJA IEDZĪVOTĀJI RĪKO AKCIJU "MŪSU OSTAS SĒTA"

Jau astoto gadu Vecmīlgrāvja iedzīvotāji rīko akciju "Mūsu ostas sēta", kuras ietvaros šogad uz Rīgas kuģu būvētavas dzelzsbetona sētas tika atveidotas Vidzemes un Zemgales tautiskās jostas. Atbalsts un sadarbība ar tuvējās apkaimes iedzīvotājiem jau kļuvusi par ikgadēju Rīgas brīvostas pārvaldes tradīciju. Vecmīlgrāviešiem tautisko rakstu un Latvijas 100. dzimšanas dienas dāvanas veidošanā pievienojās arī Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Kopš 2010. gada sociālās sabiedrības saliedētības akcijas "Mūsu ostas sēta" laikā Vecmīlgrāvja skolu jaunieši radījuši gleznojumus uz sētas, kas apjož Rīgas brīvostas teritoriju. Sešos gados apmēram 700 metru garumā radīta lielformāta izstāde ar vairāk nekā 300 zīmējumiem, kurus ik dienas var aplūkot ikviens interesents.

Pagājušajā gadā tika sākta Rīgas kuģu būvētavas sētas apgleznošana, kur apmēram 300 metru garumā tika uzgleznoti Kurzemes un Latgales tautisko jostu fragmenti. Šogad tiem pievienojās Vidzemes un Zemgales jostas. Akcijas noslēgumā sētu, uz kuras nu 700 metru garumā vijas četru Latvijas novadu tautiskās jostas, simboliski pasniedza Latvijai 100. dzimšanas dienā.■

RĪGAS OSTĀ IEZĪMĒ SPILVES PĻAVU NĀKOTNES ATTĪSTĪBAS VĪZIJU

Oktobra vidū noslēdzās Rīgas brīvostas brīvo teritoriju padziļināta izpēte Spilves pļavās. Ģeodēziskās izpētes rezultāti snieguši informāciju ar ieteikumiem par Spilves pļavu teritorijas atbilstību dažāda veida būvēm un projektu attīstībai. Pētījuma ietvaros veikta arī teritorijas nākotnes vīzijas 3D modelēšana, kas ir būtisks priekšnoteikums teritorijas turpmākai attīstībai, investoru piesaistei un Rīgas ostas konkurētspējas veicināšanai. Spilves pļavu attīstības modelī parādīti iespējamo komunikāciju tīklu pieslēgumi, ceļu tīkla savienojums ar Daugavgrīvas šoseju un jaunas dzelzceļa līnijas novietojums. Kopējā apbūves laukumā 81 000 m^2 platībā iespējama astoņu noliktavu vai ražošanas ēku izbūve, katra 10 000 m^2 platībā. Tāpat modelētas arī administratīvo ēku, ceļu un kravas laukumu atrašanās vietas.

Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks ostas attīstības jautājumos Edgars Sūna: "Nodrošināt klientiem ostā tikai kravu pārkraušanu – ar to vien šodien nepietiek. Mūsdienīgā ostā ir jāpiedāvā iespējami plašs loģistikas pakalpojumu klāsts. Saistībā ar konteineru plūsmas pieaugumu Rīgas ostā pēdējos gados vērojam tendenci, ka arvien palielinās pieprasījums pēc ģenerālkravu noliktavām un ar tām saistītiem pakalpojumiem. Spilves pļavu izpēte un attīstības vīzijas modelēšana bija nepieciešama, lai mēs nākotnē varētu apmierināt augošo tirgus pieprasījumu pēc universālām noliktavām. Rīgas osta šajā ziņā vēl ir priviliģētā stāvoklī, jo mums ir pieejamas brīvas teritorijas attīstībai, bet vairums Eiropas ostu cieš no brīvu teritoriju trūkuma savu attīstības plānu realizēšanai."■

NOTIEK GAISA KVALITĀTES MONITORINGS

2018. gada 25. jūlijā Rīgas brīvostas valdes sēdē tika nolemts iegādāties un uzstādīt divas jaunas gaisa kvalitātes monitoringa stacijas. Vienu no tām paredzēts uzstādīt jaunbūvētā multifunkcionālā Krievu salas termināļa ziemeļrietumu daļā, otru terminālim piegulošajā Bolderājas apkaimē – Lielupes ielas rajonā. Iekārtas tiks uzstādītas līdz šā gada oktobrim.

"Rūpējoties par terminālim piegulošo teritoriju iedzīvotāju dzīves kvalitāti, saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja ietekmes uz vidi novērtējuma nosacījumiem ir pieņemts lēmums par gaisa kvalitātes monitoringa staciju iegādi un uzstādīšanu. Papildus 23 metrus augstajam vēja žogam, kas pašlaik tiek būvēts Krievu salā, lai slāpētu valdošo vēju ietekmi un ogļu putekļu nonākšanu apkārtējā vidē, šis solis nostiprinās pārliecību, ka terminālis atbilst visaugstākajām vides standartu prasībām," norāda Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks.■

DIGITALIZĀCIJA – AKTUĀLĀKAIS TERMINS OSTU BIZNESĀ

Globālā mērogā ostu un kuģošanas biznesa lielākie izaicinājumi ir ģeopolitiskās norises un to ietekme uz starptautisko tirdzniecību, digitālo tehnoloģiju straujā attīstība, kā arī mūsdienu ostu transformācija no kravu pārkraušanas vietas par kompleksu pakalpojumu sistēmu ar daudziem un dažādiem spēlētājiem. Tieši par šiem jautājumiem tika diskutēts Rīgas brīvostas pārvaldes organizētajā konferencē "2nd Baltic Ports and Shipping 2018", kas pulcēja pasaules līmeņa ekspertus un nozares profesionāļus. Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš atzīst, ka mūsdienās ostu attīstība notiek ļoti strauji. "Ja vēl tikai pirms pārdesmit gadiem ostas bija samērā noslēgtas teritorijas, kur notika kravu pārkraušana, tad tagad ar ostu mēs saprotam pilsētas un valsts ekonomikā cieši integrētu kompleksu ekosistēmu, kas apvieno daudzas iesaistītās puses un darbības jomas. Galvenais modernas ostas izaicinājums – kā pārorientēties no vienkāršas kravu pārkraušanas uz "gudro" loģistiku, un tas, protams, attiecas arī uz Rīgas ostu," savu viedokli pauž Zeltiņš.

Tallinas ostas komercdirektors Margus Vihmans: "Tuvāko triju vai četru gadu laikā Igaunijā ostu sektors būs kļuvis pilnībā brīvs no papīriem, jo visas operācijas būs iespējams veikt tiešsaistē. Mēs redzam, ka nākotnē šos risinājumus varēs izmantot arī starpvalstu loģistikā. Piemēram, ja krava no Baltkrievijas caur Latviju jānogādā Igaunijā, visa dokumentu aprite ar iesaistītajiem dzelzceļiem, ostām, muitas un robežsardzes iestādēm varētu notikt elektroniski un tiešsaistē. Tas būs ātrāk, tas būs lētāk, un tas būs efektīvāk."

Arī vadošās starptautiskās transporta apdrošināšanas kompānijas "TT Club" veiktā pētījuma "Drošā jaunā pasaule. Konteineru transports 2043. gadā" galvenais secinājums ir – nākotne būs digitāla. Pētījums tapis, aptaujājot vairāk nekā 30 nozares līderu un ekspertu, kuri ir 100% pārliecināti, ka no četriem iespējamiem nākotnes scenārijiem – digitālā atjaunošanās, digitālā sagrāve, trešais globalizācijas vilnis un starptautiskās tirdzniecības iznīkšana – realizēsies kāds no diviem digitālajiem scenārijiem.

To, ka konservatīvajā kuģniecības un transporta pārvadājumu nozarē jau izstrādāti un darbojas digitālie tiešsaistes risinājumi, konferencē demonstrēja uzņēmumu "ShipNEXT" un "Varamar Group" pārstāvji. Kravu pārvadājumu nozarē jau šobrīd iespējams izmantot interneta veikaliem vai "Uber" taksometru pakalpojumiem līdzīgus tiešsaistes risinājumus.■

RĪDZINIEKI UN OSTA ZĪMĒ KOPĪGO NĀKOTNES VĪZIJU

Rīgas osta ir neatņemama pilsētas sastāvdaļa. Platības ziņā tā aizņem aptuveni piekto daļu no Rīgas teritorijas. Lai rastu līdzsvaru starp ostas attīstību, uzņēmēju un pilsētas iedzīvotāju interesēm, būtiski ir veicināt atklātu dialogu, savstarpēju informētību un ieinteresētību. Novembra sākumā dažādu jomu vietējie un starptautiskie eksperti, kā arī sabiedriski aktīvie rīdzinieki tikās Rīgas pilsētas arhitekta rīkotajā konferencē "Rīdzinieks un osta", kur uzklausīja Rīgas ostas nākotnes attīstības vīzijas, iepazinās ar pasaules piemēriem, kā arī apmainījās viedokļiem par Rīgas pilsētas un ostas mijiedarbību nākotnē.

"Pēdējo gadu laikā saprašanās ostas un pilsētas iedzīvotāju starpā ir krietni uzlabojusies. Ja pilsētniekiem akūtie jautājumi tiek risināti un atrisināti, tad iestājas normāla līdzāspastāvēšana, uz kuru cer gan iedzīvotāji, gan arī ostas uzņēmēji," ir pārliecināts Rīgas pilsētas arhitekts Gvido Princis.■

SVARĪGĀKAIS NO RĪGAS BRĪVOSTAS PĀRVALDES AKŪTI RISINĀMAJIEM JAUTĀJUMIEM

Rīgas pilsētas centra atbrīvošana no ogļu kravām. Krievu salas infrastruktūras projekts jau ir noslēdzošajā fāzē, tiek domāts par to, kā tālāk attīstīt ostu mijiedarbībā ar vidi un pilsētu. "Darbs pie Rīgas brīvostas attīstības programmas 2019.–2028. gadam ir praktiski pabeigts, plānojam jau drīzumā to virzīt apstiprināšanai. Mēs mērķtiecīgi mainām darbības filozofiju – Rīgas ostai ir jākļūst atvērtākai pret sabiedrību, tai jākalpo pilsētas un valsts interesēm, vienlaikus pildot gadu simtos uzņemto misiju – balstīt pilsētas un visas valsts tautsaimniecību," atzīmē Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Potenciāls, kas Rīgā netiek pietiekamā mērā izmantots, ir ūdens, kas aizņem divas trešdaļas no visas ostas teritorijas. "Rīgā ūdens ir tas resurss, ko mēs neizmantojam un dažkārt pat īsti nezinām, kā izmantot. Šo situāciju ir radījuši dzelzs priekškara gadi. Tāda fiziska ostas norobežošana gadu desmitos ir degradējusi rīdzinieku priekšstatu pašiem par sevi kā par ostas pilsētas iedzīvotājiem. Zudusi arī tradīcija pilsētniekiem izmantot publisko akvatoriju ikdienas gaitās," stāsta Gvido Princis.

Ostai jākļūst par vietu, kas pilsētniekiem sniedz ne tikai darba, bet arī izglītības un rekreācijas iespējas, un ūdens varētu kļūt par daļu no pilsētas transporta sistēmas. Piemēram, Bolderājas un Vecmīlgrāvja savienošana ar prāmju līniju varētu dot spēcīgu impulsu pilsētas ziemeļu daļas attīstībai. Abās šajās Daugavas pusēs kopā mīt ap 50 tūkstošiem iedzīvotāju. Šeit atrodas daudz ražošanas uzņēmumu un liels skaits darba vietu, tātad iespējama arī ekonomiskā sinerģija starp šīm apkaimēm.■

JAUNI VAIBSTI VENTSPILS OSTAS SEJĀ

Savulaik Ventspils brīvostas teritorijā tika iekļauti daudzi neizmantoti zemesgabali. Kas notiks ar šiem zemesgabaliem? Tas ir pietiekami interesants jautājums, lai par to parunātu plašāk. Ventspils brīvostas teritorijas platība ir 2451,39 hektāri, kas ir aptuveni 44% no visas Ventspils teritorijas. No kopējās platības tikai 242 hektāri ir pati ostas akvatorija, pārējais – zeme, kas nepieciešama ostas termināļu darbībai, rūpniecības uzņēmumiem, kā arī zeme, kas šobrīd vēl ir pieejama jauniem projektiem. Ventspils ostas robežas mainījušās vairākkārt. Krasākās pārmaiņas notika deviņdesmito gadu beigās, kad Ventspils brīvostai ar likumu tika noteikts jauns pienākums – rūpniecības attīstība ostas teritorijā. Brīvostas teritorijā tika iekļauti ne tikai tie zemesgabali, kurus jau izmantoja ostas vajadzībām, bet arī platības, ko potenciāli varētu izmantot industriālajai attīstībai. Reāli tas nozīmēja, ka Ventspils brīvostas pārvaldes valdījumā nonāca vairāki simti hektāru, kur labākajā gadījumā bija vien zaļa pļava, bet sliktākajā – nojaucami grausti. Ventspils brīvostas pārvaldei kā teritorijas apsaimniekotājai nav pienākums pašai tajā īstenot komercdarbību, tās uzdevums ir gādāt par infrastruktūru – ielām, laukumiem, dažādiem komunikāciju pieslēgumiem, atsevišķos gadījumos arī par veco ēku nojaukšanu un jaunu būvēšanu, lai neizmantotajām teritorijām dotu jaunu elpu – piesaistītu nomniekus, kuri tur attīstītu savu biznesu, dodot darbu ventspilniekiem un maksājot nodokļus valsts un pašvaldības budžetā.

Šajos gados aptuveni 200 hektāru no Ventspils brīvostas teritorijas pārvērtušies līdz nepazīšanai – gadu desmitiem neizmantotās platībās tagad notiek komercdarbība.

OSTAS TERITORIJA APGŪTA PILNĪBĀ

Lai pielāgotu Ventspils ostu dažādiem kravu veidiem, tā mazinot atkarību no tradicionālās naftas produktu un ogļu pārkraušanas, Ventspils brīvostas pārvalde atbalstījusi, kā arī pati pasūtījusi vērienīgus ostas infrastruktūras izbūves darbus. Par moderniem ostas termināļiem pārtapuši vairāki zemesgabali, kas līdz tam vispār netika izmantoti. Te jāmin universālais terminālis, ko nomā "Noord Natie Ventspils Terminals", universālais terminālis pie tilta, ko nomā "Eurohome Latvija", sauskravu terminālis starp Ventas tiltu un Apvedtiltu, ko nomā "Ventplac". Pilnīgi no jauna tapuši tādi termināļi kā "Ventspils Grain Terminal", "Baltic Juice Terminal" un "Baltic Coal Terminal", kur Ventspils brīvostas pārvalde piedalījusies infrastruktūras izbūvē. Ventspils rūpnieciskā sektora būtiska daļa ir uzņēmums "Bio-Venta", kas darbu sāka 2008. gadā un dod arī nozīmīgu pienesumu ostas kravu apgrozījumam. Ostas darbībai

Ventspils teritorija pēdējos gados piedzīvojusi lielas izmaiņas – agrāk neizmantotas pļavas un krūmāji tagad ir aktīvas rūpnieciskās teritorijas. Par moderniem ostas termināļiem pārtapuši vairāki zemesgabali, kas līdz tam vispār netika izmantoti:
1. "Baltic Coal Terminal" (segtais ogļu pārkraušanas termināls);
2. "Ventspils Grain Terminal" (graudu pārkraušanas termināls);
3. Universālais termināls ar infrastruktūru prāmju apkalpošanai;
4. "Baltic Juice Terminal" (specializētais lejamkravu pārkraušanas termināls);
5. Universālais termināls;
6. Sauskravu (koku pārkraušanas) termināls.

piemērotajā teritorijā brīvu vai neizmantotu platību vairs nav. Var runāt vienīgi par dažu termināļu darbības efektivitāti, kas varētu būt ar lielāku devumu ekonomikai.

AP SIMT VENTSPILS HEKTĀRU PIEVĒRSTI RŪPNIECĪBAI

Ventspils biznesa vides arhitektūru gan tiešā, gan pārnestā nozīmē pēdējos gados visizteiksmīgāk mainījusi Ventspils brīvostas industriālā teritorija. Grūti iedomāties, ka tur, kur šobrīd ir modernas darba vietas tūkstošiem ventspilnieku, vēl pirms nepilniem divdesmit gadiem bija aizaugušas pļavas vai pamesti graustu rajoni. Jā, atsevišķi mūsdienu rūpnieciskie rajoni sevī glabā arī atmiņas par pagājušo laiku veiksmes stāstiem, kā, piemēram, "Ventspils koks" teritorija, bet pieredzējušie ventspilnieki vēl atceras, kā šā uzņēmuma savulaik apsaimniekotā Ventmala izskatījās deviņdesmitajos gados.

Kopš Ventspils brīvostas teritorijas paplašināšanas 90. gadu beigās aptuveni 100 hektāru industriālās teritorijas ir ieguvuši jaunus vaibstus – uzbūvētas jaunas ražotnes, ielas, laukumi, inženierkomunikācijas. Ventspils brīvostas piesaistītajos jaunajos uzņēmumos šo gadu laikā radīts aptuveni 1400 jaunu darba vietu. Tie, protams, ir arī nodokļi valsts un pašvaldības budžetā, darbs

būvniekiem, veikaliem, kafejnīcām utt., tātad pamatīgs drošības spilvens savulaik no naftas tranzīta tik ļoti atkarīgajai pilsētai.

No kopējās industriālās teritorijas īpaši izceļami jaunie rūpnieciskie rajoni Pārventā – Ventspils Augsto tehnoloģiju parkā, Kustes dambī un Talsu ielā, Ganību ielā un Rūpniecības ielā.

2000. gadu sākumā tur, kur tagad ir Ventspils Augsto tehnoloģiju parks, bija krūmiem aizaugusi pļava. Tagad šeit uzbūvētas ne vien jaunas ielas un modernas komunikācijas, bet arī piecas ēkas. Drīzumā sāksies vēl divu jaunu rūpniecisko ēku būvniecība. VATP teritorijā šobrīd strādā vairāk nekā 20 dažāda lieluma uzņēmumu, starp tiem "Hansamatrix Ventspils", "Immer Digital", "Accenture Latvia", "Wasserkabel Baltic", "Aspired" u.c.

Neizmantotās pļavas pie Ventspils lidlauka Ganību ielā pirmās industriālās aprises ieguva 2008. gadā, kad Ventspils brīvostas pārvalde uzbūvēja pirmo ražošanas ēku komunālo automašīnu ražotnei "Bucher Municipal". Tālāk jau sekoja "Bucher Municipal" paplašināšanās un "Malmar Sheet Metal" rūpnīcas būvniecība un attīstība. Šogad šajā teritorijā sāksies vēl vienas jaunas rūpnieciskās ēkas būvniecība.

Kustes dambī saimnieciska rosība bijusi arī padomju laikā, bet to tomēr nevar salīdzināt ar to Kustes dambi, kāds, iebraucot Ventspilī, skatienam paveras šobrīd. Piecas ražošanas ēkas šeit būvējusi Ventspils brīvostas pārvalde. Šeit tagad strādā tādi uzņēmumi kā "Arbo Windows", "Froli Baltic", "Kurzemes granulas", "Ventspils Andren", "Pobeda Confectionery".

Gaužām nepievilcīgā stāvoklī Ventspils brīvostas pārvalde savā valdījumā saņēma zemesgabalus Rūpniecības ielā – daļā šīs teritorijas savulaik darbojies slavenais "Ventspils koks". 2004. gadā te darbu sāka pirmais ārvalstu investors Ventspils brīvostā – "Diana sveces". Vēlāk te uzcelta arī Ventspils metināšanas rūpnīca, bet pie dzelzceļa tilta tapusi māju moduļu ražotne. Šīs teritorijas izskatu un izmantošanu mainījusi arī "Hydraulik Bauteile Baltic" ienākšana Ventspilī.

Jaunākā lielā teritorija, kas Ventspils brīvostā tiek pielāgota rūpniecībai, ir bijusī zvērsaimniecība Talsu ielā 200. Aizvadītajā gadā Ventspils brīvostas pārvalde sāka sakārtot šo teritoriju, lai tā būtu piemērota jauniem rūpnieciskajiem projektiem. Jau drīz tur darbu sāks zivju saldētava. Par katru no īstenotajiem projektiem varētu daudz stāstīt, bet galvenais ir tas, ka darbs neapstājas. Jau pēc gada Ventspils industriālā ainava izskatīsies citādi, un tās, protams, būs ne tikai vizuālas pārmaiņas, bet arī soļi uz priekšu pilsētas attīstībā.■

AIZVĒRTA PELDOŠĀ CELTŅA VĒSTURES PĒDĒJĀ LAPPUSE

Peldošais celtnis Ventspilī darbojies kopš 1961. gada un piedalījies gandrīz visu svarīgāko ostas objektu būvniecībā, bet drīzumā šī iespaidīgā vēstures lappuse tiks aizvērta un celtnis pārdots. Lai celtnis varētu turpināt darbu Ventspilī, tā remontā jāiegulda ap miljonu eiro, bet vajadzība pēc celtņa pakalpojumiem nav tik liela, lai tas atmaksātos, tāpēc celtnis tiks pārdots.

VIENMĒR GATAVS PAKALPOT

Peldošais celtnis būvēts ļoti tālajā 1960. gadā un pēc gada nonāca Ventspils ostā, kur uzturas joprojām. Tiesa, pirms gadiem piecpadsmit tas varēja arī nonākt kur citur, jo Ostas flote, kam celtnis piederēja, nolēma to pārdot, ko arī izdarīja, bet pircējs bija Ventspils pašvaldība. Tā kā ostas attīstības plānā bija paredzēti dažādi būvdarbi, šāds celtnis varēja būt ļoti noderīgs, un nebūtu bijis prāta darbs to zaudēt, tāpēc arī tika pieņemts lēmums pārpirkt peldošo *Herkulesu*, kā komanda to iesaukusi.

Lēmums nav bijis jānožēlo, jo, lai arī celtnis jau ir ļoti solīdā vecumā, tas ar saviem pienākumiem tiek galā nevainojami un vienmēr ir bijis vērtīgs palīgs. Kapteinis Viktors Vorobjovs stāsta, ka peldošais celtnis piedalījies faktiski visos

Peldošais celtnis Ventspils ostas ainavā bijis skatāms kopš 1961. gada.

ostas būvdarbos, tā ka droši var teikt, ka tas ne tikai bijis ostas vēstures sastāvdaļa, bet arī to rakstījis. "Darbs vienmēr bijis interesants, jo katrs objekts ir atšķirīgs un prasa citādu pieeju. Ostā sabūvēts ļoti daudz, un faktiski visos būvdarbos, remonta un rekonstrukcijas darbos esam piedalījušies arī mēs. Taču īpaši atmiņā palicis tankkuģa "Ludvig Svoboda" sprādziens, pēc kura no Ventas bija jāizceļ daudz metāla atlūzu. Ne mazums laika pavadīts pie Dienvidu mola. Droši vien pusi no tetrapodiem, kas tur atrodas, esam salikuši mēs. Tāpat arī celti lielie akmeņi no Ventas gultnes. Tas ir tiešām ļoti interesanti, jo tad jāsadarbojas ar ūdenslīdējiem, un arī nezini, ko īsti izcelsi," stāsta pieredzējušais kapteinis, kura darba mūža lielākā daļa pagājusi tieši Ventspils ostā.

Kapteinis smej, ka pleci celtnim ir kā Herkulesam, bet kājiņas – motori – gan ir vājas, tāpēc paša spēkiem tas nekur tālu netiek. Kad nepieciešams pārvietoties, talkā jāsauc velkoņi, tāpēc vienīgie tālākie izbraucieni visu šo gadu laikā bijuši uz dokiem Rīgā, kur tiek veikta apkope un remonts. Vorobjovs gan neslēpj, ka labprāt pakuģotu vairāk: "Ja mēs paši vēl varētu braukt, būtu pavisam labi, taču tas faktiski nav iespējams. Pie mazākā vēja celtnis kļūst nevadāms un dodas turp, kurp pūš vējš. Jāizlīdzas ar velkoni, bet tas nav īsti tas, ko būtu gribējies, lai gan nekad nav traucējis mums visur pagūt un visu kā nākas paveikt."

Lai gan darba vienmēr bijis daudz, pamatīgas pārmaiņas piedzīvojis peldošā celtņa komandas sastāvs – sākotnēji tajā bijuši 30 cilvēki, tai skaitā arī

pavāri un klāju mazgātāji, pēc kāda laika komanda samazināta uz pusi, bet pēdējos 11 gadus tajā ir tikai pieci cilvēki. Tas gan nekad nav liedzis kaut ko paveikt vai iekavējis darbus. "Visi taču ir pieredzējuši darbinieki, kas paši jau visu zina un saprot. Man viņi nav ne jāmāca, ne jādzen. Dažreiz pat smejos – kāpēc viņiem vispār vajadzīgs kapteinis? Esam labi sastrādājušies, visiem ir kolosāla pieredze, un sūdzību par mūsu darbu nav bijis nekad. Pirms daudziem gadiem strādājām pat augu diennakti – astoņos sākām un astoņos beidzām," stāsta kapteinis.

Peldošā *Herkulesa* vadības pults – askētiska, sena, bet joprojām labi funkcionējoša.

Kapteiņa kajītē, tāpat kā visās citās telpās, vēl saglabājies pagājušā gadsimta sešdesmito gadu interjers.

Celtnis jau tiešām ir solīdā vecumā, un tam nepieciešami milzīga apjoma korpusa metināšanas darbi. Lai tas varētu turpināt strādāt ostā, remontā būtu jāiegulda apmēram miljons eiro. Lai šāds ieguldījums atmaksātos, celtnim būtu jāstrādā 24 stundas diennaktī, bet pēdējos gados vajadzība pēc tā pakalpojumiem bijusi vien aptuveni piecas dienas gadā. Tāpēc arī pieņemts lēmums celtni pārdot. Tā potenciālajiem pircējiem ir iespēja celtni nodarbināt regulāri kravu pārkraušanai, tāpēc viņi ir gatavi veikt remontu. Ventspils brīvostas pārvalde arī ir atradusi alternatīvus lētākus tehniskos risinājumus, kā paveikt tos darbus ostā, kur varētu noderēt peldošais celtnis. "Mēs, visa komanda, jau esam pensionāri, tā ka par mūsu darba vietas pārdošanu pārāk neskumstam. Te pavadīti daudzi interesanti gadi, bet nu pienācis laiks atpūtai," Vorobjovs neslēpj gandarījumu par gadiem, kas kopā ar komandu pavadīti uz celtņa.

Celtņa *pēdējie mohikāņi:* (no kreisās) kapteinis Viktors Vorobjovs, vecākais mehāniķis Nikolajs Sosunkevičs, matrozis Ivans Sumļennijs un celtņa operators Ilmārs Māls.

52 GADI KOPĀ

Celtņa operators Ilmārs Māls ir pieredzējušākais no peldošā celtņa komandas kvinteta – viņš uz celtņa sāka strādāt jau 1965. gadā un pabeigs savu karjeru līdz ar tā pārdošanu. 1961. gadā, īsi pēc ierašanās Ventspilī, jaunais celtnis tika likts lietā pirmā Ventas tilta būvniecībā, un Ilmārs atceras, kā toreiz vērojis šos darbus un spriedis, ka uz tāda agregāta gan būtu labs darbs. Tikai četrus gadus vēlāk viņš tiešām uz tā arī nokļuva: "Nekad neesmu gribējis skriet kur citur. Kur tad skriesi, kur ir tā zelta bedre? Tā arī visus šos gadus te nostrādāju, un nebija nekādas vainas. Pienācis laiks iet atpūtā, tā ka nekādu kreņķu par to, ka celtni tagad pārdos, nav. Varbūt beidzot arī pietiek."

Komanda vienmēr bijusi laba, paticis arī tas, ka strādāts maiņās, turklāt arī pats darbs vienmēr šķitis interesants, jo nācies piedalīties visdažādāko objektu būvniecībā: "Celtnis strādāja dienu un nakti. Kas viss gan ir būvēts! Eksporta rajons, zivju kombināts, visas piestātnes. Darba bija ārkārtīgi daudz. Protams, kad bija kāds sevišķi nopietns objekts, nācās arī pastrādāt virsstundas, bet tur neko nevarēja darīt. Nezinu, vai varu kaut ko vienu īpaši izcelt, interesanti bijis vienmēr, arī kad braucām uz remontu Rīgā."

Celtnis šajos gados ir ne tikai piedalījies būvniecības un remonta darbos, bet arī bijis palīgs kuģiem. "Laiku pa laikam jau kādam bija jāaizbrauc palīgā, sevišķi tankkuģiem, jo pie naftas piestātnēm cits celtnis klāt netiek. Nācies, piemēram, celt augšā pazaudētu enkuru. Mēs arī cēlām kuģi "Azova" uz paaugstinājuma pie mola, un tas bija smalks un visai grūts uzdevums," atceras Ilmārs. Viņš spriež, ka 40 metru augstais celtnis šajos gados kļuvis par īstu ostas simbolu, no kura nu vajadzēs atvadīties. Taču tas aiz sevis atstājis pamatīgas pēdas, kas ostā saskatāmas ik uz soļa.■

OSTA NEAPŠAUBĀMI IR ĻOTI BŪTISKA SASTĀVDAĻA MŪSU BIZNESĀ

Lai gan SIA "Kurekss" nedarbojas brīvostas teritorijā un pat neatrodas Ventspilī, tas ir viens no svarīgākajiem klientiem ostas termināļiem, kuri nodarbojas ar koksnes transportēšanu. Uzņēmumā neslēpj, ka sadarbība ir ļoti izdevīga arī viņiem.

AR KUĢIEM AIZCEĻO 70% SARAŽOTĀ

Patiesībā uzņēmums ar ostu bijis saistīts vienmēr, jo pirmsākumos "Kurekss", tolaik vēl "Kurland Export Company", nodarbojās tieši ar kokmateriālu eksportu, un tikai pēc tam nāca kokzāģētava, kurā šiem materiāliem sagādāja pievienoto vērtību. Šobrīd tieši no ostas piestātnēm ceļu uz citām valstīm sāk lielākā daļa no uzņēmumā saražotā. 2017. gadā pēc "Kurekss" zāģmateriāliem Ventspils ostā kuģi piestāja 39 reizes, aizvedot apmēram 140 000 m³ jeb aptuveni 70% no gada laikā saražotā.

"Lielākā daļa zāģmateriālu ir ar augstu pievienoto vērtību – konstrukciju kokmateriāli, terases dēļi un citi produkti, kas uzreiz gatavi lietošanai. Galvenie tirgi šim apjomam ir Lielbritānija, Ēģipte un Francija. No Ventspils mūsu kokmateriāli ceļo arī konteineros uz Tālajiem Austrumiem, taču nevar teikt, ka šobrīd tie būtu regulāri sūtījumi," skaidro SIA "Kurekss" apstrādes vadītāja vietnieks Ernests Skaistkalns.

Papildus tam, kas tiek krauts kuģos, gandrīz 15 000 m³ jeb apmēram 8% tiek eksportēti uz Rietumeiropas valstīm ar autotransportu, kurš itin bieži daļu ceļa veic ar prāmi. Līdz ar zāģmateriāliem uzņēmums eksportē arī ražošanas blakusproduktu šķeldu, kuras galvenais tirgus ir Skandināvija.

Nelielā zāģētava Ventspils pievārtē izaugusi par nozīmīgu zāģmateriālu ražotāju un eksportētāju.

Lielākā daļa "Kurekss" saražotā pie pasūtītāja nonāk pa jūras ceļu no Ventspils ostas.

Pagājušajā gadā no Ventspils ostas eksportēja 320 000 m^3 šķeldas. "Ostas tuvums neapšaubāmi ir tas, kas ļāvis mums attīstīties un kļūt par tādu uzņēmumu, kāds tas ir šodien. Šis lielais un salīdzinoši lētais transports atrodas vien pāris kilometru attālumā, kas ļauj strādāt optimālos grafikos un veikt lielus sūtījumus bez būtiska sadārdzinājuma, kāds kopš sankciju noteikšanas Krievijai mēdz būt autotransportam. Automašīnas, kas kaut ko no Latvijas ved uz Rietumeiropu, atpakaļceļā visbiežāk veda citu kravu uz Krieviju, taču nu šīs kravas ir pazudušas, tāpēc fraktēšanas izmaksas pieaug. Ūdens transports šajā ziņā ir daudz noturīgāks," atzīst Skaistkalns.

ATTĪSTĪBAS PAMATĀ IR DARBINIEKI

Uzņēmumā šobrīd strādā nedaudz vairāk par 190 cilvēkiem, bet kopš darbības sākuma 1995. gadā to skaits pieaudzis desmitkārt. Savukārt saražotā apjoms, salīdzinot ar laiku, kad tika sākta ražošana, palielinājies gandrīz 40 reižu. Tāpēc uzņēmums uzsver, ka tā attīstības un konkurētspējas pamatā ir tieši darbinieki, kam tiek atmaksāts ar konkurētspējīgām darba algām un izaugsmes iespējām. Izaugsmei tehnoloģijā un apjomos jāiet roku rokā ar izaugsmi darba apstākļos un darba ētikā. Protams, šī izaugsme un mūsdienīgā darba vide uzņēmuma darbiniekam ir labāk sajūtama nekā pieaugošie pārstrādes apjomi un ekonomiskie rādītāji, bet "Kureksā" līdzsvarā ir šīs abas lietas.■

SATIKSMES MINISTRS APMEKLĒ VENTSPILI

11. jūlijā Ventspilī viesojās satiksmes ministrs Uldis Augulis, lai apmeklētu Ventspils brīvostas pārvaldi, uzņēmumus un tiktos ar Ventspils pašvaldības vadību.

Uldi Augulis kopā ar Aivaru Lembergu un Ventspils brīvostas uzņēmējiem.

Darba vizītes laikā ministrs viesojās Ventspils brīvostas pārvaldē, kur tikās ar Ventspils pilsētas domes un Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētāju Aivaru Lembergu, pilsētas domes un brīvostas valdes priekšsēdētāja vietnieku Jāni Vītoliņu, brīvostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli un pārvaldnieka vietnieku Igoru Udodovu.

Tikšanās laikā ministrs iepazinās ar līdz šim paveiktajiem un sāktajiem Kohēzijas fonda līdzfinansētajiem projektiem, tai skaitā ar 19 pievedceļu atjaunošanas un jaunu posmu izbūves gandrīz 13 kilometru garumā projektu, ko plānots realizēt līdz 2022. gadam, kā arī Ziemeļu un Dienvidu mola atjaunošanas plāniem. Tika pārrunāti ostas industriālo zonu, ostas infrastruktūras un termināļu attīstības jautājumi, nozares aktualitātes, kā arī nākotnes plāni un izaicinājumi. Ministrs kopā ar Ventspils pilsētas domes un brīvostas valdes priekšsēdētāju Aivaru Lembergu piedalījās preses konferencē, kurā īpaši uzteica pilsētas domi un brīvostas pārvaldi par Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļu veiksmīgu apgūšanu.■

REKONSTRUĒTS VENTSPILS OSTAS DIENVIDU MOLS

Dienvidu mola rekonstrukcijas darbi sākās 2018. gada martā. Izturībai pret viļņiem mols papildināts ar 1349 piecas tonnas smagiem tetrapodiem, 19 tetrapodiem, ka sver 13 tonnas, un 204 betona masīviem, no kuriem katrs sver 45 tonnas. Veikts arī mola fasāžu remonts, atjaunots tā segums un ierīkots jauns apgaismojums visā mola garumā. Dienvidu mola atjaunošanu veica AS BMGS. Kopējās būvdarbu izmaksas – 2,4 miljoni eiro, no kuriem 85% sedz Eiropas Savienības Kohēzijas fonds.

Dienvidu mola atjaunošanas un nostiprināšanas projekta galvenais mērķis ir nodrošināt drošu navigāciju Ventspils ostas akvatorijā. Mols pasargā akvatoriju un tajā esošos kuģus no lielajiem viļņiem. Galvenie ieplānotie mola atjaunošanas darbi: tetrapodu krāvumu papildināšana, segums atjaunošana, mola fasādes remonts un jauna apgaismojuma uzstādīšana visā mola garumā. Lai papildinātu viļņlaužu krāvumu, ir jāizgatavo 1349 piecas tonnas smagi betona izstrādājumi, 19 trīspadsmit tonnu tetrapodi un 204 četrdesmit piecas tonnas smagi un 2,30 x 2,30 x 3,60 metru lieli betona masīvi. Ar tretrapodu un masīvu

Ventspils ostas Dienvidu mola rekonstrukcijas darbus veic BMGS.

krāvumu papildinājumu vajadzēs atjaunot mola projektēto profilu. Mols viļņu un vēju ietekmē ir nosēdies un sašaurinājies, līdz ar to daļēji zaudējis aizsargfunkciju, jo lielie viļņi jau veļas hidrobūvei pāri.

"Mūsu uzņēmumam šis projekts ir kļuvis par īstu izaicinājumu, jo līdz tā pilnīgai īstenošanai bija nepieciešams saražot 12 000 kubikmetru betona," norāda BMGS Celtniecības departamenta vadītājs Andrejs Harčenkovs. Tetrapodu un betona masīvu ražošanā ir nodarbināti aptuveni 20 cilvēku, vēl aptuveni desmit darbinieku nogādā tetrapodus uz molu, izkrauj tos un novieto aizsargbūves abās pusēs.

Mazos tetrapodus uz molu nogādā ar autotransportu, bet lielie, 13 tonnas smagie, kā arī betona masīvi tiks vesti pa ūdeni no BMGS piestātnes. Lai to varētu īstenot, Ventspilī no Rīgas jāierodas peldošajam celtnim ar velkoni un baržu.

Līdzās pie Dienvidu mola novietotajam apskates kuģītim "Azova" ierīkota BMGS "sadzīves pilsētiņa", kur uzturas strādnieki un inženiertehniskie darbinieki. Ar nelieliem intervāliem uz mola ierodas kravas automašīnas ar tretrapodiem. Betona figūras izkrauj ar autoceltni un liek konkrētās vietās atbilstoši projektam. Projekta autors Andris Razgalis no inženierbiroja "Kurbada tilti" atzīst, ka viņam Ventspils objekts šķiet interesants tādēļ, ka šeit, pirmo reizi apsekojot molu, tika izmantota virsmas trīsdimensiju skenēšana. 3D modelis ļauj precīzi noteikt tās vietas, kur nosēdušies vecie tetrapodi un jāievieto jaunie.■

JEBKURI UZDEVUMI IR IZPILDĀMI

Viena no Latvijas un Baltijas kompānijām, kas specializējas hidrotehnisko un civilo būvju celtniecības jomā, ir AS BMGS, kas savā 66 gadus ilgajā pastāvēšanas vēsturē ir saistīta arī ar Ventspils brīvostu, kur darbojas BMGS ražošanas cehs. Kompānija ir būvējusi un rekonstruējusi galvenās hidrotehniskās būves un arī tagad īsteno projektus Ventspils ostā.

Šobrīd BMGS pārbūvē krasta stiprinājumu zemes gabalā "Dienvidu mols 5" un veic kravas laukuma projektēšanu Kustes dambī 2. Pie Dienvidu mola darbi notiek vēsturiskā vietā – tur, kur kādreiz bija jūra un tajā atradās iepriekšējā mola galva, aptuveni divu kilometru attālumā no pašreizējā mola. Tagad par to atgādina tikai veco koka pāļu paliekas, kas vīd ārā no ūdens. Šiem pāļiem ir vairāk nekā simt gadu. Par to, ka mols ticis ekspluatēts vēlākā laikā, liecina milzīgi betona masīvi, kas ar laiku iebrukuši ūdenī, bet tagad tiek izcelti no Ventas. Vairākus tādus masīvus nesen izcēla no piecu metru dziļuma. Darbus veica peldošais celtnis "Astrahaņa" un ūdenslīdēji.

Notiek sagatavošanās darbi, lai iegremdētu fasādes ierievi, kas pasargās krastu no izskalošanās un sabrukuma. Metāla ierievis jau ir piegādāts no Luksemburgas. Taču pirms tā iedzīšanas gruntī vajadzēja demontēt vēsturiskā mola veco galvu un attīrīt akvatoriju no vecajiem masīviem. Lai veiktu šos darbus, piesaistīts ekskavators, peldošais celtnis un greifers. "Lielākie riski saistīti ar neprognozējamo Ventas gultni, kas sagādā vislielākos pārsteigumus," atzīst projekta vadītājs Andrejs Harčenkovs. "Krasta stiprinājuma labās puses sienas uzstādīs četru metru attālumā no vecajiem pāļiem, bet laukumu starp veco un jauno norobežojumu aizbērs ar grunti."

UZZIŅAI

Jaunā krasta stiprinājuma garums būs 228 metri – no 38. piestātnes līdz ieejai Zvejas ostā. Objektā strādā BMGS tehnika un seši līdz astoņi darbinieki. Kad sāks iegremdēt sienas stiprinājumu un enkurierievi, objektā būs nodarbināti 25 cilvēki no BMGS pastāvīgajām celtniecības brigādēm, kas bāzējas Ventspilī, un viņi strādās 24 stundas diennaktī.

Tā kā Ventspilī ir ražošanas bāze, AS BMGS nodrošina visu nepieciešamo betona un dzelzsbetona izstrādājumu apjomu, veicot hidrotehniskos darbus ostā. Pavisam nesen BMGS ražošanas bāzē tika veidoti piecu un trīspadsmit tonnu betona tetrapodi, 45 tonnu masīvi, ar kuriem nostiprināts Dienvidu mols tā rekonstrukcijas laikā. Visa pasūtījuma izpildei saražoti aptuveni 12 000 kubikmetru betona. Pavisam izgatavoti vairāk nekā pusotra tūkstoša betona izstrādājumu mola stiprināšanai.■

LIEPĀJAS SEZ GALVENAIS UZDEVUMS – UZLABOT INFRASTRUKTŪRU

2018. gada 5. aprīlī Rīgas Motormuzejā norisinājās Satiksmes ministrijas organizēta starptautiska konference par transporta drošību un drošumu, kurā aplūkoja arī jautājumu par tranzīta un loģistikas attīstību, analizēja un novērtēja transporta nozarē radītās inovācijas. "Tikai nepārtraukti pilnveidojot un uzlabojot autoceļus, ūdens un dzelzceļa infrastruktūru, var nodrošināt efektīvāku un drošāku Liepājas ostas darbību," konferencē uzsvēra Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka vietnieks attīstības jautājumos Uldis Hmieļevskis.

Lēmums par Liepājas ostas kā transporta centra izveidi tika pieņemts pirms vairāk nekā 320 gadiem, bet jau ilgi pirms tam Līvas upes grīvā piestāja kuģi un norisinājās tirdzniecība. "Lai gan Liepāja var lepoties ar savu vēsturi – ar Liepājas – Romnu dzelzceļa veiksmīgu darbību, regulāru pasažieru kuģu satiksmi līnijā Liepāja – Ņujorka – Helifeksa, gan ar to, ka te tika nosargāta Latvijas valsts neatkarība 1919. gadā, tomēr par ostas nopietnu attīstību varam runāt vien pēdējo desmit, divdesmit gadu laikā. Pagājušā gadsimta deviņdesmitajos gados Liepāja kā tirdzniecības osta pēc aptuveni četrdesmit gadu pārtraukuma atsāka darbību no nulles pozīcijas, tāpēc nepārtraukti ir bijuši nepieciešami ieguldījumi," saka Uldis Hmieļevskis.

1875. gadā Liepājas ostas dziļums bija 5,5 metri, līdz šim vērienīgākā Liepājas ostas izbūves projekta laikā no 1892. līdz 1902. gadam kuģu ceļu dziļums tika palielināts līdz 9–10 metriem. Pēc ostas darbības atjaunošanas 1999. gadā kuģu ceļus padziļināja līdz 10,5 metriem, savukārt 2015. gadā tika pabeigts projekts, kas nodrošināja kuģu ceļu dziļumu līdz 12 metriem. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde 2018. gadā

sāka ūdens infrastruktūras pilnveidošanas projektu, lai jau 2019. gadā kuģu ceļi sasniegtu 14 metru dziļumu.

"Tas ir nepārtraukts process. Vēl pirms 100 gadiem lielākā daļa saimnieciskās darbības norisinājās Tirdzniecības kanālā un kuģu garums nepārsniedza 70 metru, bet tagad kuģi kļūst arvien lielāki un lielāki. Nupat no Liepājas ostas tika izvesta rekordkrava – 73 tūkstoši tonnu kviešu un kukurūzas, daļa kravas tika iekrauta pie 51. piestātnes brīvostā, bet daļu diemžēl nācās kraut atklātā jūrā. Tas nozīmē, ka kuģu ceļu padziļināšana nav iegriba, tā ir nepieciešamība. *Panamax* klases kuģi, kuru garums sasniedz 230 metru, Tirdzniecības kanālā nevar ienākt. Tēlaini runājot, ja tāda kuģa priekšgals atrastos kanālā, tad otrs gals atdurtos pie koncertzāles "Lielais dzintars".

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde, izvērtējusi uzņēmēju iesniegtos projektus un ieguldījumu pamatojumu, pieņēma lēmumu slēgt līgumu ar LSEZ "Jensen Metal", lai realizētu projektu "Modernas liekšanas iekārtas iegāde ražošanas jaudas palielināšanai" par kopējo summu 160 000 eiro, ar LSEZ SIA "JM Properties", kas no 2018. gada 20. marta līdz 2019. gada 31. decembrim realizēs projektu "Moderns tehniskais aprīkojums ražošanas ēkai" par kopējo summu 695 000 eiro, un ar LSEZ SIA "Lesjofors Springs LV", kas 2018. gadā realizē projektu "Ražošanas iekārtu modernizācija" par kopējo summu 150 000 eiro, bet kopējā atbalstīto ieguldījumu summa ražošanā ir apmēram viens miljons eiro.■

LSEZ NOSAKA FINANSĒJUMA PRIORITĀTES

Lai Liepājas osta varētu nodrošināt kuģu drošu satiksmi, kravu konkurētspējīgu apstrādi un pārvietošanu ostā, Liepājas SEZ pārvalde īsteno trīs ES Kohēzijas fonda projektus 2014. – 2020. gada plānošanas periodā, kas ir ļoti gaidīti un nepieciešami Liepājas ostas uzņēmējiem, uzlabos ostas darbību un attīstības perspektīvas. Izstrādājot projektus un nosakot ieguldījumu prioritātes, kopīgi ar uzņēmējiem un Satiksmes ministriju tika identificētas vairākas problēmas, ko nepieciešams novērst, jo tās tuvāko gadu laiku varētu ierobežot Liepājas ostas konkurētspēju: Liepājas ostas hidrotehnisko aizsargbūvju tehniskais stāvoklis, kas apgrūtina kuģu kustību un kuģu atrašanos ostas akvatorijā nelabvēlīgos laika apstākļos; ostas kuģu ceļa nepietiekamais dziļums, kura dēļ uzņēmēji ir spiesti kuģu galīgo piekraušanu veikt atklātā jūrā, kas paaugstina pārvadājumu

izmaksas un rada negadījumu risku nelabvēlīgos laika apstākļos vai cilvēka pieļautas kļūdas rezultātā; ostas auto un dzelzceļa pievedceļu caurlaides spējas deficīts, kas ierobežo uzņēmumu iespējas apkalpot pieaugošās kravu plūsmas, radot sauszemes kravas transporta sastrēgumus un tādējādi samazinot ostas uzņēmumu darbības efektivitāti un spēju konkurēt ar citām reģiona ostām.

Kopumā projektu finansēšanai nepieciešamā summa ir 41 000 000 eiro, no tās 32 304 208 eiro plānots piesaistīt kā Kohēzijas fonda līdzfinansējumu.■

INFRASTRUKTŪRAS PROJEKTIEM EIROPAS FONDU LĪDZFINANSĒJUMS

Viens no Liepājas SEZ pārvaldes uzdevumiem ir rūpēties par uzņēmējdarbības vides attīstību, tai skaitā ostas infrastruktūras pilnveidošanu un attīstību. LSEZ pārvaldnieka vietnieks infrastruktūras jautājumos Arnis Mazalis atzīst, ka Liepājas ostas uzņēmēji ir definējuši savas vajadzības, savukārt LSEZ pārvalde plānveidīgi un pārdomāti rūpējas, lai īstenotu nepieciešamos kuģu ceļu, autoceļu un dzelzceļa infrastruktūras attīstības projektus, galvenokārt, lai uzlabotu drošību un kapacitāti.

LSEZ pārvalde izsludināja iepirkuma procedūru – atklātu konkursu Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošanai, kura ietvaros tiks padziļināts ostas pienākošais kanāls, kā arī iepirkuma procedūru piestātnes Nr. 1 nojaukšanas un Karostas kuģošanas kanāla iztaisnošanas projektēšanai un būvdarbiem. Abus projektus Liepājas SEZ pārvalde īsteno ar ES Kohēzijas fonda līdzfinansējumu.

ES Kohēzijas fonda projekts "Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošana" paredz kanāla padziļināšanu ostas vidus vārtos no 12,5 līdz 14,5 metriem, molu galvu pārbūvi vai stiprināšanu ostas vidus vārtos, priekšostas akvatorijas un kanāla padziļināšanu līdz 14,0 metriem, brīvostas iekšējā viļņlauža un sadalošā mola pārbūvi, mola atjaunošanu un kuģu enkurošanas/tauvošanas vietas izbūvi pie brīvostas sadalošā mola. Plānotais projekta realizācijas laiks – 2018.–2020. gads, plānotās izmaksas – 31,7 milj. eiro.

Lai paaugstinātu kuģošanas un navigācijas drošību, kā arī nodrošinātu lieltonnāžas kuģu piekraušanu Liepājas ostas iekšējā reidā, Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš, SEB bankas valdes loceklis Arnis Škapars un SEB bankas Liepājas filiāles vadītāja Ulrika Gēce parakstīja aizdevuma līgumu 11 799 569 eiro apmērā, lai sāktu ES Kohēzijas fonda projekta "Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošana" īstenošanu.

Projekta ietvaros atjaunos arī Karostas kanāla dienvidu un ziemeļu molu un navigācijas zīmes molu galos, ostas ziemeļu vārti tiks aprīkoti ar navigācijas zīmēm, lai nākotnē varētu tos atvērt satiksmei kuģiem ar mazu iegrimi, pakāpeniski atslogojot ostas dienvidu un vidus vārtus.■

"BALTEX BULK" SAŅEM BRĪVĀS EKONOMISKĀS ZONAS STATUSU

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde piešķīra brīvās zonas statusu LSEZ ostas terminālim SIA "BaltEx Bulk".

"BaltEx Bulk" pamatdarbība ir beramkravu un ģenerālkravu pārkraušana. Termināls atrodas Karostas kanāla dienvidu pusē, tiešā auto pievedceļa tuvumā.

Jūlijā "Swedbank" izsniedza 750 tūkst. eiro aizdevumu LSEZ uzņēmumam "BaltEx Bulk" ar attīstības finanšu institūcijas "Altum" garantiju 600 tūkst. eiro apmērā. "BaltEx Bulk" kredītlīdzekļus izmantos, lai uzbūvētu jaunu graudu pārkraušanas un uzglabāšanas termināli Liepājas ostā.

"Mēs esam divi augkopības uzņēmumi no Latvijas un Lietuvas – "Balticagrar" un "Klauso ūkis", kas līdztekus pamatdarbībai lauksaimniecībā apvienojuši spēkus, kopīgi izveidojuši jaunu uzņēmumu "BaltEx Bulk" un sākuši darboties jaunā biznesa segmentā. Ostas biznesa attīstība mums ir būtiska, lai palielinātu graudu glabāšanas kapacitāti un paplašinātu eksporta iespējas gan Baltijas jūras reģionā, gan arī tālāk," sacīja Durbes novadā strādājošā "Balticagrar" īpašnieks lauksaimnieks Hauke Timsens.

Līdz šim graudu un citas produkcijas loģistikas nodrošināšanai abi uzņēmumi izmantoja ārpakalpojumus. Pēc būvniecības noslēguma jauno termināli primāri izmantos abu lauksaimniecības uzņēmumu izaudzēto graudu uzglabāšanai un transportēšanai. Taču graudaugu pārkraušanas sezonas starplaikos termināļa pakalpojumus paredzēts piedāvāt arī citu beramkravu, piemēram, šķeldas pārkraušanai. "Balticagrar" un "Klauso ūkis" kopējā raža ir 30 – 35 tūkstoši tonnu gadā.■

LIEPĀJAS OSTĀ MODERNIZĒ MUITAS KONTROLI

Liepājas ostas muitas kontroles punktā uzstādīta un testa režīmā jau darbojas jauna mūsdienīga iekārta – transportlīdzekļu un kravu kontroles skeneris, kas ļaus muitas amatpersonām kontroles pasākumus veikt ātrāk un efektīvāk.

Tā kā Latvijā noris aktīvs darbs, lai apkarotu nelegālo cigarešu un citu kontrabandas preču apriti, šādi skeneri jau uzstādīti uz valsts austrumu robežas, Rīgas ostā un nu arī Liepājas ostas teritorijā. Latvijas muitā līdz šim tika

izmantotas deviņas kravu un konteineru skenēšanas iekārtas (trīs no tām – dzelzceļa kravu kontrolei), tagad Liepājā ir uzstādīta desmitā. Muitas amatpersonas jauno iekārtu vērtē atzinīgi, jo līdz šim katru aizdomīgu kravu nācās fiziski pārbaudīt, to atverot, ja nepieciešams – izkraujot vai arī kontrolē iesaistot speciāli apmācītus darba suņus. Nereti tas prasīja salīdzinoši ilgu laiku.

Kā norāda Liepājas SEZ pārvaldes Drošības, aizsardzības un vides daļas vadītājs Kaspars Poņemeckis, pietiekami bieži muita un robežsardze atklāj kontrabandu, aiztur cilvēkus. Jaunā iekārta muitai palīdzēs to veikt ātrāk, kas noteikti palielinās kravu plūsmas ātrumu un drošību Liepājas ostā.

Valerijs Sisenis.

VID Muitas pārvaldes Liepājas ostas muitas kontroles punkta muitas virsuzraugs Valerijs Sisenis: "Skeneris nodrošina ātrāku robežas šķērsošanu, efektīvāku muitas kontroli. Ar šo iekārtu var caurskatīt kravas transportlīdzekļus. Digitālo attēlu analizē muitas amatpersonas un uzreiz redz kravā apslēptās kontrabandas preces, izveidotos slēpņus."

Skenera angāra dzelzsbetona sienas nodrošina, ka skenera darbības laikā ārpus angāra nekādas jonizējošā starojuma ietekmes nav. Skenēšanas laikā transportlīdzekļa vadītājs un pasažieri atrodas ārpus angāra speciāli tam paredzētā telpā, lai nebūtu jāstāv laukā. Valerijs Sisenis uzsver, ka apkārtējai videi skeneris nav bīstams, šīs iekārtas lietošanai saņemta Valsts vides dienesta Radiācijas drošības centra licence, kas nozīmē, ka iekārta atbilst noteiktām prasībām un personāls ir apmācīts, veikti visi drošības pasākumi. "Apkārtējiem cilvēkiem briesmas nedraud, ne pārtikas, ne nepārtikas kravai nekādi bojājumi netiek nodarīti."

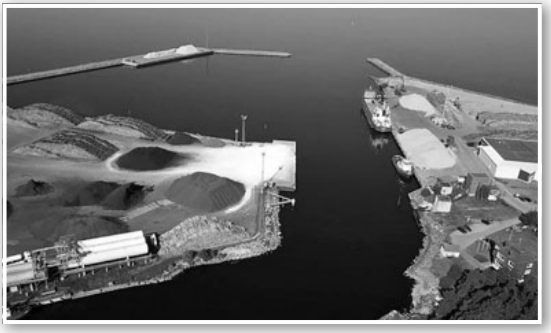
Skenera iekārtu uzstāda kompānija ar ilggadēju pieredzi "Nuctech Warsaw Company limited", izmantojot modernākās tehnoloģijas. Kompānijas pārstāvis Elars Rūtsleins salīdzina skenera un rentgena jaudu: "Piemēram, ja cilvēks aiziet pie ārsta uz rentgenu, viņš saņem zināmu devu starojuma, kas ir normāls process. Skeneris ēkas iekšpusē rada 20 reižu zemāku radiācijas starojumu, nekā cilvēks saņem rentgenā. Savukārt ārpus ēkas nekas nenonāk, te ir absolūti droši."

Liepājas SEZ pārvalde plāno 2019. gadā pārbūvēt ostas galvenās caurlaides, nodalīt vieglo un kravas automašīnu plūsmas, tādējādi novēršot gaidīšanu garās rindās, lai iebrauktu ostas teritorijā, un nākotnē sadarbībā ar muitu uzstādīt automātiskos kravas svarus. Bet jau tagad, pirms plānotajiem uzlabojumiem, Latvijas Jūras administrācijas ikgadējā pārbaudē atzīts, ka Liepājas osta atbilst visām starptautiskajām drošības prasībām.■

CETURTĀ LIELĀKĀ

Pie Skultes ostas vārtiem Ostas ielas galā stāv akmens, kurā iekalti vārdi "Valsts prezidenta Kārļa Ulmaņa ierosināta, Jūrniecības departamenta celta, 1937. – 1939. gadā tapa Skultes osta". Akmens gluži simboliski pēc prombūtnes padomju laikā atgriezies savā vietā, bet pati osta soli pa solim turpina attīstīties.

Skultes osta svinīgi tika atklāta 1939. gada 7. oktobrī, un šajā laikā tā piedzīvojusi dažādas pārmaiņas. Pagājušā gada nogalē ostas pārvaldnieks Igors Akulovs, vaicāts, kāda ir viņa pārvaldītās ostas vieta citu Latvijas ostu vidū, atklāja, ka kravu apgrozījuma ziņā Skultes osta ir ceturtā lielākā osta Latvijā un vislielākā no mazajām ostām, uzsverot, ka tieši pēdējos gados kravu apgrozījums šeit lēnām pieaudzis. Pērn ostā nokrauts nepilns miljons tonnu dažādu kravu. I. Akulovs skaidro, ka tas ir iespējams tādēļ, ka jau 90. gadu beigās uzsākta pakāpeniska ostas rekonstrukcija.



Skultes osta.

Ostas pārvaldniekam uz galda izklāta sena, 30. gados zīmēta Skultes ostas karte. Raugoties uz to, rodas jautājums, kādēļ savulaik ostai izvēlēta vieta tieši Aģes upes grīvā, kas gluži tāpat kā pārējās upītes Saulkrastu teritorijā caur smiltīm laužas uz jūru. Acīmredzot ostas projektētāji zinājuši to pašu priekšrocību, ko jau tolaik ikdienā izmantoja vietējie zvejnieki, proti, pavisam netālu, iepretī Aģes upes ietekai, sākas kuģošanai piemērots līča dziļums – toreiz zvejošanai un kuģošanai pietika ar četriem metriem.

Tagad, kad ostas akvatorijas dziļums ir divtik liels un bija jāpadziļina arī kanāls, pa kuru kuģi ienāk un iziet atklātos ūdeņos, apstiprinājies fakts, ka ceļš līdz dziļumam ir daudz īsāks nekā citās ostās. Tas arī nav bieži jātīra, jo grunts iepretī Skultes ostai ir smaga – to veido mālaina un akmeņaina zeme, un smiltis uzkrājas tikai ostas jūras vārtos. Iespējams, tieši novietojuma un grunts dēļ pirmās investīcijas ostas būvei ir bijušas salīdzinoši nelielas.

No rakstītiem avotiem zināms, ka tie bijuši 463 000 latu. Par šo naudu izsmelti 48 000 kubikmetru zemes, iebūvēti 11 493 kubikmetri akmeņu,

iedzīti 1887 pāļi, nogremdēti 5325 kubikmetri tā saukto matraču, ar akmeņiem nobruģēti 3527 kvadrātmetri krasta, izbūvēts 350 metru garš dienvidu mols un 362 metrus garš ziemeļu mols. Izbagarēts arī atbilstošs dziļums ostas iebraucamajam kanālam. Pie ieejas ostas vārtos tas sasniedza 4,5 metru dziļumu, bet pie ieejas upē – 3,5 metrus.

Ostas pārvaldnieks Igors Akulovs: "Ik gadu ostā tiek paveikts kaut kas jauns, izdodas īstenot kādu vēl nebijušu projektu. Patiesībā ir tā, ka viens projekts vēl nav pabeigts, kad tiek sākts jau nākamais."

Skultes ostas pārvaldnieks Igors Akulovs.

CERĪGS SĀKUMS, PAGRIMUMS UN ATDZIMŠANA

Ingas Zemītes grāmatā "Saulkrasti no vissenākajiem laikiem līdz Latvijas neatkarības atjaunošanai" lasāms, ka pagājušā gadsimta 30. gadu beigās, kad Aģes upes grīvā tika būvēta Skultes osta, šeit bijusi vieta 40 vietējo zvejnieku motorlaivām. Zvejnieki bijuši rosīgi un pārtikuši ļaudis, turējušies kopā kooperatīvā un cerīgi skatījušies nākotnē.

Padomju laikā Skultes ostā stāvējuši kolhoza "Zvejnieks" zvejas kuģi, kam ar 30. gados būvēto ostas infrastruktūru un nelielām piestātnēm sīkam remontam pilnībā pieticis – četrus metrus dziļā akvatorija tam bijusi piemērota, stāsta I. Akulovs. Taču 1994. gadā, kad no kolhoza pāri bija palicis vairs tikai neliels ražošanas iecirknis un no 26 zvejas kuģiem tikai seši, osta pamazām aizsērējusi, līdz dziļums bijis tik niecīgs, ka tajā varējušas iebraukt tikai motorlaivas.

Lai arī daudziem rokas jau bija nolaidušās, pirms 25 gadiem, 1994. gada 30. novembrī, ar Saulkrastu novada domes lēmumu tika izveidota Skultes ostas pārvalde, un 1997. gada novembrī no ostas tika eksportētas pirmās kokmateriālu kravas. Straujš ostas uzplaukums sākās 1998. gadā, kad tika pabeigta dienvidu piestātnes celtniecība. 1999. gadā parādījās jauni kravu veidi – kamīna malka un zāģmateriāli; 2000. gadā sākās kūdras, bet 2001. gadā – kurināmās šķeldas eksports.

I. Akulovs stāsta, ka pēc tam, kad 2002. gadā pabeigta ziemeļu mola rekonstrukcija, tika padziļināta ostas akvatorija, tostarp kanāls, un vēlāk rekonstruēts arī dienvidu mols. Ostā strādājošie uzņēmumi izbūvēja jaunas piestātnes un kravas laukumus pie tām, tika rekonstruēti arī pievedceļi. Pēc molu rekonstrukcijas ostas akvatorijā aizsērējumi vairs neesot novēroti.

Pašlaik Skultes ostā var ienākt 140 metru gari kuģi, kuru iegrime ir līdz septiņiem metriem, jo akvatorijas un ieejas kanāla dziļums ir 8,2 metri. Ostā tiek nodrošināti loča un navigācijas pakalpojumi – akvatorijas dziļums, jūras un upes kuģu ceļu, arī koplietošanas hidrotehnisko būvju uzturēšana. Ostas teritorijā vietu nomā vairāki privāti kravu apstrādes un eksporta uzņēmumi, piemēram, SIA "Skultes kokosta" un SIA "Emu Skulte"; nosacīti nesen te ienākusi arī SIA "Baltic Cold Terminal".

Ostā, uzņēmumā SIA "Varita", kas nodarbojas ar zivsaimniecību, tostarp zivju šķirošanu un atdzesēšanu, strādā arī zvejnieki. Ostas teritorijā, vēl no kolhoza laikiem mantotā, bet vēlāk rekonstruētā cehā SIA "ASK Enterprise" būvē alumīnija kuteru korpusus, šeit darbojas arī kartona iesaiņojuma fabrika SIA "Skultes kartons". Protams, Skultes osta ir mājvieta arī vietējiem mazajiem piekrastes zvejniekiem, kuri lielākoties vasarā zvejo Rīgas līča piekrastes ūdeņos.

I. Akulovs uzskata, ka tieši ostas atdzimšana un infrastruktūras attīstība radīja uzņēmēju interesi. Vispirms jau zvejnieki pārtrauca savus kuģus griezt metāllūžņos un atkal sāka ieguldīt naudu to remontā, tādēļ drīz vien pieauga arī zvejas apjomi – pašlaik tie ir aptuveni 5000 tonnu gadā. Tas ir pietiekami daudz, ja ņem vērā to, ka reņģu un brētliņu nozvejai ir noteikti limiti, kas sadalīti starp Latvijas zvejas uzņēmumiem. Tādējādi tika atjaunota arī nozvejotā loma apstrāde – zivju šķirošana un atvēsināšana, kā arī uzglabāšana vai nogādāšana pircējiem. Tāpēc 2018. gadā, sadarbojoties ar zvejniekiem un Lauku atbalsta dienestu, kā arī iegūstot Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda finansējumu, ostā īstenots liels projekts – uzbūvēta ēka ar vairākām aukstuma kamerām saldētu zvejas produktu uzglabāšanai.

Vēsturiski un gluži dabiski ostas teritorija izveidojusies par uzņēmējdarbības vietu zvejniekiem un stividorkompānijām, un, kā stāsta ostas pārvaldnieks, Skultes osta piedāvā arī kuģu apkopes pakalpojumus.

OSTA NENODARA POSTU VIDEI

Skultes ostas darbības pamatvirzieni ir ekoloģiski tīru kravu eksports un imports, zvejniecība, zivju apstrāde un tūrisms. Stividorkompānijas, kuras uzņēmējdarbību veic ostas teritorijā, darbojas ar kravām, ko piegādā uzņēmumi vismaz 250 kilometru rādiusā ap Skultes ostu. Viena no lielākajām ostas priekšrocībām ir tās vieglā sasniedzamība. "Padomājiet, cik daudz laika un degvielas jāpatērē, lai kravas mašīnas sasniegtu Rīgas ostas piestātnes!" saka ostas pārvaldnieks un atklāj, ka uz Skultes ostu galvenokārt tiek vesti kokmateriāli – papīrmalka, malka, celulozes un kurināmā šķelda, kā arī labība un kūdra. Lielākā daļa kravu tiek eksportēta.

Savukārt no importa kravām uz Skultes ostu tiek vests sāls ceļu kaisīšanai un oglekļa dioksīds jeb ogļskābā gāze, kas sašķidrināta cisternās tiek

uzglabāta Ziemeļeiropas rūpniecisko un medicīnisko gāzu ražotāja "AGA" terminālī ostas teritorijā. SIA "AGA" ar ogļskābo gāzi apgādā visas Baltijas valstis. Uz Skulti atvesto gāzi Latvijā izmanto, piemēram, pārtikas rūpniecībā, skaidro I. Akulovs, uzsverot, ka nekā tāda, kas piesārņotu vidi, Skultes ostā nav.

Igauņu celtnieki īsteno Skultes ostas jaunāko projektu – atjauno 233 metrus garo piestātni.

"Strādājam *zaļi* – nekraujam neko videi kaitīgu. Ostā apstrādā tikai ekoloģiski tīru produktu kravas – koksni, kūdru, zivis. To apstrādei rūpīgi seko līdzi Pārtikas un veterinārais dienests, un bez attiecīga sertifikāta nemaz nav iespējams uzsākt darbu. Piemēram, notekūdeņi no jaunās zivju šķirošanas un saldētās produkcijas uzglabāšanas ēkas vispirms nonāk iepriekšējās apstrādes iekārtā – zvīņu ķērājā, kas no ūdens atdala zvīņas, pēc tam ūdens plūst cauri tauku ķērājam un tikai tad nokļūst pilsētas kopējās attīrīšanas iekārtās," stāsta ostas pārvaldnieks.

ATTĪSTĪBAS PROJEKTI – AR EIROPAS ATBALSTU

I. Akulovs uzsver, ka projekti ar Eiropas Savienības struktūrfondu atbalstu ļāvuši ostu uzbūvēt no jauna. Paradoksāli: lai arī zvejnieku kolhoza pastāvēšanas laikā Skultes ostā iebrauca samērā daudz zvejas kuģu, īstu piestātņu nav bijis. Bijusi vieta kuģu izkraušanai, bet ikdienas darbiem un kuģu pietauvošanai tās īsti (vismaz mūsdienu izpratnē) nederēja. Zvejnieki savus kuģus tauvojuši pat pie kokiem upes krastā.

"Līdzko ar Zemkopības ministrijas un Lauku atbalsta dienesta starpniecību bija iespējams piesaistīt Eiropas fondu līdzekļus, tas arī tika darīts. Bija konkrētas programmas, kurās varēja pieteikties attīstības projektiem, un pakāpeniski sākām sakārtot zvejas ostas daļu. Paši veiksmīgākie projekti bija tie, kuros osta un uzņēmēji sadarbojās ar līdzfinansējumu."

Arī pagājušā gada nogalē AS "SEB banka" Skultes ostas pārvaldei piešķīra 2,7 miljonu eiro ilgtermiņa aizdevumu, kas tiks ieguldīts ostas infrastruktūras pilnveidošanā – zvejas kuģu piestātnes rekonstruēšanā un zvejas piederumu uzglabāšanas noliktavas būvniecībā. Par sadarbību ar "SEB banku", kas ilgst jau daudzus gadus, I. Akulovs saka tikai labus vārdus. Tieši ar šīs bankas

starpniecību ticis iegādāts spēcīgs velkonis ledus laušanai ziemā. "Tiesa, kopš Skultes ostai tāds ir, īsti bargas ziemas nav bijušas," smaidot teic I. Akulovs.

Salīdzinoši nesen saņemtais kredīts tiks izmantots kārtējās piestātnes atjaunošanai 233 metru garumā. Darbus veic Igaunijas būvkompānija "BauEst OÜ", kas ir specializējusies ostu, piestātņu un citu hidrotehnisko būvju celtniecības jomā, jo vietējo celtnieku piedāvājums ir bijis daudz dārgāks, atzīst pārvaldnieks. Projektu nepieciešams pabeigt jau šā gada vasarā. Taču tūlīt sākšoties darbi pie nākamā projekta – upes labā krasta nostiprināšanas līdz gājēju tiltiņam pār Aģi un gājēju celiņa izveidošanas. Upes kreisajā krastā no 2006. līdz 2013. gadam piestātnēs jau ir atjaunoti 350 metru.

Saskaņā ar Likumā par ostām noteikto Skultes osta 10 procentus no saņemtajiem maksājumiem ieskaita Saulkrastu novada pašvaldības speciālajā budžetā, kas šos līdzekļus iegulda infrastruktūras uzlabošanā. Šobrīd novada pašvaldība, piesaistot Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzekļus, īsteno projektu Ostas ielas, Upes ielas, Melnsila ielas un Jūras prospekta atjaunošanai. Ostas ielas brauktuves atjaunošana jau pabeigta, bet pārējo ielu rekonstrukciju plānots pabeigt šogad.

STRĀDĀJOT OSTĀ, REDZ SAVA DARBA AUGĻUS

Jautāts, vai jau otro gadu desmitu strādāt vienā darba vietā nav garlaicīgi, Skultes ostas pārvaldnieks Igors Akulovs teic: "Nē, tieši otrādi, ir interesanti, jo var redzēt sava darba rezultātus."

Igors Akulovs, vietējais Saulkrastu puisis, pēc Saulkrastu vidusskolas beigšanas studējis Latvijas Jūras akadēmijā un Roterdamas Starptautiskajā jūras akadēmijā, kur apguvis ostas vadītāja specialitāti. Pēc tam papildinājis zināšanas Latvijas Universitātē, kur ieguvis sociālo zinātņu maģistra grādu vadībzinātnē. Kopš 2002. gada viņš strādā Skultes ostā un ir pirmais no savas ģimenes, kas darbojas šādā jomā. Sākumā bija ostas pārvaldnieka vietnieks, bet kopš 2005. gada – ostas pārvaldnieks.

Sarunas nobeigumā I. Akulovs vēlreiz uzskaita dažādos projektus, kuriem jau kopš 2004. gada ir piesaistīti Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļi – ik gadu vidēji miljons eiro ostas infrastruktūras attīstībai. Pērn, piemēram, ar Eiropas fondu atbalstu pabeigta līdz šim lielākā ēka ostas teritorijā zivju apstrādei un uzglabāšanai. Kā iepriekš visos projektos, arī šajā ar savu līdzfinansējumu piedalījās paši zvejnieki. Ja kāds uzņēmējs šādu projektu īstenotu viens, izmaksas būtu milzīgas, taču, sadarbojoties ar ostu, kam atsevišķos projektos ES fondu atbalsts sasniedz 90 procentus, ieceri ir vieglāk īstenot.■

Ģirts Kondrāts

"Saulkrastu Domes Ziņas"

MĒRSRAGA OSTĀ APSTRĀDĀTS PLAŠS KRAVU SORTIMENTS

2018. gadā Mērsraga ostā pārkrauti 456,8 tūkstoši tonnu dažādu kravu, par 4,7% vairāk nekā 2017. gadā, kad ostā apstrādāja 436,3 tūkstošus tonnu. Pieaudzis arī ostā apkalpoto kuģu skaits.

Kā pastāstīja Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika, ostas attīstībā 2018. gadā investēts apmēram viens miljons eiro, kas izmantots pasažieru termināļa celtniecībai, ceļu infrastruktūras uzlabošanai un attīrīšanas iekārtu labiekārtošanai. Līdzekļus ostas attīstībā iegulda ostā strādājošie komersanti un ostas pārvalde.

Kravu apstrādes pieaugumu īpaši veicinājusi importējamo zāģbaļķu apjoma palielināšanās. Šīs kravas pēdējā laikā aizvien vairāk pārorientējas no lielajām ostām uz reģionālajām, kuras atrodas tuvāk kravu izcelsmes vietai, jo tādējādi samazinās transporta izmaksas, kas ir ekonomiski izdevīgi kravu īpašniekiem. To pašu var teikt par citām reģionā ražotajām importējamajām kravām, tostarp koksnes šķeldu, kokskaidu un celulozes granulām. Savukārt zivju kravu apstrāde visnotaļ saistīta ar zvejniecības un zivju pārstrādes uzņēmumu klātbūtni Mērsraga ostā.

2018. gada ostā pārkrāva kurināmo šķeldu, celulozes šķeldu, kūdru, zivis, tehnisko sāli, smiltis, papīrmalku un zāģbaļķus.

Ostā notikusi ikgadējā kvalitātes vadības sistēmas ISO 9001/15 pārsertifikācija, flotes kuģi ir izgājuši ikgadējo apskati, bet velkonim "Henriks" veikta modernizācija un kārtējā apskate.

Lai nodrošinātu projektēto dziļumu uzturēšanu Mērsraga ostas akvatorijā, katru gadu tiek veikti ostas padziļināšanas darbi, likvidēti smilšu sanesumi, kas traucē kuģiem iekļūt ostā. Sanešu kustība pa navigācijas kanālu notiek apmēram 100 metru platā koncentrētā joslā, kas atrodas jūrā aptuveni 100 metru attālumā no Z mola. Šajā joslā galvenokārt arī notiek jūras kanāla piesērēšana. Piesērējuma slāņa biezums pie kanāla Z mola malas var sasniegt 3 metrus, bet uz kanāla ass – 1,7 metrus. Padziļināšanas darbos izmanto grunts sūcēju Nr.8 un kuģi "Mērsrags" (katra ietilpība – 20 000 kubikmetru). Visā padziļināšanas darbu procesā tiek ievērota piesardzība un vides aizsardzības prasības.

Aktīvi tiek meklētas iespējas piesaistīt ES fondus, ir izstrādāts un iesniegts vērtēšanai ostas infrastruktūras modernizācijas projekts.■

CETURTDAĻGADSIMTA JAUNĀ STATUSĀ

Salacgrīvas osta stabili turas salīdzinoši sīvajā mazo ostu konkurences tirgū, īstenojot loģistikas pakalpojumus Vidzemes jūrmalā, lai gan Skultes ostas un Pērnavas klātbūtne sābros ir jūtama – kravu ir mazāk, nekā ļauj pārkraut ostas kapacitāte. Tādēļ par katru kravu ir jācīnās, bieži vien gadiem, uzskata Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais.

DIVKĀRŠOJUSIES PAPĪRMALKAS PĀRKRAUŠANA

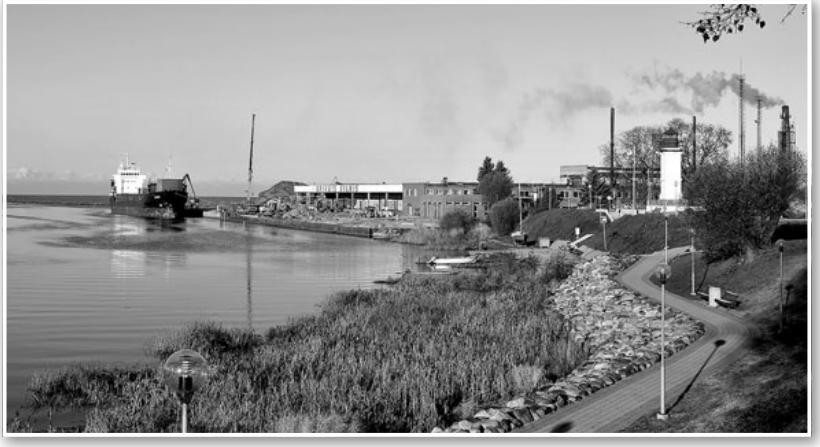
Salacgrīvas ostai Latvijas simtgades gads bijis bagāts – ostā piestājuši 120 kuģi (par 29 vairāk nekā 2017. gadā) un pavisam pārkrauti 348 200 tonnu dažādu kravu (2017. gadā – 263 556 t). Līdz šim visrosīgākais bijis 2015. gads (125 kuģi un 349 357 t), un, kā uzsver I. Īstenais, nu gandrīz jau sasniegti šā ražīgā gada rādītāji.

Īpaši darbīgi ostai bijuši februāra, marta, aprīļa un decembra mēneši, kad vidēji fiksēti 13 – 14 kuģu ienācieni.

Kravu struktūra paliek iepriekšējā – papīrmalka, kūdra, keramzīts un asfalts. Pēdējā apjomi aizvadītajā gadā ievērojami auguši – no 2915 tonnam 2017. gadā līdz pat 13 043 tonnām 2018. gadā. Divkāršojies papīrmalkas eksporta apjoms – no 90 821 līdz 183 545 tonnām, nedaudz audzis kūdras eksports – attiecīgi 36 973 un 46 033 tonnas. Keramzīts ievests līdzīgā apjomā – 2018. gadā 37 769 tonnas, gadu iepriekš – 39 891.

No jauna 2018. gadā parādījušās šķembas (3551 t) un baļķi (5043 t), taču sarucis malkas eksports (attiecīgi no 16 742 t līdz 11 862 t) un šķeldas eksports (no 76 214 t līdz 47 334 t).

Papīrmalkas cena tirgū turas augsta, tādēļ to apjomi ir lieli, savukārt siltās ziemas iespaido šķeldas pieprasījumu. Abos Salacas krastos strādā viens stividors – "Salacgrīvas Nord Termināls", kas uztur stabilu tempu, nodrošinot ostas ritmisku pulsu. Ja augstā cena



papīrmalkai noturēsies arī šogad, ir pamats cerēt, ka apgrozījums ostā būs līdzīgs nule aizvadītajā gadā sasniegtajam.

ZVEJNIECĪBA SALACGRĪVĀ NEIZZUDĪS

Nav noslēpums, ka zvejniecības nozare pēdējos gados malta kā caur dzirnakmeņiem. Izdzīvojuši stiprākie. Tādēļ jo lielāks gandarījums, ka Salacgrīvas un Kuivižu ostās, kur radīti visi apstākļi zvejnieku izdzīvošanai, jau kuru gadu tauvojas traleri "Pirita" un "Nadežda". Pateicoties SIA "Baņķis" vadītāja Kārļa Kleina pūlēm, mūsu pusē nav aizmirsta līča zveja un senais piekrastnieku arods.

Parasti mēs redzam tonnas un kuģu izmērus, taču aizmirstam, ka komerckravas ir tikai tranzīts caur ostu. Daudz lielāka pievienotā un patriotiskā vērtība ir zvejniecībai – aiz katra kuģa, katras laivas stāv cilvēki, viņu ģimenes, mūsu novada dzimtu labklājība. Zivju apstrādē nodarbināti daudzi vietējie, un tā ir mūsu kopīgā rūpe, lai šis senais arods varētu pastāvēt un zvejniekiem tiktu radīti maksimāli labi apstākļi darbam.

Kuivižu kā ostas atdzimšana sākās tieši ar Eiropas Savienības struktūrfondu prasmīgu ieguldīšanu Krišupītes krastos – piestātnēs, zivju apstrādes kompleksā, kas neapšaubāmi ir pārdomātas privātās iniciatīvas un partnerības rezultāts.

TOP JAHTOTĀJU SERVISA CENTRS

Pārmaiņas gaida Salacgrīvas ostas promenādi – upes labajā krastā taps jahtotāju servisa ēka. I. Īstenais uzteic projektu – tas ir dizainiski pievilcīgs, daudzfunkcionāls – ar iespējām dažādu prasību cilvēkiem (arī ar kustību traucējumiem) izmantot jaunās telpas. Tur būs tūrisma informācijas centrs, burātāju un airētāju (Salacgrīvā šī aizraušanās iegūst arvien lielāku popularitāti treneru Močānu virsvadībā) darba telpas, kā arī ostas pārvaldes telpas.

Jaunā ēka būs patīkams arhitektonisks akcents starp ostu un vēsturisko Salacgrīvas bāku, kas kļuvusi tūrisma "topa" objekts, iemiesojot sevī stāstu par ostas pagātni un tikšanās vietu saulrietā Salacas krastā.

2018. gads ostas vēsturē iezīmējās ar labā krasta piestātnes atjaunošanu iepretim AS "Brīvais vilnis" saldētavai. Tagad zvejas kuģiem (arī igauņiem, kuri ziemā intensīvi izmanto Salacgrīvas ostu) ir nodrošināti lieliski apstākļi zivju nodošanai, ieskaitot pārkraušanas tehniku un citu loģistikai nepieciešamo aprīkojumu. Piestātnes nodošana īsi pirms Latvijas simtgades iezīmēja darbu pabeigšanu, ko tik ļoti gaidīja zvejnieki.

Runājot par ostas nākotnes iecerēm, I. Īstenais lēš, ka stividoriem par ļaunu nenāktu domāt par jaunu slēgto noliktavu būvi, jo tādas kravas kā kūdra, kas pārkraujot rada putekļus, aizvien vairāk var satraukt "zaļo" prātus. Kā nekā – tīrā vidē mēs gribam dzīvot itin visi.

REŅĢĒDĀJI – PĀRI VISAM!

Ostas pārvalde iespēju robežās atbalsta vietējo aktivitātes. Tā nu jau trīs reizes Salacgrīvā noticis Reņģēdāju festivāls, ko aizrautīgi organizē novadnieks Dzintris Kolāts. (2019. gadā Salacas krastos tikšoties Prātvēderi!) Katrs šāds pasākums nāk par labu mūsu novada atpazīstamībai, lieliski papildinot jau esošās tradīcijas – Masku festivālu, Jūras svētkus, Nēģu dienu un Pilsētas svētkus. 2018. gadā varējām atbalstīt salacgrīvieša Arvīda Mitrevica (1922–2012) retrospekcijas "Kur Salaca tiekas ar jūru" izdošanu, un arī nākotnē mēs vērtēsim iespējas palīdzēt celt gaismā novada vērtības – cilvēkus, notikumus, labas ierosmes.

Kuivižu ostā ir atbalstāma jaunsargu instruktora Ojāra Liedeskalniņa vēlme īstenot jungu apmācības programmu, rādot zēniem un meitenēm, ko nozīmē jūrnieku mezgls, kuģu signālkarogi, mācot airēt un burāt ar jollām. Katra šāda iniciatīva rada interesi un šajos globalizācijas vējos palīdz jaunos noturēt pie dzimtā krasta.

Ostas pārvalde 2019. gadā atskatīsies uz savas darbības pusgadsimtu. Salacgrīvas osta, neapšaubāmi, ir daudz senāka, tādēļ jau top grāmata par Salacas krasta ļaudīm no senlaikiem līdz mūsdienām. Lielu palīdzību un atbalstu ostas senatnes izzināšanā sniedz Salacgrīvas muzejs, kura fondos glabājas daudz vērtīga un vēl apzināma. Osta Salacas krastos nes sev līdzi lībiešu cilšu stāstu, Vecsalacas barona Ferzena jūrniecības muzeja sāgu un vēstis par pirmajiem lielajiem Zvejnieku svētkiem 1939. gadā, kad meijām pušķotas laivas un kuģi stājās parādei Salacas grīvā. Tas ir vairāku gadsimtu stāsts par ostu pilsētā un par pilsētu kustībā.■

Gints Šīmanis

PĀVILOSTAS MOLU REKONSTRUKCIJAS DARBI TUVOJAS FINIŠAM

Pāvilostas molu pagarināšanas darbus jau kopš 2018. gada februāra turpina Lietuvas uzņēmums "Kauno tiltai". Šis ir vērienīgākais projekts Pāvilostas ostā kopš 1878. gada. Molu pagarināšanas projekts tiek realizēts ar LAD līdzfinansējumu, un tā finansiālais apjoms ir apmēram 2,9 miljoni eiro.

Saskaņā ar plānoto tehnoloģiju uz smiltīm gulda aptuveni pusmetru resnas kārklu bizes um uz tām nogremdē kastes, kuras vēlāk pieber ar akmeņiem. Šī konstrukcija ir mola pamatos un garantē, ka tas netiks izskalots.

"Jaunā molu celtniecības tehnoloģija ir izstrādāta sadarbībā ar projektētājiem. Tās galvenais uzdevums ir ietekmēt celtniecības ātrumu, jo bezviļņu periodi ir īsi, un tā ir galvenā problēma. Tieši tādēļ daļu montāžas darbu izdarīs jau Sakas upē. Tur kastes samontēs pa divām kopā un tad vilks ārā nogremdēšanai. Tas ļaus ietaupīt laiku. Termiņš ir līdz šā gada rudenim, pretējā gadījumā ir risks zaudēt finansējumu," skaidro ostas pārvaldnieks R. Griškevičs.

"Ir jaudīgāka tehnika, jauna tehnoloģija. Ļoti ceru, ka būs atbilstoši laika apstākļi un viss izdosies. Līdz rudenim darbi ir jāpabeidz," saka novada domes priekšsēdētājs un ostas valdes priekšsēdētājs Uldis Kristapsons.

Lietuvas uzņēmums "Kauno tiltai" uzvarēja iepirkumā par Pāvilostas molu pagarināšanas darbu veikšanu, piedāvājot līguma cenu 2 976 736 eiro bez pievienotās vērtības nodokļa. Ostas dienvidu mols no pašreizējiem 297,5 metriem tiks pagarināts par aptuveni 150 metriem, bet 287 metrus garais ziemeļu mols nedaudz mazāk. Par iemeslu darbu kavēšanai 2017. gadā tika minēta gan tehnika, gan laika apstākļi, gan citi faktori.■

LATVIJAS OSTAS KĻŪST PIEVILCĪGAS JAHTU TŪRISMAM

Latvijas jahtu ostas ar šā gada sezonu ir apmierinātas. Tā ir izdevusies, jo jau no maija pirmajām dienām jahtas ar Vācijas, Lietuvas, Zviedrijas, Somijas un citu valstu karogiem piestāj Liepājas, Ventspils, Rīgas, Pāvilostas, Skultes un Salacgrīvas ostās.

ATTĪSTA PĀRROBEŽU PROJEKTU

Noslēguma stadijā ir Eiropas Savienības līdzfinansētais "Interreg" Centrālās Baltijas projekts "SmartPorts", kurā iesaistītas 17 ostas – projekta partneri no Latvijas, Igaunijas, Somijas un Zviedrijas. Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projekta (EST-LAT Harbours) ietvaros tiek uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un attīstīts ostu tīkls Igaunijā un Latvijā. Projekts sākts 2017. gada 1. jūnijā un tiks pabeigts 2020. gada 31. maijā, tā mērķis ir izveidot mazo ostu tīklu ar kvalitatīviem pakalpojumiem 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, no kuriem 9 334 079,99 eiro sedz Eiropas Reģionālās attīstības fonds. Projekta realizācijas gaitā jahtu ostas jau veikušas infrastruktūras uzlabojumus, savukārt Kurzemes un Rīgas plānošanas reģioni īstenojuši mārketinga un sadarbības aktivitātes.

Ļoti būtisks ieguvums mārketingā burātāju piesaistei ir jaunizveidotā *online* rezervēšanas sistēma "HelloPorts" ar informācijas kioskiem, kas līdz ar sezonas sākšanos tiek uzstādīti 10 vietās Latvijas jahtu ostās Liepājā, Pāvilostā, Ventspilī, Rojā, Mērsragā, Engurē, Jūrmalā, Skultē, Salacgrīvā, Rīgā. Tas palīdz burātājiem uzzināt vairāk par konkrēto ostu, tūrisma iespējām apkārtnē, izplānot maršrutus, veikt rezervāciju un samaksāt par pakalpojumiem. Projekta ietvaros tapuši arī materiāli, kas turpmāk

Jahtu piestātne Pāvilostā.

atvieglos jahtu ostu popularizēšanu un informācijas pasniegšanu, – elektroniskas ilustratīvas piestātņu kartes katrai ostai, fotomateriāli, t.sk. areofoto, informatīva A4 lapa ar jahtu ostu tīklu Latvijā un Igaunijā, sagatavota vispusīga informācija par burāšanas apstākļiem Latvijā un tūrisma piedāvājumu jahtu ostām piegulošajās teritorijās.

Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais pauž gandarījumu, izvērtējot to, ko šis projekts devis, bet īpašs ieguvums, viņaprāt, ir no Somijas uzņēmuma "OY Meritaito" iegādātie navigācijas līdzekļi. Jaunās, modernās vadlīnijas ugunis Salacgrīvas ostā gaiši deg, rādot kuģiem ceļu ienākšanai ostā. Tas ostai būtu izmaksājis 30 tūkstošus eiro, bet, saņemot Eiropas līdzfinansējumu, tēriņš bijis vien 3000 eiro. Kuģu ceļā gan Salacgrīvas, gan Kuivižu ostā arī nomainītas vecās metāla peldošās bojas un stoderes, kas kopā izmaksā aptuveni 66 000 eiro. Pavisam projekta īstenošana abās ostās izmaksāja nedaudz vairāk par 110 000 eiro, no šīs summas Salacgrīvas ostas pārvaldes ieguldījums ir 10%, vēl 5% sedz valsts, pārējo "Interreg".

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde Liepājas jahtu ostu savā pārvaldībā pārņēma 2015. gada maijā. Vidēji sezonā Liepāju apmeklē 335 jahtas. Jahtu ostas vadītājs Kārlis Kints uzsver, ka tiek nopietni strādāts, lai vairotu Liepājas jahtu ostas atpazīstamību Baltijas jūras reģionā un piesaistītu regates, kas pārsvarā ir viena vai vairāku jahtklubu organizēti izbraucieni. Jahtotāji īpaši novērtē, ka Liepājā jahtu osta atrodas pilsētas centrā. Liela ir interese par Karostu – ienākot Liepājas ostā, saulē spoži spīd Sv. Nikolaja katedrāles zeltītie kupoli, kas rada interesi par šo pilsētas daļu arī tiem, kuri iepriekš neko par to nav dzirdējuši.

Lai nākotnē piesaistītu Liepājai vēl vairāk jahtu, LSEZ pārvalde turpina īstenot "Interreg" programmas "Labāks jahtu ostu tīkls" investīciju projektu un modernizēt jahtu ostu. No "Interreg" programmas saņemts finansējums aptuveni 450 tūkstoši eiro. Projekta realizācijas beigu termiņš – 2019. gada nogale.

Pāvilosta kļuvusi par vienu no modernākajām jahtu ostām Latvijā, tur ne tikai iegriežas daudzu valstu jahtas sezonas laikā, bet arī vairāku jahtu īpašnieki,

Mazie "optimisti" un jahtas Rojas ostā.

piemēram, no Nīderlandes, Dānijas un Vācijas, to izvēlējušies par vietu, kur jahtām pārziemot un veikt nepieciešamo apkopi. Šeit īstenots starptautisks ostu "SmartPorts" projekts, kurā piedalās Baltijas jūras ostas no Igaunijas, Zviedrijas, Norvēģijas un citām valstīm. Kā norāda ostas pārvaldnieks R. Griškevičs, "SmartPorts" projekta ekspertu vērtējumā Pāvilosta ir atzīta par Latvijas labāko jahtu ostu. "Bet tas ir tikai sākums, mēs gribam kļūt par vienu no labākajām mazajām ostām visā Baltijā."

Pāvilostā robežsargi papildus tiešajiem pienākumiem sadarbībā ar ostas pārvaldi nodrošina arī cilvēku operatīvās glābšanas funkciju jūrā. Attīstoties ostai, sarosās privātie investori. Ostā ierīkoti apartamenti uz ūdens. Nekur citur Latvijā pagaidām tā nav, bet Pāvilostā uz viena no peldošajiem pontoniem uzbūvēti seši apartamenti, kas tiek izīrēti tūristiem, un viņi saviem apartamentiem var piebraukt ar laivu.

Mazo ostu darbība balstās uz trim principiem: kravu apgrozījums, kas nodrošina infrastruktūru, zvejniecība, kas nodrošina nodokļu plūsmu, un jahtu tūrisms – papildu nodarbinātība vietējiem.

ROJĀ ATDZIMST BURĀŠANAS TRADĪCIJAS

Rojā uzbūvēta jahtu skola, kur burāšanas 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 liela 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 jāpiespricē vien desmit procentu. Bērni trenējas arī ziemā, pat ar pašvaldības busu brauc uz Vaivaru baseinu. Ar naudu palīdz arī privātie sponsori, pārsvarā vietējie zivsaimniecības uzņēmumi, kuri jūtas atbildīgi par Rojas bērniem, arī par savu darbinieku bērniem.■

CĪŅA PAR LATVIEŠU VALODU

1962. gadā, kad visus zivsaimniecības jautājumus savā pārziņā pārņēma "Zapriba", sākās latviešu valodas izskaušana no šīs nozares un arī no jūrniecības izglītības iestādēm. Arguments bija viens un dzelžains – krievu valoda ir pasaules valoda, tāpēc flotei jārunā krieviski. Tā 1968./69. mācību gadā Liepājas jūrskolā vairs nebija nevienas grupas, kas mācītos latviešu valodā. Nelīdzēja arguments, ka latviešu skolu beigušajiem būs grūti tālāk izglītoties krievu valodā. Krievu valoda. Punkts! Un basta! Bija plāniņš, ka vēl pēc desmit gadiem arī zvejas flotē neviens nerunās latviski. Latvijas tirdzniecības flotē šāda prasība bija stājusies spēkā jau piecdesmito gadu sākumā. Bija pilnīgi absurda situācija – latviešu puiši savā Latvijā nevarēja mācīties dzimtajā valodā, bet no plašās Krievijas uz Latviju atbraukušie mierīgi varēja izglītoties savā dzimtajā krievu valodā.

Lēmums par krievu valodas ieviešanu radīja diezgan lielu rezonansi, un Zvejnieku kolhozu savienībai uzdeva kaut ko darīt latviešu valodas un latviešu puišu aizsardzībai. Panāca, ka vēl vienu gadu Liepājas jūrskolā iestājeksāmenus jaunieši varēja kārtot latviešu valodā un tika atvērtas dažas grupas, kurās mācības notika latviešu valodā. Tomēr tas nenācās viegli, Centrālajā komitejā notika pat vairākas sanāksmes visaugstākajā politiskajā līmenī, lai saglabātu latviešu valodu zvejas flotē. Un latviešu valodu saglabāja. Pārsteidzoši, bet 1969. gadu nepiemeklēja 1959. gada latviešu kadru tīrīšanas liktenis.

LATVIJAS JŪRNIECĪBA PIRMS 100 GADIEM

Pirms 100 gadiem, 1918. gada 18. novembrī, tika proklamēta Latvijas Republika. Tā veidojās smagos vēsturiskos apstākļos. Tikai dažas dienas iepriekš, 11. novembrī, Kompjeņas mežā Francijā bija parakstīts pamiers starp Antanti un Vāciju, kas noslēdza Pirmo pasaules karu. Tā ietekmē sabruka četras impērijas, tai skaitā Krievijas. To vietā Centrālajā un Austrumeiropā izveidojās jaunas valstis. Četrus gadus ilgušais karš izpostīja ekonomiku, sagrāva infrastruktūru un iznīcināja materiālās vērtības. Latvijas tautai, lai izveidotu un nostiprinātu savu valsti, bija vēl jāizcīna Neatkarības karš.

Šādos sarežģītos apstākļos tika uzsākta jūrniecības atjaunošana. Pakāpeniski tapa jaunās valsts pārvaldes iestādes. 1919. gada sākumā Tirdzniecības un rūpniecības ministrijā izveidoja Jūrlietu nodaļu. Latvijas Pagaidu valdībai atgriežoties no Liepājas Rīgā, to pārveidoja par Jūrniecības departamentu. Par pirmo direktoru 1919. gada 1. augustā iecēla Pēteri Dannebergu. Dibināšanas laikā pārvalde sastāvēja no vienas nodaļas – Vispārējās.

Jūrniecības departamenta galvenie uzdevumi 1919. gada vasarā bija kuģu satiksmes nodrošināšana starp valsts ostām un ārzemēm, kuģošanas drošība gar Latvijas piekrasti. Laikā, kad Latvijas teritorijā notika karadarbība, tas bija vienīgais un drošais transporta veids.

Viens no pirmajiem uzdevumiem bija kuģu ceļa iezīmēšana no Liepājas līdz Rīgai. To bija iztralējusi vācu kara flote, lai savām vajadzībām varētu izmantot vietējās ostas. Baltijas jūrā bija palikuši Pirmā pasaules kara laikā izveidotie Krievijas kara flotes mīnu lauki, kurus papildināja vāciešu izliktās mīnas. Lieli mīnu lauki bija jūrā pie Kurzemes piekrastes, pie Ragaciema un Daugavgrīvas Rīgas jūras līcī. Lai nodrošinātu kuģu drošu satiksmi pa iztralēto fārvateru, 1919. gada augustā Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās organizēja mīnu loču dienestu, kurā iesaistījās pieredzējuši tālbraucēji kapteiņi.

1919. gada 1. jūlijā Liepājā nodibināja Latvijas krastu apgaismošanas valdi, kuras uzdevums bija jūras ceļu apzīmēšana, bāku, ostas uguņu un jūras zīmju ekspluatācijas nodrošināšana. Pagaidu valdība par valdes priekšsēdētāju iecēla inženieri Kārli Purnu. 1919. gada 24. jūlijā vācu "Kustenbezirksamt" nodeva savu īpašumu Latvijas krastu apgaismošanas valdei. Nodošanas aktu parakstīja Artūrs Ozols, Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas sevišķu uzdevumu ierēdnis, un Kuks, Vācijas sūtniecības pilnvarotais. Jūlija beigās

valdes rīcībā bija 10 bākas, 22 ostas ugunis (no kurām darbojās 16), divas ugunsbojas, 80 jūras zīmes, mehāniskā darbnīca remontam, stoderu būvplacis ar darbnīcu, boju un materiālu noliktavas. Darbiem jūrā izmantoja tvaikoni "Weichsel", kuru 1919. gada jūlijā valde iznomāja no vāciešiem līdz gada beigām par vienu vācu marku dienā. 1920. gada 4. jūnijā Latvijas prīzes tiesa kuģi piesprieda Latvijai. Jūlijā to pārdēvēja par "Hidrográfu". 1919. gadā nebojātas bija Papes, Ovīšu un Kolkasraga bākas, no kurām gaismas aparāti kara sākumā bija noņemti un aizvesti uz Krieviju. Pilnīgi sagrautas bija Akmeņraga, Užavas un Daugavgrīvas bākas. 1914. gada augustā trīs vācu mīnu kuģi ar artilērijas uguni iznīcināja Užavas bāku. 1915. gada aprīlī vācu mīnu kuģis "Arcona" sašāva Akmeņraga bāku un dzīvojamo ēku. 1917. gada septembrī krievu armijas sapieri uzspridzināja Daugavgrīvas bākas torni. Kara laikā cieta arī pārejās Latvijas bākas. 1919. gada septembrī Latvijas krastu apgaismošanas valde pārcēlās uz Rīgu, un to pievienoja Jūrniecības departamentam kā Hidrográfisko daļu. Gada beigās tā jau izsniedza rēderejām jūras kartes ar iezīmētu no mīnām brīvu jūras ceļu. Tā kā savas kartes vēl nebija izveidotas un iespiestas, tad izmantoja agrākās krievu un vācu kartes.

Pēteris Dannebergs (1877–1925), pirmais Jūrniecības departamenta direktors.

1921. gada janvārī jūras mīnu tralēšanu no Apsardzības ministrijas pārņēma Jūrniecības departamenta Hidrográfiskā daļa. Mīnu tralēšana notika 1922. gada vasarā. Kaut arī Jūrniecības departaments paziņoja par darbu beigšanu, katru gadu jūras piekrastē izskaloja jaunas mīnas. Kā vēstures liecību par pagājušo karu departaments saveda kārtībā vienu vācu enkura mīnu un nodeva Latvijas kara muzejam.

Lai nodrošinātu ārējo tirdzniecību un vietējo satiksmi, jaundibinātajai valstij bija nepieciešami kuģi. Pirmajā pasaules karā gandrīz pilnīgi tika iznīcināta Latvijas ostām pierakstītā flote. Tā zaudēja deviņas desmitdaļas kuģu. Karojošās valstis Krievija un Vācija izmantoja iespēju papildināt savas flotes tonnāžu. Abas kara pirmajā dienā savās ostās konfiscēja pretējās puses kuģus. 1914. gada 31. jūlijā 14 latviešu buriniekus, kas brauca zem Krievijas impērijas karoga un atradās Vācijas ostās vai jūrā to tuvumā, varas iestādes konfiscēja un turpmāk

ekspluatēja savās interesēs. Karam beidzoties, zaudējumu atlīdzība no Vācijas netika saņemta. Arī atlikušos kuģus no tās Latvija neatguva.

1914. gadā, karam sākoties, Krievijas valdība daļu tirdzniecības kuģu rekvizēja militārām vajadzībām. Tuvojoties frontei, 1915. gadā no Latvijas uz Igaunijas ostām un Petrogradu evakuēja lielu daļu peldošo līdzekļu. No 24. maija līdz 28. septembrim no Rīgas ostas aizgāja 301 peldošais līdzeklis, tai skaitā 27 krievu tvaikoņi, 16 angļu tvaikoņi, viens beļģu tvaikonis, divi zviedru tvaikoņi, 45 burinieki un 60 upju velkoņi, 15 upju pasažieru tvaikoņi, 40 upju motorkuģi, septiņi valsts upju tvaikoņi, 14 bagari, 62 bagaru liellaivas, divi peldošie doki, divi peldošie celtņi, divi tvaika prāmji, viens prāmis, viena peldošā darbnīca, viena peldoša motora vinča, trīs paļu dzinēja pontoni. Vēl agrāk, 1914. gada 15. jūlijā, uz Pēterburgu (vēlāk pārdēvēta par Petrogradu) nosūtīja Rīgas biržas komitejas ledlauzi "Peter Weliki", kas līdz tam strādāja Rīgas jūras līcī. Vēlāk, 1917. gada 4. jūlijā, tas uzsprāga uz mīnas Somu jūras līcī. Ostā palikušo peldošo līdzekļu īpašniekiem bija jāpilda Rīgas ostas priekšnieka Mihaila fon der Veides 1915. gada 8. jūlija pavēle par to novietošanu triju dienu laikā Ķīšezerā un Juglas ezerā. Septembra beigās Juglas ezerā atradās 309 peldošie līdzekļi, t.sk. 11 upju pasažieru tvaikoņi, 14 velkoņi, 12 motorkuģi, 272 koka bagaru prāmji, dzelzs baržas, pontoni u.c., bet Ķīšezerā bija 177 peldošie līdzekļi, t.sk. 10 upju pasažieru tvaikoņi, 16 jūras burinieki, 161 bagara prāmis u.c. 17. augustā kā aizsprostus Irbes jūras šaurumā nogremdēja 15 latviešu buriniekus. Līdzīgiem mērķiem 19. decembrī krievu karaspēks rekvizēja vēl 35 buriniekus.

1920. gadā Jūrniecības departaments ievāca un apkopoja ziņas par zaudējumiem karā. Tie bija:

1) 69 kuģi un peldošie līdzekļi zaudēti Krievijas kara darbības rezultātā,

2) 14 kuģi aizvesti uz Vāciju,

3) 21 kuģi vācieši rekvizēja un atstāja Latvijas ostās nogremdētus vai sabojātus,

4) 45 burinieki un tvaikoņi vācu kara flotes nogremdēti vai pazuduši bez vēsts.

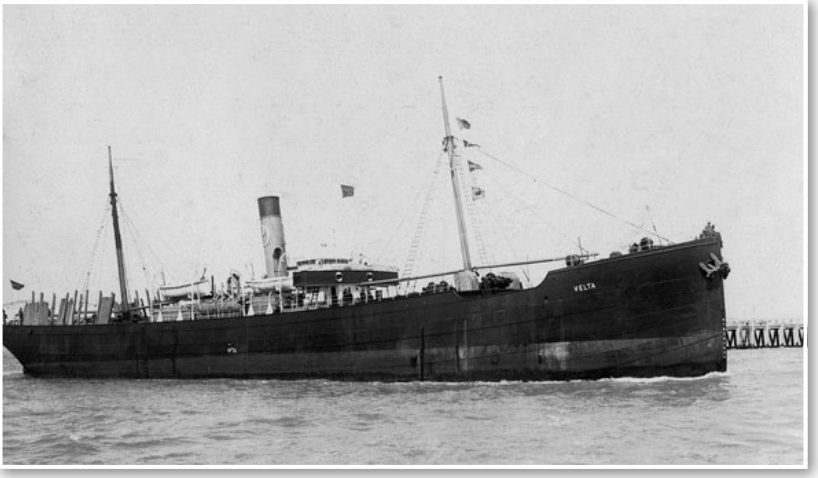
Par lielajiem zaudējumiem liecina skaitļi. 1914. gada 1. janvārī pie Latvijas ostām bija pierakstīti 333 kuģi – 59 tvaikoņi, četri motorburinieki un 270 burinieki. 1920. gada sākumā Latvijas tirdzniecības flotē bija 45 kuģi – pieci tvaikoņi, viens motorburinieks un 39 burinieki. Kara zaudējumu iespaidā Latvijā beidzās "burinieku laikmets".

1918. gada decembrī kā pirmais zem Latvijas karoga sāka braukt tvaikonis "Maiga". Nākamā gada sākumā valsts karogu pacēla uz tvaikoņiem "Saratow" un "Windau". Esošā kuģu tonnāža nespēja nodrošināt nepieciešamos kravu pārvadājumus. Daudzu kuģu tehniskais un fiziskais stāvoklis neļāva veikt tālus reisus. Jaunajai valstij bija nepieciešama pārtika, kara materiāli, īpaši akmeņogles. Ogles uz kuģiem bija atļauts izmantot tikai ārzemju reisos un

ar tirdzniecības un rūpniecības ministra atļauju. Starp Latvijas ostām tie akmeņogļu vietā lietoja malku. Stāvoklis mainījās tikai 1922. gadā. 1919. gada oktobrī ar Lejaskurzemes kara apgabala štāba priekšnieka pulkvežleitnanta Oskara Dankera pavēli Liepājas ostā konfiscēja vācu tvaikoņus "Holsatia", "Helene Hugo Stinnes", "Westerplatte", "Pomona" un velkoņus "Atlas", "Passat", "Holm", "Titan", "Frey". Daļu kuģu, kas bija nepieciešami kravu pārvadāšanai, no īpašniekiem īrēja vai rekvizēja. 1919. gada beigās kuģus ekspluatēja Apsardzības ministrijas Jūras daļa un Jūrniecības departaments. Tas dažkārt izraisīja domstarpības to vidū. 1920. gada 20. janvārī ar Ministru kabineta lēmumu visi valstij piederošie kuģi tika nodoti Jūrniecības departamenta Valsts kuģu ekspluatācijas nodaļas rīcībā. 1920. gada sākumā Latvijas prīzu tiesa prīzēja Krievijas tvaikoņus "Vera" un "Kildin", vācu šoneri "Forsette". 1920. gadā daļu kuģu pārdēvēja. Tvaikonis "Pomona" ieguva vārdu "Viesturs", "Vera" – "Daugava", "Westerplatte" – "Gauja", "Kildin" – "Imanta". Noskaidrojot īpašuma tiesības, daļu kuģu atdeva īpašniekiem. Tika atdoti nomātie un rekvizētie kuģi: preču – pasažieru tvaikonis "Neubad", burinieks "Oskars" un prāmis "Estere". Kuģu īpašniekiem saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem bija paredzēta atlīdzība. 1920. gada aprīlī tvaikoņi "Helene Hugo Stinnes" un "Holsatia" sakarā ar "Allied Reperation Commision" lēmumu (vācu kuģi lielāki par 1600 tonnām) tika atdoti Lielbritānijai. Visus velkoņus atdeva ostu valdēm. 1922. gada 1. aprīlī Valsts kuģu ekspluatācijas nodaļu pārveidoja par valsts autonomu uzņēmumu "Valsts kuģu pārvalde". Valdība tā statūtus apstiprināja 4. augustā. Pārvaldes rīcībā bija tvaikoņi "Windau", "Viesturs", "Gauja", "Imanta", "Daugava", "Saratow" un velkoņa "Otradnij" korpuss.

Lielas izmaiņas Latvijas tirdzniecības flotes sastāvā ienesa kuģu reevakuācija no Petrogradas. 1920. gada 11. augustā Latvija un Padomju Krievija parakstīja miera līgumu, ko Satversmes sapulce ratificēja septembrī. Miera līgums deva Latvijai tiesības reevakuēt kara laikā uz Krieviju aizvesto mantu, tai skaitā kuģus. Petrogradā atradās privāto rēdereju tvaikoņi "Graf Tolstoi", "General Dragomirow", "General Skobelew", "Velta", "Pernigel", "Lucy", "Dagmar", "Teodor", "Jūrmalnieks", velkoņi "Herkules", "Hernmark", "Zander", "Delphin", "Irma", "Activ", "Alexander", "Andrejs", "Zemgalietis", "Rota", "Komersants", burinieki "Alexander", "Censons", "Dzenis", "Katarina", "Zvaigzne" un citi peldošie līdzekļi. Reevakuāciju vadīja komisija, kuru izveidoja 1920. gada septembrī pie Jūrniecības departamenta. Liela daļa kuģu Latvijas ostās atgriezās 1921. gadā.

Lai veicinātu kuģniecību, Satversmes sapulce 1920. gada 7. decembrī pieņēma likumu par koku izsniegšanu no valsts mežiem kuģu un liellaivu būvei un remontiem par takses cenām. Likums darbojās trīs gadus. Kopējā summa, par kuru tos izsniedza, bija Ls 32 900. Jūrniecības departaments izskatīja kokmateriālu pieprasījumus un veica kuģu būves un remonta uzraudzību. Lielāko daļu koku izmantoja burinieku remontam un piekrastes braucienu burinieku,



Tvaikonis "Velta", 1920. gadi.

liellaivu būvei, kurus vēlāk izmantoja malkas, kokmateriālu un zivju pārvadāšanai no jūrmalas uz ostām. To būvi sākumā veicināja arī augstās vedmaksas. Izmaiņas sākās 1923. gadā, kad pasaulē ievērojami kritās kuģu cenas, un valsts sāka piešķirt aizdevumus kuģu iegādei ārzemēs. Latvijas rēderi sāka pirkt lietotus tvaikoņus.

Svarīgs uzdevums jaunajai valstij bija ostu pārņemšana no vācu okupācijas iestādēm. 1918. gada 20. decembrī bija noslēgts līgums, kas nodeva visas ostas un to pārvaldi Latvijas Pagaidu valdības rīcībā. To pārņemšana notika 1919. gadā.

Pirmajā pasaules karā Latvijas ostu postījumu pakāpe bija dažāda. Kara pirmajā dienā Rīgas, Liepājas un Ventspils pārtrauca darbību. Nākošajā dienā pēc kara sākuma Liepāju apšaudīja vācu vieglie kreiseri. Lai nepieļautu vācu kara flotes uzbrukumu, Liepājas ostas visos trijos vārtos nogremdēja valsts bagarus, piecus aizturētos vācu tvaikoņus un prāmjus. Krievu karaspēks atkāpjoties izpostīja Kara ostu, bet tirdzniecības osta palika neskarta. 1915. gada 24. aprīlī vācu karaspēks ieņēma Liepāju.

1914. gada 20. jūlijā Ventspils ostu pēc ostas valdes lēmuma aizsprostoja, nogremdējot četrus tvaikoņus, tvaika barkasu un burinieku. Ap 15 kabotāžas burinieku piekrāva ar akmeņiem un nogremdēja piestātnēs. Ostas aizsprostošanas vieta bija izvēlēta nepareizi. Kuģus nogremdēja nevis pie ieejas ostā, bet gan Ventas grīvā. 1915. gada sākumā bija bargs sals, un osta, sākot no nogremdētajiem kuģiem, aizsala. Ledus iešanas laikā draudēja applūst visa pilsēta. Sākoties paliem, ledus un straume ienesa visus nogremdētos kuģus 25 asis priekšostā. Plūdu briesmas bija likvidētas. Pāris dienas pēc ostas

aizsprostošanas Ventspilī ieradās krievu karaspēks un sāka preču izvešanu no noliktavām un saldētavas pa dzelzceļu. 1915. gada jūnijā ieradās no Daugavgrīvas cietokšņa atsūtītie sapieri un sagrāva ostu. Pirms tam no Ventspils bija evakuētas visas elevatora mašīnas un motori, saldētavas mašīnas, ostas meteoroloģiskās stacijas iekārta, ostas darbnīcas mašīnas un darba rīki. Krievu sapieri uzspridzināja piecstāvu loču torni, zvejnieku ostas sadalošo dambi, Muitas, Elevatora, Loču komandiera, Krūzes, Pilskalna, Admirāļa, Hercoga, Ziemeļu piekrastes, ārējos ziemeļu un dienvidu molus, divas dzelzs uguns bākas ar automātisko aparātu, ārējo ziemeļu un dienvidu molu galvas, grozāmo torņa celtni (celtspēja 45 tonnas) Muitas piekrastē un 10 tonnu elektrisko celtni Elevatora piestātnē, nodedzināja septiņas Kustes piekrastes koka estakādes un estakādi pie saldētavas. Tie bija lielākie postījumi starp Latvijas ostām. 1915. gada 5. jūlijā vācu karaspēks ieņēma Ventspili.

1914. gada 19. jūlijā Rīgas ostā atrodošos Vācijas tirdzniecības kuģus konfiscēja un novietoja aiz AB dambja. Nepilnu mēnesi turpinājās ierobežota kuģniecība ar Dāniju un Norvēģiju. No 1914. gada oktobra Rīgas jūras līcis ārējai navigācijai bija slēgts. Līcī bija atļauta navigācija uz savu risku dienas laikā. To izmantoja kabotāžas burinieku īpašnieki, pievedot Rīgai pārtiku un malku. Atļauju braucieniem deva Daugavgrīvas cietokšņa komandants.

Rīgas osta bija viena no lielākām pasaules kokmateriālu eksporta ostām. Abos Daugavas krastos atradās kokzāģētavas ar ievērojamiem koku krājumiem. 1914. gada 20. septembrī Rīgas ostas priekšnieks savā atbildē rakstīja Krievijas armijas 68. kājnieku divīzijas štāba priekšniekam, ka ostā esošo kokmateriālu iznīcināšanai izdalītas 325 mucas naftas, 100 mucas petrolejas, 20 pudi pakulu, zāģi, cirvji un spaiņi. Ostas darbiniekiem palīgā bija paredzēts nosūtīt 100 karavīru. 1915. gada 13. aprīlī militāristi Rīgas koku eksportieru biedrībai atgādināja, ka visas koku noliktavas, ja neizdodas izvest, ir jāsadedzina. Kokmateriālu krājumu vērtība Rīgas ostā bija 30–40 miljoni rubļu. Rīgas biržas komiteja norādīja, ka to evakuācijai nepieciešams ap 100 000 dzelzceļa vagonu. Paredzētā dedzināšana nenotika, un kokmateriālus pamazām sāka izvest uz Krievijas iekšieni.

Kara laikā Rīgas ostā iznīcināja desmit noliktavas, tai skaitā četru stāvu noliktavu un ūdenssūkņu staciju Eksporta ostā. Astoņus pusportālceltņus no Muitas dārza evakuēja uz Petrogradu. 1917. gadā, krievu karaspēkam atkāpjoties no Rīgas, tas Daugavgrīvā nodedzināja lielāko daļu Muitas valdes ēku.

1917. gada 21. augustā vācu karaspēks ieņēma Rīgu.

Latvijas valdības pārņemtajās ostās bija jāveic atjaunošanas un uzturēšanas darbi. 1919. gada augustā Tirdzniecības un rūpniecības ministrijā dibināja Ostu būvju virsvaldi. Tā pārzināja ostu un bāku būvi, to uzturēšanu. Ostu būvju virsvaldei bija pakļautas Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu būvvaldes. Par virsvaldes direktoru iecēla inženieri Jūliju Kornetu. Pirmie svarīgākie darbi bija

Rīgas, Liepājas un Ventspils ostās nogremdēto kuģu vraku izcelšana un sagrauto bāku atjaunošana. 1920. gada jūlijā sāka būvēt Akmeņraga bāku, to pabeidza nākamā gada augustā. Gaismas ierīci iegādājās Zviedrijā un uzstādīja 1922. gadā. 1920. gada augustā sākās Daugavgrīvas bākas celtniecība. To projektēja inženieri E. Veiss un E. Jakobi. Darbu pabeidza 1921. gada jūlijā. Dzelzsbetona bāku uzcēla 103 dienās. Bākas lukturi iegādājās Vācijā. Pārējām bākām veica remontu, un 1921. gadā darbojās desmit lielās bākas.

Līdztekus ar tirdzniecības flotes atjaunošanu izvirzījās jautājums par jūrskolām. Pasaules kara dēļ jūrskolas no Latvijas teritorijas. bija evakuētas uz Krievijas iekšieni. 1915. gadā, kad fronte tuvojās Rīgai, slēdza pēdējo darbojošos Rīgas tālbraucēju jūrskolu.

1920. gada vasarā Jūrniecības departaments izstrādāja mācību programmu un noteikumus par jūrskolām. Tos apstiprināja Ministru kabinets 1920. gada 15. oktobrī un Satversmes sapulce 1921. gada 3. februārī. Lai jūrskolu nodibinātu, bija jāatrisina jūrskolotāju, mācību līdzekļu un telpu jautājums.

1920. gada oktobra sākumā Rīgā no Krievijas atgriezās bijušās Mangaļu jūrskolas personāls, un skolotāju jautājums bija atrisināts. Grūtāk bija atrast piemērotas telpas Rīgā. Mangaļu jūrskolas ēka bija kara laikā nodegusi. Rīgas biržas komitejas Jūrnieku nams bija cietis apšaudē. Telpas atrada Valdemāra ielā 1a, kur skolas vajadzībām pielāgoja tukšos muitas ierēdņu dzīvokļus.

Topošajā jūrskolā mācību līdzekļus veidoja bijušajās jūrskolās atrastais. Rīgas biržas komitejas jūrskolas mācību līdzekļi un inventārs, kas bija palicis Jūrnieku namā, kara laikā bija saglabājies gandrīz neskarts. Mangaļu pagasta valde bija izglābusi no degošās jūrskolas daļu mācību galdu. Tos visus nodeva jaunajai jūrskolai. Skolotāju Erihu Breikšu komandēja uz Liepāju, lai atrastu un atvestu vietējas jūrskolas mācību līdzekļus. Bija saglabājušies divi sekstanti, viens tālskatis, sfēra, daži modeļi un kuģu zīmējumi, grāmatas. No Ainažiem, pateicoties Jūlija Erharda gādībai, atgādāja tvaika mašīnas modeli, trīs skapjus ar grāmatām u.c. mācību līdzekļus. Daļu Jūrniecības departaments iepirka.

1920. gada 28. novembrī, atzīmējot Krišjāņa Valdemāra dzimšanas dienu, tika atklāta pirmā jūrskola Latvijas Republikā – Krišjāņa Valdemāra jūrskola. Par skolas direktoru iecēla tālbraucēju kapteini Ernestu Kalniņu. Jūrskola 1920./21. mācību gadu iesāka ar 62 audzēkņiem. Tā atradās Finanšu ministrijas pakļautībā un bija 4-klasīga. Jūrskola Valdemāra ielā 1a darbojās divus mācību gadus. Finanšu ministrijai bija nepieciešamas telpas, un Jūrniecības departamentam nācās meklēt jaunas. Bija divas iespējas – atjaunot nodegušo bijušās Mangaļu jūrskolas ēku vai īrēt telpas Rīgas biržas komitejas Jūrnieku namā. Izvēlējās otro. 1922. gada vasarā Rīgas biržas komiteja ēku izremontēja. 15. oktobrī jūrskola pārgāja uz jaunām telpām.

1921. gadā turpinājās valsts jūrniecības pārvaldes veidošana. Mainījās Jūrniecības departamenta pakļautība. Ministru kabinets 1921. gada 16. augusta

Krišjāņa Valdemāra jūrskolas ēka, 1920. gadi.

sēdē apstiprināja tā pāreju no bijušās Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas uz Finanšu ministriju. Tad pat tas pieņēma lēmumu par Ostu būvju virsvaldes likvidāciju un pievienošanu Jūrniecības departamentam kā Tehnisko daļu. Ostu būvvaldes pievienoja ostu valdēm. 1921. gada 1. septembrī Jūrniecības departamenta Kuģniecības nodaļā iekļāva Ūdensceļu direkciju. 1922. gada 1. aprīlī valsts jūrniecības pārvaldes veidošana noslēdzās. Par galveno Latvijas Republikas valsts iestādi kļuva Jūrniecības departaments. Tajā bija Kuģniecības un Administratīvi – saimnieciskā nodaļa, Tehniskā un Hidrogrāfiskā daļa. Departamentam bija pakļautas Rīgas, Liepājas, Ventspils un Ainažu ostu valdes. Jūrniecības departamenta uzdevums bija regulēt un veicināt kuģniecību un satiksmi pa jūru un iekšējiem ūdeņiem; pārzināt ostu un ūdensceļu uzturēšanu un būvi, kā arī hidroenerģijas ieguvi uz upēm; pētīt jūras un iekšējos ūdeņus; nodrošināt kuģošanas un jūras zvejniecības drošību.

Trīsarpus gadu laikā jaunā valsts spēja likt pamatu jūrniecības tālākai attīstībai. Izveidoja Latvijas jūrniecības pārvaldi, kas bez lielām izmaiņām darbojās līdz PSRS okupācijai 1940. gadā. Sekmīgi attīstījās tirdzniecības flote, kuru pamatā veidoja privāto rēdereju tvaikoņi. Latvijas ostas nodrošināja valsts iekšējās un ārējas tirdzniecības vajadzības. Pilnveidojās dienesti, kas gādāja par kuģošanas drošību. Latvijas Republika spēja īsā laikā pārvarēt Pirmā pasaules kara sekas un izveidot jūrniecību par svarīgu valsts tautsaimniecības nozari.■

Aigars Miklāvs

KAD VISS BIJA JĀSĀK NO PAŠIEM PAMATIEM

Pēc Latvijas Republikas proklamēšanas sākās darbs arī pie Latvijas jūrniecības pārvaldes veidošanas. Jau 1919. gada sākumā Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas pakļautībā izveidoja Jūrlietu nodaļu, ko, Pagaidu valdībai no Liepājas atgriežoties Rīgā, pārveidoja par Jūrniecības departamentu.

Pirmā Latvijas valdība (no 1918. gada 18. novembra līdz 1920. gada 11. jūnijam).

1919. gada 11. novembris Rīgā.

1919. gada 6. augustā Rīgas jūras līcī uz mīnas uzsprāga burinieks "Pauls", 13. decembrī netālu no Lielupes līdzīgs liktenis piemeklēja vācu burinieku "Forsette", par situācijas nopietnību liecināja vēl daudzas citas kuģu bojāejas, tāpēc svarīgs uzdevums bija kuģu ceļa iezīmēšana Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī, kur no Pirmā pasaules kara bija palikuši Krievijas kara flotes izveidotie mīnu lauki, kā arī vāciešu izliktās mīnas. Plaši mīnu lauki bija pie Ragaciema un Daugavgrīvas, bet kuģu ceļā atradās vairāk nekā 20 nogrimušu kuģu vraki. Jūrniecības departaments Rīgā, Ventspilī un Liepājā organizēja mīnu loču dienestu un lūdza Latvijas krastu apgaismošanas valdi atsūtīt Latvijas piekrastes jūras kartes, kurās būtu iezīmēts kuģu ceļš mīnu laukos. Arī pēc gada – 1920. gada augustā – bija tikai viens oficiāls kuģu ceļš Irbes šaurumā un Rīgas jūras līcī. Jūrniecības departamenta organizēta mīnu tralēšana notika 1922. gadā, kad ekspedīcijā piedalījās astoņi kuģi un bāzes kuģis "Laima", un turpinājās līdz pat okupācijai 1940. gadā.

1919. gada vasarā jaunizveidotā Jūrniecības departamenta galvenie uzdevumi bija kuģu satiksmes nodrošināšana ar ārzemēm, kuģošanas drošība gar Latvijas piekrasti.

Tieši tāpat kā Rīga nekad nav gatava, šķiet, arī neviena institūcijas struktūra un pārvalde nekad nevar būt pietiekami laba, lai to nevarētu reorganizēt un pārkārtot. Tāds liktenis bija arī Jūrniecības departamentam: 1920. gada pavasarī mainījās Jūrniecības departamenta struktūra un tika nodibināta Kuģniecības nodaļa, bet 1921. gadā mainījās Jūrniecības departamenta pakļautība – Ministru kabinets 16. augusta sēdē apstiprināja tā pāreju no bijušās Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas uz Finanšu ministriju. Jūrniecības departamentu veidoja Kuģniecības, Valsts kuģu ekspluatācijas, Administratīvi saimnieciskā nodaļa, Tehniskā un Hidrogrāfiskā daļa.

Reformas rezultātā departamenta darbinieku skaits palielinājās no 27 līdz 50.

1922. gada 1. aprīlī valsts jūrniecības pārvaldes izveidošana noslēdzās. Par galveno iestādi kļuva Jūrniecības departaments. Tā uzdevums bija regulēt un veicināt kuģniecību un satiksmi jūrā un iekšējos ūdensceļos; pārzināt ostu un ūdensceļu uzturēšanu un būvi, kā arī hidroenerģijas ieguvi uz upēm; pētīt jūras un iekšējos ūdeņus; nodrošināt kuģošanas un jūras zvejniecības drošību.

Jūrniecības departamentā darbojās Kuģniecības nodaļa, Tehniskā daļa, Hidrogrāfiskā daļa, Administratīvi saimnieciskā nodaļa. Jūrniecības departamentam bija pakļautas Rīgas, Liepājas, Ventspils un Ainažu ostu valdes. To uzdevums bija pastāvošo kuģniecības likumu un ostu noteikumu pildīšanas uzraudzība, uzraudzība pār kuģu, laivu, plostu kustību un stāvēšanu ostā, kuģu aplūkošana un pārbaude, ostas piestātņu, teritoriju un citu ierīču lietošanas, kuģu iekraušanas un izkraušanas uzraudzība, palīdzības sniegšana kuģniecības nelaimes gadījumos, tirdzniecības kuģu uzmērīšana, loču dienests.

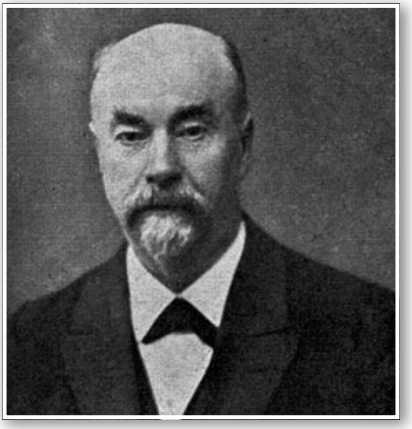
CILVĒKA FAKTORS

Līdzīgi kā tas bija pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas, arī pēc Latvijas valsts nodibināšanas 1918. gadā jūrniecības lietas Latvijā regulēja Krievijas likumdošana, kas Latvijas robežās bija pastāvējusi līdz 1917. gada 24. oktobrim, tātad lielinieku revolūcijai. Norisēja darbs pie likumdošanas izstrādes, iesākumā Latvija pārņēma daļu Krievijas tirdzniecības kuģniecības likumu, kuru nomaiņa ar Latvijas likumiem notika pakāpeniski un turpinājās 20. un 30. gados.

1920. gadā Kuģniecības nodaļas vadību uzticēja tālbraucējam kapteinim Krišam Liepiņam.

Krišs Liepiņš piedzima 1863. gada 31. janvārī Ķesterciemā un bija zvejnieka dēls, kurš tipiski tā laika jaunekļiem savas pirmās jūras gaitas sāka padsmitnieka gados kā kuģa puika uz buriniekiem, kuģojot pa pasaules jūrām. Alkas pēc zināšanām un vēlme kļūt par dižu kuģotāju un kapteini viņu nosēdināja Ventspils jūrskolas solā. 1886. gadā ar teicamām zināšanām un kapteiņa grādu Liepiņš pabeidza jūrskolu un kā gafelšonera "Otto Ferdinand" kapteinis devās jūras ceļos ar ciešu nodomu savu dzīvi veltīt tikai jūrai. Tomēr ilgi viņam kuģot vis neiznāca, jo Latvijas jūrniecības tēvs, tolaik jaunas jūrniecības izglītības

sistēmas un jūrskolu dibinātājs Krišjānis Valdemārs novērtēja Kriša Liepiņa labo izglītību un, uzskatot viņu par vienu no spējīgākajiem kapteiņiem, uzaicināja kļūt par jūrskolotāju kādā no jaundibinātajām jūrskolām. Krišs Liepiņš uzaicinājumam piekrita, un 1886./87. mācību gadā viņu pieņēma par skolotāju Narvas jūrskolā, bet gadu vēlāk viņš kļuva par šīs skolas priekšnieku. 1929. gada Kuģniecības gadagrāmatā rakstīts: "Kā skolas priekšnieks Liepiņš minēto jūrskolu nepārtraukti vadījis līdz lielinieku laikmetam, 1918. gadam, tātad vairāk nekā 30 gadus, pārvērsdams to no divklasīgas uz trīsklasīgu ar visām tālbraucēju jūrskolu tiesībām. Narvas jūrskolai, salīdzinot ar citām Baltijas jūrskolām, apstākļi bijuši ļoti grūti, un Liepiņš šo titānisko darbu varēja veikt, vienīgi pateicoties savām enciklopēdiskajām zināšanām un pirmklasīgām pedagoga un audzinātāja spējām."



Krišs Liepiņš.

Krišs Liepiņš bija spilgta personība, kam nepiemita sīkumainība. Viņš spēja raudzīties plašāk un tālāk, publicēja rakstus par jūrniecību, bija Narvas pilsētas domes loceklis, darbojās dažādās komisijās, ostas padomē, ilgus gadus vadīja sporta biedrību "Concordia", bija līdzīpašnieks un korespondentrēderis kuģiem "Alfrēds", "Apustuls Pēters", "Jonatans" un "Milda".

Tikai tad, kad 1920. gadā Krišs Liepiņš sāka darbu Kuģniecības nodaļā, viņš saprata, cik plašs darba lauks stāv priekšā, jo Latvijas jūrniecība vēl nemaz nebija piedzimusi, un dzimšanas process bija grūts un sāpīgs. Liepiņam no diplomēta kapteiņa un pedagoga nācās kļūt par administratoru un likumdevēju, tāpat nācās pieņemt arī nepopulārus lēmumus. Ja Liepiņš ar savu aso prātu un pamatīgo zināšanu bāzi spēja raudzīties tālākā nākotnē, pacelties pāri personīgām interesēm un sīkmanībai, daudzi citi to nespēja. Sākās intrigas, apmelojumi un apvainojumi, ka Krišs Liepiņš rīkojas personīgu interešu vadīts, un arī prese uzturēja Liepiņa oponentu viedokli un viņu nesaudzēja. Vēlāk gan atklājās neglītās sazvērestības, cīņa par Kuģniecības nodaļas priekšnieka krēslu, ietekmi un tas, ka Liepiņš bija aizšķērsojis ceļu daudzu amatpersonu privāto interešu legalizēšanai. Pēc astoņiem smaga darba gadiem slimības salauzts Krišs Liepiņš bija spiests atstāt amatu, un tikai tad viņa līdzgaitnieki tā pa īstam saprata, cik lielu darbu Liepiņš ir paveicis un cik ļoti pietrūkst viņa profesionālās darbības. 1928. gada 20. oktobrī Latvijas Jahtkluba telpās, godinot Krišu Liepiņu un viņa lielos

nopelnus dzimtenes kuģniecības labā, tika sarīkots pasākums, kurā piedalījās finanšu ministrs R. Liepiņš, Jūrniecības departamenta direktors A. Ozols, iepriekšējais Jūrniecības departamenta direktors A. Lonfelds, Latvijas kuģu īpašnieku savienības viceprezidents A. Kalniņš, Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas mehānikas nodaļas vadītājs E. Ogriņš un daudzi citi. 1929. gada Kuģniecības gadagrāmatā rakstīts: "Starp pasniegtām vērtīgām balvām jo sevišķi atzīmējama Latvijas kuģu īpašnieku savienības krāšņā adrese ar sekojošu tekstu: "Uzņemoties 1920. gadā Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļas vadību, Jūs iestājāties darbā, kas gaidīja lietpratēja skatu un roku. Sākot šo darbu, mūsu kuģniecība varēja uzrādīt tikai piecus tvaikoņus ar 1469 netto tonnām. Tad nebija nekādas izredzes uz kuģniecības uzplaukšanu un uz to, ka Kuģniecības nodaļa varēs pastāvēt. Jūsu asais skats rādīja, kurp mums laiva griežama, un Jūsu darba pozitīvie rezultāti ir grandiozi. Jūs ķērāties pie kuģniecības veicināšanas, kas bija jādara ar lielu apdomību un evolūcijas ceļā, lai neradītu nelabvēlīgas konjunktūras un krīzes mūsu kuģniecībā. Lai sagādātu lētu kredītu kuģniecības veicināšanai, Jūs ķērāties pie kuģniecības hipotēku likuma izstrādāšanas. Lai nākotnē mūsu kuģi nepaliktu bez pienācīgi sagatavotiem kuģu vadītājiem un mehāniķiem, Jūs rūpējāties par jūrskolas un kuģu mehāniķu skolas atvēršanu un nostādīšanu. Lai sabiedrībai sniegtu pareizā apgaismojumā apstākļus par kuģu klizmām, Jūs radījāt Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas kolēģiju. Pēdējais lielākais darbs, kuru Jūs veicāt kā Kuģniecības nodaļas vadītājs, ir minams Jūrnieku likuma projekts. Minētais un daudzi citi likuma projekti, kas izstrādāti Jūsu laikā, ir drošs pamats mūsu kuģniecības celšanai. Par minētiem un daudziem citiem neminētiem Jūsu nopelniem tēvijas kuģniecības izveidošanas darbā Latvijas kuģu īpašnieku savienība pagodinās pasniegt Jums, augsti godātais Liepiņa kungs, kā mazu pateicību šo adresi un izteikt sirsnīgu vēlēšanos un pārliecību, ka Jūs arī uz priekšu, neatrodoties valsts dienestā, neliegsiet savas zināšanas un spējas tēvijas kuģniecības sekmēšanas darbam.""

1929. gada 13. martā visās Latvijas ostās uz kuģiem bija pusmastā nolaisti karogi. Latvijas kuģniecības ģilde sēroja, jo mūžībā bija aizgājis Krišs Liepiņš. 16. martā uz Rīgas Jēkaba kapiem aizgājēju pavadīja visi, kam bija kaut mazākais sakars ar jūrniecību un kuģošanu. Viņa kaps slīga ziedos un vainagos.

"Jau krēsla tuvojās, kad skumjās par dārgo aizgājēju bēru viesi grūtām sirdīm atvadījās no tā vīra kapa, kura visa dzīve veltīta mūsu dzimtenes kuģniecībai.

Salda dusa Tev, ilggadīgam kuģniecības zinātņu paudējam un latviešu pēckara kuģniecības atjaunotājam," rakstīja Kuģniecības gadagrāmata.■

Sagatavoja Anita Freiberga

LATVIJAS KUĢI OTRPUS "DĪĶIM" UN DOMA PAR BRĪVU LATVIJU

Pusi no sava simtgadu ceļa Latvija gājusi svešu varu jūgā. 1940. gadā, mūsu valsts likteni pirmoreiz aplaužot lielvaru varaskārei, vēsturē iestājās stāvoklis, kad piecdesmit gadus sarkanbaltsarkanā republika dzīvoja vienīgi ļaužu prātos, Rietumos atzītos politiskajos aktos, dažu brīvvalsts struktūru atliekās un kādu laiku arī latviešu kuģu mastos brīvās pasaules jūrās, kurās gandrīz deviņus gadus brauca kuģi ar Latvijas karogu. 1948. gada decembrī Biskajas līča smiltīs nogrima pēdējais no tiem – latviešu tvaikonis "Ķegums".
Pēc Latvijas okupācijas 1940. gadā ievērojama daļa Latvijas Republikas tirdzniecības flotes atlieku nenonāca okupācijas varas ķetnās: desmitiem kuģu palika un patvērās Rietumvalstu ūdeņos, turpinot peldēt ar dažādu valstu karogiem. Lauvas tiesa šo kuģu nonāca ASV un Lielbritānijas ūdeņos, un šo valstu varneši pretstatā jaunajiem Latvijas "zemes saimniekiem" – padomju struktūrām – lielā mērā saglabāja kuģu īpašumtiesības un piederību Latvijas Republikai un tās pavalstniekiem. Īpaši izteiksmīgi un krietni vien godīgāk nekā Lielbritānijā šis princips tika ievērots ASV – daudzu latviešu trimdinieku "apsolītajā zemē" pēc Otrā pasaules kara; un par to, kā un kāpēc tieši šajā zemē latviešu kuģīpašumi saglabāja saites ar sarkanbaltsarkano Latviju, turpmākajās rindiņās.

1940. gada sākumā Ziemeļamerikas kontinentā atradās astoņi Latvijas kuģi – "Abgara", "Ciltvaira", "Regent", "Everasma", "Everelza", "Everagra", "Everiga" un "Ķegums", kuru vadītāji nesekoja Latvijas okupācijas iestāžu rīkojumiem un nedevās Padomju Savienības krastu virzienā, paliekot ASV ūdeņos. Pat ja kādam kapteinim uznāca nepārvarama vēlme pietauvot kuģi padomju ostā, karastāvoklis bija krietni apgrūtinājis drošu atpakaļkuģošanu – vismaz mīnu sarētotajā Baltijas jūrā noteikti. Turklāt par to, lai Latvijas kuģi Rietumu ūdeņus neatstātu, dedzīgi centās gādāt Latvijas sūtniecība Vašingtonā, darot visu, lai šis Latvijas īpašums netaptu par "padomju mantu". Šiem centieniem bija droša aizmugure – ASV politika, kas neatzina Latvijas okupāciju un iekļaušanu "brālīgo republiku saimē". ASV likumos saglabājās sarkanbaltsarkanās Latvijas diplomātisko un konsulāro pārstāvniecību statuss un pilnvaras, ļaujot Latvijas sūtniecībai Vašingtonā kļūt par galveno Latvijas interešu aizstāvi un aizbildni Rietumos – zināmā mērā arī ārpus ASV robežām. Un amerikāņu labvēlību šai lietā nedrīkstam novērtēt par zemu: bez ASV politiskā atbalsta šie

kuģi tik un tā – par spīti kuģu kapteiņu vai sūtniecības nostājai, lai arī cik sīkstai un nelokāmai, – vēlāk varēja nonākt Padomju Savienības rīcībā. Kas gan spēja liegt šai Rietumu superlielvalstij rīkoties līdzīgi Skandināvijas valstīm, kuģus galgalā tomēr nododot Padomju Savienībai? Tomēr ASV politika bija un lielā mērā arī palika latviešu interesēm atsaucīga, visumā saskanīga ar tām. Par likumīgu ASV atzina ne tikai Latvijas Republiku, bet arī tās pilsoņu īpašuma tiesības, kas 1940. gada ieskaņā fiksētas pēdējā neatkarīgās Latvijas Jūrniecības departamenta Kuģu reģistrā. Pēc Baltijas valstu okupācijas ASV valdība pārņēma savā aizsardzībā visus ASV nonākušos baltiešu īpašumus, arī bankās noguldīto kapitālu un kuģus. Katrs no Latvijas kuģiem ASV ilgstoši saglabāja savu vārdu, sarkanbaltsarkano karogu un daļēji arī kapteiņus un komandas.

Latvijas Republikas sūtnis Vašingtonā Alfrēds Bīlmanis (1887-1948) – dedzīgs un krietns Latvijas kuģu sargātājs ASV.

Tolaik šīs lielās rietumvalsts varas gaiteņos biežs viesis bija kāds neatlaidīgs kungs no mazās Latvijas – dižens vīrs mūsu tautas vēsturē, kuram pieder sava kaut simboliska un idejiska artava ASV labvēlības kaldināšanā. Tas bija Latvijas sūtnis Vašingtonā Alfrēds Bīlmanis. Ar kādu degsmi, neatlaidību un pašaizliedzību viņš nodevās Latvijas kuģu pasargāšanai no padomju negausīgajām ķetnām! Tieši sūtnis personīgi. A. Bīlmani spārnoja sapnis atjaunot Latvijas valsti un tās tirdzniecības floti, jo, tā kā padomju spēki sagrābtos kuģus varētu paturēt uz mūžiem, tad vajadzēja saglabāt Latvijai vismaz to, kas paglābies Rietumos. Sūtnis nemaldīgi apzinājās, ka sūtniecība Vašingtonā uzskatāma par vienīgo institūciju pasaulē, kas, pateicoties ASV politiskajām pozīcijām, var īstenot šādu nodomu. "Cerēsim, ka šie kuģi būs saglabāti un noderēs par bāzi atbrīvotās Latvijas kuģniecībai. Bez šaubām, visi pārējie kuģi, kas atrodas citos ūdeņos [..], nonāks krievu rokās un būs pazuduši uz visiem laikiem," reiz vēstulē kādam Latvijas diplomātam uzsvēra Bīlmanis. "... cik mēs spēsim saglābt, tik būs, uzsākot jaunu dzīvi. To ņemot vērā, jāturpina pielikt visas pūles saglabāt arī pārējos kuģus." Kad vēlāk šīs cerības izplēnēs un taps skaidrs, ka doma par drīzumā atbrīvotu un atjaunotu Latvijas valsti ir ilūzija, Latvijas kuģu nosargāšana pārdzims simboliskā goda un principa lietā, kuras gaitā radīsies iespēja nosargāt vien dažu Latvijas valsts pilsoņu intereses.

Bet sākumu tātad caurauda valstiska vēriena ideāli. Uzzinājis par 1940. gada jūnija notikumiem Latvijā, Latvijas sūtnis metās apbērt ASV valstsvīrus ar

protestiem un notām – prasībām un lūgumiem neatzīt okupācijas varas politiku Latvijā; tajās viņš prasīja aizsargāt Latvijas un tās pilsoņu īpašumus ASV pret Padomju Savienības mēģinājumiem tos pārņemt. Bīlmanis pretstatā dažlabam citam Latvijas politiķim, šķiet, jau sākumā apzinājās, ko Latvijai nozīmētu ilgstoša kalpība padomju varai, un nebūt nebija tik mierīgs un vientiesīgi (vai varbūt liekulīgi?) optimistisks kā, piemēram, Latvijas sūtniecības Londonā padomnieks Teodots Ozoliņš, kurš 1940. gada 13. jūlija vēstulē mierināja kādu tobrīd latviešu jūrnieku Lielbritānijā: raugi, Latvijā notikusī Ministru kabineta maiņa neko daudz Latvijā nemainīšot, tikai draudzīgi tuvināšot Latviju tās austrumpuses kaimiņam... Vienlaikus sūtnis Bīlmanis, būdams lietas kursā par padomju varas izdotajiem rīkojumiem visus Latvijas kuģus nogādāt padomju ostās, arī pats saviem spēkiem – ne vien gaidot ASV valdības lēmumus – centās nepieļaut to, ka paši kuģu kapteiņi, spītējot varas galotņu lēmumiem, varētu Latvijas īpašumu iepeldināt Padomju Savienības straumēs. Kā vēlāk pierādīja bēdīgi slavenais "Hercoga Jēkaba" atgriešanās gadījums, Bīlmaņa bažas balstīja nopietns pamats.

Tālbraucējkapteinis Nikolajs Grīniņš – viens no sarkanbaltsarkano ideālu aizstāvjiem latviešu jūrlietās trimdā.

Jau no paša sākuma Latvijas diplomāti centās saprast, cik potenciāli uzticams un paklausīgs Latvijas valstij varētu būt katrs no Rietumos esošo Latvijas kuģu kapteiņiem. "Abgaras", "Everagras", "Everaldas", "Everasmas", "Everelzas" un "Ķeguma" kapteiņi Nikolajs Grīniņš, Viktors Balodis, Jānis Martinsons, Miķelis Pērkons, Vilhelms Sole un Jēkabs Matisons tādi, liekas, varēja būt. Viņi taču tik atsaucīgi reaģēja uz Latvijas sūtņa rīkojumiem Rietumos esošo Latvijas kuģu kapteiņiem rīkoties vienīgi saskaņā ar Latvijas Republikas interesēm. Sūtnis savā pārliecībā bija nelokāms: saskaņā ar "starptautiskiem likumiem" Latvija ir militāri okupēta par spīti vispāratzītām tiesībām, un kapteiņiem pildāmi tikai Rietumos esošo diplomātisko pārstāvniecību izdotie, bet noteikti ne padomju iestāžu rīkojumi. Bet kādā mērā šo paklausību veicināja katra kapteiņa patriotisms un kādā – administratīva pakļāvība bez pārliekas emocionālas kaismes? V. Balodis, piemēram, atzinis, ka visās šajās starpvaru cīņās par Latvijas kuģiem esot ieņēmis politiski un idejiski izvairīgu, malā stāvošu pozīciju: sak, galvenais par katru

cenu palikt uz kuģa, pieņemot rīkojumus no tiem kungiem, kas nu kuģi pārņēmuši... Toties daži citi, vispirms jau N. Grīniņš un "Ķeguma" 1. stūrmanis Augusts Galdiņš, Latvijas diplomātu acīs bija un palika īsti sarkanbaltsarkanās Latvijas aizstāvji, kas vēstulēs kaismīgi zvērēja "uzticību dzimtenei un viņas godājamajiem pārstāvjiem". Bija tā, vai nebija?

Kuģu stūrmanis un tālbraucējkapteinis Sergejs Bols. Vai patiesi komunistu aģents un Latvijas valsts interešu nodevējs?

Šķiet, ka tā noteikti nebija kāda cita kapteiņa – "Ciltvairas" vadoņa Mārtiņa Oša gadījumā. Labi vien ir, ka liktenīgajās 1940. gada vasaras dienās, kad "Ciltvaira" šūpojās Brazīlijas ūdeņos Buenosairesā, sūtnim Bīlmanim laicīgi izdevās atklāt sarkano varai klausīgā kapteiņa Oša nodomus; viņš bija nolēmis aizdabūt kuģi uz padomju ūdeņiem. Ar vietējās policijas spēkiem Latvijas diplomāti panāca, ka kuģa kapteini nomaina cits un arī kuģa apkalpe tiek attīrīta no nelojālajiem; septembra vidū kopā ar kapteini Osi "Ciltvairu" atstāja astoņi jūrnieki, kurus kopā ar bijušo kapteini nogādāja Ņujorkā, lai repatriētu uz Latviju – Padomju Savienību. Laime, ka "Ciltvairu" izdevās politiski izmēzt bez tāda diplomātiskā un ideoloģiskā skandāla, kāds caurdūra līdzīgu akciju tvaikoņa "Regent" sakarā – toreiz par politiski šaubīgā kapteiņa Viļa Bezmera piespiedu nomaiņu padzirdēja padomju varai draudzīgi noskaņoti amerikāņu preses skribenti, kas nevilcinājās nomelnot Latvijas Republikas pārstāvjus, beigās gan neko jēdzīgu nepanākot.

Aizdomas par atsevišķu jūrnieku simpātijām pret padomju varu un sadarbību ar komunistiem Latvijas diplomātiem radās ne reizi vien, taču īpašā sūtņa Bīlmaņa un viņa līdzgaitnieku nežēlastībā krita Graudu rēderejas kuģu pirmais stūrmanis un kapteinis Sergejs Bols: šis esot padomju varas kalpu algots nemiernieks, kas cenšas graut Latvijas sūtniecības autoritāti jūrnieku vidū, iztapīgs un uzticams komunistu aģents, kas nekavējoties jāizraida no ASV un jādeportē uz Padomju Savienību. Šo apsūdzību gan nespēja pierādīt pat garie izmeklēšanas procesi ASV tiesību instancēs – tās lēma Bolu nerepresēt, no "apsolītās zemes" neizraidīt; viņš palika trimdā. Tomēr pret Bolu vērsto aizdomu ēna darbīgajam kapteinim ilgi vilkās līdzi kā līgavas šķidrauta šlepe: ja nu Bīlmaņa aizdomas tomēr bijušas pamatotas?

Paraugoties no otras puses, vai gan drīkstam pārmest to, ka kāds kuģinieks sadarbojās ar padomju varas pārstāvjiem? Arī kapteiņi, kas 1940. gadā

tomēr atsaucās padomju varas prasībām par kuģu nogādāšanu padomju ūdeņos, bieži salūza draudu priekšā: ja kuģis neatstās Rietumu ūdeņus un nesasniegs padomju ostas, svešumā esošo jūrnieku tuviniekiem mājās rožaini neklāsies… Tiesa gan, citreiz pat ar neapbruņotu aci redzama vēlme izpatikt tēvzemes okupantiem. Osis, piemēram, bija un palika uzticīgs padomju dienestu kalpotājs – vispirms turpat ASV, uzreiz neatgriezdamies Latvijā pēc atlaišanas no kuģa. Tomēr atradās arī krietni vien liekulīgāki "diženās roģinas" patrioti. Padomju rakstos, filmās un grāmatās atkal un atkal daudzināts motorkuģa "Hercogs Jēkabs" kapteinis Hugo Mihelsons, kurš savu kuģi, spītējot Latvijas reakcijai, apzinīgi nodeva padomju kaklakungiem. Kapteiņa padomju patriotisms bija tik neatslābstošs, ka kara beigās viņš ne mirkli nekavējās izmantot iespēju atstāt Latviju, lai vēlāk vadītu mierīgas vecumdienas brīvajā pasaulē... Jā, šo Kurzemes hercoga vārdā titulēto Latvijas tirdzniecības flotes lepnumu Latvijas diplomātiem Rietumos tomēr neizdevās paturēt; vai vainīgs kuģa atrašanās vietas – Peru – attālums no ASV krastiem un Latvijas sūtniecības Vašingtonā tiešās jurisdikcijas? Vai kapteiņa Mihelsona izmanība? Vai Peru esošo Latvijas pārstāvju lētticība un vazāšanās pa pilsētas krogiem tā vietā, lai Bīlmaņa uzdevumā sargātu kuģi? Vai varbūt visi minētie apstākļi, kopā summēti?

Latvijas diplomātu un konsulāro darbinieku iespējas iejaukties Latvijas kuģu lietās sakņojās starpkaru Latvijas likumos. Latvijas pārstāvji baudīja pilnvaras tiklab kārtot lietas kuģīpašnieka uzdevumā, kā arī prasīt no kuģa valdītājiem un vadītājiem zināmas saistības ar Latvijas valsti. Konsula varā bija apstiprināt visas izmaiņas kuģa apkalpē un dažādus saimniecisko darījumu līgumus, pārraudzīt kuģa virsnieku darbu, sodīt jūrniekus par likumpārkāpumiem svešatnē utt. Gan valsts, gan kuģīpašnieka interesēs konsuli izšķīra strīdus un centās pasargāt kuģus un kuģiniekus no liekiem sarežģījumiem. Trimdā konsulāro darbinieku pilnvaras daļēji pārņēma diplomāti, un pēc Latvijas okupācijas diplomātisko pārstāvniecību loma jūrniecības lietās, salīdzinot ar starpkaru Latvijas laiku, saprotams, bija būtiski pieaugusi, jo vairs nebija legāla varas centra (gan kopumā, gan jūrniecības lietās) pašā Latvijā. Zūdot dzelzs priekškara Rietumu pusē esošo kuģu personāla un pilnvaroto ārvalstu aģentūru saiknei ar padomju pusē palikušajiem kuģu likumiskajiem saimniekiem (daudzi no viņiem aizgāja bojā padomju represijās), sūtniecībai bija jākļūst par Latvijas pavalstnieku – trimdā palikušo kuģu mantinieku – aizstāvjiem un īpašumu sargiem, cīnoties gan ar padomju iestāžu mēģinājumiem kuģus pārņemt, gan ar to ārzemēs esošo aģentfirmu patvaļu un visatļautību, kurām vēl pirms okupācijas legāli uzticēta kuģu pārvaldība.

Padomju puse ar galvu reibinošu izdomu darīja visu, lai Rietumos palikušos Latvijas kuģus iegūtu sev, mēģinot neitralizēt kuģu saikni ar likumisko piederības valsti – Latvijas Republiku; kapitāls tomēr rādījās mērāms miljonos dolāru,

kas likās gana kārdinošs guvums pat plašajai Padomju zemei... Latvijas diplomātiem ar īstu žongliera veiklību bija jāprot atgaiņāt visas šīs amorālās prasības un slēptos paņēmienus, balstoties vienlaikus Latvijas un ASV likumos, cenšoties pārliecināt vietējos – amerikāņu – tiesnešus un tiesībsargus, cik pamatotas ir Latvijas Republikas pārstāvju bažas, cik apdraudētas un vienlaikus nozīmīgas ir Latvijas pilsoņu intereses. Kādus tik ceļus padomju ložņas neizlodāja, trekna guvuma – Latvijas kuģu un to saimnieku zelta – kārojot!?

Vispirms sarkanie lūkoja iemīt oficiālo jeb diplomātisko taciņu: viņi bradāja valdību, tiesu un diplomātisko pārstāvniecību gaiteņus, nekaunīgi pasludinot Latvijas Republikas un tās pavalstnieku mantu par padomju mantu un pieprasot Rietumos esošās latviešu vērtības nekavējoties iecelt padomju valsts īpašuma godā, lai nogādātu tās Padomju Savienībā. Tomēr, kā mēdz teikt, – suņi rej, bet karavāna iet tālāk: ASV tiesas, pie kurām 1940. gadā vērsās beigās jau pavisam saniknotie padomju diplomāti, cenšoties Latvijas kuģus apķīlāt, rīkojās pilnīgi citādi. Nākamajā, 1941. gadā suņiem jaunas rejas – atsaucoties uz Latvijas aneksijas "likumību" un bijušo Latvijas Republikas pilsoņu "automātisko" pāreju padomju pilsoņa statusā, tiesas ceļā uz peldošajiem Latvijas karognešiem sāka cierēt Kremļa pievārtē dzimusī struktūra "Latvijas Valsts jūras kuģniecība", savukārt vēl 1942. gada vasarā uz Latvijas tvaikoņiem pretendējis kāds līdzīgs kantoris ar mazliet variētu nosaukumu – "Padomju Latvijas kuģniecības kompānija". Bet atkal un atkal nekā!

Tiesa gan, tik raitas, kā varētu likties no tikko lasītajām rindām, šīs mazās Latvijas puses uzvaras nebija. Ikreiz gluži kā no jauna arī Bīlmanim nācās atgādināt pašiem amerikāņiem par viņu polisko nostāju saiknē ar Latvijas aneksijas neatzīšanu un Latvijas pilsoņu īpašumu aizsardzību. Bet ko lai dara nabaga mazās Latvijas diplomāti, ja lielās Amerikas darbi ne vienmēr atbilst aktos lasāmajam vārdam? Likumu krājumos, arī Bīlmanim pateicoties, gan gozējās labi zināmais ASV prezidenta Rūzvelta "iesaldēšanas likums", kas aizkavēja okupēto valstu pilsoņu īpašumu pāriešanu agresoru īpašumā, aizliedzot mainīt karogu ASV esošajiem kuģiem. Bet īstenībā amerikāņus māca šaubas: vai patiešām Padomju Savienība – šī demokrātiskā lielvalsts, ASV uzticams sabiedrotais karā pret nacistisko Vāciju – varētu vēlēties tik bezkaunīgi raut privātu īpašumu laukā no īpašnieku rokām?

Garo, sarežģīto un nogurdinošo tiesas procesu gaitā tomēr visu laiku atduroties pret ASV likumdošanas normām, padomju puse nolēma līdztekus vienai taciņai iemīt arī otru – ķerties pie vēl amorālākiem, rafinētākiem un likumos samezglotākiem līdzekļiem. Galvenā metode – blēdīgas manipulācijas ar kuģniecības aģentūrām un bijušo īpašnieku mantiniekiem, tiecoties ar viltu nodot kuģus padomju varai draudzīgu īpašnieku rokās, slēdzot dažnedažādus līgumus, kas paši par sevi bija likuma burtam atbilstoši, bet kuru slēdzēji nebija gluži tie, par ko uzdevās. ASV izveidojās vesela padomju varai draudzīgu un

šo varu piesedzošu organizāciju armāda gan kuģniecības aģentūru, gan politiski angažēto juristu lokā.

Pilnīgi atklāta saikne ar Padomju Savienību vienoja tirdzniecības aģentūru "Amtorg" Ņujorkā, kas bija viena no divām brīvajā pasaulē esošajām padomju darboņu organizētajām, subsidētajām un pilnībā kontrolētajām kuģniecības – tirdzniecības aģentūrām ar formālām privāta kapitāla daļām (otra līdzīga darbojās Londonā). Tiešā veidā kā kuģa aģents šī struktūra nevienu Latvijas kuģi ASV neapsaimniekoja, toties tā nereti slepus iejaucās privāto aģentfirmu darbībā padomju varas interešu vārdā, gan piedāvājot kuģu apsaimniekotājiem un jūrniekiem izdevīgus darījumus ar padomju varu, gan "tēvišķi" iesakot pēc iespējas mazāk rēķināties un kontaktēties ar "neliešiem" Latvijas pārstāvniecībās. Privātfirmu lokā ar ASV esošajiem Latvijas kuģiem operēja divas aģentfirmas, abas Ņujorkā, – Tora Ekerta ģimenes uzņēmums un Daniela Jounga aģentūra. Ja pēdējā Latvijas pārstāvniecības institūcijām visumā atvērta un Latvijas interesēm apzināti ceļā nestājās, tad Ekerta kompānija darīja visu, lai attālinātu savā rīcībā nodotos kuģus no Latvijas Republikas struktūrām. Šī firma jau kopš 30. gadiem pilnīgi legāli apsaimniekoja vairākus Latvijas pavalstnieku tvaikoņus un veikli prata rast izdevīgumu arī 1940. gada politiskajās pārmaiņās.

Īpaši dedzīgi un neatlaidīgi padomju puse centās tikt pie ASV nonākušajiem Graudu ģimenes kuģiem – tiklab ar prasību uzturēšanu tiesās, kā viltu un smalkiem pagrīdes gājieniem. ASV šajos juku laikos nonāca kopumā seši Graudu kuģi – 1940. gadā Amerikas ūdeņos palikušajiem kuģiem "Everagra", "Everalda", "Everasma", "Everelza" un "Ķegums" 1943. gadā pievienojās "Evertons", ko amerikāņi pārņēma kara laikā. Graudu ģimenes kuģu lietā bija iesaistītas trīs puses – Latvijas sūtniecība Vašingtonā, kuģīpašnieka Friča Grauda tobrīd mazgadīgais mantinieks – rēdera vecākais dēls Vilnis Grauds un T. Ekerta aģentūra. Šai firmai jau 1940. gada 29. jūnijā Grauds seniors, kurš vēlāk krita par upuri padomju bendēm, bija uzticējis savu kuģu pārvaldību; kuģus viņš Ekertam iznomāja, pavēlēdams to kapteiņiem izpildīt visus nomnieka rīkojumus. 1940. gada vasaras otrajā pusē, Graudam un viņa sievai – Viļņa mātei – nonākot totālā atrautībā no ārpasaules, Ekerts nekavējoties izmantoja apstākli, ka tagad Graudu ģimenes kuģu galvenais mantinieks ir nepilngadīgs jauneklis, kas palicis bez formālas vecāku aizbildnības, jo atrodas nākamā dzelzs priekškara rietumpusē. Apsviedīgais uzņēmējs pierunāja zēnu izvēlēties par viņa likumīgo aizbildni Gerdu Ekerti (T. Ekerta sieva); un tas ļāva Ekerta aģentūrai vismaz uz laiku pilnībā pārņemt kuģus, krietni vien noplicinot Latvijas pārstāvniecību ietekmi un iespējas iejaukties kuģu pārvaldībā un ekspluatācijā. Sak, nu kālab ļaut kaut kādai Latvijas sūtniecībai un konsulātam – knislim politiskajā arēnā –, piemēram, ierobežot kapteiņu izvēli?! Kālab lieki maksāt nodokļus un konsulārās nodevas?! Diezin vai šādas saistības ar Latvijas valsts pārstāvjiem Ekertu kā uzņēmēju neatvairāmi vilināja. Un ja vēl pienāk gadījums, kad Latvijas

pārstāvniecību intereses varētu sadurties ar aģentūras interesēm – proti, ja, piemēram, uzņēmējam izrādītos izdevīgi nodot kuģi kādam, kas nebūt nav Latvijas pavalstnieks? Vai arī pārgrāmatot peldlīdzekli kādas ekonomiski mazāk attīstītas valsts kuģu reģistrā, kas nodrošinātu nodevu atvieglojumus?

Nav šaubu, ka tāda īpašumu pārņemšana un Latvijas interešu ignorēšana, kādu cītīgi piekopa Ekerta vadītā aģentūra, bija uzskatāma par Latvijas valsts saimniecisko interešu apdraudējumu, īpaši apstākļos, kad katrs cents bija no svara Latvijas diplomātisko pārstāvniecību finansēšanā, un atbilstoši Latvijas likumiem sūtniecībai šādā situācijā bija pienākums aizstāvēt savas valsts un pilsoņa Grauda intereses. Tiesa gan, Latvijas diplomāti, aizdomu mākti, visdrīzāk pamatīgi pārspīlēja, nevietā meklējot Ekerta aģentūras rīcībā politiskos motīvus; jādomā, būtiskākie uzņēmēja acīs bija un palika saimnieciskie apsvērumi. Kā vēlāk izrādījās, darījumi ar padomju varas pārstāvjiem, kas patiešām bija notikuši, tapa slēgti vienīgi gadījumos, kad oficiālo tiesas procesu laikā tika apturēta kuģa praktiska izmantošana: tvaikoņu dīkstāve varēja nest uzņēmējam ievērojamus zaudējumus. No otras puses, pat būdamas sausi saimnieciskas, firmas intereses taču varēja draudēt ar vislielāko iespējamo risku, kas daudzus satrauca taisni politiskā ziņā, – Grauda kuģu nonākšanu Padomju Savienības skavās. To vedināja pieļaut baumas par iespējamo Ekerta vienošanos ar komunistiem, kas paredzējusi nodot Grauda kuģus pilnīgā Padomju Savienības rīcībā, protams, par kārtīgu žūksni dolāru. Aizdomu migla vismaz šķietami izklīda tikai pēc vairāku gadu ilgas tiesāšanās aizdomu un sazvērestības teoriju ēnā, jo kārtis nebūt netiecās atklāt neviena no lietā iesaistītajām pusēm.

1941. gada vasarā visus ASV esošos Latvijas kuģus laika nomā ar likuma spēku pārņēma ASV valdība, kas kuģus turpināja izmantot arī pēc iesaistīšanās Otrajā pasaules karā tā paša gada decembrī. It kā jau nekas ļauns ar šo ASV varasvīru soli nebija noticis: kuģi aizvien saglabāja savas latviskās īpašumtiesības un peldlīdzekļu īpašnieki – Latvijas pilsoņi – saņēma gan nomas maksu par kuģu izmantošanu, gan samērā dāsnas kompensācijas, kuģiem ejot bojā. Tomēr tagad, kuģiem nonākot tiešā ASV valdības rīcībā, vēl vairāk saruka Latvijas Republikas diplomātu un konsulāro darbinieku potenciālās iespējas iejaukties kuģu liktenī, ja kuģa valdītāji un pārvaldītāji pēkšņi nolemtu sadarboties ar padomju varu. Ekerta aģentūra jauno stāvokli izmantot pārlieku nekavējās. Minēsim kaut vai piemēru ar "Everagru": līdzko tvaikonis mazliet attālinājās no Latvijas jurisdikcijas, par kuģa kapteini ātri vien tika apstiprināts politiski šaubīgais Bols, kamēr uz pašas "Everagras" pacēlās Panamas karogs Latvijas flagas vietā... Situācija mezglaina… Sūtnis Bīlmanis, saprotams, pārskaities, bet formāli jau Latvijas pilsoņa kuģīpašnieka Viļņa Grauda intereses pagaidām aizskartas nav – kuģis aizvien likumiski ir viņa īpašums, kas tikai pašlaik atrodas ASV valsts un faktiski arī privātaģenta Ekerta firmas rīcībā. Pavisam cita lieta, ar kādu tālāko risku tas draud un kā Latvijas sūtniecības darbinieki tika nostādīti

šī fakta priekšā – ar nekaunīgiem, izsmējīgiem izteikumiem, viegli ironizētiem nožēlas tēlojumiem. Ar kādu prieku Ekerta firmas pārstāvis, mazliet pārspīlējot, reiz Bīlmanim paziņojis "priecīgos" jaunumus, ka pirms dažām dienām Latvijas karogu, lūk, esot nomainījis Panamas karogs un ka līdz ar to visas tālākās sūtniecības iejaukšanās iespējas faktiski esot kļuvušas tuvas nullei! Firmas pārstāvis gan tēlojis zināmu nožēlu, ka šāds solis esot bijis jāsper, un aizbildinājās ar to, ka piederības valsts maiņu noteikuši ar muitas problēmām saistīti ASV valdības lēmumi un ka par to sūtniecībai jau bija jābūt informētai no varas iestāžu puses... Lai uzturētu spriedzē Latvijas diplomātu nervus, Ekerta firmas pārstāvis biedēja, ka esot ļoti iespējama ASV varas iestāžu līdzīga rīcība arī ar tvaikoni "Ķegums", kas, kā mums tagad zināms, tomēr neīstenojās.

1943. gada ieskaņā jau tā trauslā un papluinītā Graudu ģimenes kuģu saikne ar Latvijas Republikas pārstāvniecībām tika vēl vairāk iedragāta. 1. februārī pilngadību sasniedza un drīz pēc tam ASV pavalstniecību pieņēma F. Grauda galvenais mantinieks V. Grauds. Līdz ar to Latvijas pārstāvniecību iespējas iesaistīties Latvijas kuģu likteņos kļuva pavisam vājas un nenoteiktas: tā kā sūtniecība vispirmām kārtām gādāja par savas valsts pavalstnieku īpašumu un visu, kas ar to saistās, tad, īpašniekam pārejot citas valsts pavalstniecībā, praktiski visi jautājumi, kas saistījās gan ar kuģu apsaimniekošanu, gan kapteiņa un flagas izvēli, jau tika kārtoti mītnes zemes varas institūcijās. Bīlmanim nācās atskārst, ka nu viņam kā sūtnim "nav absolūti nekādas rīcības nedz pār kuģiem, nedz pār naudu", jo viņš varot vienīgi "aizstāvēt Latvijas pilsoņu intereses"... Tiesa, ja kuģis aizvien peldēja ar Latvijas Republikas karogu, sūtniecībai bija kaut vai formālas tiesības iejaukties gan kuģa pārlikšanā zem citas valsts karoga, gan kuģa kapteiņa apstiprināšanā, bet prakse tomēr rādījās citāda: ja īpašnieks uzskatīja citādi un viņa pusē atradās ASV likumi, tad Latvijas pārstāvniecībām nācās lielā mērā kapitulēt – piekāpties, pastāvot kaut vismazākajām pretrunām Latvijas Republikas un ASV likumu starpā; turklāt par to, ka īpašnieks bez Latvijas pārstāvniecību piekrišanas nomainīja kuģa piederības valsti, nekādas represijas nevarēja piemērot, un kuģa saglabāšana zem Latvijas karoga atradās īpašnieka ziņā.

Ne mazāk kā Ekerta paspārnē esošo kuģu liktenis Latvijas diplomātus satrauca arī līdzīgi riski, kas saistījās ar kādreizējās Latvijas Kuģniecības sabiedrības tvaikoņiem – ar tiem ASV operēja otra minētā privātaģentūra – Daniela Jounga sabiedrība, kas, kā jau noskaidrojām, Latvijas interesēm likās draudzīgāka. Un kā nesatrauksies, ja īsā laikā uzreiz vairāki kuģi – tvaikoņi "Regent" un "Ciltvaira" – ierauti pavisam dīvainās peripetijās?

1941. gada martā kuģa "Regent" kapteinis saņem telegrammu no Vācijā dzīvojošā rēdera Freimaņa, agrākā kuģa līdzīpašnieka dēla. Freimanis ziņo, ka kuģi vēloties pirkt uzņēmēji no Šveices – neba kaut kāds kaktu kantoris, bet smalka labības eksportfirma... Beigās izrādās, ka iespējamā pircēja tikai saņēmusi

ASV pēc 1940. gada bāzētās Graudu ģimenes rēderejas kuģis "Ķegums" – pēdējais pasaules jūrās ar brīvās Latvijas karogu mastā. 1941. gada foto.

rīkojumu no savas centrāles apskatīt kuģi nezināma, gluži mistiska īstā pircēja uzdevumā, kurš tā arī palika nenoskaidrots, aizdomīgos darījumus apturot saknē. Latvijas sūtniecībai šaubu nebija – kārtējā padomju varas mahinācija! Par laimi, nenotika arī iespējamais viltus darījums ar "Ciltvairu". 1940. gada decembrī kuģa vadību sasniedz ziņa par kāda dzērumā bojāgājuša jūrnieka piederīgo prasību pret kuģi. Summa ir prātam neaptverama – tādu kuģa legālajai vadībai nebūtu iespējams samaksāt, un atliktu tikai bezpalīdzīgi noskatīties, kā "Ciltvaira" ieslīd komunistiem draudzīgo Amerikas aģentūru savītajos tīklos. Latvijas sūtnis Bīlmanis savā prātā bija izauklējis veselu shēmu, ar kādu, iespējams, padomju vara centusies pārņemt arī Jounga apsaimniekotos Latvijas kuģus: vispirms kuģis tiktu iznomāts kādai personai vai firmai Dienvidamerikā un no turienes komandēts uz ostu ārpus ASV, kur tas būtu pasargāts no Latvijas sūtniecības Vašingtonā. Tad jāiebrauc kādā ostas pilsētā Meksikā, kur nav Latvijas diplomātisko vai konsulāro pārstāvniecību un kur, gluži kā savulaik "Hercogam Jēkabam", jāuzņem padomju lielvalstij domāta krava. Nākamais solis – ar provokāciju palīdzību atbrīvoties no Latvijas Republikai uzticamajiem kuģa virsniekiem, aizstājot tos ar padomju pusei uzticamākiem personāžiem. Un, kad tas laimīgi īstenots, atliek tikai uzņemt kursu kādas padomju ostas virzienā, un lieta darīta! Tomēr Jounga aģentūru padomju pusei neizdevās tik viegli piedabūt sadarboties – liekas, nelīdzēja pat kārdinošais piedāvājums acumirklī samaksāt par darījumu un zaudējumus par tobrīd jau pārņemto motorkuģi "Hercogs Jēkabs", ko arī ārzemēs operējusi Jounga aģentūra.

Nav grūti iztēloties, ka tādā saspringuma un kolīziju gaisotnē pat nevainīgs notikums Latvijas pārstāvjos varēja izsaukt saasinātu reakciju – pietika ar pavisam niecīgām aizdomām, netiešām norādēm uz iespējamu risku kuģi pazaudēt. Veselu vētru Latvijas diplomātu prātos sacēla, piemēram, gluži sadzīvisks,

ar algu problēmām saistīts dumpis uz tvaikoņa "Everasma", kas bija izcēlies kuģa remonta laikā Bruklinā 1940. gada decembrī; tajā Latvijas pārstāvji saskatīja iespējamu kuģu apkalpju noskaņošanu pret Latvijas diplomātiskajiem darbiniekiem. Vēl vairāk, latviešu diplomāti šajā situācijā atkal saredzēja veselu shēmu: padomju aģenti izprovocē Latvijai lojālo kuģa kapteini uz neiecietību, tad panāk, ka "kaitīgo" kuģa vadības elementu apcietina, bet tikām kuģa kurss tiek nomainīts uz Austrumu pusi. Var jau gadīties, ka kaut kas tāds patiešām bija paredzēts, tomēr par to laimīgā kārtā pārliecināties nevajadzēja: ar Ņujorkas konsulāro dienestu un policijas gādību nemiera cēlāji – iespējamie komunistu algotņi – tika no kuģa aizvākti un iesēdināti vietējā cietumā līdz tālākai apstākļu izmeklēšanai, kas šajā gadījumā neko neuzrādīja.

* * *

Tādās un līdzīgās kolīzijās, sargājot latviešu kuģu saikni ar sarkanbaltsarkano Latviju, aiztraucās gandrīz ducis gadu, beigu beigās tomēr vainagojoties panākumiem. Visilgāk ievilkās Graudu ģimenes kuģu lieta: vien 1945. gada norietā, kad Ņujorkas tiesa pilnībā nostiprināja Graudu ģimenes īpašumu statusu, kuģus sākumā nododot kāda amerikāņu tiesneša personīgā likumiskā aizsardzībā jeb aizbildnībā, no tīkotājiem beidzot izdevās puslīdz atkauties, kaut arī visupēdējā padomju prasība tapa noraidīta vien 1951. gadā. Cik tajā visā bija reālu draudu Latvijas kuģiem, bet cik – sazvērestības teoriju? Kā mēdz teikt, tomēr nav dūmu bez uguns.

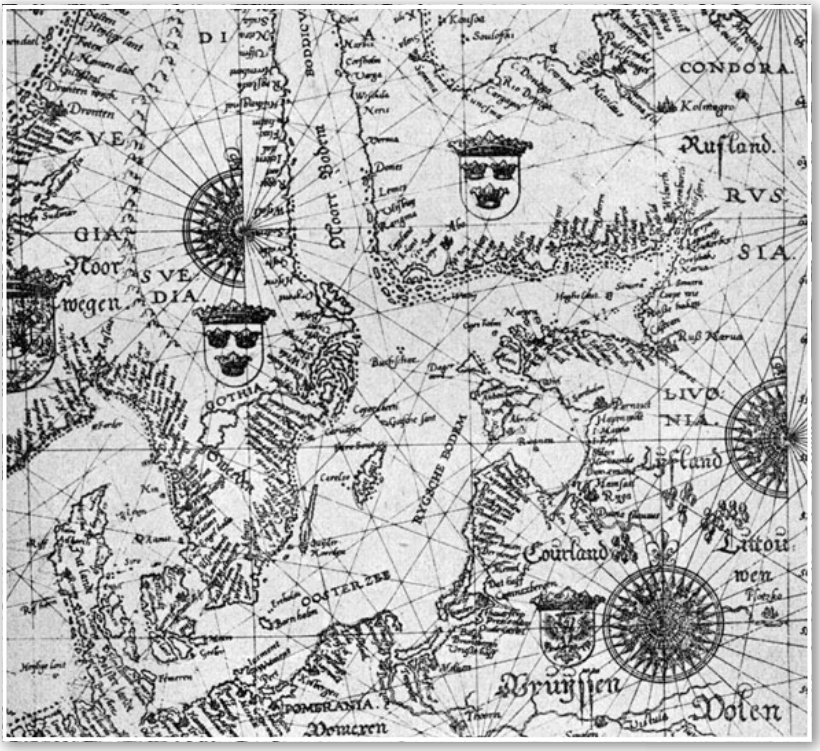
Bet kāds tad beigās tēlojās faktiskais ieguvums no Latvijas pārstāvju neatlaidības kuģu lietās? Visi deviņi ASV sasniegušie Latvijas kuģi palika Rietumos (arī aiziedami bojā kara vētrās) un, galvenais, saglabāja saikni ar to īpašniekiem, kas, būdami latviskas izcelsmes, jau ar savu nacionālo piederību vien ļauj šos kuģus pat desmit gadus pēc valsts bojāejas pieskaitīt brīvās Latvijas jūrniecības tradīcijai. Arī paturēto kuģu apkalpju daļējais latviskums, saglabātie nosaukumi un "Ķeguma" gadījumā arī Latvijas karogs un pieraksta osta Rīga ļauj teikt, ka šie kuģi palika sarkanbaltsarkanās Latvijas jūrniecības daļa vismaz līdz 50. gadu vidum, kad Vilnis Grauds pārdeva pēdējo no vecajiem Latvijas kuģiem.

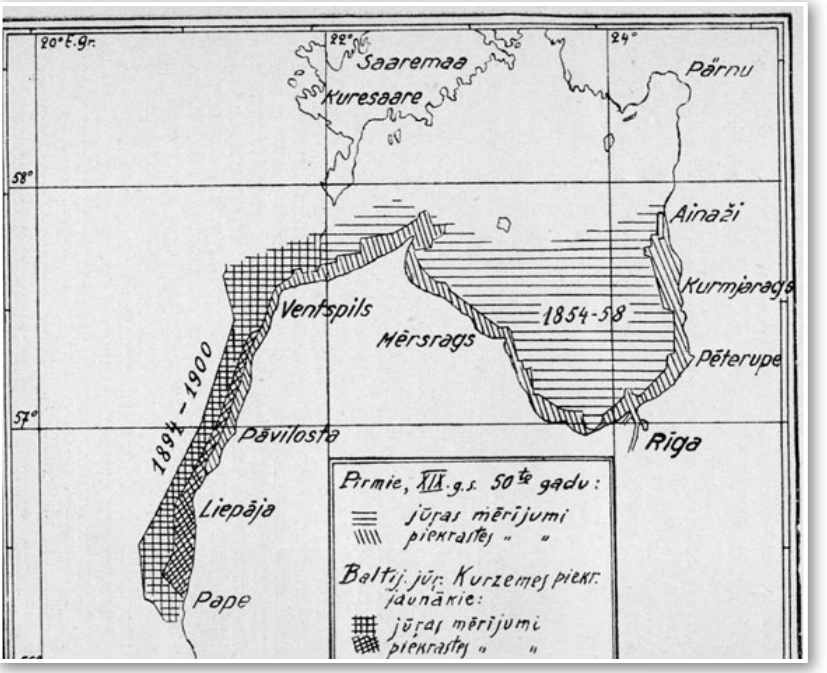
Bet varbūt pats skaistākais un zīmīgākais visā šai stāstā ir Latvijas kuģu saglabāšanas centieni un panākumi kā tādi, būdami izcils piemērs Rietumos esošo Latvijas diplomātisko pārstāvniecību pūlēm okupētās Latvijas valsts un pilsoņu īpašuma un kopējo interešu aizstāvībā un pārstāvībā, zināmā mērā – mūsu valstiskuma sardzē. Kuģi līdzās Latvijas zeltam noteikti bija pats vērtīgākais faktiski zaudētas tēvzemes un tās pavalstnieku īpašums, ko Latvijas diplomāti trimdā varēja nosargāt, apliecinot to, ka arī gluži saimnieciskas lietas var iegūt plašu un dziļi simbolisku skanējumu visas Latvijas un latviešu tautas likteņa vēstures gājuma kopskaņā.■

D.āvis Beitlers

JŪRA TĀ PATI, BET KARTES GAN CITAS

Šobrīd Baltijas jūra, raugoties no hidrogrāfijas viedokļa, ir viena no vislabāk kartētajām jūrām pasaulē, bet vēstures liecības rāda, ka pirmo reizi Baltijas jūra uz pasaules kartēm parādījās otrajā gadu simtā pēc Kristus, kad Ptolemajs to nosauca par Sarmatu jūru, taču izskatu ar noteiktām kontūrām Baltijas jūra iegūst stipri vēlāk, 16. gadsimtā, kad 1539. gadā iznāk zviedra Olava Magnusa vairākas jūras kartes Eiropas piekrastei. Atsevišķas Baltijas jūras kartes parādās vēl gadsimtu vēlāk, un viena no vecākajām ir Zviedrijas flotes komandiera Johana Manusana 1644. gadā izdotā karte zviedru valodā, kurai pievienotā locija bija derīga līdz pat 1721. gadam. Zviedru admirālis Rozenfelds 1694. gadā izdeva jaunas projekcijas karti.





Kad krievi iekaroja Baltijas jūras austrumu krastu, jūras kartogrāfijas un hidrogrāfijas darbi, protams, pārgāja viņu pārziņā, un iesākumā Krievijas flote izmantoja zviedru un holandiešu kartes, kas tolaik bija pašas labākās. Krievijā pirmie hidrogrāfijas darbinieki bija hidrogrāfs Šonbeks un kapteiņi Nagajevs un Vinkovs, kuri 1705. gadā sāka un līdz pat 1752. gadam veica mērījumus, kā arī iespēju robežās visu dokumentēja. Starp citu, Nagajeva 1752. gadā sastādītais karšu atlants un loču apraksti, kas tika izdoti atkārtotos izdevumos, noderēja vēl vairāk nekā 50 gadu, bet viens no sēkļiem iepretim Ovīšiem nosaukts tā atklājēja vārdā par Vinkova sēkli un tagad iekļauts "Natura 2000" teritorijā. Nākamie karšu atlanti Spafarjeva redakcijā iznāca jau 19. gadsimta sākumā, kad Krievija sāka iepazīt un strādāt ar precīzākiem leņķu mērīšanas instrumentiem un hronometriem.

No 1816. līdz 1819. gadam Tērbatas astronoms V. Strūve veica lielu astronomiski ģeodēzisku darbu gar Rīgas jūras līča austrumu piekrasti no Rīgas līdz Ainažiem un vēl tālāk Igaunijā, liekot pamatus sistemātiskai kartēšanai, kas kalpoja par pamatu 1826. gadā noteiktajai Tennera triangulācijai.

Deviņpadsmitais gadsimts kopumā bija bagāts ar Baltijas jūras, īpaši tās austrumu krasta izpēti, hidrogrāfiskajiem pētījumiem, tika organizētas hidrogrāfiskās ekspedīcijas, pētīta Kurzemes piekraste, notika krasta un jūras

mērīšana no Ovīšiem līdz Irbes upei, vēlāk arī mērījumus veica pie Kolkas raga un Ventspils, bet gadsimta vidū lielu uzmanību veltīja Rīgas jūras līča dienvidu daļai un teritorijām ap Rīgu. 19. gadsimta otrajā pusē gar jūras krastu sāk slieties jaunas bākas un atjaunotas jau esošās. Liela vērība tika veltīta ieejai Rīgas jūras līcī, ko uzskatīja par diezgan riskantu pasākumu, tāpēc, lai uzlabotu situāciju, pieņēma lēmumu būvēt Miķeļbāku. Par to, cik liela vieta bija ierādīta hidrogrāfijas jomai, liecina fakts, ka ar Galvenās hidrogrāfijas pārvaldes svētību sāka izdot žurnālu "Записки по гидрографии", ko arī jaundibinātās Latvijas valsts hidrogrāfijas speciālisti divdesmitā gadsimta divdesmitajos gados turēja zelta vērtē, jo šajā žurnālā bija atrodamas noderīgas publikācijas, kas ļāva labāk izprast Baltijas jūras, Rīgas jūras līča un visu lielāko un mazāko Latvijas ostu hidrogrāfisko situāciju, lai strādātu pie jaunu karšu izveides, kā arī veiktu pārējos hidrogrāfijas darbus.

PIRMAIS PASAULES KARŠ POSTA UN GRAUJ

Karojošās puses plosījās Baltijas jūrā: vācieši 1914. gada 2. augustā un 17. novembrī apšaudīja Liepāju, 23. augustā – Akmeņraga bāku, bet 1915. gada 30. aprīlī – Kolkas raga bāku, kas gan palika neskarta, savukārt Krievijas jūras spēki 1914. gada oktobrī Rīgas līcī izlika mīnas, bet daudzus kabotāžniekus pēc Krievijas valdības rīkojuma piekrāva ar akmeņiem un nogremdēja Rīgas, Ventspils un citās ostās un vairākos jūras šaurumos Rīgas līcī, lai tie kalpotu kā blokkuģi pret Vācijas kara flotes vienībām.

Pirmā pasaules kara un Bermonta uzbrukuma laikā gandrīz visas ierīces, kas kalpoja kuģošanas drošībai, piemēram, bākas un miglas taures, Latvijas piekrastē bija iznīcinātas, Akmeņraga, Užavas un Daugavgrīvas bākas bija pilnībā sagrautas, nebojātas palikušas tikai Papes, Ovīšu un Kolkasraga bākas, tomēr apgaismošanas aparāti arī tām bija noņemti un aizvesti. Jaundibinātā Latvijas valsts, pārņemot bāku saimniecību, atklāja, ka bākas bija apgaismotas ar vācu okupācijas varas uzstādītām kuģu vai lokomotīvju laternām, ko par kaut cik pieņemamu apgaismojumu nevarēja uzskatīt. Patiesībā kaut skopi, bet apgaismots bija tikai jūras krasts no Ovīšiem līdz Papei, turpretī Rīgas jūras līcī valdīja pilnīga tumsa. Jaunajai valstij klāt pie visiem citiem jūrniecības jautājumiem vajadzēja ķerties arī pie šīs saimniecības sakārtošanas, jo no 56 pirmskara navigācijas ugunīm bija palikušas tikai trīs bākas un daži ostu uguņu statņi.

Ar laiku sagrauto bāku vietā uzbūvēja jaunas un aprīkoja ar tolaik modernajiem acetilēna gāzes aparātiem: Daugavgrīvas bāku 1921. gadā, Akmeņraga bāku 1922. gadā, Užavas bāku 1925. gadā un Miķeļbāku 1926. gadā. Tikpat modernus aparātus uzstādīja arī vairākām ostu ugunīm, bet Vidzemes piekrastē, kur pirms Pirmā pasaules kara nebija nevienas citas uguns kā vien Ainažu bāka, uzcēla bāciņas Ķurmragā 1923. gadā un Salacgrīvā 1925. gadā. Tā nu Latvijas

jūras krasts bija apgaismotāks nekā jebkad agrāk. Uzsāktais darbs turpinājās, sēkļos tika izliktas petrolejas vadugunis un uguns bojas, kuras aprīkotas ar automātiskiem kaucējiem, bet Bernātos, piemēram, bija boja ar zvanu, kas deva signālus, lai kuģi varētu orientēties miglas laikā. Darbs ritēja plānveidīgi, gadu no gada tam budžetā tika paredzēti līdzekļi, kas ļāva Kolkasragā uzlikt miglas sirēnu un 1925. gadā ierīkot arī radiotelegrāfa un tālruņa staciju, Ventspilī uz dienvidu mola uzlikt elektrisko miglas signālu – nautofonu; miglas sirēnu uzlika arī uz Ovīšu ugunskuģa. Katru gadu tika veikti jūras dziļuma pētījumi un mērīti kuģošanai bīstamie sēkļi, apkalpotas bākas, izliktas bojas un stoderes, un šo darbu veica hidrogrāfijas kuģis "Hidrogrāfs". Protams, pamatojoties uz veiktajiem pētījumiem un mērījumiem, tika izdotas jaunas jūras kartes.

Bez visiem jau pieminētajiem kuģošanas drošības uzlabošanas darbiem vajadzēja vēl arī likvidēt kara laika mīnu laukus, kas nopietni apdraudēja kuģus. Jūrniecības departamenta Hidrogrāfiskā daļa organizēja mīnu tralēšanu. Lai gan tika paziņots, ka šie darbi pabeigti 1922. gadā, tomēr pēc tam cīņa ar mīnām arvien vēl turpinājās: līdz 1923. gadam neitralizēja 127 izskalotas mīnas, 1924. gadā – 15, 1925. gadā – 36, 1926. gadā – 15, 1927. gadā – astoņas, un tā arī turpmāk ik gadus mīnas joprojām pārsteidza.

1938. gadā Latvijas piekrastē, ostās un iekšējos ūdeņos bija uzstādītas un darbojās 129 navigācijas ugunis.

PLĀNIŅŠ, KAS NETIKA ĪSTENOTS

Ovīšu sēkļa ziemeļu galā, ap kuru ved kuģu ceļš no Baltijas jūras uz Rīgas līci, kuģošanas drošības uzlabošanai 1928. gada 25. oktobrī tika novietots ugunskuģis, tomēr speciālisti to par īsti labu risinājumu neuzskatīja, īpaši tāpēc, ka ziemā kuģi apdraudēja ledus un tas bija jānoņem. Domājot par iespējamajiem variantiem, dzima doma par bākas celtniecību uz Ovīšu sēkļa ziemeļu gala, kur ūdens dziļums ir ap sešiem metriem, bet grunts līdzena un sastāv no uzskalotas smilts septiņu metru biezumā, zem kuras ir četrus metrus bieza tīra pelēkā māla kārta. "Kuģniecības gadagrāmatā 1929" rakstīts: "Lai iegūtu vairāk materiāla un oriģinālākas domas par bākas būves veidu, bija sarīkota uz 20. septembri 1928. gadu sacensība būves projektam. Sacensību izsludināja ne tikai mūsu laikrakstos, bet arī dažos visvairāk izplatītajos ārzemju tehniskos žurnālos. Bija paredzētas trīs godalgas: 800, 600 un 400 latu apmērā.

Uz sacensību bija ienākuši 10 projekti: pieci no Latvijas, divi no Vācijas, divi no Dānijas un viens no Čekoslovākijas.

Interesantu atrisinājumu iesniedzis viens no Dānijas autoriem. Projekts paredz dzelzs gremdkasti, kas ir riņķveidīga un ar asu apakšējo malu. Nogremdējot šo riņķi ar dubultsienām, piepildot to ar betonu, vidus paliek atklāts un ir viegli pieejams ūdens un smilts izpumpēšanai, caur ko riņķis nolaižas līdz māla slānim.

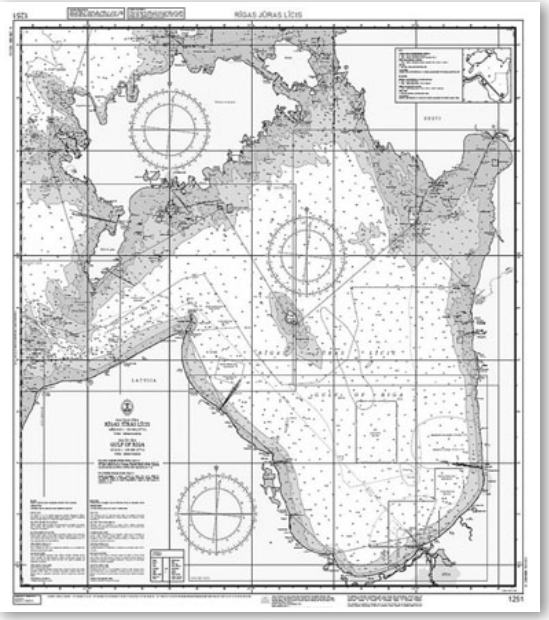
Lai šo projektu ieviestu dzīvē, vajadzīgs vismazāk laika un arī vismazāk līdzekļu, un šim autoram piešķirta pirmā un otrā godalga."

Patiesībā ar to arī ideja par bākas celtniecību beidzās, jo vispirms jau nākamo gadu budžets neparedzēja finansējumu šādam projektam, vēlāk arī pats projekts vairs nelikās pietiekami drošs, bet vēl pēc gadiem par to visi jau bija piemirsuši.

HIDROGRĀFIJA IET SAVU CEĻU

1940. gadā uz gariem piecdesmit gadiem arī Latvijas hidrogrāfijas lietas nonāca vispirms PSRS Aizsardzības ministrijas Galvenās hidrogrāfijas pārvaldes Rīgas rajona hidrogrāfijas dienesta pārziņā, bet pēc 1960. gada pārgāja Baltijas jūras kara flotes hidrogrāfijas dienesta rīcībā, un praktiski viss ar hidrogrāfijas lietām saistītais kļuva slepens.

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



Akmeņraga bāka.

konvencijai par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvencija), tāpēc bija pašsaprotami, ka vajadzēja uzņemties atbildību arī par hidrogrāfiskajām ierīcēm.

1994. gadā bāku nodevas veidoja aptuveni 1 milj. latu, bet, lai varētu sakārtot un uzturēt Latvijas bākas, bija nepieciešami vismaz 3,5 milj. latu. Tolaik Hidrogrāfijas dienesta priekšnieks Imants Burvis bija neapmierināts, jo pēc Latvijas Jūras administrācijas izveidošanas tikai daļa no bāku nodevām nonāca Hidrogrāfijas dienesta rīcībā bāku uzturēšanai. Pārējā nauda aizgāja centralizētām vajadzībām, tāpēc Burvim īsti nepatika ne Zviedrijas modeļa iedzīvināšana LJA veidošanā, ne valdības politika. Viņaprāt, tas bija politikas trūkums, tāpēc I. Burvis pretojās šādai shēmai un uzskatīja, ka Hidrogrāfijas dienests piedzīvo tādus kā sociālisma pārdales laikus. Tam vajadzētu būt patstāvīgam dienestam, kas līdzīgi kā Vācijā vai Francijā atrodas ministrijas pakļautībā, tomēr strādā autonomi.

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

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

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

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

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

Deviņdesmito gadu sākumā Latvijai palīgā steidzās ārzemju kolēģi. Piemēram, 1993. gadā Dānijas valdība nodibināja speciālu fondu, lai palīdzētu Latvijai sakārtot hidrogrāfijas un ostu kapteiņu dienestus. Izstrādāts īpašs tehnisks projekts, kas ļauj bākas kontrolēt no attāluma ar telefona vai rācijas palīdzību. Irbes un Kolkas bākas bija pirmās, kas ieguva mūsdienīgu aprīkojumu un sāka darboties automātiskā režīmā. Dānija, uzzinājusi, ka Latvijā nepieciešama bāku rekonstrukcija, bet šiem darbiem nepietiek līdzekļu, pieņēma lēmumu palīdzēt. Tie nebija tikai tukši vārdi un nekonkrēti solījumi. Bāku rekonstrukcijā vienu piektdaļu ieguldīja Latvija, bet pārējos līdzekļus Dānija. Skaļi tika teikts, ka Dānija to dara vienīgi tāpēc, ka atbalsta Latvijas neatkarību, izprot sarežģīto finansiālo situāciju un vienlaikus arī domā par kuģošanas drošības jautājumiem, kas vienlīdz svarīgi visām Baltijas jūras reģiona valstīm, jo problēmas, kas rodas vienas valsts atbildības zonā, var radīt problēmas arī citām valstīm un reģionam kopumā.

Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, kurš kopš 2010. gada vada administrāciju, bet pirms tam desmit gadus vadīja JA Hidrogrāfijas dienestu (LHD) un iestūrēja to starptautiskos ūdeņos, droši apgalvo, ka hidrogrāfijas ziņā Latvija ir līdere ne tikai starp Baltijas valstīm, bet daudz plašākā mērogā. Kopš brīža, kad solīda vecuma pasaules hidrogrāfijas grandi uz nepieklājīgi jauno Latvijas Hidrogrāfijas dienesta vadītāju skatījās ar neuzticību – kas tas tāds te atnācis? – ir pagājis krietns laiks un Jānis Krastiņš ir iemantojis starptautisku atzinību.

"Tas nenoliedzami ir komandas darbs. Jau tad, kad vadīju Hidrogrāfijas dienestu, no administrācijas vadības puses bija atbalsts šo jautājumu risināšanā. Nenoliegšu, ka redzējums par hidrogrāfijas nozares attīstību man ir bijis, un zināmā mērā tās, protams, var saukt arī par ambīcijām. Ir jāiet uz priekšu un jādara, jo neviens cits to mūsu vietā nedarīs. Kādreiz brauca zviedri ar savām palīdzības programmām, kas savulaik palīdzēja, bet ir jāspēj paļauties uz saviem spēkiem, neko negaidot no malas.

Pēdējos gados gan par savu naudu, gan Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas līdzekļiem esam mācījuši savus hidrogrāfus un kartogrāfus," intervijā teica Jānis Krastiņš.

Jau deviņdesmitajos gados Latvija visus savus ūdeņus bija noklājusi ar elektroniskajām kartēm, bet daudzas valstis tikai tagad tuvojas šādam līmenim. Papīra kartes jau gadus desmit JA Hidrogrāfijas dienests nedrukā tipogrāfijā, bet dara to pēc pieprasījuma uz vietas. Tas, protams, ir licis pārskatīt gan ražošanas, gan informācijas uzturēšanas procesu. Latviju vienmēr salīdzina ar Igauniju, bet šajā ziņā Latvija Igauniju jau ir krietni apsteigusi.■

PIRMS 80 GADIEM MŪSU PIEKRASTĒ KOPĀ AR VILI VELDRI

Skaisti baltu smilšu liedagi, akmeņu krāvumi, putnu apdzīvoti niedrāji un randu pļavas. Un vēl augstas kāpas, ko vainago slaidi priežu stāvi, kas salīkuši spēcīgo jūras vēju priekšā un tomēr nav salūzuši. Stāvi un augsti krasti, kas paver skatienam tāles un ļauj pakājē atrast pa kādam dzintara graudam, kurš tikko vēl skalojies viļņu maigajās skavās.

Skaista ir mūsu jūra un tās krasts 500 kilometru garumā. Tāpēc laikam pēdējos gados īpaši populāra kļuvusi iešana gar jūras krastu, fotografēšana un fantastisku izjūtu kolekcionēšana. Dūšīgs gājējs dienā var noiet 20 kilometru, atvilkt elpu un nākamajā dienā mērot nākamos kilometru desmitus. Ir fiziski spēcīgi un norūdīti gājēji, kuri spēj dienā pieveikt 30 kilometru un pat vairāk. Tas nozīmē, ka no Lietuvas robežas gar jūras krastu līdz Igaunijas robežai sprauns gājējs varētu nonākt vismaz 25 dienās vai pat ātrāk. Tāda kājāmgājēja bagāžā ne vien būtu pārpārēm skaistu iespaidu, bet arī spirgtais jūras vējš būtu kārtīgi izpūtis no galvas visu nevajadzīgo. Virtuālās pasaules ērmi pazustu viļņu šalkās un jūras putnu klaigās, bet viena zvaigžņota nakts jūras krastā ar tālumā bliņķējošām bākām paliktu atmiņā uz ilgiem laikiem, ja ne uz visu atlikušo dzīvi.

Gājienā gar jūras krastu labi noderētu ne vien smalkas kartes un varbūt pat moderna satelītnavigācija, bet arī kāda grāmata. Pirms astoņdesmit gadiem dzejnieks, rakstnieks un kolportieris (tā senlaikos sauca ceļojošus grāmatu tirgotājus) Vilis Veldre (1908–1940, īstajā vārdā Fricis Jānis Gulbis) savās darba gaitās apceļoja visu mūsu piekrasti un uzrakstīja savus vērojumus par dzīvi un norisēm ciemos pie jūras. Tā tapa viņa stāstu krājums "Dzīve pie jūras", kuru atkārtoti izdevis Latvijas Kultūras fonds 1991. gadā.

Grāmatas pirmajā daļā lasāmi stāsti par piekrasti no Nidas ciema līdz Kolkai, vērojumi tapuši 1937. gada vasarā. Viesojoties Nidas pusē, Veldre raksta, ka latvieši šajā zemes malā dzīvojot līdz pat lietuviešu Sventājai robežas otrā pusē. Pārkļūšana pāri robežai esot vienkārša, vietējie bieži braukājot uz abām pusēm bez ierobežojumiem. Aizmirsti nav ar tie senie laiki, kad Baltijas jūra tika dēvēta par Spirta jūru izdevīgā kontrabandistu rūpala dēļ. "Vēl gan dažs manīgs laivas braucējs šad un tad naktīs ceļot malā spirta kannas no Dancigas kuģiem, bet šāda nodarbošanās esot vairs tikai bālas atskaņas no tiem kontrabandas ziedu laikiem, kas te nākuši pāri Latvijas patstāvības pirmajos gados," raksta Veldre. Daži gan sakot, ka nidieši joprojām esot kontrabandisti,

kas tumšās naktīs piekopjot savas slēptās lietas, taču ceļotājam neizdodas tādus vīrus še sastapt. Zvejnieki gan Nidā esot kādi 30 vai 40 vīri, kuri pa visiem kopā vasarā nozvejojot zivis par kādiem 3000 latiem. Rakstnieks ciemojas pie robežuzrauga Vītola, kurš esot vecs karavīrs, karojis kopā ar Kalpaku. Tas stāsta, ka pasts uz Nidu nākot trīs reizes nedēļā un telefona centrāle apkalpojot divus ciema abonentus. Veldre raksta: "Nelielās koka mājās, kādu te ir 30 vai 40, dzīvo pāri par simts cilvēku. Iepirkties viņi brauc uz Rucavu, kas ir 14 kilometrus, un tā iepirkšanās jau nekad nav nekāda lielā. Pašiem turēt veikalu neatmaksājas." Nidiešu bērni mācās Rucavas skolā, dzīvojot internātā un par trīsreizēju ēdināšanu tiem jāmaksā astoņi lati mēnesī. Mājas celtas no koka, apjumtas ar Papes ezera niedrēm. Kur nav pieticis labu dēļu, tur izmantoti "jūras dēļi" – kokmateriāls, kas izskalots no jūras. Visiem ir arī nelielas piemājas saimniecības ar dažiem zirgiem un govīm, nabadzīgo smilšu augsni vietējie bagātina ar izskalotajām jūras zālēm. Zvejo galvenokārt plekstes un mencas. Viena kapa (60 gabalu) mencu Rucavā maksājot ap diviem latiem.

Ejot gar krastu uz ziemeļiem, Vilis Veldre nonāk Papes ciemā. Te sensenos laikos varenas priedes gar jūru stāvējušas, tāpēc var atrast daudz dzintara. "Zvejnieka Tapiņa zēns Jānis, piemēram, atradis pustrešas mārciņas smagu dzintaru, ko māte aizvedusi uz Liepāju, dabūjusi par to 12 latus un tad nopirkusi puikam kurpes, cepuri un siltu šalli." Papenieki lepojas ar labierīcībām, kuras valdība ierīkojusi par saviem līdzekļiem – "ezera notekas slūžas, ostas moļus, tāpat bāku un zivju apstrādāšanas māju, kas celta nupat 1936. gadā". Zivju apstrādāšanas mājai, kā izrādās, ir pat savs ledus pagrabs un vēl paredzēta zivju žāvētava. Zvejnieki nozvejo ap 50 tonnu mencu, 10 tonnu reņģu, apmēram tikpat plekstes. Jūrā iet ar airu laivām un motorlaivām. Savukārt ezerā ķer līdakas, zušus, līņus un asarus. Papes ciemā ir sava pamatskola, ko apmeklē 50–60 bērnu, un tajā ir skaistas, gaišas klases. Ciemā ir divi veikali, 11 telefona abonenti un 10 mājās esot arī ierīkots radio!

Vēl Vilis Veldre ievēro, ka sievām Papē un Nidā esot apbrīnojami resni kāju lieli, jo tiem apkārt aptīti biezi auti un tad adīti dilbi, un tam visam pāri vēl uzvilktas zeķes. Tas notiekot pēc veca paraduma, jo resnas kājas esot sievietes gods!

Veldre piemin arī, ka zvejiem šeit jāiet zvejot tālu kalvā – reizēm pat 60 kilometru no krasta. Esot bijušas spēcīgas vētras, kurās pazuduši gan zvejnieki, gan laivas. Daža gan sadauzīta esot pēc mēneša izskalota Vācijas krastā. Skumjas pārdomas rada arī vecā kapsēta, kur apglabāti pēc vētrām krastā izskaloti jūrnieki, kuru dzimtene nav zināma un kurus varbūt vēl kāds kaut kur gaida pārnākam.

Jūrmalciemnieki savas zivis svaigas, sālītas vai kaltētas ved uz Liepājas tirgiem. Mencu zveja esot galvenais zvejnieku ienākums, sākot no Nidas līdz pat Akmeņragam. Jūrmalciemā ir trīs dievnami – luterāņu, baptistu un metodistu.

Tas tāpēc, ka zvejnieki esot dievticīgi, bieži piedzīvojot lielas briesmas un tāpēc labprāt sevi nodod Augstāka Sargātāja ziņā.

Nīcas ciemā Vilis Veldre iegriežas pie slavenā koktēlnieka Miķeļa Pankoka, kurš vasarā te dzīvo mazā koka būdiņā, ko cēlis viņa vectēvs. Miķelis nopircis lielu zvejas laivu, pārbūvējis to, gribējis piepildīt ar saviem darbiem un apceļot pasauli... Pirmā izstāde viņam bijusi 1925. gadā tepat Nīcas baznīckrogā.

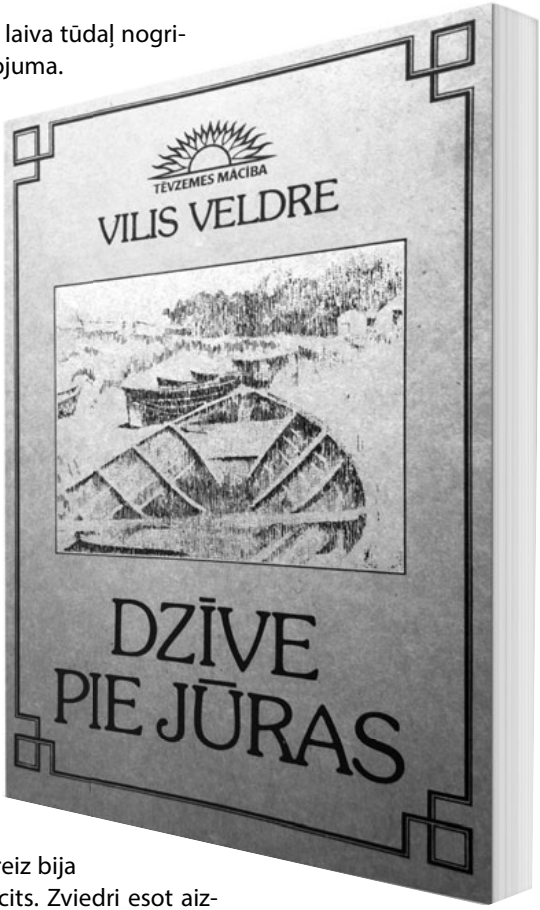
Pavērojis zveju dzīvi Liepājā un Ziemupē, Veldre tuvojas Akmeņragam. "Līdz ar melniem mēsliem jūra izskalojusi malā visādas lietas no liela dziļuma un tāliem krastiem. Sīks dzintara gabaliņš nomests līdzās ar konservu kārbu, kurai anglisks uzraksts. Apdedzis kuģa dēlis iespiedis smiltīs neparasti veidotu pudeli, no kuras franču matroži varbūt reiz dzēruši konjaku. Drīz esmu pa smiltīm un oļiem aizbridis līdz Akmeņraga bākai." Tiek domāts pie bākas celt nelielu molu jūras mēslu uzķeršanai, esot jau savesti 10 vezumi akmeņu. Līdz šim laikam šāda mola būvniecība nav notikusi, laikam jau tālākie kara notikumi izjauca visus tobrīd domās iecerētos plānus.

Pāvilostā ceļotāju sagaida divmastu burinieks ar malku un kādas 20 zvejas laivas. Kaut oficiāli tas ir ciems, te dzīvo vairāk par 1000 iedzīvotāju. Ir septiņi pārtikas preču veikali, divas frizētavas, divi kurpnieki, divas dzertuves, aptieka, veselības kopšanas punkts, arī grāmatu, puķu, drēbju un apavu veikali. Sazvejotās zivis kooperatīvs ar valdības dotu auto ved uz Skrundu, Aizputi un Saldu. "Pērnajā rudenī valdība uzcēlusi Pāvilostā zivju māju, kas taisīta no ķieģeļiem ar valsts šifera jumtu. Ēka celta nodegušās zivju mājas vietā pie tilta un izmaksājusi 15 000 latu. Par to tad tur ir zivju tīrītava, sālītava, žāvētava un ledus pagrabs," raksta Veldre. Vēl žāvētavā esot seši namiņi zivju cietai un mīkstai žāvēšanai. Rakstnieks arī uzteic skolu, kurā strādā seši skolotāji un mācās 200 bērnu.

No Pāvilostas līdz Ventspilij esot tik viens īsts zvejniekciems, tur zvejojot regulāri 20–30 vīru. "Viņiem ir divas motorlaivas, piecas lašu laivas, septiņas reņģu laivas un trīs mencu laivas. Viņu pazīstamākās zvejvietas augšjūrā, ap 20–30 km no krasta, ir 16 asis dziļais Monopols pret Užavas bāku, turpat arī Singapols, bet pretī ciemam, nedaudz uz Jūrkalnes pusi, tālu pazīstamais Suitu beņķis, 15 asis dziļš." Vēl Vilis Veldre izpētījis, ka katram zvejniekam pieder ap trim pūrvietām aramzemes un ap piecām pūrvietām pļavu. Tālāk uz ziemeļu pusi ceļotājs sastop vien paretas zvejnieku sētas, kas paslēpušās lielos mežos, nomaļus no jūras krasta. Un ceļš cauri silam esot briesmīgs, saremontēts ar dūres lieluma akmeņiem, kas braukšanu padarot aplam nelāgu.

Pēc Pirmā pasaules kara zvejojuši arī pie Užavas bākas dzīvojošie zvejnieki, taču Vilis Veldre konstatē, ka tādu šajā vietā vairs nav. Viņš stāsta par lielu vētru, kas ap 1905. gadu izdzēsusi daudzu zvejnieku dzīvības. Noslīkuši 18 vīri, kas ap Ziemassvētkiem devušies siļķu zvejā, taču nomaldījušies. Uznākusi vētra, sniegputenis. "Dažus izglābis kāds angļu kuģis un vedis uz Rīgu. Tikko

zvejnieki tikuši kuģī, viņu laiva tūdaļ nogrimusi aiz pārliecīga apledojuma. Rīgā zvejnieki uzskatīti par izbēgušiem revolucionāriem un labu laiku turēti cietumā, jo pašlaik trakojusi soda ekspedīcija. Vēl senāk atpakaļ vienā naktī no Klaipēdas līdz Rīgai noslīkuši 200 zvejnieku." Daudzi zveji pametuši ikdienas nodarbi un pārcēlušies uz tuvo Ventspili.



Jūras krasts te mainīgs, vētras skalo to nost, un tā vieta allaž ir nepastāvīga. Tā 1885. gadā atbraukuši zviedri ar kādu senu plānu un meklējuši paslēptus trīs šķirstus ar zelta naudu, taču nav atraduši. Plānā bijis atzīmēts attālums no krasta, bet tas jau daudzreiz bija mainījies un kļuvis gluži cits. Zviedri esot aizbraukuši tukšām rokām.

Iepazinies ar ventspilnieku jūrā iešanas paražām, Vilis Veldre dodas tālāk uz ziemeļiem – tur Oviši, Lūžņa, Miķeļtornis. Tur dzīvo lībieši, kuri atceras pasaules kara nodarīto postu. Atmiņā kaujas pie Miķeļbākas, kad krievu karakuģi šāvuši no jūras puses, bet vācieši zemnīcas un tranšejas rakuši un kāpās slēpušies. Dažs labs vācietis pat paspējis iemīlēties kādā vietējā meičā un ciemā palicis pēc kara, un, še dzīvojot, ar laiku pārtapis gluži ciešamā zvejniekā.

Lielirbē zvejnieki labprāt ejot strādāt arī meža darbus, tā piepelnot sev klāt kādu naudas mazumu. Un upē ķeroties nēģi. "Ieeju pie nēģu zvejnieka Dāvida Kalniņa. Viņš priekš pieciem gadiem atnācis no Salacgrīvas, kur palikuši viņa dēli. Te Kalniņš rentē no valsts Dižirves grīvu, kur agrākajos rudeņos licis nēģu tačus ar 75 tīklu murdiem. Šoruden viņš vismaz 100 murdus liek." Agrāk nēģu zvejniekam par gadu bija jāmaksā 260 latu, tagad uzradies konkurents,

kas mēģinājis šo pārsolīt, un rezultātā rentes maksa valstij uzkāpusi līdz 760 latiem gadā.

Lībiešu galvenajā ciemā Mazirbē kāds vecs zvejnieks Veldrem stāsta, kā saticis pašu Prezidentu. Tas Mazirbē izkāpis no auto un tad bargi vaicājis, kāpēc vietējie te tādus sliktus smilšainus ceļus paciešot? Jau nākamajā dienā uz Mazirbi braukuši inženieri un smalki kungi, kas visu pētījuši un sākuši sliktos ceļus labot.

Pitradzniekiem lieti noderot Kolkas mežniecības malkas krautuve, kas atrodas jūras malā tieši pie ciema. Jūrā pie krasta piestājot kuģis, un vietējie ar pajūgiem vedot kokmateriālus uz jūru, tad ar laivām uz kuģi. Viena motorlaiva tā var pelnīt līdz 100 latiem dienā, vienkārša laiva 30 vai 40 latu. Pitradznieki slaukot sviedrus smaidīdami!

Vilis Veldre.

"Vai kāds nezina vēl, kur Kolka? To zina visi, jo redziet – Kolka ir tanī vietā, kur Ziemeļkurzeme nāk laukā no jūras, tiekdamās arvien tālāk pret ziemeļiem." Tā Kolku ierauga Vilis Veldre. Tā ir vieta, kur ķirši pavasaros zied divas nedēļas vēlāk nekā leišmalē. Ciemā ir 11 motorlaivas, ar tām jūrā dodas ap 50 zvejnieku, ir pat savs kooperatīvs ar deviņām nodaļām, kuras aptver 60 kilometrus no apkārtējās piekrastes. Valdība kooperatīva rīcībā nodevusi auto, un tagad šeit jādomā par ceļu uzlabošanu.

Kolkā dzīvojot ap 300 cilvēku, un Veldre uzskaita ciema infrastruktūru: "Ciemā ir mežniecība, piecklasīga pamatskola, pasta palīgnodaļa, ilggadīgs policists, 10 radioaparāti, 17 telefoni." Vēl tiek pieminētas te esošas divas baznīcas – luterāņu un pareiznieku, ciema iedzīvotāju skaits daloties tieši uz pusēm konfesiju ziņā.

Kolkā sakot: "Kas cenšas, tas iet uz augšu." Vietējie lepojoties ar savu zvejnieka amatu un mežu darbos atšķirībā no citiem piekrastes iedzīvotājiem ejot nelabprāt. Vēl Veldre uzteic vietējos par lielu centību, kuru tie izrāda gan savā grūtajā zvejas darbā, gan dzīves vietas uzturēšanā un labiekārtošanā.

Kolkas ragā beidzas Viļa Veldres 1937. gada vasaras gājums un izskan viņa vērojumi Kurzemes piekrastes zvejniekciemos. Atskatoties uz redzēto, viņš raksta: "Nevaicāsim to mūžīgo jautājumu: vai ceļš jau galā, – jo ceļam nekad nav gala, un mēs varētu iet bez apstāšanās, arī tad mēs nekādā galā nenonāktu."

Nākamajā, 1938. gadā, piekrastes apceļošana turpinās. Ceļš sākas Kolkā un beidzas Ainažos. Vilis Veldre atkal nesteidzīgi vēro piekrastes zvejnieku dzīvi un sarunājas ar jūrmalciemu iedzīvotājiem un zvejiem. Viņš nenoguris iet no ciema uz ciemu. Citkārt varbūt paskarbie jūras vīri ar viņu atklāti izrunājas, pārstāsta savu dzīvi un jūrā iešanu. Ceļotājs ir ļoti smalkjūtīgs un vērīgs, šķiet, viņš labi pazīst cilvēkus, un tas ļauj brīžiem ielūkoties tajos cilvēka dvēseles nostūrīšos, kur citus svešiniekus varbūt nelaiž. Tā atkal paiet viena vasara un gads rakstnieka dzīvē. Par viņa redzēto Kurzemes austrumu krastā un Vidzemes jūrmalā turpinājumā gari nerunāšu. Varbūt tik uz mirkli pieminēšu īsu epizodi Kuivižu Mazviļņos.

"Ieeju Mazviļņos. Tā ir zvejnieku sabiedrības kasiera Krūmiņa māja. Patlaban saimnieks šķērž un tīra mencas virtuvē pie ūdenssūkņa. Nobrīnos un priecājos, ka sūknis virtuvē, bet saimnieks pasmaida un atbild, ka tādi sūkņi viņam arī kūtī un dārzā, kur tāpat vajadzība pēc ūdens." Vēl Veldre piemin nelielo augļu dārzu, kas ar lielu un rūpīgu darbu ieaudzēts, lieso piejūras zemi bagātinot ar māliem un dumbru zemi.

Mazviļņos, kur tagad dzīvo Gints Šīmanis, esmu vairākkārt viesojies un savām acīm skatījis to pašu ūdenssūkni, kuru Vilis Veldre redzēja tieši pirms astoņdesmit gadiem. Un tas joprojām darbojas! Arī Mazviļņu saistība ar jūras lietām pa šiem 80 gadiem nav zudusi – Gints ir cītīgs Krišjāņa Valdemāra dzīves gājuma un labo darbu pētnieks. Ar savu nerimstošo enerģiju un dzīvesprieku viņš ir viens no tiem, kas nenogurstoši pēta jūras lietas mūsu senatnē un tagadnē, popularizē Valdemāra viedo domu par latviešu jūrā iešanu un mūsu visu kopīgo labumu no šīs uzteicamās lietas.

Viļa Veldres "Dzīve pie jūras" ir ne vien aizraujoša un interesanta dokumentāla lasāmviela par pirmskara laiku mūsu piekrastē, tā ir arī lielisks iedvesmas avots apaut kājas, pasist šo grāmatu padusē un droši paceltu galvu doties ceļotāja un rakstnieka pēdās, lai mūsu valsts simtgades brīdī pavērotu, kā mainījušies laiki un dzīve pie jūras. Arī cilvēki.

Beigšu šo nelielo ieskatu grāmatā ar Viļa Veldres paša rakstītajiem vārdiem grāmatas izskaņā: "Pasaule pieder drošajiem, kas nebaidās uzdrīkstēties vairāk, nekā citi drīkst."■

Normunds Smaļinskis

SPIRTA KONTRABANDA LIEPĀJAS NOVADĀ 1920. – 1940. GADĀ

Jebkuras kontrabandas pamatā ir vēlme iedzīvoties uz ievedmuitas nemaksāšanas rēķina. Latvijā spirta kontrabandu veicināja arī lielā cenu starpība starp Latvijā un Vācijā ražoto spirtu. Latvijā ražotais spirts bija stipri dārgāks par Vācijā ražoto.

Īpaši plaši spirta kontrabanda zēla Latvijā pirmajos pēckara gados, kad valsts saimniecība bija izpostīta, varas iestādes bija vāji nodrošinātas ar speciālistiem un tehniku. Tai pašā laikā kontrabandistu rīcībā bija labāka tehnika, ātrgaitas transporta līdzekļi. Spirta kontrabandu Liepājas novadā veicināja arī Vācijas tuvums, atklātā jūra. Spirta kontrabanda bija labi, ar plašu vērienu organizēta. Pastāvēja kontrabandas spirta vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība. Ar vairumtirdzniecību nodarbojās lielās firmas Vācijā, kuru rīcībā bija ātrgaitas transportlīdzekļi, pat pārbūvēti torpēdkuteri.

Ar spirta kontrabandu Liepājas novadā visai aktīvi nodarbojās arī daļa zvejnieku, kuri bija izdevīgā situācijā, jo neradīja aizdomas, dodoties jūrā. Spirta kontrabandistiem bija ļoti ērti un arī daudz drošāk nodot preci atklātā jūrā, netuvojoties krastam, kur draudēja liels risks būt notvertiem. Zvejnieki kontrabandisti saņēma spirtu vairumā, un tālāk tas tika realizēts pa labi organizētu starpnieku ķēdi. Pēdējais posms bija mazumtirgotāji, šajā posmā visai bieži bija iesaistītas arī sievietes, kas spirtu piegādāja tiešajiem patērētājiem.

Spirta transportēšanai un uzglabāšanai izdomāja visdažādākos paņēmienus, slēptuves. Izplatītākais spirta slēpšanas paņēmiens zvejniekiem bija šāds: spirta kannas (vienas kannas tilpums bija 6–10 litri) ar auklām sasaistīja kopā un pusiegremdētā stāvoklī noenkuroja jūrā tā, lai no augšas nebūtu pamanāmas. Pie kannām piesēja garu auklu, ko izvilka krastā un nomaskēja smiltīs. "Kurzemes Vārds" 1924. gada 17. maijā apraksta šādu epizodi: "Naktī no 13. uz 14. maiju jūrmalas kāpās netālu no "Krūmu" (Bernātos – *J. K.*) mājām dažas personas ar virvi izvelk krastā kaut ko aizdomīgu no jūras. Sāka gūstīt kontrabandistus, kas, pametuši maisus, bēga uz mežu. Uz viņiem vairākas reizes šāva. Nomestos maisos atrada spirtu."

Viens no paņēmieniem, kā kontrabandisti izvadāja spirtu, bija šāds. Tika noformēti oficiāli dokumenti, kuros bija norādīts spirta transportēšanas galapunkts. Kontrabandistu kuģis, motorlaiva ienāca ostā, it kā meklējot patvērumu vai kāda cita ticama iemesla dēļ, bet pēc tam, iemidzinot ostas iestāžu modrību, izgāja jūrā, it kā lai oficiāli dotos uz dokumentos norādīto galamērķi, bet īstenībā devās kontrabandistiem vajadzīgā virzienā, lai realizētu spirta kravu.

Ar spirta kontrabandistiem bija grūti cīnīties, jo viņu kuģi bija apgādāti ar spēcīgiem ātrgaitas dzinējiem, bija arī labi apbruņoti ar lielkalibra ložmetējiem.

Kontrabandistu izdomai nebija robežu. Paņēmieni, kā ievest kontrabandas spirtu, pastāvīgi mainījās atkarībā no radušās situācijas. Kad jūras kāpu rajons kļuva pārāk nedrošs, tad maldināšanas nolūkā mēģināja spirtu paslēpt Liepājas ezerā un pēc tam piegādāt noņēmējiem no pretējās puses, par kuru policijai nevarētu būt aizdomas. Tīri nejauši policija ievēroja pie ezera Jaunās ielas galā ormani, kas kaut ko gaidīja. "Kurzemes Vārds" 1925. gada 1. jūlijā rakstīja: "Pēc neilga laika no ezera izbrauca maza balta laiviņa ar dažiem vīriešiem, kuri sāka izcelt no laivas mantas un nogādāt pie ormaņa. Piecas spirta kannas jau atradās ratos, bet divpadsmit kannas laivā. Konfiscēja septiņpadsmit skārda kannas ar kontrabandas spirtu, katrā pa 10 litri. Kannas bija sasietas pa divi kopā." 19. augustā laikraksts turpināja rakstīt: "Liepājas apriņķa robežsargi, pārmeklējot Liepājas ezeru un Pērkones muižas upi, atrada ezera dūņās ļoti rūpīgi noslēptas dažas kannas ar spirtu, kuras nodeva Liepājas muitas valdei."

1925. gada 7. novembrī Muitas dārza rajonā atrada veselu kontrabandistu floti, kas sastāvēja no divmastu motorburinieka "Lux", kutera "Albatross", vācu motorburinieka "Hans Heinrich" un divām latviešu motorlaivām. Sagūstītos peldlīdzekļus pārdeva izsolē.

Spirtu mēģināja slēpt arī reidā, kur spirta kannas iegremdēja un noenkuroja. Slēpa arī pludmales peldbūdās zem grīdas, dzīvokļos dažādās vietās, arī zem grīdas, vecos kuģu vrakos, pusnogrimušos kuģos un vēl daudzās citās vietās.

Lai gan robežsargu, policistu, muitas darbinieku rīcībā bija ierobežoti līdzekļi, tomēr cīņa ar spirta kontrabandistiem bija visai efektīva, pateicoties dienestu labai sadarbībai un koordinācijai un vietējo iedzīvotāju atbalstam. Liela nozīme bija arī tam, ka ierēdņi bija materiāli ieinteresēti spirta kontrabandistu notveršanā, jo kā prēmiju saņēma apmēram trešdaļu no konfiscēto kontrabandas preču vērtības.

No 1924. līdz 1926. gadam tika nodots kontrabandas spirts 135 935 latu vērtībā (123 974 litri). Tika konfiscēti spirta kontrabandistu kuģi "Hans Heinrich", "Ella", "Albatross", "Adu", "Villi", "Lux". Liepājas muita no 1919. līdz 1927. gadam gratifikācijās bija izsniegusi 69 846 latus. Liepājas muitas darbinieki saņēma 19 685 latus, policijas darbinieki 33 613 latus, kara resors 584 latus, privātpersonas 2747 latus, ierēdņi 78 latus, loči 21 latu, Rucavas muitas darbinieki 55 latus. Kontrabandistu ķeršanā visā muitas darbības laikā piedalījušies 127 muitas darbinieki.

Liepājas muitas darbiniekiem, robežsargiem 1926. gadā beidzot izdevās sagūstīt par leģendu kļuvušo spirta kontrabandistu ātrlaivu "Villi". "Kurzemes Vārds" rakstīja: ""Villi" aprīļa sākumā uzturējās Liepājas apkārtnē. Kontrabandistiem totāli neveicās. Vispirms jau vētra tos pārsteidza Liepājas jūrmalā. Kādas 12 jūdzes no Bernātu sēkļa tika pamanīts jūrā kāds kuģis, kurš bija paļāvies

nest sevi vējam, bet, kad to ieradās glābt, tad tas kāpināja braukšanas tempu un nozudis glābējiem. Izrādījās, ka tas bija spirta kontrabandas kuģis, bez tam bruņots un bija labi pazīstams kā bīstams pretinieks Latvijas robežsargiem. Daba nāca palīgā un "Villi" tika izmests uz sēkļa sešu kilometru attālumā no Liepājas, miglas apstākļos. Komandu arestēja. Konfiscēja 182 skārda kannas ar 1700 litriem kontrabandas spirta. Kontrabandisti bija jau pazīstamie – Krievijas flotes virsnieks Konstantins Abrasimovs, īpašnieks, Jānis Grēce – motorists, igaunis Pauls Ruziks – otrais matrozis. Visi viņi bija rūdīti kontrabandisti."

Par kontrabandu draudēja ļoti bargi naudas sodi (8–10 reizes lielāki par preces vērtību), cietums, izraidīšana no piekrastes joslas, izraidīšana no valsts u.c. Tika konfiscēti arī transporta līdzekļi, ar kuriem tika pārvadāta kontrabanda. Tos pēc tam pārdeva izsolēs. Kontrabandistu divmastu motorburinieku "Lux" pārbūvēja un nodeva Rīgas Krišjāņa Valdemāra jūrskolai kā mācību kuģi "Jūrnieks". Arī Liepājas jūrskolā mehāniķu apmācībai izmantoja bijušo kontrabandistu kuģi, kuru pārbūvēja un nosauca par "Juri".

Par kontrabandistiem uzliktajiem lielajiem sodiem informēja "Kurzemes Vārds" 1920. gada 20. janvārī: "Muitas valdē uz 1925. gada 20. janvāri atradās 12 000 litru kontrabandas spirta un soda summa atbilda 33 000 000 rubļu".

Nepaveicās Pērkones pagasta iedzīvotājiem Miķelim Otaņķim un Miķelim Sproģim – par 155 litriem kontrabandas spirta un atkārtotu kontrabandu viņi tika sodīti ar 8748 latu lielu sodu (spirta vērtība bija 1216 lati).

Bija arī rūdīti spirta kontrabandisti. Piemēram, Jankovskis – spirta kontrabandas motorlaivas "Geale" kapteinis, Latvijas pavalstnieks Bērmans – kontrabandas motorburinieka "Ella" īpašnieks no Dancigas, kuru sodīja ar 9 miljonu rubļu lielu sodu. Kārlis Silka, kuģa "Lux" kapteinis, tika sodīts ar 30 miljonu rubļu lielu sodu un izraidīts no Latvijas. Jēkabs Čirkše tika sodīts ar cietumu un izraidīts no piejūras zonas. Ļoti slavens kontrabandists bija Mārtiņš Grēviņš – leģendārā kuģa "Bode" īpašnieks. Viņa kuģī bija uzstādīti trīs "Benz" firmas dzinēji ar 750 ZS lielu jaudu, un kuģis varēja attīstīt ātrumu ap 70 kilometriem stundā.

Bargi sodīja zvejniekus, kas nodarbojās ar spirta kontrabandu. "Kurzemes Vārds" 1928. gada 13. maijā rakstīja: "1928. gadā par spirta kontrabandu tiesa sodīja Nidas zvejniekus Juri Kaulu, Juri Trankali un Miķeli Jēci, uzliekot visiem kopā 2268 latu lielu sodu un uz 3 mēnešiem izraidīja no dzīves vietas ar aizliegumu apmesties uz dzīvi tuvāk par 50 kilometriem no robežas."

Saskanīgā darbība, gūstot kontrabandistus, bargie sodi pamazām apslāpēja plašo spirta kontrabandu un iedzina respektu spirta kontrabandistiem. Lūk, ko rakstīja "Kurzemes Vārds" par vienu kontrabandistu gūstīšanas epizodi: "1930. gada septembrī iepretim Bernātu jūrmalai sagūstīja vācu spirta kontrabandas kuģi "Anni", kur atradās 32 kannas kontrabandas spirta. Pie aizturēšanas notika apšaude. Liepājas apgabaltiesa sodīja kapteini Kārli Gismani, kuģa

īpašnieku Daevu un matrozi Egonu Kaminski, kurinātāju Imantu Brēmeru – katru ar 7 mēnešu cietuma. Pēc cietumsoda izciešanas Liepājas apgabala cietumā visi aizbrauca uz Dancigu. Kontrabandisti atzīmēja, ka nekad vairs neatgriezīsies Latvijas piekrastē ar kontrabandu, jo tik enerģisku gūstīšanu ar lidmašīnu un velkoņu palīdzību nekur neesot piedzīvojuši."

Cīņu ar kontrabandistiem mēģināja risināt arī starptautiskā līmenī. 1924. gadā starptautiskajā konferencē Helsingforsā, kurā piedalījās pārstāvji no Latvijas, Lietuvas, Polijas, Krievijas un Vācijas, pieņēma somu priekšlikumu – teritoriālo joslu jūrā palielināt no trim līdz 12 jūras jūdzēm. Neatkarīgās jūras valstis šajā joslā varēja kontrolēt kuģus un apkarot kontrabandu.

Latvija cīņā ar spirta kontrabandistiem vairāk paļāvās uz saviem spēkiem. Vēlākos gados, uzlabojoties ekonomiskajai situācijai valstī, kontrabandistu gūstīšanai jau sāka izmantot ātrgaitas motorlaivas, kuģus un pat aviāciju. Liepājā kontrabandistu vajāšanai izmantoja kuģīšus "Uzraugs", "Vanags" un "Ērglis".

Visumā cīņa ar spirta kontrabandistiem bija sekmīga. Tika aizturēti un konfiscēti daudzi kontrabandistu peldlīdzekļi: motorlaivas "Barchen", "Gatmors", "Aga", motorburinieki "Gasle", "Lux", "Hans Heinrich", kuģi "Ella", "Gaselle", "Villi", "Albatross", "Ada", "Aeg" un "Boda".

1930. gadu otrajā pusē spirta kontrabandu jūtami mazināja arī plaukstošā Latvijas tautas saimniecība. Tomēr pilnībā kontrabandu iznīdēt neizdevās, to nav izdevies iznīdēt nevienai valstij pasaulē.■

Juris Kriķis

AINAŽU JŪRSKOLNIEKU PĒCTEČI – KRUSTA CEĻA GĀJĒJI!

Tie smagi pieviļas, kas tic, ka patiesība zūd:
Kā dziļi zemē iesēts grauds tā snaužz, bet – nesatrūd.
Un dienas nāk, un saule lec, un pārsteigdama tos,
Tā, slavēdama Debesis, svin augšāmcelšanos.
Leonīds Breikšs

2018. gadā mēs, muzejnieces, daudz viesojāmies Ainažu jūrskolas absolventa Kārļa Bezbaiļa celtajā mājā "Selerson" Ainažos. Mājas tagadējā saimniece Māra Tīte ir K. Bezbaiļa mazdēla Bruno Tīta atraitne. Viņa mūs vienmēr sagaidīja ar patiesu sirsnību un mīlestību. Māra ar dēlu Ati (pēkšņi aizgāja no dzīves 2018. gada 31. decembrī) ir rūpējusies par māju un tās apkārtni, nav daudz tik labi saglabātu senu māju Ainažos. Tāpat Māra ar pietāti glabā visas senās kapteiņa K. Bezbaiļa lietas, dokumentus. Daudzas no šīm vēstures liecībām viņa atdāvinājusi mūsu muzejam.

Bet viendien Mārīte mums parādīja trīs skiču burtnīcas, kuras zīmējis neapšaubāmi talantīgs cilvēks. Izrādās, tās ir viņas vīra Bruno Tīta (mākslinieka Matveja Tīta radinieks) skices, kuras zīmētas izsūtījuma laikā Mordovijā.

Un sarunas pavediens bija atritināts. Uzzinājām par seniem notikumiem, kuri 1957. gadā sabangoja visus Ainažus, līdzīgi kā jūrskolas atvēršana latviešiem cariskajā Krievijā.

Bruno Tīts bija viens no deviņiem puišiem, kuri 1956. gadā Ainažos nodibināja pretpadomju organizāciju, lai cīnītos pret okupācijas varu. Puiši tolaik mācījās Salacgrīvas vidusskolā. Visi ar gudru galvu un labām sekmēm, labi sportisti.

Un tad mums, muzejniecēm, radās doma godināt šos puišus un sagatavot viņiem veltītu izstādi tieši Latvijas simtgades laikā. Zvanīju ainažniecei Ilgai Žibai – cilvēkam ar fenomenālu atmiņu. Viņa tūlīt nosauca visu puišu vārdus. Izrādās, neviens no viņiem vairs nav šaisaulē. Bet Ilga zināja visu puišu radiniekus. Nu pavedieni bija rokā, vajadzēja tikai sameklēt puišu māsas, meitas un sievas (tikai viena puiša – A. Elstiņa – radiniekus neizdevās sameklēt). Un tā no jauna, pārcilājot atmiņas, tika izsāpēta viņu lielā sāpe.

1956. gada novembrī sociālistiskās Ungārijas valsts drošības policija un padomju okupācijas karaspēks asiņainās ielu kaujās Budapeštā apspieda Ungārijas revolūciju – cīņu par demokrātijas atjaunošanu un PSRS okupācijas armijas izvešanu no valsts. Pēcāk par šīs revolūcijas pieminēšanu vien tika piespriests KPFSR Kriminālkodeksa 58.10. pants. PSRS tā bija viena no izplatītākajām

apsūdzībām idejisko pretinieku vajāšanā – "par pretpadomju aģitāciju un propagandu". 1956. gadā Latvijas PSR VDK pēc šā KK panta ierosināja 43 krimināllietas, 1957. gadā jau 101.

Iedvesmojušies no Ungārijas revolūcijas, deviņi Ainažu puiši 1956. gada rudenī nodibina pagrīdes pretpadomju organizāciju ar nosaukumu "Dzirkstele". Ar Salacgrīvas vidusskolā nozagtu rakstāmmašīnu viņi sāk drukāt uzsaukumus, skrejlapas, organizē nelegālas sapulces. Viņu moto – būsim modri un pārliecināti, ka reiz atspīdēs brīvības saule!

Grupas vadītāji bija Māris Buliņš un Rainis Radziņš. Vēl tajā darbojās Bruno Tīts, Mārtiņš Strauts, Juris Jirgens, Johans Kuks, Juris Sārts, Guntis Tambors un Arnolds Elstiņš. Ir ziņas, ka grupā piedalījies arī jau tiesātais leģionārs Ēriks Grants, kas jauniešiem bija pārdevis Nagana sistēmas revolveri.

1957. gada naktī no 17. uz 18. novembri puiši no Salacgrīvas skolas internāta kājām devās uz Ainažiem, kur bijušā zvejnieku kooperatīva zivju žāvētavas skurstenī pacēla Latvijas brīvvalsts sarkanbaltsarkano karogu.

Tā laika skolotāji atceras, ka 1957. gada 17. novembra vakarā internātā dežūrējošā skolotāja iegājusi puišu istabiņā novēlēt labu nakti un ieteikusi palasīt kādu grāmatu. Viens no viņiem atbildējis: "Ko tad lai mēs lasām, vai Marksa "Kapitālu"?" (To jau viņi bija izstudējuši.) Tajā vakarā viņi esot pa sasietiem palagiem nolaidušies no otrā stāva.

Pēcāk sākās vainīgo meklēšana. Kā jau katrai tautai, arī latviešiem bija savi kangari. Puišus ātri atrada. Bet mūsu brīvības karogs gan esot veselu dienu plīvojis skarbajā novembra vējā, kamēr atrasti papildspēki tā likvidēšanai.

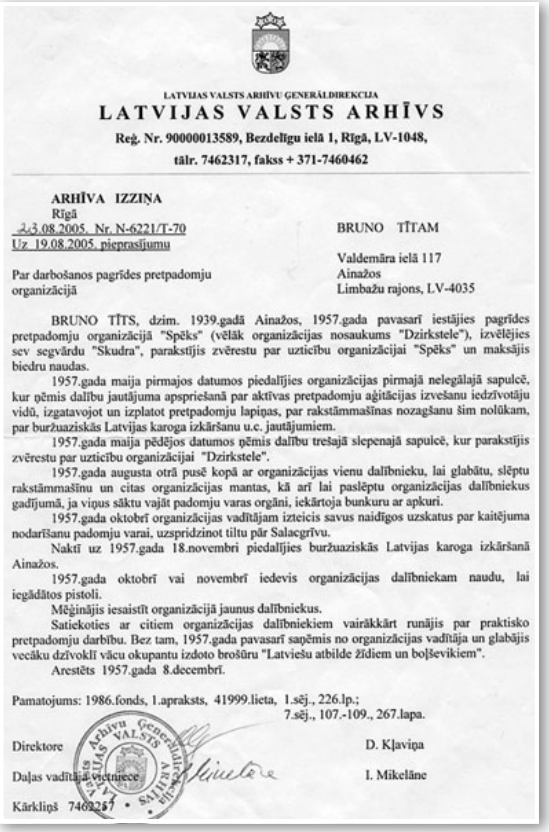
Tiesa Mārim Buliņam piesprieda brīvības atņemšanu uz pieciem gadiem, Bruno Tītam un Rainim Radziņam uz četriem, Mārtiņam Strautam un Guntim Tamboram uz trim, Jurim Jirgenam, Johanam Kukam, Jurim Sārtam un Arnoldam Elstiņam uz diviem, bet bijušajam leģionāram Ērikam Grantam uz četriem gadiem.

Drosmīgajiem Ainažu puišiem bija jāuzņemas smagais moku ceļš – izsūtījums, kur dienas pilēja lēni un ļauni. Viņi bija mūsu puses pirmās brīvības bezdelīgas. Lai noliecam galvas viņu priekšā!

Tagad mazliet sīkāk par katru no viņiem. Puišus vairāk iepazīt man laipni palīdzēja viņu radinieki.

Par BRUNO TĪTU (1939. 3. IV – 2008. 6. X) pastāstīja viņa sieva Māra Tīte.

Bruno Tīts mācījies Ainažu pamatskolā un Salacgrīvas vidusskolā. 1957. gada 8. decembrī arestēts par piedalīšanos pretpadomju pagrīdes organizācijā. Izsūtīts uz Mordovijas APSR nometni "Dubravlag", kur izcietis sodu līdz 1961. gada 8. decembrim. Izsūtījumā ganījis govis un strādājis maizes ceptuvē. Visu mūžu ļoti baidījies stāstīt par nometnes gadiem. Tikai to teicis, ka badu nav nācies



LATVIJAS VALSTS ARHĪVU GENERĀLDIREKCIJA

LATVIJAS VALSTS ARHĪVS

Reģ. Nr. 90000013589, Bezdelīgu ielā 1, Rīgā, LV-1048,

tālr. 7462317, fakss + 371-7460462

ARHĪVA IZZIŅA
Rīgā
23.08.2005. Nr. N-6221/T-70
Uz 19.08.2005. pieprasījumu

BRUNO TĪTAM

Valdemāra ielā 117
Ainažos
Limbažu rajons, LV-4035

Par darbošanos pagrīdes pretpadomju organizācijā

BRUNO TĪTS, dzim. 1939.gadā Ainažos, 1957.gada pavasarī iestājies pagrīdes pretpadomju organizācijā "Spēks" (vēlāk organizācijas nosaukums "Dzirkstele"), izvēlējies sev segvārdu "Skudra", parakstījis zvērestu par uzticību organizācijai "Spēks" un maksājis biedru naudas.

1957.gada maija pirmajos datumos piedalījies organizācijas pirmajā nelegālajā sapulcē, kur ņēmis dalību jautājuma apspriešanā par aktīvas pretpadomju aģitācijas izvēsanu iedzīvotāju vidū, izgatavojot un izplatot pretpadomju lapiņas, par rakstāmmašīnas nozagšanu šim nolūkam, par buržuaziskās Latvijas karoga izkāršanu u.c. jautājumiem.

1957.gada maija pēdējos datumos ņēmis dalību trešajā slepenajā sapulcē, kur parakstījis zvērestu par uzticību organizācijai "Dzirkstele".

1957.gada augusta otrā pusē kopā ar organizācijas vienu dalībnieku, lai glabātu, slēptu rakstāmmašīnu un citas organizācijas mantas, kā arī lai paslēptu organizācijas dalībniekus gadījumā, ja viņus sāktu vajāt padomju varas orgāni, iekārtoja bunkuru ar apkuri.

1957.gada oktobrī organizācijas vadītājam izteicis savus naidīgos uzskatus par kaitējuma nodarīšanu padomju varai, uzspridzinot tiltu pār Salacgrīvu.

Naktī uz 1957.gada 18.novembri piedalījies buržuaziskās Latvijas karoga izkāršanā Ainažos.

1957.gada oktobrī vai novembrī iedevis organizācijas dalībniekam naudu, lai iegādātos pistoli.

Mēģinājis iesaistīt organizācijā jaunus dalībniekus.

Satiekoties ar citiem organizācijas dalībniekiem vairākkārt runājis par praktisko pretpadomju darbību. Bez tam, 1957.gada pavasarī saņēmis no organizācijas vadītāja un glabājis vecāku dzīvokļī vācu okupantu izdoto brošūru "Latviešu atbilde žīdiem un boļševikiem".

Arestēts 1957.gada 8.decembrī.

Pamatojums: 1986.fonds, 1.apraksts, 41999.lieta, 1.sēj., 226.lp.; 7.sēj., 107.-109., 267.lapa.

Direktore D. Kļaviņa

Daļas vadītāja vietniece I. Mikelāne

Kārkliņš 7462267

Arhīva izziņa par B.Tītu, 2005.23.08.

B.Tīts zvejā, 80. gadi.

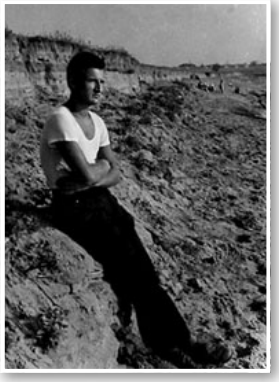
ciest. Atrazdamies izsūtījumā, daudz zīmējis. Mājās pārvedis trīs skiču albumus. Sūtījis mājiniekiem paša zīmētus apsveikumus. Pēc atgriešanās no izsūtījuma turpinājis mācības Salacgrīvas vidusskolā. Vēlāk strādājis par sporta metodiķi, spēlējis futbola komandā "Enkurs".

"Bruno bija romantiķis. Kad bija pļavā, vienmēr saplūca man lauku puķes. Nekad neaizmirsa kāzu jubilejas – tad vienmēr man tika rožu klēpis, konfektes un šampanietis," stāsta Māra. "Septiņdesmitajos gados viņš sāka strādāt Kuivižu zvejas brigādē. Jūras mīlestību Bruno bija mantojis no sava vectēva – Ainažu jūrskolas absolventa tālbraucēja kapteiņa Kārļa Bezbaiļa. Bruno gāja jūrā līdz pat nāves stundai. Tolaik daudz zvejoja lašus. Viņam pašam arī zivis ļoti garšoja, īpaši siļķes. Bruno bija liela atbildības izjūta, viņš neko nedarīja pa roku galam. Savas dzimtās mājas "Selerson" ļoti mīlēja. Deviņdesmitajos gados, kad dabūja atpakaļ zemi un

ēkas, saveda visu kārtībā. Viņš bija vīrietis, kurš nekaunējās darīt vienkāršos mājas darbus – ravēt, lasīt ogas, mazgāt traukus, slaukt govis, gatavot ēst.

Bet par visu vairāk Bruno mīlēja savu Latviju. Daudz pārdzīvoja un raudāja par Latviju. Deviņdesmito sākumā piedalījās Latvijas neatkarības aizstāvēšanā, stāvēja uz barikādēm.

Izsūtījums Bruno dvēselē uz visu mūžu bija iecirtis nedziedējamu brūci. Viņš bija iebaidīts, nevienam nespēja uzticēties."



B.Tīts izsūtījumā.

Atmiņās par JURI JIRGENU (1941. 23. IV – 2007. 27. XII) dalījās viņa māsas Anita Saulīte un Ruta Brinkmane

"Juris bija Ainažu jūrskolnieka Mārtiņa Jirgena (jūrskolā iestājies 1882. gadā) mazdēls. Vectēvs Mārtiņš pēc tautības bija igaunis, nopircis zemesgabalu Latvijas pierobežā, strādājis par randu pļavu uzraugu. Viņam piederēja divi kuģi, kuri, sākoties Pirmajam pasaules karam, tika piekrauti ar akmeņiem un nogremdēti.

1957. gadā Juris ar ģimeni dzīvoja kapteiņu Miķelsonu mājā. Tēvs strādāja par Ainažu kultūras nama vadītāju. Juris mācījās Salacgrīvas vidusskolas 10. klasē. Naktī uz 18. novembri Juris bija tas, kurš uzkāpa Ainažu zvejnieku kooperatīva skurstenī un pacēla sarkanbaltsarkano karogu. Karogs noplīvojis visu nākamo dienu, neviens nav uzdrošinājies to noņemt. Tolaik Ainažos uzturējās krievu zaldāti, dzīvoja "Pelmos". Tie esot sašāvuši karoga kātu.

Nākamajā dienā Salacgrīvas skola esot bijusi pilna ar krievu armijas vīriem. Visi tikuši sasaukti zālē. No darba atlaisti daudzi skolotāji. Tajā dienā nodevējs X esot staigājis izriestām krūtīm, lepns kā pāvs. (Viņam dzīvē viss nācis atpakaļ.)

Juri apcietināja spartakiādes laikā Alojā. Mājās neviens pat iedomāties nevarēja, ka Juris uzvilcis karogu. Vecāki nobijušies runāja, ka tam, kurš uzvilcis to karogu, nu gan būšot Sibīrija. Juris tikai klusēja. Kratīšana mājās bija nepatīkama un ļoti aizskaroša. Mums bija Raiņa kopotie raksti vecajā latviešu ortogrāfijā. Kratītāji nesaprata, kas tā par valodu, kas tur vispār rakstīts. un paņēma sev līdzi.

Juris Jirgens ar māsām Rutu, Anitu un Ilzīti Ainažos, 50. gadi.

J. Jirgens (pirmais no kreisās) izsūtījumā, 1958. gads.

Mamma mājās ilgus gadus glabāja Latvijas sarkanbaltsarkano karogu, bet pirms neilga laika, kā zināmama, bija uzšuvusi no tā Anitai kleitu.

Rīgas centrālcietumā Juris atradās no 1957. gada novembra līdz nākamā gada maijam. Kamerā bijis viens skolotājs no Cēsīm, kas viņu politiski izglītojis. Tiesa Rīgā ilga piecas dienas. Vecāki visu pārdeva un iemaksāja, lai Juri neliek kopā ar kriminālistiem.

Juri izsūtīja uz Gvardeisku Kaļiņingradas apgabalā. Tā kā viņš toreiz vēl bija nepilngadīgs, viņu ievietoja mazgadīgo kolonijā. Uz izsūtījuma vietu ticis vests pa etapu veselu nedēļu. Ēst neko neesot dabūjis, sargi visu atņēmuši. Tā kā Juris bija orķestrī spēlējis trompeti, spēlējis basketbolu, futbolu, tas viņam atvieglojis soda izciešanu. Tur arī pabeidza 10. klasi.

Vēlākos gados Juris par izsūtījumu nekad neko nerunāja, tikai teica – jūs nemaz nezināt, kas ir bads. Pēc soda izciešanas pabeidza mūzikas vidusskolu Cēsīs, izmācījās arī par elektriķi. Tolaik viņam daudz palīdzēja skolotājs, ar kuru viņš iepazinās Rīgas centrālcietumā. Juris gribēja stāties konservatorijā, bet savas pagātnes dēļ netika tur uzņemts. Spēlēja arī pie Raimonda Paula REO.

Toreiz turīgā zvejnieku kolhoza "Banga" priekšsēdētājs bija mūsu mātes brālis Miķelis Lisments, kurš aicināja Juri uz Roju. Juris sāka neklātienē mācīties Kaļiņingradas zivsaimniecības un zivrūpniecības tehniskajā institūtā. Visu atlikušo mūžu nostrādāja Rojā par galveno inženieri.

1990. gadā viņš Rojā pacēla pirmo sarkanbaltsarkano karogu, šoreiz oficiāli!"

Juris Sārts armijā Baltijskā, 1963. gads.

Atmiņas par JURI SĀRTU (1941. 11. I – 2005. 20. XII) uzrakstīja viņa meita Simona Oga, Ainažu pamatskolas skolotāja.

"Tēvs dzimis Ainažos. Skolas gaitas sāka Ainažu pamatskolā, pēc tam turpināja Salacgrīvas vidusskolā.

Mācoties 10. klasē, Juris kopā ar līdzīgi domājošiem ainažniekiem nodibināja nacionāli noskaņotu jauniešu grupu. Viņi slepeni tikās un klusībā sapņoja par dzimtenes brīvību. Ainažu baznīcā tika slēpta rakstāmmašīna, puiši drukāja skrejlapas un centās popularizēt savus uzskatus. Lai paustu savu ticību neatkarīgai Latvijai, viņi nolēma

atzīmēt 18. novembri, paceļot sarkanbaltsarkano karogu Ainažu zivju kooperatīva skurstenī. Viss tika rūpīgi izplānots. Karoga kātu Juris izgatavoja no sālsūdenī izmērcēta kadiķa, lai tas būtu izturīgs un elastīgs. Visi bija vienojušies par pastrādāto nebilst ne vārda. Tomēr viens bija izpļāpājies. Sākās izmeklēšana. Skolā ieradās čekas darbinieki un pa vienam no skolas sola apcietināja un aizveda dumpiniekus.

Nacionālās pretošanās kustības dalībnieka
APLIECĪBA
Nr. 6600913
Vārds Juris
Uzvārds Sārts
Personas kods 110141-12008
Apliecības izdošanas datums 10.01.2006.
Nacionālās pretošanās kustības dalībnieka statusa piešķiršanas datums 24.11.2005., lēmums Nr. 1.12

J. Sārta nacionālās pretošanās kustības dalībnieka apliecība, izdota 2006. gada 24. novembrī.

Pienāca arī Jura kārta. Pie viņa mantām tika atrasts ierocis, ko tēva brālēns bija iedevis, lai nepieciešamības gadījumā varētu aizstāvēties. Juri aizveda uz "stūra māju" jeb Valsts drošības komitejas ēku Rīgā un izvirzīja apsūdzību par ieroča glabāšanu. Izmeklēšanas laikā sešpadsmitgadīgais Juris tika turēts vieninieka kamerā. Pratināšana notika tikai naktīs. Lai nenodotu radinieku, kurš iedeva ieroci, pusaudzis izcieta gan fizisku, gan emocionālu spīdzināšanu. Jau nošķindot kameras atslēgām, Juris kliedza: "Atradu, atradu, atradu!" Caurām naktīm sešu mēnešu garumā viņš atkārtoja, ka ieroci atradis. Čekistiem nācās pieņemt, ka biedrus viņš nenodos!

Jurim piesprieda divus gadus ieslodzījumā. Sodu viņš izcieta Arhangeļskā kopā ar kriminālnoziedzniekiem. Par to, kas tika pārciests, Juris nerunāja.

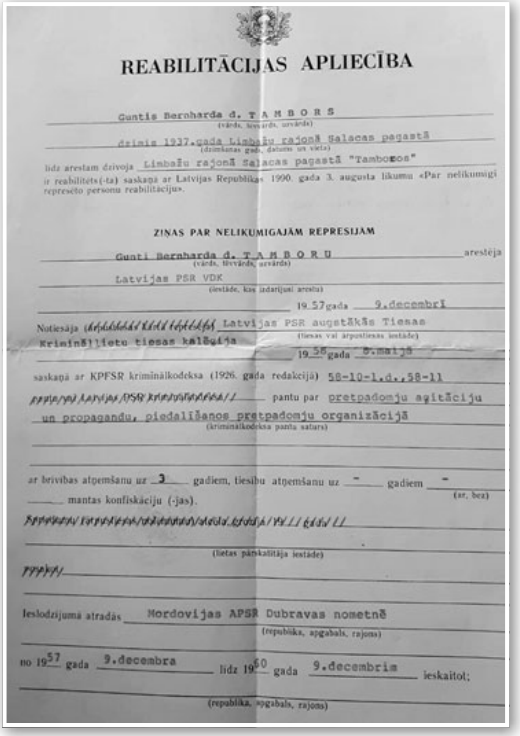
Par mīlestību pret savu dzimteni jaunais cilvēks samaksāja dārgi! Pirms ieslodzījuma viņu gaidīja gaiša nākotne. Juris bija ļoti apdāvināts – gaišu galvu, talantīgs, muzikāls, mērķtiecīgs. Viņam padevās viss, ko darīja. Pēc soda izciešanas viņš atgriezās mājās, kur viņu izmisīgi gaidīja vecāki un brālis. Pēc garā pārtraukuma Juris atgriezās skolas solā un pabeidza vidusskolu."

Līga Roze ar lielu mīlestību dalījās savās atmiņās par brāli GUNTI TAMBORU (1937. 15. IX – 2000. 10. IX).

"Guntis dzimis Salacas pagasta "Tamboros". Ģimenē mēs bijām četri bērni – divi dēli, divas meitas. Es esmu vecākā māsa. Vēl ir dzīva Gunta dvīņumāsa Aija.

Guntis mācījās vakara vidusskolā Salacgrīvā, kad viņš kopā ar saviem klases zēniem nolēma cīnīties par brīvu Latviju. Guntim bija laba galva, viņš bija zinātkārs, par visu interesējās, daudz

G. Tambors ar dvīņumāsu Aiju, 1956. gads.



REABILITĀCIJAS APLIECĪBA

Guntis Bernharda d. TAMBORS
(vārds, tēvvārds, uzvārds)

dzimis 1937.gada Limbažu rajonā Salacas pagastā
(dzimšanas gads, datums un vieta)

līdz arestam dzīvoja Limbažu rajonā Salacas pagastā "Tamboros"

ir reabilitēts(-ta) saskaņā ar Latvijas Republikas 1990. gada 3. augusta likumu «Par nelikumīgi represēto personu reabilitāciju».

ZIŅAS PAR NELIKUMIGAJĀM REPRESIJĀM

Gunti Bernharda d. TAMBORU arestēja
(vārds, tēvvārds, uzvārds)

Latvijas PSR VDK
(iestāde, kas izdarījusi arestu)

19.57 gada 9.decembrī

Notiesāja Latvijas PSR augstākās Tiesas Kriminālliietu tiesas kalēgija
(tiesas vai ārpustiesas iestāde)

19.58 gada 8.maijā

saskaņā ar KPFSR kriminālkodeksa (1926. gada redakcijā) 58-10-1.d.,58-11

pantu par pretpadomju agitāciju un propagandu, piedalīšanos pretpadomju organizācijā
(kriminālkodeksa pantu saturs)

ar brīvības atņemšanu uz 3 gadiem, tiesību atņemšanu uz - gadiem -
(ar, bez)

mantas konfiskāciju (-jas).

(lietas pārskatītāja iestāde)

Ieslodzījumā atradās Mordovijas APSR Dubravas nometnē
(republika, apgabals, rajons)

no 1957 gada 9.decembra līdz 1960 gada 9.decembrim ieskaitot;
(republika, apgabals, rajons)

Reabilitācijas apliecība, izdota G. Tamboram 1996. gada 17. maijā.

lasīja. Viņš būtu dzīvē tālu ticis, ja nebūtu tas briesmīgais izsūtījums. Tas viņu, tāpat kā pārejos puišus, salauza. Dzīve pēc izsūtījuma vairs nebija tāda, kādai tai vajadzēja būt.

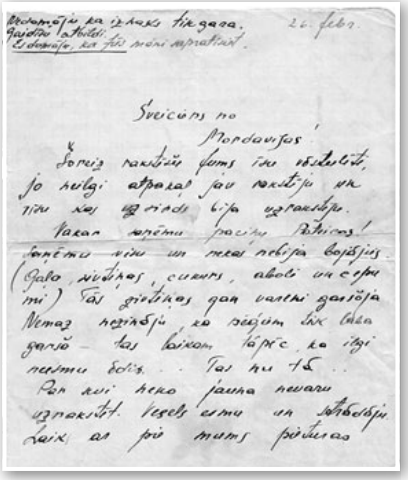
Mēs, pārējie ģimenes locekļi, neko par viņa uzsāktajām slepenajām gaitām nezinājām. Es tolaik strādāju zvejnieku kolhozā "Enkurs" un īrēju dzīvokli Kuivižos. Guntis dažreiz nāca pie manis pārnakšņot. Es neko pat nenojautu. Viena reize gan bija aizdomīga. Kad atnācu no darba, Guntis ar Māri Buliņu no Ainažiem bija ieslēgušies manā dzīvoklī. Tad sapratu, ka kaut ko dara, bet ne jau tik slepenas lietas. Tas bija 1957. gads.

Pēc kāda laika man atbrauca pakaļ no Salacgrīvas, tad pratināja, ļoti uzstāja, ka mums mājās esot bijis brīvās Latvijas karogs, bet es nekad to netiku redzējusi. Pratinātājs visādi centās mani izprovocēt. Par to, ka Ainažos pacelts karogs, vēlāk tikai dzirdēju, pat nezināju, ka Guntis tur piedalījies. Kad Gunti apcietināja, viņš mācījās 11. klasē. Viņš tika izsūtīts uz Mordovijas APSR "Dubravlag" nometni uz trim gadiem. Kad atgriezās mājās, nekad neko nestāstīja par izsūtījuma laiku."

J. Kuks izsūtījumā, 1958. gads.

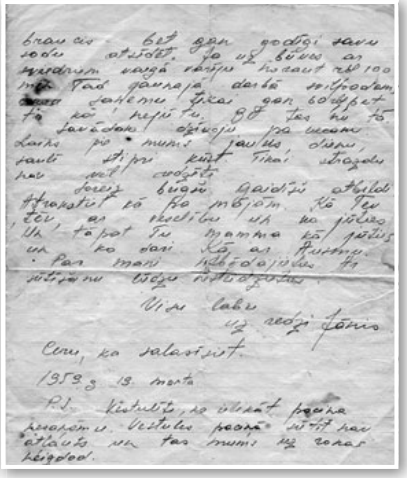
Atmiņās par nacionālās pretošanās kustības dalībnieku JOHANU KUKU (1939. 21. X – 2001. 24. VI) no sirds ar mums dalījās viņa māsa Ausma Tauriņa.

Ausmas kundze muzejam arī nodeva daudz saglabāto materiālu par savu brāli – fotogrāfijas, dokumentus, vēstules un preses izdevumus. Varēja



Sveicināts no
Mordovijas!

Šoreiz rakstīšu jums īsu vēstulīti, jo kuģi atpakaļ jau rakstīju un nav vairāk bija uzrakstīju.
Pakaļ ņēmu pacietu Petrovas!
Saņēmu viņu un mazi nebija bojājuši (galvu, vīnīņas, cukurs, aboli un citi mi) Tas gribētājas gan vairāk garšoja. Nemaz neņēmāju, ka sejām tik labā garšo – tas laikam tāpēc ka ilgi neņēmu bērz. Tas ku tā.
Par sevi kārtīgi jauka neparu uzrakstīt. Vesels esmu un jūtos labi. Laiks ar pie mums pārvēršas



J. Kuks raksta vecākiem no Mordovijas, 1958. gads.

J. Kuks (otrais no labās) kopā ar biedriem G.Tamboru, R. Radziņu un A. Elstiņu izsūtījumā Mordovijā 1958. gadā.

saprast, ka J. Kuka piemiņa ģimenē tiek rūpīgi glabāta. Nedaudz no Ausmas kundzes atmiņām.

"Johans dzimis Salacas ciema "Mežmeinikos". Vecāki bija zemkopji. Pabeidzis Korģenes skolu, 1953. gadā viņš sāka mācīties Salacgrīvas vidusskolā, bet 1957. gada 6. oktobrī mācības nācās pārtraukt tēva slimības dēļ. Pēc tam 20. oktobrī jau sekoja viņa arests, tad tiesa – tika piespriesti divi gadi. Ieslodzījuma vieta atradās Mordovijas APSR. Cietuma apstākļi bija ļoti slikti – trūka pārtikas, dzīvojuši aukstās telpās. Par labu darbu viņu atbrīvoja pusgadu ātrāk. Pārnākot mājās, Johans jau bija slims – cukura diabēts, plaušu tuberkuloze. Pēc visa šī ārprāta bija daudz un ilgi jāārstējas. Pēc tam viņš sāka strādāt mežrūpniecības uzņēmumā. 1985. gadā tika apbalvots ar medaļu "Darba veterāns".

Johans daudz lasīja – grāmatas, žurnālus. Īpaši tuvs viņam bija Knuts Skujenieks. Daudz uzmanības un mīlestības veltīja savai mammai, jo pēdējos dzīves gadus viņa bija uz gultas. Viss smagums bija uz brāļa pleciem. Ar izsūtījumu tika sagrauta visa viņa dzīve. Es biju septiņus gadus jaunāka par brāli. Lai arī pagājis ilgs laiks, man tas viss joprojām sāp. Johans man un manai ģimenei daudz palīdzēja. Viņš man bija labākais brālis, kāds vien var būt! Lai Dievs dod viņam vieglas smiltis!"

R. Radziņš izsūtījumā Mordovijā, 1957./58. gads.

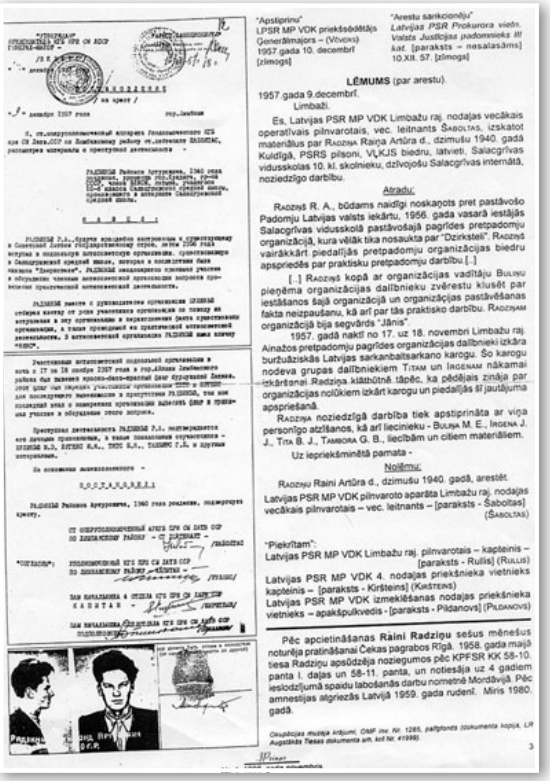
Īpašs stāsts ir par vienu no šīs grupas vadītājiem RAINI RADZIŅU (1940. 11. V – 1980. 23. III).

Meklējot viņa radiniekus, ceļš mani aizveda uz Olaini, kur Raiņa celtajā mājā dzīvo viņa māsa Ruta ar savu dēlu. Rutas kundze mani laipni uzņēma, atdāvināja muzejam Raiņa darinātās dzintara lietas, dokumentus un citus materiālus. Lūk, ko viņa pastāstīja.

"Ģimenē mēs bijām trīs bērni: vecākā māsa Brigita, brālis Rainis un es. Ar māsu mums bija liela gadu starpība, un viņa ātri uzsāka patstāvīgu dzīvi, tāpēc attiecības nebija tik tuvas kā ar brāli. Ar brāli kopā augām, dalījāmies visā. Viņam varēju uzticēt pat savas slepenākās domas. Pēc padoma allaž griezos pie viņa. Skolā lepojos, ka man ir vecākais brālis, kurš nekad neļaus darīt man pāri.

Kad 1957. gadā pārcēlāmies uz dzīvi Olainē, Rainis palika Salacgrīvā, lai pabeigtu 10. klasi. Bet pēc pavisam neilga laika saņēmām no Raiņa klases audzinātāja vēstuli, ka viņš apcietināts par pretvalstisku darbību. Tad sākās kratīšanas, pratināšanas, tiesa un izsūtījums uz Mordoviju.

1959. gadā Rainis atgriezās no lēģera, bet jau ar sabojātu veselību. Dzīvot nedrīkstēja tuvāk par 20 kilometriem. no Rīgas. Par lielu brīnumu strādāt Rīgā vismaz varēja. Māsa viņu



"Apstiprinu"
LPSR MP VDK priekšsēdētājs
Generālmajors – (Vēvērs)
1957.gada 10. decembrī
[zīmogs]

"Arestu sankcionēju"
Latvijas PSR Prokurora vietn.
Valsts Justīcijas padomnieks III kat. [paraksts – nesalasāms]
10.XII. 57. [zīmogs]

LĒMUMS (par arestu).

1957.gada 9.decembrī.
Limbaži.

Es, Latvijas PSR MP VDK Limbažu raj. nodaļas vecākais operatīvais pilnvarotais, vec. leitnants Šaboltas, izskatot materiālus par Radziņa Raiņa Artūra d., dzimušu 1940. gadā Kuldīgā, PSRS pilsoni, VLKJS biedru, latvieti, Salacgrīvas vidusskolas 10. kl. skolnieku, dzīvojošu Salacgrīvas internātā, noziedzīgo darbību.

Atradu:

Radziņš R. A., būdams naidīgi noskaņots pret pastāvošo Padomju Latvijas valsts iekārtu, 1956. gada vasarā iestājās Salacgrīvas vidusskolā pastāvošajā pagrīdes pretpadomju organizācijā, kura vēlāk tika nosaukta par "Dzirksteli". Radziņš vairākkārt piedalījās pretpadomju organizācijas biedru apspriedēs par praktisku pretpadomju darbību [..]

[..] Radziņš kopā ar organizācijas vadītāju Bulivu pieņēma organizācijas dalībnieku zvērestu klusēt par fakta neizpaušanu, kā arī par tās praktisko darbību. Radziņam organizācijā bija segvārds "Jānis".

1957. gadā naktī no 17. uz 18. novembri Limbažu raj. Ainažos pretpadomju pagrīdes organizācijas dalībnieki izkāra burtažsiksās Latvijas sarkanbaltsarkano karogu. Šo karogu nodeva grupas dalībniekiem Titam un Ingenam nākamai izkārtanai. Radziņa klāthātnē tāpēc, ka pēdējais zināja par organizācijas nolūkiem izkārt karogu un piedalījās šī jautājuma apspriešanā.

Radziņa noziedzīgā darbība tiek apstiprināta ar viņa personīgo atzīšanos, kā arī liecinieku - Buliņa M. E., Ingena J. J., Tita B. J., Tamborа G. B., liecībām un citiem materiāliem.

Uz iepriekšminētā pamata -

Nolēmu:

Radziņu Raini Artūra d., dzimušu 1940. gadā, arestēt.

Latvijas PSR MP VDK pilnvaroto aparāta Limbažu raj. nodaļas vecākais pilnvarotais – vec. leitnants – [paraksts - Šaboltas] (Šaboltas)

"Piekrītam":
Latvijas PSR MP VDK Limbažu raj. pilnvarotais – kapteinis – [paraksts - Rullis] (Rullis)
Latvijas PSR MP VDK 4. nodaļas priekšnieka vietnieks kapteinis – [paraksts - Kiršteins] (Kiršteins)
Latvijas PSR MP VDK izmeklēšanas nodaļas priekšnieka vietnieks – apakšpulkvedis - [paraksts - Pildanovs] (Pildanovs)

Pēc apcietināšanas **Raini Radziņu** sešus mēnešus noturēja pratināšanai Čekas pagrabos Rīgā. 1958. gada maijā tiesa Radziņu apsūdzēja noziegumos pēc KPFSR KK 58-10. panta I. daļas un 58-11. panta, un notiesāja uz 4 gadiem ieslodzījumā spaidu labošanās darbu nometnē Mordovijā. Pēc amnestijas atgriezās Latvijā 1959. gada rudenī. Miris 1980. gadā.

Okupācijas mūžīgā krājumā, OMF inv. Nr. 1285, pašfotonā (dokumenta kopija, LR Augstākās Tiesas dokumenta arh. kat.Nr. 41998).

Lēmums par R. Radziņa arestu, 1957. gada 9. decembris.

iekārtoja Restaurācijas un remonta kantorī, kur viņa pati tai laikā strādāja. Tur viņš nostrādāja ilgus gadus, paralēli darbam pabeidza celtniecības tehnikumu.

Raiņa un Klāras Bernānes kāzas, 1969. gada 18. janvāris.

Rainis bija liels grāmatu lasītājs. Papuča milzīgo bibliotēku viņš bija izlasījis vairakkārt. Varbūt tāpēc viņš bija tik gudrs un vispusīgs cilvēks ar "zelta rokām" un mākslinieka dvēseli. Visu, ko viņš darīja, darīja pamatīgi un perfekti. Ģimenes māju Olainē uzcēla savām rokām. Mīlēja zīmēt, darbojās ar dzintaru. Tas prasīja lielu pacietību un precizitāti. Viņš arī bija apveltīts ar lielisku humora izjūtu.

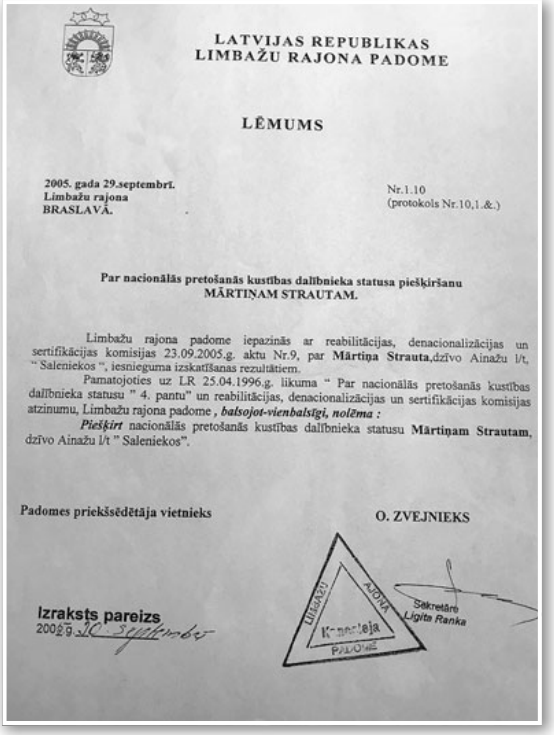
Rainis no dzīves aizgāja 1980. gada 23. martā 39 gadu vecumā, spēka pilnbriedā, mums atstājot siltas un mīļas atmiņas."

MĀRTIŅŠ STRAUTS (1937. 22. IX – 2016. 23. II) nāk no Ainažu pagasta Mērnieku "Salnieku" mājām. Par viņu savās atmiņās dalījās meita Ingūna Strautiņa un māsa Ilga Žiba.

"Mārtiņa tēvs bija piedalījies Brīvības cīņās. Viņš bija īsts saimnieks, kam saimniekošana gāja no rokas. Mārtiņš 1957. gadā jau bija pabeidzis 11. klasi, kad iesaistījās pretpadomju organizācijā "Dzirkstele". Viņam bija mīļa Latvija, un viņš bija gatavs cīnīties par tās brīvību. Karogu, ko 1957. gada naktī uz 18. novembri pacēla Ainažos, Mārtiņš bija atradis savās mājās, kur tēvs to bija rūpīgi slēpis.

M. Strauts izsūtījumā Mordovijā, 1958. gads.

Pēc apcietināšanas viņu tāpat kā pārējos puišus vairākus mēnešus turēja Rīgā čekas mājā. Šis laiks viņam bija īpaši smags, tāpēc par to viņš mājiniekiem neko nestāstīja. Sekoja triju gadu izsūtījums uz Mordoviju. Tas vairāk bija politiskais cietums. Tur toreiz esot bijuši dažādu tautību ieslodzītie. Katras tautības grupiņai esot bijusi sava "galva", ja bijis kāds konflikts starp tautībām, tad vispirms tas esot risināts "galvu" līmenī. Izsūtījums Mārtiņam bija sava veida augstskola. Visi ieslodzītie bijuši inteliģenti cilvēki. Viņu starpā bijuši vēsturnieki, ķīmiķi, ģeologi u.c., tostarp arī krievu inteliģence. Viņi savā starpā esot daudz sarunājušies par visdažādākajām lietām. Tas esot palīdzējis neieslīgt depresijā. Ja kāds no biedriem esot pārstājis mazgāties, tā esot bijusi skaidra zīme, ka depresija



LATVIJAS REPUBLIKAS
LIMBAŽU RAJONA PADOME

LĒMUMS

2005. gada 29.septembrī.
Limbažu rajona
BRASLAVĀ.

Nr.1.10
(protokols Nr.10,1.&.)

Par nacionālās pretošanās kustības dalībnieka statusa piešķiršanu
MĀRTIŅAM STRAUTAM.

Limbažu rajona padome iepazinās ar reabilitācijas, denacionalizācijas un sertifikācijas komisijas 23.09.2005.g. aktu Nr.9, par **Mārtiņa Strauta**,dzīvo Ainažu l/t, " Saleniekos ", iesnieguma izskatīšanas rezultātiem.

Pamatojoties uz LR 25.04.1996.g. likuma " Par nacionālās pretošanās kustības dalībnieka statusu " 4. pantu" un reabilitācijas, denacionalizācijas un sertifikācijas komisijas atzinumu, Limbažu rajona padome , ***balsojot-vienbalsīgi, nolēma :***

Piešķirt nacionālās pretošanās kustības dalībnieka statusu **Mārtiņam Strautam**, dzīvo Ainažu l/t " Saleniekos".

Padomes priekšsēdētāja vietnieks

O. ZVEJNIEKS

Izraksts pareizs
2005.g. 30. septembrī

LIMBAŽU RAJONA PADOME
Kancelejas

Sekretāre
Ligita Ranka

Lēmums par nacionālās pretošanās kustības dalībnieka statusa piešķiršanu M. Strautam, 2005. gada 29. septembris.

klāt, un tur nekas vairs neesot bijis līdzams.

Izsūtījumā no nepārtrauktajiem stresiem Mārtiņš sabeidza savu veselību – nervu sistēmu, radās gremošanas traucējumi. Nometnē ar ēdienu viņus nelutināja. Bieži dotas zivis ar dzīviem tārpiem. Mārtiņš stāstīja, ka visa Mordovija esot atradusies uz cilvēku kauliem. Tur esot bijušas pieejamas arī grāmatas. Bet galvenais, kas Mārtiņam palīdzējis nesabrukt, bijušas sarunas ar biedriem. Starp izsūtītajiem esot bijis arī viens budistu mūks.

Mārtiņam bija fantastisks prāts, enciklopēdiskas zināšanas. Viņš brīnišķīgi orientējās dabas zinībās. Daudz lasīja, it īpaši zinātnisko literatūru, mākslas grāmatas u.c. Labi spēlēja ģitāru un jaunībā arī gleznoja. Patika laba mūzika. Mārtiņš tā īsti neiederējās šajā pasaulē. Viņam bija mākslinieka dvēsele. Viņš bija sarežģīts cilvēks, visu laiku ieņēma tādu kā aizsargpozīciju – nelaist sev nevienu pārāk tuvu. Vēlākos gados nervozitāte attīstījās, pieauga trauksme. Viņam likās, ka jāzina viss, kas notiek pasaulē. Dienu pirms nāves viņš esot teicis, ka viņam nemaz neesot garlaicīgi, jo viņš domās pārlasot grāmatas, kuras kādreiz lasījis. Ja nebūtu tāds laiks, būtu tālu ticis. Šajā dzīvē viņš nespēja sevi realizēt."

Nacionālās pretošanās grupas "Dzirkstele" vadītājs bija ainažnieks MĀRIS BULIŅŠ (1940. 01. I – 2007. 14. I).

"Par 1957. gadu un tam sekojošo apcietinājumu tēvs negribēja runāt," stāsta viņa meita Selga Sustrupe. "Viņš baidījās par mūsu drošību. Viņš esot Stabu ielā vieninieka kamerā turēts pusgadu ar domu, lai sajūk prātā, bet tēvs čekistiem

paprasījis grāmatu par Ļeņinismu un komunismu un mācījies to no galvas. Čekisti sapratuši, ka viņu plāns izgāzies, un aizsūtījuši viņu tālu no Latvijas, kur viņa ceļš krustojies ar Gunāra Astras ceļu.

Tēvs ļoti gribēja studēt vēsturi, bet pēc izsūtījuma viņam bija liegts iestāties jebkurā augstskolā. Atgriezies no izsūtījuma, palīdzēja savam tēvam dārzniecībā un strādāja zvejnieku kolhozā "Brīvais vilnis" par virpotāju.

Tā kā tēvs izsūtījumā kopa tuberkulozes slimniekus, viņš pats saslima ar tuberkulozi smagā formā, tomēr izveseļojās, kaut arī neviens ārsts neticēja, ka viņš izdzīvos. Tēvs bija liels optimists un savus izsūtījuma gadus pieņēma kā dzīves pieredzi.

Kad pasludināja Latviju par brīvu valsti, viņš, protams, priecājās, bet pēc laika, kad uzzināja, kas sēž augstos amatos, vienmēr dusmojās, jo tie bija cilvēki, kuri bija pārmetuši kažoku uz otru pusi. Viņš bija cilvēks ar smagu raksturu. Ar viņu nebija viegli sadzīvot. Tēvs manā atmiņā palicis kā stiprs cilvēks, ja viņš ko gribēja, tad arī izdarīja."

M. Buliņš, 50. gadi.

M. Buliņš Ainažos pēc izsūtījuma, 60. gadi.

* * *

16. oktobrī Ainažos, vietā, kur 1957. gada naktī uz 18. novembri šie puiši pacēla mūsu brīvības karogu, notika piemiņas brīdis. Iededzām svecītes drosmīgo puišu piemiņai.

Piemiņas brīdī runāja Latvijas Politiski represēto apvienības pārstāvji, puišu radinieki, Salacgrīvas novada domes pārstāvji u.c. Muzikālu veltījumu brīvības cīnītāju tuviniekiem bija sarūpējusi

Piemiņas brīdis vietā, kur 1957. gada 18. novembra naktī tika pacelts sarkanbaltsarkanais karogs. 2018. gada 16. oktobris.

Nacionālās pretošanās kustības dalībnieku tuvinieki muzejā.

Anta Eņģele. Muzejā tika atklāta piemiņas izstāde "Kad tēvzemes mīlestība bija noziegums".

Mazajās muzeja telpās mīlestības, pateicības un prieka enerģija virmot virmoja. Tā vien likās, ka visi šie puiši bija ar mums.

Jā, toreiz tā bija liela drosme, daži saka – pārgalvība, neapdomība, pret tik lielu pretspēku naivi cīnīties. Jau sākot pretpadomju darbību, puiši skaidri apzinājās, ko dara, un gatavojās arī ļaunākajam iznākumam – cietumam. Visus garos okupācijas gadus Latvijā bija cilvēki, kuri dažādos veidos cīnījās pret padomju varu. Viņi cīnījās, lai pārējie nezaudētu ticību brīvībai! Ainažos jau 1953. gadā Velta Ralmane bija izspraudusi pretpadomju skrejlapas, lai izjauktu vēlēšanas.

Vai šodien mēs varētu brīvi domāt, elpot, ja šādi cilvēki nebūtu bijuši!? Viņi nesa upuri – krustu! Ne sev. Mums visiem.

Prastu nu mēs un nākamās paaudzes šo dārgo Brīvību noturēt!■

Iveta Erdmane,
Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja

RĪGAS OSTAS KAPTEIŅU STĀSTS

Pagājušajā gadā Latvijas jūrniecības gadagrāmatā bija publicēts Rīgas ostu loču darba vēsturisks pārskats, nomaļus atstājot Rīgas ostas kapteiņa amata izcelsmi un darbību gadsimtu gaitā. Kā jau iepriekš minēts rakstā par Rīgas ločiem, attālināti par ostas kapteini var saukt tā dēvēto "ūdens kapteini", par kura esamību drošas ziņas ir no 1609. gada, kad viņa pārziņā oficiāli nonāk Rīgas ostas loči. Precīzs šā amata radīšanas gads nav zināms, bet pēc nepārbaudītām ziņām ūdens kapteiņi varēja būt arī pāris desmitgades agrāk. Ūdens kapteiņiem nebija pakļauti Daugavas loči, viņu postenis bija ar militāru ievirzi, proti, viņiem no 16. gs. 60. gadiem vajadzēja organizēt Rīgas kuģu konvojēšanu un aizsardzību Daugavas grīvā. Šis militārais darbības aspekts arī turpmāk būs redzams Rīgas ostas kapteiņu statusā un darbībā. Bet toreiz ūdens kapteiņu rīcībā tika nodots zināms skaits karavīru un bruņoti kuģi. Ir ziņas par Pēteri Lobeku, kuru Rīgas rāte 1711. gada februārī ieceļ par ūdens kapteini. Saglabājies arī viņa amata darbības un pienākumu apraksts, kur galvenais uzsvars likts uz ostā ienākošo un izejošo kuģu drošības garantēšanu, vietējo loču bezierunu pakļaušanos viņam. Lika ņemt vērā kuģu iegrimi, no kuras bija atkarīga loču nodevas iekasēšana no katra kuģa kapteiņa. Nodevas lielums pieauga, palielinoties kuģa iegrimei. Iekasētās nodevas tika nodotas landfogtam divas reizes gadā – pēc Jāņiem un Adventes laikā. Par katru Rīgas ostā ienākošo kuģi bija jāraksta ziņojums par kuģa iegrimi un nodevas aprēķināšanu. 1691. gada 26. jūnija pilsētas rātes instrukcijā bija noteikts, ka pašam ūdens kapteinim jāapmeklē kuģi un jāatzīmē visu personu vārdi, kuras atrodas uz kuģa. 1723. gada instrukcijā minēti arī divi Rīgas ierēdņi. Pirmais bija pilsētas krastmalas pārzinis jeb meistars, kura pienākumos bija Daugavas krasta uzraudzība. Viņš arī norādīja ienākošo kuģu kapteiņiem pietauvošanās vai noenkurošanās vietu. Otrs ierēdnis tika saukts par laipu meistaru. Tā uzdevums bija apgādāt kuģus ar drošām un stabilām laipām kuģu savienošanai ar krastmalu. Kuģu kapteiņiem obligāti bija jāreģistrējas pie šiem Rīgas rātes ierēdņiem un vispirms pie krastmalas meistara. Ja pie krastmalas vietas nebija, tad bija jāgaida rindā, kamēr uz iepriekšējā kuģa beidza kravas operācijas. Krastmalas meistaram kuģu kārtība bija jāpārbauda vairākas reizes dienā un jāseko, kādā veidā attiecīgais kuģis pietauvots, lai netraucētu satiksmi Daugavā. Par nepareizu pietauvošanos draudēja naudas sods. Tāpat arī viņš aizliedza dažādu atkritumu bēršanu upē pāri bortam. Acīmredzot tas bija aktuāli arī pirms pāris gadu simtiem. Visi meistara pienākumi un kuģu kārtība Rīgas ostā sīki noteikti un aprakstīti Rīgas rātes 1738. gada 24. aprīļa noteikumos.

Pirmās ziņas par amata nosaukumu "Rīgas ostas kapteinis" datējamas ar 18. gs., kad Rīga un pārējā Latvijas teritorija tika iekļauta Krievijas impērijā.

Rīgas ostas krastmala. 19. gs. beigas – 20. gs. sākums.

Raksturīgākā šā laika iezīme ir tā, ka Rīgas ostā strādāja militārie ostas kapteiņi, kuri nebija pakļauti Rīgas rātei, tātad te bija redzamas divvaldības pazīmes. Pazīstamākais Rīgas ostas kapteinis šajā laikā bija Ivans Jelagins, kurš par ostas kapteini tika iecelts 1762. gadā. Pirms iecelšanas šajā amatā viņš bija piedalījies Kamčatkas un ziemeļrietumu Aļaskas ģeogrāfiskās izpētes ekspedīcijās. Pēc tam par Rīgas ostas kapteini 1767. gadā kļuva Nikolajs Seņavins, kurš strādāja līdz 1770. gada 1. martam. Te minams arī Nikolajs Šešukovs, kurš Rīgas ostas kapteiņa amata pienākumus sāka veikt 1801. gada 18. augustā. 1809. gada 15. jūlijā viņš kļuva par viceadmirāli. Arī viceadmirālis Halls 1825. gadā tika iecelts par Rīgas ostas kapteini. Gustavs Platers bija Rīgas ostas kapteinis no 1827. līdz 1834. gadam un pēc tam strādāja šādā amatā Tallinas ostā. Gustavu Plateru ostas kapteiņa amatā nomainīja 1. ranga kapteinis un vēlāk arī viceadmirālis Aleksejs Severikovs, kurš šo posteni atstāja 1848. gadā. Dokumentētas liecības par šiem Rīgas ostas kapteiņiem ir skopas, zināms tikai, ka dažās darbības jomās viņiem bijuši pakļauti loči, kas ļāvis tiem apzināt un kontrolēt Daugavas fārvateru dziļumus un navigācijas zīmes. Tālaika Krievijas militārajā leksikā tos sauca par ostas komandieriem – viņi pildīja arī Rīgas ostas priekšnieka pienākumus. Kopumā var teikt, ka šo militāro Rīgas ostas kapteiņu galvenā funkcija bija pārstāvēt Krievijas valsts militārās intereses.

1893. gadā pieņemtais Krievijas impērijas likums noteica civilās jeb tirdzniecības kuģniecības administratīvo pārraudzību. Šajā laikā nodibināja Rīgas ostas pārvaldi un tās sastāvā iekļāva arī Rīgas ostas kapteini. Pārvalde bija pakļauta

tieši Krievijas Iekšlietu ministrijai, un līdz ar to Rīgas pašvaldība vairs nevarēja izdot ostai saistošus noteikumus, tā varēja pildīt tikai padomdevēja funkcijas. Pašu Rīgas ostas kapteini amatam ostas pārvaldē ieteica pilsētas galva vai arī ģenerālgubernators. Amata kandidātiem bija jāatbilst dažām prasībām, piemēram, šo amatu varēja ieņemt tikai atvaļināti vai pensionēti Krievijas kara flotes virsnieki. Rīgas ostas kapteinis ar saviem palīgiem bija arī ostas policijas sastāvā, kur bez viņiem bija arī ostas tehniķi un zemākie ierēdņi. Tāpat ostas kapteinis strādāja arī Rīgas ostas pastāvīgajā komisijā. Pirmais civilais Rīgas ostas kapteinis bija atvaļinātais flotes kontradmirālis Matvejs Gerardi. Viņš par tādu kļuva 1894. gadā un šajā amatā strādāja līdz 1902. gadam. 1901. gadā Rīgas ostas pārvalde pārgāja Krievijas Finanšu ministrijas pārvaldībā un tika kardināli reorganizēta, tika radīts jauns – ostas priekšnieka amats, kurš pārņēma arī ostas kapteiņa pienākumus, un Rīgas ostas kapteiņa štata vienība tika likvidēta. Šo divu amatu sapludināšana vienā, paliekot vai nu ostas pārvaldniekam, vai ostas kapteinim, bija raksturīga arī vēlāk, 20. gs. 30.–40. gados.

Pēc Latvijas Republikas proklamēšanas jūrlietas un arī ostu pārvaldība tika nodota Jūrniecības departamentam, kuru kopā ar Latvijas ostu būvju virsvaldi iekļāva Latvijas Republikas Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas pārziņā, vēlāk, 1921. gada 1. septembrī, Finanšu ministrijas pārraudzībā. Tāds amats kā ostas kapteinis nebija paredzēts, tā pienākumus pildīja ostas priekšnieki vai ostas pārziņi Latvijas mazajās ostās. 1938. gadā pieņemtais Likums par ostām atjaunoja Latvijas ostu kapteiņa amatu, bet likvidēja ostas priekšnieka posteni. Likumu pieņēma Latvijas Republikas Ministru kabinets 1938. gada 15. martā, un nedaudz vēlāk, 17. martā, to izsludināja Latvijas Republikas Valsts prezidents. Spēkā tas stājās 1. aprīlī. Tajā osta definēta kā kuģniecības, tirdzniecības vai zvejniecības darbībai noteiktās robežās ietilpstoši ūdens un zemes rajoni līdz ar piederīgām būvēm un ierīcēm. Faktiski 1938. gadā pieņemtais Likums par ostām bija pirmais likumdošanas akts, kurš Latvijas Republikā noteica lielāko ostu kapteiņu statusu, profesionālās darbības pamatprincipus un atbildības sfēras. Savukārt Rīgas ostas robežas noteica finanšu ministrs pēc Jūrniecības departamenta direktora priekšlikuma. Rīgas ostas darbību tajā laikā pēc likumā noteiktajām normām organizēja un vadīja ostas kapteinis ar viņam pakļautajiem darbiniekiem, toties ostas būvdarbus un tehnisko uzraudzību pārzināja Latvijas Republikas Jūrniecības departamentam tieši pakļauts rajona inženieris. Kāda persona varēja kļūt par Rīgas ostas kapteini? Pēc likuma pretendentiem bija jāabsolvē jūrskolas kuģu vadītāju nodaļas pilns kurss un bija vajadzīga pienācīga jūras prakse. Ostas kapteiņa pienākumos ietilpa ostas saistošo noteikumu uzraudzība, viņš bija atbildīgs par ostas nekustamo un kustamo īpašumu ekspluatācijas normu ievērošanu, viņam bija pakļauti ostas loči, un viņš organizēja to darbu gan Rīgas ostas noteiktajās robežās, gan ārpus tās. Rīgas ostas kapteinis bija tiesīgs aizturēt

Fricis Dambekalns.

ostā kuģus, kuri savu kapteiņu darbības rezultātā bija sabojājuši piestātnes, molus, viļņlaužus, dažādas ostas zīmes vai ierīces, līdz trūkumi tika novērsti vai bija samaksāta atlīdzība par zaudējumiem. Realitātē parasti tika veikta pēdējā finanšu operācija. Ostas kapteinis varēja ostā aizturēt arī tos kuģus, kuru apkalpes nebija nokomplektētas saskaņā ar likumā aprakstītajiem noteikumiem. Viņš bija tiesīgs uzlikt kuģim vai citam peldošajam līdzeklim naudas sodu līdz pat 500 latu apmērā.

1938. gada 26. martā Rīgas ostas valdē notika pēdējā ostas padomes sēde, nākamajā dienā, 1. aprīlī, padome beidza pastāvēt. Sākās process, kad Latvijas ostās tika atjaunots ostas kapteiņa amats un likvidēts ostas priekšnieka postenis, bet 1941. gada 1. janvārī notika atgriešanās pie vecās kārtības – tika likvidēts ostas kapteiņa amats un viņa pienākumus pildīja ostas priekšnieks. Šīs pārmaiņas izskaidrojamas ar to, ka abu iepriekšminēto amatu pārstāvju darbības pamatprincipi vēl nebija stingri juridiski definēti un viņi bez jebkādām ierunām varēja viens otru nomainīt. 1938. gadā arī beidzot atcēla likumus, kuri tika pieņemti cariskās Krievijas laikā un regulēja ostu darbību.

Gadu pēc Latvijas okupācijas, kā jau iepriekš minēts, ostas kapteiņa amats Rīgas ostā tika likvidēts. Par ostas priekšnieku kļuva G. Laiviņš, par kuru ir diezgan skopas ziņas. Iespējams, ka minētais biedrs bija no tiem kadriem, kuru galvenā atbilstība amatam bija revolucionārā pārliecība un uzticība komunisma ideāliem, nevis profesionālā izglītība un jūras prakse. Toties viņa pirmais vietnieks bija plaši pazīstamais tālbraucējs kapteinis Fricis Dambekalns, kurš cēlies no senas jūrnieku un kuģu būvētāju dzimtas. Viņš arī bija pirmais Rīgas ostas kapteinis, kurš tika iecelts neatkarīgās Latvijas laikā 1938. gadā. Fricim Dambekalnam bija jāpiedzīvo Rīgas ostas kapteiņa zīmoga un Latvijas Republikas ģerboņa sadedzināšana 1941. gada 19. martā, kas tika veikta komisijas klātbūtnē. Nav zināms, vai viņš ir bijis komisijas sastāvā un piedalījies šajā notikumā, bet viņa paraksta zem dokumenta, kurš konstatēja šo darbību, nav. Īsajā padomju varas laikā līdz vācu okupācijai Rīgas osta tika pakļauta jaunizveidotajai Latvijas Valsts kuģniecībai.

Skopas ir arhīva ziņas par Friča Dambekalna darbu Rīgas ostā vācu okupācijas laikā. Īsts sava darba pārzinātājs un profesionālis ir ļoti nepieciešams visām varām, un tā viņš atkal kļuva par Rīgas ostas kapteini jeb, kā tālaika dokumentos minēts, par Rīgas ostas inženieri. 1944. gadā, Sarkanajai armijai tuvojoties Rīgai, Fricis Dambekalns devās emigrācijā uz Vāciju, vēlāk uz ASV, kur arī nomira 80 gadu vecumā. Pēc PSRS – Vācijas kara Rīgas ostā daļēji atgriezās vecā kārtība. Tika atjaunots ostas priekšnieka amats, bet tagad iecēla arī Rīgas ostas kapteini, kurš bija pakļauts Rīgas jūras tirdzniecības ostas (tā dokumentos padomju laikā tika dēvēta Rīgas osta) priekšniekam Ostas kapteini iecēla ar Valsts jūras kuģniecības vadības lēmumu, un šīs organizācijas pakļautībā bija Rīgas osta.

Pēc vācu karaspēka padzīšanas no Rīgas jau 1944. gada 16. oktobrī par Rīgas ostas kapteini iecēla Eduardu Vilibertu Kazaku, tālbraucēju kapteini, Mangaļu jūrskolas 1909. gada absolventu. Viņa darba stāžs šajā amatā bija neilgs – tikai divi gadi, tāpat kā Nikolajam Osinovskim, kurš viņu nomainīja. Turpmāk par Rīgas ostas kapteiņiem strādāja pieredzes bagāti kapteiņi. Tāds bija tālbraucējs kapteinis Alfrēds Fogels, kurš te nostrādāja 12 gadus. Arī turpmākās desmitgades Rīgas ostas kapteiņdienestu nevadīja gadījuma ļaudis, bet gan īsti sava aroda pratēji. Žanis Ādolfs Jurēvics jūrā bija sācis iet jau tālajā 1925. gadā, kad viņu pieņēma par matrozi uz burinieka "Mikus". 1935. gadā absolvējis K. Valdemāra jūrskolu un strādājis uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem. Turpmākais mūžs Ž. Jurēvicam nebija viegls – kara gadus viņš pavadīja zvejnieku flotē Arāla jūrā, iesaukts Sarkanajā armijā, un visbeidzot "par pretpadomju aģitāciju Sarkanajā armijā" tika arestēts un notiesāts. 1950. gadā tika atbrīvots, un spriedums tika atcelts 1957. gadā. Neskatoties uz visu iepriekšminēto, Ž. Jurēvics samērā ilgu laiku – no 1963. līdz 1972. gadam – strādāja par Rīgas jūras tirdzniecības ostas kapteini. Arī nākamie ostas kapteiņi bija cienījami ļaudis, tālbraucēji kapteiņi ar lielu stāžu – Vladimirs Karetņikovs, Jurijs Silajevs, Aleksejs Žuravkovs. No 1992. līdz 1994. gadam par Rīgas ostas kapteini strādāja Konstantīns Gailišs, kurš jūrnieka arodu zināja no A līdz Z – bija strādājis uz Latvijas Ekspedīcijas zvejas pārvaldes kuģiem, 1973. gadā kļuvis par transporta refrižeratorkuģa "Ostrov Beringa" kapteiņdirektoru. No viņa Rīgas ostas kapteiņa pienākumus pārņēma tālbraucējs kapteinis Eduards Delvers un pašreiz tos pilda Artūrs Brokovskis-Vaivods, bez kuriem nav iedomājama Rīgas ostas kapteiņdienesta darbība.

Atsevišķi jārunā par Rīgas jūras zvejas ostas kapteiņiem. Šī osta tika izveidota 1948. gadā, pildot PSRS Ministru Padomes 1947. gada 26. oktobra lēmumu Nr. 3670. Tā atradās Daugavas labajā krastā, aptuveni četrus kilometrus no Daugavas grīvas. Rīgas jūras zvejas osta tika iekļauta toreizējā Latvijas PSR Zivju rūpniecības ministrijas sistēmā. 1949. gadā reizē ar ostas pārvaldi nodibināja ostas kapteiņa dienestu, kura pakļautībā bija arī Latvijas mazās ostas,

Aleksandrs Kārkliņš.

Harijs Līdaks.

kuras tolaik bija zvejas ostas, – Ainaži, Engure, Mērsrags, Roja, Salacgrīva, Skulte. Zvejas ostas kapteinim darba pienākumi bija tādi paši kā Rīgas jūras tirdzniecības ostas kapteinim. Tika izveidots arī savs loču dienests. Jūras zvejas ostu dibināšanu valstī noteica sarežģītais pēckara periods Padomju Savienībā, kad vispārējā pārtikas trūkuma apstākļos bija nepieciešams radīt jūras zvejas floti, kas varētu apgādāt iedzīvotājus ar zivju produkciju. 1948. gadā jaunizveidotās Rīgas jūras zvejas ostas administrācijā bija 12 darbinieki, to vidū ostas kapteinis. Darbs sākās pie 89 metrus garas koka piestātnes Andrejostas rajonā, un tikai no 1952. gada ostas darbība pakāpeniski tika pārcelta uz Mangaļiem. Grūtajā jūras zvejas ostas tapšanas laikā pie ostas kapteiņa dienesta stūres stājās Latvijas jūrniekiem zināms cilvēks – tālbraucējs kapteinis Aleksandrs Kārkliņš, K. Valdemāra jūrskolas 1939. gada absolvents. 20. gs. 50. gadu vidū Rīgas jūras zvejas ostas kapteiņa pienākumus pildīja vairāki pieredzes bagāti jūrnieki un tālbraucēji kapteiņi. Te varētu izcelt Vahtangu Gabiskiriju, kurš 1953. gadā atnāca uz Rīgu no Liepājas ostas, kur viņš pildīja ostas priekšnieka pienākumus. Par Rīgas jūras zvejas ostas kapteini, kā arī par šīs ostas priekšnieku viņš strādāja epizodiski, jo pamatdarbs tomēr bija tālajā Atlantijā, kur viņa vadībā no 1954. gada Latvijas zvejnieki savās tāljūras zvejas ekspedīcijās sāka atklāt jaunus zvejas rajonus. 1957. gadā par Rīgas jūras zvejas ostas kapteini iecēla slaveno Rūdolfu Kunstbergu. Ar jūru viņš bija pazīstams kopš tālā 1918. gada, būdams vienkāršs zvejnieks, 1931. gadā ar izcilību pabeidza K. Valdemāra jūrskolu un

Eduards Delvers.

Artūrs Brokovskis-Vaivods.

kā labākais absolvents saņēma balvu – zelta pulksteni. Jāatzīmē, ka Rūdolfs Kunstbergs 20. gs. 30. gados bija jaunākais kapteinis Latvijas tirdzniecības flotē. Viņa bagātā profesionālā pieredze lieti noderēja, strādājot par zvejas ostas kapteini no 1957. līdz pat 1971. gadam. Tomēr Rīgas jūras zvejas ostas kapteiņa dienesta firmas zīme bija, ir un paliks Harijs Līdaks. Viņš par Rīgas jūras zvejas ostas kapteini nostrādāja divdesmit gadus, un par viņa nopelniem Latvijas jūrniecībā zina visi, kam dārgs jūrnieka amats.

Rīgas ostas kapteiņu stāsti gadsimtu gaitā ir dažādi. Viņi nāca ar savu darba pieredzi un ostā radīja visus nepieciešamos apstākļus, lai jūrnieki zinātu – osta būs patvērums un atbalsts viņu grūtajā darbā.■

Andris Cekuls

JŪRAS DZELMĒ APSLĒPTIE… ZEMŪDENES

GADSIMTU MIJAS JAUNĀS VĒSMAS

Pasaules vēsturē 19. gadsimts ienāk ar savdabīgām jaunām vēsmām – pilsētās tiek veidoti un projektēti vērienīgi parki, kuros ikdienas nogurdinātais pilsētnieks var atvilkt elpu, baudīt malku svaiga gaisa un mieru. Lai uzlabotu veselību, tie paši pilsētnieki steidz meklēt vasaras sauli topošās pašmāju kūrvietās – vasarnīcās un viesnīcās, kas kā sēnes pēc auglīga lietus aug visur tur, kur tuvumā ir ūdens veldze, veselīgs gaiss un skaisti dabas skati. Iespējams, ka vēlmi pēc kā tāda rada straujā industrializācija, jo daudzviet tiek būvētas jaunas fabrikas, darbināti līdz šim neredzēti darbgaldi, tvaika un nedaudz vēlāk elektrības spēka kustināti griežas un skaļi trokšņo jaunizgudroti mehānismi un iekārtas. Kūp rūpnīcu un ražotņu skursteņi, laucinieki pamet darbu druvās un mežos, lai dotos uz pilsētām meklēt laimi, labāk apmaksātu darbu un radītu jaunu šķiru – proletariātu. Industrializācijai nepieciešami enerģijas resursi un derīgie izrakteņi, lai tos pārvērstu jaunās precēs un paātrinātu kapitāla apriti, arī palielinātu peļņu. Ogles, kokmateriāli, dzelzsrūda, naftas produkti un vēl daudz kas cits iegūst gluži jaunu vērtību. Valstis tiecas un steidz pārdalīt šos dabas resursus savā labā, un līdzi visam fabriku korpusos rodas arī jauni ieroču veidi. Pirmajā pasaules karā kaujas laukos parādās agrāk neredzētas briesmīgas kaujas mašīnas – tanki, gaisā paceļas bruņoti aeroplāni, bet jūru un okeānu dzelmē slīd milzīgas cigārveida ēnas, kas spēj sēt šausmas ikviena kuģa kapteinī un apkalpē. Tieši tanku armādas, lidmašīnu eskadriļas un vācu zemūdeņu vilku bari kļūst par draudīgākajiem ieročiem Otrajā pasaules karā un lielā mērā nosaka tā virzību un arī iznākumu.

Zemūdenes jau Pirmā pasaules kara izskaņā ir visai ietekmīgs ierocis, jo tās spēj pielavīties nepamanītas pat vislielākajiem un varenākajiem kaujas kuģiem un ar savu torpēdu spēku tos nogremdēt. Tās var nemanīti izlikt un veidot jaunus mīnu laukus, nogremdēt tirdzniecības kuģus un pazust, neatstājot nekādas pēdas un liecības par savu klātbūtni. Arī virsūdens stāvoklī tās ar savu artilēriju spēj gremdēt kuģus un radīt draudus jebkuras valsts jūras pārvadājumu maģistrālēm un ostām. Tās nemanāmi var izsēdināt jūras krastā spiegus vai diversantu grupas, var slēpti pārvadāt militāra vai cita rakstura kravas. Tobrīd vēl nav izgudroti radari to atklāšanai naktīs, kad zemūdenes spiestas uznirt un uzlādēt dzinēju akumulatorus. Arī par sonāriem jeb īpašiem hidrolokatoriem, kuri ar skaņu impulsu palīdzību var uztaustīt zemūdenes dzelmē, neviens vēl nav dzirdējis. Jūras aviācija vēl ir pārāk jauna un nav spējīga nopietni apdraudēt zemūdeņu darbību, un kara flotēs vēl nav īpašu

Zemūdenes "Ronis" un "Spīdola".

kuģu, kas varētu nodarboties ar zemūdeņu meklēšanu, atklāšanu un iznīcināšanu. Tieši tāpēc jaunajās Baltijas valstīs ir liela interese par zemūdenēm kā kaujas kuģiem, kuri varētu sekmīgi nodrošināt krasta un robežu aizsardzību pret nelūgtiem viesiem.

LATVIJA UN IGAUNIJA IZVĒLAS ZEMŪDENES

Cik tad zemūdens karakuģu ir Eiropas valstīm Otrā pasaules kara priekšvakarā? Rietumeiropā vislielākā zemūdens flote ir Itālijai – 96 zemūdenes. Vācu izlūkdienests uzskata, ka PSRS kaujas spējīgas ir 160 zemūdenes. Baltijas jūrā no tām bāzētas 57 (pēc citiem datiem – 71), kaut vēlāk karā kaujas uzdevumus pilda ap 30. Vācijai iziet jūrā ir gatavas 43 zemūdenes, Francijai – 39, Anglijai – 57. Arī valstīm, kuras nav militāri tik spēcīgas, ir savi zemūdeņu spēki: Holandei – 30, Zviedrijai – 18, Dānijai –12, Polijai – sešas zemūdenes. Šajos skaitļos gan vēl nav ietvertas tās zemūdenes, kuras tobrīd stāv kuģu būvētavās, un to skaits Rietumeiropā nebūt nav mazs. Japānai, kura arī iesaistīsies nākamajā pasaules karā, ir 61 zemūdene, bet ASV – 105. Iespējams, šie skaitļi ir visai aptuveni, jo militārie noslēpumi tiek rūpīgi sargāti un par gaidāmo lielo karošanu zinātājiem, šķiet, nav ne mazāko šaubu.

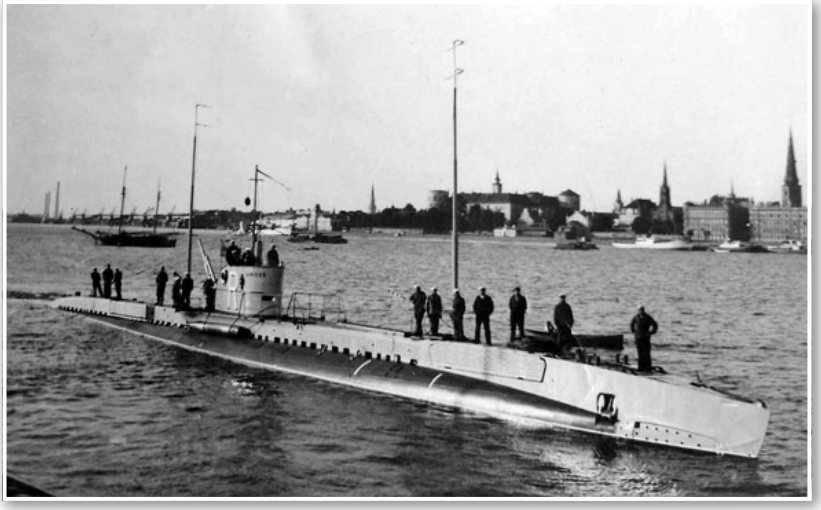
Ātrākās un modernākās zemūdenes tobrīd virs ūdens spēj sasniegt 22–23 mezglu ātrumu, zem ūdens 8–11 mezglus. Atkarībā no gabarītiem tās var būt bruņotas ar dažāda kalibra artilēriju un zenītložmetējiem, torpēdām un mīnām. Acīmredzot jau tāpēc, ka Pirmā pasaules kara izskaņā šis ieroču veids

"Spīdola".

šķiet pietiekami perspektīvs un efektīvs, 1923. gadā tiek pieņemts lēmums papildināt Latvijas kara floti ar šādiem kaujas kuģiem. Abas topošās zemūdenes tiek būvētas Francijā un ir tā laika franču zemūdeņu modifikācija. Virs ūdens zemūdenes spēj sasniegt 17,5 mezglu ātrumu, zem ūdens – līdz 10 mezgliem. Maksimālais iegremdēšanās dziļums – 70 metru, apkalpē 32 vīri, bruņojumā seši torpēdaparāti, 75 mm lielgabals un divi 7,7 mm ložmetēji. Abas zemūdenes tiek iekļautas Latvijas flotē 1927. gadā. Nākamajos gados zemūdenes "Ronis" un "Spīdola" piedalās kara flotes vizītēs Igaunijā, Lietuvā, Somijā un citās Rietumeiropas valstīs. Arī Latvijas ostās tās sagaida ar lielu interesi.

Lūk, kā kara flotes vizīti Ventspilī 1936. gada 9. jūlijā apraksta laikraksts "Ventas Balss": "Otrdienas pievakarē pēkšņi pie apvāršņa parādījās biezi dūmu mutuļi, kas strauji tuvojās Ventspilij. Pagāja tikai īsa pusstunda, un viens aiz otra reidā ienāca mūsu eskadras kara kuģi "Virsaitis", "Imanta" un "Viesturs". Drīz vien tiem sekoja arī zemūdeņu bāzes kuģis "Varonis", un kļuva zināms, ka gaida ierodamies arī zemūdenes "Spīdola" un "Ronis". Uz "Virsaiša" atradās eskadras komandieris jūras kapt. T. Spāde, kura vadībā mūsu kara flote pilnā sastāvā ceļā no Liepājas arī ieradās Ventspilī. Slaidi viens aiz otra šķeldami ūdeni, kuģi ienāca ostā un piestāja krastā lejpus Pilskalna, starp Ūdeņa un Lielo ielu.

Sagaidītāji krastā ar cienību vēroja, ka daudzu virsnieku krūtis greznoja varonības augstākā atzīme – Lāčplēša ordenis. Kad pilsētā kļuva zināms, ka Ventspili apciemojuši mīļi ciemiņi – mūsu kara flote, kuģu piestājas vietā pulcējās daudz ventspiliešu. Drīz pēc ierašanās "Virsaiša" mastos uzvijās dažādas signālu fladziņas, kas kara jūrniekiem pavēstīja eskadras komandiera atļauju



"Ronis".

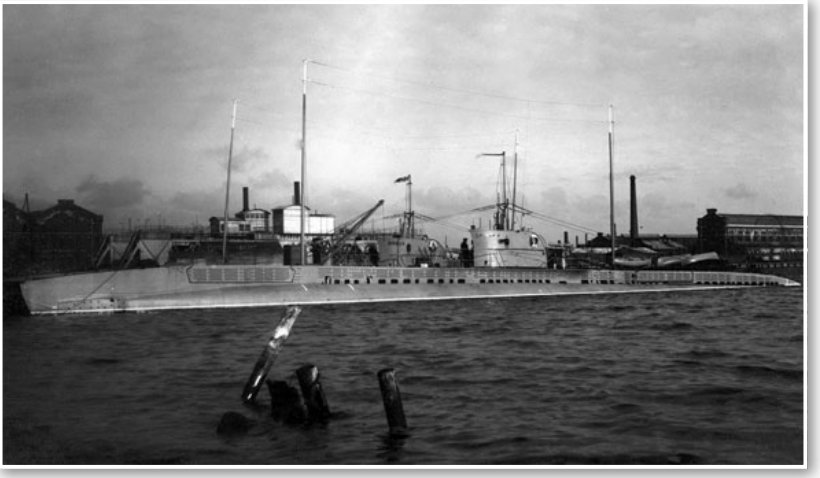
iziet pilsētā atvaļinājumā. Baltās blūzēs tērpušies, no dienesta pienākumiem brīvie jūrnieki nokāpa krastā, dažs apmeklēt piederīgus vai paziņas, cits pastaigāties pa pilsētu vai noklausīties simfoniskā orķestra koncertu Atpūtas dārzā, un vēl cits – satikties un pasēdēt Pilskalnā ar savu sirdsdāmu.

Kad bija jau nolaidusies krēsla, ostā ienāca arī abas zemūdenes. Slapjais klājs liecināja, ka tās brauciena laikā nirušas arī zem ūdens. Līdz vēlai pusnaktij Ventmalā pulcējās skatītāji, kas ar dzīvu interesi vēroja kara kuģus un vakara dzīves ainas uz tiem. Vakarrīt it agri eskadra pacēla tvaiku un pēc plkst. 7 devās atkal jūrā, atstājot ventspiliešiem patīkamas atmiņas par īso apciemojumu."

Kad Baltijas valstis tiek pievienotas PSRS, zemūdenes "Ronis" un "Spīdola" tiek iekļautas sarkankarogotajā Baltijas kara flotē. Savukārt tad, kad Otrā pasaules kara sākumā vācu spēki strauji tuvojas Liepājai, abas zemūdenes ir sagatavotas remontdarbiem un nav kaujasspējīgas. Tiek pieņemts lēmums tās nogremdēt turpat ostā kopā ar vēl citām padomju zemūdenēm, kuras tobrīd nav iespējams izmantot. 1942. gadā vācieši zemūdenes izceļ, taču laikam tās vairs nav izmantojamas jūras cīņām un atjaunošanai, tāpēc tiek nolemts tās nodot pārkausēšanai.

Sākoties karam, Liepājā atrodas arī abas igauņu zemūdenes "Kalev" un "Lembit". Tās padomju spēkiem izdodas evakuēt, un abas vēlāk tiek izmantotas Baltijas jūrā mīnu likšanai un vācu kuģu gremdēšanai.

Igaunija abas zemūdenes savos jūras spēkos iekļauj 1937. gadā, desmit gadus vēlāk nekā Latvija. Tās izgatavotas Lielbritānijā, modificējot jau esošas gatavas britu zemūdeņu izstrādes. Interesanti, ka par šīm zemūdenēm lielu



interesi izrāda Vācija, kas gatava pat atpirkt vienu no tām. Acīmredzot vāciešiem šķiet interesanta gluži jauna, Lamanša otrā krastā potenciālu pretinieku konstruēta zemūdene.

Abas zemūdenes tiek nodēvētas igauņu varoņu vārdos – par "Lembit" un "Kalev". Virs ūdens zemūdenes spēj sasniegt 13,5 mezglu ātrumu, zem ūdens – 8,5. Maksimālais ieniršanas dziļums tām ir 90 metru, bruņojumā četri torpēdu aparāti un mīnas. Vēl uz katras uzstādīts 40 mm zenītlielgabals un 7,7 mm ložmetējs.

"Kalev" piedalās divās kaujas operācijās, sākot ar mīnu likšanu rajonā no Užavas līdz Ovišiem, acīmredzot, lai padarītu bīstamu kuģošanu Ventspils ostas tuvumā. Savā otrajā braucienā 1941. gada rudenī "Kalev" pazūd bez pēdām. Par zemūdenes bojāejas vietu min Somijas piekrasti pie Hanko, arī Naisāres salu vai Prangli salu Igaunijas piekrastē. Izvirzītas versijas par tās bojāeju, uzduroties mīnai vai nogrimstot kādu nezināmu tehnisku iemeslu dēļ. Atjaunojot brīvvalsti, igauņi vairākkārt rīkojoši "Kalev" meklēšanas ekspedīcijas, un par zemūdenes atliekām noturēts gan kāds nogrimis aerostats, gan padomju karakuģis.

"Lembit" kara laikā veikusi septiņus braucienus, liekot mīnas pie Arkonas raga un mēģinot kavēt dzelzsrūdas piegādi no neitrālās Zviedrijas vācu militāri rūpnieciskā kompleksa vajadzībām. Zviedru piegādes esot nodrošinājušas apmēram 40% no Vācijas tērauda ražošanas vajadzībām. Pēc kara zemūdene izmantota kā mācību centrs līdz pat 1979. gadam. Vēlāk tā pārvesta uz Tallinu un tagad atjaunota visā diženumā skatāma ekspozīcijā Hidroplānu angāros Jūrniecības muzeja ostas ekspozīcijas daļā.

Latvija bija plānojusi pirms kara iegādāties vēl divas lielākas tonnāžas zemūdenes, bet igauņi gribējuši Somijā uzbūvēt vēl trīs zemūdenes. Tas būtu

ievērojami stiprinājis abu valstu jūras spēkus un jūras robežu drošību, tomēr liktenis bija lēmis citādu notikumu virzību 20. gadsimta pirmajā pusē.

JŪRĀ PIRMS KARA BIJA NEMIERĪGI UN BĪSTAMI...

1936. gadā no Daugavgrīvas puses Rīgā iepeld triju zemūdeņu grupa no Holandes. Holandieši ieradušies draudzības vizītē un savas zemūdenes novietojuši pašā Rīgas centrā iepretim Anglikāņu baznīcai. Holandiešu virsniekiem tiek rīkota dineja Armijas virsnieku klubā, bet kara jūrnieki dosies ekskursijā pa Rīgu un apmeklēs Brāļu kapus, Zoodārzu un Brīvdabas muzeju. 2. jūnijā Holandes kara flote atstāšot Rīgu. Šī gan laikam ir viena un visai retajām ziņām, kurai nav traģiskas pieskaņas.

Pat nedaudz pārlapojot mūsu pašu pirmskara laika periodiku, kļūst skaidrs, ka jūrā ir visai nemierīgi un brīžiem pat ļoti bīstami. 1937. gadā ASV flote Kalifornijas piekrastē rīko mācības un secina, ka tuvumā atrodas vairākas nezināmas izcelsmes zemūdenes. Amerikāņi šajā sakarā pastiprinot sava slepenā dienesta darbību un arī bruņošanos uz jūras.

1938. gada septembrī jūrā pie Ventspils vairāki zvejnieki redz trīs lielas nezināmas piederības zemūdenes, kuras dodas ziemeļrietumu virzienā.

Vēl ziņu lentes 1938. gadā informē, ka pie Alikantes nezināma zemūdene torpedējusi holandiešu tvaikoni "Hanneah Holland" un kuģis sācis grimt. Komandu steigušies glābt zvejnieki savās laivās. Uzbrukums noticis 47 jūdzes no Valensijas, pie sv. Antona raga. Zemūdene neatpazīta pazudusi jūras dzelmē.

1939. gada decembrī nezināma zemūdene Somu jūras līča rietumos ar lielgabala šāvieniem nogremdējusi igauņu preču un pasažieru tvaikoni "Kassari".

"Ronis".

Glābšanas laivai ar apkalpi pēc 14 stundām izdevies sasniegt Hījumā salas krastu. Uzbrukums noticis četros no rīta, temperatūra bijusi četri grādi zem nulles. Kuģis bijis ceļā no Stokholmas uz Tallinu bez kravas un pasažieriem.

Baltijas jūrā pazudis pasažieru tvaikonis "Estonia", kas sestdien izbraucis no Tallinas ar pasažieriem un nelielu kravu un svētdien nav ieradies Stokholmas ostā. Pasažieru vidū bijis daudz poļu, kuri mēģinājuši caur Skandināviju tikt uz Ameriku. Igaunijā sabiedrība ir ļoti satraukta par šo faktu. Tiek izvirzīta versija, ka igauņu kuģi aizturējis kāds vācu karakuģis.

Botnijas līča dienvidos kāda padomju zemūdene torpedē vācu kuģi "Bolheim", kas dodas uz Vāciju ar celulozes kravu. Daļa komandas izglābjas, bet ir ievainotie un bojā gājušie.

Arī Vidusjūrā pirms paša kara dažādu valstu kuģi piedzīvo neskaitāmus nezināmu zemūdeņu un lidmašīnu uzbrukumus.

Tie ir tikai daži traģiski notikumi uz jūras, kas pirmskara periodā izlaužas līdz ikdienas preses rindām. Bet arī tos pārlasot, var sajust Otrā pasaules kara tuvumu un to, ka sākas lielā spēle bez jebkādiem noteikumiem un tumsas aizsegā var darīt tumšus darbus. nebaidoties, ka par padarīto būs jāatbild. Ir vēl viens pieminēšanas vērts notikums, kurā vācu zemūdenes komanda demonstrē negaidītu bruņnieciskumu. Vācu zemūdene U-35 nogremdējusi grieķu tvaikoni "Diamantos" un uzņēmusi 29 nogremdētā kuģa jūrniekus. Zemūdene 36 stundas braukājusi gar Īrijas piekrasti, līdz atradusi pietiekami vientulīgu vietu, un tad grieķu jūrnieki iesēdināti nelielā glābšanas laivā un palaisti malā. Vācieši pret jūrniekiem izturējušies laipni, ēduši kopā un pat apgādājuši ar cigaretēm. Tiesa, tas noticis 1939. gada oktobrī, vēlākos kara gados par nogremdēto kuģu apkalpēm neviens vairs īpaši neuztraucās un neviens pat nemēģināja kādu glābt. Pat vēl vairāk – izdzīvojušie bija nevēlami notikuma liecinieki un nevienam nebija vajadzīgi...

OTRS VEIKSMĪGĀKAIS VĀCU ZEMŪDEŅU KOMANDIERIS – NO RĪGAS

Volfgangs Augusts Eižens Lits.

1913. gadā Rīgā baltvāciešu ģimenē piedzimst Volfgangs Augusts Eižens Lits. Droši vien tobrīd vecāki nenojauš, ka Pirmā pasaules kara pievārtē viņu ģimenē dzimis nākamais zemūdeņu komandieris, par kuru labāks spēs būt tikai slavenais Otrā pasaules kara zemūdeņu ass Oto Krečmers.

Lits Rīgā pabeidz vidusskolu un, trīs gadus nomācījies Herdera institūtā jurisprudenci, 1933. gadā ar vecāku atļauju pārceļas uz Vāciju. Litu valdzina dienests jūras kara flotē, un karjeras sākumā viņš kļūst par jūrnieku virsūdens flotē.

Apmācība sākas uz kreisera "Karlsruhe", ar kuru Lits deviņos mēnešos veic ceļojumu apkārt pasaulei. Seko dienests uz kreisera "Königsberg", pēc kura Lits tiek pārcelts dienestā uz zemūdeņu floti. Zemūdene U-27, uz kuras viņš dienē, patrulē pie Spānijas krastiem, kur tobrīd notiek Pilsoņu karš. Pirmās Otrā pasaules kara vēsmas jaunais jūrnieks sagaida, patrulējot Vācijas rietumu piekrasti ar zemūdeni U-38.

1939. gada decembrī viņam uztic zemūdenes U-9 vadību, un Lits pierāda savu māku, nogremdējot savu pirmo kuģi – zviedru prečinieku "Flandria". Nākamā gada maijā viņam izdodas nogremdēt franču zemūdeni "Doris", tai jūras dzelmē seko vēl septiņi tirdzniecības kuģi. 1940. gada jūnijā Lits saņem citu zemūdeni un komandu. Ar U-138 jau pirmajā patrulēšanas braucienā viņam izdodas nogremdēt četrus tirdzniecības kuģus. Grimst norvēģu kuģi, grimst britu kuģi... Lits par savām veiksmēm uz jūras tiek nominēts visaugstākās pakāpes Bruņinieka krustam, ar kuru apbalvots vēl tikai viens zemūdens flotes komandieris. Lits saņem arī jaunu zemūdeni U-43, kura paredzēta tāliem braucieniem. Ar to viņš jūrā pavada 204 dienas un dzelmē raida vēl 12 kuģus.

Ar nākamo zemūdeni U-181 Lits patrulē Āfrikas dienvidu piekrastē. Tur viņam iznāk pamatīga saķeršanās ar britu karakuģi "Inconstant", kurš ilgstoši vajā zemūdeni un nodara tai nozīmīgus bojājumus. U-181 tomēr izdzīvo, un pēc 12 kuģu nogremdēšanas Lits kopā ar zemūdeni atgriežas Bordo ostā Francijā. Pēc atpūtas seko 205 dienu gara patrulēšana Indijas okeānā Maurīcijas tuvumā,

Igauņu zemūdene "Lembit".

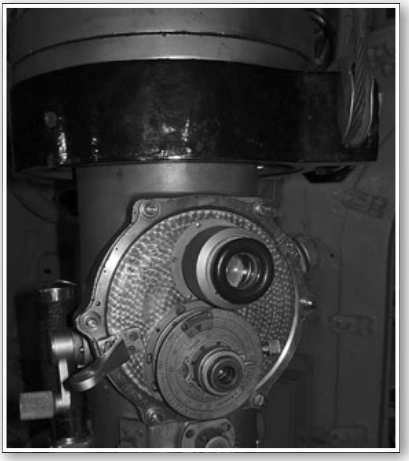
Lita komandētajai zemūdenei atkal izdodas nogremdēt 12 kuģus. Lits kopumā nogremdē vairāk nekā 40 tirdzniecības kuģu un vienu zemūdeni, patrulējot veic 15 braucienus, pavadot jūrā vairāk nekā 600 dienu. Starp Lita nogremdētajiem kuģiem visvairāk bijuši no Lielbritānijas, ASV, Grieķijas, Norvēģijas un Zviedrijas. Neviens nogremdēts kuģis ar Latvijas karogu mastā, šķiet, viņa uzvaru sarakstā nav reģistrēts. Tomēr 1940. gadā viņa zemūdene nogremdējusi divus Igaunijai piederīgus kuģus – "Linda" un "Viiu".

1944. gadā Lits pieņem piedāvājumu apmācīt jaunos vācu zemūdeņu jūrniekus un sāk komandēt Gotenhāfenā bāzēto mācību zemūdeņu flotili. Nedaudz vēlāk viņš sāk vadīt pie Flensburgas esošo jūras akadēmiju kara jūrniekiem.

Britu spēki ienāk Flensburgā 1945. gada 5. maijā, un Lita ikdienas rutīna pirmajā brīdī pat šķietami netiek traucēta. Bet tad notiek incidents, kuram daudzi pirmajā brīdī pat nespēj noticēt. Lits naktī no 13. uz 14. maiju atgriežas savā akadēmijā un, acīmredzot būdams nedaudz iereibis, kaut kāda iemesla dēļ neatbild vai ignorē sargkareivi un neklausa viņa brīdinājumam. Atskan šāviens, un otrais visa kara laika labākais vācu zemūdeņu komandieris krīt, lodes ķerts. Uz valsts sarīkotajām bērēm atnāk viņa sieva un četri bērni.

Tādas ir šā stāsta beigas. Vēl tik var piebilst, ka Rīgā Volfgangs Lits mācās kopā ar vēl vienu baltvācieti – Hansu Dīteru fon Tīzenhauzenu, kurš arī kļūst par zemūdenes komandieri, un viņa U-331, piedaloties 10 patruļās, ir nogremdējusi un sabojājusi vairākus Sabiedroto spēku karakuģus. Fon Tīzenhauzena zemūdeni britu aviācija nogremdē 1942. gada novembrī netālu no Alžīrijas

"Lembit" mašīntelpa.



krastiem Vidusjūrā. Viņam un daļai no komandas izdodas izglābties. Pēc kara Tizenhauzens strādā par dizaineri un no dzīves aiziet 2000. gadā Vankūverā, Kanādā.

Nobeigumā vēl tikai jāpiebilst, ka 20. gadsimta vēsture Baltijas jūras dzelmē un citās jūrās un okeānos joprojām slēpj daudz neatbildētu jautājumu un noslēpumu. Ar tiem mēs agri vai vēlu pavisam noteikti saskarsimies.

Vai Latvija 21. gadsimtā iegādāsies saviem Jūras spēkiem kādu zemūdeni jūras robežu un krasta sargāšanai? Tas gan maz ticams, jo modernās zemūdenes ir aprīkotas ar augstas klases elektroniskām iekārtām un tehnoloģijām, kuras prasa ne vien augstu zināšanu līmeni un labu materiāli tehnisko apgādi, bet arī ievērojamus apkopes un remonta resursus. Iespējams, ka savus krastus un robežas varam apsargāt ar cita veida ieročiem, kas ir pietiekami moderni un efektīvi, taču par to lai spriež un lemj mūsu Jūras spēku eksperti un profesionāļi. Un tas jau ir gluži cits stāsts.■

Normunds Smaļinskis

LANGES KUĢUBŪVĒTAVA VĒSTURES KRUSTCELĒS

19. gadsimta 2. pusē un 20. gadsimta sākumā Rīgā attīstījās mašīnbūves industrija, tika dibinātas jaunas fabrikas un darbojās nelieli kuģu būves uzņēmumi. Pirms Pirmā pasaules kara laikrakstos parādījās ziņas, ka Langes rūpnīcā uzbūvēti kreiseri un torpēdlaivas Krievijas kara flotei, tomēr trūka ziņu, kā un kāpēc to darīja Rīgā.

Iesākumā paju sabiedrība, kas vēlāk pārtapa par akciju sabiedrību "Mašīnbūves rūpnīca "Lange un dēls"" (bij. "A. Lange & Skuje"), bija viena no plašākajām kuģu būvētavām Rīgā, kas specializējās dažādu peldošo līdzekļu būvē. Rūpnīcas vēsture aizsākās 1869. gadā, kad privātuzņēmēji Aldonis Voldemārs Lange un enkuru kalējs Jons Skuje nodibināja uzņēmumu, lai būvētu kuģus Rīgas ostas vajadzībām un veiktu remontu Rīgā ienākušajiem kuģiem. Vieta uzņēmumam tika noskatīta Kuģu ielā 44, Daugavas kreisajā krastā pie Āgenskalna līča. 1896. gadā Vidzemes guberņas valde atļāva kuģu būvētavas īpašniekiem paplašināt zemes īpašumus, pievienojot zemesgabalus Kuģu ielā 46, 47 un 48.

Rūpnīcā "Lange & Skuje" būvēja rata un dzenskrūvju tvaikoņus pēc Rīgas domes pasūtījuma. Kuģīši bija domāti satiksmei pa Daugavu un tās pietekām. Līdz 1850. gadam rīdzinieku vienīgais ūdens satiksmes līdzeklis bija laivas, ar kurām Daugavas zvejnieki ik dienas veda Pārdaugavas iedzīvotājus uz pilsētas centru un atpakaļ. Mazos upju kuģīšus nosauca pēc latiņa alfabēta: A, B, C, D, E, un arī nākošo uzbūvēto kuģīšu nosaukumos bija nākamie alfabēta burti – no F līdz R.

1898. gada 18. novembrī Vidzemes guberņas Tirdzniecības un manufaktūras departamentam tika iesniegts ziņojums, ka no 10. oktobra Rīgas tirgotāju ģildes tirgotājs Krievijas pavalstnieks Izidors Lange kopā ar brāli un māti ir īpašnieki kuģu un mašīnbūves uzņēmumam Rīgā, kura vērtība ir aptuveni 100 tūkstoši rubļu, un uzņēmums tiks pārdēvēts par "Lange un dēls". Pēc A. Langes nāves viņa sieva Anna Marija Lange, dzimusi Gīla, un Rīgas pirmās un otrās ģildes tirgotāji Izidors un Leo Langes uzņēmu pārveidoja par akciju sabiedrību. Dibinātāji bija Rīgas kuģu un mašīnbūves rūpnīcas "Lange un dēls" direktors rīkotājs Izidors Lange un Prūsijas pavalstnieks Hermanis Dernens. Sabiedrības pamatkapitāls bija 600 tūkstoši rubļu, kas sadalīts 2400 akcijās par 250 rubļiem katra. Akciju sabiedrību vadīja trīs direktori, kurus 1899. gada 24. februārī ievēlēja sabiedrības locekļi.

No 1903. līdz 1906. gadam uzņēmuma akciju vērtība kritās, un tās pārgāja Rūpniecības un tirdzniecības ministrijas pārraudzībā. Taču 1907. gada janvārī

akcijas atkal pārgāja privātās rokās. Akcionāru kapitāls bija 600 tūkstoši rubļu. Uzņēmuma apgrozījums pēdējos piecos gados bija audzis: 1906./1907. – 552 983,57 rubļi, 1907./1908. – 661 883,00 rubļi, 1908./1909. – 796 923,73 rubļi, 1909./1910. – 971 028,43 rubļi, 1910./1911. – 1 334 502,94 rubļi.

Kuģubūves rūpnīcai piederēja daudz dažādu celtņu un iekārtu – kalēju un virpotāju darbnīcas, elektriskā stacija, katlu māja, ar darvu pārklātas kuģu būvēšanas un remontēšanas darbnīcas ar atvērtiem un slēgtiem eliņiem, šķūnis Daugavas krastā, kurā veica dažādus mehāniskos darbus un uzstādīja iekārtas kuģiem, cinkotava (cinkošanas darbnīca), tehniskie kantori un komerckantori, ambulance uzņēmuma strādniekiem, dzelzceļa sliedes un piestātnes, krasta celtnis un vēl daudzas citas iekārtas. Uzņēmuma bilancē bija 71 virpa, 45 urbjmašīnas, frēzmašīnas, celtniecības darbmašīnas, darbgalds kuģu būves materiālu izmēģināšanai, gaisa kompresors, darbgaldi metāla griešanai un locīšanai, hidrauliskās preses un preses vara cauruļu liekšanai, sildāmās krāsnis kuģu korpusu detaļu izgatavošanai, metāllietuves vara un čuguna kausēšanai u.c. Arī kokapstrādei teritorijā bija ierīkotas vairākas darbnīcas, kurās bija ēvelēšanas darbgaldi, zāģi, frēzmašīnas, nažu, zāģu un ēveļu asināšanas ierīces, pulējamās mašīnas utt. Lai uzņēmums varētu darboties, tam bija sava elektrostacija ar 300 zirgspēku jaudas dinamomašīnām.

Ik pa laikam presē parādījās ziņas par kuģubūves uzņēmumu, tika ziņots arī par neveiksmēm, piemēram, ka Langes kuģu būvētavas pirmajam palievenim – dokam sagruvis apmēram 200 metru garais jumts. Strādnieki jau esot bijuši savās darba vietās, bet laikus paguvuši izskriet no palieveņa un izglābties no drošas nāves. Jumts sagruvis ar lielu troksni, aprokot un salaužot vairākas palievenī remontam ievestās motorlaivas, jahtas un burulaivas. Jumts bijis stipri satrunējis, domājams, tāpēc arī sagruva, bet lietas apstākļus noskaidrošot speciāli iecelta komisija.

Strādniekus uzņēmumam Rīgā nebija grūti sameklēt, jo vietējie iedzīvotāji jau izsenis prasmīgi būvēja koka kuģus ne tikai kabotāžai, bet arī tāliem jūras braucieniem. Kuģu būves meistariem nesagādāja grūtības būvēt un remontēt koka buriniekus, bet pavisam savādāk bija ar dzelzs kuģu būvi un remontu, ko nevarēja veikt amatnieki pielāgotos apstākļos. Tam bija vajadzīga kuģu būves rūpnīca, kur varētu remontēt gan Rīgas ostā ienākušos kuģus, gan būvēt un remontēt mazos velkoņus, gan arī pasažieru un citus kuģus. 20. gadsimta sākumā "Lange un dēls" nodarbināja 1500 cilvēku.

19. gadsimta beigās un 20. gadsimta sākumā uzņēmumā uzbūvēja aptuveni 190 dažādu tvaika dzinēju kuģu, zemessmēlēju un citu kuģu, no kuriem daudzi ("Rīga", "Nabļudateļ", "Dvina" un citi) bija pierakstīti un strādāja Rīgas tirdzniecības ostā un piederēja ostas celtniecības pārvaldei. Uzņēmumā uzbūvēja arī peldošos līdzekļus Krievijas Jūras ministrijai, piemēram, tvaikoņus "Libava", "Vindava", tvaika kolektorus Imperatora Aleksandra III ostai Liepājā, peldošo

Velkonis "Silvija", 19. gs. beigas.

celtni Portarturas ostai un daudzus citus. Viens no lielākajiem un zināmākajiem kuģiem bija tvaikonis "Peterhof", kas būvēts 1890. gadā (tonnāža 208 bruto reģ. tonnas) un piederēja Sanktpēterburgas tvaikoņu sabiedrībai ar pieraksta ostu Sanktpēterburga. Vēl bija arī pasažieru kuģis "Matadors", kas spēja sasniegt 15 mezglu (ap 27,7 km/h) ātrumu, tā tvaika mašīnas jauda bija 500 ZS, velkoņi "Valdemārs" (bij. "Vorwärts") ar 320 ZS jaudas tvaika mašīnu un "Silvija", tvaikonis "Neubad" u.c. Bez tam uzņēmumā būvēja tvaika katlus, iekārtas dzirnavām, zāģētavām, ugunsdzēsēju sūkņus un dažādas ierīces. Uzņēmumā veica arī peldošo līdzekļu un tvaika mašīnu remontu.

1904. gadā sākās Krievijas – Japānas karš par ietekmi Tālajos Austrumos, kas skāra arī Latviju kā toreizējās Krievijas impērijas daļu. Karā tika iesaistīta Baltijas jūras kara flote, ko nosūtīja no Liepājas uz kara zonu.

Kara dēļ cariskās Krievijas valdība aicināja veikt plašus privātus ziedojumus, lai Krievijas kara flotei varētu būvēt jaunus kuģus. Līdzīga akcija notika 19. gadsimta beigās, kad sakarā ar iespējamo karu pret Angliju īsā laikā tika saziedoti ap pieciem miljoniem rubļu "Brīvprātīgās flotes" radīšanai.

1904. gada jūlijā Krievijas kara flotes īpaši izveidotās veicināšanas komitejas augstākais pārstāvis apmeklēja Rīgas kuģu un mašīnbūves rūpnīcu "Lange un dēls". Komiteja uzņēmumā pasūtīja astoņus mīnu kuģus, katru ar 500–600 tonnu lielu kravnesību.

Lai gan Baltijas kuģu būvētavām bija īpaša vieta un loma Krievijas impērijā, tomēr bieži vien kuģu būvētavās bija vāja darba organizācija. Sistēma, kad vienā rūpnīcā būvēja kuģu korpusus, citā mehānismus, vēl citā elektrisko aprīkojumu, piedevām vēl ilgā projektu apstiprināšanas procedūra apgrūtināja darbu savlaicīgu pabeigšanu. Neveiksmīgā un ieilgusī kreisera "Živučij" būve bija pēdējais piliens pacietības kausā. 1901. gadā rūpnīca "Lange un dēls" no Krievijas jūrlietu ministrijas dabūja pasūtījumu būvēt mehānismus un katlus šim mīnu kuģim ar 350 tonnu celtspēju. Kuģa korpusu būvēja Nikolajevā, Melnās jūras reģiona kuģu būves centrā. Kad Langes kuģu būvētava noteiktajā termiņā bija veiksmīgi izpildījusi pasūtījumu, ko ļoti augstu novērtēja arī ārpus Krievijas impērijas robežām, kreisera korpuss Nikolajevā par spīti stingrajiem

noteikumiem, ko bija izstrādājušas ministrijas atbildīgās personas, vēl nebija gatavs.

Tā kā visā Baltijas jūras piekrastē nebija daudz kuģu būvētavu, kas spētu būvēt ātrgaitas mīnu kuģus, tad tikai loģiski, ka rūpnīca "Lange un dēls" saņēma pasūtījumu būvēt šādus kuģus, kas savukārt palīdzēja finansiālās grūtībās nonākušajai kuģubūves rūpnīcai tikt galā ar parādiem, kuri bija radušies nepietiekamu pasūtījumu dēļ.

Tvaikonis "Neubad" pirms Pirmā pasaules kara.

Līdz tam uzņēmumā "Lange un dēls" būvēja nelielus kuģus, tagad nācās mainīt profilu un sākt ātrgaitas mīnu kuģu būvniecību. Pasūtījuma izpildīšanai bija nepieciešamas jaunas lietuves un katlu smēdes, un to visu vajadzēja apgādāt ar modernām mašīnām. Rūpnīcā ierīkoja divus jaunus eliņus līdz 100 metru gariem kuģiem, no jauna uzbūvēja smēdes, montāžas un atslēdznieku darbnīcas, vara kalves.

Kuģu būvētavā darbs ritēja raiti, arī pārbaudes izmēģinājumi norisinājās veiksmīgi, tāpēc nebija šaubu par astoņu mīnu kreiseru būves pasūtījuma izpildi līdz navigācijas slēgšanai Rīgā. Taču kuģu būves procesā radās arī neparedzēti šķēršļi, piemēram, lai gan Krievijas rūpnīcā pasūtītais tērauds bija laikā izvelmēts, bojātu dzelzceļa līniju un vagonu trūkuma dēļ piegāde aizkavējās. Tomēr šķēršļi tika pārvarēti un uzticības pārbaude izturēta – rūpnīca veiksmīgi izpildīja pasūtījumu, turklāt ātrāk un lētāk, nekā to būtu veicis kāds cits uzņēmums.

Pateicoties patriotiskajai līdzekļu ziedošanas akcijai, kreiserus "Ukraina" un "Voiskovoj" uzbūvēja aptuveni deviņarpus mēnešos un 1904. gada novembrī nolaida ūdenī. Pirmais kreiseris nosaukumu ieguva par godu karā kritušajiem ukraiņiem. Tā bija Kijevas, Odesas, Čerņigovas un Hersonas guberņu patriotu vēlme, kuri bija ziedojuši kreisera būvei. Nākamie kreiseri tika uzbūvēti vēl ātrāk, arī tiem nosaukumus deva pilsoņi, kuri bija ziedojuši lielākās naudas summas. Nosaukumu kuģim "Voiskovoj" deva kazaku karaspēka daļa par godu pirmajam kara upurim kazaku organizētajā militārajā vienībā. Kazaki Krievijas kara flotei ziedoja aptuveni 350 000 rubļu. Abi kreiseri uz maiņām apsargāja cara ģimeni un stāvēja reidā, gatavi atvairīt uzbrukumu.

Krievijas rūpniecībā sākās krīze, strādnieku nemieri, neveiksmes karā darīja savu arī Rīgas rūpnīcās. Langes kuģu būvētavā 1904. gada beigās sākās streiks,

darbs tika pārtraukts uz vairāk nekā nedēļu. Lielā gavēņa laikā rūpnīcas strādnieki izvirzīja dažādas prasības direkcijai, piemēram, palielināt strādājošajiem algu, uzlabot medicīniskos pakalpojumus, atlaist meistarus, kuri stigri un prasīgi izturējās pret strādniekiem. Tomēr drīz vien darbs rūpnīcā turpinājās.

Trešais kreiseris "Turkmeņec" bija gatavs jau 1904. gada novembrī pirms navigācijas beigām, bet ūdenī to nolaida ļoti oriģinālā veidā tikai 1905. gada 5. februārī. Daugavu klāja ledus, tāpēc izurba vienu aršinu (71,1 cm) platu joslu, kurā nolaida kreiseri. 28. jūnijā kreiseris izturēja oficiālo pārbaudi. Tai pašā laikā ūdenī nolaida ceturto kreiseri "Kazaņec" un piekto "Stereguščij", kas bija nosaukts par godu pirmajam pie Portarturas bojā gājušajam mīnu kuģim.

Langes rūpnīcā būvētie kreiseri "Ukraina", "Voiskovoj" un "Turkmeņec" tika klasificēti kā mīnu kreiseri, vēlāk kā eskadras kuģi, bet pēc 1926. gada kā kanonierlaivas, bet jau ar citiem nosaukumiem.

Pēc Admiralitātes (Krievijas jūras spēku ministrija) pasūtījuma Langes kuģu būvētavā Baltijas flotei uzbūvēja piecus eskadras mīnu kuģus (ar ūdensizspaidu 630 tonnas), kas bija bruņoti ar lielgabaliem un diviem torpēdu aparātiem. Līdz 1909. gadam bija gatavi vēl trīs kreiseri – "Strašnij", "Donskoj kazak" un "Zabaikaļec". Kuģu maksimālais garums bija 73,2 metri, platums 7,23 metri, tie varēja sasniegt 25 mezglu ātrumu (aptuveni 46,3 km/h).

Lielā Tēvijas kara laikā Langes uzņēmumā būvētās kanonierlaivas "Voiskovoj", "Ukraina" un "Turkmeņec-Stavropoļskij", pārdēvētas par "Bakinskij rabočij", "Sovetskij Dagestan" un "Markin", ietilpa Kaspijas jūras flotē.

No 1909. gada pasūtījumu skaits kuģu būvētavai "Lange un dēls" nedaudz pieauga, taču, izņemot karakuģu remontu, citu pasūtījumu nebija. Saskaņā ar valsts kontroles pavēli daļu uzņēmuma akciju ar valsts kontroles piekrišanu pārņēma Starptautiskā banka. Nākamie gadi uzņēmumam bija ļoti grūti, jo kuģu būves pasūtījumu nebija, arī no valsts puses rūpnīcas darbība nebija nodrošināta, piedevām nelabvēlīgās Krievijas un Japānas kara beigas radīja smagas sekas industrijas attīstībai turpmākajos gados. Līdz pat Pirmajam pasaules karam neviens risinājuma mēģinājums nedeva rezultātu.

1914. gada 16. maijā Sanktpēterburgā rūpnīcas "Bekers un Co" telpās Ņevas prospektā sanāca akciju sabiedrības "Lange un dēls" likvidācijas komisija, kas aicināja akcionārus lemt par uzņēmuma likvidāciju. 1915. gadā, tuvojoties Pirmā pasaules kara frontes līnijai, uz Krieviju tika evakuētas Rīgas rūpnīcas un fabrikas, to vidū arī kuģubūves rūpnīca "Lange un dēls". Brīvās Latvijas laikā un pēc Otrā pasaules kara tās teritoriju izmantoja kuģu remontam.■

Inta Kārkliņa

KUĢA PUIKA NO ALOJAS

Tālbraucēja kapteiņa Ingus Siliņa profesionālā izaugsme daļēji notikusi manā acu priekšā. Kā šodien atceros uzņēmīgo puišu grupu Salacgrīvas vidusskolas Jūrniecības koledžas klasēs 1990. gadā, un viņu vidū bija arī Ingus. Jaunajam kapteinim ir laimējies – dzimtas saknēs nostiprinātais latviešu jūras gēns 21. gadsimtā ir radis jaunu piepildījumu! Sakņots vectēva MODRA NEMMES (1929) skarbajā liktenī, pārliecības un spīta piepildīts, turpinās dzimtas jūras stāsts. Par to, kāds tas bijis, runā Modra Nemmes aizrautīgās atmiņas, kur humora dzirksts mijas ar skaudrām atziņām un dzīves gājuma paškritiku.

"MAN JĀPELD PLAŠĀKOS ŪDEŅOS!"

Kad 1940. gadā beidzu četras klases, Latvijā jau bija ienākuši krievi. Mēs, daži vienkāršie lauku puikas, iestājāmies pionieros. Saimnieku dēli rauca uzacis un atklāti teica: "Tie pionieri jāsit nost!" 5. un 6. klasi aizvadīju skolā Ungurpilī, biju salasījies visādas grāmatas par jūru – gan Viļa Lāča "Veco jūrnieku ligzdu" sākumvariantā, gan Džeku Londonu. Par jūru es biju dzirdējis, un Dullais Dauka bij' man liels draugs. Sāku funktierēt – man jātiek uz jūru, nav te ko pa ganiem dzīvot. Man jākļūst par kapteini! To es, jau ganos ejot, biju izdomājis.

Tā aizgāja 1943. gads, pienāca 1944. gada pavasaris. Man galvā tik viena doma – ir jātiek uz kuģiem, ir jātiek jūrskolā. Mājās jau sāku runāt: "Papu, es gribu braukt jūrā!" "Ko?!" tēvs aizsmok dusmās. "Jā, es gribu iestāties jūrskolā!" nerimstos ne mirkli. Tēvs vēl cenšas atrunāt: "Paklausies, tagad ir kara laiks; tāpat skaidrs, ka Vācija to ir zaudējusi. Mēs gan vēl esam zem vāciešiem, bet nāks krievi – kas tad būs? Kur tu, dēls, skriesi kara laikā?!" "Papu, maz ko tie vācieši! Es aizbraukšu uz Rīgu un apskatīšos, kā tur ir!" Tēvs nu sit dūri galdā: "Nekur tu nebrauksi!"

Man bija skaidrs, ka te nekā laba nebūs – miers un Mārtiņš! Nāk aprīļa sākums, un es tikai funktierēju, kā tikt uz Rīgu. No skolas jau biju brīvs, liecība, lai, uz rokas. Laiks silts. Braukt vajag kā ēst, bet naudas nav. Man pēkšņi galvā doma – vilciena mašīnistam jāpārdod "španna riņķis", ko es biju atradis mājas bēniņos. Tas tāds bandītu ierocis, varbūt šis ņems.

Aizeju uz Alojas staciju, uz prečinieku. Mājās nevienam nesaku, bet stacijā satiktā radiniece tāpat izpļāpājusies, ka Modris esot aizbraucis uz Rīgu. Tā nu mašīnistu uzpērku par "španna riņķi" un tieku Rīgā. Galvaspilsētā man bija divas vietas, kur varētu palikt – Upes ielā un pie Izkaptiņiem. Upes ielā gan nebūtu pavisam droši, jo tie uzreiz ziņotu uz mājām, tādēļ kātoju pie Izkaptiņiem.

VISAPKĀRT SMILŠU KALNI, PATI RĪGA ŪDENĪ

Izkaptiņi mani saņēma kā savu dēlu: "Modrīt, no kurienes tad tu?!" Es nu klāju vaļā – tā un tā, man jātiek jūrskolā! Tā esot Kuģu ielā 1, Pārdaugavā. Nākošajā rītā dodos uz jūrskolu, ar tramvaju pāri tiltam, pirmā pietura. Manā priekšā izaug sarkana divstāvu ķieģeļu ēka, kur iekšā tikšana tikai ar dežuranta ziņu. Viņš sēž aiz stiklota lodziņa. Stāstu savu vajadzību. Vīrs uzklausa un saka: "Tas būtu ļoti labi, mazais, tikai lieta tāda, ka visi kursanti jau ir prom, tagad jūrskola ir slēgta. Bet, lai tu varētu iestāties jūrskolā, tev vispirms ir jāiet jūrā – sešus mēnešus praksē uz kuģiem."

Jā, ko nu lai dara? Kur tie kuģi, kur tā prakse? Vecais vīrs dod padomu iet uz Latvijas kuģniecību, tur zināšot teikt. Tā nu soļoju savā trūcīgajā ģērbā pa Rīgu un meklēju kuģniecību. Kad to atrodu, sākas riņķa dancis pa kabinetiem. Otrajā stāvā atrodu kuģniecības nodaļu, kur pirmais jautājums: "Puika, cik tev gadu?" "Esmu dzimis 1929. gadā, man ir 15 gadi!" Vīrs nobrīnās un prasa tālāk: "Kāpēc tu kara laikā gribi iet jūrā?" Es nu stāstu savas ieceres, un vīrs tikai pūš vaigos: "Nu, nu! Jā, bet vai tev fotogrāfija ir?" Nav, nav man foto, kur lai es to būtu ņēmis… "Ja tu gribi iet jūrā, mums vajag tavu fotogrāfiju!" ierēdnis ir nepiekāpīgs. "Labi, es braukšu uz mājām un fotogrāfiju dabūšu," saku un atvados. Vīrs vēl piebilst, ka lielas steigas jau neesot, varot nākt kaut vai pēc nedēļas.

Tā nu es soļoju pa Marijas ielu atpakaļ pie Izkaptiņiem. Dūša smaga, bet kājas nes. Eju pa kreiso pusi. Pēkšņi ieraugu pie kādas mājas divus vīrus, vienam kaklā fotoaparāts. Paeju garām un tomēr griežos atpakaļ. "Labdien, kungi! Vai gadījumā neesat fotogrāfi? Man tāda vajadzība –jūrskolai vajag bildi." Un atkal dabūju dzirdēt: "Mazais! Vai tev prāts iet jūrā?! Tagad ir karš, gremdē kuģus, kur tu dzīsies!" Es saku stingri: "Tas ir nolemts!" Labi, ja vajag, taisīšot to bildi. Un mani nostāda pie gaiša brandmūra, knipsē, noprasa vēl, kad man to bildi vajagot. "Rīt, rīt noteikti! Man jāiet uz kuģniecību!"

Vīri saka, lai tik nākot rīt uz vienpadsmitiem, bilde būšot gatava. Šie meklējami šā nama trešajā stāvā. "Vai, kāda laime! Cik tas maksās?" "Mazais, tev tas nemaksās neko!" Tā nu es priecīgs prom pie Izkaptiņiem. Dzirdu: "Nu, tu gan esi stūrgalvīgs un vieglprātīgs!"

Nākamajā rītā jau vienpadsmitos dodos pēc bildes. Uzkāpju augšā un piezvanu. Pēc kāda brīža paveras durvis un vakar sastaptais fotogrāfs izbrīnīts vaicā: "Tu, mazais?!" "Jā, es atnācu pēc foto!" Viņi to laikam vakar nebija ņēmuši nopietni. "Zini ko, mazais, tu nedusmojies uz mums, tā bilde vēl nav gatava. Bet, ja jau tev tik nopietna vajadzība, atnāc pēc divām stundām, fotogrāfija tev būs!" "Labi! Nākšu pēc divām stundām!" Un patiesi – pēc pāris stundām trīs bildes man jau rokā. Skrienu uz kuģniecību. Tur netic, ka neesmu pārdomājis. Viņi man neiesaka doties jūrā. "Nē, es zinu! Man jāiet!" Un tā top izrakstīts norīkojums uz motorkuģi "Vilma" par jungu. "Kad man jāierodas uz kuģa?" "Ej kaut tūlīt!"

JUNGA UZ MOTORKUĢA "VILMA"

Atvados no sirsnīgajiem Izkaptiņiem. Tur tomēr bēdājas par manu izvēli: fronte tuvojas, bet es gribu iet jūrā. Vai tas ir prāta darbs?! Manī pašā nav ne mazāko šaubu – kauliņi ir mesti, brāziet uz priekšu, viesuļi!

Nākamajā rītā laiks galīgi sadraņķējies – Rīga raud! Vējš, lietus. Kur meklēt "Vilmu"? Pretī Rīgas pilij stāv milzīgi vācu kuģi, te nu gan manējais nebūs rodams. Eju uzreiz uz Andrejostu. Tur priekšā šlagbaums, vīrs ar šaujamo plecā. Velku ārā norīkojumu – man vajag "Vilmu"! Lai tik ejot pa krastmalu tālāk, tur jābūt! Meklēju, meklēju, nu jau vairs nav neviena kuģa. Dūša papēžos gan. Ak, tur vēl viens tomēr stāv. Lasu: "Vilma"! (Kuģniecības sabiedrības "A. Augsburgs", dib. 1901. g., upju tvaikonis, kas uzturēja regulāru satiksmi, pārvadājot pasažierus, preces, veicot tūrisma braucienus pa maršrutiem no Rīga uz Jelgavu, Sloku, Bolderāju, Vecāķiem, gar Vidzemes un Kurzemes jūrmalu. 1939. gadā to pārņēma Valsts kuģu pārvalde. Avots: "Latvijas jūrniecības vēsture, 1850 – 1950".)

Ir pulksten deviņi no rīta, smidzina, un es pa trapu kāpju uz sava kuģa. Sirds lēkā – mans sapnis ir piepildījies! Kaut kur tuvumā jūt kambīzes smaku. Veru vienas durvis, otras – viss tumšs. Pēkšņi no kojas paceļas kāda galva: "Ak, tu atvilkies gan, vecais mērgli!" Ak, kungs, kā mani sagaida uz mana pirmā kuģa! "Marš uz kambīzi, un lai man te būtu karsta kafeja!" balss nodimdina.

Eju atpakaļ uz kuģa vidu, kur ož pēc kambīzes. Ak, šausmas, kāda te nekārtība! Visur kaut kādas drazas, maza malkas čupiņa, tā pati izsvaidīta, jā, ogles gan arī ir, bet es nekad ar tām neesmu kurinājis. Taču, vai tad nu es, puika, kas ganos gājis un bez sērkociņiem uguni aizdedzis, nepratīšu te kambīzes plīti iekurt?! Plauktā atrodu kafijas kannu, to izmazgāju, ir arī dzeramais ūdens, un uguns ar' jau labi kuras, vēl drusku oglītes jāuzmet. Nedrīkst forsēt! Kafijas krūzīte arī man rokā, plauktā atrodu paku ar uzrakstu "Kaffee-Ersatz", nu, to tik krūzē iekšā un verdošo ūdeni virsū. "Cienījamais kungs, jūsu kafija uz galda!" ziņoju savam komandierim, kurš acis vien bola. "Kas tu tāds esi? Pirmoreiz tevi redzu!" "Es arī!" atsaku. Izrādās, viņiem uz "Vilmas" iepriekš bijis tieši tāds zellis kā es, bet pirms divām nedēļām nobēdzis krastā (vēlāk uzzinu, ka mans sarunu biedrs ir matrozis Pavlovskis – lāga vīrs, pirmajā sastapšanās reizē tas nīgrums nācis no paģirām).

Rēķinu, ka tagad uz "Vilmas" esam četri – kapteinis (vācietis), motorists, matrozis un es, junga. Pavlovskis saka, ka pirmais darbs man tā kā būtu sakārtot kambīzi (pats ierosināju!), jo kapteinis esot krastā. Aizeju uz kambīzi, saslauku gružus, redzu, ka ar malku ir švaki (tā jātaupa), bet akmeņogļu ir pietiekami. Kamēr es tā šeptējos, durvīs parādās neliela auguma vīrs – kapteinis! Viņš jau par manu norīkošanu uz "Vilmas" uzzinājis kuģniecībā. Sarunājamies vāciski, viņš tik nosaka: "Gut, gut!" Tā nu varam sākt kuģot.

PIRMĀ TŪRE – UZ AINAŽIEM!

No Daugavas pagriežam pa labi gar Vidzemes jūrmalu uz Ainažiem. Toreiz tur bija kārtīga piestātne, un zvejnieki ar liellaivām mums pieveda štenceles – tādus garus mietus, ko apņēma ar trosēm un ar kravas bomi cēla uz klāja. Lēni jau tā lieta gāja, tādēļ vienu brīdi kapteinis mani pasauca, lai es patirgojot vietējiem petroleju. Naudas jau nebija, man nesa zušus, mencas, olas, sviestu, es tik visu lādēju kambīzē, būs garda maltīte. To visu redzot, kapteinis man liek ēst taisīt, jo man tas padodas. Kādam taču ēst jāgatavo! Cepu mencas, vistas, vāru zupu. Kad aptrūkās malka, to aši sagādāju no krasta, jo kapteinim Ainažos dzīvoja draugi vai paziņas.

Tā mēs kuģojām pa Rīgas līci, bieži uz Ainažiem, bet bija reisi arī uz Kolkas pusi, arī līdz pat Pērnavai un Tallinai, lielākoties ar malku vai cementu.

Ir jau 1944. gada maija beigas. Vienu dienu atskārstam, ka nakts melnumā krastā nobēdzis Pavlovskis. Nu, jā – kam viņam, latviešu vīram, te vēl vilkt laiku uz vācieša komandēta kuģa, fronte nāk virsū, tāpat Hitleram beigas. Atliek kuģot trijatā. Tiesa, bieži mums līdzi reisos devās Edīte, kapteiņa mīļākā, kura dažkārt man palīdzēja vārīt zupas vai taisīt ko citu garšīgu.

Izejam uz Tallinu. "Mazais, tev jāmācās to kuģi stūrēt!" kapteinis mani sauc uz stūres māju. "Es – pie stūres?!" vareni nopriecājos. Rāda man kompasu, stāsta, ka stūre jāpagriež lēnām. Vai es ko maz satraukumā dzirdu? Jūra, par laimi, bija mierīga, un kuģis mani pamazām klausa. Vēlāk gan ar kaunu skatos, ka esmu gājis zigu-zagu (ir tāds teiciens – "tu staigā tā, kā kuilis mīzdams!"). Taču kapteinis tēvišķi nosaka: "Kleine, ganz langsam, ganz gut!"

Paņēmām Tallinā cementu, lai Andrejostā to izkrautu. Tad gājām uz Pāvilostu gar Kurzemes krastu. Sakas grīvā nolikāmies uz enkura, zvejnieki ved tikai klāt kokus, mēs trijatā tos kraujam rūmēs. Kapteinis pats vadīja kravas bomi. Beigās viņam apnika, un nu māca mani. Tas bija tāds savāds motors, tā marku neatceros. Atbildība bija traka, bet es ar to kravas bomi strādāt iemācījos.

Te kādu dienu Daugavmalā mūsu kuģim atkal atveda degvielu smagās 200 litru mucās. No tām benzīns vai petroleja bija jālej kuģa bākā. Es biju redzējis, kā to dara. Divatā ar šoferi daļu mucu izlējām, un šis, redzot, ka man labi padodas, uzreiz izdomāja, ka jāsteidzas prom. Paliku viens. Ieliku tvertnē trekteri, vēlu mucas un lēju. Tomēr viena muca pārripoja pāri kājai, nu sāka sāpēt. Biju redzējis, ka mājās šad un tad uzliek etiķa kompresi. Šāvos uz kambīzi un liku lupatu ar etiķi uz kājas. Ak, žēliņ, kas tās bija par sāpēm! Ielēcu ūdenī, kaut drusku atžirgu. Vēlāk kapteinis iedeva marli, apsēju, bet kreisā kāja lika sevi manīt vēl ilgu laiku.

Tā kuģojot kādu reizi piestājām Kundziņsalā ar cementu. Tur bija sadzīti krievu karagūstekņi, kuri izkrāva kuģi. Es tieši biju izvārījis pusdienas un piedāvāju viņu vecākajam bļodiņu ar virumu. Viņi jau ļoti baidījās, jo krastā stāvēja vācu apsardze, tomēr kādiem trim iemanījos pa zupas bļodiņai pasniegt. Taču cilvēki!

Kuģis gandrīz jau bija izkrauts, kad pa krasta celiņu "Vilmai" tuvojās kāda kundze ar puiku. Kas tie tādi? Viņa, lūk, atvedusi savu dēlu Hari, kurš uz mūsu kuģa norīkots par jungu. Puisis bija Rīgas iedzimtais no Iļģuciema, praktiskās lietas tam bija tālas un svešas. Tomēr kapteinis arī laikam bija sapratis Hara varēšanu un nevarēšanu, tādēļ kambīzē lika turpināt darboties man – "Mazais, tu tomēr vāri gardu putru!"

Jāņos ietrāpījāmies stāvēt Rīgā. Izlūdzos kapteinim pāris dienu, lai nobrauktu pie vecākiem, un kuģniecība to arī ļāva. Kapteinis vēl man izgādāja biļeti uz ātro vilcienu, ar kuru uz Aloju drīkstēja braukt tikai vācu karavīri. Mājās visi no sirds priecājās, mani ieraugot. Lai gan regulāri mazgājos, biju melns, un mamma uztaisīja man vannu. Nu biju tīrs un balts. Kāja gan man bija slikta, bet vai par to bija laiks domāt. Kad atgriezos uz "Vilmas", kapteinis uzteica manu punktualitāti (tas jau pie vāciešiem cieņā!).

Jūlija beigās kopā ar Hari devāmies uz Ķemeriem, kur savācām kapteiņa mēbeles it kā vešanai uz Marijas ielu. Nonākuši tur, saņēmām rīkojumu visu bagāžu vest uz "Vilmu", kura stāvēja iepretim Rīgas pilij starp milzīgajiem vācu tvaikoņiem.

Uz mūsu kuģa gāja vaļā balle. Skanēja vācu dziesma, Edīte dejoja ar kapteini. Kad viesi bija "Vilmu" pametuši, kapteinis lika man pa Daugavu stūrēt ārā līcī un kuģi griezt uz Kolkas ragu. Uznāca nakts, trakoti mācās virsū miegs. Pēc divām stundām kapteinis nāca koriģēt kursu, un tā mēs tikām līdz Liepājai.

Visu rītu šipčandleri veda uz kuģi provīziju, degvielu un citas lietas, līdz uzņēmām kursu uz Kēnigsbergu. Tur kapteinim, izrādās, dzīvoja sieva, tādēļ Edīti viņš noformēja par kuģa stjuardesi. Uz "Vilmas" tika uzslieta finiera starpsiena, aiz kuras bija jāmitinās Edītei, bet materiālu trūkums mums neļāva telpu pārdalīt simtprocentīgi, apakšā palika tā kā robs, pa kuru es pat varēju izlīst.

Iebraukuši Kēnigsbergā, krastā pamanījām sievišķīgu būtni lielos kaulos – tā bija kapteiņa laulātā. Sagaidīja vīru uz trapa. Sieva uz kuģa, svētki, iedzeršana, līdz kapteinis aizlien gulēt pie Edītes.

Sieva ir sieva, un vācietis ir vācietis! Kad no rīta kundze pamostas, tā atrod pie vīra Edīti. Ar ieskrējienu šķērssiena tiek sagrauta, caurums izsists vēl lielāks, nu tur iesprostota ir kundzes galva. Ļembasts, ka vai nu!

Bet vāciešiem ir likumi. Nākamajā dienā kundze ir atsaukusi drošības policiju, kas nu klārē – kāpēc uz četriem cilvēkiem vēl te ir vajadzīga stjuardese? Viņi ņem Edīti sev līdz, kā vēlāk uzzinājām, lai tā liktu sevi lietā kādā kara rūpnīcā.

Kapteiņa kundze aizgāja krastā, un mēs kuģojām tālāk. Izrādījās, ka "Vilma" ir upju kuģis, visus iepriekšējos gadus tā braukusi pa Reinu. Mēs gājām uz Dancigu, tad uz Hannoveri. Tur, kā jau ierasts, aizvedām cementu. Pie izkraušanas bija pielikti krievu karagūstekņi. Vācieši stingri uzraudzīja, tomēr

kādā pacēlienā, kad krievi bija neakurāti sakrāvuši tukšos maisus un Haris to nebija pamanījis, visa krava iegāzās ūdenī. Nu kliedza uzraugi: "Sabotāža! Vainīgos nošaut!" Izlēcu uz muliņa un piegāju pie bruņotajiem apsargiem, teikdams, ka maisus no akvatorijas izzvejošu. "Kā tu to izdarīsi?" "Tā ir mana daļa!"

Sameklēju divas garas kārtis un pa tām nolaidos zem ūdens. Tumšs! Sataustīju maisus, izvilku ārā un, tos rūpīgi izskalojis, noliku uz muliņa žavēties. Labi, ka tā – vismaz cilvēkus nenošāva.

NO KĒNIGSBERGAS UZ HAMBURGU

Kuģojām visu augustu. Bijām Štetinā, daudzās citās Austrumprūsijas ostās, tikai uz Latviju vairs ne reizi.

Jūtu, ar manu kāju kļūst arvien sliktāk. Nu jau to vairs nevaru ievilkt apavā, lecu, galošu piesējis pie kājas apakšas. Kādu svētdienu lūdzu kapteinim atļauju apmeklēt Kēnigsbergas zvēru dārzu. Biju dzirdējis, ka tas esot ļoti jauks, un redzētais mani no tiesas pārsteidza. Rīgas zoodārzs, kurā biju dažas reizes, varēja būt tikai tāla atblāzma no Kēnigsbergas zvēru dārza varenuma.

Nākot atpakaļ uz kuģi, piestāju pie ēkas ar sarkano krustu. Vadzi, kāju tomēr vajadzētu parādīt dakterim. Māsiņas gan te bija solīdas, visas tik skaistas – apstāja ap mani, noplukušo kuģa puiku, un taujāja, ko es gribot. Ko es, putnubiedēklis, varēju gribēt? Tikai vienu – lai apskata manu kāju. Jā, viņas uzreiz saprata, ka te nu joki mazi. Atsauktais ārsts lika man aizmirst par kuģi (kapteinim paziņošot!), esot nopietni jāārstējas.

Pa kāju sāka braukāt ar dzelzs ritentiņu. Laikam pārbaudīja, vai audi vēl ir jutīgi. "Tev noteikti jāpaliek slimnīcā!" noteica dežūrārsts. Māsiņas mani nomazgāja vannā, ik rītu nesa pie gultas mazgājamo bļodu, ēdamo – nu es esmu firsts!

Mēs trešā stāva palātā bijām astoņi vīri. Katru dienu dakteris nāca raudzīties, vai kāja dzīst. Beigās jau tā kļuva dikti laba.

Augusta otrajā pusē sākās gaisa trauksmes. Sākumā no trešā stāva neviens uz bumbu patvertni neskrēja, jo uzlidojumi Kēnigsbergu vēl neskāra. Īstie uzlidojumi, kad pār pilsētu nāca simtiem angļu un amerikāņu bumbvedēju, sākās augusta beigās. Vispirms noskanēja priekštrauksme (*voralarm*), tad trauksme. Mēs visi sabēgām milzīgā bumbu patvertnē zem slimnīcas. Tā bija nakts no piektdienas uz sestdienu. Bumbu kaucieni ar ārprātīgu skaņu, visur plīst, zeme dreb un līgojas. Izturējām! Izgājuši sētā, redzam, ka liepas deg kā sveces, jo apkārt slimnīcai bija parks. Pati ēka nebija sagrauta. Redzu, kāds vīrs izmisīgi nes no slimnīcas ārā kaut kādas kastes. Es palīgā. Izrādās, tas ir galvenais ārsts, tas cilvēks, kurš mani ievietoja slimnīcā, un nu viņš glābj pacientu dokumentāciju. Tā mēs pa diviem visu iznesām pagalmā, jo neviens vairs ēkā neuzturējās, laikam baidījās no jauna uzlidojuma.

No sestdienas uz svētdienu atkal gaisa trauksme – uzlidojums Kēnigsbergai. Tas bija briesmīgi! Kad izgājām no bumbu patvertnes, no slimnīcas vairs nekas nebija pāri palicis.

Cauri gruvešiem lauzās ātrās palīdzības mašīnas, lai izvestu smagos slimniekus, kurus nesa ārā no patvertnes. Palīdzēju galvenajam ārstam, un viņš, pateicīgs cilvēks būdams, mani nozīmēja sekot kādai kundzei mašīnā, kas mūs aizveda uz piepilsētas slimnīcu, ko karš vēl nebija skāris. Galvenā ārsta paziņa savā privātklīnikā pret mani izturējās ļoti sirsnīgi. Iespējams, to veicināja arī ārsta teiktais, ko sapratu, abiem tiekoties: "Šis mazais man daudz ko ir palīdzējis. Viņš ir labs zēns. Tu izārstē viņu līdz galam!"

Kad kāja bija vesela, ārste godīgi pateica, ka viņa mani klīnikā vairs nedrīkst turēt. Man jādodas uz Kēnigsbergu, lai reģistrētos Darba pārvaldē. Atvadījāmies, un pa alejas ieskautu ceļu gāju uz pilsētu. Sasniedzis šoseju, pa kuru nerimstoši plūda kara tehnika, pajūgi un gājēju straume, apturēju kādu kravas auto. Pie stūres izrādījās latvietis, no Liepājas vedot kādu kravu, lai tik sēžoties iekšā. Tā nonācu pilsētas nomalē, atradu Darba pārvaldi un stājos garā rindā kopā ar leišiem, latviešiem, igauņiem un čigāniem. "Kas tu esi? Jūrnieks?" Mani papīri līdzēja – saņēmu norīkojumu uz Hamburgu, kur man ostā jāatrod savs jaunais kuģis – "Hans Karl". Jāsteidzas, jo kuģi tagad izkraujot, man jāpaspēj, līdz tas dosies kārtējā reisā.

"Vai tad dzelzceļa stacija strādā, vilcieni iet?" "Jā, jā, steidzieties uz Hamburgas ātrvilcienu!"

Stacija vēl bija vesela, tikai sliežu ceļi sabombardēti. Hamburgas ātrvilciens stāvēja kādu gabalu no stacijas. Viss, kā pienākas – pavadoņi, ēdināšana, un es braucu uz Hamburgu.

AR "HANS KARL" MĪNU LAUKĀ

Iebraucis pilsētā, sapratu, ka Hamburga ir sabombardēta lupatās. Apstājāmies priekšpilsētā, un man galvā tikai viena doma – kā atrast ostu. Griezos pie policistiem. Lai ejot tikai uz priekšu, ostai garām nevarot paiet. Un es gāju, līdz man iesitās sejā pazīstams aroms – tā ir ostas smarža, tā ir kuģu smarža! Cauri krāsmatām, gruvešiem, vēl degošiem mūriem es steidzos uz ostu; tikai nepazaudēt šo savdabīgo smaržu! Ir! Ir kuģu masti, klāt osta, es esmu glābts!

Satieku jūrniekus. Jā, par tādu "Hans Karl" ir dzirdēts. Man jāejot uz doku pusi, tur droši vien esot mans kuģis. Un patiesi, manā acu priekšā iznirst "Hans Karl". Uzkāpju augšā pa trapu, stādos priekšā kapteinim – sirmam un nopietnam kungam. Gut! Būsi pie mums junga!

Kuģis bija 500 DWT, būvēts un pierakstīts Brēmenē, komandā divi matroži, divi kuriķi un es. Viens kuriķis bija latvietis – Edgars Šmits. Dzīvojām visi vienā rūmē, jo kuģis kara apstākļos gāja ar vienkāršotu ekipāžu.

Uz "Hans Karl" uzņēma mani labi. Pirmais reiss bija uz Orhūsu Dānijā pa Ziemeļjūru. Gājām cauri Dānijas šaurumiem, uz kuģa elektrības nebija, tikai petrolejas lampas. Mans uzdevums bija nomazgāt traukus, aiznest ēdienus no kambīzes, kas atradās kuģa vidū, uz baku, kur komanda ēda un dzīvoja. Tāpat bija jāsaklāj kapteiņa gulta, jātīra kajītes un jānospodrina misiņa reliņi. Kuģa pakaļgalā bija ložmetējs ar četriem stobriem, kuru apsargāja kara jūrnieki – *kriegsmarine*. Pie stūres gan mani te neviens nelaida.

Kādu vakaru, mazgājot traukus, dzirdu kuģa sānu nobraucam gar dzelzi. Es sastingu. Mīna! Mēs taču gājām cauri mīnu laukiem. Skaitīju sekundes, bet nekas nenotiek, nesprāgst. Apskatos gar bortu. Tur kaut kas apaļš aizslīd un paliek kuģa aizmugurē. Kapteinis izsauca kara matrožus. Tie nolaida ložmetējus un pa ūdens virsu blieza virsū mīnai. Tā ar veselu ūdens stabu uzgāja gaisā. Nu ceļš arī citiem kuģiem, vismaz šajā kvadrātā, bija brīvs. Pats sev saku, ka Dievs mani ir sargājis un esmu izķepurojies. Kā lai tagad neticu Dievam?! Katru rītu skaitu lūgšanu, un tas man palīdz.

Izgājuši cauri mīnu laukiem, nonācām Orhūsā. Te man spilgtā atmiņā dāņu attieksme pret vāciešiem. Piemēram, veikalā skaisti sarindota putnu gaļa – karājas vistas, zosis un pīles. Vāciešiem pārdod nelabprāt, pircējus it kā šķirojot. Man problēmu nebija – noskrandušais tērps un it kā vājās vācu valodas zināšanas norādīja, ka vācietis neesmu. Galvenais mans pasūtītājs veikalu gājienos bija kuģa koks – viņš sataisīja sarakstu, un man tas viss bija jāstiepj uz kuģi. Pats tad taisīja paciņas, un, lai kurā ostā iegājām, tūdaļ steidzās uz pastu tās nosūtīt saviem tuviniekiem, kuri, kā viņš izteicās, vai maz vēl esot dzīvi – varbūt nošauti, varbūt sabumboti.

Kādā dāņu ostā sastapu latvieti, kurš man pajautāja tieši: "Ko tu te dari uz šitā vācu kuģa?" Viņš esot Dānijā fermeris ar labu saimniecību, varbūt es varētu pie viņa nākt darbā. Tomēr atteicu – te ir mans kuģis, un es tagad esmu uz kuģa. Tur dabūju zināt, kas noticis ar manu "Vilmu". Tā nākusi no Tallinas un stūrējusi iekšā Ainažos, kas esot bijusi lielākā kļūda, jo tur jau esot bijuši krievi. Netikuši līdz piestātnei, krievi bēruši virsū ar ložmetēju. Nošauts kapteinis, nošauts kuģa puika Haris. Kapteinim jau Ainažos bija paziņas, bet vai tad tiešām viņš nezināja, ka Ainaži ir jau okupēti? Vācu kara kuģis ņēmis "Vilmu" trosē un aizvilcis uz Vāciju.

ZVIEDRIJAS KRASTĀ

Turpinot savas jūras gaitas, ar "Hans Karl" nonācām Karlštatē Zviedrijā pēc celulozes. Izgājām cauri daudzām slūžām, līdz nonācām pie papīrfabrikas piestātnēm. Gandrīz pazaudēju roku vienās slūžās tauvošanās brīdī. Gēteborgā tiku krastā, un Edgars mani uzrunāja: "Vai tev, mazais, nebūtu laiks laisties prom?" Es aicinu viņu doties man līdzi. "Nē, mazais, es visu mūžu esmu bijis kurinātājs uz kuģa, ko es darīšu te, Zviedrijā?" Uz atvadām viņš man iedod skaistu

šlipsi, jo Edgars bija solīds vīrs, iznesīgs, skaists. Kad divreiz ar viņu trāpījos restorānā, visi viņam klanījās.

Gēteborgā iekāpu kādā tramvajā un braucu līdz galam. Piepilsēta, mazas mājiņas, un es sukāju kādus piecus kilometrus prom no galapunkta. Atradu šķūni un tā šķūņaugšā pirmo nakti pārnakšņoju. Nogaidījis, kamēr saime aiziet ikdienas darbos, kāpju lejā un kātoju atpakaļ uz pilsētu. Ar tramvaju dodos uz ostmalu. Ir pusdienlaiks, un mans kuģis jau ir jūrā. Staigāju pa pilsētu, ieeju kinoteātrī, un tur hronikā rāda, kā gremdē vācu kuģus. Līdz šim biju redzējis, kā vācieši gremdē krievu kuģus, tagad uz ekrāna rāda pretējo.

Iegriezos pie balbiera. Frizieris bija sirms zviedru kungs, visu izdarīja godam. Man viena doma – jāiet padoties gūstā! Pieeju pie policista. Saku, tā un tā, esmu bēglis no vācu kuģiem. "Vai tu gribi uz Vāciju?" "Nē, es gribu palikt Zviedrijā."

Tā nu sēžu policijas iecirknī un gaidu, kas ar mani notiks tālāk. Tad kāds vīrs mani ved uz pirti, drēbes noņem, līdz tieku pie diviem dakteriem. Tāda kā komisija, pēta un vērtē kā zirgu pirms pārdošanas, zobus lai. Tad ved uz viesnīcu, sadod ēšanas talonus brokastīm, pusdienām un vakariņām. "Atpūties te! Kad vajadzēs, mēs tevi atradīsim!"

Vakarā atnāk viens igaunis un taujā – vai es esot no viņējiem. "Nē, es esmu latvietis, tikai senči no Sāmsalas igauņiem." Viņš esot vienīgais, kurš izglābies no bēgļu laivas, kas nākusi no Tallinas, bet ceļā vācu zemūdenes nogremdēta. Lai ar' kā igaunis mani pārliecināja nedomāt par mājām, es paliku spītīgi pie sava – man jātiek atpakaļ, uz Rīgu!

Vienu dienu kāds ierēdnis atnāk man pakaļ, un mēs dodamies uz staciju. Braucam uz Zviedrijas ziemeļiem. Izkāpuši galapunktā, ejam uz veikalu. Tieku apģērbts no galvas līdz kājām, uzvalku ieskaitot. Atsevišķā sainī ieliek pārtiku, pat vārītus kartupeļus ar mizu, gaļu, sviestu un maizi. Ejam līdz kādiem vārtiem, tad vīrs nosaka: "Tas ir krievu lēģeris. Te tiek vākti kopā visi, kuri grib tikt atpakaļ uz mājām. Tu padomā vēl, vai tu gribi uz Krieviju? Kamēr mēs stāvam šlagbauma šajā pusē, viņi tev neko nevar izdarīt. Ja aiziesi pie krieviem, es tev neko vairs nevarēšu palīdzēt."

Tomēr eju. Barakas. Dievs palīdzēja! Satiku astoņus augstas klases latviešu jūrniekus, kuri arī braukuši uz vācu kuģiem. Taujāju, ko viņi te dara. Viņi grib mājās. Rakuši zviedriem kūdru purvā, mīlējuši zviedrietes, bet kuģi nav redzējuši. Viss apnicis! Izdzēruši visus odekolonus vietējos veikalos, jo Zviedrijā tak sausais likums. Šitie vīri nebija bandīti. Ar bandītiem man nācās būt kopā vēlāk. Vēlāk ar kuģi mūs pārveda uz Turku Somijā. No tā lēģera tālāk vagonos transportēja uz Viborgu, kas somiem bijuši Vīpuri. Te tikām mežā, barakās. Bija daudz kriminālnoziedznieku. Dunci kaklā varēja dabūt ātri. Mani atkal glāba latviešu jūrnieki, kuri vienā barakā uztaisīja sev atsevišķu istabu, kas bija bezmaz kā cietoksnis. Kad kāds kriminālais vēlējās te nākt mūs pārmācīt,

kurinātājs Baško (viņš bija mehāniķis) kā cirta ar nazi, neviens vairs tuvumā nerādījās. "Šitie vīri krieviski nerunā, ar viņiem nav ko sākt!"

* * *

Rūgta ir Modra Nemmes atgriešanās dzimtenē. No Viborgas caur Kaļiņinas lēģeri. Viņš tika norīkots strādāt turienes vagonu rūpnīcā, līdz saņēma atļauju uz divām nedēļām atbraukt pie vecākiem uz Latviju. NKVD virsnieks neticīgi noprasījis, vai tad domājot arī te atgriezties. Pārpildītos ešelonos sasniedzis Rīgu, un ceļš vedis tikai uz Marijas ielu – pie Izkaptiņiem. Dzelzceļa līnija Rīga – Rūjiena vairs nefunkcionēja, jo bija uzspridzināts tilts pār Īģi un vienas arkas tilts Mazsalacā. No turienes līdz Alojai vācieši atkāpjoties bija uzaruši sliedes ar gulšņu arklu. Citādi līdz Alojai tika ar vilcienu. Mazsalacā turpinājušās mācību gaitas vidusskolā, gājis no Alojas pa uzarto dzelzceļa stigu uz skolu, līdz avīzē izlasījis sludinājumu, ka 1946. gada 1. septembrī sāksies mācības Rīgas jūrskolā. Modris Nemme ticis kuģu vadītājos pie kapteiņa Grotiņa, tomēr vēlāk latviešu puiši no kuģu vadītājiem pārformēti par hidrotehniķiem. Tā izplēnējis Modra sapnis dienās kļūt par kapteini.

1951. gadā, pabeidzis Rīgas jūrskolu ar tehniķa-hidrotehniķa diplomu, Modris tiek norīkots uz Vaengu (tag. Severomorska) Ziemeļu flotes celtniecības pārvaldes rīcībā. Tā viņš 34 gadus nostrādājis Tālajos Ziemeļos no Arhangeļskas līdz Novaja Zemļa un Diksonai. Kopā ar kundzi Ilgu aizvadītas satraukuma pilnas un mīlestības caurstrāvotas īsās ziemeļu vasaras un garās polārās naktis, līdz 1984. gadā rodas iespēja pasildīties Āfrikas svelmē. Nozīmēts celt aerodromus un aviācijas angārus bijušajā Francijas kolonijā Mali, kur aizvadīti trīs gadi. Modris visvairāk kavējas atmiņās par mājupceļu no pēdējā būvlaukuma cauri Sahāras tuksnesim uz galvaspilsētu Bamako. Varenā Nigēras upe, kas izlīkumo cauri Mali un sniedz veldzi tuksnešainajai zemei, ir kā dzīvības dzīsla, kas gluži simboliski dod spēku un sirdsdegsmi atgriezties dzimtajā zemē, kur jau virmo pirmās Atmodas kaislības, pūš spirgti vēji un savējie no malu malām trauc stiprināt Tēvzemes brīvības un demokrātijas alkas. Un Modris Nemme ir viens no viņiem – kuģa puika no Alojas, izgājis trejdeviņus lokus savā un savas Tēvzemes mūža ritumā.■

Modri Nemmi uzklausīja Gints Šīmanis

JŪRNIEKI UN JŪRNIECĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

Tālivaldis Bērziņš dzimis 1918. gada 18. februārī Cēsu apriņķa Lazdonas pagastā. Jūrniecības un kultūras darbinieks. No 1937. gada mācījies karaskolā, kuras mācību kursu nepabeidza. 1940. gadā absolvējis K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu, kā arī demobilizējies Latvijas jūras kara flotē leitnanta pakāpē. PSRS – Vācijas kara laikā bijis iesaukts Latvijas leģionā un bijis gūstā Krievijā. Pēc kara galvenokārt darbojās kultūras laukā. Turpināja izglītoties un 1953. gadā ar izcilību beidza Jāzepa Vītola Latvijas Valsts konservatoriju. Pēc tam bijis vairāku Latvijas koru mākslinieciskais vadītājs. Vadījis Latviešu virsnieku apvienību (1995–2007), Latvijas Jūrniecības savienības un Daugavas Vanagu biedrs. Apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeni un iecelts par Viestura ordeņa komandieri. Miris Rīgā 2009. gada 31. martā.

Kārlis Birze dzimis 1918. gada 12. janvārī Rīgā, Mīlgrāvī. 1936. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Jūrskolas 3. klasi beidzis 1943. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku P. Liepas mašīnu fabrikā (1934–1936). Jūrā sācis iet 1937. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa "Everolanda". Pēc Otrā pasaules kara strādājis Rīgas kuģu remonta rūpnīcā.

Elmārs Ērmanis dzimis 1918. gada 29. septembrī Tjumeņā, Krievijā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolas 3. klasi beidzis 1941. gadā. Jūrā sācis iet 1936. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa "Amata". 30. gadu beigās braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem "Tautmīla", "Baltraffic" un motorkuģa "Hercogs Jēkabs".

Fricis Ikše dzimis 1918. gada 2. janvārī Igaunijā. Jūrniecību sācis apgūt 1936. gadā, iestājoties Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. 1942. gadā beidzis jūrskolu. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1943. gadā. Jūrā sācis iet 1935. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa "Daugava". 30. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem "Elizabete" un "Everolanda".

Ansis Kļaviņš dzimis 1918. gada 1. maijā Rīgā. 1935. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidzis 1941. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1943. gadā. Jūrā sācis iet 1933. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa "Velta". 30. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem "Velta" un "Kaupo".

Viktors Bruno Krastiņš dzimis 1918. gada 26. februārī Ufas guberņā, Krievijā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Kuģu vadītāju nodaļas 4. klasi beidzis 1943. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1944. gadā. Jūrā sācis iet 1935. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa "Gaisma". 1939. gadā braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņa "Ausma". Otrā pasaules kara laikā bijis kapteiņa palīgs uz velkoņa "Rīga" un braucis par 2. stūrmani uz vācu tvaikoņa "Fraute Faulbaums".

Pēteris Maksimovs dzimis 1918. gada 14. maijā Liepupē. Zivrūpniecības darbinieks. Strādājis vadošos amatos Latvijas zvejnieku kopsaimniecību sistēmā. Ilggadējs Kuivižu zvejnieku kolhoza "Enkurs" priekšsēdētājs (1950–1964). Pēc tam strādāja zvejnieku kolhozā "Zvejnieks" par galveno inženieri un kolhoza zvejas flotes vadītāju (1964–1975), vēlāk bija šā kolhoza vietējās zvejas flotes mehāniķis.

Andrejs Mihailovs dzimis 1918. gada 15. augustā Balvos. 1941. gadā beidzis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1940. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku E. Ceppa mašīnu fabrikā (1934–1937). Jūrā sācis iet 1937. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa "Kuldīga". 30. gadu beigās braucis par kurinātāju uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem "Ausma" un "Auseklis". Līdz 1983. gadam strādāja Rīgas jūras tirdzniecības ostā.

Kārlis Mūrnieks dzimis 1918. gada 1. maijā Aizputes apriņķa Cīravas pagastā. Zivrūpniecības darbinieks. 1943. gadā beidzis K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas trīs klases. Strādājis par Ķeguma HES motoristu (1938–1940), fabrikas "Vairogs" atslēdznieku (1941–1944), Ventspils zivju apstrādes kombināta mehāniķi – darbu vadītāju (1945–1948). No 1948. gada strādāja Ventspils zvejnieku kopsaimniecībā "Sarkanā bāka"; šajā laikā bija kolhoza flotes mehāniķis, galvenais inženieris (1948–1978).

Elmārs Paegļkalns dzimis 1918. gada 13. jūlijā Ainažu pagastā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolas 2. klasi beidzis 1942. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1944. gadā. Jūrā sācis iet 1938. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa "Daugava". Otrā pasaules kara laikā braucis par matrozi uz vācu tvaikoņiem.

Antons Rudiņš dzimis 1918. gada 26. septembrī Andrupenes pagastā. 1941. gadā beidzis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasi. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1940. gadā. Jūrā sācis iet 1936. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa "Daugava". 30. gadu beigās braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem "Venta" un "Krīvs".

Oskars Skadiņš dzimis 1918. gada 5. jūnijā Mārupes pagastā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuras 4. klasi beidza 1942. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1940. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku E. Ceppa mašīnu fabrikā (1935–1937). Jūrā sācis iet 1937. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Ausma". 1941. gada maijā ieņēmis 3. mehāniķa vietu uz tvaikoņa "Auseklis".

Ēriks Tomsons dzimis 1918. gada 31. decembrī Vecsalacas pagastā. Kuģu mehāniķis. Jūrniecības izglītību ieguvis, beidzot Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu 1943. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku H. Bitnera mehāniskajā darbnīcā Valmierā (1937–1938). Jūrā sācis iet kā ogļu padevējs uz tvaikoņa "Skrunda". 40. gadu sākumā braucis par kurinātāju uz tvaikoņiem "Amata" un "Kaija". 1944. gadā iesaistījies bēgļu pārvadāšanā no Latvijas uz Zviedriju. 1946. gada augustā ar Žaņa Fonzova vadīto motorlaivu nelegāli atgriezies Latvijā un izsēdināts Skultē kā izlūku grupas dalībnieks. Arestēts 1947. gada oktobrī. 1948. gada jūnijā PSRS valsts drošības ministra Sevišķā apspriede par "dzimtenes nodevību" piesprieda 25 gadus labošanas darbu nometnē. Sodu izcietis Noriļskā. Atbrīvots 1957. gada 6. novembrī un atgriezies Latvijā. Par Ērika Tomsona dzīvesstāstu uzņemta filma "100 gadi esības vējos".

Pāvels Vlasovs dzimis 1918. gada 15. janvārī Saratovā, Krievijā. 1938. gadā beidzis Kuibiševas Upju flotes tehnikumu, 1942. gadā – Kaspijas Augstāko jūras kara skolu. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1965. gadā. Līdz 1953. gadam dienēja PSRS Jūras kara flotē. Latvijā no 1953. gada; bija mācību kuģa "Sedovs" kapteiņa vecākais palīgs (1953–1957), ar pārtraukumiem mācību kuģa "Kruzenšterns " kapteinis (1957–1976).■

Andris Cekuls, Aigars Miklāvs

PĀRCĒLĀJS. NO VECSALACAS LĪDZ GOTLANDEI

JŪRNIEKAM ĒRIKAM TOMSONAM – 100

Satikšanās ar Ēriku Tomsonu ir vairāk nekā emocionāla. Tā kā esmu akadēmiskās vienības "Austrums" biedrs, man labi zināma Latvijas Centrālās padomes (LCP) loma Otrā pasaules kara beigās, "bēgļu laivu" stāsts, jo pašam nācies piedalīties šīs akcijas 50 un 60 gadu atceres pasākumos Ventspilī un Gotlandē, esmu klausījies leģendāro Leonīdu Siliņu ("bēgļu laivu" koordinators) un Slites ostā Gotlandē ticies ar pārcēlāju Pēteri Jansonu. Tagad, uzņemot dokumentālo videostāstu "100 gadi esības vējos" (Jāņa Lapsas Piemiņas biedrība, režisore Gunta Ikere, 2018), tiekos un intervēju Ē.Tomsonu.

KAD JAUNĪBA DIKTĒ IZVĒLI

Ēriks Tomsons sevi sauc par valmierieti, lai gan šūpulis kārts Salacgrīvas pusē – Vecsalacā. Vectēvs bijis lauksaimnieks, tēvs – rentnieks. Ģimenē bijuši četri bērni, Ēriks – jaunākais. Tēva brālis gājis uz buriniekiem, bijis tālbraucējs kapteinis. Kad tēvs spiedis kļūt par lauksaimnieku un palikt mājās par saimnieku, Ēriks dumpojies pretī – vilkusi un aicinājusi jūra.

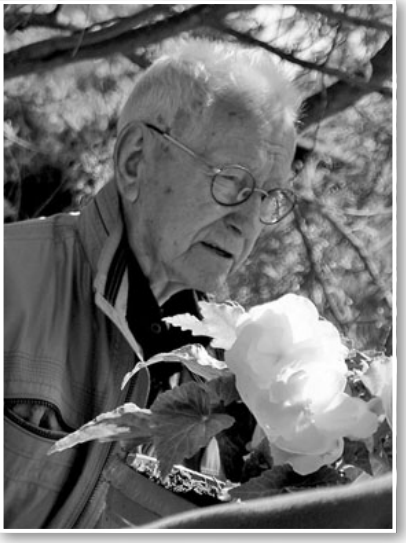
Lai tiktu jūrskolā, gads bija jānobrauc jūrā par matrozi vai kurinātāju. Tam visam veiksmīgi ticis cauri, Ēriks absolvē Krišjāņa Valdemāra jūrskolu un sāk darba gaitas uz tvaikoņiem "Skrunda", "Amata" un "Kaija". Kara sākumā strādājis valsts jūrniecības departamentā, kas apkalpoja ostas.

1944. gada jūlijā no Mērsraga ostas redzējis, kā deg Jelgava. Ērika rīcībā bija velkonis, un, kad uz ostu sākušas plūst bēgļu straumes, sapratis, ka cilvēkiem jāpalīdz. Vienā reisā uz Gotlandi varējis aizvest 50–60 cilvēku. No Mērsraga, Kolkas, pa Irbes jūras šaurumu Ēriks devies pretim nezināmajam. Ja vakarā izbrauca, no rīta jau bijuši pie Gotlandes.

Ēriks saskaita astoņas reizes, kad laimīgi sasniedzis Zviedrijas krastu, pārcēlis bēgļus, kam Slitē uzreiz dota kafija un kūkas. Braucieni bija ļoti riskanti – velkonis ticis maskēts ar tīkliem, lai vācu karakuģos domātu, ka ar to izbraukts zvejā.

UZZIŅAI

- dzimis 1918. gada 31. decembrī Vecsalacas pagastā;
- 1943. gadā pabeidzis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu Rīgā;
- jūrnieka gaitas sācis uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem;
- 1944. gadā iesaistījies Latvijas Centrālās padomes organizētajā Latvijas bēgļu pārvešanā ar laivām uz Zviedriju;
- 1947. gadā apcietināts un notiesāts uz 25 gadiem spaidu darbu nometnē, sodu izcietis Noriļskā;
- 1957. gadā atbrīvots un atgriezies Latvijā;
- patlaban dzīvo Valmierā.



Ēriks Tomsons.

Ēriks Tomsons kopā ar Igoru Vītolu 2017. gadā piemiņas brīdī Ainažu vecajos kapos.

Pēdējā reisā Ēriks devies pēc bēgļu laivu organizatoriem, taču krievi kuģi atgrieza, jo kāds viņus bija nodevis. Sirmais vīrs gan saka, ka, dodoties toreiz uz Latvijas krastu, jau bijusi nelāga priekšnojauta, ka šī būs tā liktenīgā reize, un tā arī bijis.

SIMTGADNIEKS SAGAIDA LATVIJAS SIMTGADI

Pēc čekas pratināšanām Ēriks Tomsons dabūjis 25 gadus Noriļskā un Kolimā. Tur trīs metru sienu vajadzējis spridzināt zelta raktuvēs. Bīstami, bet Dievs stāvējis klāt. Atgriežoties Latvijā, braucot cauri Zilupei izmetis pēdējo cigareti un tā arī mūžā nekad vairs nav smēķējis. Pēc visa pārciestā un ar "sabojāto biogrāfiju" Valmierā bijis grūti atrast darbu. Līdz pensijas gadiem strādājis Valmieras ugunsdzēšanas iekārtu rūpnīcā par atslēdznieku. Ilgus gadus dziedājis korī "Baltie bērzi", ar to tad daudzkārt būts zvejnieku un jūras svētkos.

Ērika vitalitāti no tiesas var apskaust. Viņš bija arī viens no Latvijas simtgadnieku salidojuma Rundāles pilī dalībniekiem 2017. gada 15. jūlijā. 96 gadu vecumā devies ar prāmi Baltijas jūras apceļojumā, nonācis sev tik labi zināmajā Gotlandes salā, kas glabā latviešu "bēgļu laivu" piemiņu. Vēl nesen bez jebkādām grūtībām lidojis uz Cīrihi viesos pie mazmeitas. Arī Ainažos, uzņemot videofilmu, bijis vairākkārt. Īpaši aizkustinājis latviešu jūrnieku salidojums Jūrskolas muzejā un piemiņas brīdis Vecajos jūrnieku kapos. Pie Latvijas valsts robežzīmes uz Pērnavas ceļa Iklā Ēriks Tomsons teica: "Nekur, izņemot Latviju, neesmu gribējis dzīvot. Vienmēr esmu zinājis, ka gulēšu Kocēnu kapiņos. Man tas ir nolemts."

Vēlēsim možajam simtgadniekam saules mūžu pateicībā par daudzu mūsu tautiešu izglābtajām dvēselēm, saglabātajiem mūžiem un dzimtām!■

Gints Šīmanis

PATIESS STĀSTS PAR ANEKDOŠU RAŠANOS

Pagājušā gadsimta septiņdesmito gadu vidū Salacgrīvas zvejnieku kolhoza "Brīvais vilnis" priekšsēdētājs bija jaunais un enerģiskais Alfrēds Šlisers. Viņš mīlējis stāstīt divus atgadījumus, kas vēlāk tautā pārtapuši par anekdotēm. Rīkota akcija pret kolhoza mantas izsaimniekošanu, tai skaitā arī pret nozvejoto zivju izsaimniekošanu. Šlisers iet pār tiltu uz Salacas kreiso krastu un skatās, ka pretim skrien čigāns ar smagu nesamo un viņam pakaļ dzenas milicis, saukdams: "Apstājies!" Gribēdams palīdzēt milicim, Šlisers čigānam saka: "Vai nedzirdi, apstājies, tevi taču sauc," uz ko čigāns nedomājot atbildējis: "Stāvi tu, tev taču neviens pakaļ nedzenas!"

Un otrs anekdotisks atgadījums. Slēdzot līgumu starp darba devēju un ņēmēju, rakstīja: "Mēs, apakšā parakstījušies, darba devējs (personas vārds), no vienas puses, un darba ņēmējs (personas vārds), no otras puses, noslēdzam līgumu par (un līguma priekšmets). Līdzīgs līgums ticis noslēgts ar čigānu par zvejas kuģa nokrāsošanu. Kad čigāns vienu kuģa pusi nokrāsojis, viņš nācis pēc algas, un grūti bijis čigānam pierādīt, ka līgums paredz, ka viņam jākrāso arī kuģa otra puse.

PAR DAUGAVGRĪVAS VRAKU UN NE TIKAI

Jūra nemitīgi mums sagādā pārsteigumus. Gan priecīgus, gan ne tik patīkamus, gan tādus, kur jautājumu ir krietni vairāk nekā atbilžu. Rīgas jūras līcis tādu pārsteigumu sagādāja šā gada jūlija sākumā, kad Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā ieradās kāds Bolderājas iedzīvotājs un pavēstīja par tajās dienās jūras krastā izskaloto palielo kuģa vraka daļu.

Muzeja Komunikācijas darba nodaļas darbiniece Irēna Strēle 5. jūlijā veica pirmējo vraka gabala fotofiksāciju Bolderājas pludmalē, kur šis vēstures liecības fragments tika atrasts. Nedēļu vēlāk kopā ar Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldes pārstāvi Jāni Asari veicām sīkāku izskalotā vraka izpēti. Šo septiņu dienu laikā tas jūras viļņu un vēja iedarbības rezultātā jau bija pavirzījies 100 metru rietumu virzienā. Pats vraka gabals sastāv no 10 rupji tēstām sānu brangām, pie kurām ar koka tapām piestiprināti seši dažāda garuma dēļi. Vraka fragmenta garums ir 9,5 metri, platums 1,3 metri. Tas, ka brangas ir rupji tēstas un sānu dēļu nostiprināšanai izmantotas tikai koka tapas, liek domāt, ka šis atradums ir diezgan vecs. Precīzāku kuģa būvē izmatotā koka vecumu

varēs noteikt tikai pēc atsevišķu koka daļu ekspertīzes, kas tiks veikta jau šogad. Domājams, ka kuģa vraks attiecināms uz 16. – 18. gs., bet tas ir tikai ļoti vispārīgs pieņēmums. Jāpiebilst, ka pēc vraka gabala grūti noteikt kuģa tipu – sānu liekums ir neliels, tā ka tas varēja būt gan burinieks, gan plakandibena laiva, kādas viduslaikos kuģoja Daugavā.

Vispirms galvenais uzdevums bija senā kuģa fragmenta nogādāšana drošā vietā, jo ilgstoša atrašanās saules staru un suvenīru vācēju ietekmē krietni paātrinātu tā sadalīšanās procesu. Te nu jāsaka liels paldies viceadmirālim Gaidim Andrejam Zeibotam, kura operatīvā iesaistīšanās vraka evakuācijas organizēšanā no Bolderājas jūrmalas atrisināja šo problēmu. 13. jūlijā evakuāciju veica 14 Latvijas Jūras spēku karavīri no Patruļkuģu eskadras, Mīnu kuģu eskadras un Jūras incidentu novēršanas vienības. Darbus vadīja kapteiņleitnants Juris Sereda, patruļkuģa P-06 "Cēsis" komandieris. Vispirms tika atrakts brīvs laukums ap kuģa vraku, tad zem vraka palika palielus platus dēļus jeb brusas un uz tām vraku nostiprināja ar virvēm. Tālākais – tīrs roku darbs, vraka vilkšana pārsimt metru pāri kāpu zonai, kur jau gaidīja busiņš. Velkot vraku, zem tā palika baļķus, kas atviegloja procesu. Tas ir sens kuģu pārvietošanas paņēmiens, kuru savā laikā izmantoja vikingi, pārvelkot savas laivas no vienas ūdenstilpes uz otru. Ar busiņu kuģa fragmentu nogādāja Bolderājas firmas "WT Terminal" teritorijā, kur tas šā raksta tapšanas brīdī arī atrodas. Pašreiz notiek sarunas un tiek kārtotas birokrātiskās formalitātes ar Daugavgrīvas cietokšņa saimniekiem, lai turpmāk

Daugavgrīvas vraku varētu novietot tur. Diemžēl Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā tīri fiziski nevar glabāt tik lielus vraka fragmentus. Mums nav nepieciešamo apstākļu tā konservācijai un restaurācijai. Ir nepieciešama paliela, vairāk nekā 10 metrus gara saldētava, speciālas iekārtas vraka apstrādei, kā arī diezgan liela zāle tā eksponēšanai. Te nepietiks ar atsevišķu projektu rakstīšanu naudas piesaistei, ar ko var izlīdzēties ekspozīcijas vai izstādes veidošanā. Nepieciešama speciāla valsts finansiāla atbalsta programma vairāku gadu garumā kultūras pieminekļu saglabāšanas jomā. Tāda ir izstrādāta Igaunijā, tādēļ tur mēs varam redzēt Tallinas Jūras muzeju ar tā jauno ekspozīciju. Tādu pašu ceļu iet arī lietuvieši. Mums jau 20 gadu tukšs stāv Danenšterna nams, kura apgūšanā un izveidošanā par Jūras muzeju tika veikts nopietns sagatavošanas darbs. Dažādu tālaika varasvīru politisku un finansiālu spēlišu rezultātā tas ir zaudēts, un maz ticams, ka tuvākajā laikā kas mainīsies. Tā ka, ja jūras māte atkal mums atdos kādu vērtīgu Latvijas kuģniecības vēsturei piederošu kuģa vraku, atkārtosies šis pats stāsts. Bet šoreiz bija necerēti liela sabiedrības uzmanība, dažādiem medijiem tika sniegts vairāk nekā desmit interviju par Daugavgrīvas vraku. Mūsu ļaudis interesējas par savas zemes vēsturi, un viņiem ir tiesības to uzzināt.

Nesen biju Polijā, Gdaņskā, pilsētā, kur atrodas Dzintara un Kuģniecības muzeji. Turpat netālajā Tčevas pilsētā izveidots kuģu vraku konservācijas un restaurācijas centrs. Tā izveidē ieguldīti 22 miljoni zlotu sadarbībā ar Norvēģijas Jūrniecības un Oslo Kultūras vēstures muzeju, lielu daļu finansiālo līdzekļu devusi arī Polijas valsts. Centrā atrodas kuģu vraku uzglabāšanas vietas speciāli izveidotos angāros, kur tie izlikti arī publiskai apskatei. Tādi paši angāri paredzēti kuģu vraku restaurācijai. Komplektā ar Gdaņskas Jūrniecības muzeju var redzēt, ka tiek darīts viss iespējamais, lai Polija būtu jūras valsts. Jācer, ka arī mēs kādreiz darīsim tāpat, lai varētu teikt – Latvija ir jūras valsts arī kuģniecības vēsturiskā materiāla saglabāšanas un eksponēšanas jomā.■

Andris Cekuls,
Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītājs

VĒSTURISKAS LIECĪBAS MENCENDORFA NAMĀ

Par godu Latvijas simtgadei Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja struktūrvienībā "Mencendorfa nams" skatāma mūsu sadarbības partneru – Nīderlandes Vēndamas Vēnkoloniālā muzeja izveidota izstāde "Nīderlandes un Latvijas diplomātiskie un tirdznieciskie sakari starpkaru periodā". Mūsu valstis, pareizāk, valsts teritorijas, jau izsenis, bet jo īpaši no Kurzemes hercogistes laikiem saista rosīgi kuģniecības kontakti. Šoreiz gan izstādē, gan arī tās ietvaros rīkotajā konferencē izcelts starpkaru periods – Latvijas brīvvalsts sadarbība ar Nīderlandi. Tālaika tirdznieciskie un diplomātiskie kontakti nebija iedomājami bez kuģniecības sakariem, tādēļ pieminēšu dažas izstādē aplūkojamās vēstures liecības.

Tā, piemēram, Latvijas tvaikonis "Ausma" regulāri ienāca Amsterdamas un Roterdamas ostās. Kuģis bija būvēts Anglijā 1889. gadā un 1928. gadā atradās Latvijas tirdzniecības flotes sastāvā. Par kuģi vairākkārt varēja izlasīt avīžu rakstos. Tas nebija vien kravas kuģis, bet varēja uzņemt arī pasažierus. Tā kādā nīderlandiešu avīzē varēja izlasīt, ka Dāvids Rudzītis (1881–1939), latviešu diplomāts, viņa sieva un dēls 1939. gadā ieradās ar tvaikoni "Ausma" Roterdamā, lai pavadītu vasaras atvaļinājumu. Neveiksmīgā kārtā drīz pēc ierašanās Rudzītis smagi saslima un Latvijas konsulātā mira. Dāvids Rudzītis bija augsta ranga Latvijas virsnieks, Latvijas Valsts kancelejas direktors un līdz ar to arī Kārļa Ulmaņa kabineta loceklis. 1940. gada 31. martā kuģis

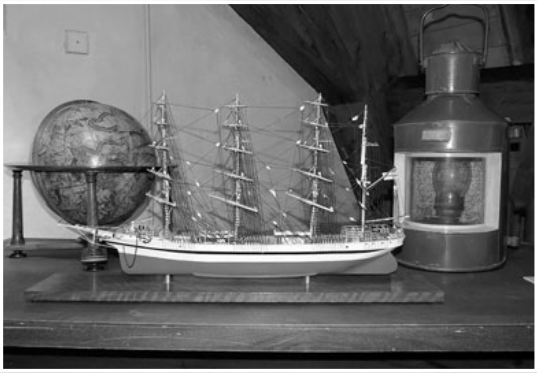
Hendriks Hahmērs izstādes atklāšanā.

Hendriks Hahmērs un Nīderlandes vēstnieka de Vrū kundze aizkur Mencendorfa nama pavardu.

"Ausma" vēlreiz pieminēts ziņās, kad tas bija uzskrējis kādai smilšu salai starp Nīderlandei piederošajām Teksela (*Texel*) un Vlīlandi (*Vlieland*) salām. Pēc ziņām avīzē, kuģis ar brikešu kravu bijis ceļā no Rīgas uz Amsterdamu. Avarējušā kuģa nogādāšana drošībā izmaksājusi 45 tūkstošus guldeņu. Neskatoties uz kuģa lielo vecumu, rēdereja šīs izmaksas segusi. Otrā pasaules kara sākumā kuģis atradās Rīgas ostā, kur to konfiscēja padomju varas iestādes un 1941. gada jūnijā pārveda uz Ļeņingradu. "Ausma" tika iesaistīta Baltijas flotē un veica militārus uzdevumus Somu jūras līcī. Kara laikā pie Gotlandes kuģis sabombardēts.

Starpkaru periodā pieauga preču pārvadāšana starp Latviju un Nīderlandi. Tad bieži sastopami latviešu kuģu vārdi avīžu ziņās. Nīderlandes krasts vētras laikā ir ļoti viltīgs un bēdīgi slavens ar sēkļiem un atklāto jūru. Daudzkārt lielie kuģi piedzīvojuši nopietnas grūtības, manevrējot starp sēkļiem pie Delfcīlas, Hārlingenas, Zāndamas un Roterdamas ostām. Bēdīgi slavena bijusi kuģa **"**Valka**"** tuvošanās krastam jūras grīvā pie Roterdamas 1929. gada 16. janvārī. Šajā dienā vētras dēļ vairāki kuģi uzskrējuši Nīderlandes piekrastes sēkļiem. Izglābt kuģa "Valka" apkalpi devusies glābšanas laiva "Prins der Niederlanden". Pirmajā mēģinājumā laiva atsitusies pret kuģi, bet brīdi vēlāk nācies cīnīties ar lieliem viļņiem. "Valkas" radists paziņojis atrašanās zonu, bet no glābšanas komandas neviens vairs nav bijis ieraugāms. Astoņi glābēji bija noslīkuši. Beidzot "Valkas" apkalpi izglāba otra glābšanas laiva. Holandē joprojām ir piemineklis noslīkušo glābēju atcerei.

Nīderlandes kravas kuģis **"Carna",** būvēts 1921. gadā kuģu būvētavā "Gebroeders Bodewes" Lobitas pilsētā, bija paredzēts Karaliskajai holandiešu kuģu kompānijai. Kuģniecības muzejā Roterdamā atrodamas divas fotogrāfijas, kurās redzams, ka 1922. gada ziemā kuģis ieradies Rīgas jūras līcī. Avīzē lasāms, ka "Carna" ar palīdzības kravu devusies no Nīderlandes uz bada nomocīto Krieviju un Latviju. Daļa kravas nonākusi Maskavā.



Izstādes ekspozīcijas daļa.

Kuģis "Ausma". No Vēndamas muzeja kolekcijas.

Izstādē aplūkojami arī materiāli par kopīgiem jūras manevriem un citi vēsturiski stāsti un lietas.

16. novembrī konferencē ar referātiem viesojās Vēndamas Vēnkoloniālā muzeja direktors Hendriks Hahmērs un biedrības "Nīderlande – Baltija" prezidents Jons de Jonge. Pasākumā piedalījās Nīderlandes vēstnieks Latvijā Hoverts Jans Korneliss Beils de Vrū ar kundzi.■

Ilona Audere, Mencendorfa nama vadītāja

BIBLIOKUĢIS "KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS" VASARAS CEĻOS

Salacgrīviešu biedrība "Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs"" darbojas jau trešo gadu, īpaši aktivizējoties vasarā, kad skolu jaunieši pavada saulainās nedēļas pie jūras nometnēs, kam tāda vai citāda saikne ar piejūru. Vieni mācās airēt un burāt, citi laižas lejup pa upi, izmēģina spēkus "izdzīvošanas skolā" vai mērojas veiklībā sporta nodarbībās. Šī jaunatnes aktīvākā un zinātkārākā daļa ir arī bibliokuģa radošās komandas auditorija, kas tiek rosināta apgūt jūrniecības arodus un izvēlēties mācības Rīgas jūrskolā, Liepājas Jūrniecības koledžā un Latvijas Jūras akadēmijā.

"BIBLIOKUĢIS LATGALĒ: 19 TIKŠANĀS AR JŪRU"

Tieši ar šādu pieteikumu bibliokuģis startēja Valsts kultūrkapitāla fonda mērķprogrammā "Latvijai – 100", lai kopumā apmeklētu 19 Latgales skolas un rosinātu turienes jauniešus doties uz jūru. Šajā projektā mums daudz palīdzēja bibliokuģa draugs un domubiedrs viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots. Pats piedaloties braucienā uz Aglonas internātvidusskolu, bibliotēku un Dagdas vidusskolu, viņš mudināja citus Jūras spēku augstākos virsniekus doties uz savu dzimto pusi. Baltinavas un Kārsavas vidusskolās bibliokuģis viesojās kopā ar Latvijas Jūras spēku flotiles komandieri flotiles admirāli Ingu Vizuli, savukārt Viļānu vidusskolā atgriezās novadnieks Nacionālo bruņoto spēku štāba priekšnieks jūras kapteinis Valdis Stanka.

Vārkavā un Preiļos bijām kopā ar bibliokuģa patronu kinorežisoru Jāni Streiču. Savā dzimtajā skolā – Jāņa Eglīša Preiļu Valsts ģimnāzijā – viesojās Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) 3. kursa kuģu vadītāju specialitātes studente Sanita Ūzuliņa, lai dalītos atmiņās par pirmo jūras praksi un deldētu uzskatu, ka sievietes uz kuģa nav vēlamas.

LJA studentu klātbūtne šajos braucienos bija likumsakarīga, jo tieši viņi saviem vienaudžiem varēja visspilgtāk pastāstīt, kā jūra var un spēj saistīt uz mūžu. Aglonā un Dagdā tas lieliski izdevās LJA 2. kursa kuģu elektroautomātikas specialitātes studentam Artūram Spīķim, Rudzātos, Riebiņos un Līvānos kopā ar Rīgas jūrskolas direktora vietnieci Sarmīti Dombrovsku par savu nākotnes profesiju stāstīja 3. kursa kuģu vadītājs Niklāss Pugejs un kuģu mehāniķis Raitis Hveckovičs. Visos Latgales braucienos neatņemama bija LJA sabiedrisko attiecību speciālista atvaļinātā komandleitnanta Vilmāra Štalmeistara klātbūtne, raugot, vai skolēniem viss svarīgākais par jūrniecības izglītību ir pastāstīts.

TRADICIONĀLĀ ATGRIEŠANĀS KURZEMĒ

Uzsākot lielo Kurzemes loku, bibliokuģa radošā komanda lūkojās pēc sadarbībā iepazītiem profesionāļiem. Jau trešo vasaru apmeklējām "Maskačkas" jauniešu nometni Jūrkalnes "Vēverlejās". Šie pusaudži tikšanos reizi gadā ar dižjūru varbūt gaida visvairāk, un ne bez pamata, jo divi no vasaras nometņu dalībniekiem jau atraduši ceļu uz Liepājas Jūrniecības koledžu, kas allaž atbalstījusi bibliokuģa aktivitātes Kurzemē. Nīcas vidusskolā un Rucavas pamatskolā kopā ar mums bija atraktīvais koledžas absolvents, astronavigācijas pasniedzējs, kuģu vadītājs Nauris Upenieks, kurš savu jūras praksi sācis 12 gadu vecumā Liepājas jahtklubā, skolas gados burājis ar zēģelnieku "Lībava" un tagad jau strādā atbildīgā darbā ārzemju kuģošanas sabiedrībā.

"Turi buru!" – tā saucās Iļģuciema ģimnāzijas skolēnu vasaras nometne Ances pamatskolā, kur mūsu ceļabiedrs bija bibliokuģa goda kapteinis Ventspils brīvostas kapteinis Arvīds Buks. Emocionāli piesātinātā tikšanās Ances estrādē, tālbraucēja kapteiņa stāsti par zveju Atlantijā un Ventspils brīvostu šodien, skolēnu apgūtās jūras dziesmas vedināja domāt, ka esam uz pareizā ceļa – varbūt tieši kā Valdemāram, kurš Rojā pirmoreiz ieraudzīja jūru, arī šiem puišiem un meitenēm tālbraucēja kapteiņa Arvīda Buka saistošais stāstījums būs pirmā lielā tikšanās ar jūru.

Bibliokuģa vasaras ceļus projektā "Bibliotēkas – piejūras Gaismas pilis" atbalsta (jau trešo gadu!) Latviešu Fonds (ASV), rūpējoties, lai viesošanās skolās, bibliotēkās un jauniešu vasaras nometnēs būtu jēgpilnas un rosinošas.

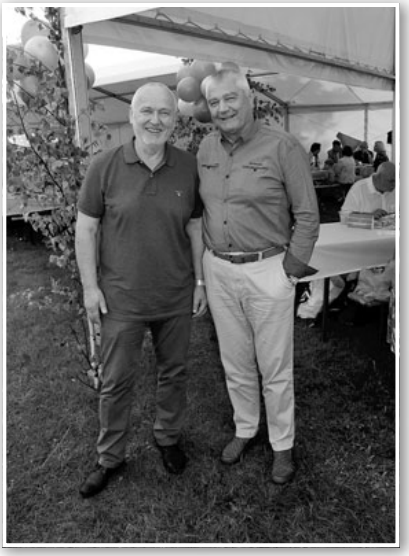
Rudens pusē sāksim AS "Latvijas valsts meži" un Valsts kultūrkapitāla fonda atbalstīto Vidzemes kultūras programmu "Meklējiet jūras ābeci bibliotēkās!". Pārstāvot Salacgrīvas novadu (šīs aktivitātes tradicionāli atbalsta Salacgrīvas novada dome!), braucienos piedalās novadnieki tālbraucēji kapteiņi Ingus Siliņš un Imants Nartišs, jaunsargu instruktors Ojārs Liedeskalniņš un citi sava aroda profesionāļi, jo, kā uzsver bibliokuģa idejas autore Salacgrīvas novada bibliotēkas vadītāja Hedviga Inese Podziņa, katrs salacgrīviešu pienesums jūrniecības lietai stiprina Latviju kā jūras valsti!

Te nu vietā atminēties, ko teicis Egons Līvs, cilvēks, kurš dziļajos padomju stagnācijas gados nebaidījās atgādināt latviešiem par Krišjāni Valdemāru, Ainažu jūrskolu un mūsu tautiešu slavenajām jūras gaitām:

"Atrašanās vietas noteikšana – jūrniecības praksē tam ir ārkārtīgi svarīga nozīme. Arī dzīvē. Katra cilvēka dzīvē. Ne tikai tiem, kuri jūrā. Daudzo tautu un tautību okeānā cilvēks vēlas izzināt savu atrašanās vietu. Izzināt, izprast, novērtēt."■

Gints Šīmanis

JŪRNIEKU SVĒTKI BRĪVDABAS MUZEJĀ



Igors Pavlovs un Artūrs Brokovskis-Vaivods.

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības rīkotie Jūras svētki Brīvdabas muzejā šogad iekrita piektdienā un 13. datumā, turklāt tieši pirms svētku sākuma Rīgu pārstaigāja pamatīgs negaiss. Tomēr jūrniekus un viņu ģimenes tas nenobiedēja!

Šādu pasākumu jūrnieku arodbiedrība organizē jau ceturto gadu, un atsaucība ir ļoti liela. Šogad īpaši tika izceltas jūrnieku ģimenes, svētku laikā vairākkārt uzsverot, ka jūrnieki nespētu veikt savu smago darbu, ja nezinātu, ka mājās viņus gaida vecāki, bērni, sievas un vīri. Jāatzīst, ka

Kapteiņi Antons Ikaunieks (pa kreisi) un Aleksandrs Nadežņikovs.

šādi svētki – iespēja ne tikai satikt draugus un paziņas, bet arī visiem kopā atpūsties un priecāties – noteikti ir vislabākā pateicība gan jūrniekiem, gan viņu tuviniekiem.

Dmitrijs Semjonovs kopā ar pasākuma vadītājiem.

Visi klātesošie varēja baudīt populāru Latvijas mākslinieku uzstāšanos, kā arī paši dejot, dziedāt un iesaistīties dažādās aktivitātēs. Bērniem tika rīkotas dažādas sacensības ar īpaši saldām balvām. Protams, svētkos neizpalika arī kārtīgs mielasts.■

JŪRNIECĪBAS BOULINGA KAUSS STIPRINA DRAUDZĪBU UN SAPRAŠANOS

Vēl pirms lielajiem valsts svētkiem norisinājās ļoti nozīmīgs Latvijas jūrniecības nozares pasākums – "IMSC Latvian Maritime Bouling Cup 2018" jeb Latvijas jūrniecības boulinga kausa izcīņa. Pasākumu organizēja IMSC (International Maritime Sport Community) un Latvijas Jūrniecības savienība.

Pavisam spēkiem mērojās 22 komandas, sacensību pirmajā kārtā tika noteikti "profesionāļi" un "amatieri" (katrā grupā pa 11 komandām), lai pēc tam, otrajā kārtā, jau noteiktu stiprākās komandas katrā grupā jeb "lielajā" un "mazajā" finālā.

LJS komanda.

LTFJA komanda.

Rezultatīvākā izrādījās Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA) komanda, kas ieguva 799 punktus. Tikai pavisam nedaudz no līderiem atpalika "LAPA" ar 794 punktiem. Trešo vietu ar 676 punktiem izcīnīja komanda "Anglo-Eastern + Nice Girls", kam turpat uz papēžiem ar 670 punktiem mina Latvijas Jūras administrācija.

Savukārt "mazajā" finālā pirmā ar 650 punktiem komanda "Novikontas Connect", otrie ar 642 punktiem Latvijas Jūrniecības savienības boulingisti, bet trešajā vietā palika "KMS&AtoZ", saripinot 613 punktus.

Balvas saņēma arī komandas, ko žūrija bija atzinusi par ievērojamākajām noformējuma un sportiskā gara ziņā, un tās bija LTFJA, LSC un

"Atlas Professional". Individuāli tika vērtēti un sumināti labākos rezultātus sasniegušie – Jūlija Seļezņova no "Anglo-Eastern + Nice Girls", Ilze Dundiniece no "Novikontas Energy", Jeļena Tiščenko no "Luminor", Tomass Šakalis no Latvijas Jūras akadēmijas, Mihails Kiriļins no "Ultramarin" un Ruslans Grecuhins no "LAPA 2".

Par godu Latvijas simtgadei pie balvām tika arī tie boulingisti, kuri otrajā kārtā bija ieguvuši tieši 100 punktu – Lelde Lipšāne no Latvijas Jūras administrācijas, Edijs Štāls no JA Jūrnieku reģistra komandas un Alīna Skarste no "LAPA".

IMSC ir organizācija, kuras darbībā iesaistījušās jūrniecības organizācijas no 15 valstīm. Organizācija veidota ar mērķi iesaistīt dažādās sportiskās aktivitātēs jūrniecības nozarē strādājošos un viņu ģimenes locekļus. IMSC darbības pamatā ir veselīgs dzīvesveids un ģimeniskās vērtības. IMSC organizē treniņus un sacensības, arī sporta nometnes, taču boulinga turnīrs tika rīkots pirmo reizi. Pirmo reizi pasākuma organizēšanā veiksmīgi sadarbojās IMSC un LJS

"Šis pasākums tiešām bija vērienīgs un jūrniecības nozarei svarīgs, jo, neraugoties uz sportisko azartu un konkurenci, galvenais tomēr bija vienotība un draudzība. Ja reiz visā valstī trūkst saprašanās, tad vismaz jūrniecības nozarē valda saprašanās gars, un kopīgi pasākumi to veicina un stiprina!" uzsvēra LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.■

SALACGRĪVĀ CEĻ GODĀ REŅĢI

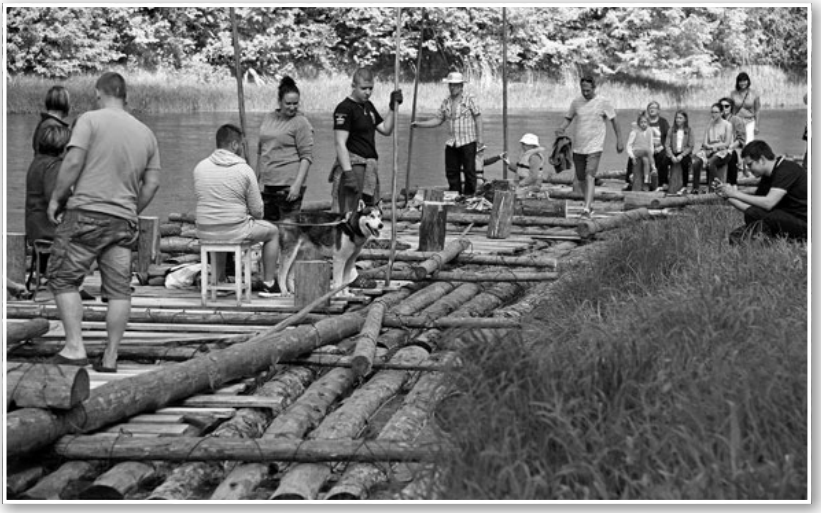
"Reņģēdāju festivāls 2018. gada 19. maijā notiks jau trešo reizi. Svētkos atkal celsim godā reņģi. Ne tikai godā, bet arī galdā celsim. Svarīgākais notikums, kā jau arī iepriekšējos gados, būs svaigu reņģu vešana malā no selgas, kur katram gribētājam tiks pa spainītim sidrabotā labuma. Līdz ar svaigo reņģu vedumu savus "aparātus" sāks darbināt reņģu ēdienu meistari. Uz pannām, griliem, katlos gatavosies gardas reņģu pusdienas, kas pamazām pārvērtīsies launagā un vakariņās..." – tā ap Ziemassvētkiem, kad aizsākās gatavošanās vasaras ieskaņas lielākajam notikumam Salacas krastos, savās vīzijās dalījās Reņģēdāju festivāla idejas autors un satura virzītājs kuivižnieks Dzintris Kolāts.

REŅĢĒDĀJI – AMATA MEISTARI

Trešais reņģēdāju festivāls īpaši uzrunāja amatniekus – pavārus, jumiķus, kalējus, namdarus, skursteņu un krāšņu mūrniekus, motoru un motociklu speciālistus. Viņi bija klāt, tāpat kā atraktīvie "Jawa klubs" biedri, kuri sava šefa Jura Bērziņa virsvadībā 50 ekipāžās izducināja cauri Salacgrīvai.

Kāds mazs puišelis īpaši priecājās par karošu grebēju Laimoni Lapsu, kamēr mazsaticīgs laulātais pāris turpat 50 tirgotāju stendos meklēja mīklas rullīti. Te netrūka ne dzintara, ne zivju, bet īpaši pieprasīti bija AS "Brīvais vilnis" labumi un SIA "Lienes konditoreja" ekskluzīvā reņģu maize. Lija alus, degustācijai tika pasniegts Bocmaņa uzlējums, reņģu tīkotāji stāvēja turpat simtmetrīgās rindās, lai tiktu pie zvejnieku Jāņa Krūmiņa un Andra Skujas ar pušelnieku sarūpētā loma.

Kad pavāru komandas (šoreiz sacentās ģimenes!) ķīķēja reņģes, kuivižniece Inga Treija deva startu pašas



gatavotajam "Skrējienam uz bodi" (Salacgrīva – Kuiviži – Salacgrīva), kas 7,5 km kopgarumā pulcēja kā jaunus, tā vecus, kuri gribēja sasniegt "Kapteiņu ostu" pa mežu un liedagu.

Un tad nāca plosti, jo plostnieku svētkus neviens reņģēdājs nebija atcēlis. Tā kapteinis Juris Smalkais jau kuru gadu māca jaunajiem siet plostu un apgūt Salacas plostnieku "ēverģēlības". Ceturtdienas vakarā "Steliņos" pie Salacas tiek siets plosts, pacelts svētku karogs un baudīta plostnieku zupa, lai sestdienā ar ovācijām un Ligitas Dambes akordeonspēli plosts sasniegtu Salacas grīvu, kur to gaidīja plostotāju simti un viņu draugi. Te nu nebija, kur adatai nokrist!

Pa vidu mazo reņģēdāju lietas – "Rakaru murdiņš", kur radošajās darbnīcās un piepūšamajās atrakcijās bērni nozuda uz ilgu laiku. Vakarā vēl zaļumballe ar grupu "Zeļļi", kam cienītāju netrūka.

Reņģēdāju svētki pagājuši, atstājot pozitīvas emocijas, kalēja Gata Pīpkalēja izkalto reņģi un galdnieka Raimonda Kreitusa uz simtgadīga dēļa (atrasts paša mājas bēniņos!) uzmeistaroto uzsaukumu reņģēdājiem, kuri visos laikos bijuši sava aroda meistari!

Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs festivāla vērtējumā ir lakonisks: "Salacgrīvas Reņģēdāju festivāls sevi jau ir pierādījis. Man jautā, kā mūsdienās šādi pasākumi izdzīvo?! Cik zināms, reņģēs ir ļoti vērtīgas barības vielas – tajās ir fosfors! Šajos divos festivāla gados ir konstatēts, ka cilvēki, kuri ēd reņģes, kļūst gudrāki un smukāki. Šogad mēs pētām, vai reņģēdāji kļūst stiprāki, un to parādīs "Skrējiens uz bodi" no Salacgrīvas līdz Kuivižiem un atpakaļ 7,5 kilometru garumā. Ēdiet, draugi, reņģes, un būsim stipri, smuki un gudri!"■

Gints Šīmanis

CEĻŠ UZ JŪRU

Tāds nosaukums dots kapteiņa Antona Ikaunieka grāmatai, kas nāca klajā šā gada jūlijā. Kapteinis Ikaunieks stāsta par savu dzīvi, profesijas izvēli, studiju gadiem un darba mūžu, stāsta par ģimeni un draugiem, par nodevējiem, stukačiem un nelabvēļiem, par sistēmu, kas samala cilvēku dzīvi, liedzot strādāt iemīļoto darbu, arī par prieka un skumju brīžiem, kas pildījuši viņa dzīvi.

Grāmatas redaktore Anita Freiberga: "Kad strādāju pie Antona Ikaunieka grāmatas manuskripta, apbrīnoju, kā cilvēks, kura ikdienas darbs nav rakstniecība, spēj uzrakstīt grāmatu 384 lappušu apjomā, atcerēties visus notikumus, sakārtot loģiskā secībā, tēlaini tos aprakstīt, nekautrējoties atsegt savas jūtas un atkailināt savu dvēseli.

Patiesībā grāmatas autoram bija kāds palīgs – visa mūža garumā rakstītie pieraksti, kas nu ļāva atgriezties senajos notikumos. Piedevām, pazīstot kapteini Ikaunieku, grāmatas uzrakstīšana nav nekāds brīnums, jo viņš ir cilvēks, kurš nekad neatkāpjas no izvirzītā mērķa, bet ar milzu neatlaidību un precizitāti realizē iecerēto."

Antons Ikaunieks: "Ideja rakstīt grāmatu par jūrnieka dzīvē pieredzēto, par veiksmēm un neveiksmēm, par spilgtākajiem notikumiem, lai kaut nedaudz radītu izpratni par jūrniecības darba specifiku, neradās pēkšņi. Kad vēl strādāju uz kuģiem kapteiņa palīga, pēc tam arī kapteiņa amatā, atgriežoties mājās pēc ilgiem ceļojumiem pa pasaules jūrām, ģimenei, arī ciemojoties pie radiniekiem, mani stāstījumi vienmēr raisīja lielu interesi. Klausītāji ne tikai gribēja uzzināt par notikumiem jūrā vai to, kā cilvēki dzīvo un kādas ir viņu tradīcijas citās zemēs, bet arī interesējās par ļoti specifiskām lietām, piemēram, par kuģa atrašanās vietas noteikšanas metodēm atklātā jūrā, it sevišķi okeānā, kad kuģis ir tālu no krasta.

Tā 1981. gadā, kad atgriezos no Japānas reisa un ciemojos "Āķos", kaimiņmājās "Plepīšos" dzīvojošais Jānis Bērziņš, ļoti interesants večuks, nekādi nevarēja saprast, kā jūrnieki vētras laikā noturas uz klāja. "Uz kuģa tak nav krūmu, pie kā pieturēties," viņš teica. "Vai tad jūrnieki pa kuģa klāju kā tukšas mucas veļas no viena borta līdz otram?" Pats par sevi saprotams, ka tā nenotiek un kaimiņu Jāņa jautājums bija tikai joks, bet arī uz šo joku nācās atbildēt un ne tikai skaidrot kuģa stabilitātes pamatprincipus, bet arī stāstīt par jūrnieku dzīvi vētras apstākļos.

Dzirdot manus stāstus, klausītāji ne reizi vien ieteica uzrakstīt grāmatu. Sevišķi uzstājīgi bija mana māsa Anna Empele un brālēns Ēriks Laduzāns. Tomēr to nebiju plānojis darīt pats, līdz vienā no 2017. gada janvāra pēdējām dienām,

no rīta ieradies ofisā, pilnīgi negaidīti apsēdos pie datora un… sāku rakstīt. Impulsu rakstīšanai deva atmiņas par tālā 1961. gada jūlija bēdīgo piedzīvojumu – neveiksmīgo mēģinājumu iestāties jūrskolā, kurš spilgti un neizdzēšami palicis atmiņā. Nebūtu gan korekti vispār noliegt ideju par grāmatas rakstīšanu, tāda bija, tāpēc jau kādu laiku biju meklējis potenciālo grāmatas rakstītāju, kurš, uzklausot manu stāstījumu, varētu to sakārtot un uzlikt uz papīra. Diemžēl līdzautoru sarunāt neizdevās! Tomēr viss, kas notiek, notiek uz labu, un ar šādu iznākumu esmu ļoti apmierināts, jo kārtējo reizi pārliecinājos, ka varu paļauties tikai uz sevi, ka jāuzticas saviem spēkiem un savām iespējām.

Grāmatā aprakstītais jūrnieka dzīves gājums nav nekas sevišķs. Esmu dziļi pārliecināts, ka manu stāstu varētu atkārtot simti un simti citu jūrnieku, kuri tiekušies iegūt un ieguvuši jūrniecības izglītību, īstenojuši jūrnieka karjeru un sasnieguši kuģu kapteiņa vai vecākā mehāniķa pakāpi.

Jūra ir mūžīga, tā vēl miljoniem gadu, tāpat kā agrāk, vels viļņus uz krastu. Mainās vienīgi kuģošanas metodes un kuģu tehniskais aprīkojums – no visparastākajām burām līdz mūsdienu kuģu modernajām tehnoloģijām. Gadiem ejot, mainās arī pats jūrnieks – uz kuģiem atnāk stalti jaunieši ar teicamām zināšanām un vēlmi īstenot jūrnieka karjeru.

Uz grāmatas rakstīšanu zināmā mērā mani pamudināja arī Jāņa Lapsas darbi par jūrniecību, tālbraucēja kapteiņa Vladislava Buklovska atmiņas par jūrā pavadīto laiku, arī Ainažu vecajos kapos apglabātie Latvijas jūrniecības pamatlicēji – tālbraucēji kapteiņi, kuri nebaidījās ar vienkāršas konstrukcijas koka buriniekiem šķērsot nemierīgos Atlantijas okeāna ūdeņus.

Grāmata domāta Latvijas jaunatnei, tiem, kam ir interese par jūrniecības izglītību, kas izjūt jūras aicinājumu, spēj saskatīt jūras pievilcību un ikdienas mainīgo krāšņumu.

FRAGMENTI NO GRĀMATAS

Bija brīnum skaista saulaina 1961. gada jūlija diena.

Kronvalda parka lielie koki slāpēja pilsētas transporta kņadu, bet es no pilsētas ikdienas un jūlija dienas burvības neko nejutu. Sēdēju Kronvalda parkā uz soliņa un raudāju. Tikko biju ticies ar Rīgas jūrskolas priekšnieku kapteini Robertu Akiti, kurš ļoti uzmanīgi un ar sapratni uzklausīja manu nodomu iestāties jūrskolā, lai kļūtu par kuģa stūrmani. Man, 14 gadus vecam puišelim, kurš tikko bija pabeidzis Dobeles astoņgadīgās skolas 7. klasi, bija grūti atbildēt uz daudzajiem jūrskolas priekšnieka jautājumiem. Lai cik draudzīgs un laipns bija kapteinis Akits, lai arī viņš ar interesi uzklausīja visu, ko tam stāstīju, un lai cik ļoti jūrskolas priekšnieks vēlējās man palīdzēt, tomēr pat pie labākās gribas šoruden nevarēju īstenot savu sapni – iestāties jūrskolā. Un tam bija objektīvi iemesli: par jūrskolas audzēkni varēja kļūt no 15 gadu vecuma un mācības jūrskolā notika krievu valodā. Tā kā ne vienai, ne otrai prasībai neatbildu, ar smagu sirdi nācās pieņemt jūrskolas priekšnieka ieteikumu mēģināt stāties vēlreiz pēc gada, pa šo laiku labi apgūstot krievu valodu.

Un tomēr mani nekas nebiedēja, neziņa un priekšā stāvošie pārbaudījumi bija nieks, jo man taču bija sapnis par jūru! Un bija pārliecība, ka ceļu uz jūru nespēs aizšķērsot nekādas grūtības..

PIRMĀ PRAKSE UZ BARKENTĪNAS

1963. gada 3. augustā kopā ar vēl četrdesmit trim 1. rotas kursantiem uzkāpu uz barkentīnas "Kapella" klāja, bet pārējie četrdesmit pieci uz barkentīnas "Vega". Abas barkentīnas gluži kā dvīņu māsas – ar saulē spīdošiem balti krāsotiem korpusiem, staltiem mastiem un, kā jau pēc jūras brauciena, saritinātām burām bija pietauvojušās Rīgas ostas pasažieru termināļa piestātnē. Tās izaicinoši laiski šūpojās Daugavas ūdeņos, aicinot mūs drīzāk doties jūras ceļojumā!

Mūsdienās buru kuģi neatkarīgi no izmēriem pēc mastu skaita tiek iedalīti lielajos jeb *tall ships* buriniekos un mazajos jeb *small craft*. *Small craft* buriniekiem ir viens vai divi masti, bet *tall ships* buriniekiem divi un vairāk. Buras mēdz būt taisnas vai vienādsānu trapeces formas, bermudu buras un slīpās buras, kuras sauc arī par latīņu burām. Ar ko atšķiras brigantīna no barkentīnas? Brigantīna ir aprīkota ar diviem mastiem – fokmastu un grotmastu, uz fokmasta ir instalētas taisnas buras, bet uz grotmasta slīpas. Savukārt barkentīnai ir vismaz trīs masti, no tiem pirmajam ir taisnas buras, pārējiem slīpas. Mūsu burinieki bija aprīkoti ar trim mastiem, trešais bija bizanmasts. Burinieku garums bija 45 metri, platums 8,94 metri, borta augstums 4,04 metri, virsūdens borta

augstums 0,68 metri, ūdensizspaids – 603 tonnas. Kuģa masti virs klāja slējās 28 metru augstumā..

.. Dienas kārtība, tieši tāpat kā jūrskolā, bija pakļauta režīmam. Pieredzējušie instruktori bocmanis Muroms un vecākais matrozis Oļeņņiks apmācīja mūs virvju paklāju, fenderu, rokas līņmetēja jeb sviedlīnes, atsvariņu un vēl citu uz kuģiem lietojamu virvju pinumu tehnoloģijas noslēpumos. Pēc jūrskolas absolvēšanas, strādājot par matrozi, apgūtās takelāžas darbu iemaņas bija ļoti noderīgas. Tagad šāda virvju vīšana uz kuģiem vairs nav aktuāla, jo tās vajadzības gadījumā centralizēti piegādā *šipčandleru* kantori. Signalizācijas jautājumi, Morzes ābeces apguve bija barkentīnas radiostacijas priekšnieka Šakirjanova uzmanības lokā. Barkentīnas stūrmaņi mums mācīja burinieka uzbūvi, buru konstrukcijas un ekspluatācijas tehnoloģijas, glābšanas laivu vadīšanu dažādos laika un jūras viļņošanās apstākļos gan ar airiem, gan buru režīmā. Beidzoties buru praksei un nokārtojot eksāmenu laivu vadīšanas jautājumos, mēs saņēmām laivas vadītāja – staršinas apliecību, kas apliecināja tiesības patstāvīgi vadīt buru laivas Daugavas akvatorijā. Barkentīnas nekustīgā takelāža sastāvēja no 56 nosaukumiem, tekošajā takelāžā bija 119 dažāda diametra virvju nosaukumi. Šos nosaukumus vajadzēja iemācīties no galvas. Kursanti tika norīkoti katrs pie savām tekošās takelāžas virvēm, katram tika noteikta konkrēta atrašanās vieta kuģa mācību trauksmes gadījumā, katrs kursants, paceļot vai nolaižot buras, tika izrīkots uz kuģa mastu rājām. Barkentīnas kustību nodrošināja ne tikai buras un vēja spēks, tā bija aprīkota arī ar 225 zirgspēku jaudas dīzeļdzinēju, kas nodrošināja kuģa gaitu un nepieciešamās manevrēšanas spējas sarežģītos kuģošanas apstākļos.

Lai kādi bija laika apstākļi, rīta rosmes vietā visiem kursantiem vajadzēja pa viena borta vantīm uzskriet mastā un pa otra borta vantīm noskriet lejā, un tā visos trijos mastos ne ilgāk kā desmit minūtēs. Vai bija bail, īpaši nemierīgā jūrā? Jā, bija bail, māca nedrošība, bet atlaides nevienam netika dotas. Tā jaunie jūrnieki saņēma pirmo rūdījumu, pierada pie jūras, kā arī varēja pārliecināties par profesijas izvēles pareizību.■

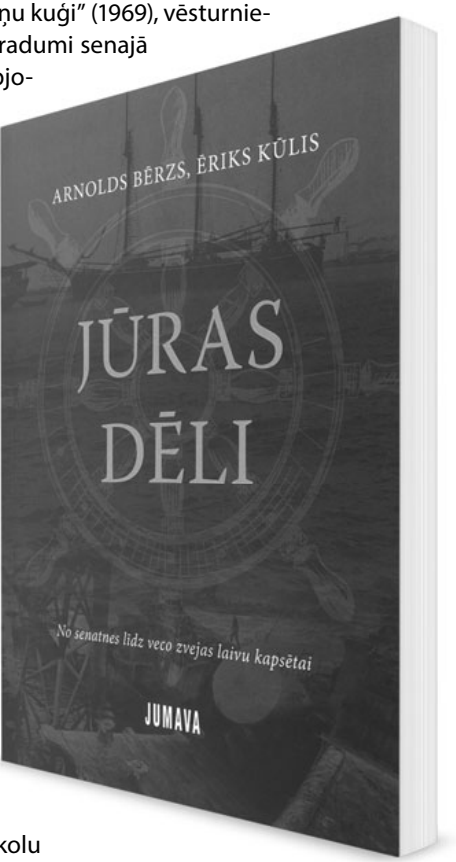
Tālbraucējs kapteinis, Triju Zvaigžņu ordeņa kavalieris Antons Ikaunieks

NO SENATNES LĪDZ VECO ZVEJU LAIVU KAPSĒTAI

Arnolds Bērzs. Ēriks Kūlis. Jūras dēli.- Rīga, Jumava, 2018.- 232 lpp.

Ar šādu apakšvirsrakstu apgādā "Jumava" šopavasar dienasgaismu ieraudzījis divu liepājnieku – rakstnieka Ērika Kūļa un vēstures entuziasta Arnolda Bērza – veltījums Krišjānim Valdemāram, kur mūsu jūrasbraucēju vēstures stāsti apkopoti kopkrājumā "Jūras dēli".

Kā jau ierasts, vīri apraksta Kurzemes krasta ļaužu pagātni vēstures vējos – no senajiem kuršu jūrasbraucējiem līdz Latvijas Pirmās republikas tirdzniecības flotes gaitām. Stāsti patapināti no arheologa Pētera Stepiņa pētījuma "Seno kuršu jūrnieki un viņu kuģi" (1969), vēsturnieka Andra Caunes apceres "Kuģu atradumi senajā Rīgas ostā" (1975), Jāņa Juškeviča apjomīgā krājuma "Hercoga Jēkaba laikmets Kurzemē" (1931), kā arī mūsu pirmā jūrniecības žurnālista Anša Bandreviča grāmatas "Latviešu kuģniecības stāvoklis bēgļu laikmetā" (1918) un Krišjāņa Valdemāra vēstulēm saviem līdzgaitniekiem. Tāpat kā avoti izmantoti 18. un 19. gs. mijas "Baltijas jūrnieku kalendāri" un "Jūrniecības rakstu krājumi" (sastādītājs A.Bandrevičs).



"Jūras dēli" stāsta par Liepājas ostas būvi, buru austuvēm un kuģu būvētavām Kurzemē, par Kurzemes hercogvalsts galvaspilsētu Grobiņu, latviešu jūrasbraucējiem Sibīrijā un Krišjāņa Valdemāra jūrskolām cariskajā Krievijā. Te atrodams hercoga Jēkaba kuģu saraksts, Jēkaba dēla Fridriha Kazimira flotes saraksts, kā arī Vidzemes un Kurzemes Krišjāņa Valdemāra jūrskolu

beigušo stūrmaņu un kapteiņu uzskaitījums (1862 – 1897). Atsevišķs uzziņas materiāls vēsta par Rīgas Latviešu biedrības Valdemāra jūrniecības nodaļu un kuģu apdrošināšanas sabiedrībām burinieku gadsimtā.

Ar svaiguma elpu izceļas mūsu jūrniecības veterāna tālbraucēja kapteiņa Tālivalža Frickausa (1913- 1993) atmiņas par jūrnieku stāvokli starpkaru Latvijā, kad viņš pats uz kuģa bijis par ganu zēnu, stāvot vaktis ostās pa 16 stundām diennaktī. Kad pēc astoņu gadu stāža jūrā ticis uz tvaikoņa "Ciltvaira", kuru komandējis pieredzējušais jūras vilks Andrejs Brencsons, nezaudējis drosmi un gājis rādīt kapteinim smirdošu "falšo zaķi", kas cepts no bojātas gaļas. Brencsons to izmetis jūrā un licis matrožiem izsniegt konservētu bifeļa gaļu.

"Jūras dēlus" noslēdz E.Kūļa rakstītās esejas par jūru. Te daudz senvārdu un apvidvārdu, un Vidzemes lasītājiem ir interesanti uzzināt, kas ir pliedari (ceriņi), saksenis (DR vējš), ķiermens (zalktis), pārpraķis (virsjaka), mīzaldangs (debespuse, no kurienes parasti uznāk lietus) un citi kurzemnieku vārdi, kuri reti lasāmi un sarunvalodā tikpat kā vairs nav dzirdami. Miniatūrā "Jautājums" Ē.Kūlis esejiskā noskaņā uzbur to piejūras ainu, kas tik pazīstama mums, pie jūras dzimušajiem:

"Jūra izskatās nez par ko satraukta. Vai tai nepatīk sāmeņa iešķērsais pūtiens? Varbūt līganajiem viļņiem nav pa prātam atmiņas par sakseņa vakardienas uzvilcienu? Kā kaprīza preilene pēc balles atbrīvojas no kaklarotas, tā jūra šorīt met krasta mitrajās smiltīs tumšu aļģu joslu, un vientuļa kaija turpat aizplīvo kā balts meitenes mutautiņš."■

Gints Šīmanis.

RĪGAS OSTAS KAPTEIŅI DAUGAVAS VĀRTOS

Rīgas ostas kapteiņi. Jāņa Lapsas Piemiņas biedrība, Rīga, 2018.- 40 lpp.

Ideja par nelielas izzinošas brošūras izdošanu dzima reizē ar Rīgas ostas kapteiņu fotogalerijas izveidi Kuģu satiksmes vadības centrā Vecmīlgrāvī. Tagad ikviens, kas dodas vizītē pie Rīgas ostas kapteiņa Artūra Brokovska-Vaivoda 1998. gadā profesionāļu aprindās arhitektoniski visaugstāk novērtētajā celtnē, vispirms sastopas ar īstu *jūras vilku* skatieniem, kuri viesī noraugās no lielformāta foto. Tie ir kopš Rīgas ostas kapteiņa amata iedibināšanas šajā krēslā sēdējušie vīri, par kuriem A. Brokovskis-Vaivods saka:

"Ostas kapteinis ir tā persona, kuras rīcībā ir atbilstoši instrumenti, lai nodrošinātu kuģošanas drošību, cilvēku un vides aizsardzību ostā, un līdz ar to viņam ir jābūt zināšanām starptautiskajā un nacionālajā līmenī. Tradicionāli ostas kapteinis ir ar kuģa kapteiņa pieredzi un tālbraucēja kapteiņa sertifikātu."

Jāteic – uz mums noraugās personības! Kā izziņas brošūrā raksta tās autori – Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītājs Andris Cekuls un vēsturnieks Aigars Miklāvs, pirmās ziņas par amata nosaukumu 'Rīgas ostas kapteinis' datējamas ar 18. gadsimtu, kad Rīgu un pārējo Latvijas teritoriju pakāpeniski iekļāva Krievijas impērijas sastāvā. Pētījums aptver laika posmu no 1938. gada, kad tika pieņemts Likums par ostām, pirmais likumdošanas akts, kas Latvijas Republikā juridiski noteica tās lielāko ostu kapteiņu statusu un profesionālās darbības pamatprincipus. Sekojošais Rīgas ostas kapteiņu saraksts ir biogrāfisks vēstījums par šo cilvēku dzīves gājumu un viņu darbību Rīgas ostā:

- Fricis Dambekalns (1885 – 1965; amatā 1938 – 1944);
- Eduards Viliberts Kazaks (1885 – ?; amatā 1944 – 1946);
- Nikolajs Osinovskis (amatā 1946. g.);
- Alfrēds Fogels (1911 – 1979; amatā 1947 – 1959);
- Sergejs Baškatovs (1905 – 1962; amatā 1959 – 1962);
- Aleksandrs Ņedostups (1915 – 1997; amatā 1962 – 1963);
- Žanis Ādolfs Jurēvics (1909 – 1972; amatā 1963 – 1972);
- Vladimirs Karetņikovs (1932; amatā 1973 – 1979);
- Jurijs Silajevs (1929 – 2000; amatā 1979 – 1990);
- Aleksejs Žuravkovs (1939; amatā 1990 – 1992);
- Konstantīns Gailišs (1937 – 2005; amatā 1992 – 1994);
- Eduards Delvers (1934; amatā 1995 – 2015).

Atsevišķs amats bija Rīgas jūras zvejas ostas kapteinis:

- Dmitrijs Ždankins (amatā 1947 – 1949);
- Aleksandrs Kārkliņš (1914 – 2001; amatā 1949 – 1952);
- Vahtangs Gabiskirija (1904 – 1989; amatā 1953. g.);
- A. Kņazevs (amatā 1953 – 1954);
- Rūdolfs Kunstbergs (1905 – 1991; amatā 1957 – 1971);
- Harijs Līdaks (1934 – 2008; amatā 1972 – 1992).

Katrs no šiem tālbraucējiem kapteiņiem ir personība ar savu dzīves stāstu. Daži no viņiem – A. Kārkliņš, H. Līdaks, K. Gailišs, E. Delvers – veltīja savu pieredzi un zināšanas atjaunotās Latvijas Republikas jūrniecības nozares atdzimšanai, Latvijas Jūras akadēmijas izveidei, mūsu valsts kā jūras valsts nostiprināšanai. Ļoti atzīstami, ka A. Brokovskis-Vaivods nopietni mudina speciālistus pētīt Rīgas ostas vēsturi, popularizē ostas ikdienas dzīvi jauniešu vidē, aicinot apgūt ostinieka arodus un dzīvi saistīt ar jūru. Cik zināms, jau top plašs zinātnisks pētījums par Rīgas ostas ločiem. Tādēļ vēlējums ir no sirds – tā turpināt!■

Gints Šīmanis

KAD KALPIŅŠ KĻŪST PAR KARALI

Otomārs Kalpiņš. Sāļumā. Ragaciema jūras karaļa stāsts. – Latvijas Mediji, 2018.- 408 lpp.

"Viens no tiem daudzajiem vīriem, kuri Rīgas līča piekrastē paaudžu paaudzēs jau no bērna kājas neskaitāmas reizes dzinuši laivu jūrā, bija Otomārs Kalpiņš (1928 – 2018), dēvēts par Ragaciema jūras karali" – tā par sava tēvabrāļa dzīves gājumu saka rakstniece un publiciste Rudīte Kalpiņa.

Talantīgās literātes nopelns ir arī šīs bagātīgi ilustrētās grāmatas izdošana. O. Kalpiņa dzīvesstāsts ir ielūkošanās veselas piejūriešu paaudzes gaitās pēc Otrā pasaules kara, kad zvejnieki tika sadzīti kolhozos, bija diži lomi un rekordlielas prēmijas. Piekrastnieku laivas uzmanīja modrie robežsargi, tāljūrā daudziem nebija ļauts nokāpt krastā, bet izredzētie gāja tikai pa trim kristālskaidrā poļitruka pavadībā. Kropls laiks, kas kropļoja arī cilvēku likteņus. Tagad daži izbijuši jūrnieki raksta memuārus un ar jūsmu atceras savus "varenos" gadus, kad tika dalīti ordeņi, uzspļauts dzimtajai latviešu valodai, kad internacionālisms un devīze "Par sievu ņemšu tikai krievieti" kļuva par dzīves normu.

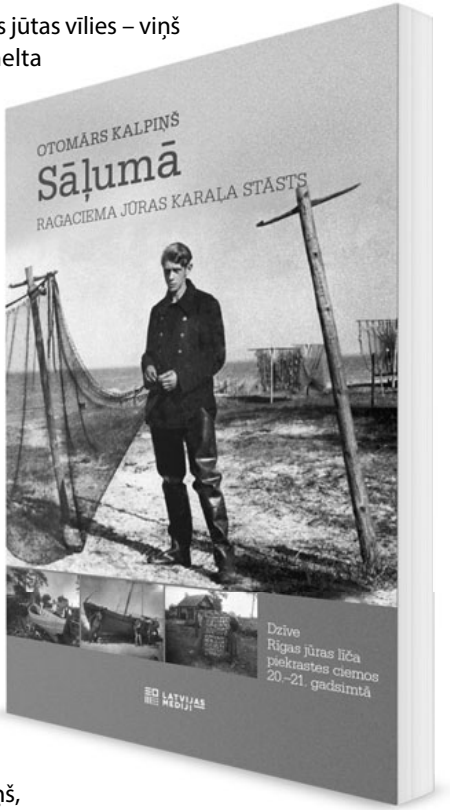
"Sāļumā", par laimi, ir stāsts par citiem latviešu vīriem – ar mugurkaulu, bez iztapības un līšanas mānijas. Otomāra Kalpiņa 20 gadu garumā rakstītās atmiņas par mūžā piedzīvoto ir arī Bigauņciema, Lapmežciema un Ragaciema pēckara vēstures stāsts, kuru trīs gadus manuskriptā tapinājusi Rudīte Kalpiņa, palīgā aicinādama vēsturnieku Mārtiņu Mintauru un Jāni Ķeru, kurš piekritis papētīt kopsaimniecības "Selga" pirmsākuma laika dokumentus.

Kad manuskripts nonāca manās rokās, problemātiskākās vietas apspriedu kopā ar tālbraucēju kapteini Visvaldi Feldmani (1938 – 2017), kurš no 1990. līdz 1993. gadam vadīja Lapmežciema zvejnieku saimniecību "Selga". Tas jau bija skaudrais privatizācijas laiks, kad katrs zvejnieku kolhozs iepazina savu pārtapšanas ābeci – dažs kļuva par sabiedrību ar ierobežotu atbildību, dažs par paju un akciju sabiedrību, daži no kartes un Uzņēmumu reģistra pazuda pavisam. O. Kalpiņš šo laiku atminējies ar lielu rūgtumu, nepiedodot kopu lietu izvazāšanu pa kaktiem, kas rezultējās vārdā "bija".

R. Kalpiņa intervijā laikrakstam "Latvijas Avīze" (24.08.2018.) atzīst:

"Piekrastes zvejniecība tādā veidā, kādā tā ilgus gadus pastāvēja, diemžēl ir beigusies. Tāpēc šī grāmata, manuprāt, ir sava veida piemineklis tai. Pats Otomārs bija labestīgs cilvēks. Zvejnieki kopumā ir raupji, tomēr šī nodarbe jeb profesija nosaka to, ka zvejnieks nevar būt kretīns. Pirmkārt, viņš ir atkarīgs no dabas spēkiem, un, otrkārt, ja nepratīs sadzīvot ar citiem, to neņems laivā uz zveju. Vispār zvejnieki jau izsenis kaut kādā mērā veidojušies suverēnāki, jo darba veiksme pamatā bijusi atkarīga no dabas un paša veikuma."

Viedi vārdi! Mūža nogalē Otomārs jūtas vīlies – viņš pārdzīvo, ka jūra ir sagandēta, izsmelta tukša. Lapmežciemā saimnieko zivju pārpircēji, kuri nez kur zvejoto apstrādā un tad par dārgu naudu tirgo atpūtniekiem kā pašu zvejoto. Smagi pārdzīvojis, ka mūžībā pirmā devusies dzīvesbiedre Hermīne, Otomārs uz kapa liek akmeni ar vārdiem "Še dus Ragaciema jūras karalis un viņa mūža mīlētā".



Dzīvojis pašā Ragaciema galā, Otomārs vienmēr uz pasauli raudzījies savrupi, apkārtējos radot skepsi par savu dzīves pierakstīšanu, par to, ka jūra viņa pusē būtu tikai un vienīgi viņa suverēna teritorija, un arī uzvārds "Kalpiņš" ir daudznozīmīgs – par kalpiņu zvejnieku vidē sauc tādu rīku, ar kura palīdzību dabū nost no kājām garos ūdenszābakus. "Tātad cilvēks vienlaikus var būt gan kalpiņš, gan karalis," secina Rudīte Kalpiņa, kam pateicoties dienasgaismu ieraudzījis vēl viens lekns *jūras vilka* atmiņu pavediens.■

Gints Šīmanis

DULLĀ DAUKAS SINDROMS VISAM MŪŽAM

Klaidoņi ūdens pasaulē. - Rīga: Jumava, 2018. – 296 lpp.

"Piedzīvojumu var izgaršot, ne tikai dodoties ceļojumā apkārt pasaulei, bet arī tepat – līdz Liepājai, kur ir skaistais Palmu līcis. Patīkamais satraukums, kas pārņem, iekāpjot laivā, jahtā, vilcienā, uzkāpjot uz dēļa… Vai arī daudzsološā sajūta, kad datora ekrānā izlasāms paziņojums, ka lidojuma biļetes iegāde ir apstiprināta, tādējādi solot aizvest tur, kur nav būts, piedāvājot to, kas nekad nav mēģināts," ar šādiem vārdiem 10. pasaules latviešu klaidoņu brālības saietā Alojas novada uzņēmējdarbības atbalsta centrā bibliotēkā "Sala" 8. jūnijā izdevniecības "Jumava" patrons Juris Visockis pieteica apgāda jaunāko grāmatu sērijā "Aiz apvāršņa" – "Klaidoņi ūdens pasaulē".

Vienojošais 11 stāstu motīvs ir kāre pēc piedzīvojumiem, tieksme izzināt nezināmo. Un vēl – atgriezties un izstāstīt citiem, kas īsti ir aiz horizonta. Gribētos bilst – šos klaidoņus stāstniekus vada Dullā Daukas gars, jo kurš gan cits, ja ne viņi, nu zina, kas ir aiz tās apvāršņa līnijas, kur lec un noriet saule, kur parādās un tikpat nemanāmi pazūd pati pasaules mala.

Pasaules apceļotājs Māris Gailis aprakstā "Pasaule tiešām ir liela" atklāj, kā viņa dzīvē ienākušas tālo ceļu domas:

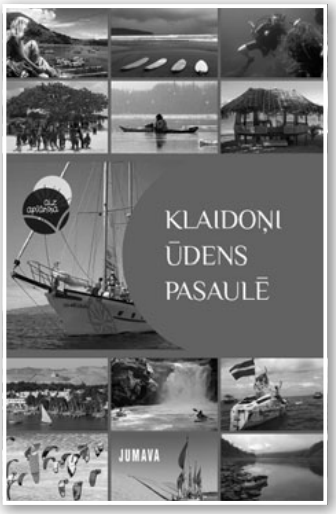
"Jūra man vienmēr ir patikusi. Mans vecaistēvs, mammas tēvs, bija Voldemārs Zītars. Sešpadsmit gadu vecumā vēl pirms Pirmā pasaules kara viņš bija aizlaidies uz jūru par kuģa puiku, ceļojis un no turienes aizgājis strēlniekos. Dzirdētie vectēva stāsti manī dzīvoja un dīdījās jau no mazotnes. Bērnībā un pusaudža gados Žils Verns un Džeks Londons bija divi mani mīļākie rakstnieki. Izlasīju visas grāmatas, ko vien tolaik varēju atrast, visvairāk patika Žila Verna "Noslēpumu sala". Fantazēju par Džeka Londona aprakstītajām Zālamana un citām dienvidjūru salām. Ceļojumi un piedzīvojumi bija mans puikas sapnis."

1976. gadā sācis burāt, Māris Gailis loģiski savā dzīvē nonāca līdz ceļojumam ar "Mildu" apkārt pasaulei.

Savukārt Aija Ambrasa "Dejās ar vēju" apraksta, kā viņas dzīvē ienācis kaitbords – šī pūķošana pa viļņiem:

"Man ļoti patīk kaitot rudenī. Piekrastē koki iekrāsojas oranžā krāsā – esot ūdenī un redzot šo fantastisko krāsu salikumu, ir baudījums acīm un dvēselei. Liepājā ir ļoti skaista vieta – Ziemeļmols, ko saucam arī par Palmu līci. Tur aug priedes, kas izskatās pēc palmām, – vējš tās ir saliecis īpatnējā veidā."

Dēkainais Harijs Sils savus piedzīvojumus un pārdzīvojumus, kojojot ar kajaku pa Kanādas upēm Stikini, Džordža upi un Koroku, raksturo tieši:



"Grizli lācis mūs tomēr neapciemo, bet ir ļoti grūti saņemties un doties prom no mājīgās mednieku būdiņas. Līcītis pa nakti ir daļēji aizsalis, un paiet gandrīz pusstunda, kamēr pa ledu izlaužam ceļu līdz upei."

Pieredzējušais ceļotājs Juris Lorencs atceras, kā viņš nonācis IBM gūstā un pircis laivu Ēģiptē:

"Pirms četriem gadiem, kad pirmo reizi ieraudzīju feluku graciozi slīdam Nīlas straumē, sapratu – ja pasaulē vispār ir kāda man patiešām vajadzīga lieta, tad tā ir šī laiva – joprojām dzīvā faraonu laiku lieciniece."

Laine Pērse, ar *stopiem* apceļojusi visu zemeslodi, mūs uzrunā uzmundrinoši: "Atveriet prātu un sirdi, un pasaule pasmaidīs!" Laine un Arturs savu dēku uzsākuši jau Stokholmas prāmī, lai ceļu turpinātu, lidojot uz Ņujorku, izbaudītu negaisu Lielajā kanjonā un plūdus Nāves ielejā. Maču Pikču, Titikakas ezers un termālie avoti Bolīvijā, Igvasu ūdenskritumi un cauri Brazīlijai uz Itāliju, Maltu, Maroku, Spāniju, no Portugāles līdz Grieķijai Un tad jau arī svētā upe Ganga un plūdi Taizemē. Aizraujoši!

Prāta un siržu duets ceļojuma "odziņu" atrod Indijā. Laine saka: "Lasvegasā (un vēlāk Tokijā) sastaptais poļu ceļotājs Džegošs mums šī ceļojuma sākumā teica – īstā dzīve ir šeit un tagad. Tā nav ne datora, ne televizora ekrānā. Ir jātic sev, jāatveras pasaulei un viss jāpieredz pašam."

Krājuma garīgā virsotne, neapšaubāmi, ir fragmenti no Ginta Barkovska grāmatas "Okeāna saviļņotie". Bijušais žurnālists Gints un pasaules apceļotājs Kārlis Bardelis 2016. gada 4. maijā dodas galvu reibinošā ekspedīcijā pāri Atlantijas okeānam, lai airu laivā bez motora, bez burām un pavadošā kutera 142 dienās un naktīs, laužoties cauri sānu viļņiem, virpuļstraumēm un pretvējam, ar lauztām ribām, bet laimīgi noairētu 8297 kilometrus no Namībijas līdz Brazīlijai un kļūtu par pasaulē pirmo airēšanas komandu, kas šķērsojusi Dienvidatlantiju. Vienreizīgs piedzīvojums, unikāla pieredze un patiess stāsts, kā gandrīz neiespējamais kļūst iespējams.

Pasaules latviešu klaidoņu brālības vecākais Pēteris Strubergs lasītājus aizved uz Austrālijas galējiem ziemeļrietumiem, kur Koraļļu jūrā rotājas Lielais Barjerrifs ar pasakaino zemūdens pasauli. Katrs šīs grāmatas stāsts ir īsts adrenalīna avots, aicinājums mesties zilo ūdeņu piedzīvojumā, atklājot sevī un pasaulē jaunus apvāršņus, salas un valstis.■

Gints Šīmanis

SIRDSGUDRS SKATĪJUMS UZ LATVIJU

Normunds Smaļinskis. 100 stāsti par Latviju. – Rīga: Zvaigzne ABC, 2018. – 208 lpp.

"TV režisors, fotogrāfs, ceļotājs, aizrautīgs bāku vērotājs un gids, vēstures un ceļošanas tematikai veltītu publikāciju autors – tā varētu raksturot šīs grāmatas veidotāju Normundu Smaļinski. Viņa stāsti par Latviju ir kā daudzslāņains pīrāgs, kurā kārtām klājušies paša autora ilglaicīgi dažādu vietu vērojumi, sendienu notikumi, leģendas, nostāsti un teikas. Autoram ir svarīgi izzināt vēsturiskus notikumus un meklēt to atbalsis mūsdienās. Vienmēr ceļojuma somā līdzi ņemtais fotoaparāts ir fiksējis Latvijas vietas dažādos gadalaikos, pārmaiņas pilsētvidē un dabas ainavā. Lai šī grāmata ir kā interesanta lasāmviela un iedvesmas avots Latvijas iepazīšanai!" – tā fotoalbuma pieteikumā novēl izdevniecības redaktore Aija Balcere.

N. Smaļinskis savu skatienu uz Latvijas 100 skaistākajām vietām vērsis tematiskos ciklos. "Stāsti par daudzveidīgajām Latvijas pilsētām" mūs aizved uz gleznaino teiku un leģendu pilsētu Alūksni, Daugavas austrumu atslēgu Daugavpili, Latgales sirdi Rēzekni, teātra un studentu pilsētu Valmieru, kā arī pilsētu, kur lido zivis, – Kuldīgu.

"Stāsti par izcilām Latvijas personībām" mums atklāj Raini, Kārli Skalbi, Baumaņu Kārli, Oskaru Kalpaku un Kārli Ulmani.

"Stāstos par Latvijas upēm un ezeriem" mēs nonākam pie gleznainās Gaujas, iebrienam Lubānā, līkumojam pa Daugavu, zvejojam Ventā, līdz esam jau "zosu ezerā" Kaņierī un Lielupes krastos.

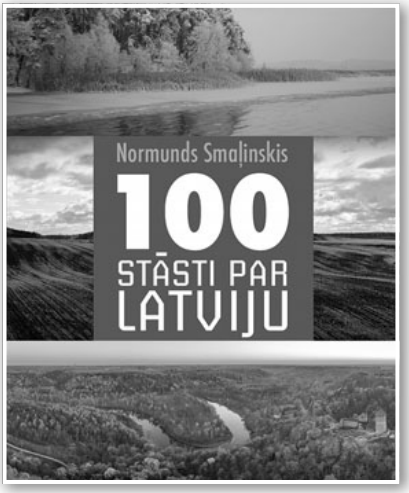
"Stāsti par Latvijas muižām un pilīm" aizved uz Ēdoli, Jaunpili, Šlokenbekas muižu un liek sacensties Rundālei ar Rīgas pili.

Īpaša ir grāmatas nodaļa "Stāsti par Latvijas vērtībām un valstiskuma simboliem". Te raugām Dziesmu svētkus, rudzu maizi, keramiku, līvu un suitu kultūru, Brīvības pieminekli, Brāļu kapus un Brīvības cīņu vietas Rīgā – Sudrabkalniņu un Bumbu kalniņu.

"100 stāsti par Latviju" sākas ar Ainažiem – latviešu jūrniecības šūpuli. Alfabētiskā secībā iepazīstam dzimto krastu – vientuļo, vēju skarto Akmeņragu, 500 kilometru garo Baltijas jūras piekrasti, Rīgas ostu un Daugavgrīvas cietoksni, Jūrmalas zeltaino smilšu pludmales, Eiropas centru Kolkasragu, jūras vēju, dzintara, mūzikas un ostas pilsētu Liepāju, līvu krastu Kurzemē, Mangaļsalu ar lielgabaliem, kuģu vrakiem un seniem nocietinājumiem. Normunda sirdslieta ir bākas. Lūk, Ovīšu bāku viņš nosaucis par zvaigzni Kurzemes krastā,

pie kuras rudeņos spieto nadzīgie bušu zvejnieki un kur vēl arvien dzird stāstus par kājgriežiem. Šie krasta laupītāji senos laikos klibam zirgam astē piesējuši vējlukturi, tā mānot kuģus uz sēkļiem aplaupīšanai. Ja kādam kuģiniekam bijuši labi zābaki, tad – kāju nost ar visu zābaku! Pakāruši to kokā, kamēr izžuvis, tad kāja pati izkritusi un zābaks ticis jaunam valkātājam. Normunds aicina droši braukt skatīties Latvijas senāko bāku, kas vēl arvien bliņķē un darbojas.

Nēģu tači un Reņģēdāju festivāls aicina mūs traukties uz pilsētu Salacas grīvā, savukārt no Baltās kāpas terases vērojami brīnišķīgi saulrieti Pabažos. Slīteres nacionālais parks vilina ar Latvijas mūžamežiem, kamēr suitu novads Rietumkurzemē ir savdabīga katoļu saliņa, nu gluži kā Igaunijas seti, tādēļ ierakstīti Latvijas kultūras kanonā un UNESCO nemateriālās kultūras mantojuma sarakstā.



Slavenākajai un varenākajai Kurzemes ostas pilsētai Ventspilij autors velta šādus vārdus: "Uzcelts jauns pasažieru terminālis un gaumīga bibliotēka, izveidota patīkama ostmalas promenāde ar Miervalža Poļa radīto pieminekli Krišjānim Valdemāram. Viņš pārdomu pilns sēž uz soliņa un lūkojas kuģos, kas ienāk un iziet no ostas. Uzraksts uz pieminekļa ir tikpat lakonisks kā Valdemāra rakstītais uz istabiņas durvīm studiju laikā Tērbatā: "Krišjānis Valdemārs – latvietis".

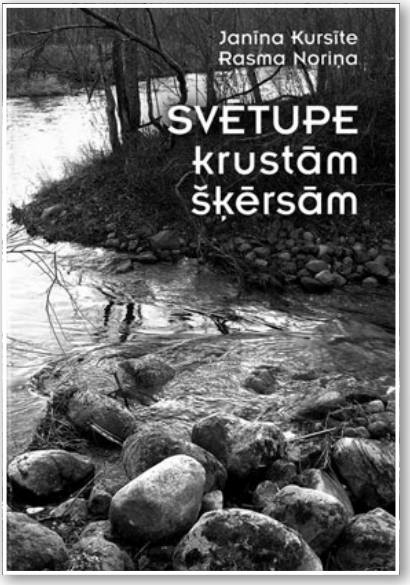
Sirdsgudra grāmata par Latviju. Izzinoša, tēlaini veidota un mākslinieciski atainota vai katra no 100 Latvijas vietām, kur autors kavējies, vērojot, dokumentējot un lūkot aicinot. Šķiet, viņu interesē arī senās baltu teritorijas, jo, nesen kopā esot Kuršu kāpās, nācās vērot, kā mūsu izcilākie bāku zinātāji Normunds Smaļinskis un Andris Cekuls pamet viesnīcas "Jurāte" verandā sarīkoto akadēmisko vakarēšanu, lai dotos pretim Nidas bākas zibsnim to iemūžināt un tuvāk tvert. Top jauni aizrautīgi pētījumi, ko, Latvijai ieejot otrajā gadu simtā, ražīgajam autoram arī novēlam. Tā teikt, Normunda vārdiem runājot: "Neviens okeāns ar palmām piekrastē neaizvietos Baltijas jūras viļņu šalkšanu un bangu triekšanos oļainajā Kurzemes krastā. Ne velti mūsu senči, ieradušies šajā zemē pirms tūkstošiem gadu, ieraudzīja un sajuta tās neatkārtojamā skaistuma starojumu un izvēlējās to par savu dzīvesvietu."■

Gints Šīmanis

KUR SVĒTUPE TIEKAS AR JŪRU

Kursīte Janīna, Noriņa Rasma. Svētupe krustām šķērsām (Rīga, Nordik, 2016, 448 lpp.)

Laime Sandis, Urtāns Juris. Svētupes lībiešu upurala (Rīga, Nordik, 2016, 216 lpp.)



Kad runājam par lībiešiem, allažiņ prātā nāk Mazirbe, Lībiešu krasts un Kolkasrags ar tālbraucēju kapteini Visvaldi Feldmani, kuram tautasbrāļi tradicionāli uzticēja nest zilibaltzaļo karogu lībiešu svētkos.

Taču ir arī citi – Vidzemes lībieši, ar kuru pētniecību jau ilgus gadus aizraujas profesore, Saeimas deputāte Janīna Kursīte, mudinot jaunos neaizmirst šo latviešu asimilēto daudzcietušo tautu.

Jaunu pavērsienu pētnieciskajā darbā devis Latvijas Zinātnes padomes atbalstītais projekts "Vidzemes Svētupe mītiskajā un reālajā kultūrtelpā" (vadītājs Dr. hist., Dr. habil. art. Juris Urtāns). Tā ietvaros, izmantojot starpdisciplināru metodoloģisko pieeju un apvienojot arheoloģijas, folkloristikas, kultūrantropoloģijas, valodniecības un etnogrāfijas dotumus, tika pētīta Svētupes kultūrainava.

Pirmā pētījumu grāmata "Vidzemes Svētupe mītiskajā un reālajā kultūrtelpā", kur lielu vietu ieņem Svētupes folkloras vākums, iznāca jau 2015. gadā. Nu tai pievienojušās divas grāmatas – "Svētupe krustām šķērsām" un "Svētupes lībiešu upurala".

Janīna Kursīte un Rasma Noriņa grāmatas ievadā iezīmē vietas atmiņu: "Tātad – par atskaites punktu šai grāmatai tiek ņemta 48 kilometrus garā (vai īsā – kā kuram) Vidzemes Svētupe, kas līdz nesenam laikam bija palikusi no pētnieku uzmanības nomaļus. Svētupe savulaik ir savienojusi Hanzas savienības pilsētu Limbažus ar Baltijas jūru."

"Uz Svētupes kā transporta artērijas nozīmi norāda arī Limbažiem tautas dotais nosaukums – reņģu galvaspilsēta, bet reņģes uz Limbažiem tālākai

pārdošanai agrākajos slikto zemes ceļu apstākļos varēja atvest vienīgi pa Svētupi." (Juris Urtāns).

Taisnības labad jāteic, ka vēl šobaltdien ceļš no Salacgrīvas uz Limbažiem gar Svētupi ir īsts tankodroms, kam grūti atrast līdzinieku citos novados, jo smagie baļķvedēji to pārvērtuši vieglajiem auto grūti izbraucamā bezceļā.

Pētnieki izvēlējušies Svētupes apkaimi, jo tajā savijušies latviešu un lībiešu likteņi, dabas stūrīša svētuma izpratne iemiesojusies lībiešu upuralās, arī samērā daudzi māju likteņi izsekojami jau no 17. gadsimta. Lībiešu upurala vairākos gadsimtos – no 14. līdz 19. gadsimtam – ir izmantota kā vietējo iedzīvotāju svētvieta, savukārt jau no 17. gadsimta to devušies aplūkot ceļotāji no tuvām un tālām vietām.

Grāmatas autori īpaši akcentējuši pagalmu un dzīves vidi – košumkrūmus, alejas, puķu dobes. Te vietā atcerēties Vairas Vīķes-Freibergas secināto: "Emocionāla pieķeršanās savas fiziskās vides vissīkākajām detaļām latviešu kultūrā vispār ir ļoti sakāpināta. Zemnieku sētā dzīvojot, katra vides detaļa, diendienā skatīta, kļūst it kā par cilvēka esmes neatņemamu sastāvdaļu, tā ir tikpat zīmīga daļa no apzinātā "es" pārdzīvojuma kā pašam savu drānu, savu ķermeņa kustību un savu domu un jūtu apziņa."

Biškrēsliņi, kazu kurpītes, klārenes, elksnenes, baltie kārkliņi, kliņģerītes un mazās mājas rozītes apaļiem ziediņiem – šādu ainu puķu dobē uzbur zemnieku aprakstītājs 18. gadsimta beigās Kārlis Jurgens. "Sprundu" māju saimnieks Rūdolfs Šterns bija izmācījies par dārznieku, tādēļ 20. gadsimta 30. gados te veidoti skaisti apstādījumi un stādīta aleja, kas bijusi tīkama vēlākajam "Sprundu" vasarniekam Jānim Sudrabkalnam. Arī liepu aleja pie "Bērziņu" mājām un vītolu aleja pie "Jaunkadegiem" liecina par svētupiešu ceļa izpratni – māju pasaules un ārpasaules savienotāju.

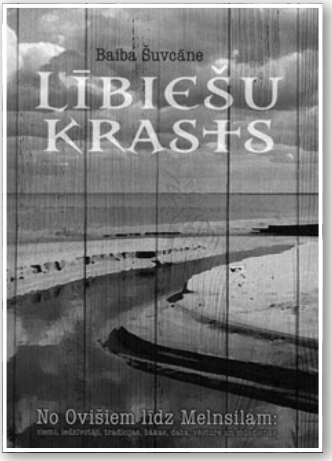
Profesore Janīna Kursīte grāmatu un pētījumu nozīmi raksturo viedos vārdos: "Svētupiešu pēcteči ir izbiruši kā zirņi no pāksts pa visu pasauli, ne tikai Latvijā. Kāds no jums noteikti ieraudzīs savus priekštečus, viņu kādreiz celtās un lolotās mājas agrāko vai šo gadu fotogrāfijās vai citās vēstures liecībās. Un, ja arī tas nepamudinās mainīt dzīvesvietu Rīgā pret Svētupes apkaimi, tad rosinās palūkoties uz senču "Jesperiem", "Jennām", "Kadegiem", "Sprundām" un citām kultūrpiepildītām mājām un mājvietām, arī uz Svētupi. Vismaz daļa no jums ieraudzīs savām acīm, cik Svētupe pati un tās apkaime ir ainaviski skaista."■

G. Šīmanis

LĪBISKĀ LATVISKAIS SKAIDROJUMS

Lībieši/ Līvlizt (Lībiešu (Līvu) savienība, Rīga, 2017. – 48 lpp.)

Baiba Šuvcāne. Lībiešu krasts. No Ovišiem līdz Melnsilam: ciemi, iedzīvotāji, tradīcijas, bākas, daba, vēsture un mūsdienas. (Rīga: Latvijas mediji, 2017. – 348 lpp.)



"Lībieši līdz pat mūsdienām spējuši ne tikai saglabāt savu valodas un kultūras savdabību, bet arī to attīstīt, iekļaujoties Latvijas mūsdienu kultūrtelpā," – ar šiem vārdiem uz sklandraušu fona aizsākas Līvu savienības sadarbībā ar Lībiešu kultūras centru (Gundega Blumberga, Renāte Blumberga, Baiba Damberga, Valts Ernštreits) izdotais informatīvi ilustratīvais buklets "Lībieši/ Līvlizt". To saņēma visi 12. Saeimas deputāti, kuriem tika ļauts balsot par Latvijas Universitātes Lībiešu institūta dibināšanu (atvērts 2018. gada 21. augustā). Tas tapis uz spēcīga pamata, jo kopš Latvijas valstiskuma atjaunošanas paveikts patiesi fundamentāls darbs līvu izpētē. Kā viens no pirmajiem svarīgākajiem izdevumiem minams rakstu krājums "Lībieši" (1994) izdevniecības "Zinātne" apgādā. Lībiešu kultūras centrs 2013. gadā laida klajā plašāko lībiešu tematikai veltīto izdevumu latviski – "Lībieši. Vēsture, valoda un kultūra", savukārt gadu iepriekš Tartu tika izdota "Lībiešu – igauņu – latviešu vārdnīca". Un kur vēl novadnieces Baibas Šuvcānes bagātīgais devums par Lībiešu krastu un tā centriem. Profesore Janīna Kursīte pamatoti atzinusi, ka to, ko nespēja paveikt vesels zinātniski akadēmiskais institūts, izdarīja B. Šuvcāne un viņas mamma Valda Marija, nemitīgi atgādinot par lībiešu eksistenci. (Kā zināms, pēc 2011. gada tautskaites datiem Latvijā dzīvoja 250 lībiešu, bet pēc Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes 2017. gada 1. jūlija uzskaites – nepilni 170!). Tagad dzird daudz runājam

par latgaliešu valodas apguvi mūsu Austrumlatvijā, un te der atcerēties, ka pirmskara Latvijas Republikā Līvu savienība panāca, ka visās skolās lībiešu apdzīvotajā teritorijā, izņemot Melnsilu, kopš 1923. gada rudens fakultatīvi mācīja lībiešu valodu.

Kad katra gada augusta pirmajā sestdienā ļaužu simti Mazirbē sabrauc uz tradicionālajiem lībiešu svētkiem, tad tā pa īstam var sajust lībisko garu – stingru rokasspiedienu, sīkstumu raksturā un spītīgu izdzīvot gribu, ko šī tauta gadu simtos jau ir pierādījusi. Ilgus gadus lībiešu zilibaltzaļo karogu šajos svētkos nesis tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis no Kolkas "Burām", kur vienmēr vējojis spirgts pārmaiņu vējš. Paši lībieši saka, ka viņu karoga krāsas simbolizē tālaika lībieša dzīves telpu: zvejnieks pelnīja iztiku jūrā (zilā krāsa karoga apakšā) un, raudzīdamies uz māju pusi, tālē redzēja liedagu (baltā krāsa vidū) un mežu (zaļā krāsa karoga augšdaļā).

Karoga krāsas pilnskanīgi apjaustas un izzinātas Baibas Šuvcānes jaunajā monogrāfijā "Lībiešu krasts. No Ovišiem līdz Melnsilam: ciemi, iedzīvotāji, tradīcijas, bākas, daba, vēsture un mūsdienas". Tik sirdsgudru grāmatu sen nav laimējies lasīt! Autore, balstoties ilggadējos pētījumos, uzbur tik visaptverošu Lībiešu krasta ainu, ka gribas traukties turp un noticēt – lībieši nudien ir varen vieda tauta!

Baiba Šuvcāne soli pa solim izstaigā Lībiešu krastu no Ovišiem (ar mūžam uzrunājošo bāku!) līdz Melnsilam, metot slaidu loku Kolkas ragā, kur skatam veras ne tikai krustviļņi, bet arī tālbraucēja kapteiņa Visvalža Feldmaņa (1938–2017) rūpēs atdzimusī Kolkas bāka. Sarunā ar grāmatas autori tālbraucējs kapteinis "Buru" verandā 2009. gada 16. jūlijā atzinis: "Diemžēl zinu tikai dažus lībiešu vārdus, jo tad, kad vecāmāte ar mammu sarunājās lībiski, mēs ar brāļiem aiz stūra mēdījāmies. Par to tagad kauns..." Vēlākos gados viņš šo vainu "izpircis", lībiešu svētkos nesot karogu uz jūru un nolaižot selgā vaiņagu viņsaulē aizgājušo tautasbrāļu piemiņai.

Īpašu grāmatas nodaļu autore veltījusi gleznotājam un kultūras darbiniekam Andrejam Šulcam (1910–2006), kurš nepaguris popularizēja Krišjāņa Valdemāra sauksmi latviešiem iet jūrā. Pizes ciemā dzimušais lībietis ir Ventspils Jūras zvejniecības muzeja un Zvejniecības brīvdabas muzeja Lielupē izveidotājs, visu mūžu veltot novadpētniecībai un etnogrāfijai.

Bagātīgi ilustrētā grāmata ir lielisks ceļvedis, lai pārdomu takas mītu un atrastu Lībiešu krastā – šai pasakainajā pasaules malā, kur mīt sirdsgudri cilvēki.■

Gints Šīmanis

PILNASINĪGS DAILES DAUDZINĀJUMS

Valdis Brauns. Taureņu deja. Fotoalbums.- Rīga, 2018, 144 lpp.

"Senseno laiku mitoloģija vēsta, ka spārnotas formas taureņu atveidi simbolizējuši pārlaicīgo cilvēka dvēseles stāvokli, kur būtiskākā nozīme sakņojas to pārvērtībās, spirituāli transformējoties no kūniņas daiļā būtnē," tiktāl Monta Ozoliņa albuma ieskaņā.

Mūsu fotomākslas meistars Valdis Brauns Latvijai jubilejas gadā dāvājis savas radošās pieredzes būtiskas šķautnes retrospekciju – daiļo būtņu albumu melnbaltajā fotoskatījumā. Ilgus gadus būdams kāzu foto guru, Valdis raudzījis cilvēku laimes augstākos mirkļus, kur gredzens līgavas un līgavaiņa pirkstā ir tikai formāls tradicionālās kopdzīves apliecinājums. Līdz "zaksam" vai altārim ir izdzīvotas abu mīlnieku vispārsteidzošākās dzīves stundas, kur viņi laidušies pārgalvīgā un galvu reibinošā dejā, līdzīgi taureņiem pavasara pirmās saules staru zaigā.

"Valdis Brauns, gluži kā itāļu renesanses laika gleznotāji, ar akta starpniecību cildina skaistuma anatomiju, atrodot līdzsvara punktu starp trauslo dailes robežu. Kailais ķermenis tiek apjūsmots ar dziļu pietāti, delikāta romantisma estētikā, nepaužot klaju izaicinājumu. Mākslinieka fotouzņēmumos sieviete ir rādīta ciešā saiknē ar dabu, cilvēcisku tās ciklisko pārmaiņu sastāvdaļu," turpina M.Ozoliņa.

Valdis Brauns "Taureņu dejā" ir palicis uzticīgs jūrai, jo daudzviet taureņi salidojuši jūras krastā – kāpās, uz akmeņiem, palieņu pļavās. Priedes, locītas asajos ziemeļrietumu vējos, sakņu simfonija un soļi smiltīs, vēja raksti liedagā un viļņu ņirboņa saules staros – tā ir pateicīga vide, kur uzlaisties taurenītim. Kad pavasarī mostas daba, lauku cilvēki lūko, vai pirmo neizdosies ieraudzīt dzelteno taurenīti. Labāk jau pāri, kas virpuļo dejā. Un tad nāk Meistars, lai šo deju iemūžinātu. Valdim Braunam tas allaž izdevies lieliski!■

Gints Šīmanis

PĀVILOSTAS MUZEJS KĻUVIS BAGĀTĀKS

Pāvilostas muzeja teritorija kļuvusi par vēl vienu ēku un ekspozīciju bagātāka – tapusi Tīklu māja. Tur var skatīt ekspozīciju "Jūriņ' prasa smalku tīklu". Tīklu māja veidota kā daļa no pārrobežu projekta ar Palangu, taču pati ēka būvēta par Lauku atbalsta dienesta piešķirtajiem līdzekļiem.

Tur apkopota zvejniecības tēma, lai saglabātu kultūrvēsturiskās tradīcijas, kas raksturīgas tieši Pāvilostas pusei. Tās apkopotas vienā ekspozīcijā un vēsta par laiku no pagājušā gadsimta 20. gadiem līdz mūsdienām.

Ekspozīcijā skatāmi gan priekšmeti, gan senas un ne tik senas fotogrāfijas. Būs iespēja piedalīties arī mezglu siešanas meistardarbnīcās, iemēģināt roku tīklu lāpīšanā.

Jaunā ekspozīcija sniegs arī līdz šim vēl nebijušu iespēju – interaktīvi piedalīties zvejā. Lai tas būtu iespējams, ir sagatavotas speciālas filmas, kas brīdī, kad tiek uzliktas 3D brilles, ļauj iejusties zvejnieka ādā un pamēģināt, cik tad viegli ir tikt pie loma.

2018. gadā Pāvilostas novadpētniecības muzejā tika atklātas divas jaunas ekspozīcijas: 19. maijā pilsētas svētku laikā atklāja interaktīvo ekspozīciju "Pāvilostas zelta smilšu graudi", kas ar kultūrvēsturiskām liecībām ataino pilsētas attīstību simt gadu gaitā – no 1918. līdz 2018. gadam, un 14. jūlijā Zvejnieksvētkos atklāja ekspozīcija "Jūriņ' prasa smalku tīklu". Ar mūsdienīgu mākslinieciisko risinājumu un modernām tehnoloģijām tiks saglabātas zvejniecības vērtības un tradīcijas.■

IGORS VĪTOLS
(1927. 17. V – 2018. 23. VII)

Deviņdesmit viena gada vecumā mūžības jūrā aizgājis tālbraucējs kapteinis Igors Vītols – viena no Latvijas jūrniecības leģendām un, kā pats mēdza teikt, viens no Latvijas pirmās Atlantijas ekspedīcijas zvejas pēdējiem mohikāņiem.

Par kapteini Igors Vītols kļuva divdesmit septiņu gadu vecumā, uzņemoties atbildību vadīt kuģus un cilvēkus. Un tā trīsdesmit gadus kapteinis atdeva, veltīja un ziedoja jūrai, krustu šķērsu izvagojot Baltijas jūru, Ziemeļjūru un Atlantijas okeānu. Prasīgs pret sevi un citiem, stingrs un noteikts, jo jūra nepiedod nolaidību.

Tikpat stingrs, prasīgs un nepiekāpīgs kapteinis Vītols bija pret saviem studentiem Latvijas Jūras akadēmijā, kur daudzus gadus strādāja par pasniedzēju. Viņam bija svarīgi, lai akadēmiju pabeidz zinoši speciālisti. No pasniedzēja darba astoņdesmit gadu vecumā kapteinis Vītols devās pelnītā atpūtā.

"Esmu no jūrnieku dzimtas. Mans tēvs un tēva brālis bija jūrnieki, pat māte septiņus gadus kopā ar savu vīru, manu tēvu, kuģoja. Tēvs savulaik pabeidza Mangaļu jūrskolu, bet tēva brālis 1906. gadā Ainažu jūrskolu. Jau no puikas gadiem atceros, ka mājās visas sarunas grozījās ap jūru, kuģiem un jūrniecību. Tas viss manī sūcās iekšā un palika. Klausījos vīru stāstos par jūru un iztēlojos, kādi ir tie jūras plašumi, un vienmēr ilgojos tur nokļūt. Toreiz jūra man bija kaut kas nesaprotams, tāls un varens. Arī tagad, gadiem ejot un galvai nosirmojot, nevaru teikt, ka manas domas par jūru būtu mainījušās – tā joprojām ir un paliek tāla un varena. Un ir tikai viena atšķirība – diezgan daudz esmu piedzīvojis un pārdzīvojis tās varenajos plašumos." Tā kapteinis Vītols stāstīja par sevi, savu profesijas izvēli un mīlestību pret jūru.

Jūra no katra prasa atbildību. Ar šādu pārliecību dzīvoja kapteinis Igors Vītols, ar tādu viņš aizgāja mūžībā, atstājot bagātu un neizdzēšamu ierakstu Latvijas jūrniecības vēsturē.

"Ja padomāju no šodienas pozīcijām, varētu teikt, ka man tiešām ir bijusi lieliska karjera, savā darba mūžā esmu piedzīvojis augstu lidojumu un strādājis uz visu veidu zvejas kuģiem. Bet tolaik par tādām karjeras lietām pat neiedomājos. Domāju vienīgi par cilvēkiem, jo sapratu, ka tikai tad, ja cilvēkam dos labu darbu un samaksu, ja cilvēks jutīs rūpes par sevi, viņš labi strādās un no viņa varēs gaidīt arī disciplīnu. Jūrā ir jāpaļaujas citam uz citu un biežāk jāsaprotas bez vārdiem. Uz kuģa es biju stingrs, bet arī pieejams. Tāpēc vien, ka esi kapteinis, tev taču nav jāzaudē cilvēciskums. Vispirms jābūt cilvēkam! Bet attieksmi pret cilvēkiem man iemācīja mamma. Viņa teica: "Dēls, tu taču esi vienīgais uz kuģa, pie kā jūrnieks var atnākt un uzticēt savas domas un savas jūtas. Pie kā cita lai viņš iet?" Šie mātes vārdi vienmēr ir bijuši kopā ar mani. Es saprotu, ko viņa man gribēja iemācīt... Jāprot gādāt ne tikai par to, lai cilvēks labi nopelnītu, bet vispirms jau, lai viņa dvēsele būtu vesela.

Krišjāņa Valdemāra jūrskolas izdotajā jūras tiesību grāmatā ir atziņa: kapteinis uz kuģa ir nākamais aiz Dieva. Lūk, šī atziņa man ir likusi daudz domāt par dzīvi, darbu un atbildību. Man ir mans kapteiņa gods."

Izlēmīgs, profesionāls un stalts kapteinis stāv uz sava kapteiņa tiltiņa, viņa roku silda pīpe, aizbāzta aiz cimda, bet sirdi – cilvēku mīlestība, arī mūžībā aizejot.■

Latvijas Jūrniecības savienība

IVARS BALODIS
(1935. 9. VIII – 2018. 1. IX)

Ivars Balodis piedzima zvejnieka ģimenē, un jau šūpulī viņam bija ielikta mīlestība pret jūru. Pabeidzis Liepājas jūrskolu, Ivars Balodis kļuva par diplomētu kuģu mehāniķi un ar lielākiem un mazākiem kuģiem izkuģoja pasaules jūras un okeānus. Ilgus gadus viņš strādāja zvejnieku kolhozos "Uzvara" un "Jūras līcis", bija uzticams, atsaucīgs un cienīts kolēģis, kā arī novērtēts un profesionāls speciālists.

No visām dzīves situācijām mācēja izkļūt ar smaidu un viņam vien raksturīgo humoru. Ivars Balodis bija uzticams vīrs, mīlošs tēvs, vectēvs un vecvectētiņš.

Ivars Balodis nodzīvoja skaistu un bagātu mūžu, aiz sevis atstādams godprātīgi paveiktu darbu un mīlestību.■

Latvijas Jūrniecības savienība

MARTA AIZSILNIECE
(1939. 9. XII – 2018. 31. III)

"Jūrā strādāt ir psiholoģiski grūti. Kad es savulaik strādāju par ārsti uz kuģa, blakus tiešajiem ārsta pienākumiem bieži vajadzēja strādāt arī par psihologu. Un es arī atradu veidu, kā runāt ar jūrniekiem, lai mazinātu viņu psiholoģisko spriedzi. Ar adatu terapiju ārstēju viņus no dzeršanas, smēķēšanas un muguras sāpēm. Biežāk es viņiem biju nevis dakteris, bet psihologs un mamma, lai gan pēc padomju laiku priekšrakstiem *mamma* skaitījās kapteiņa pirmais palīgs, kuram par katru jūrnieku vajadzēja visu zināt. Tomēr jūrnieki pēc palīdzības nāca pie manis." Tā kādā intervijā teica daktere Marta Aizsilniece, kura šajā pavasarī devās mūžībā.

"Jūrniekiem un mediķiem ir ļoti daudz kopēja – mēs nevaram būt individuālisti, jo no mūsu darba ir atkarīgi citi cilvēki." Ar šādu pārliecību dzīvoja daktere Marta Aizsilniece – jūrnieka mazmeita, māsa un sieva, kura arī sevi uzskatīja par jūrnieci, jo savulaik pati strādāja par ārsti uz kuģiem. Viņa tik dziļi un patiesi izprata jūrniekus, viņu problēmas un vajadzības, ka reizēm spēja ārstēt arī bez zālēm – bija kā psihologs, kurš mēģina dziedēt jūrnieka dvēseli un risināt viņa ikdienas problēmas. Visi, kam bija nepieciešams dakteres Martas Aizsilnieces uzmundrinājums, vienmēr to saņēma.

Labs cilvēks. To var teikt par daudziem. Kārtīgs cilvēks. Arī tādus vēl var atrast. Ja par Martu Aizsilnieci teiktu tikai šos vārdus, par viņu nebūtu pateikts nekas, jo daktere Aizsilniece bija kaut kas daudz vairāk – savējais, komandas cilvēks. Draugs. Cilvēks, kurš spēj novērtēt otra darbu. Profesionāla, uzticama, erudīta, zinoša un tik cilvēciska. Arī Latvijas Jūrniecības savienības pamatlicēja.

Daktere Aizsilniece jutās novērtēta, jo saņēma Triju Zvaigžņu ordeni, bet patiešām aizkustināta viņa bija par to cilvēku atzinību, kuri viņu šim apbalvojumam bija izvirzījuši.

"Apbalvojumi – tā ir ārišķība, svarīgākais, lai cilvēks ir godīgs. Un godīgi dara savu darbu. Vienalga, uz zemes, jūrā vai gaisā. Man pietiek ar apziņu, ka esmu

varējusi cilvēkiem palīdzēt, un lielākais atalgojums ir bijusi pacientu uzticība un teiktais paldies. Es varu teikt, ka pacienti mani ir mīlējuši, tāpat kā es viņus." Tie ir Martas Aizsilnieces teiktie vārdi. Mēs dziļā cieņā un mīlestībā noliecam galvu Martas Aizsilnieces piepildītā mūža priekšā. Paldies.■

Latvijas Jūrniecības savienība

MĀRA BIRUTA MIHEJEVA
(1942. 21. XI – 2018. 12. X)

Mūžībā devusies Latvijas Jūrniecības savienības sirds un dvēsele Māra Biruta Mihejeva.

Viņas profesija bija ekonomiste, ikdienas darbs bija saistīts ar ciparіem, bet viņas sirds piederēja jūrai un Latvijas jūrniecībai. Māra bija klāt, kad Atmodas laikā tika dibināta Latvijas Jūrniecības savienība, viņa bija klāt Latvijas jūrniecības atjaunotnes procesiem, un par to, ka Latvijā ir tāda svētku diena kā Jūras svētki, vislielākajā mērā ir jāpateicas tieši Mārai Mihejevai.

No mums aizgājis gaišs, patiesi labestīgs cilvēks, aizgājis mūsu kolēģis un draugs, bet mūsu Māru Birutu Mihejevu mēs vienmēr paturēsim savās sirdīs.■

Latvijas Jūrniecības savienība

ILMĀRS LĪDUMS
(1930. 21. IX – 2018. 21.IX)

Aizgājis mūžībā viens no Latvijas zvejniecības veterāniem, viens no Miķeļa Lismenta, Ilgoņa Bumbura, Alfrēda Šlisera, Gunāra Saltā un citu vadošo Latvijas zvejnieku kolhozu priekšsēdētāju paaudzes – Ilmārs Līdums. Jūrniecības specialitāti viņš apguva 1949. gadā Rīgas jūrskolā, pēc tam zināšanas papildināja Batumi un Liepājas jūrskolās. Jau no jaunības dienām Ilmārs Līdums saistīja savas zvejnieka un vēlāk arī kolhoza vadītāja gaitas ar Zvejniekciema pusi. Sācis darbu uz vidējiem zvejas refrižeratortraleriem par kapteiņa palīgu, viņš 1969. gadā kļuva par kolhoza "Zvejnieks" zvejas ekspedīcijas vadītāju uz peldošās bāzes "Rīga". 1971. gada sākumā Ilmārs Līdums tika iecelts par Zvejniekciema zvejnieku kolhoza "Zvejnieks" priekšsēdētāja vietnieku, bet pēc gada kļuva par šā kolhoza vadītāju un šajā amatā strādāja līdz pat 1989. gadam. 1999. gadā viņu ievēlēja par Latvijas Zvejnieku federācijas Saulkrastu novada zvejnieku apvienības priekšsēdētāju. Ciema autoritāte, prasmīgs vadītājs, savu novadnieku cienīgs pārstāvis pārmaiņu vējos pagājušā gadsimta 90. gados – lūk, tāds bija Ilmārs Līdums, un tādu viņu atcerēsies gan tuvinieki, gan kolēģi, gan pārējie, ar kuriem Latvijas zvejniecības veterāns ticies sava mūža dienās.■

Andris Cekuls

IVANS DEŅISOVS
(1940. 23. I – 2018. 27. IV)

Mūžībā aizgājis kapteinis, zivsaimniecības un jūrniecības darbinieks Ivans Deņisovs. 1963. gadā viņš pabeidza Liepājas jūrskolu, 1980. gadā Kaļiņingradas Zivrūpniecības un zivsaimniecības tehnisko universitāti, bet tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1981. gadā. Viņš strādājis gan uz refrižeratorkuģiem, gan transporta kuģiem, gan tankkuģiem. Bijis Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzējs, vadījis mācību programmas kuģu vadīšanā un kuģu sardzes organizēšanā. Kopš dibināšanas bijis Latvijas Jūrniecības savienības biedrs un ilgus gadus godprātīgi veicis revīzijas komisijas priekšsēdētāja uzdevumus. Ivans Deņisovs bija tiešs, taisnīgs un godprātīgs cilvēks, un tādu viņu piemiņā paturēs jūrniecības sabiedrība.■

Latvijas Jūrniecības savienība

ZEMĀRS KRŪMS
(1938. 15. I – 2018. 18. II)

2018. gadā no mums uz mūžiem atvadījās zvejniecības veterāns, inženieris elektromehāniķis Zemārs Krūms. Viņš jau no jaunības bijis saistīts ar jūru. 1961. gadā absolvējis Liepājas jūrskolu, 1971. gadā – Rīgas Politehnisko institūtu. Pēc tam strādājis vadošos amatos Latvijas zvejnieku kolhozu sistēmā. Darba gaitas Zemāru Krūmu aizveda uz Salacgrīvu, kur 1973. gadā viņš kļuva par vietējā zvejnieku kolhoza "Brīvais vilnis" galveno inženieri. No vislabākās puses pierādījis sevi darbā, Zemārs Krūms turpmāko darba mūžu pavadīja Latvijas zvejniecības organizāciju vadošos amatos – mēs atceramies viņu kā Latvijas zvejnieku kolhozu un starpkolhozu ražošanas uzņēmuma priekšnieka vietnieku un no 1988. gada kā priekšnieku. Tālāk Zemārs Krūms aktīvi strādāja Latvijas Zvejnieku kolhozu savienībā, bija šīs vadošās Latvijas zvejnieku organizācijas valdes priekšsēdētāja vietnieks. Atjaunojoties neatkarīgajai Latvijas valstij, viņš turpināja darbu ar zvejniecību saistītās firmās un ar lielu sparu no 1989. gada iesaistījās arī Latvijas Jūrniecības savienības sabiedriskajā darbā, kļūdams par tās biedru. Kā lietišķu un biedrisku sava darba pārzinātāju, Latvijas patriotu viņu atcerēsies tuvinieki, kolēģi un draugi. Lai vieglas smiltis!■

Andris Cekuls

JURIS MARNAUZA
(1958. 6. XI – 2018. 1. XII)

Izcilais būvinženieris Juris Marnauza izcēlās ar apbrīnojami asu prātu, erudīciju un tai pašā laikā izstaroja pašaizliedzīgu pieticību. Pats bieži mēdza citēt Voltēru: "Jo vairāk es lasu, jo vairāk apgūstu, jo skaidrāk apzinos, ka neko nezinu", tāpēc visu savu mūžu viņš mācījās pats un savās zināšanās dalījās ar citiem. Spēja kompleksi un kvalitatīvi organizēt visus darbus, sākot no izpētes un projektēšanas darbiem līdz objekta nodošanai. Ilgus gadus strādāja par tehnisko direktoru kompānijā "Jūras projekts" un godprātīgi veica savus pienākumus Latvijas Jūrniecības savienības Sertificēšanas centrā. Savas zināšanas un darbu Juris Marnauza kā ziedojumu ieguldīja Likteņdārza Daugavas krastu nostiprināšanas tehniskā projekta izstrādē.

Jura Marnauzas dzīve aprāvās negaidīti, palika neīstenotas ieceres, tomēr viss, ko viņš ir paveicis, paliks kā neizdzēšams ieguldījumos un drošs pamats nākotnes projektiem.■

Latvijas Jūrniecības savienība

JŪRNIECĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2018!

DEVIŅDESMIT

Miķelis Pesse

ASTOŅDESMIT PIECI

Luīze Šigabutdinova

Jāzeps Vjaters

ASTOŅDESMIT

Kārlis Brūns

Zigurds Lorencs

Aleksandrs Ninikašvili

Ludis Kārlis Kalvišķis

Nikolajs Kostirja

Aivars Krišjānis

Jānis Līckalns

Gunārs Mierturis

Broņislavs Salītis

Ervīns Satovskis

Alfons Spūlis

Kārlis Zakss

SEPTIŅDESMIT PIECI

Aivars Boja

Andris Klinklāvs

Staņislavs Šmulāns

SEPTIŅDESMIT

Haralds Innuss

Valdis Kalkovskis

Voldemārs Līcis

Jāzeps Spridzāns

Jānis Šuba

SEŠDESMIT PIECI

Sergejs Meserle

SEŠDESMIT

Vladimirs Gaidajs

Jānis Kokars

Aleksandrs Tregubovs

Mihails Tuņins

PIECDESMIT PIECI

Andris Jurdžs

Einārs Līdaks

Andrejs Zvaigzne

ČETRDESMIT

Askolds Hermanis

TRĪSDESMIT PIECI

Ginta Bērziņa

Kristaps Lūkins

FAKTI UN SKAITĻI

- 2018. gadā tika sākts Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas likvidācijas process. 1995. gadā LKĪA dibināja juridiskas personas: "Latvijas kuģniecība", "Rīgas transporta flote", "Rīgas kuģniecība" un "MAN-TESS", kā arī vairākas fiziskas personas.
- Saskaņā ar Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes atbalstīto Reklāmas pasākumu plānu 2018. gadam Satiksmes ministrija, Latvijas lielo ostu pārvaldes, VAS "Latvijas dzelzceļš", VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" un citi tranzīta un loģistikas jomā strādājošie uzņēmumi ar kopīgu koncepciju ir piedalījušies deviņās starptautiskās transporta un loģistikas izstādēs.
- 2018. gadā Latvijas ostās kopumā apstrādāja 66,174 milj. t kravu.
- Rīgas pasažieru ostā un Krievu salas piestātnēs 2018. gadā pietauvojies 91 kruīza kuģis, atvedot 76 tūkstošus pasažieru no 123 pasaules valstīm.
- Divdesmit trešo reizi notika Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās.
- Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā reģistrēti 12 476 aktīvie jūrnieki. Pēdējo piecu gadu laikā jūrnieku skaits samazinājies par 494.
- LKKA ir 178 kapteiņi, 109 strādā jūrā, 20 krasta dienestos, 49 atrodas pelnītā atpūtā. Jaunākajam kapteinim ir 32 gadi, vecākajam – 85, LKKA kapteiņu vidējais vecums ir 59,72 gadi.
- Latvija dažādos apjomos piedalās ES Jūras spēku pretpirātisma operācijā "Atalanta", pretterorisma operācijā "Inherent Resolve" Irākā, NATO apmācības operācijā "Resolute Support" Afganistānā, Eiropas Savienības apmācības misijā Mali, ANO vadītajā stabilizācijas operācijā Mali MINUSMA un ES Jūras spēku Vidusjūras reģionā "EUNAVFOR Med" militārajā operācijā "Sophia", kas vērsta pret cilvēku kontrabandas un tirdzniecības tīklu.
- Par ieguldījumu Baltijas jūras vides aizsardzībā un jūru piesārņojošo atkritumu problemātikas aktualizācijā Vides izglītības fonda kampaņai "Mana jūra" piešķirta starptautiskā Baltijas jūras fonda (Baltic Sea Fund) ikgadējā balva un 20 000 eiro.
- AS "Latvijas kuģniecība" koncerna uzņēmums SIA "LSC Shipmanagement" mainījis nosaukumu un tagad saucas SIA "LSC", kuras flotē ir 27 vidēja izmēra un handy tipa tankkuģi un tuvākajos gados plānots floti palielināt līdz 40 kuģiem. LSC nodrošina darba vietas aptuveni 1400 darbiniekiem.
- Par godu Latvijas simtgadei Starptautiskā Platu 25 klases asociācija izvēlējās Latviju par Platu 25 2018. gada pasaules čempionāta norises vietu. Čempionātā piedalījās 37 komandas no deviņām pasaules valstīm.
- LJS valde diskutēja par logo maiņu, bet, ņemot vērā viedokļu dažādību, vienojās pagaidām to nemainīt.

STARPTAUTISKAIS REGULĒJUMS

- 2018. gada 1. janvārī stājās spēkā grozījumi IMO Konvencijā par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu (FAL konvencija).
- 2018. gada 1. martā stājās spēkā grozījumi MARPOL V pielikumā par piesārņošanas novēršanu no kuģiem.

2018. GADĀ PASAULĒ TURPINĀJA DISKUTĒT:

- par kiberdrošības jautājumiem pasaules jūras un ostās;
- par prasību sēra saturu degvielā samazināt līdz 0,5%, kas stāsies spēkā 2020. gada 1. janvārī;
- par polārās kuģošanas tālāko attīstību;
- par Eiropas kuģniecības kompāniju kuģu nelikumīgu nonākšanu sagriešanai tā sauktajās Dienvidāzijas pludmalēs;
- par piesārņojuma samazināšanu pasaules jūrās un okeānos;
- par jūrnieka profesijas popularizēšanu pasaulē, lai nepieļautu jūras virsnieku deficītu starptautiskajā tirdzniecības flotē;
- par kuģošanas drošības uzlabošanu un pilnveidošanu;
- par autonomo kuģu ienākšanu tirdzniecības flotē;
- par neatrisinātajiem nelegālās migrācijas jautājumiem.

PALDIES PAR SADARBĪBU UN ATBALSTU!

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomei
Rīgas brīvostas pārvaldei
Ventspils brīvostas pārvaldei
Liepājas SEZ ostas pārvaldei
Salacgrīvas ostas pārvaldei
Skultes ostas pārvaldei
Mērsraga ostas pārvaldei
Latvijas Jūras administrācijai
VAS "Latvijas dzelzceļš"
Latvijas Jūras akadēmijai
Liepājas Jūrniecības koledžai
Latvijas Jūras spēkiem
Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai

Firmām
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 2018" sagatavošanā, neliedzot padomu, informāciju, fotomateriālus, kā arī finansiāli atbalstīja tās izdošanu.

Satura rādītājs

LATVIJAS SIMTGADES ZĪMĒ
3 JŪRNIECĪBAS JUBILEJU GADS VĒL TIKAI PRIEKŠĀ
4 VALSTS PREZIDENTA RAIMONDA VĒJOŅA RUNA LATVIJAS SIMTGADĒ PIE BRĪVĪBAS PIEMINEKĻA
6 JŪRNIECĪBAS NOZARES 2018. GADA NOTIKUMU TOP 10
8 DIVPADSMIT PIETURAS PUNKTI DIVPADSMIT MĒNEŠOS
12 APBALVOJUMI UN ATZINĪBAS
14 SARUNA PAR DZĪVI LATVIJAS SIMTGADES ZĪMĒ

JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA
34 LJS UZDEVUMS BŪT AKTĪVAI UN INFORMĒT SABIEDRĪBU
41 KATRAM GADAM SAVI NOTIKUMI, SAVA VIETA, LOMA, IETEKME UN SAVI VAROŅI
43 JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBAS TRĪSDESMITO GADADIENU GAIDOT
50 LJS NĀKOTNE SĀKAS ŠODIEN
52 JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA SVĒTKUS SVIN UZ KUĢA "VE CRĪGA"
54 JŪRNIEKI TURAS, JŪRNIEKOS IR SPĒKS!
56 JĀŅA BĒRZIŅA PIEMIŅAS VIETA KĀ SPĒKA AVOTS JŪRNIECĪBAS NĀKOTNEI
56 BURU KUĢU KOLEKCIJA ROJĀ

POLITIKA
60 PĀVILOSTAS MĀJA – KUĢIS SACEĻ KĀJĀS LATVIJAS SABIEDRĪBU, IERĒDŅUS UN LIKUMDEVĒJUS
69 UZMANĪBAS CENTRĀ TRANSPORTA DROŠĪBA UN DROŠUMS
70 RĪGĀ NOTIKA PIRMĀ LATVIJAS UN KAZAHSTĀNAS TRANSPORTA DARBA GRUPAS TIKŠANĀS
71 "LSC SHIPMANAGEMENT" MAINA ZĪMOLU
BITUMENA TANKKUĢIS "ASPHALT SPLENDOR" PAPILDINA LSC FLOTI
73 LOĢISTIKAS NOZARES PADOME RISINA NOZAREI SVARĪGUS JAUTĀJUMUS
74 LATVIJAS DZELZCEĻA ZIŅAS
77 LATVIJA POPULARIZĒ SAVUS TRANZĪTPAKALPOJUMUS
78 NOTIEK LATVIJAS UN BALTKRIEVIJAS INTEREŠU TUVINĀŠANĀS
79 VIDES AIZSARDZĪBAS AKTUALITĀTES
80 LATVIJAS OSTU, TRANZĪTA UN LOĢISTIKAS POPULARIZĒŠANA 2018. GADĀ

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA
86 LĪDERA POZĪCIJU NODROŠINA SPECIĀLISTU KOMPETENCE
95 LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS ZIŅAS
106 TIEKAS BALTIJAS VALSTU JŪRAS ADMINISTRĀCIJU SPECIĀLISTI
108 HIDROGRĀFIJAS NĀKOTNE – STINGRĀKAS PRASĪBAS, AUGSTĀKA PRECIZITĀTE
110 HIDROGRĀFU DARBS LIELU IZAICINĀJUMU LAIKĀ

JŪRNIECĪBA
116 ĻAUJIET JŪRNIEKIEM BALSOT!
118 FORUMĀ PANĀK VIENOŠANOS JŪRNIEKU LABKLĀJĪBAS NODROŠINĀŠANĀ
120 LKKA DISKUTĒ PAR JŪRNIECĪBAS NOZARES AKTUĀLAJIEM JAUTĀJUMIEM
125 KAPTEIŅA BEZATBILDĪBA, GLĀBĒJU PROFESIONALITĀTE

129 CILVĒKA FAKTORS IR PIRMAJĀ VIETĀ
134 ARODBIEDRĪBA SAKĀRTO DARBA VIDI
139 VĒRIENĪGĀKAIS PASĀKUMS SPORTA BURĀŠANĀ LATVIJĀ PĒDĒJO 30 GADU LAIKĀ
140 BURĀŠANA TOMĒR NAV ATTĪSTĪTA PIETIEKAMI AUGSTĀ LĪMENĪ
141 BURĀŠANA IR DZĪVE UZ VIĻŅA
143 TOMS DAMBIS. JŪRNIEKA PIEZĪMES
148 GINTA BĒRZIŅA. JŪRNIEKA PIEZĪMES
152 UZMANĪBAS CENTRĀ JŪRNIEKU GARĪGĀ VESELĪBA

LAIKMETS UN PERSONĪBAS
154 JŪRAS UN KUĢIS – TĀ IR MANA DZĪVE
165 PIEREDZI VAR IEGŪT TIKAI PRAKSĒ
173 KAPTEIŅA MEITA NO LATVIJAS PIE ZEMŪDENS PASAULES NOSLĒPUMIEM
177 PUSE DZĪVES ZEM LATVIJAS KAROGA
181 KAPTEIŅA SPRIDZĀNA TRĪS VAĻI: ATBILDĪBA, IZGLĪTĪBA, PROFESIONĀLISMS
196 DZĪVES UN JŪRAS JĒGU MEKLĒJOT. MEHĀNIĶU CILTS

IZGLĪTĪBA
240 IZGLĪTĪBAS KRUSTCELES: KO NESĪS 2019. GADS?
244 LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS 25. IZLAIDUMS
246 AKADĒMIJĀ IR JAUTĀJUMI, KAS PRASA ATBILDI UN GAIDA RISINĀJUMU
252 MĒRĶIS – CELT LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS UN JŪRNIEKA PROFESIJAS PRESTIŽU
260 ESMU PĀRLIECINĀTS, KA ŠIS DARBS MAN IR PIEMĒROTS
266 ATKLĀTĀ JŪRĀ VISS IR SAVĀDĀK
273 JŪRSKOLNIEKI GŪST PIRMO DARBA RŪDĪJUMU
277 LIEPĀJAS JŪRNIECĪUBAS KOLEDŽĀ - TOPOŠIE KUĢU MEHĀNIĶI IZIET PRAKSI MALTĀ JŪRNIECĪBAS KOLEDŽAI PIEGĀDĀTAS MEHĀNIĶU DARBNĪCĀM PAREDZĒTĀS MĀCĪBU IEKĀRTAS UN APRĪKOJUMS
278 TURPINĀS SADARBĪBA AR ŠANHAJAS JŪRNIECĪBAS UNIVERSITĀTI
280 SVINĪGI ATKLĀTAS JAUNĀS MĀCĪBU LABORATORIJAS
282 MĒS DARĀM TO, PAR KO DAUDZI TIKAI RUNĀ
286 ICS PRIEKŠSĒDĒTĀJS: STCW NOTEIKTAIS JŪRNIEKU APMĀCĪBAS REŽĪMS IR JĀPĀRSKATA

JŪRA UN VIDE
288 MIERS CILVĒKU STARPĀ UN AIZSARDZĪBA VIDEI!
290 PAR KO LIECINA ZEMĒ NOMESTS POLIETILĒNA MAISIŅŠ VAI PUDELE?
292 JŪRKALNES STĀVKRASTS ZAUDĒ CĪŅĀ AR DABAS SPĒKIEM
294 KAMPAŅAI "MANA JŪRA" PIEŠĶIRTA BALTIJAS JŪRAS FONDA 2018. GADA GALVENĀ BALVA
296 PROJEKTS BALTIJAS JŪRAS AIZSARDZĪBAI
298 ES ĀRĒJO ROBEŽU STIPRINĀŠANA

JŪRAS SPĒKI
300 LATVIJAS JŪRAS SPĒKI KOMANDVADĪBU NODOD BEĻĢIJAS JŪRAS SPĒKIEM
302 JŪRAS SPĒKU VIRSNIEKI PAPILDINA ZINĀŠANAS
303 KUĢOT KĻŪST DROŠĀK
304 JŪRAS SPĒKU ZIŅAS

307 STARPTAUTISKĀS OPERĀCIJAS UN MISIJAS
308 INFORMĀCIJAS SISTĒMU UZTURĒŠANA IR AUGSTĀ LĪMENĪ

OSTAS
310 PROJEKTS PAR ZILĀS EKONOMIKAS ILGTERMIŅA IETEKMI
313 STATISTIKA
319 GUDRI RĒĶINĀTIES AR REALITĀTI, NEVIS NEVAJADZĪGI KLAIGĀT
329 RĪGAS BRĪVOSTA 2018. GADĀ: NOTIKUMI, FAKTI, PROBLĒMAS UN TO RISINĀJUMI
344 VENTSPILS BRĪVOSTA 2018.GADĀ: JAUNI VAIBSTI VENTSPILS OSTAS SEJĀ
347 AIZVĒRTA PELDOŠĀ CELTŅA VĒSTURES PĒDĒJĀ LAPPUSE
351 OSTA NEAPŠAUBĀMI IR ĻOTI BŪTISKA SASTĀVDAĻA MŪSU BIZNESĀ
353 SATIKSMES MINISTRS APMEKLĒ VENTSPILI
354 REKONSTRUĒTS VENTSPILS OSTAS DIENVIDU MOLS
356 JEBKURI UZDEVUMI IR IZPILDĀMI
357 LSEZ - GALVENAIS UZDEVUMS: UZLABOT INFRASTRUKTŪRU
358 LSEZ ZIŅAS
362 CETURTĀ LIELĀKĀ
367 MĒRSRAGA OSTĀ APSTRĀDĀTS PLAŠŠ KRAVU SORTIMENTS
368 CETURTDAĻGADSIMTA JAUNĀ STATUSĀ
371 PĀVILOSTAS MOLU REKONSTRUKCIJAS DARBI TUVOJAS FINIŠAM
372 LATVIJAS OSTAS KĻŪST PIEVILCĪGAS JAHTU TŪRISMAM

VĒSTURE
376 LATVIJAS JŪRNIECĪBA PIRMS 100 GADIEM
384 KAD VISS BIJA JĀSĀK NO PAŠIEM PAMATIEM
388 LATVIJAS KUĢI OTRPUS "DĪĶIM
399 JŪRA TĀ PATI, BET KARTES GAN CITAS
406 PIRMS 80 GADIEM MŪSU PIEKRASTĒ KOPĀ AR VILI VELDRI
412 SPIRTA KONTRABANDA LIEPĀJAS NOVADĀ 1920. – 1940. GADĀ
416 AINAŽU JŪRSKOLNIEKU PĒCTEČI – KRUSTA CEĻA GĀJĒJI!
429 RĪGAS OSTAS KAPTEIŅU STĀSTS
436 JŪRAS DZELMĒ APSLĒPTIE… ZEMŪDENES
446 LANGES KUĢUBŪVĒTAVA VĒSTURES KRUSTCELĒS
451 KUĢA PUIKA NO ALOJAS
461 JŪRNIEKI UN JŪRNIECĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI
463 PĀRCĒLĀJS. NO VECSALACAS LĪDZ GOTLANDEI

NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA
466 PAR DAUGAVGRĪVAS VRAKU UN NE TIKAI
469 VĒSTURISKAS LIECĪBAS MENCENDORFA NAMĀ
472 BIBLIOKUĢIS "KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS" VASARAS CEĻOS
474 JŪRNIEKU SVĒTKI BRĪVDABAS MUZEJĀ
476 JŪRNIECĪBAS BOULINGA KAUSS STIPRINA DRAUDZĪBU UN SAPRAŠANOS
478 SALACGRĪVĀ CEĻ GODĀ REŅĢI
480 GRĀMATU GALDS
499 PĀVILOSTAS MUZEJS KĻUVIS BAGĀTĀKS
500 PRO MEMORIA
506 JŪRNIECĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2018!
507 FAKTI UN SKAITĻI
509 PALDIES PAR SADARBĪBU UN ATBALSTU!