



LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATA 2019

Redkolēģija

Antons Vjaters, Anita Freiberga

Redaktore

Anita Freiberga

Tālr. 29229063

E-pasts: marnews@com.latnet.lv

Datorgrafika

Kaspars Vēveris

Pirmajam vākam izmantots Briana Djursleva fotoattēls "Latvijas jūras spēkiem 100"

Ilustrācijām izmantoti:

Ā. Freiberga, G. Dieziņa, S. Kočānes, A. Freibergas, N. Smalinska, R. Šmita 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, Liepājas Jūrniecības koledžas, "Latvijas kuģniecības", Salacgrīvas ostas pārvaldes, Rīgas brīvdostas pārvaldes, Ventspils brīvdostas pārvaldes, LSEZ pārvaldes, Skultes ostas pārvaldes, Ainažu jūrskolas muzeja, LDz muzeja, "Tēvijas Sarga", PLATU 25 asociācijas, foto no „Jūras Informācijas”, Aizsardzības ministrijas, MVPŠ Jūras spēku Mācību centra, 1.RNC arhīva, kā arī no Staņislava Šmulāna, Gunāra Zaksa, Ulda Ozola, Viestura Vīksnas, Anitas Šķinumas, Tatjanas Pleteņas, Kaspara Zelča, Krista Kristlība, Askolda Hermana un Jāņa Krastiņa personīgā foto arhīva.

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

© „Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2019” sagatavota SIA „Jūras informācija”

© Latvijas Jūrniecības savienība



JAUNS LAIKS AR JŪRNIKĀ GĒNU

Saulē iededzis brūns, svitrainā kreklā, platās biksēs, lakatiņš ap kaklu, cepure un pipe. Aptuveni tādu zīmēja jūrnieka portretu divdesmitā gadsimta sākumā, bet divdesmitā gadsimta piecdesmitajos, sešdesmitajos un septiņdesmitajos viņa sapnis par jūru bija saistīts ar lieliem baltiem kuģiem un tālām zemēm.

Laiki mainās. Iespējams, romantikas kļuvis mazāk, bet jūrnieka gēns nekur nav zudis. Paaudze, kas deviņdesmitajos absolvēja Latvijas Jūras akadēmiju un izvirzīja mērķi kļūt par kapteiņiem vai vecākajiem mehāniķiem, to ir sasniegusi. Viņi ir profesionāli un pašapzinīgi. Citādi nemaz nevar būt, jo pieder elitārajai jūras virsnieku ģildei. Ainārs Vimba ir Latvijas Jūras akadēmijas pirmā izlaiduma absolvents, kurš diplomu saņēma 1994. gadā un par tālbraucēju kapteini kļuva pēc sešiem gadiem. Latvijas Jūras akadēmijas absolvents Artis Ozols kļuva par kapteini 29 gadu vecumā un bija pirmais cittautietis kapteinis zem Zviedrijas karoga. Kapteinis Andris Benefelds, kapteinis Ivo Logins, kapteinis Kaspars Burkits, kapteinis Zigmunds Koržeņevskis, kapteinis Andrejs Kuzmins – tie ir tikai nedaudz Latvijas Jūras akadēmijas absolventi, kuri stāv uz dažādu valstu kuģniecību kuģu kapteiņa tiltiņa. Varam būt lepni, ka Latvijai ir pirmā sieviete kapteine – Tatjana Pleteņa, bet vēl pavisam nesenā pagātnē sieviete uz kuģa – tā taču bija tikai nelaime!

Kāds no tiem, kurš piedzima pirms trīsdesmit gadiem, vienā laikā ar Latvijas Jūras akadēmiju, tagad mērķtiecīgi kāpj pa jūrnieka karjeras kāpnēm. Notiek reāla paaudžu maiņa, un par to ir patiess prieks, jo tikai tā turpināsies Latvijas jūrniecības tradīcijas. Ja pavisam nesen varēja domāt, ka jaunie jūrnieki sevi vairāk uzskata par pasaules pilsoņiem, tad sarunās ar daudziem no viņiem kļūst pilnīgi skaidrs, ka jaunajiem nav vienaldzīga Latvijas jūrniecība un tās nākotne.

Domājot par šodienas Latvijas jūrniekiem, viņu problēmām, dzīvesveidu, karjeras iespējām, piederību jūrniecības nozarei un Latvijas valstij, nekādā gadījumā nevaram iztikt bez ieskata tālākā, tuvākā, pavisam nesenā pagātnē un arī tagadnē.

Vai pietiek tikai ar gandrīz 500 kilometru garo jūras robežu, lai mēs tā pa īstam varētu sevi dēvēt par jūras lielvalsti? Varbūt ir vajadzīgi vēl citi, ļoti būtiski nosacījumi? Latvija nevar lepoties ar lieliem kuģiem, šajā ziņā esam visai trūcīgi. Bet jūrnieki? Jau no senlaikiem Latvija sevi var uzskatīt par jūrnieku lielvalsti! Un tā ir pati lieliskākā apziņa, ko, aizvadot Latvijas valsts jūrniecības simtgadi, kā karogu varam nest pretīm nākamajai simtgadei.■



AINAŽU JŪRSKOLA – LATVIJAS VALSTS STŪRAKMENTS

**Skolas vajaga tādēļ, lai mūsu Tēvuzeme ceļas
godā un kuplumā pasaulē.**

K. Valdemārs

Kopš Ainažu jūrskolas dibināšanas jau pagājuši 154 gadi, bet mēs joprojām pieminam un godājam šīs skolas diženo veikumu, pieminam skolotājus un audzēkņus, projekta autoru Krišjāni Valdemāru un atbalstītājus Jāni Miķelsonu, Andreju un Juri Veides un citus. Šie vīri bija jauna ceļa gājēji, kas drosmīgi un bezbailīgi raudzījās nākotnē.

Latviešu buru kuģniecība uzplaukumu piedzīvoja zem Krievijas impērijas karoga. Daudzās pasaules ostās Krievijas impērijas karogu pirmo reizi ieraudzīja uz latviešu būvētiem un latviešu vadītiem kuģiem. Latviešu kuģu īpašnieki, kapteiņi, stūrmaņi, ejot K. Valdemāra norādīto ceļu, sasniedza materiālo patstāvību un sekmēja latviskās pašapziņas veidošanos, tādējādi dodot savu ieguldījumu nācijas tapšanā.

Liela daļa šo jūrasbraucēju nāca no Ainažiem – sena lībiešu zvejnieku ciema Rīgas jūras līča krastā. Ciema nosaukums cēlies no lībiešu vārda “ainagi”, kas nozīmē “vientuļš”, un tas skaidrojams ar vietas nomaļo ģeogrāfisko stāvokli. Ainažu novadam bija raksturīga nepārredzamu purvainu mežu un akmeņainu klajumu ainava.

Ilgus gadus ainažnieku vienīgā nodarbošanās un iztikas avots bija zvejniecība. 19. gs. vidū Vidzemes piekrastē, t.sk. Ainažos, sāka attīstīties kuģniecība. Ainažnieki pirmie Vidzemes piekrastē jau Krimas kara laikā (1854 – 1855) sāka pelnīt ar piekrastes braucieniem, pārvadājot kokmateriālus, ģipsi u.c. 19. gs. 50. gados Ainažos un vēl deviņās Vidzemes piekrastes apdzīvotajās vietās, kur bija lēti kokmateriāli un brīvs darbaspēks, sāka būvēt buru kuģus.

Sākumā tie bija nelieli divmastnieki jeb tā dēvētie “malkas janči”. Šos kuģišus būvēja bez jebkādiem zīmējumiem vai modeļa. Par paraugu ņēma kādu no agrākajām laivām, vajadzības gadījumā to attiecīgi palielinot. Toreiz latviešu un igauņu zemnieki būvniecības procesā apmainījās ar savu no senčiem mantoto pieredzi vai kaut ko aizguva no kabotāžas pārvadājumu konkurentiem – somu kuģiem. “Malkas jančus” taisīja gandrīz tikai no priedes koka. Priēžu dēļus izlieca pēc iecerētās laivas korpusa līnijas un sanagloja kopā kliņķa jeb pārlaidbūvē – katrs nākamais dēlis, sākot ar ķīli, nedaudz pāri iepriekšējam. Spraugas starp dēļiem aizdrīvēja ar pakulām. Visu kuģiša korpusu nodarvoja – piesūcināja ar koka darvu. Takelāža bija tikpat primitīva: viengabala priedes koka masti, pašaustas linu buras, kaņepāju tauvas.



Tā kā piekrastes braucieni izrādījās ienesīgi, daži jūrmalnieki kļuva turīgi, sāka būvēt lielākus kuģus (ar trim mastiem) un braukt tālākos reisos. Taču izrādījās, ka vairs nepietiek ar vietējos braucienos iegūto pieredzi. Jūrasbraucējiem trūka teorētisko zināšanu kuģu vadīšanā.

Šo situāciju ne vien Vidzemes guberņā, bet arī visā Krievijas impērijā bija ievērojis un apzinājis tā laika ievērojamais sabiedriskais darbinieks Krišjānis Valdemārs (1825–1891). Jau studiju gados Tērbatā tapa K. Valdemāra pirmais raksts par jūrniecību “Par latviešu un igauņu iesaistišanu jūrniecībā”, kur viņš rakstīja: “Lai cik mazas manas zināšanas arī nebija pirmajā laikā par jūrniecības lietām, bet jau toreiz man bija zināms, ka no šī lielā ļaužu pulka izglītības atkārtās visas veiksmes uz jūras un ka tikai tālab Āzijas un Āfrikas tautām nevar būt tirdzniecības flotes priekš tālām braukšanām, ka tās nav izglītotas.”

1861. gadā K. Valdemārs, cara valdības uzdevumā apceļojot Baltijas jūras piekrasti, ilgāk uzkavējās Ainažos. Viņš ievēroja, ka miesta iedzīvotāji ar jūrā braukšanu jau bija tālu tikuši, tikai nevienam no viņiem nebija ne stūrmaņa, ne kapteiņa diploma. Tolaik jūrskolas šiem vienkāršajiem zemniekiem nebija pieejamas. K. Valdemārs uzskatīja, ka Krievijas tirdzniecības flotes tālākas attīstības pamatā jābūt jaunai, demokrātiskai, no feodālisma paliekām atbrīvotai jūrskolu sistēmai.

Diemžēl praktisku atbalstu no valdības savu ieceru realizēšanai viņš nesaņēma. Toties viņa aicināti un iedrošināti, Ainažu piekrastes jūrasbraucēji Juris, Andrejs un Otto Veides, Jānis Miķelsons un citi saziņoja naudu, un 1864. gada rudenī Ainažu miestā tika atklāta (sākumā gan bez valdības akcepta) valstī pirmā plašiem sabiedrības slāņiem pieejamā jūrskola. Par šo notikumu K.



Valdemārs vēlāk rakstīja: “Ja pareizi grib apspriest lietu, tad katrā ziņā jāatzīst, ka Ainažu jūrskolai ir liels svars priekš visas Krievijas, tālab, ka bez Ainažiem 1867. gada 27. jūnija likuma nemaz nebūtu.”

Ainažu jūrskola sāka darboties kā pirmās jeb zemākās kategorijas jūrskola. Tā sagatavoja kabotāžas stūrmaņus un kapteiņus. Būtībā tā bija tautskolas tipa mācību iestāde, tikai ar plašāku ievirzi speciālajos priekšmetos. Skolai nebija ne piemērotas mācību programmas, ne mācību grāmatu, ne nepieciešamā inventāra, nebija pat savas ēkas. Juris Veide iesākumā atvēlēja vienu telpu savā kalpu mājā. Bija arī grūti iekustināt lielāko daļu zemnieku, kas bija ikdienas rūpēs aizņemti un nespēja noticēt šim nedzirdētajam pasākumam – skola zemniekiem bez iepriekšējas izglītības, bez mācību maksas un dzimtajā valodā!

Šaubu pilni un neticīgi 1864. gada 23. novembrī, skolas pirmajā dienā, daži tomēr ieradās.

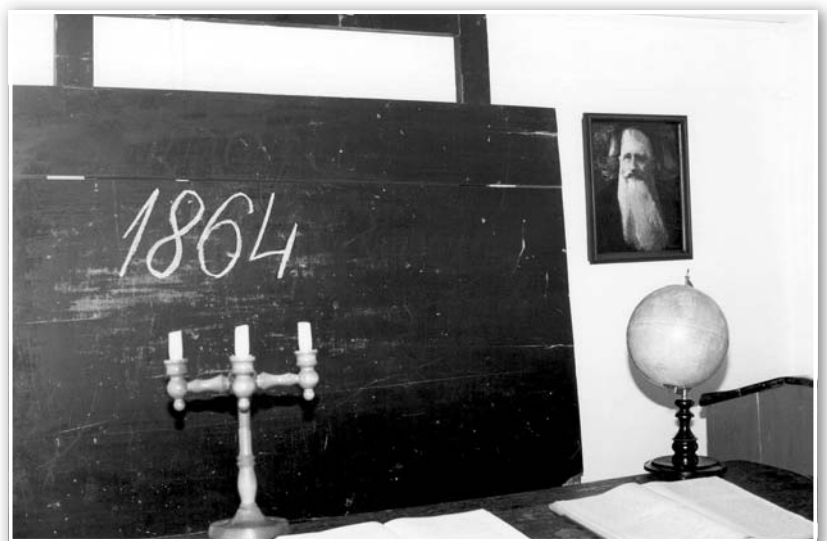
KRISTIĀNA DĀLA LAIKS

Sākumā skolā mācīja viens skolotājs – Kristiāns Dāls (1839–1904), ar kuru Juris Veide bija iepazinies Rēveles (Tallina) ostā. K. Dālam bija tikai 25 gadi, viņš tikko bija saņēmis stūrmaņa diplomu, un J. Veide viņam piedāvāja kļūt par skolotāju nupat nodibinātajā, bet valdības vēl neatzītajā Ainažu jūrskolā. Šķita neticami, ka cilvēks, kas varēja dabūt darbu labā kuģniecības sabiedrībā un doties reisos uz vistālākajiem kontinentiem, tomēr palika krastā. Dālu šī ideja aizrāva, viņš saprata, ko jūrskolā iegūtās zināšanas dotu zemnieku dēļiem, un pieņēma piedāvājumu. Latviešu valodu viņš apguva dažu mēnešu laikā un pirmos trīs gadus strādāja bez atlīdzības.

K. Dāls bija tautskolotājs ar demokrātiskiem ideāliem, ko veiksmīgi piepildīja dzīvē. Līdz mūsdienām saglabājusies leģenda, kā Dāls vērtējis skolēnu zināšanas: “Uz 5 zina tikai Dievs, uz 4 – skolmeistars un skolēnam paliek 3.” Ainažu jūrskolā viņš mācīja krievu, vācu, angļu valodu, ģeometriju, trigonometriju, navigāciju, astronomiju, kuģu mehānikas kursa daļu, jūras korespondenci, grāmatvedību u.c.

Droši var teikt, ka Ainažu jūrskolai nebūtu bijuši tādi panākumi, ja nebūtu pašizliedzīgā skolotāja Kristiāna Dāla. Īpaši nozīmīga bija viņa izstrādātā mācību programma un darba metodika. Pirmajos gados mācību grāmatas jūrskolā bija tikai svešvalodās. Dāls pa vakariem tās tulkoja un dienās vienkāršotā valodā lasīja priekšā saviem mazizglītotajiem audzēkņiem, kuri visu teikto ar spalvu kaligrāfiskā rokrakstā pierakstīja kladēs. Šodienas cilvēkam amizants likties šāds 1897. gada ieraksts jūrskolnieka J. Martinsona navigācijas kladē: “Par mēnesi sauc to labdabīgo zvaigznīti, kura ar savu mīlīgo gaismīgu apgaismo mūsu nakts tumsību. Mēness ir mūsu tuvākais nāburgs.”

K. Dāls bija viens no profesionālākajiem K. Valdemāra padomdevējiem jūrniecības jautājumos. 1874. gadā Krievijas jūrniecības veicināšanas biedrība



Dālam uzticēja rosināt jūrskolu dibināšanu Vidzemes un Lgaunijas piekrastes ciemos, kā arī palīdzēt dokumentācijas un kadru jautājumos. Kapteinis Dāls bija viens no centīgākajiem Valdemāra ideju pautējiem un izplatītājiem. Viņa darbību K. Valdemārs augstu novērtēja, par ko liecina arī abu ilggadēja sarakste.

Fragments no 1872. gada 22. marta vēstules, sūtītas no Maskavas:
"Godātais Dāla kungs.

Tūkstoš paldies par Jūsu vēstuli un jau pārsūtītajām ziņām; tās par kuģu būvi un tml. es gaidu vēl ar ilgošanos. Nu, Jūs jau tās nepiemirsīsiet, Jūs jau esat paraugs, kā darboties sabiedrības labā, bez kura palīdzības Krievijas jūrskolu projekts droši vien būtu vispār palicis nerealizēts. Tas apstākļi, ka Jūsu skolu tagad apmeklē skolnieki no Dago (salas) un no Daugavas krastiem utt., īsi sakot, no visas jūrmalas, spoži apliecina Jūsu panākumus.

Jūsu pilnīgi padevēģais K. Valdemārs"

K. Dāla darbība jūrniciībā bija daudzpusīga. Viņš veidoja latviešu – somu valodas jūrnieku vārdnīcu, pētīja un apkopoja ziņas par dziljūras zveju, papildināja 1867. gada nolikumu "Par jūrniciības klasēm", līdzdarbojās tvaikoņu kuģniciības attīstīšanā un piedalījās jūrskolu mācību grāmatu sastādīšanā. 1893. gadā K. Dāls pārcēlās uz Liepāju un pārņēma Liepājas jūrskolas vadību, bet savu pirmo – Ainažu jūrskolu – viņš neaizmirsā līdz mūža beigām.

Bet sākuma gadi Ainažu jūrskolā Dālam aizritēja neatlaidīgā darbā, sagatavojot pirmos audzēkņus stūrmaņa diploma iegūšanai. Tā kā Ainažu jūrskola vēl joprojām bija privāta mācību iestāde, ko valdība nebija apstiprinājusi, ar



tās izsniegtajām izziņām nekur tālu tik nevarēja. 1866. gadā Dāls ar pirmajiem audzēkņiem brauca uz Rīgas valsts komisiju kārtot eksāmenus. Labi nokārtotie stūrmaņu eksāmeni sagādāja skolotājam lielu gandarījumu. 1866. gada 27. aprīlī K. Dāls rakstīja Salacgrīvas draudzes mācītājam Kārlim Šlauam: "1866. gadā daži talantīgākie audzēkņi – Gusts Lielmežs no Untes mājām, Miķelis Veide no Lesikalas un Nikolajs Raudseps no Mačparu mājām – pieteicās Rīgā stūrmaņa eksāmena kārtīšanai. Kaut arī viņiem ir visas tālbraucēju stūrmaņiem nepieciešamās teorētiskās zināšanas, bet, tā kā viņi nav praktizējuši uz pilsētas takelāžas rāju buriniekiem, tad pielaisti tiek tikai pie piekrastes braucēju stūrmaņa eksāmena."

Ainažu jūrskolai nozīmīgs bija 1867. gads, kad, pamatojoties uz jūrskolas pirmo gadu pieredzi un pateicoties K. Valdemāra nenogurstošai gādībai, Krievijas jūrniecības augstākais resors izdeva likumu par jauna tipa jūrskolu atvēršanu visā Krievijas impērijā. Uz šā likums pamata Krievijā atklāja 41 jūrskolu, no tām 11 Latvijas teritorijā. 1867. gada 27. jūnija likums noteica, ka mācībām jūrskolās jānotiek bez maksas dzimtajās valodās un ka tās var apmeklēt visi, kas vēlas iegūt speciālās zināšanas jūras kuģniecībā. Jaunās jūrskolas darbojās ar lieliem panākumiem, it īpaši zvejnieku ciemos, bet vissekmīgāk Ainažos un Mangaļos.

Kad 1893. gadā Dāls pārgāja uz Liepāju, viņa vietā stājās un līdz 1915. gadam jūrskolu vadīja Ainažu jūrskolas absolvents Nikolajs Raudseps. Ainažu jūrskolas panākumi liecina, ka šajā amatā viņš darbojies ar labām sekmēm. Mācāmo priekšmetu skaitā bija algebra, ģeogrāfija, astronomija, jūras karšu uzbūve un izmantošana, Krievijas un starptautiskās tiesības, kuģu vadīšana u.c.

Pieaugot skolas popularitātei un audzēkņu skaitam, papildinājās arī skolotāju kolektīvs. 1898. gadā Ainažu jūrskolā par pasniedzēju sāka strādāt vēl viens šīs skolas absolvents – Nikolaja Raudsepa brālis Jegors Raudseps (1862–1928). 1889. gadā skolotāju saimei pievienojās igaunis Georgs Kasks (1869–1937), 1880. gadā tālbraucējs kapteinis Jūlijs Erhards (1855–1944), kurš Ainažu jūrskolu bija beidzis 1878. gadā un braucis uz buru kuģa "Amalie" par kapteini. Vēl par skolotājiem ir strādājuši Eduards Dūnis (1873–1935) un igaunis Rūdolfs Valters (1874–?).

1870. gadā skola sāka darboties jaunā ēkā. Šajā gadā Ainažu jūrskola ieguva otro kategoriju, arī valdība piešķīra vienreizēju pabalstu – 1000 rubļu skolotāju atalgošanai, kancelejas un citiem izdevumiem. 1880. gadā skola kļuva par trešās jeb augstākās kategorijas jūrskolu ar tiesībām sagatavot tālbraucēju kuģu vadītājus. Mācības notika paralēli divās valodās – latviešu un igauņu. 1885./86. mācību gadā no 105 skolēniem 70 bija latvieši, 35 igauņi. Skolēniem pārsvarā bija zemnieku izcelsme, piemēram, 1911./12. mācību gadā skolā mācījās 82 audzēkņi, no kuriem tikai četri bija pilsoņu kārtas, bet pārējie 78 zemnieki.



AINAŽU JŪRSKOLA KĻŪST PAR LIELĀKO UN POPULĀRĀKO JŪRSKOLU BALTIJĀ

Skolēnu skaits turpināja augt. Jūrskolas priekšnieks K. Dāls savā darba atskaitē atzīmējis, ka audzēkņu skaits 1885./86. mācību gadā sasniedzis 105, no tiem tālbraucēju kapteiņu klasē mācījušies septiņi, tālbraucēju stūrmaņu klasē – 42, bet kabotāžas stūrmaņu klasē – 56; 43 audzēkņi bijuši 18 – 20 gadus veci, bet 62 gadus vecāki.

Turpmākajos gados uzlabojās skolas eksaminācijas sistēma. No 1875. gada audzēkņiem vairs nebija jābrauc uz Rīgu kārtot eksāmenus, kur tie notika vācu valodā, viņi varēja eksaminēties Pērnāvā latviešu un igauņu valodā. Kapteiņi un stūrmaņi pēc diploma saņemšanas ieguva arī nozīmīgas sociālās tiesības – ar izsniegtajām beztermiņa pasēm viņi varēja apmesties jebkurā Krievijas impērijas vietā, tāpat viņus atbrīvoja no pilsētas un pagasta nodokļiem un, pats galvenais, no karaklausības cariskās Krievijas armijā.

Skolas materiālā bāze bija vāja, jo valdība trešās kategorijas jūrskolām piešķīra niecīgus līdzekļus. Kaut arī Ainažu jūrnieceības veicināšanas biedrība, pagasta valde un burukuģu īpašnieki materiāli atbalstīja, tomēr ar to ne vienmēr varēja rēķināties. Bet, neskatoties uz grūtībām, skolai bija sava bibliotēka, kurā 1887. gadā glabājās 258 grāmatas, kā arī 914 mācību līdzekļi, trīs globusi, 62 jūras kartes, 505 modeļi un rasējumi.

Skolas darbu kavēja mācību burukuģa trūkums. Jūrskolnieki praktizējās uz vietējiem burukuģiem, slēdzot ar burinieku īpašniekiem līgumus par dažādiem tirdzniecības reisiem.



1865. un 1866. gada vasarā Ainažu jūrskolnieki skolotāja K. Dāla vadībā veica mācību braucienus ar burukuģi "Katarina" (tilpība 191 BRT) uz Rietumeiropu un sasniedza Beļģijas ostu Genti, tā pierādīdami, ka Vidzemes piekrastes zemnieku būvētie burukuģi ir piemēroti tālbraucieniem. Dāls kā labs kuģniecības praktiķis bija izskaidrojis vecajiem Ainažu kabotāžniekiem tālbraucienu priekšrocības, uzsverot, ka ar zemnieku piekrastes kuģiem vasaras laikā ir iespējams doties ārzemju braucienos. Tāpēc arī Ainažu kuģinieki Dālam uzticēja vienu no labākajiem piekrastes kuģiem, un par kuģa ļaudīm viņš izvēlējās ainažniekus. Pirmās vasaras reisā "Katarinas" peļņa bija 1300 rubļu, bet otrajā reisā jau 1900 rubļu.

Tā iesākās latviešu burukuģu braucieni uz ārzemju ostām. Kuģoja galvenokārt pa Baltijas jūru, Balto jūru, Ziemeļjūru un Vidusjūru. K. Valdemārs, kurš vēlīgi sekoja līdzi latviešu kuģniecības attīstībai, 1875. gadā atzīmēja: "Vidzemes ainažniekiem izdevās pirmie soļi uz tālbraukšanu it viegli."

No 1890. līdz 1910. gadam Eiropas ūdeņos ik gadus kuģoja ap 170 latviešu koka kuģu. Pirmais latviešu burinieks – 1869. gadā Ainažos būvētā un zviedru tautības kapteiņa Olafa Olsona vadītā trīsmastu barkentīna "Georg" (283 BRT) – pāri Atlantijas okeānam un ekvatoram no Londonas ar eļļas un tauku kravu devās 1870. gadā, sasniedzot Urugvajas pilsētu Montevideo.

Rīgas jūras liča piekrastē (t.sk. Ainažos) būvētie burinieki regulāri bija sastopami Amerikas kontinenta austrumu piekrastē – Ziemeļamerikā no Kanādas līdz Meksikas līcim (izņemot ostas ar augstu mehanizācijas līmeni un lieliem nodokļiem, piemēram, Baltimoru, Bostonu, Ņujorku u.c.), Centrālamerikā, visā Karību jūras rajonā un Dienvidamerikā no Karību jūras līdz Folklendu (Malvinu) salām. Zēģelnieki apmeklēja arī Āfrikas piekrasti, ieskaitot tās galējo dienvidu punktu – Moselbejas ostu.

Šie braucieni kavēja Ainažu jūrskolas audzēkņus laikus ierasties skolā. Piemēram, 1885. gada 1. novembrī skolā bija 17 audzēkņi, novembra beigās jau 50, bet decembrī 87; savukārt 1886. gada janvārī tika uzņemti vēl 18 audzēkņi.

1867. gada jūrskolu likums bija spēkā līdz 1902. gadam, kad tika pieņemts jauns likums, kas gan mūsu piekrastes jūrnieku profesionālajai izaugsmei vairs nebija tik labvēlīgs. Jaunie noteikumi par Finanšu ministrijas jūrskolām tika apstiprināti 1902. gada 6. maijā, un tajos jūrskolām bija paredzēts šāds iedalījums: tālo un mazo braucienu jūrskolas, trīsklasīgās un divklasīgās jūrskolas, sagatavošanas jūrskolas, jūrnieku zinību kursi.

Par jaunā tipa jūrskolām pirmā kritika izskanēja jau 1879. gadā Otrajā jūrskolotāju kongresā Maskavā. 19. gs. 80. gadu sākumā tika izvirzīta prasība pārvērtēt mācību programmas atbilstoši jaunākajai tehnikai, radās nepieciešamība sagatavot tvaikoņu mehāniķus u.c. speciālistus.

Vidzemē, it īpaši Ainažos, jūrskolas darbojās sekmīgi, bet citur tās nikuļoja vai tika slēgtas audzēkņu trūkuma dēļ. Astoņdesmito gadu vidū aktuāls kļuva



jautājums par mācību valodu – jūrskolām bija jāpāriet uz mācībām krievu valodā. Par šo jautājumu K. Dālam bija savs viedoklis: “Ja visas jūrskolas kļūs ar paplašinātu mācību programmu un nebūs sadalītas zemākajās un augstākajās un eksāmenus vajadzēs kārtot krievu valodā, tad Ainažu jūrskolas audzēkņi nolikt tos nevar.”

Dāls vēl secināja, ka lielākā daļa jūrskolnieku būs spiesta pāriet uz skolām, kur mācības notiek vācu valodā. Kaut arī K. Dāla rekomendācijas par mācību valodu netika ņemtas vērā, tomēr mācību procesā jaunais likums radīja pozitīvas pārmaiņas – audzēkņiem salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem bija iespējams iegūt stabilākas zināšanas vispārīgajiem priekšmetos. Augstāko kategoriju kapteiņi varēja vadīt gan tvaikoņus, gan burukuģus.

1902. gada 22. novembrī Ainažos bija liela svētku diena – durvis vērā jaunā jūrskolas ēka. Par šo notikumu jūrnieceības vēsturnieks Ansis Bandrēvičs toreiz rakstīja: “Priekš 40 gadiem Ainažu jūrskola dibināta no ainažnieku labprātīgām dāvanām. Ievērojams, ka dibinātāji un dāvanu devēji bija gandrīz visi ļaudis, kuri nebija baudījuši skolās it nekādas mācības. Uz šā dibinājuma Ainažu jūrskola sagatavojusi uz tālbraucieniem kuģu kapteiņu amatu pāri par 300, uz tuvbraucēju stūrmaņu amatu kādus 450 jūrābraucējus un pāri par 200 kabotāžniekus. Šo 1000 jūrābraucēju amatam sagatavoto jūrniece starpā ir liels pulks tādi, kas, pateicoties Ainažu jūrskolai, tikuši pie turības, patstāvīga stāvokļa, pie goda. Ainažu jūrskolas kuģu kapteiņi rikoja visās pasaules jūrās ar labām sekmēm, un domājams, ka labprātīgas atzinības dāvanas no tiem plūdis uz Ainažu jūrskolu no visas pasaules malām. Tie pierādīs, ka pateicības jūtas ir viņu sirdīs pret savu garīgo audzinātāju, pret viņu dzīves gaitu nodrošinātāju.”



LATVIJAS VALSTS JŪRNICĪBAI 100

Mūsu jūrnieki aiznesa Latvijas vārdu tālu pasaulē. Tie bija mūsu zemnieku – mežakapteiņu dēli, kuriem beidzot bija radusies iespēja īstenot tēvu sapņus, atstāt dzimto, drošo krastu un doties kā kapteiņiem un stūrmaņiem jūrā preti nezināmam liktenim.

1902. gadā Ainažu jūrskolā atvēra vēl trīs sagatavošanas klases, un tā kļuva par sešklasīgu jūrskolu. Pirmās trīs sagatavošanas klases palika 1870. gadā celtajā skolas namā. Abās ēkās kopā varēja mācīties 260 skolēnu.

Sākoties Pirmajam pasaules karam, Ainažu jūrskolu apvienoja ar Ventspils jūrskolu un evakuēja uz Hersonas guberņas Aļeškiem (tagadējā Curupinska), kur tā darbojās no 1915. līdz 1917. gadam. Mācības Ainažu jūrskolā atsākās 1918. gadā skolotāju Jūlija Erharda un Eduarda Dūņa vadībā, izmantojot nedaudzos mācību līdzekļus, kas vēl bija saglabājušies no 1915. gada, kad skolu evakuēja un daļu tās inventāra apraka pagalmā un malkas šķūnī.

Skolā darbojās viena sagatavošanas klase un speciālā klase. Vācu okupācijas iestādes skolu atbalstīja un maksāja skolotājiem algu. 1918./1919. mācību gadā speciālajā klasē mācījās 44 audzēkņi, no kuriem 30 bija igauņi un 14 latvieši. 1919. gadā mācības pārtrauca igauņu baltgvardu iebrukums Ainažos, strauji bija samazinājies arī audzēkņu skaits.

Ainažu jūrskola savu darbu bija veiksmīgi pabeigusi. No 1864. līdz 1919. gadam tajā sagatavoja vairāk nekā 1000 diplomētu kapteiņu un stūrmaņu.

Kad Ainažu jūrskola beidza pastāvēt, ciems pie jūras kļuva kluss un vientuļs. Vairs neskanēja jūrskolnieku draiskie smieklī un zābaku dipoņa. Ostā arvien retāk piestāja staltie burukuģi ar “dzelzs vīriem” uz klāja. Taču viņu lielā uzdrīkstēšanās – atvērt jūrskolu zemniekiem, izbraukt plašā pasaulē ar pašu būvētiem burukuģiem – saglabājas stāstos no paaudzes uz paaudzi.■

Iveta Erdmane



LATVIEŠU JŪRNICIEKI MŪSU VALSTS TAPŠANAS LAIKĀ

Eduards Bīriņš bija viena no visai pretrunīgi vērtētām personībām, kas Latvijas valsts dibināšanā un atzīšanā un arī Latvijas jūrnieceības attīstībā tomēr paveicis paliekošu darbu. No vienas puses, viņš bija enerģisks, strādīgs, iniciatīvas bagāts, diplomātiski elastīgs, spējīgs izdzīvot krasos vēsturiskos pagriezienos, bet, no otras puses, dumpīgs, paštaisns un nereti neiecietīgs cilvēks, kuram bija grūti uz klausīt kritiku no citiem un kuram bija pietiekami augsts pašvērtības sliekšnis.

Dzimis 1883. gadā kā piektais bērns četrpadsmit bērnu ģimenē, viņš vienmēr bija spiests cīnīties par savu vietu dzīvē. Aizrāvēs ar sociāldemokrātu idejām, viņš 1903. gadā piedalījās sociāldemokrātu Rīgas grupas dibināšanā. Par savām idejām sēdējis Rīgas Centrālcietumā. 1908. gada martā vecāki pret 500 rubļu drošības naudu panāca dēla atbrīvošanu no ieslodzījuma līdz tiesas dienai, ko Bīriņš izmantoja, lai, tvaikoņa ogļu bunkurā noslēpies, aizlaistos uz Londonu.

1908. gadā Londonā saplūda ļoti daudz politisko emigrantu no Krievijas, starp tiem daudzi latvieši no dažādām partijām, kā arī cilvēki, kuri kaut kādu iemeslu dēļ bija iesaistījušies revolucionārajā kustībā. Londonā radās doma par visu turienes latviešu apvienošanu bezpartijiskā latviešu izglītības biedrībā. Par biedrības priekšnieku ievēlēja skolotāju Juri Dabertu, bet Bīriņu, neskatoties uz enerģisko cenšanos iekļūt vadošos amatos, tikai par sekretāru. 1908. gada rudenī Briselē, Beļģijā, notika Latviešu sociāldemokrātu savienības konference, kuras laikā E. Bīriņam radās asas domstarpības par partijas programmu un darbības taktiku ar vairākiem partijas vadītājiem, kuri centās Latviešu sociāldemokrātu savienību pārvērst par Krievijas sociālistu revolucionāru (eseru) organizācijas sastāvdaļu, izvirzot darbības priekšplānā revolucionāro teroru. E. Bīriņam tas nebija pieņemams, un viņš no savienības izstājās. Šo soli viņam vēlāk atgādināja, jo neviena partija vairs neiestājās par Bīriņa kandidatūru valsts amatos: viņam līdzī gāja sociāla slava, bet pašiem sociāldemokrātiem viņš vairs nepiedereja. Tas arī kļuva par pamatu viņa diplomāta karjeras beigām, kad jau 1924. gadā risināja jautājumu par jauna sūtņa kandidatūru Londonā atlūgumu iesniegušā Bisenieka vietā. Šo amatu gribēja Bīriņš, un ne bez pamata, jo viņš bija reāli piedalījies visās aktivitātēs, kas palīdzēja novest Latviju līdz neatkarībai. Tomēr neviens politiskais spēks neiestājās ne par to, lai Bīriņš kļūtu par sūtni Londonā, ne arī vēlāk, lai viņš saglabātu ģenerālkonsula posteni. Latvijas valdošās aprindas par sūtni Lielbritānijā 1925. gada martā izvēlējās Fridrihu



Vesmani, līdz tam 1. Saeimas priekšsēdētāju, vadošu sociāldemokrātu. Bīriņš bija spiests pamest diplomāta posteni un veltī gaidīja uz jaunu norikojumu Latvijas ārlietu resorā.

1912. gadā Eduards Bīriņš, kurš tolaik mājāja Liverpūlē, atjaunoja sakarus ar latviešu avižu redaktoru Āronu Matisu un ar pseidonīmu Romnieks regulāri rakstīja informācijas par apstākļiem Anglijā laikrakstam "Dzimtenes Vēstnesis". Bīriņš bija tas, kurš "Dzimtenes Vēstneša" vairākos 1912. gada maija numuros sniedza komentārus par "Titānika" bojāeju.

Liverpūlē nereti iebrauca Krievijas kuģi, piemēram, "Varjag", "Kursk" u.c., uz kuriem bija daudz latviešu jūrnieru. "Kursk" savulaik uzturēja tiešu pasažieru satiksmi starp Liepāju un Ņujorku, tā kapteinis bija liepājnieks Alfreds Kirsfelds, un arī 120 vīru lielajā kuģa komandā lielākoties bija latvieši. E. Bīriņu pieņēma par "Kursk" rakstvedi, bet 1917. gada oktobrī paaugstināja par kuģa darbvedi. Kopš 1917. gada septembra tvaikonis "Kursk", kas jau bija pārvērsts par kara transportkuģi, veica regulārus reisus uz Arhangeļsku un atpakaļ, vedot Krievijas bēgļus uz dzimteni, savukārt no turienes čehu gūstekņus, baltgvardus un citus, kas nevēlējās palikt Padomju Krievijā.

Ne bez Bīriņa aktivitātēm latviešu jūrnieru interešu aizstāvēšanai Liverpūlē tika nodibināta komisija, šodien varētu teikt – arod biedrība, par kuras sekretāru kļuva E. Bīriņš. Daudziem latviešiem draudēja izsūtīšana dienēt Kolčaka, Deņikina, Vrangaļa armijā – cīņā pret Sarkano armiju. Pret šādu Anglijas administratīvo iestāžu rīcību arī stingri uzstājās Latviešu jūrnieru komisija, kas pieprasīja jūrnierus sūtīt uz Latviju. Par latviešu jūrnieru lietu tika ziņots pat Lielbritānijas premjerministram Loidam Džordžam, un beidzot ar Latvijas legācijas (vēlāk sūtniecība) Londonā palīdzību panāca, ka nevienam latviešu jūrnieram pret viņa gribu vairs nesūtīja dienēt svešās armijās, bet atļāva atgriezties Latvijā vai izvēlēties darbu uz kuģiem.

1918. gada novembra beigās Liverpūlē pie latviešu jūrnieriem ieradās ārlietu ministrs Zigfrīds Anna Meierovics, kurš lūdza aizdot naudu Latvijas Pagaidu valdības delegācijas darba nodrošināšanai Parīzē, kā arī Latvijas legācijas izveidošanai Londonā.

Zigfrīds Anna Meierovics savā 1918. gada 14. novembra vēstulē latviešu jūrnieriem Liverpūlē rakstīja: "No klāt pieliktās Lielbritānijas valdības deklarācijas redzēsiet, ka 11. novembrī Latvija ir atzīta par brīvu valsti un Latviešu nacionālā padome – par Latvijas pagaidu valdību. Tāpat ir jau saņemtas garantijas, ka Latvijas delegāti ņems dalību Miera konferencē. Svētdien, 24. novembrī, pulksten 3 pēc pusdienas sniegsu Anglijā dzīvojošiem latviešiem ziņojumu par Latvijas starptautisko stāvokli, mūsu zemes un tautas izredzēm un uzdevumiem nākotnē. Laipni lūdzu šo uzaicinājumu paziņot visiem Liverpūlē dzīvojošiem latviešiem un ļoti priecāšos, ja ieradīsies pēc iespējas vairāk mūsu tautas svešumā izkaisītie dēli un meitas. Pie tā paša



gadījuma mēs varētu pārrunāt visas tās lietas, kuras Jūs savā un Jūsu biedru vārdā man vēstulē rakstījāt. Lūdzu nododiet manu sveicienu Latvijas pagaidu valdības vārdā Latvijas brīviem pilsoņiem Liverpoolē. Lai dzīvo brīvā, suverenā, nedalītā Latvija!”

Tik jūsmīgi Meierovics apsveica latviešu jūrniekus Liverpoolē, aicinādamus tos uz Londonu apspriesties par turpmākiem soļiem Latvijas valsts stiprināšanas darbā.

Tā paša gada 14. decembrī no Latvijas legācijas Londonā raksta: “Darba ļoti daudz, un ikviena palīdzīga roka var būt no lielas svētības mūsu dzimtenes labklājības pacelšanas ziņā. Nekārtīga satiksme ar Latviju traucē arī Latvijas legācijas darbību, jo nav iespējams tieši dabūt līdzekļus neatliekamiem darbiem. Te nu vietējiem latviešiem būtu jānāk talkā, un daudzi no Liverpoolē dzīvojošiem latviešu kapteiņiem jau ir palīdzīgu roku snieguši, gan ziedojot, gan aizdodot naudu Latvijas legācijas vajadzībām.”



Zigmunds Anna Meierovics
1920. gadā Londonā
kopā ar Latvijas konsulu
Londonā Eduardu Bīriņu
(pirmais no labās).

Tā laika dokumenti raksturo latviešu jūrniekus kā cilvēkus, kam piemīt dzimtenes mīlestība un kam krūtīs arvien ir pukstējusi patriota sirds. Tā kā starp jūrniekiem bija turīgi kapteiņi – kuģu īpašnieki, tika savākts visai liels aizdevums, par ko Latvijas valdība bija ļoti pateicīga. Meierovica un Latvijas legācijas Londonā uzaicinājumam atsaucās daudzi latviešu jūrnieki, kuri kara apstākļu spiesti atradās Lielbritānijā. Tie bija jūrnieki no rekvizētiem krievu kara transporta kuģiem un no daudzajiem latviešu buriniekiem, kas kara laikā bija aizgājuši bojā. No pirmajiem latviešu jūrniekiem Liverpoolē, kas bija nodibinājuši sakarus ar Latvijas Pagaidu valdības pirmo sūtni Londonā Z. A. Meierovicu un aktīvi piedalījās Latvijas pārstāvniecības Londonā un Miera delegācijas Parīzē materiālā pabalstīšanā, minami kapteiņi E. Celmiņš (burinieks “Kalps”), Alfrēds Bērziņš (burinieks “Austrums”), Miķelis Zandbergs (burinieks “Martin Gust”), K. Als, M. Zandbergs, O. Gelze, G. Melbārds, Aleksandrs Bērziņš, J. Asars, M. Rusbergs, E. Sloka, P. Neimanis, M. Greve, J. Zilemans u.c. No citu kategoriju jūrniekiem minami Eduards Bīriņš, vēlāk ģenerālkonsuls Londonā, A. Risināms, A. Lielmežs, H. Arnovics, J. Gabaliņš, J. Pestels, J. Eglīts, E. Ogrīņš un citi. Grūti uzskaitīt tos daudzus latviešu jūrniekus ārzemēs, kuri ziedoja pēc savas labākās iespējas Latvijas valsts labā. Latviešu jūrnieku materiālais pabalsts jaunās valsts pārstāvniecībām Londonā un Parīzē gan ziedojumu, gan aizdevumu veidā sniedzās prāvās summās. Ar devīgu roku jūrnieki nāca pretim Meierovica uzaicinājumam. No dokumentiem redzams, ka par pirmo jūrnieku pārstāvi pie legācijas



Londonā iecelts kapteinis E. Celmiņš, kas uzņēmās bojā gājušo latviešu kuģu un personāla lietu kārtošanu. Ar lielu dedzību kapteinis Celmiņš ķērās pie savu pienākumu pildīšanas. 1919. gada 15. janvārī viņš raksta latviešu jūrniekiem Liverpūlē: "Varu jums paziņot, ka Meierovics un Simsons jau Parīzē savu darbu iesākuši un šodien pieprasīja, lai Čakste steidzoši izbrauc uz Parīzi, jo latviešu lieta nāks priekšā nākošu sestdien, 18. janvārī, bet Čakste vēl nav ie braucis Londonā. No Stokholmas viņš jau izbraucis 13. janvārī, tāpat arī Skujenieks un Seskis ir ceļā uz Londonu. Man daudz darba, ik dienas pienāk vēstules lielā skaitā."

Šī vēstule labi raksturo to, cik aktīvi jūrnieki piedalījušies visu tā laika latviešu aktuālo politisko jautājumu risināšanā ārzemēs. Diemžēl kapteinim E. Celmiņam nebija lemts ilgi pildīt savus pienākumus, jo viņš pēkšņi saslima un nomira.

Latviešu jūrnieku palīdzība neaprobežojās ar to vien, ka viņi ziedoja un aizdeva valstij naudu, viņi arī vāca līdzekļus trūcīgo bērnu ēdināšanai karā izpostītajā dzimtenē.

Jūrnieki bija pirmie, kas lika pamatus informācijas biroja nodibināšanai pie legācijas un kārtējā "Ziņojuma" izdošanai par notikumiem dzimtenē. Vēlāk šis birojs izvērtās par Latvijas popularizēšanas un propagandas iestādi pie sūtniecības Londonā.

1919. gada 17. aprīlī Liverpūlē notika plašāka jūrnieku sanāksme. Sakarā ar Baltijas kooperatīva nodaļas dibināšanu tika ievēlēta Jūrnieku komisija, kuras mērķis bija apvienot visus latviešu jūrniekus Lielbritānijā, lai sekmētu Latvijas Pagaidu valdības nolūkus, dibinātu stipru tirdzniecības floti, palīdzētu atrast piemērotus kuģus un kredītus kuģniecības veicināšanai. Šo mērķu realizēšanai Jūrnieku komisija nolēma stāties tiešos sakaros ar valdības iestādēm un pārstāvniecībām ārzemēs, kā arī centās uzturēt sakarus ar jūrniekiem Latvijā un ārzemēs. Par komisijas biedriem varēja būt tikai jūrnieki. Komisija palīdzēja organizēt Latvijas Pagaidu valdību, kā arī tās pārstāvniecību un delegācijas piedalīšanos miera konferencē Parīzē.

Dalība konferencē bija Latvijas ceļa sākums starptautiskajās attiecībās.

1919. gada 3. maijā Z. A. Meierovics no Parīzes raksta: "Pateicos par piesūtīto Jūrnieku komisijas protokolu un noteikumiem. Loti priecājos par šīs komisijas nodibināšanu un novēlu sekmīgu darbību Latvijas labā.

Visa cienība,

Z. A. Meierovics, Latvijas Ārlietu ministrs."■

Sagatavoja Anita Freiberga

Avoti: Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts vēstures arhīva materiāli,

Lidijas Biriņas atmiņas, Dzintara Buša pētījums par Eduardu Biriņu



PIRMS 100 GADIEM LIEPĀJĀ UN KO VĒL JOPROJĀM SLĒPJ BĪSTAMIE AKMENRAGA SĒKLI

Kaut arī plaši un krāšņi svinējām Latvijas simtgadi pirms gada, ar valsts dibināšanu svarīgus notikumus atzīmējām arī šogad Liepājā. 27. jūnijā televīzija pārraidīja tiešraidē kuģa “Saratov” sagaidīšanas simtgades rekonstrukciju – klātesot Valsts prezidentam Raimondam Vējonim, arī daudziem liepājniekiem, norisinājās simboliska Pagaidu valdības nokāpšana no kuģa Liepājas ostā, kā tas noticis nu jau tālajā 20. gadsimta sākumā.

Kopumā šim notikumam veltītās norises ilga trīs dienas, un gatavošanās tām bija pamatīga un nopietna. Pagaidu valdību atveidoja Liepājas teātra aktieri, kuriem tērpu pielaikot, tāpat kā pārējiem svinīgā brīža lieciniekiem un sagaidītājiem, ilga teju nedēļu. Apģērbi un tam laikam atbilstoši aksesuāri tika meklēti visā Latvijā, šo to izdevās atrast pat Polijā un attiecīgi iznomāt. Lai viss patiesi līdzinātos un izskatītos kā tajā nozīmīgajā brīdī, pasākuma vizuālais tēls un notikumu norise tika salīdzināta ar vēsturiskiem fotoattēliem, kuri saglabājušies līdz mūsu dienām. Skanēja valdības vīru uzrunas, himnas un dziesmas. Gluži kā pirms 100 gadiem, ar to pašu dedzību, nopietnību un atbildības sajūtu.



Kuģa “Saratov” sagaidīšanas simtgades rekonstrukcijas pasākums.

Bija tāds vēstures mirklis, kad par mūsu valsts galvaspilsētu uz neilgu brīdi nosacīti kļuva Liepāja, bet par valdības mītni – kuģis “Saratov”, kura likteni šoreiz vērts atsaukt atmiņā.

Tvaikoni “Saratov” uzbūvēja Dānijā 1888. gadā un nosauca par “Leopold II”. Tas bija kravu un pasažieru pārvadāšanai paredzēts kuģis. Pirms Pirmā pasaules kara par kuģa īpašnieku kļuva Krievijas Ziemeļrietumu kuģniecības sabiedrība, kas to izmantoja satiksmes uzturēšanai starp Liepāju un Hallu

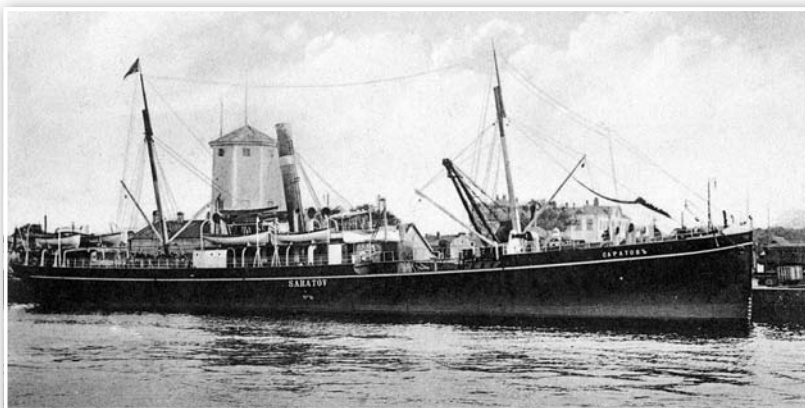


Lielbritānijā. 1911. gadā kuģi pārdēvēja par “Saratov”, pasažieri galvenokārt bija emigranti no Krievijas, kuri labākas dzīves meklējumos centās nokļūt Rietumeiropā. Iespējams, ka vēlāk daļa no viņiem devās vēl tālāk – uz ASV. Sākoties pasaules karam, tvaikonis nonāca vācu okupācijas iestāžu pārziņā un tika izmantots par munīcijas noliktavu. 1919. gada sākumā Latvijas Pagaidu valdība kuģi konfiscēja, uz tā tika pacelts Latvijas karogs. Pagaidu valdība uz “Saratov” uzturējās no 1919. gada 16. aprīļa līdz 27. jūnijam. Vēsturiskā situācija jaunajai Latvijas valstij nebija pārlietu labvēlīga, tobrīd Liepājā viss balansēja uz trauslās būt vai nebūt robežas. Kad situācija kļuva cerīga un zvaigznes labvēlīgas topošajai jaunajai valstij, jūlija sākumā “Saratov” devās savā vēsturiskajā reisā un aizveda Pagaidu valdību no Liepājas uz Rīgu.

Izpildījis savu vēsturisko misiju, tvaikonis sāka ikdienišķus reisus uz dažādām Baltijas jūras ostām un Lielbritāniju. Uz klāja bija pasažieri, rūmēs – pārtikas preces, kokmateriāli un ogles. 1920. gada nogale pirms Ziemassvētkiem kuģim bija neveiksmīga – tas uzskrēja uz sēkļa pie Helsinkiem, pēc tam to remontēja Liepājas ostā. Pēc miera līguma noslēgšanas ar Padomju Krieviju kaimiņvalsts pieprasīja kuģa atdošanu, un 1923. gada 2. janvārī uz “Saratov” kāpa Krievijas apkalpe. Kuģis devās savā liktenīgajā pēdējā braucienā...

Arhīvos un pirmskara periodikā saglabāties kāda latviešu jūrnika stāsts par “Saratov” pēdējiem brīžiem. Pirms kuģa atdošanas Padomju Krievijai tas kādu brīdi nav izmantots, jo bijis vecs un stipri nolietots, tā ekspluatācija vairs nav nesusi peļņu, tā vērtība lēsta vien 475 britu mārciņu jeb 522 500 Latvijas rubļu apmērā. Pirms kuģa atdošanas uz tā tika veikti nepieciešamie remontdarbi, lai tas būtu brauktpēdīgs. Remontu Rīgā veica latviešu apkalpe, no kuras daļa saskaņā ar savstarpēju vienošanos kuģim pa ceļam bija jānogādā līdz Liepājas reidam. Kad “Saratov” pārņēma Krievijas apkalpe ar kapteini Kondratjevu priekšgalā, uz tā tika uzkrāmēta stutmalca vešanai uz Angliju, un kuģis devās ceļā.

1923. gada 14. janvāra priekšpusdienā kuģis ir pret Pāvilstu, to jūrā pamana vietējie zvejnieki, kuri, kūpinādami savas pīpes, pauž nemieru – kuģis iet pārāk tuvu krastam, vai tas spēs izvairīties no bīstamā Akmeņraga sēkļa? Notiekošo ar tikpat lielām bažām vēro latviešu jūrniki, kas atrodas uz kuģa. Jūra gan ir mierīga un Akmeņraga bāka labi saredzama, bet vai tikai kuģis nav par tuvu krastam? Jūrniki steidz brīdināt sardzes virsnieku, tas atbild, ka bez kapteiņa ziņas kursu mainīt nedrīkst, bet kapteinis esot aizņemts pusdienojot. Brīdī, kad kapteinis ierodas stūres mājā, kuģis ietriecas sēklī. Kuģiem bīstamā vieta šeit ietriecas jūrā līdz pat 3,2 kilometriem, un vietām ūdens ir tikai astoņas pēdas dziļš... Pret vakaru ar velkoni ierodas glābēji no Liepājas un konstatē, ka kuģa priekšgals visai pamatīgi ietriecies sēklī. Ar to vēl nelaimes nebeidzas. Pret vakaru sāk pūst spēcīgs vējš un pamazām saceljas vētra, kas tik pret rītu pierimst. Apkalpei šo pūtienu un jūras plosīšanos izdodas veiksmīgi pārciest, un no rīta,



spītējot lielajiem vilņiem un stiprajam vējam, no Akmeņraga ierodas glābšanas laiva, kam vairākos braucienos izdodas apkalpi nogādāt krastā. Izdzīvo visi.

Drīz vien uznāk stiprs sals, un kuģa turpmāka glābšana vairs nav iespējama. To uzskata par neglābjami nogrimušu tajā pašā vietā, kur pirms gada nogrimis burinieks "Karal". Vēl 1933. gadā virs ūdens bijuši redzami kuģa masti un dūmenis. Tā kā vraks traucē zvejniekiem un plēš tīklus, vairākkārt tiek rīkota tā spridzināšana. No vraka iegūto dzelzi ved uz Liepājas drāšu fabriku, un daļa kuģa atlieku tiek pārvērsta drātīs. Spridzināšanas laikā uzpeldējusi arī daļa stutmalkas, kas bija paredzēta vešanai uz Angliju. Stāsta, ka kuģa stūres rats un kompass ticis saglabāts Pāvilostas pamatskolas muzejā, taču tie visdrīzāk zuduši nākamā pasaules kara virpuļos...

Tāds liktenis piemeklējis šo mūsu vēsturē tik nozīmīgo kuģi. Zinātāji teic, ka daļa kuģa joprojām atrodas jūras dzelmē pie Akmeņraga bīstamā sēkļa iepretim bācai. Ja ejat gar krastu garām šai vietai, apstāieties uz brīdi un padomājiet par šo vietu, šo kuģi un mūsu vēstures nereti traģiskajām lappusēm. Vēl uzkāpiet augstajā Akmeņraga bākā, no kuras paveras plašs un skaists skats uz visām debess pusēm, un, aizvēruši uz mirkli acis, iedomājieties – tur, jūras dzelmē, joprojām atrodas kāda daļa no kuģa "Saratov". Tagad Akmeņraga bāka, "Saratov" un sēklis ir saistīti uz mūžīgiem laikiem.

Padomāsim – varbūt Akmeņragā pie bākas var uzstādīt kādu piemiņas zīmi tvaikonim "Saratov" un arī citiem kuģiem, kas vētrās šeit raduši sev mūža osu? Un kuģa likteni varētu iemūžināt lieliskā kinofilmā – dokumentālā vai pat aktierfilmā. Būtu tik kāds gribētājs un atbalstītājs!■

Normunds Smajnskis

LJG 2019



NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ 2019. GADĀ

2019. gadā pasaules jūrniecības nozares uzmanības centrā bija globāli jautājumi. Par vienu no karstākajiem diskusiju tematiem bija kļuvusi IMO sēra regula, kas nu jau 2020. gada. 1. janvārī ir stājusies spēkā. Starptautiskā jūrniecības nozare diskutēja par digitalizācijas, kibernetikas jautājumiem, kuģošanas drošību un autonomo kuģu attīstības perspektīvu. IMO kopā ar jūrniecības profesionālajām un sabiedriskajām organizācijām aktualizēja sieviešu lomu un vietu jūrniecībā, tā cenšoties pievērst nozares uzmanību vēl joprojām pastāvošajai dzimumu nevienlīdzībai un jūras virsniņu deficītam. Tika risinātas arī ar pirātu uzbrukumiem saistītās problēmas, īpašu vērību pievēršot incidentiem Gvinejas līcī. Visas šīs aktuālās tēmas gada griezumā tika atspoguļotas arī žurnālā "Jūrnieks". Un tas ir bijis ļoti svarīgi, jo mūsu jūrnieki ir iesaistīti starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, strādā starptautiskajos jūras kravu pārvadājumos un ir pakļauti gan jaunāko tehnoloģiju diktētajai darba specifikai, gan daudzo un dažādo prasību ievērošanai, gan arī drošības apdraudējumam pirātu rajonos.

Latvijas jūrniecības nozare, sekojot jaunākajām tendencēm pasaules jūrniecībā un pildot tai uzliktās starptautiskās saistības, ir pievērsusies arī iekšējo jūrniecības jautājumu aplūkošanai, diskutējot gan par jūrniecības izglītības jautājumiem un jaunās paaudzes iesaistīšanu un piesaistīšanu jūrniecībai, gan par jaunas jūrniecības politikas nepieciešamību un tradīciju saglabāšanu. Latvijai joprojām ir izdevies saglabāt vietu Parīzes memoranda *baltajā sarakstā*, ieņemot tur trīsdesmito vietu. Pasaules tirdzniecības flotē, kurā ir vairāk nekā 53 tūkstoši kuģu, strādā pāri par 12 tūkstošiem Latvijas jūrnieku, no kuriem 96% ir vīrieši un 4% sievietes. Mūsu ostas turpina infrastruktūras pilnveidošanu un kravu diversifikāciju, intensīvi strādājot pie jaunu investīciju piesaistes un pievienotās vērtības radīšanas.

Latvija aizvadījusi nozīmīgām jubilejām bagātu 2019. gadu. Dzīve turpinās, un Latvijas jūrniecības nozari gaida jauni izaicinājumi.



GADA CILVĒKI

LATVIJAI JAUNS VALSTS PREZIDENTS EGILS LEVITS

2019. gada 29. maijā Saeima ārkārtas sēdē par jauno Latvijas Valsts prezidentu ievēlēja Eiropas Savienības



Tiesas tiesnesi Egilu Levitu. Par viņu balsoja 61 deputāts, un savus amata pienākumus Egils Levits sāka pildīt 8. jūlijā.

IECELTS JAUNS SATIKSMES MINISTRS

Ekonomists un politiķis, 13. Saeimas deputāts no Jaunās konservatīvās partijas Tālis Linkaits 2019. gada 23. janvārī kļuva par Latvijas satiksmes ministru. Viņš savu darbu ministrijā sāka ar vēstījumu: "Pēdējos gados Latvija aizvien vairāk atpaliek no saviem kaimiņiem, turklāt ne tikai attīstībā, bet arī domāšanā. Daudzi valstiski svarīgi jautājumi tiek sashēmoti vai nomuļļāti, tāpēc ikvienam saprātīgi domājošam cilvēkam ir skaidrs, ka Latvijai nepieciešams restarts."



JŪRAS SPĒKU KOMANDIERA AMATĀ STĀJAS KASPARS ZELČS

2019. gada 2. novembrī Liepājā svinīgā ceremonijā Jūras spēku komandiera amatā stājās jūras kapteinis Kaspars Zelčs, nomainot līdzšinējo komandieri flotiles admirāli Ingu Vizuli.



LATVIJAS JŪRAS SPĒKU KRASTA APSARDZES DIENESTAM JAUNS PRIEKŠNIEKS

Kopš 2019. gada marta komandkapteinis Krists Kristlībs ir Latvijas Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta priekšnieks. Tas ir jauns darbības lauks, vēl viens izaicinājums, kā arī loģisks posms viņa militārajā karjerā.



VENTSPILS OSTAI JAUNS OSTAS KAPTEINIS

Pēc ilggadējā ostas kapteiņa Arvīda Buka došanās pelnītā atpūtā no 2019. gada 16. jūlija par Ventspils ostas kapteini iecelts tālbraucējs kapteinis Gunārs Trukšāns. Par Ventspils ostas kapteiņa vietnieku kļuvis kapteinis Roberts Puriņš.





GADA JUBILĀRI



AINAŽU JŪRSKOLAS MUZEJAM PUSGADSIMTS, JŪRSKOLAI 155

Tie ir bijuši raženi, ar mīlestību pret Latviju, cilvēkiem un darbu piepildīti gadi. Ainaži šodien vairs nav tikai Vidzemes jūrmalas kultūrizglītības centrs, šī seno jūrniecības tradīciju piestrāvotā vieta kļuvusi par Latvijas jūrniecības svētvietu, kur ik gadus pulcējas visu paaudžu jūrniece. 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."



LATVIJAS JŪRAS SPĒKIEM 100

Par Latvijas Kara flotes dibināšanas dienu oficiāli uzskata 1919. gada 10. augustu, kad pie Latvijas armijas Virspavēlnieka štāba tika nodibināta Jūras nodaļa. Ar karakuģu parādi Rīgas jūras līcī, kuru pirmo reizi pēc stāšanās amatā pieņēma Valsts prezidents Egils Levits, iesākās Jūras spēku simtgades svinības. Uzmanējot Latvijas Jūras spēkus, Egils Levits uzsvēra: "Jūras spēkiem ir nozīmīga loma valsts aizsardzības spēju stiprināšanā, jo neatkarīgi no starptautiskās situācijas valsts nevar pastāvēt bez spēcīgas aizsardzības sistēmas."

"BRĪVAJAM VILNIM" 70

Kad 1949. gadā Salacas grīvā zvejnieki apvienojās kopsaimniecībā "Brīvais vilnis", nevienam pat prātā nenāca, ka Latvijas simtgadē viņu pēcteči ražos labākās šprotes pasaulē. No vienkāršām airu laivām līdz atpazīstamam zīmolam tuvu un tālu aiz valsts robežām – tāds ir akciju sabiedrības "Brīvais vilnis" septiņos gadu desmitos noietais ceļš.

LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJAI 30

2019. gada oktobra sākumā LJA atzīmēja savas pastāvēšanas 30 gadus, kopā pulcējot absolventus, pasniedzējus, studentus, kā arī jūrniecības nozares



pārstāvjus. Svinīgajos pasākumos paldies vārdi tika teikti gan akadēmijas dibinātājiem, gan arī pasniedzējiem, kuri turpina izglītēt topošos jūrniekus. Ievērojot pirms 30 gadiem iedibināto LJA tradīciju, tika nolikti ziedi pie Brīvības pieminekļa, bija piemiņas brīdis K. Valdemāra atdusas vietā, kā arī pie LJA pirmā rektora Jāņa Bērziņa kapa.



LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAI 30

1989. gada 3. novembrī aptuveni piecdesmit jūrniecībai piederīgu cilvēku nolēma dibināt Latvijas Jūrniecības savienību. Pirmais valdes priekšsēdētājs kapteinis Gunārs Šteinerts 21. decembrī sasauca pirmo kopsapulci. Jauno savienību tolaik atbalstīja vairāk nekā 400 biedru. LJS ir pierādījusi savu dzīvotspēju, tagad svarīgākais uzdevums ir izvirzīt jaunus mērķus un ambīcijas šo mērķu sasniegšanai.



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAI 25

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.



GADA VEIKSMES

LATVIJAS KAROGS JOPROJĀM PM BALTAJĀ SARAKSTĀ

2019. gadā Latvija saglabājusi vietu Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) *baltajā sarakstā*, pakāpjoties no 32. uz 30. vietu. 2019. gadā *baltajā sarakstā* bija 41, *pelēkā* 18 un *melnajā* 14 valstis.

ZEM "VIA LATVIA" ZĪMOLA LATVIJAS OSTAS UN TRANZĪTBIZNESS

"VIA Latvia" zīmola logotips, kurā dinamiski vijas vārds "VIA" ar pamata nozīmi "ceļš", simbolizē kustību – nepārtrauktu transporta nozares attīstību un pilnveidi. Divu gadu laikā radītais zīmols sāk dod augļus: pēdējā pusotra gada laikā divās izstādēs tas atzīts par vienu no labākajiem izstāžu zīmoliem. Ir iedzīvīnāta ideja par Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas iespēju popularizēšanu, noliekot to zem vienota karoga – zem zīmola "VIA





Latvia", jo mērķis ir būt atpazīstamiem un reklamēt valsti. Jo vairāk sevi popularizēsim, jo vairāk būsīm apritē.



REALIZĒTS LĪDZ ŠIM LIELĀKAIS INFRASTRUKTŪRAS BŪVNICĪBAS PROJEKTS BALTIJAS VALSTU OSTĀS

Pabeigti Krievu salas termināļa projekta otrā posma būvdarbi un objekts nodots ekspluatācijā. Aptuveni pusi no 150

miljonu eiro lielajām Krievu salas projekta izmaksām finansēja Eiropas Savienība.

2,9 MILJONI EIRO INOVĀCIJU GRANTIEM JŪRNICĪBAS NOZARĒ STUDĒJOŠIEM

Aizsācies vēl nebijis jūrniecības izglītības un zinātnes attīstības posms – Latvijas Jūras akadēmija parakstījusi līgumu par 2,9 miljoniem eiro projekta "Inovāciju granti jūrniecības nozarē studējošiem" īstenošanai, no kuriem 2 240 952 eiro ir ERAF finansējums, bet 746 997 eiro privāto uzņēmēju līdzfinansējums.

Jaunais Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonds, kas izveidots, sadarbojoties Latvijas Jūras akadēmijai un Liepājas Jūrniecības koledžai, sekmēs Latvijas jūrniecības nozares pētniecības izcilību, intelektuālā potenciāla attīstību un atbalstīs jūrniecības nozarē studējošos, iesaistīto akadēmisko un zinātnisko personālu.

GADA INCIDENTS

LATVIJAS JŪRNIIEKS IRĀNAS GŪSTĀ

Irānas varasiestādes Hormuza šaurumā 19. jūlijā aizturēja divus britu kuģus. Viens no kuģiem tika atbrīvots, bet tankkuģis "Stena Impero", kas kuģo zem Lielbritānijas karoga ar 23 jūrniekiem, starp kuriem ir arī Latvijas pilsonis – kapteiņa vecākais palīgs Dzintars Stanis, tika arestēts un nogādāts Irānas ostā. 5. septembrī



atbrīvoja septiņus apkalpes locekļus, tostarp arī Dzintaru, bet 27. septembrī "Stena Impero" tika atbrīvots un pameta Irānas ostu. Dz. Stanis atzīst, ka viņam joprojām nav skaidrs, kādēļ tieši viņš bija starp septiņiem apkalpes locekļiem, kurus atbrīvoja pirmos, visticamāk, tas bijis Irānas labas gribas žests – atbrīvot vienīgo ES pilsoni.



LABĀS INICIATĪVAS

RŪPES PAR AUDŽUBĒRNIEM

Jau kopš 2006. gada, atzīmējot Starptautisko hidrogrāfijas dienu, Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi uz sava hidrogrāfisko mērījumu kuģa "Kristiāns Dāls" uzņem ciemiņus – bērnus no Latvijas Audžuģimeņu biedrības. Jūras administrācijas iedibinātajai tradīcijai atbalstīt audžuģimenes pievienojusies arī LJS, kas sadarbībā ar Audžuģimeņu biedrību plāno izvērst plašāku palīdzību un sadarbību ar audžuģimenēm.



GADA TĒMA

SIEVIETES PIE STŪRES

"Sieviešu līdztiesība jūrniecības kopienā" – tāds ir IMO pasludinātais Pasaules jūrniecības dienas moto 2019. gadā. IMO atzīst, ka ļoti svarīgi ir vairot izpratni par dzimumu līdztiesības nozīmi, ko aktualizējusi arī ANO, uzsverot nepieciešamību novērst šķēršļus, kas joprojām stājas sievietei ceļā uz darbu jūrā un jūrniecības krasta specialitātēs, un uzskatot, ka ir svarīgi parādīt un izcelt sieviešu ieguldījumu jūrniecības nozarē.



GADA ATZIŅAS

IR LIETAS, PAR KURĀM IGAUŅI MŪS APSKAUŽ

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš: "Strādājot pie jaunā uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma, Finanšu ministrijas attieksme bija ļoti augstprātīga – mēs zinām labāk un visu taisīsim pēc igauņu parauga. Kad kādā sanāksmē iebildu, ka jūrniecības nozarē mums nevajadzētu ņemt par pamatu Igaunijas piemēru, jo jūrniecības nozarē igauņi vēlas ieviest mūsu sistēmu un viņi skatās uz mums, nevis mēs uz viņiem, Finanšu ministrijas ierēdņi pārsteigti noraudzījās uz mani – ko es tur tādu runāju?"

KĀJAS MAZĀ PIRKSTIŅA LIELĀ NOZĪME

Studenti savā balsojumā par to, kurš no pasniedzējiem izlaidumā viņus uzrunās, bija izvēlējušies "Jūras transports – kuģa vadīšana" programmas



direktora p.i. Kristapu Lūkinu, kurš absolventiem jautāja, kam domāts kājas mazais pirkstiņš. "Lai to sāpīgi varētu atstāt," teica Kristaps Lūkins. "Kāpēc jums to saku? Tikai tāpēc, lai atgādinātu, ka arī šķietami mazas lietas reizēm var nospēlēt vislielāko lomu, bet, neņemot to vērā, var nākties piedzīvot sāpīgus brīžus."

APBURTĀ LOKA FATĀLĀS SPĒJAS

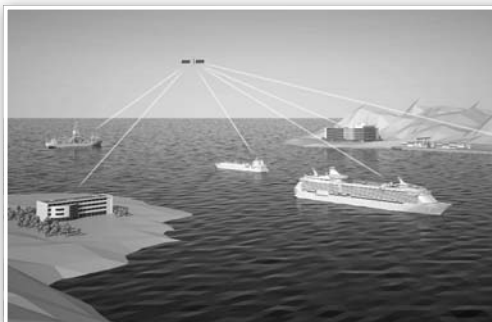
Kristīne Carjova: "Esošā sistēma ir radījusi tādu kā apburto loku: akadēmija izpilda kritērijus, lai iegūtu papildu finansējumu, kas savukārt ļauj izpildīt kritērijus, lai pieteiktos uz valsts finansējumu."

TU ESI APKALPES LOCEKLIS, NEVIS SIEVIETE

"Ja es dzirdu vārdu savienojumu "sieviete jūrā", uzreiz iedomājos ne jau sevi, bet gan – malači, meitenes!" saka Elīna Dimza, Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzēja. Elīna pati pēc Latvijas Jūras akadēmijas beigšanas jūrā nostrādājusi piecus gadus, bet nu jau ceturto gadu strādā krastā. "Savām studentēm es saku – ņemiet līdzi savus platākos šortus un savu briesmīgāko t-kreklu un tā arī staigājiet! Jums nav jāpiesaista uzmanība ar savu sievišķīgo izskatu! Nevajag lauvu raustīt aiz ūsām."

KAD NERVI NETUR

Kapteinis Viesturs Vīksne: "Tu runā un runā vienu un to pašu, bet nekas nemainās. Reiz kārtīgi pacēlu balsi un uzkliežu mehāniķim, bet viņš man saka: priekšniek, kur tu biji, kāpēc uzreiz normāli nepateici? Es viņam jautāju, vai tad tas ir normāli, ja man jākliež, lai tu saprastu, bet tāda, lūk, ir krievu cilvēku domāšana un mentalitāte."



FLOTES AUTOMATIZĀCIJA IR NENOVĒRŠAMA

Automatizācijas ieviešana globālajā transportā būs evolucionārs, nevis revolucionārs solis, un, neskatoties uz augsto automatizācijas līmeni, tuvākajā nākotnē joprojām būs vajadzīgi kvalificēti cilvēki ar atbilstošām

prasmēm. Tehnoloģiskie sasniegumi ir nenovēršami, tomēr tie būs pakāpeniski un dažādos reģionos radikāli atšķirīgi, tāpēc vēl jo asāk būs izjūtams dažādu pasaules reģionu darbaspēka atšķirīgais sagatavotības un prasmju līmenis, kas savukārt ietekmēs viņu konkurētspēju darba tirgū.



GADS SKAITĻOS UN FAKTOS

■ Aptuveni 90% preču, ko patērējam savā ikdienā, tiek pārvadātas pa jūru. Ik dienas pa pasaules jūrām un okeāniem ceļo miljardiem vērtas kravas, sākot no visparastākajām pirmās nepieciešamības precēm līdz augsto tehnoloģiju sasniegumiem.

■ Kuģniecība tiek uzskatīta par vienu no lielākajiem vides piesārņotājiem, kas rada aptuveni 2,5% no pasaules oglekļa emisijām, un aktuālākais jautājums ir, kā padarīt kuģošanas biznesu videi un cilvēkiem draudzīgu, meklējot jaunus enerģijas avotus, ar kuru palīdzību darbināt kuģu dzinējus.

■ Saskaņā ar "Allianz Safety & Shipping" datiem 2019. gads pasaules kuģniecības nozarei zaudējumu ziņā bija zemākajā līmenī kopš 2000. gada, salīdzinājumā ar 2018. gadu zaudējumi ir samazinājušies par vairāk nekā 50%. Gada pētījumā tika analizēti dati par kuģiem virs 100 bruto tonnām (GT).

■ Grieķijas flotes kopējā aktīvu vērtība sasniegusi 100 miljardus ASV dolāru, 2019. gadā tā savu kopējo vērtību ir palielinājusi par vairāk nekā pieciem miljardiem dolāru, kas ir bijis otrs lielākais vērtības pieaugums starp 10 lielāko kuģniecības valstu flotēm. Grieķija ieņemt pirmo vietu pasaules kuģniecību topā, tai seko Japāna, Ķīna, Singapūra, bet no Eiropas valstīm pirmajā desmitniekā ir arī Norvēģija, Vācija, Apvienotā Karaliste un Dānija.

■ Vidēji liels konteineru kuģis gadā veic trīs ceturtdaļas no attāluma līdz Mēnesim, kas nozīmē, ka savas darbības laikā tas gandrīz desmit reizes aizkuģojis līdz Mēnesim un atpakaļ.

■ Viena velosipēda nogādāšana konteinerā no Taizemes uz Lielbritāniju izmaksā apmēram 10 ASV dolāru, viena DVD / CD atskaņotāja transportēšanas izmaksas no Āzijas uz Eiropu ir aptuveni 1,50 dolāru, kilograma kafijas – 15 centu, bet alus skārdenes – tikai viens cents.

■ Starptautiska zinātnieku grupa paziņojusi, ka Baltijas jūras dzelmē ir atklātas 500 gadu veca kuģa paliekas. Zinātnieki uzskata, ka tas, iespējams, ir vislabāk saglabājies kuģa vraks, ko līdz šim ir izdevies atrast.

■ Singapūras ostā vienlaikus atrodas apmēram 1000 kuģu, ik pēc 2–3 minūtēm kāds kuģis pienāk vai izbrauc no ostas.

■ "Global Marine Technology Trends 2030 Autonomous Systems" ir jauna sistēma, ko sagatavojušas kompānijas "Lloyd 's Register", "QinetiQ" un "Southampton Week", un to izmantos autonomo jūras sistēmu nākotnes izpētei.■



“LATVIJAS DZELZCEĻŠ” ATZĪMĒ SAVU SIMTGADI

Atzīmējot 100 gadus kopš uzņēmuma “Latvijas dzelzceļš” (LDz) pirmsākumiem 1919. gada sākumā, visa 2019. gada garumā ir gaidāmi jubilejai veltīti izglītojoši, kultūras un biznesa pasākumi un procesi. Dzelzceļš nav tikai sliežu ceļi, tāpēc iedzīvotājiem būs iespēja uzzināt gan par dzelzceļa lomu mākslā un arhitektūrā, gan par to, kas notiek pēc tam, kad dzelzceļa stacijas vairs nepilda savus “tiešos pienākumus”, gan arī detalizētāk ieskatīties dzelzceļa vēsturē.

Lai gan dzelzceļa līnijas Latvijā ir kopš 1861. gada, dzelzceļa uzņēmums tika izveidots krietni vēlāk – 20. gadsimta sākumā. Līdz 1918. gadam dzelzceļa infrastruktūru Latvijā pārvaldīja Vācijas militārās iestādes. Pēc valsts neatkarības nodibināšanas nekavējoties arī sāktas sarunas par dzelzceļu pārņemšanu Latvijas rīcībā, un pirmais posms noslēdzās 1919. gada sākumā, kad Dzelzceļa valdei oficiāli nodeva pirmās tvaika lokomotīves, kā arī Liepājas dzelzceļa darbnīcas ar visu aprīkojumu. Šo darbnīcu vadību uzņēmās Gustavs Klaustiņš, kurš 1919. gada 1. augustā tika iecelts par Latvijas dzelzceļu galveno direktoru,



20. gadsimta 30. gadi. Rīgas stacija no putna lidojuma. Foto no Latvijas dzelzceļa vēstures muzeja krājuma.



Ventspils dzelzceļa stacija.

savukārt pašas darbnīcas kļuva par vadošo Latvijas valsts dzelzceļu palīguzņēmumu, ko var dēvēt arī par SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" priekšteci.

VAS "Latvijas dzelzceļš" prezidents Edvīns Bērziņš: "'Latvijas dzelzceļš" ir Latvijas valsts vienaudzis un šo simt gadu laikā ir bijis gan būtisks tautsaimniecības spēks, gan neatņemama iedzīvotāju ikdienas sastāvdaļa, nodrošinot iespēju pārvietoties starp lielākām un mazākām pilsētām. "Latvijas dzelzceļam" visu šo gadu gaitā ir bijuši dažādi izaicinājumi, tas ir ne tikai bijis liecinieks vēsturiskiem notikumiem, bet pats veidojis Latvijas vēsturi. Arī šodien "Latvijas dzelzceļš" ieņem nozīmīgu vietu Latvijas tautsaimniecībā – koncernā strādā aptuveni 10 tūkstoši darbinieku, un mēs esam viens no valstī lielākajiem nodokļu maksātājiem. Pateicoties uzņēmuma pārdomātajai stratēģiskajai attīstībai, pēdējo gadu laikā būtiski palielinātajai biznesa un organizācijas procesu efektivitātei, kā arī darbinieku profesionalitātei, "Latvijas dzelzceļa" otrajā simtgadē ieejam ar pamatotu pārliecību par uzņēmuma konkurētspēju šodien un nākotnē!"

Dažādi pasākumi saistībā ar LDz simtgadi tiek plānoti Latvijas dzelzceļa muzejā, kur vasarā paredzēta īpaša jubilejas nedēļa. Tās laikā interesenti būs gaidīti uz lekcijām par dzelzceļu un tā lomu dažādās jomās, piemēram, kino, arhitektūrā un mākslā. "Latvijas dzelzceļa" simtgades gadā tiks veidota arī grāmata un audiovizuāli darbi par dzelzceļa vēsturi.

Papildus kultūras pasākumiem šogad simtgades zīmē norisināsies arī ikgadējā LDz organizētā konference "Globālās transporta kustības izaicinājumi", kas pulcē augsta līmeņa nozares ekspertus no dažādām pasaules valstīm, lai



NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ

diskutētu par to, kā norises pasaulē – politikā, ekonomikā, zinātnē un sabiedrībā – ietekmē transporta un loģistikas nozari un kā tās izmantot nozares attīstības labā.

Liepājas darbnīcas pirms 100 gadiem tika pārņemtas ar 600 darbiniekiem, bet pēc Latvijas neatkarības atgūšanas darbinieku skaits uzņēmumā tuvojās 22 tūkstošiem, savukārt patlaban, pateicoties biznesa modeļa reorganizācijai un efektivitātes palielināšanai, LDz koncernā plašo funkciju spektru nodrošina nepilni 10 tūkstoši darbinieku.

Domājot par izaugsmi un sasniegumiem nākotnē, kā arī gatavojoties uzņēmuma 100 gadu jubilejai, "Latvijas dzelzceļš" ir sācis vizuālās identitātes jeb zīmola maiņu, kas notiks pakāpeniski turpmāko gadu laikā.

LDz koncerns jau vairāk nekā 25 gadus stabili darbojies ar līdzšinējo zīmolu. Tomēr, notiekot pārmaiņām nozarē, ir izstrādāts koncerna stratēģiskais redzējums un noteikti pakāpeniski sasniedzami mērķi. Šis redzējums likumsakarīgi nosaka arī zīmola izmaiņas.

Zīmola maiņa ir daļa no lielāka pārmaiņu procesa, kas pēdējos divus gadus noris koncerna uzņēmumos. Šo pārmaiņu pamatā ir redzējums par "Latvijas dzelzceļu" kā mūsdienīgu, labi attīstītu un pārvaldītu transporta, loģistikas un tehnoloģiju uzņēmumu grupu. Tādējādi, mainot stratēģisko virzību, likumsakarīgs solis ir arī pārmaiņas vizuālajā tēlā.

LDz mērķis ir kļūt par pilnvērtīgu transporta, loģistikas un tehnoloģiju uzņēmumu grupu, arvien lielāku akcentu liekot uz tehnoloģisko attīstību. Pārmaiņas nozīmē jaunus risinājumus, kas ļaus celt drošību, nodrošināt ērtākus pakalpojumus klientiem, radīt jaunus risinājumus lokomotīvu un vagonu saimniecībā.

VAS "Latvijas dzelzceļš" ir publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un koncerna "Latvijas dzelzceļš" valdošais uzņēmums. Koncernā ietilpst arī sešas meitas sabiedrības – AS "LatRailNet", kas veic infrastruktūras maksas noteikšanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali, SIA "LDz Cargo", kas nodrošina dzelzceļa kravu pārvadājumus un starptautiskos pasažieru pārvadājumus, infrastruktūras būvniecības un uzturēšanas uzņēmums SIA "LDz infrastruktūra", ritošā sastāva remonta un uzturēšanas uzņēmums SIA "LDz ritošā sastāva serviss", apsardzes uzņēmums SIA "LDz apsardze", kā arī loģistikas uzņēmums SIA "LDz loģistika". LDz ir saņēmis ilgtspējas indeksa Platīna novērtējumu, ka arī ierindojas starp pieciem vērtīgākajiem un vislabāk pārvaldītajiem Latvijas uzņēmumiem "Prudentia" un "Nasdaq Riga" ik gadu veidotajā sarakstā.■

DOMU APMAIŅAS AKTUALITĀTE JOPROJĀM NAV ZUDUSI

Dižas idejas var nomirt dabiskā nāvē, ja nav cilvēku, kurus šīs idejas iedvesmo, kuri tās pacel un nes tālāk. Un tad kā karogs un publicitātes instruments ir vajadzīga prese. Tāds 19. gadsimta sešdesmitajos gados bija žurnāls "Inland", kur, būdams Tērbatas universitātes students, Valdemārs rakstīja par igauņu un latviešu spējām jurniecībā. Jurniecības tēmai vietu atvēlēja "Mājas Viesis", "Pēterburgas Avīzes" un "Dienas Lapa", bet 1888. gadā iznāca pirmais periodiskais kuģniecības rakstu izdevums "Baltijas jūrnieku kalendārs", kura pirmais redaktors bija vēl viena leģendāra personība, Latvijas valsts jurniecības žurnālistikas pamatlicējs Ansis Bandrēvičs. Viņš bija arī laikraksta "Jūrnieks" redaktors, kas vēlāk pārtapa par žurnālu, un tagadējais žurnāls "Jūrnieks" ir 1906. gada izdevuma pilntiesīgs mantinieks un apliecinājums tam, ka arī pēc vairāk nekā simt gadiem informācijas un domu apmaiņas aktualitāte nav zudusi.

Kad 1987. gadā rakstnieks Egons Līvs un vēsturnieks Arvis Pope sprieda, ka Jurniecības vēstures kopas paspārnē vajadzētu izdot jurniecības gadagrāmatu, vispirms bija ideja atjaunot pirmskara Latvijā no 1926. līdz 1932. gadam iznākušo K. Valdemāra jūrskolas izdevumu "Kuģniecības gada grāmata". Tomēr dzīve bija mainījusies, jaunajai grāmatai vajadzēja uzrunāt pavisam citu, daudz plašāku auditoriju. Un pirms 30 gadiem sadarbībā ar Latvijas Jurniecības savienību, toreiz Kultūras vēstures kopas izdota, piedzima "Latvijas jurniecības gadagrāmata", kurai savu pārlaicīgo domu spēku ir devis arī Imants Ziedonis.

Kopš 1994. gada gadagrāmatas izdevējs ir Latvijas Jurniecības savienība. 2019. gadā abas atzīmēja savus 30. Jaunība? Briedums? Pieredze? Lai nu kā, trīsdesmit gadi sabiedriskas organizācijas un nozares gadagrāmatas mūžā ir vērā ņemams notikums. Un apliecinājums tam, ka informācijas un domu apmaiņas aktualitāte joprojām nav zudusi.



AR LEPNUMU PAR JŪRNICĪBU, BET NE TIKAI

Pirms 20 gadiem, kad Latvijas Jūras akadēmija atzīmēja savu 20 gadu jubileju, domājot par izziņas materiālu studentiem, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas galvenajam speciālistam Aigaram Miklāvam tika pasūtīts pētījums par jūrniecības izglītības pirmsākumiem un saknēm Latvijas teritorijā. Tā dienasgaismu ieraudzīja vēstures pētnieka brošūra “Jūrniecības izglītība Latvijā no 18. gs. otrās puses līdz mūsdienām”, kas līdz pat šai dienai ir vienīgais darbs par šo tematu. Pārskatot daudzus Latvijas Valsts vēstures arhīva fondus, autoram izdevās atrast vairākus dokumentus, kas pierādīja pirmās jūrskolas dibināšanu un pastāvēšanu, piemēram, Rīgas navigācijas skolas finanšu pārskatus par 1789., 1792. un 1793. gadu. Izrādās, ka 1789. gads ir iegājis vēsturē ne tikai ar vienu no svarīgākajiem notikumiem Eiropas jauno laiku vēsturē – Lielo franču revolūciju, bet arī ar Rīgas rātes pieņemto lēmumu dibināt pirmo jūrskolu Latvijas teritorijā – Rīgas navigācijas skolu, un šo gadu nu esam pieņēmuši uzskatīt par jūrniecības izglītības dibināšanas gadu Latvijā. Tolaik viens skolotājs 10–20 skolniekiem vācu valodā mācīja lasīt, rakstīt, rēķināt, reliģijas pamatus, ģeogrāfiju un vēsturi, kā arī ar jūrniecību saistītus priekšmetus – navigāciju un astronomiju.

Septiņdesmit piecus gadus vēlāk Latviešu jūrniecības pamatlicējs Krišjānis Valdemārs, izpētījis jūras transporta stāvokli Krievijā un iepazīies ar pasaules pieredzi, kopā ar domubiedriem nolēma Ainažos dibināt skolu, kurā bez maksas **dzimtajā valodā** varētu mācīties vietējie ļaudis. 1864. gadā tika atvērta Ainažu jūrskola, un tieši šo gadu esam pieņēmuši uzskatīt par latviešu jūrniecības izglītības dzimšanas gadu, kam šogad ar lepnumu atzīmējam 155. jubileju, bet pirmajam jūrskolas skolotājam un priekšniekam Kristiānam Dālam, kurš pirmos trīs gadus strādājis bez algas, svinam 180. dzimšanas dienu. Ar Ainažu jūrskolu šogad ir saistīts arī ne tik priecīgs fakts – aprit 100 gadu kopš tās slēgšanas, taču nezūd skolas slava un piemiņa tās pamatlicējiem un skolotājiem, kā arī tiem vairāk nekā 1000 absolventu, kuri šeit ieguva tālbraucēja kapteiņa un stūrmaņa diplomus un nesa Latvijas vārdu pasaules jūrās.

Vēl pēc 125 gadiem – 1989. gadā – nodibināja Latvijas Jūras akadēmiju, kura nu nosvinēja savus 30 gadus, un šodien aktuālāks kā jebkad ir jautājums: vai akadēmija piedzīvos nākamos trīsdesmit?



2019. gads bija jubilejām bagāts: jūrnieceības izglītībai Latvijā – 230 (1789), LJA Rīgas jūrskolai – 180 (1839), Ainažu jūrskolai – 155 (1864), Latvijas Jūras spēkiem – 100 (1919), Latvijas Jūrnieceības savienībai – 30 (1989), Latvijas Jūras akadēmijai – 30 (1989), Latvijas Jūras administrācijai – 25 (1994), bet jubilejas gada atslēgas vārds tomēr bija IZGLĪTĪBA. Un viens no svarīgākajiem jautājumiem – kā ieinteresēt jauno paaudzi, lai tā par savas dzīves pamatu izvēlētos kādu no jūrnieka profesijām? Vai nav dīvaini, ka Salacgrīva, vieta ar tik bagātām jūrnieceības tradīcijām, no kuras nāk tik daudz kapteiņu, stūrmaņu un mehāniķu, 2019. gadā nevarēja nokomplektēt komandu vidusskolēnu konkursam “Enkurs”, jo jaunieši par jūrnieceību neizrāda interesi? Un līdzīga situācija ir arī citos piejūras novados. Kāpēc tā? Par ko interesējas mūsdienu jaunā paaudze, ko tā vēlas? Jautājums pašlaik paliek bez atbildes, bet viens gan ir pavisam skaidrs – ja jaunajiem nebūs intereses par jūrnieceības izglītību, tad Latvijas jūrnieceībai nebūs arī nākotnes.

TRĪSDESMIT GADI GADAGRĀMATAS LAPĀS

“Latvijas jūrnieceības gadagrāmata 89/90”. Sāku lasīt un aizrāvos. Lai gan iznākusi pirms trīsdesmit gadiem, arī šodien to var lasīt ar lielu interesi: pirmās jūrskolas Latvijā, pirmās latviešu kuģniecības sabiedrības, par Latvijas brīvvalsts kara floti, raksti par Valdemāru un Dālu, par topošās Latvijas jūrnieceības izglītības akmeņainajiem dibināšanas ceļiem. Tieši gadagrāmata bija pirmā, kas pavēra jaunu lappusi Latvijas jūrnieceības publicistikā. Cilvēki, notikumi, fakti, skaitļi, liecības, pārdomas, kritika, slavinājumi, sentiments, cerības, prieks un



sāpju kļiedzieni – tas viss gandrīz vienpadsmit tūkstošos lappušu, rakstos un fotogrāfijās trīsdesmit gados izdotajās nu jau 27 gadagrāmatās. Atmiņu stāsti, vēstures izpētes materiāli, intervijas, gada notikumi, un, gadiem ejot, katra gadagrāmata ir kļuvusi gluži vai par enciklopēdisku izdevumu. Zelta vērtē ir gadagrāmatas uzticamie autori, kuri, katrs strādājot savā jomā un rakstot par savu tēmu, kopā veido grāmatas saturu. Gints Šīmanis, Ilze Bernsone, Iveta Erdmane ir tie autori, kuru rakstus var lasīt no pirmā grāmatas izdevuma, pēc pāris gadiem viņiem piepulcējās Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja speciālisti Aigars Miklāvs, Andris Cekuls un Inta Kārklīņa, pirms dažiem gadiem jaunais



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

vēsturnieks Dāvis Beitlers, kurš 2019. gadā ieguva Latvijas Iepnuma balvu un pats par sevi saka: "Ar tām lietām, kurām pieķeros, es parasti esmu apsēsts." Patiesībā tādi apsēsti esam mēs visi – Uģis Kalmanis, Sarma Kočāne, Normunds Smalinskis, kuri ir pastāvīgie autori, un arī tie, kuri gadagrāmatai ir uzrakstījuši tikai vienu rakstu, bet no sirds. Un kur tad uzticamie cīņu biedri – Valda Rūtiņa un Kaspars Vēveris. Jokojot sevi saucam par *Bermudu trijstūri*: Valda Ķengara-gā, Kaspars Čiekurkalnā un es Ķekavā: mēs katrs darām savu darbu, lai gada-grāmata izskatītos tieši tāda, kā tā nonāk pie sava lasītāja. Valda un Kaspars ir tie, bez kuriem gadagrāmatā viss nenostātos savās vietās. Pateicoties Valdai, gluda kļūst rakstītāju reizēm neveikli pateikta doma, un aizmirsts komats atrod savu vietu, bet Kaspars gluži kā burvju mākslinieks maketā saliek tekstus kopā ar bildēm. Taču svarīgāka par visu ir pārliecība – es kā redaktore uz viņiem varu paļauties, jo varu būt droša, ka visu pagūsim izdarīt laikā.

Kad gadagrāmatas redaktors bija Arvis Pope, viņš stingri turējās pie prin-



Arvis Pope.

tieši tāpat visiem pārē-
jiem – katram par sa-
vu nozari. Ja pirmajos
gados tas vēl gāja cau-
ri, tad ap kādu piekto
gadagrāmatu redakto-
ram arvien grūtāk nā-
cās pierunāt, lai ostu
pārvaldnieki paši raks-
tītu rakstus. Katram bija
savi darbi, savas prob-
lēmas, tāpēc nekas cits
neatlika – bija vien no
šīs ieceras jāatsakās, un
žurnālistiem nācās atro-
tīt piedurknes, uzasināt
zīmuļus un diktofo-
nos spēt mainīt bate-
rijas. Un tapa sarunas
ar valsts prezidentiem
(dažiem), satiksmes mi-
nistriem (visiem), valsts
sekretāriem, departa-
mentu vadītājiem, ostu
pārvaldniekiem, pilsētu
mēriem, administrāciju



Gadagrāmatas autoru kolektīvs.



un izglītības iestāžu vadītājiem, kompāniju direktoriem, prezidentiem un valdes locekļiem, komandieriem un ierindniekiem, speciālistiem, jūrnikiem, kapteiņiem un kuģu mehāniķiem, topošajiem, esošajiem un pelnītā atpūtā atvaļinātajiem speciālistiem. Stāsti rindojās cits aiz cita, notikums sekoja notikumam, un viena gadagrāmata pēc otras iemūžināja notikumus un cilvēkus tajos. Gadagrāmata ir laikmeta spogulis, tāpēc par Latvijas Jūrniecības savienības, Latvijas Jūras akadēmijas, Latvijas Jūras administrācijas dibināšanu, dažādiem procesiem, vakardien un šodien var uzzināt, ja palapo pirmo, piekto, desmito un visas citas grāmatas.

Jubilejas reizēs allaž gribas atrast vēl ko npublicētu, kādu jaunu atziņu, varbūt negaidītu pavērsienu, bet būšu godīga: atvainojiet, iepriekšējās divdesmit sešās grāmatās viss ir diezgan pamatīgi aprakstīts. Par LJS dibināšanu ir stāstīts bezgala daudz, tāpēc vēlreiz tam visam iet cauri nebūtu stilīgi. Šoreiz LJS trīsdesmit gadus sadalīju sešās piecgadēs – kad Jūrniecības savienība atzīmēja piecu, desmit, divdesmit piecu gadu jubileju un tika pavilkta svītra katrā piecgadē padarītajam.

PIRMĀ PIECGADE

“Ļoti žēl, ka mums neizdevās pilnībā ieviest jauno kuģošanas politikas koncepciju, kuru daudz apspriedām LJS valdes sēdēs. Līdz ar to pasaules flotē Latvijas karoga kuģu ir maz. Viss, kas mūsu nozarē ir noticis – kā labais, tā sliktais – nav palicis ārpus LJS redzesloka. Žēl, ka valsts uzņēmums „Latvijas kuģniecība” tā arī izslidēja no valsts rokām.” Tā šodien saka Latvijas Jūrniecības savienības dibināšanas iniciators un pirmais tās vadītājs Gunārs Šteinerts, bet toreiz viss šķita tik sasniedzams un īstenojams.



Gunārs Šteinerts.

LJS valdes priekšsēdētājs Miķelis Elsbergs: “Tas bija 1989. gada 3. novembrī, kad Latvijas Zvejnieku savienības telpās, vēl neatgūtas neatkarības apstākļos, sanācām 45 vīri, gandrīz visi profesionāli jūrniki, uz LJS dibināšanas sapulci. Tagad šķiet, ka bijām pārāk lieli ideālisti, jo vēl nezinājām, ar kādām grūtībām savā darbā būs jāsastopas jaunajai sabiedriskajai organizācijai. Tiesa, šiem pašiem vīriem tobrīd jau bija lieli nopelni Latvijas kuģniecības, kā arī zvejas kuģu saglabāšanā topošajai Latvijas Republikai.

Visi jutāmies vienoti, jo toreiz mūsu starpā vēl nepastāvēja dažādu partiju uzceltās barjeras. Nepastāvēja arī atšķirīgas, ar personīgo materiālo



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



V. Dreimanis (no labās), M. Elsbergs, I. Deņisovs un V. Keris.



Imants Sarmulis (no labās), Andris Jurdžs un Ivars Ross.



LJS valdes sēde. Piedalās V. Keris (no kreisās), M. Elsbergs, A. Vjaters, I. Ross, M. Mihejeva.

ieinteresētību saistītas intereses. Mērķis bija viens: atjaunot nacionālo jūrniecību, panākt, lai Latvijas kuģi brauktu zem sarkanbaltsarkanā karoga un lai uz tiem atkal skanētu latviešu valoda.

Par LJS valdes pirmo priekšsēdētāju kļuva Gunārs Šteinerts, un vietnieki toreiz bija Ivars Ross un Bruno Zeiliņš, bet atbildīgais sekretārs Andris Jurdžs.

Skaisto ieceru realizēšana toreiz likās tikai laika jautājums, bet tālāk jau sekoja rūpju pilnā ikdiena, kurā nācās saprast, cik daudz zemūdens akmeņu ir savienības nospraustajā kursā. LJS veidojās par visu nozari vienojošu sanāksmju un apspriežu vietu, kur notika lietišķa domu apmaiņa, tika izskatīti stratēģiski un taktiski svarīgi jautājumi. Sevišķi tas bija jūtams pēc Jūras lietu ministrijas likvidēšanas.

Nav iespējams izcelt kādu no aptuveni 30 valdes locekļiem, jo viņi visi strādāja pēc labākās sirdsapziņas. Valdes sēdes, kā likums, bija atklātas, un



uz kopsapulcēm aicinājām ne tikai biedrus, bet visus, kam bija kāda interese par jūru un jūras lietām.”

LJS uz dažādiem pasākumiem, kopsapulcēm un Jūras svētkiem aicināja arī augstākās amatpersonas, arī prezidentu, diemžēl šie ielūgumi palika bez ievēribas. Vienīgie, kas deviņdesmito gadu pirmajā pusē vārdos un ar klātbūtni kuplināja LJS pasākumus, bija satiksmes ministrs Andris Gūtmanis un SM valsts sekretārs Uldis Pētersons, protams, arī SM Jūrniecības departamenta direktori Imants Sarmulis un Jānis Butnors (vēlāk Aigars Krastiņš un tagad arī Laima Rituma).

Gūtmanis bija pieejams gan LJS priekšniekam, par ko savās atmiņās savulaik dalījās Miķelis Elsbergs, gan arī žurnālistiem, vismaz uz laikraksta “Jūras Vēstis” žurnālistiem tas noteikti attiecās. Pat bez pieteikšanās ministrijā varēja ierasties pusstundu pirms astoņiem, un mēs, žurnālisti, to zinājām un izmantojām, kad vajadzēja ministra komentāru kādā jautājumā.

1989. gada 1. aprīlī mūžībā aizgāja jūrniecības atjaunotnes un Latvijas jūrniecības gadagrāmatas ideju nesējs rakstnieks Egons Līvs, tā arī nesagaidījis Latvijas Jūras akadēmijas piedzimšanu un pirmās gadagrāmatas iznākšanu.

Bet vispār jau pirmie pieci gadi bija spraigu notikumu pilni. Mainījās pilnīgi viss: Latvijas PSR Augstākā Padome 1990. gada 4. maijā pieņēma deklarāciju “Par Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanu”. 7. jūlijā LR valdība Satiksmes ministrijas ietvaros nodibināja Jūrniecības departamentu, par kura vadītāju iecēla Gunāru Šteinertu. 1991. gada 21. augustā pieņēma Latvijas Republikas Augstākās Padomes konstitucionālo likumu “Par Latvijas Republikas valstisko statusu”, pasludinot Latvijas Republikas pilnīgu neatkarību un izbeidzot 4. maija deklarācijā noteikto pārejas periodu. LR Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta ietvaros tiek nodibināts Latvijas Kuģu reģistrs, kura sastāvā iekļauj Latvijas jahtu reģistru un Mazo kuģu inspekciju, bet, lai Latvijas kuģniecības kuģi neizklīstu plašajos Krievijas ūdeņos, pēc LR satiksmes ministra J. Janovska iniciatīvas notiek sarunas ar PSRS Jūras flotes ministru J. Volmeru, kurās piedalās arī Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors G. Šteinerts un Latvijas jūras kuģniecības priekšnieks J. Paderovs. Mērķis ir tikai viens – PSRS Jūras flotes pāriešana Latvijas jurisdikcijā. Un plāniņš izdodas, tāpēc Kuģu reģistra vadītājs Staņislavs Šmulāns un Pēteris Avotiņš, kurš kļuvis par „Latvijas kuģniecības” direktoru, pārņem PSRS Jūras floti.

1991. gada 17. septembrī Baltijas valstis ar novērotāja tiesībām sāk piedalīties IMO darbā. Tas, protams, nebija bezmaksas pasākums un Latvijai izmaksāja aptuveni 40 tūkstošus angļu mārciņu gadā, kas tam laikam bija pietiekami nopietna summa, bet, kaut ar novērotāja tiesībām, Latvija iegāja starptautiskajā aprītē. 1991. gada decembris nāca ar diezgan negaidītām pārmaiņām – tika likvidēts Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments un Latvijas Zivsaimniecības ministrija, to vietā izveidoja Jūras lietu ministriju, par ministru ieceļot



Andreju Dandzbergu. Pārraudzīt jūrniecības nozari, veidot jūrniecības politiku valstī – lūk, galvenais ministrijas uzdevums, ko diemžēl nav viegli paveikt, jo trūkst profesionāļu, kuri varētu veidot šo politiku un iedarbināt sistēmu. Un vēl – 1991. gada 30. augustā uz kuģa “Rēzekne” paceļ pirmo atjaunotās Latvijas Republikas karogu.

1992. gada februārī Jūras lietu ministrijā tiek izveidots Jūras administrācijas departaments, kura astoņi speciālisti strādā direktora Bruno Zeiliņa vadībā. Tā paša gada beigās departamentu pārveido par Latvijas ostu galveno kapteiņdienestu, ko turpina vadīt Bruno Zeiliņš un kas pārrauga Rīgas, Ventspils, Liepājas un mazo ostu kapteiņdienestus. Arī Kuģu reģistrs ar juridiskās personas statusu tiek iekļauts Jūras lietu ministrijā, un tā sastāvā darbojas kuģu tehniskā inspekcija. 1992. gada 1. septembrī tiek izveidots Latvijas Jūras avāriju un glābšanas dienests, par kura direktoru kļūst Andris Bernāns, bet 28. oktobrī LR Jūras lietu ministrija izdod pavēli Nr. 170 “Par Latvijas Republikas Hidrogrāfijas dienesta izveidošanu”, kurā tolaik strādāja 289 darbinieki. Savukārt Rīgas jūras tirdzniecības ostas pakļautībā tiek izveidots Jūrnieku reģistrs, un ostas kapteiņa vietnieks, kurš ir arī Jūrnieku reģistra vadītājs, izsniedza jūrnieku dokumentus. 1992. gada februārī LJS ietvaros izveidoja Latvijas Jūrniecības fondu, par kura priekšsēdētāju ievēlēja kapteini Aleksandru Kārkliņu, bet 21. maijā Latvijas Jūrniecības savienības valde pieņēma lēmumu turpmāk jūlija otrajā sestdienā svinēt Jūras svētkus.

1993. gads atnāca ar ziņu, ka Latvija ir kļuvusi par IMO dalībvalsti, bet Jūras akadēmija par patstāvīgu mācību iestādi, un 5. maijā LJA Satversmes sapulce par pirmo LJA rektoru ievēlēja docentu Jāni Bērziņu.

1993. gads bija arī lielu diskusiju, garu runu un pārmaiņu laiks. 9.–10. jūlijā tika sarīkots pirmais pēckara Latvijas jūrnieku kongress, kas notika diezgan saspīgtā gaisotnē: dažas dienas pirms kongresa bija izdarīts atentāts pret LJS valdes priekšsēdētāju Gunāru Šteinertu, jau bija pieņemts lēmums par Jūras lietu ministrijas likvidēšanu un nule kā jūnija sākumā notikušajās 5. Saeimas vēlēšanās jūrniecības nozare bija palikusi bez savas pārstāvniecības augstākajā lēmējvarā. Apspriežamo jautājumu bija ne mazums, debatēs vien bija pieteikušies 20 runātāji, un katrs no viņiem Latvijas jūrlietu norišu kopainu spilgtināja ar kādu savā rakursā tvertu niansi. Vēl bija kaismīgu runu un pagātnes nožēlas laiks, vien Šteinerts sava referāta nobeigumā, ko viņa vietā nolasīja Bruno Zeiliņš, aicināja: “Pie darba, draugil!” Bet darbs ritēja savu, no kongresa referātiem, uzrunām un aicinājumiem neatkarīgu dzīvi: augusta sākumā tika likvidēta Jūras lietu ministrija, izveidojot Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamentu, par kura direktoru 1993. gada septembrī kļuva Imants Sarmulis. Latvijā sāka veidot vienotu jūrlietu kontroles sistēmu. 1993. gada 1. oktobrī Bruno Zeiliņu, kurš līdz tam vadīja Galvenā kapteiņa dienestu, apstiprināja par jaunizveidotās Latvijas Jūras administrācijas direktoru. Hidrogrāfijas dienests no Krievijas Federācijas robežsardzes un Jūras kara flotes Hidrogrāfijas dienesta savā valdījumā



pārņēma visus LR ūdeņos esošos navigācijas līdzekļus, 177 vienības.

1994. gadā izveidoja Latvijas Ostu padomi, pieņēma Likumu par ostām un Jūras kodeksu. Sākās aktīva valsts uzņēmumu privatizācija, tai skaitā arī "Latvijas kuģniecības" privatizācijas process.

1994. gada 18. jūnijā bija lieli svētki – pirmais

LJA izlaidums, kurā piedalījās pat Valsts prezidents Guntis Ulmanis. Tas bija vēsturisks notikums, vienīgais LJA izlaidums, kuru ar savu klātbūtni pagodināja Valsts prezidents.

1994. gads bija pirmais jubileju gads – LJS un LJA atzīmēja piekto dzimšanas dienu. Pavelkot svītru pirmajai piecgadei, toreizējais LJS valdes priekšsēdētājs Miķelis Elsbergs teica: "Pirmkārt gribas atzīmēt, ka esam izcīnījuši cīņu par jūrnieku labklājību, jo līdz šim jūrnieku pārtikas nauda bija aplikta ar sociālo nodokli. Mums izdevās gan Satiksmes ministrijā, gan Finanšu ministrijā pierādīt, ka šāda rīcība ir absurda, un panācām, ka šo lēmumu atceļ. Otrkārt, ir bijis veiksmīgs darbs pie mazo ostu sakārtošanas, uzturēšanas un attīstības. Satiksmes ministrija lieliski saprata mazo ostu problēmas, un no kopējā Ostu attīstības fonda tika piešķirti prāvi līdzekļi dziļumu uzturēšanai. Mēs darbojamies arī Ostu padomē. Par svarīgu uzskatu arī to, ka pie Finanšu ministrijas nodibināta muitas tarifu komisija, kuras darba grupā strādā Andris Jurdžs, tāpēc šie jautājumi mums nepaliek nezināmi, varam tos ietekmēt, lai piesaistītu tranzītkravas un muitas tarifi būtu Latvijai izdevīgi. Tas nav nekas jauns, ka Latvijai jāklūst par tiltu starp Austrumiem un Rietumiem.

Ja runājam par izglītību, tad tur viss nav tā, kā vajadzētu, bet es neredzu, kā to varētu tūlīt atrisināt, jo nav latviešu speciālistu, kuri vēlētos strādāt Jūras akadēmijā. Jaunie nav noskaņoti strādāt tikai uz entuziasma pamata, tāpēc joprojām ir daļa pasniedzēju, kuri lasa lekcijas krievu valodā. Tomēr akadēmijā ir bijis pirmais izlaidums, un par jaunajiem speciālistiem ir labas atsauksmes.

Atskatoties uz pieciem pastāvēšanas gadiem, prieks par to, ka Jūrniecības savienība ir daudz darījusi Latvijas Jūras akadēmijas tapšanā, bijusi klāt pie pirmā Latvijas karoga pacelšanas uz kuģa "Rēzekne". Gandarījums, ka LJS palikusi nelokāma un kompakta. Tiek izdota Latvijas jūrniecības gadagrāmata un uzturētas labas attiecības ar Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju, prieks



Bruno Zeilīns.



par Jūras svētkiem, un paldies gan valdes locekļiem, gan interesentiem, kas ar savu līdzdalību sekmē LJS darbu.”

Par nozīmīgu 1994. gada notikumu kļuva Krievijas pēdējo trīs karakuģu izvešana no Liepājas ostas 1. jūnijā, ar ko beidzās Krievijas armijas aiziešana no Latvijas. Jūras bāzē Liepājā savulaik dienēja aptuveni 7800 bijušās PSRS kara flotes jūrnīku un bija dislocētas aptuveni 300 peldošās vienības. Divdesmitā gadsimta septiņdesmito gadu sākumā tika pieņemts lēmums Liepājas ostu pilnībā nodot militāristiem, un aptuveni trešdaļa no Liepājas bija pakļauta PSRS militārajām struktūrām.

Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots, kurš tolaik bija Jūras spēku komandieris, teica: “Ja šo dienu uzskata par vienu no Krievijas armijas izvešanas posmiem, tad tā ir pavisam nenozīmīga, bet, ja to vērtē kā vēsturisku notikumu, tad var teikt, ka tā ir kaut neliela, bet daļa no Otrā pasaules kara seku likvidēšanas.”

OTRĀ PIECGADE

Jūrnīcības nozare, kuras flagmanis bija LJS, un valsts lielās politikas veidotāji un rakstītāji pa neatkarīgās Latvijas tautsaimniecības sliekšņiem, šķiet, stūrēja pretējos virzienos. Lai gan LJS bija ļoti nozīmīgas tautsaimniecības nozares sabiedriskā organizācija, kas kopā pulcēja jūrnīcības gudrākos prātus un pieredzējušus speciālistus, tomēr tā bija un palika tikai sabiedriskā organizācija, kuras viedoklis lielākoties palika nesadzirdēts, valdība neieklusījās profesionāļu ierosinājumos.

Sākās jūrnīcības uzņēmumu privatizācija, un LJS bija savs viedoklis, tas tika pausts, rakstot valdes lēmumus un kopsapulču protokolus, sūtot visu to valsts politikas un ekonomikas veidotājiem – Ministru kabinetam, Satiksmes ministrijai, Ekonomikas ministrijai, Latvijas Privatizācijas aģentūrai, politiskajām partijām, informējot arī masu medijus, bet diemžēl šī informācija neguva vajadzīgo publicitāti.

Mīkēls Elsbergs senā intervijā stāstīja: “Kas attiecas uz LJS sadarbību ar Privatizācijas aģentūru, tad jāatzīmē, ka pēc mūsu lūguma Jānis Naglis (tolaik LPA ģenerāldirektors) sūtīja uz mūsu valdes sēdēm atbildīgus darbiniekus, kuri informēja par jaunākajiem virzieniem “Latvijas kuģniecības” privatizācijas gaitā un atbildēja uz mūsu jautājumiem. Vairākkārt pārstrādājot LK privatizācijas noteikumus, PA zināmā mērā ņēma vērā mūsu ierosinājumus. Sadarbības padziļināšanai PA lūdza nodibināt darba grupu, kura varētu aģentūru konsultēt atsevišķos jūrnīcības jautājumos. Šādu grupu nodibinājām, iekļaujot tajā četrus LJS valdes locekļus: Rīgas kuģniecības valdes priekšsēdētāju Antonu Ikaunieku, bijušo LK direktora pirmo vietnieku Imantu Vikmani, Jūras administrācijas direktora vietnieku Gunāru Šteinertu un firmas “Hanza” viceprezidentu Aivaru Marnauzu.”



Taču LJS ar lielu rūgtumu nācās atzīt, ka tās ierosinājumi un padomi nevienam īsti nebija vajadzīgi, kur nu vēl saistoši. Kopš deviņdesmito gadu beigām tagad jau visiem piemirsušās, piemēram, tās peripetijas, kas bija saistītas ar Latvijas interešu aizstāvēšanu sarunās ar Lgauniju par jūras robežu Rīgas līcī. Tolaik LJS valdē bija 16 tālbraucēji kapteiņi, tai skaitā arī zvejas kuģu kapteiņi, kuriem daudzus gadus bija nācies strādāt tiešā ārvalstu jūras režīma zonu tuvumā. Lai, pildot darba pienākumus, neiekultos nepatīkšanās, viņi ne tikai perfekti zināja starptautiskās konvencijas, bet bija arī izbūrušies cauri neskaitāmiem šo konvenciju komentāriem. Būtu loģiski, ja tā laika Saeima un Saeimas Ārlietu komisijas vadītājs Aleksandrs Kiršteins, Ministru kabinets un ārlietu ministrs Valdis Birkavs nepaļautos tikai uz sava statusa pārākumu, bet ieklausītos arī jūrnieceības speciālistos un praktiķos. Tomēr tā nebija, un viņi tikai diplomātiski un izjusti pateicās par piedāvāto palīdzību, bet starp atbildes rindām nepārprotami skanēja ieteikums: nejaucieties, paši zinām, ko darām! Latvijas puses darba grupai, kurai par starptautiskajām konvencijām nebija ne vismazākās saprašanas un ko vadīja tolaik jau izbijušais labklājības ministrs, no Austrālijas atbraukušais tautietis Jānis Ritenis, no Lgaunijas puses pretim stājās jūras tiesību speciālisti kopā ar īstu jūrnieceības profesionāļu komandu, kurā bija arī vairāki tālbraucēji kapteiņi. Kapteinis Elsbergs, kuram bijusi izdevība piedalīties kādā no darba grupas sanāksmēm, pēcāk tikai varēja nožēlot, cik vāji Latvija bija sagatavojusies diskusijām un cik pārliecinoši Lgaunijas puse operēja ar starptautisko konvenciju punktiem un paragrāfiem.



Andris Gūtmanis un Bruno Zeiliņš.

Par dīvainu var uzskatīt arī Latvijas puses piekāpību Latvijas un Lietuvas jūras robežas noteikšanā, kur jūras robeža, šķērsojot teritoriālo ūdeņu līniju, krietni vien pagriezta uz Latvijas ūdeņu pusi, Lietuvas zonā atstājot labākos mencu zvejas rajonus un iespējamās naftas atradnes jūrā. Pēc līguma publicēšanas šāda neizskaidrojama Latvijas puses piekāpība šķitusi nesaprotama pat lietuviešu kuģu kapteiņiem, kuri to pauduši mūsu zvejas kuģu kapteiņiem un izteikuši apbrīnu par savas delegācijas lielo veiksmi. Tā laika ārlietu ministrs Indulis Bērziņš, atbildot uz žurnālistu jautājumu, kāpēc jūras robežas līnija pie



teritoriālo ūdeņu līnijas ir pagriezta uz Latvijas pusi, teica, ka Lietuvai jau tā esot tik maz jūras. Bet Ārlietu ministrijas valsts sekretārs Māris Riekstiņš, 2000. gada 27. septembrī Latvijas radio komentējot Saeimas Ārlietu komisijas lēmumu par jūras robežas līguma nodošanu izskatīšanai Saeimā, kas bija pieņemts ar minimālu balsu pārsvaru, teica: "Latvijai Baltijas jūrā jau nekas nav piederējis, tagad būs vismaz kaut kas."

1999. gadā ar bezcerīguma un izmisuma pieskaņu LJS valdes priekšsēdētājs Miķelis Elsbergs uzdeva retorisku jautājumu: "Vai Latvijas tiesu vara kādreiz kādam prasīs, kāpēc Latvijai nepieder tāda Baltijas jūras daļa, kādu nepārprotami nosaka starptautiskās konvencijas jūras robežu jautājumos?" Uz šo Elsberga jautājumu ir tikai viena atbilde – neviena tiesa nevienam neprasīs nekādu atbildību par stulbiem, absurdiem un kaitnieciskiem lēmumiem.

Domājot par daudzu jautājumu izskatīšanas novilcināšanu, lēmumu novēlotu apspriešanu un rezultātā nekādu darbību, prātā nāk ņemšanās ap brīvostas statusa noteikšanu ostām. Saeima baidījās pieņemt lēmumu, jo nez kas no tā visa vēl iznāks, tāpēc, drošs paliek drošs, noraidisim. Toreizējais satiksmes ministrs Vilis Krištopans bija jaunās idejas piekritējs un intervijā teica: "Domāju, ka brīvostas būs Ventspilī un Rīgā. Mūsu mērķis ir piesaistīt klientus, kuriem ir nauda un kuri kaut ko grib darīt šajā teritorijā. Diemžēl Saeimas pārstāvji lielā mērā gatavi vienīgi uz standarta risinājumiem, bet šo valsti mēs ar standarta risinājumiem no stagnācijas neizvilksim. Vajadzīgas nestandarta metodes, kas sevi attaisnojušas daudzās pasaules valstīs." Pateicoties Rīgas Tirdzniecības ostas bijušā šefa Jura Krivoja dzelžainajam tvērienam un tālredzībai, pēc garām un mokošām debatēm kā pirmo izdevās pieņemt Rīgas Tirdzniecības brīvostas likumu, un RTO bija pirmā bezdelīga, kas ielidoja atviegloto nodokļu plašajā teritorijā. Tad, protams, Aivars Lembergs nebūtu Lembergs, ja nepanāktu, ka arī Ventspils osta ielido brīvākos plašumos, un tas jau bija mazāk sāpīgs process. Bez īpaša saspringuma tika pieņemts arī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likums, bet pavisam cits stāsts ir par Rīgas ostas pāriešanu brīvostas režīmā. Tā vietā, lai osta varētu attīstīties un raženi strādāt, nule amatā nākušajam jaunajam Rīgas ostas pārvaldniekam Leonīdam Loginovam vajadzēja cīnīties, kā teica pats pārvaldnieks, ar neprofesionālu bandu. "Mēs nedrīkstam dalīt uzņēmējus, naidot tos savā starpā un radīt privilēģijas. Nav jāizgudro divritenis, jo brīvā ekonomiskā zona jau labi strādā Ventspilī, tā attīstās Liepājā, un arī visai Rīgas ostai jāstrādā šādā režīmā. Cits jautājums – cik šādam risinājumam ir atbalstītāju un cik pretinieku?"

Birokrātija, politiku tuvredzība un zems profesionālais līmenis ierēdņu lielajam vairākumam, no kā cēlās un arī tagad turpina celties vislielākās ķezas. Par tām deviņdesmito gadu beigās runāja arī Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja, kurš, atbildot uz jautājumu, kādi tad ir lielākie trūkumi Liepājas brīvajā zonā, sacīja: "Pamatā tā ir birokrātija, kas bremzē daudzu projektu sekmīgu



realizāciju. Lūdzu, piemērs. Notiek kāda projekta tenderis, bet tenderis mums jāriko par valsts garantētiem kredītiem. Kad kāda ārzemju firma uzvar tenderī, tad sākas problēmas. Lai firma legalizētu savas darbības licenci un saņemtu būvatļauju, viņiem gandrīz vai jāiemācās latviešu valoda, bet starptautiski atzīts sertifikāts jāpierāda veselai mūsu valsts klerku armijai, ko mēdz dēvēt par īpaši izveidotu un kompetentu komisiju.”

Mums pašiem ir pamats lepoties ar savu leģendāro jūrniecības vēsturi un tās mantojumu – ar hercogu Jēkabu, Krišjāni Valdemāru, Kristiānu Dālu, admirāli Keizerlingu, kuriem piepulcējušās jau jaunāko laiku leģendas, tādas kā admirālis Teodors Spāde, Latvijas rēdereju īpašnieki, komandkapteinis Hugo Legzdīņš un vēl un vēl, bet tas nebūt nav arguments tad, kad jāuzrunā auditorija kādā starptautiskā samītā, protams, ja tas nav vēsturnieku saiets. Divdesmitā un divdesmit pirmā gadsimta mijā daudziem tranzīta un ostu biznesā iesaistītajiem uzņēmējiem un amatpersonām, stāstot par Latvijas lieliskajiem piedāvājumiem tranzīta un ostu jomā, nācās laipot, kad vajadzēja atbildēt uz visai tieši un nepārprotami uzdotu jautājumu par Latvijas valdības politiku attiecībā uz Latvijas ostu attīstību. Haralds Apogs, kurš bija Rīgas brīvdostas pārvaldes Ārējo sakaru un administratīvā departamenta projektu vadītājs, visai ironiski raksturoja situāciju: “Tad nu mēs stāstām par prioritātēm, tranzīta iespējām un “zaļo gaismu”, kuru periodiski izstaro luksofors Brīvības ielā pie valdības mājas, bet diemžēl ostu attīstības ātrums tieši šī luksofora darbības dēļ tiek ierobežots. Ceru, ka kustības regulētāji neņems ļaunā manu alegorisko izteiksmes veidu, taču uzskatu par savu pilsonisko pienākumu atgādināt, ka kustības ātrumam nesakrīt ar luksofora darbību, mēs riskējam izkrist no kopējās plūsmas.”

Bija jāpiedzīvo visai nepatīkami brīži, kad, piemēram, kādā no prestižākajām starptautiskajām loģistikas konferencēm Londonā pasaules vadošās loģistikas kompānijas, prezentējot savus pakalpojumus, uz Eiropas kartes Baltijas valstu kontūrām virsū klāja savu informāciju un grafikus. It kā mūsu nemaz nebūtu.

1995. gadā Latvija savu projektu realizācijai sāka izmantot starptautisko finansējumu, kas piesaistīja ārzemju speciālistu un konsultantu interesi. Interese, protams, nebija nesavtīga. Tika uzsākta liela programma – kuģu kustības drošības sistēmu izveide Rīgas un Liepājas ostās, bet maija vidū Ventspilī svinīgi atklāja Ventspils kuģošanas drošības centru, kura projekta izmaksas sasniedza 1 milj. ASV dolāru, no kuriem 800 tūkst. sedza Dānijas puse.

1996. gadā, kad Andris Šķēle kļuva par Ministru prezidentu un Latvijas Ostu padomes vadītāju, viņš pieprasīja konstruktīvu darbu un padomes ikmēneša darba rūpīgu plānošanu un sagatavošanu. Šķēles laikā tika izskaustas bezjēdzīgas diskusijas, tāpat tika pielikts punkts bezjēdzīgajam Ainažu ostas celtniecības projektam, jo ekspertu slēdziens tam bija nelabvēlīgs – projekts neatbilst hidrotehniskajām prasībām.



1997. gada 24. janvārī no amata atbrīvoja LK prezidentu Pēteri Avotiņu, viņu nomainīja Andris Kļaviņš, kurš šajā amatā strādāja līdz 2003. gadam, kad viņu nomainīja Imants Vikmanis, kura vietā 2007. gada 1. novembrī stājās Imants Sarmulis, kuru savukārt 2013. gadā nomainīja Roberts Kirkups.

1999. gada 26. novembrī LJS kopsapulcē Miķelis Elsbergs noņēma savu kandidatūru LJS valdes priekšsēdētāja amatam, par LJS valdes priekšsēdētāju ievēlēja Antonu Vjateru.

Laiks iet, bet tikumi nemainās, kā bija deviņdesmito sākumā, tā arī deviņdesmito beigās turpinājās – profesionālu nozares speciālistu viedoklis politiķus un ierēdņus itin nemaz neinteresēja. Un arī par absurdiem, pat valstij kaitnieciskiem lēmumiem neviens neatbildēja. Divdesmitajam gadsimtam aizejot, jūrniecības nozares ļaudīm necik priecīgs prāts nebija kaut vai tāpēc vien, ka, maigi sakot, tika novilcināta jaunās kuģošanas politikas pieņemšana. Kapteinis Antons Ikaunieks ar nožēlu kādā sarunā atzina: “Cik daudz jūrniecības pārstāvju gājienu ir apstājušies pie Saeimas durvīm, kur neviens tos nav pat vēlējis uz klausīt.”

Miķelis Elsbergs, pirms nolikt LJS valdes priekšsēdētāja pilnvaras, izvērtējot piecu gadu darbu, intervijā teica: “Jūrniecība pēc 6. Saeimas ievēlēšanas atkal ir palikusi bez sava pārstāvja Saeimā, tāpēc nedomāju, ka jūrniecības attīstībā varētu veidoties progresīva stratēģija. Jau iepriekšējās Saeimas laikā par nozīmīgām tika uzskatītas visas citas, tikai ne jūrniecības nozare, tāpēc arī tagad jūrniecības politika ir viens no smagākajiem un sāpīgākajiem jautājumiem.

Tomēr arī turpmāk LJS ir svarīgi piedalīties visos jūrniecībai svarīgos pasākumos un teikt savu vārdu būtisku lēmumu pieņemšanā: ostu darbības tālākā attīstībā un stratēģijā, bez ievēribas neatstājot tranzītu, izglītību, kā arī kuģu būvi un remontu. Gribu gan teikt, ka galvenais nav runāt, bet gan darīt.”

Lai cik daudz vai maz arī bija izdevies paveikt, tomēr pirmajos desmit LJS pastāvēšanas gados Latvija kļuva par IMO dalībvalsti un pievienojās 12 starptautiskajām konvencijām, tika izveidota Latvijas Jūras administrācija, kas tagad ir viena no veiksmīgākajām izpildinstitūcijām valstī, izveidota Latvijas Ostu padome, kurā joprojām ar balss tiesībām tiek pārstāvēta LJS, tika izstrādāta jūrniecības un ostu likumdošana, savas pozīcijas nostiprināja Latvijas Jūras akadēmija.

Gadsimtu mijā politiķiem jūrniecību tomēr vēl nebija izdevies izdzēst no “Latvijas kuģa ruļļa”, bet par Latvijas jūrniecības, ostu un tranzīta nozares identitātes moto kļuva gluži vai sakrālā frāze: “Latvija ir tilts starp Austrumiem un Rietumiem!”

TREŠĀ PIECGADE

Nākamie pieci LJS gadi iesākās ar milenumu, ko sabiedrība sagaidīja ar domām vai nu par pasaules bojāeju, vai jaunas laimīgas zvaigznes parādīšanos.



Neotika ne viens, ne otrs, un arī Latvijas Jūrnieceības savienības darbībā nekas būtiski nemainījās, ja nu vienīgi LJS bija mainījusies vadība, pie stūres stājis Antons Vjaters, jo Miķelis Elsbergs veselības dēļ no šo pienākumu pildīšanas atteicās.

Latvijai šie pieci gadi svarīgu notikumu ziņā bija visai piesātināti un vēsturiski: 2004. gada 29. martā Latvija pievienojās NATO, bet 2004. gada 1. maijā kļuva par vienu no tolaik 25 Eiropas Savienības dalībvalstīm. Arī Latvijas jūrnieceības nozarē notika dažādas pārmaiņas un reorganizācijas.

2000. gadā IMO iekļāva Latviju *baltajā sarakstā*, tā apliecinot Latvijas jūrnieceku augsto kvalifikāciju un sagatavotības līmeņa atbilstību starptautiskajām prasībām. Jūras administrācijā notika vadības maiņa: pensijā aizgāja Bruno Zeiliņš, par jauno JA direktoru konkursa kārtībā iecēla Ansi Zeltiņu, bet JA turpinājās iesāktā restrukturizācija, ņemot vērā Eiropas Savienības direktīvas un IMO konvencijas, kas nosaka, ka valsts atbildība ir izveidot spēcīgu, atbildīgu un rīcībspējīgu administrāciju.

Jau gadus piecus par karstu kartupeli bija kļuvusi ostas kapteiņdienesta jautājums, ko pavadīja dedzīgas debates Satiksmes ministrijā un spraigas diskusijas Latvijas Ostu padomē. Vieni uzskatīja, ka kapteiņa dienestam jābūt neatkarīgam no ostas pārvaldes, bet otri, kurus pārstāvēja Ventspils mērs Aivars Lembergs, uzstāja, ka tas jāiekļauj ostas pārvaldes struktūrā, un otram izdevās uzvarēt – kapteiņu dienesti pārgāja ostu pārvalžu pārziņā.

2001. gadā beidzot pieņēma Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas izstrādāto Kuģošanas politiku. Ja ņem vērā, ka nobeigumam tuvojās "Latvijas kuģniecības" privatizācija, tad to varēja vērtēt kā loģisku pasākumu. Kuģošanas politikas pieņemšanas procesu varētu raksturot kā nogurdinošu un mokošu, jo LKKA izstrādātais Kuģošanas politikas projekts pa varas gaiteniem klejoja jau kopš 1998. gada. "Konceptiju sākām izstrādāt 1996. gadā, un, ja to ieviestu nevis 2002., bet gan 1998. gadā, mums viennozīmīgi varēja būt reģistrēta liela flote. Taču koncepcijas pieņemšanas process bija visai sarežģīts. Ar Kuģu īpašnieku asociācijas biedriem jautājumus saskarot gan nebija sarežģīti, jo visi bija profesionāli un ieinteresēti," stāsta Antons Ikaunieks. Politikas pieņemšanu ar nepacietību gaidīja Latvijas kuģu īpašnieki, lai viņu kuģi varētu atgriezties zem Latvijas karoga, un tie, kuri vēl bija saglabājuši Latvijas karogu, no tā neaizietu. Kad jauno politiku pēc pieciem gadiem beidzot pieņēma, izrādījās, ka, piemēram, "Rīgas kuģniecībai" tas jau bija par vēlu. "Lai kā mums gāja, bet 1998. gadā kuģošanas koncepcija bija izstrādāta, ja to pieņemtu, tad "Rīgas kuģniecība" savā mēdžmentā zem Latvijas karoga būtu varējusi paņemt kādus divdesmit kuģus, un tas būtu bijis ārkārtīgi daudz. Bet koncepciju nepieņēma, un norvēģiem, kas bija "Rīgas kuģniecības" akcionāri, zuda interese. Viņi aizgāja no Latvijas, jo nesagaidīja jauno kuģošanas koncepciju, kas būtu pavērusi lielas iespējas Latvijas karogam. Lūk, tā man ir reāla vilšanās," atceras kapteinis Antons Ikaunieks.



2001. gadā Satiksmes ministrija pieņēma lēmumu izstrādāt jaunu Jūras kodeksu. Spēkā esošais bija pieņemts 1994. gadā, un LJS ekspertu grupa uzskatīja, ka jaunu izstrādāt nav vajadzības, jo pietiktu ar labojumiem jau esošajā, bet Satiksmes ministrija tam nepiekrita. Patiesībā izveidojās visai interesanta situācija: kāds strādāja pie Jūras kodeksa, bet ar jūrnierības speciālistiem neviens pat nebija domājis konsultēties, un LJS par jaunā kodeksa tapšanu uzzināja pavisam nejauši. "Godīgi sakot, LJS kodeksa projektu ieguva pa aplinkus ceļiem, jo Satiksmes ministrijas ierēdņi neuzskatīja par iespējamu un nepieciešamu to apspriest ar jūrnierības sabiedrību. Jūras kodeksa projektu nevarēja uzskatīt par kaut ko oriģinālu, jo godprātīgi tika iztulkots Norvēģijas Jūras kodekss. Pilnīgi viss, kas tajā bija rakstīts, saglabājot par karaļa institūciju, ko, kā man zināms, tuvākajā laikā Latvijā gan nav paredzēts izveidot. Taču tas netraucēja šādu likumprojektu virzīt apstiprināšanai Ministru kabinetā," atceras Antons Vjaters. "Kad LJS un LKKA amatpersonas savus labojumus un iebildes iesniedza Satiksmes ministrijā, ar nožēlu nācās atzīt, ka arī tas neizsauca nekādu rezonansi, kodeksa projekts turpināja savu ceļu, protams, bez mūsu iebildumu uzklaušanās. Vēlos uzdot tikai vienu jautājumu: kāpēc svarīgu lēmumu un likumu pieņemšanā valsts institūcijas neveido dialogu ar nozares speciālistiem un sabiedriskajām organizācijām? Godīgi sakot, Satiksmes ministrija neizmanto to iespēju, ko tai piedāvā jūrnierības organizācijas, kas gatavas strādāt pat uz sabiedriskiem pamatiem."

2002. gads atnāca ar "Latvijas kuģniecības" privatizācijas pabeigšanu. Reiz par visām reizēm šo jautājumu no LJS darba kārtības varēja noņemt un turpmākajos gados vien izteikt dziļu nožēlu par notikušo. Jūrnierības sabiedrība kārtīgi nopulējās, paužot savu viedokli, attieksmi un neizpratni. Tika rakstītas vēstules, izvērstas diskusijas, klaudzināts pie veselā saprāta un sirdsapziņas, bet viss velti – neviens arguments nebija tik stiprs, lai kavētu procesam procesēties.

2003. gads iegājis vēsturē ar pirmo "Cutty Sark Tall Ships' Races" regates ienākšanu Rīgas ostā, otrreiz regate Rīgu apciemoja pēc 10 gadiem. 2003. gada 7. decembrī komandkapteinis Hugo Legzdīņš (3.12.1903.–20.07.2004.) svinēja 100. dzimšanas dienu. Jautāts, ar kādām domām viņš sagaida savu lielo jubileju, komandkapteinis atbildēja: "Galīgi bez uztraukumiem. Esmu pietiekoši jauns, lai man nebūtu par ko uztraukties. Ja jau neesmu baidījies vairāk nekā simt reižu ar zemūdeni iet zem ūdens, tad kāpēc lai izjustu kādas bailes no saviem simt gadiem? Prieks, kur tu rodies!"

2004. gada 10. maijā Baltijas jūrā avarēja zvejas kuģis "Astrīda", bojā gāja visi seši apkalpes locekļi. JA speciālistu veiktās izmeklēšanas rezultātā izdevās pierādīt, ka avārijā vainojams Kipras karoga kuģis „Vladimir”, kas arī pēc piecpadsmit gadiem pie atbildības tā arī nav saukts. Pēc šīs traģēdijas JA tā laika



direktors Ansis Zeltniņš teica: “Notikušā sakarā rodas vesela virkne jautājumu, uz kuriem būs jāmeklē atbildes, bet droši var teikt, ka jādara viss iespējamais, lai lielāku vērību pievērstu zvejnieku drošības jautājumiem. Parasti šādi ārkārtas gadījumi saasina uzmanību uz vājām vietām, un tagad varam pārliecināties, ka pamatotas ir drošības prasības zvejas kuģiem, bet par šiem jautājumiem mums ir bijis diezgan liels cīņiņš gan ar Zivsaimniecības asociāciju, gan arī pašiem zvejniekiem.”

Noslēdzot trešo piecgadi, LJS atzina, ka lielākā problēma jau kuru gadu ir viena un tā pati – savienība noveco, bet jaunie rindas nepapildina. Kapteinis Aivars Boja toreiz pauda viedokli, ka jaunie nāks tad, ja redzēs jēgu LJS darbam, bet, tādu nesaskatīdami, no savienības attālināsies jau esošie biedri. Saspringtajā un straujajā dienas ritumā cilvēkam nav tik daudz laika, lai to tērētu vien tāpēc, lai formāli sanāktu kopā un bezjēdzīgi spriestu par to, ko tik uz tā mainīt nevar. Bet tradicionāli, protams, redzes lokā tika paturēta izglītība.

CETURTĀ PIECGADE

Nākamie pieci gadi LJS un Latvijas jūrnieceības vēsturē ierakstīti ar kuģošanas drošības, jaunas jūrnieku sertificēšanas un jūrnieceības izglītības zīmi.

2005. gadā Latvija kļuva par pilntiesīgu Parīzes memoranda dalībvalsti, Hidrogrāfijas dienests pievienojās Starptautiskajai Hidrogrāfijas organizācijai (IHO), bet Saeimā beidzot tika pieņemti grozījumi Jūras kodeksā, kas nosaka, ka Latvijas Kuģu reģistrā tagad var reģistrēt arī ārvalsts fiziskai vai juridiskai personai piederošus kuģus, tāpat Latvijā tika ieviesta Automātiskā identifikācijas sistēma (AIS). 2007. gadā Hidrogrāfijas dienests ieviesa jauno navigācijas līdzekļu monitoringa sistēmu, Irbes jūras šaurumā tika sākts darbs pie jauna kuģu ceļa izveidošanas, bet JA Kuģošanas drošības departamentu, ko līdz tam vadīja Gunārs Šteinerts, sāka vadīt Raitis Mūrnieks.

No jūrnieku puses diezgan lielu pretestību izjuta JA Jūrnieku reģistrs, par kura vadītāju 2002. gadā sāka strādāt kapteinis Jāzeps Spridzāns. Kurš gan no brīva prāta tā rausies apliecināt savu kompetenci? Bet, gribi vai negribi, nācās to darīt. Lai gan Jāzeps Spridzāns novērtēja savu priekšgājēju paveikto, nācās atzīt, ka līdz ar laikiem mainās arī prasības, tāpēc kompetences pārbaudēm jābūt visaugstākajā līmenī. Piedevām apkārt klejoja nezināms skaits viltotu dokumentu, kas, visticamāk, no gaisa nekrita, bet policijai nebija ne jausmas, ne arī vēlēšanās to noskaidrot. Nekas cits neatlika, Jūrnieku reģistram pašam vien vajadzēja tikt galā ar viltojumiem. “Latvijas Jūrnieku reģistrā jau kopš 2002. gada notiek pilnīgi visu ar sertificēšanu saistīto jūrnieku dokumentu autentiskuma pārbaude, un, pateicoties tam, ka tas tiek darīts nepārtraukti un ļoti rūpīgi, Latvijā viltoto dokumentu skaits iet mazumā, un šajā jomā esam līderi Eiropā. Galvenais ir panākt, lai cilvēks ar viltotiem dokumentiem nenonāktu uz kuģa,” teica JR vadītājs. “Cīņa pret viltotiem izglītības un sertifikācijas dokumentiem



jūrnierības nozarē ir īpaši nozīmīga, jo uz kuģa ļoti svarīga ir katra apkalpes locekļa kompetence.”

Jau 2006. gadā arvien aktuālāks kļuva jautājums par to, kā piesaistīt jauniešu interesi, lai viņi izvēlētos kādu no jūrnieka profesijām. “Kamēr jūrnierības nozarē ienāk jaunie speciālisti, nozare ir dzīva. Latvijas lielā bagātība vienmēr ir bijuši mūsu izglītotie un labu reputāciju ieguvušie jūras speciālisti,” savu viedokli pauda Antons Vjaters.

Sabiedriskā doma bija nobriedusi, un Jūras administrācijā dzima ideja par akciju vidusskolēniem “Gaidām kapteiņus, arī Tevi!”, kas vēlāk pārtapa par kursu vidusskolēniem “Enkurs”, un toreiz iedibinātā tradīcija turpinās.

Tieši tāpat turpinās vēl kāda tradīcija, kas tika aizsākta 2008. gadā, kad LJS un SIA “Jūras Informācija”, kas veido Jūrnierības gadagrāmatu, kopīgi pieņēma lēmumu izteikt pateicību kapteinim Igoram Vītolam par mūža ieguldījumu Latvijas jūrnierības attīstībā. Tā bija pirmā reize, kad jūrnierības sabiedrība kādai personībai publiski izteica pateicību par mūža ieguldījumu. Nu aizsāktā tradīcija sekmīgi turpinās un ir kļuvusi par nozīmīgu jūrnierības nozares notikumu.

Kad 2009. gada novembrī LJS atskatījās uz divdesmit gados paveikto, valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters atzina, ka divdesmit gados Latvijā un arī jūrnierībā viss ir būtiski mainījies: pieņemti jūrnierības likumi un notikusi privatizācija. Atmosfēra ideāli saskārusies ar reālo šodienu, un daļa no tiem palikusi vien ideālu līmenī. Tomēr ir lietas, kas nebūtu notikušas, ja tās nevirzītu un neatbalstītu Latvijas Jūrnierības savienība, tās biedri un līdzjutēji.

PIEKTĀ PIECGADE

Vai nav tiesa, ka jūrnieks sirdī vienmēr ir jauns? Ir, un tomēr LJS piektā piecgade iesākās ar atziņu, ka vēl joprojām LJS aktīvākā daļa ir gados vecāki jūrnierības darbinieki, ar kuriem savienība pamatoti lepojas. Bet ienāk arī pa kādam jaunajam, un nav jau pareizi pretstatīt vienus otriem, jo jaunība nav netikums un vecums nav ieguvums, tā to vajadzētu uztvert. Pagaidām galvenais ir, lai visiem pietiktu enerģijas, spēka un gribas turēt godā mūsu jūrnierības tradīcijas, nacionālo jūrnierību, atgādinot sabiedrībai, ka neesam raduši padoties un samierināties, stāvēt malā un ļaut kādam citam lemt mūsu likteni. Bet vai vienmēr tā arī ir?

Vētrains 2010. gads izvērtās Latvijas Jūras administrācijai, kas viena gada laikā piedzīvoja trīs priekšniekus, no kuriem Jānis Krastiņš to profesionāli vada teju desmit gadus. Ja Nilu Freivaldu var uzskatīt kā aiz pārpratuma amatā nonākušu, lai gan godīgāk būtu teikt, ka viņš šajā amatā ielidoja uz politiskās konjunktūras spārnem un īsā laikā paguva pamatīgi saduļķot administrācijas ūdeņus, bīdot speciālistus pa stāviem, kā nemākulīgs šaha spēlētājs bīda šaha figūras, tad SM Jūrlietu departamenta direktora krēslu nesen zaudējušais



Aigars Krastiņš uz JA atnāca kā lielais reformators. Apvienot, reorganizēt, samazināt, un turpināja Freivalda sāktu darbinieku bīdīšanu pa štatu sarakstu. Kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods, kurš joprojām ir JA valdes loceklis, izvērtējot Aigara Krastiņa darbu, teica, ka tieši viņam ir jāuzņemas atbildība par to, ko dažos savas valdīšanas mēnešos paguvjis sabojāt: “Un ne jau tikai pa šiem dažiem mēnešiem, bet par politiku, kas Latvijas Jūras administrācijā tika veidota un realizēta laikā, kad Aigars Krastiņš desmit gadus vadīja SM Jūrniecības departamentu. Esmu pārliecināts, ka tieši viņam jāuzņemas liela atbildība par jūrniecības procesu attīstības un virzības bezzobainību. Ja jau Latvijā nav Jūras lietu ministrijas, tad Jūrlietu departamentam vajadzēja būt tam, kas stingri aizstāv jūrniecības intereses.”

Uzvest jūrniecības izglītību gaismas kalnā, nest Latvijas vārdu pasaulē, augt kvalitātē, skaidri redzēt mērķi, būt gataviem sadarboties – tādi novēlējumi skanēja Latvijas Jūras akadēmijas 25 gadu jubilejas reizē. Bet tai pašā laikā izskanēja arī: šodien ir, bet kā būs rīt? Un šis retoriskais jautājums skanēja pamatā divu iemeslu dēļ. Pirmais ir tas, ka Jūras akadēmijai trūkst gan valsts atbalsta, gan valsts amatpersonu izpratnes par jūrniecības izglītības specifiku un vajadzībām. 2013. gadā aktuāls bija kļuvis LJA pastāvēšanas jautājums, bet 2014. gadā par izglītības un zinātnes ministri kļuva Ina Druviete, kura LJA 20. izlaidumā teica: “Jūrniecības izglītība Latvijai ir ļoti svarīga, jo mēs esam jūras valsts, un lielā mērā no tā, kā mācēsime izmantot savas dabas dotās priekšrocības, būs atkarīgs, vai mūsu valsts panāks tik ļoti ilgoto izaugsmi. Jūras akadēmija ir pierādījusi savu dzīvotspēju, darboties gribu, un Jūras akadēmijas zīmols ir jā saglabā.”

Otrs iemesls, protams, bija meklējams jūrniecības mācību iestāžu – Latvijas Jūras akadēmijas, Liepājas Jūrniecības koledžas un “Novikontas” Jūras koledžas konsolidācijas trūkumā. Jāzeps Spridzāns, kurš vadīja jaunās jūrniecības izglītības koncepcijas izstrādi, atzina: lai kā arī nopulētos Jūrnieku reģistrs, visus apsēdināt pie viena galda ir liels izaicinājums, bet atrast kompromisu nebūs viegli. Un viņam izrādījusies pilnīga taisnība.

SESTĀ PIECGADE

Pēdējo piecu gadu laikā mūsu dzīvē viss ir ļoti būtiski mainījies, un tas jūtam ik uz soļa. Cita dinamika un vajadzības, citi standarti un pavisam savādāks skatījums uz lietām. Ir tikai loģiski, ka tie, kuri šajā pasaulē ienāca laikā, kad tika dibināta Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Jūras akadēmija un izdota pirmā Latvijas jūrniecības gadagrāmata, tagad ir trīsdesmitgadnieki, kuri jau ieguvuši labu izglītību un veido spožu karjeru, un starp viņiem ir arī Jūras akadēmijas absolventi. Reizēm jau šķiet, ka par akadēmijas dibināšanu sen viss ir izstāstīts, pateikts un aprakstīts, bet jubilejas reizēs atkal un atkal gribas pateikt kādu labu vārdu tiem, kuri bija apsēsti ar nacionālās jūrniecības izglītības atdzimšanas ideju.



Juris Leimanis.



Gunārs Ozoliņš (no kreisās) un Arnolds Zantmanis.

BIJA SVARĪGI ATVĒRT PAREIZĀS DURVIS UN ATRAST PAREIZO PIEEJU

Gunārs Ozoliņš LJA 30 gadu jubilejas reizē saņēma akadēmijas pateicību, jo viņš bija viens no tiem, kurš ideju par akadēmiju un žurniecības izglītību Latvijā padarīja par realitāti. Stāsta Gunārs Ozoliņš: "Bija 1989. gada sākums. Spilgti prātā palikusi pirmā diena, kad mūsu štābā, kā mēs saucām Zvejnieku kolhozu savienības mājvietu Doma laukumā virs kafejnīcas "13 krēsli", sanāca darba grupa: es, Juris Leimanis, Ģertrūde Aniņa, Ivars Ross. Tolaik vēl students Gints Šīmanis par mūsu idejām rakstīja laikrakstā "Padomju Jaunatne", kas 1990. gadā tika pārsaukts par "Latvijas Jaunatni", bet Velta Krūze veidoja ziņas radio.

Lai dibinātu akadēmiju, bija vajadzīgs Ministru padomes lēmums, un satiksmes ministrs Jānis Janovskis, Gunārs Šteinerts un Gunārs Zakss Ministru padomes līmenī ceļu jau bija iesākuši bruģēt, bet mūsu izveidotā darba grupa triju cilvēku sastāvā savukārt neatlaidīgi virināja Izglītības ministrijas ierēdņu durvis.

Kļuva skaidrs, ka idejas ir jāuzliek uz papīra, tāpēc akadēmijas dibināšanai jāraksta žurniecības izglītības sistēmas projekts, un tā izstrādei pieslēdzās Oļģerts Sakss un Ilgvars Forants, darba grupā iesaistījās Harijs Līdaks un Edgars Miske no "Latribpoma", es un Bruno Zeiliņš no Zvejnieku savienības, Gunārs Šteinerts un Imants Vikmanis no Latvijas kuģniecības (tolaik vēl Latvijas jūras kuģniecība), arī students Šīmanis, bet visu uz papīra uzlika Juris Leimanis.

Sākās nebeidzama ierēdņu durvju virināšana. Reizes piecas gājām pie Valsts plāna komitejas priekšnieka vietnieka Āboliņa, kurš par sevi mēdza jokot – biedrs un kungs, bet bez panākumiem. Šķita, ka jautājums lēnām peldēja, tikai nebija skaidrs, kurp. Uzrakstījām divas vēstules Maskavai, bet no turienes saņēmām negatīvu atbildi. Spriedām, ka jātiek klāt kādam augstam vecim Ministru padomē, un es atcerējos, ka Ministru padomē par izglītību bija atbildīgs Leonards Bartkevičs, un es viņu labi pazinu, jo desmit gadus bijām strādājuši



kopā komjaunatnes komitejā. Vecie sakari ļoti noderēja. Par laimi Ministru padomes pieņemšanas daļā strādāja labi pazīstamais Jānis Kosītis, kurš savulaik bija zvejnieku saimniecības “Enkurs” priekšnieks, pēc tam pabruca uz kuģiem. Viņš mūs bez rindas ievada pie Bartkeviča, kuram izstāstījām savu ideju un iedevām Jūras akadēmijas dibināšanas projektu. Tas bija 12. jūnijs, bet 23. jūnijā Zvejnieku kolhozu savienības valdes priekšsēdētājam Gunāram Zaksam zvana Valsts plāna komitejas priekšnieks Miervaldis Ramāns un jautā, ko Zakss domājot par tādas Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanu un vajadzību, un Zakss atbildēja: “Es domāju tāpat kā Ozoliņš.”

Tad Izglītības ministrija rīkoja plašu sanākumi, uz kuru bija uzaicinātas visas Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanā ieinteresētās puses: kuģniecība, zvejniecības organizācijas. Vispirms Leonards Bartkevičs deva vārdu Harijam Līdakam kā jau darba varonim, un Līdaks teica savu stingro sakāmo par to, ka Latvijā ir jābūt savai jūrniecības mācību iestādei. Pirms tam jau 1988. gada 16. oktobrī laikrakstā “Cīņa” bija publicēts Līdaka raksts “No atmiņām – pie jūras augstskolas” par vajadzību pēc nacionālās jūrniecības izglītības. Patiesībā to rakstu veidojām kopā mūsu darba grupā, bet laidām ar Līdaka parakstu, jo viņam bija piešķirts Sociālistiskā darba varoņa nosaukums, un tolaik šādam nosaukumam bija milzīgs svars. Tad tika dots vārds man, un es izklāstīju koncepciju, bet Bartkevičs rezumēja: “Tad paliekam pie Kaļiņingradas filiāles.”

Liela nozīme nenoliedzami bija Latvijas jūras kuģniecības priekšnieka Paderova un viņa vietnieka Jegorova atbalstam. Viņi bija tālredzīgi domājoši vadītāji un saprata, ka uzņēmumam vajadzīgi labi speciālisti, un kuģniecības kā lielā darba devēja atbalsts daudz nozīmēja.

Un tad jau viss gāja savu gaitu: tika organizēti sagatavošanas kursi, aicināti studēt puīši, priekšroku dodot lauku zēniem.

Latvijas Jūras akadēmija darbību sāka 1989. gada rudenī kā Kaļiņingradas Ziv rūpniecības un zivsaimniecības tehniskā institūta Rīgas filiāles dienas nodaļa, bet tad sākās runas, ka akadēmijai vajadzētu atrasties pie Rīgas Tehniskās universitātes (tolaik Rīgas Politehniskais institūts), un 1990. gadā tā arī notika. Bet īstas dzīves jau tur nebija, jo RTU rektors Egons Lavendels bija autoritārs vadītājs, sāka visādi spaidīt akadēmiju un līda iekšā visās lietās. To visu tā nevarēja atstāt, jo akadēmija RTU sastāvā vienkārši būtu izšķīdusi un jau sen pazudusi. Kādā sanāksmē, kurā piedalījās tā laika izglītības ministrs Andris Piebalgs, tika aktualizēts jautājums par LJA neatkarību. Ministrs no mūsu puses jau bija labi apstrādāts, tāpēc 1993. gadā pieņēma lēmumu, ka akadēmija būs neatkarīga augstskola.

REKTORS

Svarīga bija rektora izvēle. Lai kļūtu par rektoru, bija vajadzīgs zinātniskais grāds, un tas automātiski sašaurināja pretendentu loku. Vispirms sarunas tika uzsāktas ar Jāni Brūnavu, kurš atbilda rektora prasībām, bet jāņem vērā, ka



Ģertrūde Anīņa un Jānis Bērziņš.

tolaik, pirms trīsdesmit gadiem, visi vēl bija jauni, bija jādoma, kā uzturēt ģimeni un izskolot bērnus, tāpēc arī Jānis Brūnavs tolaik vairāk domāja par savu karjeru jūrā, kur, protams, varēja nopelnīt nesalīdzināmi labāk, nekā strādājot augstskolā. Jāņa Bērziņa kandidatūra prātā ienāca pavisam likumsakarīgi. Viņam bija zinātniskais grāds, un viņš jau bija sācis strādāt par pasniedzēju izveidotajā Kaļiņingradas filiālē. Ģertrūdei tika uzdots par pienākumu atvest Bērziņu uz mūsu štābu, un nākamajā dienā viņš jau bija klāt. Godīgi sakot, Jānis Bērziņš jau bija nobriedis pievērsties jūrniecībai, vēl jo vairāk tāpēc, ka zinātniskajā darbā viņš bija strādājis pie kuģu

dzenskrūves sistēmas pastiprināšanas, tātad viņam bija saskare ar jūru. Bērziņš bija gatavs uz saviem platajiem pleciem ņemt jūrniecības izglītību. Gods un slava – no tās dienas līdz pat savai pēdējai dzīves dienai viņš gods godam nostrādāja Latvijas Jūras akadēmijā.

NO VIENOTĪBAS NEKAS NESANĀCA

1989. gada 30. septembrī Salacgrīvā notika samits, kur kopā pulcējās Baltijas valstu, Austrijas, Zviedrijas un Vācijas pārstāvji, lai diskutētu par jūrniecības, tai skaitā arī jūrniecības izglītības jautājumiem. Ārzemju kolēģi brīdināja, ka katrs gads būs savādāks – nāks uzplūdi, kuriem sekos atplūdi. Un viņiem izrādījās taisnība.

Deviņdesmito gadu sākumā bija doma, ka varētu veidot kopīgu Baltijas valstu jūrniecības izglītības sistēmu, bet Igaunija šo domu noraidīja, un lietuvieši bija atturīgi – mēs izmantosim jūsu Liepājas Jūrniecības koledžu. Patiesībā jau nevar zināt, vai arī Latvija šo ideju būtu atbalstījusi, jo tālāk par runāšanu jau netikām, un tolaik katrs gribēja kopt savu dārziņu.

Arī Latvijā katrs palika savā dārziņā, un jūrniecības izglītība neaizgāja zem viena karoga. Bija tāda štellīte: Virga no Liepājas bija atbraucis uz Rīgu tikties ar Bērziņu. Teikšu godīgi, sarunas bija diezgan labas un varēja gaidīt labu iznākumu, taču tobrīd jau viens pusstops gāja uz beigām un man bija jāaizskrien pakal otram, bet, kamēr atnācu atpakaļ, Virga ar Bērziņu bija paguvuši saiet ragos. Un ar to tā apvienošanās lieta izbeidzās. Bijām pierunājuši, lai jūras lietu ministrs Andrejs Dandzbergs aizbrauc uz Liepāju un nokārto LJA un Liepājas



jūrskolas apvienošanās jautājumu, bet Dandzbergs atbrauca mājās no Liepājas un teica: "Ziniet ko, pagaidām lieciet to Liepājas jūrskolu mierā. Pagaidām! Viņi ļoti vēlas paši pastāvēt, lai pastāv!" Toreiz Liepājas pilsētas vadība bija Dandzbergu pierunājusi, un tā tas arī palika. Vēlāk mēģinājām pārliecināt Bērziņu un pierunāt Virgu, bet viss velti. Tā bija ļoti liela kļūda, ka lielie puikas spēlējās katrs savā smilšu kastē, jo katram gribējās to varu un to godu. Ja viss būtu noticis, kā izglītības koncepcijā bija iepļānots, tad sistēma jau sen būtu sakārtota, un šodien atkal nevajadzētu stāvēt neziņas priekšā – būt vai nebūt neatkarīgai Latvijas jūrnieceības izglītībai?"

Un Gunāram Ozoliņam tiešām ir taisnība, līdz pat šodienai LJA pastāvēšana karājas mata galā. Pēdējo piecu gadu laikā gluži kā paisums un bēgums ir bijušas runas par LJA tālāko likteni. Jaunāko reformu sakarā Latvijas Jūras akadēmija ir nonākusi visai nepatīkamas situācijas priekšā, jo saskatāmi vairāki zemūdens akmeņi, uz kuriem varētu strandēt Latvijas augstākās jūrnieceības mācību iestādes patstāvīga pastāvēšana.



Vislielākā problēma ir tā, ka akadēmija nevarēs izpildīt konceptuālajā ziņojumā ietvertu kritēriju – lai augstākās izglītības iestāde atbilstu augstskolas statusam, ir jābūt vismaz 1000 studentiem. Akadēmijai pietrūkst, bet šo problēmu varētu lieliski atrisināt, ja LJA piepulcinātu augstskolu grupai, ko IZM iekļāvusi izņēmuma statusā, kā, piemēram, Latvijas Nacionālā aizsardzības akadēmija, Latvijas mākslas un kultūras augstskolas, Rīgas Juridiskā augstskola, Lutera Akadēmija. Pēc būtības LJA atšķirībā no citām Latvijas augstskolām jau tagad ir īpašā statusā, jo jūrnieceības izglītība ir starptautiski reglamentēta profesionālā izglītība, kas pakļauta Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas (IMO) 1978. gada STCW konvencijas prasībām, tāpēc reizi piecos gados gan mācību programmas, gan mācību procesa uzraudzība tiek starptautiski auditēta. Ņemot vērā jūrnieceības izglītības starptautisko regulējumu, jūrnieceības darba grupa – VAS "Latvijas Jūras administrācija" Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns, Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova, Liepājas Jūrnieceības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības prezidents Igors Pavlovs, Latvijas Jūrnieceības savienības priekšsēdētājs Antons Vjaters, "Marine Service group" valdes priekšsēdētājs Aleksandrs Abuzjanovs, "WT Terminal"



valdes loceklis Andis Bunkšis, "LSC" izpilddirektors Aleksejs Sidorenko, "Novi-kontas" Jūras koledžas direktora vietnieks Dmitrijs Semjonovs un Latvijas Ku-ģu kapteiņu asociācijas izpilddirektors Artis Ozols nosūtīja kopīgi parakstītu vēstuli izglītības un zinātnes ministrei Ilgai Šuplinskai, kurā lūdza iekļaut Lat-vijas Jūras akadēmiju izņēmuma augstskolu statusā, kas ļautu autonomi rea-lizēt augstāko jūrniecības izglītību Latvijā, lai nodrošinātu Latvijas Republikas atrašanos IMO *baltaajā sarakstā*.

Diemžēl tas nav vienīgais zemūdens akmens Latvijas jūrniecības izglītības ceļā, ir vēl arī daži citi, starp tiem Rīgas Tehniskās universitātes spēcīgais lobijs un senā interese pievienot sev LJA, bet, lai kā to negribētos atzīt, vislielākā problēma jau 30 gadus ir pašu Latvijas jūrniecības mācību iestāžu konsolidāci-jas trūkums, un, arī noslēdzot jūrniecības jubileju gadu, LJS un LJA sesto piec-gadi, var teikt, ka īsti nekas nav mainījies. Dzīvojam gluži kā Krilova fabulā par līdaku, gulbi un vēzi, kas vezumu vilka katrs uz savu pusi...

1999. gadā žurnālists Gints Šimanis rakstīja: "Apzinādamies, ka 1993. gada Latviešu Jūrnieku kongress pamatu pamatos bija saldsīrupaina pašapliecinā-šanās, nevis politiskus virzošs notikums, daudzi jūrniecības speciālisti neredz jēgu saukt kopā vīrus nākamajam kongresam. Kā labs tvaika vārstulis node-rēja gan 1998. gada vasarā pieņemtā, bet neapstiprinātā Latvijas Kuģošanas politikas koncepcija, gan nepārtrauktās partiju cīņas ap VAS "Latvijas kuģnie-cība" privatizāciju."

Ar LK privatizāciju gāja karsti. Pašmāju oligarhi, Ventspils mafija, rīdzinie-ku grupējums, ofšori, ārzonās slēptas kompānijas, *pumpainie* un *svītrainie* da-līja un pārdalīja, krāpa viens otru, bet patiesībā viņi visi kopā aplaupīja valsti. Un neviens, arī LJS, lai kā centās, to nevarēja apturēt. Tāda bija valsts politika.

Toreiz, pirms trīsdesmit gadiem, šodienas seniori bija jauni cilvēki – spēka, ideju un enerģijas pilni. Bija sākusies jauna dzīve brīvību atguvušajā Latvijā. Cil-vēki no jaunās dzīves bija apreibuši un brīvības skurbulī bieži vien ar skaidru prātu nespēja novērtēt situāciju. Visu vai neko, balts vai melns.

Konfūcijam piedēvētais teiciens saka: "Nedod, dievs, dzīvot pārmaiņu laikā!" Bet vai tad savādāki laiki vispār mēdz būt? Pārmaiņu laiks bija pirms trīsdesmit gadiem, un arī šodien viss tik strauji mainās, neviens nevar zināt, kāda Latvija, Jūrniecības savienība un Latvijas jūrniecība būs pēc trīsdesmit gadiem, tieši tāpat, kā neviens pirms trīsdesmit gadiem nevarēja pat nosapņot šodienas rea-litāti. Skaidrs ir viens – viss būs pilnīgi savādāk. Vēsture ir jācienu un jāatceras, bet tajā nav jādzīvo. Jādzīvo ir šodien, šeit un tagad, bet tieši to ir visgrūtāk iz-darīt. Un, ak vai, tieši šodien pieļautās kļūdas atsauksies nākotnē, jo cēlonis un sekas ir savienoti vienā aplī.■



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAS TRĪSDESMITO GADADIENU GAIDOT

2019. gada 28. martā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē notika Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulce, uz kuru jau tradicionāli kopā sanāca gan jūrniecības veterāni, gan jaunākās paaudzes jūrniecības nozares pārstāvji, lai izvērtētu aizvadītajā gadā paveikto un spriestu par to, kādi uzdevumi un jauni izaicinājumi gaida LJS, sagaidot un atzīmējot tās trīsdesmito darbības gadu. LJS joprojām ir atvērta visiem, kas vēlas iestāties savienībā. Lai gan gribētāji rindā nestāv, tomēr Jūrniecības savienību papildina jauni biedri un jaunpieņākušo skaits, paldies Dievam, pārsniedz mūžībā aizgājušo LJS biedru skaitu. Kā saka valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters, arī valdes sēdes ir atklātas, tajās var piedalīties ikviens, kurš to vēlas, ikviens var nākt ar jaunām idejām un ierosinājumiem.

Sapulci profesionāli, lietišķi un konstruktīvi vadīja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs LJS biedrs Jānis Krastiņš. Satiksmes ministriju pārstāvēja Tranzīta departamenta direktors Andris Maldups un Jūrniecības departamenta direktore Laima Rituma, kura Mārim Ķempem pasniedza Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu par ieguldījumu Latvijas jūrniecības nozarē. LJS kopsapulcē piedalījās arī Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns un Kuģu apkārpju komplektēšanas kompāniju asociācijas prezidents Aleksandrs Nadežņikovs, kuri izteica gandarijumu par labo sadarbību, kāda izveidojusies jūrniecības nozares institūciju starpā.

Aizvadītais gads, kā jau katrs gads, nesis sev līdzī pilnu emociju spektru, bijis rošīgs, un to nav aptumšojušas domstarpības. Diemžēl Latvijas Jūrniecības savienībai 2018. gads bijis arī sāpīgu zaudējumu gads. "Skumji, bet aizvadītajā gadā no mums aizgāja tādi LJS tuvi cilvēki kā Māra Mihejeva, Igors Vītols, Marta Aizsilniece un pašas gada beigās arī Juris Marnauza, viens no zinošākajiem, izglītotākajiem un erudītākajiem ekspertiem hidrobūvju jautājumos," ar patiesu nožēlu sacīja LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters. "Jūrniecības savienības 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, LJS valdes priekšsēdētājs reizi mēnesī 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.

2018. gadā Jūrniecības savienības darbā iesaistījušies daudzi jauni cilvēki, kuri ne tikai pasīvi domā par LJS notiekošajiem procesiem, bet arī aktīvi piedalās 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, 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. 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."

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



vadišanā, gan izmantojot profesionāliem jūrniekiem domātos trenāžierus, 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,



Māris Ķempe un Laima Rituma.



LJA jūrskolas ansamblis un tā vadītājs Nauris Indzeris.

mācoties 12. klasē, arī 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 jaunieši 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,



Antons Vjaters.

mi, 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 inte-

resantu, 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.



Visā pasaulē nopietni diskutē par šo tendenci – jauniešiem zūd interese par jūrnieka profesiju. Arī mēs 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. Arī kapteinis Vilkausis 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!"



Jānis Krastiņš (no labās) un Roberts Gailītis.



Artūrs Brokovskis-Vaivods (no labās),
Arvids Buks un Gunārs Trukšāns.

MENTORINGA PROJEKTS ĪSTENOJAS DZĪVĒ

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 pārņemšanu LJA studentiem. 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. Latvijas Jūras akadēmijas

Studentu padome atzina, ka LJA studenti labprāt piedalās LJS organizētajās tikšanās reizēs ar jūrniecības speciālistiem, kuri strādā par kapteiņiem, stūrmaņiem un mehāniķiem, lai uzzinātu par aktuālo specialitātē, jo Jūras akadēmijas studentiem pietrūkst zināšanu par mūsdienu jūrniecību, jūru un kuģiem.

LJS NĀKOTNE SĀKAS ŠODIEN

LJS valdes loceklis Roberts Gailītis ir pārliecināts, ka, skatoties uz aizvadīto gadu, var teikt, ka LJS pamazām ir izkustējusies no snaudas, kurā tā bija iekritusi, un kā sabiedriska organizācija pamazām kļūst aktīvāka. "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 desmit 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," uzskata Roberts. "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 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.



Uldis Ozols.

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.”

TIKA ATVĒRTS LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATAS 26. IZDEVUMS

LJS gada kopsapulces laikā tika atvērta “Latvijas jūrnierības gadagrāmata 2018”. Tāpat kā LJS, arī gadagrāmata 2019. gadā atzīmēs savu trīsdesmito gadadienu, un tas ir jūrnierības preses izdevumu ilgdzīvošanas rekords. Ļoti gribētos ticēt, ka tās mūžs būs ilgāks nekā padomju gados iznākušajam laikrakstam



Latvijas Jūrnierības gadagrāmatas autoru kolektīvs.

“Latvijas Zvejnieks”, kas arī piedzīvoja trīsdesmit izdošanas gadus – no 1961. līdz 1991. gadam. Latvijas jūrnierības periodika savulaik vēl piedzīvoja laikraksta “Jūrnieris” iznākšanu (1906–1914), žurnāla “Jūrnieris” (1929–1940) un tā mantinieka atjaunotā žurnāla “Jūrnieris” izdošanu tagad (no 2006. gada), kā arī “Kuģniecības gadagrā-

matas” piecus izdevumus (1925–1931), laikraksta “Jūras Vēstis” (1991–1998) un žurnāla “Jūras Vēstis” (2003–2006) izdošanu.

Gadagrāmata ir kļuvusi par tādu kā ikgadēju Latvijas jūrnierības mazo enciklopēdiju, kur apkopoti gada aktuālākie notikumi jūrnierības nozarē, ostās, jūrnierības izglītībā. Tā ir notikumu hronika, stāsti par jūrnierības izglītību, vēsturi, burāšanu, Jūras spēkiem, ostu lietām. Tie ir jauno jūrnieru pirmie piedzīvojumi tālajos braucienos un veco jūras vilku stāsti par 20. gadsimta notikumiem, kurus atspoguļo un apraksta gadagrāmatas publikāciju autori.

Latvijas Jūrnierības savienības biedri ievēlēja jaunu valdi septiņu cilvēku sastāvā: Antons Vjaters Lienīte Ragže, Roberts Gailītis, Jānis Krastiņš, Gunārs Šteinerts, Māris Ķempe, Kristaps Lūkins. Par valdes priekšsēdētāju uz nākamajiem diviem gadiem tika ievēlēts līdzšinējais LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.■

Anita Freiberga



JAUNAS JŪRNICĪBAS POLITIKAS REDZĒJUMU MEKLĒJOT

Kopš 1999. gada Latvijas Jurniecības savienības priekšsēdētājs ir Antons Vjaters, kurš šajā amatā tolaik nomainīja nu jau aizsaulē aizgājušo Miķeli Elsbergu. No trīsdesmit LJS darbības gadiem divdesmit gadus tieši viņš ir bijis atbildīgs par to, lai LJS saglabātu aktivitāti un koptu LJS iedibinātās tradīcijas. “Pēc savas būtības un dabas esmu organizators, un man patīk, ja ir izveidota sistēma, pēc kuras viss darbojas un notiek. Varu teikt, ka šādu sistēmu ir izdevies izveidot, un tā strādā, tāpēc nav jēgas lieki diskutēt par sakārtotām lietām vai ikdienišķiem jautājumiem. Ja ir smagi, tad jāiet pēc palīdzības, un, ja kāds sauc, tad jādodas palīgā,” par sevi un paveikto saka A. Vjaters.

LJS valdes priekšsēdētājs ir gandarīts, ka ik gadus iznāk “Latvijas jurniecības gadagrāmata”. Vienmēr LJS uzmanības centrā ir bijusi un paliek jurniecības izglītība. Par sistēmu ir kļuvis arī konkurss “Ēnkurs”, kas dod labumu ne tikai jurniecības mācību iestādēm, bet arī pašām jurniecības organizācijām, jo, rīkojot konkursu, visi apvienojas un iesaistās – gan Jūras administrācija, gan Kruinga kompāniju asociācija, gan Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, ostas un vēl daudzi citi. Jurniecības pasākumi notiek Ainažos, ik gadu decembra sākumā ir komandkapteiņa Hugo Legzdiņa piemiņas brīdis Lēdurgas kapos, izveidojusies sadarbība ar audžuģimenēm un pēdējos gados notiek arī sporta aktivitātes – boulinga turnīri un pludmales volejbola mači, ko LJS organizē sadarbībā ar citām jurniecības organizācijām. Tā sakot, kopā darbos un atpūtā. “Milzīgs gandarījums ir par to, ka pēdējos gados LJS ienāk jauni, aktīvi un talantīgi cilvēki, kuriem ir svarīga Latvijas jurniecības pastāvēšana un jēgpilna attīstība, tāpat ne mazāk svarīga ir LJS un tās tradīciju kopšana,” savu viedokli pauž Antons Vjaters.

Antons Vjaters: “Vispirms jau jāteic, ka 2019. gads bija nozīmīgu jubileju gads, tai skaitā arī Latvijas Jurniecības savienība atskatījās uz trīsdesmit darba gadiem. Ir paveikts un arī piedzīvots daudz: gan labi, gan ne tik labi brīži, gan uzvaras, gan arī zaudējumi. Savā trīsdesmitajā pastāvēšanas gadā LJS biedri daudz sprieda par Latvijas jurniecības politiku un izteica viedokli, ka tai nepieciešams ja ne restarts, tad jauns redzējums nākamajiem desmit divdesmit gadiem noteikti. Tomēr jāatzīst, ka valsts institūcijām un sabiedriskajām organizācijām ir atšķirīga izpratne par šo jautājumu. Uz vienu no LJS valdes sēdēm bijām uzaicinājuši Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktori Laimu Ritumu, kura no savām pozīcijām pauda viedokli par to, kā tiek veidota



jūrnierības politika valsts līmenī. Valdes sēdes dalībnieki izteica kritiku un neapmierinātību ar departamenta darbu, bet tas vairāk gan tāpēc, ka ir šis atšķirīgais redzējums. LJS izpratnē jūrnierības politikai vajadzētu balstīties uz ekonomiskiem pamatiem, bet valsts institūcijas – Jūrlietu departaments un Jūras administrācija – savu uzmanību koncentrē uz profesionālām uzraudzības funkcijām, un to tiešām arī labi paveic: tā ir gan kuģošanas drošības uzraudzība, gan jūrnieku sertificēšana, gan hidrogrāfijas un Kuģu reģistra jautājumi.

Saprotot, ka Jūrlietu departaments LJS un citu jūrnierības asociāciju izpratnē jūrnierības politikas izstrādes jautājumu nevirzīs, jūrnierības nozares asociācijas izveidoja darba grupu, par kuras vadītāju iecēla kapteini Aleksandru Nadežņikovu, un par savu uzdevumu noteica izveidot stratēģisku redzējumu par jūrnierības nozares tālāko virzību. Lai iegūtu plašāku jūrnierības sabiedrības viedokli par esošo situāciju jūrnierībā un iezīmētu nākotnes vīziju, par jūrnierības politiku internetā tika veikta aptauja, un aptaujas anketu bija aicināti aizpildīt visi interesenti. Aptauja bija latviešu un angļu valodā, kā arī tika izplatīta ar e-pasta un sociālā tīkla *facebook* starpniecību.

Lai gan informācija par aptauju sasniedza aptuveni 300 cilvēku (*facebook* dati + izsūtītie e-pasti), līdz 2019. gada 7. oktobrim apaujas anketu bija aizpildījuši 12 respondenti, no kuriem trīs norādīja, ka pārstāv organizācijas, bet pārējie deviņi atzīmēja sevi kā individuālas personas. Un te nu katrs pats sev uzdosim jautājumu: par ko liecina mūsu pasivitāte?

Tieši tāpat sev jautājumu var uzdot tie daudzie jūrnieki, no kuriem dzirdama neapmierinātība par mazajām pensijām: ko es pats esmu darījis, lai veidotu savu pensijas fondu? Katrs jūrnieks savas darba dzīves laikā ir atbildīgs par uzkrājumu, ko viņš veido savām vecumdienām. Iespējams, ka nepieciešams plašāks izskaidrošanas darbs par to, ka tieši no sociālajām iemaksām, kuras jūrniekiem nav obligāti jāveic, ir atkarīgs pensijas lielums.

Un vēl, protams, 2019. gada izskaņā mūs visus nepatīkami pārsteidza ASV sankcijas pret Ventspils brīvostu. Taču mums nekas cits neatlika, kā vien cerēt, ka viss atrisināsies pozitīvi. Ventspils osta vienmēr ir bijusi aktīvs LJS biedrs, savulaik tur bija nodibināta pat LJS Ventspils nodaļa, tāpat kopš 1996. gada Ventspils osta ir LJS juridiskais biedrs, kas allaž sniedzis LJS materiālo atbalstu, īpašu atsaucību izrādot Ainažu, vidusskolēnu konkursa "Enkurs" un citu LJS aktivitāšu finansiālajam atbalstam. Tagad atliek vien cerēt, ka arī jaunais Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Purmalis ar sapratni izturēsies pret mūsu aicinājumu turpināt sadarbību.

Ir pagājuši trīsdesmit LJS darba gadi, un katrs gads ir bijis atšķirīgs, ir mainījušās prioritātes un akcenti. Esam zaudējuši daudzus savus līdzgaitniekus un aktīvus LJS biedrus, bet esam ieguvuši pieredzi un rādījumu, kas ļaus Latvijas Jūrnierības savienībai doties pretī jauniem izaicinājumiem." ■



PAR LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAS NĀKOTNI – LJS JAUNO BIEDRU DOMAS

Pagājuši jau 30 gadi, kopš šī organizācija darbojas Latvijas jurniecības telpā. Brīžiem darbība ir bijusi aktīvāka, brīžiem pieklususi, bet organizācija ir pastāvējusi un darbojusies. Domāju, ka, lai organizācija darbotos arī turpmāk un darbotos sekmīgi, ir nepieciešams laiks! Laiks, ko cilvēki, LJS biedri, jaunie jurnieki, jurniecības speciālisti būtu gatavi ziedot no savām 24 stundām diennaktī, lai darbotos šajā organizācijā un padarītu mūsu sabiedrību labāku. Varbūt daudzi to tā īsti neapzinās, bet laika paliek arvien mazāk, jo ikdienas straujais skrējieni kļūst vēl straujāks. Otra svarīga lieta ir cilvēki – lai paši cilvēki būtu aktīvi un bagāti ar idejām, kas būtu jādara, lai attīstītu jurniecību Latvijā, un būtu gatavi darīt. Es ticu, ka mēs varam turpināt vienu no jurniecības tradīcijām Latvijā, ko sauc par Latvijas Jurniecības savienību.

LJS valdes loceklis Roberts Gailītis

Latvijas Jurniecības savienība – katram sava un visiem viena. Kaut savu vietu organizācijā esmu atradusi pavisam nesen, man katrs vārds šķiet rakstāms ar lielo burtu, jo katram vārdam ir īpaša nozīme un saikne ar to, ko darām, kas esam un kas mūs vieno. Tie ir cilvēki, kuri daļu savas dzīves, ikdienas realizējuši jurniecības nozarē – gan pārpeldot okeānus, gan sagaidot mūs, jurniekus, mājās un birojos. Cilvēki, kuri vēlas redzēt un ir gatavi veidot labāku to vidi, kurā dzīvojam, kur pēc reisa atgriežamies. Vidi, kuru saucam par mājām, par mūsu Latviju.

Latvijas Jurniecības savienība. Latvija. Jurniecība. Savienība.

Katram sava un visiem viena.

LJA absolvente Sintija Alksne

Latvijas Jurniecības savienība var lepoties ar biedriem, kuri darbojas jurniecības nozarē un mudina pievienoties savienībai ne tikai jaunos jurniecības nozares darbiniekus, bet arī studentus. Šādā veidā tiek veicināta jurniecības attīstība Latvijā, jaunu ideju veidošana un biedrības solidaritāte. Manuprāt, visiem jurniecības studentiem ir būtiski apzināties papildu iespējas, ko piedāvā LJS, un brīvprātīgi darboties, gūstot plašāku skatījumu uz jurniecības nozari Latvijā.

Novēlu Latvijas Jurniecības savienībai kļūt vēl pazīstamākai visā valstī un aktīvākai.

LJA students Mareks Gregorovičs



Šobrīd vēl esmu Latvijas Jurnieciņas savienības jaunākās biedres godā, taču esmu droša, ka ne uz ilgu laiku un ka Latvijas Jurnieciņas savienības biedru pulks tikai augs.

Latvieši vienmēr ir bijuši un būs jurnieku tauta. Savulaik varenie Skandināviņas vikingi baidījās kuršu jurnieku un izvēlējās kuršu zemes atstāt neiekarotas. Arī Kurzemes hercoga Jēkaba varenā flote 17. gadsimtā nepalika neievērota un, protams, buru kuģu būvētava Ventas kreisajā krastā.

Tā ir vēstures daļa, kas liek apzināties to spēku un varenību, kas katrā latvietī mīt un it īpaši ikvienam jurnieciņas augstskolās studējošajam ļauj sajust senču varenību un dod apziņu, ka viņi ir daļa no varenās latviešu jurnieku tautas un viņi ir tie, kas veido mūsdienu jurnieka tēlu pasaulē.

Redzot, ka aizvien vairāk skolēnu no manas dzimtās skolas izvēlas savu dzīvi saistīt ar jūru, varu droši teikt, ka Latvijas Jurnieciņas savienība ir veiksmīgi darbojusies un popularizējusi gan sevi, gan jurnieciņas nozari, veicinot jurnieciņas attīstību. Arvien lielāka sabiedrības daļa uzzina par jurnieciņu Latvijā, jurnieka izglītību un iespējām. Arī es kā jaunā Latvijas Jurnieciņas savienības biedre jūtos atbildīga par to, lai jurnieka vārds nezūd, tradīcijas tiktu koptas un jurnieciņas nozare attīstītos. Jāsāk ar mazumiņu – ar sevi.

LJA absolvente Sanita Ūzuliņa

Bija laiks, kad LJS atjaunoja latviskās jurnieciņas tradīcijas, bet tagad vairāk gan tās jāuztur un jāpasniedz tiem, kurus tas interesē vai kuri pat nenojauš, ka interesē. Tāpat redzams, ka LJS pārstāv jurnieciņas nozari sociālās aktivitātēs, piemēram, tie ir pasākumi ar audžuģimenēm, svētki, atceres pasākumi. Bez tādas kā pārstāvošas biedrības tas, iespējams, notiktu haotiski, ne tik saskaņoti.

Jurnieciņas savienību uztveru divos virzienos:

1. Jurnieciņas sektora iekšienē LJS organizēti apvieno jurnieciņas pārstāvjus (juridiskos un fiziskos). Lai arī izglītības iestādes savā ziņā ir konkurenti un cīnās par katru studentu, lai arī varas, birokrātijas un politikas gaitēņos katram var būt savi uzskati un pieejas, LJS tomēr apvieno visus ar vienu mērķi – veicināt jurnieciņas attīstību Latvijā un maksimāli radīt šo nozari visiem patīkamu. Pastāv tāda kā platforma, kur var apspriesties, veicināt sadarbību aktuālās tēmās, uzklaut problēmas un radošas idejas ne tikai viens pret vienu, bet klāt esot vairākiem biedriem.

2. LJS rada iespēju iesaistīties jurnieciņas sektorā personām arī no ārpusēs. Jaunietis vai tomēr vairs ne tik „jaunietis”, vēlēdamies pievērsties ar jūru saistītām jomām, var apjukt – ostas, kuģi, tehnoloģijas, vēsture, izglītība. Bet caur LJS ir iespēja iesaistīties un uzzināt vairāk par virzieniem jurnieciņas sektorā, un mūsdienu sakaru tīklu attīstība ļauj uzrunāt dažādos veidos.■

LJS valdes loceklis LJA pasniedzējs Kristaps Lūkins



LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA KĻŪST PAR AUDŽUBĒRŅU DRAUGU

Latvijas Jūrniciības savienība sākusi aktīvi sadarboties ar Latvijas Audžuģimeņu biedrību (LAB), rīkojot kopīgus pasākumus ģimenēm, kurās aug audžubērni.

Vasaras brīvlaika nogalē sadarbībā ar Ainažu jūrskolas muzeju, "Novikontas" Jūras koledžu un Latvijas Jūras administrāciju tika organizēta ekskursija uz Ainažiem. Bērni iepazinās ar jūrskolas muzeju, pēc tam sarīkoja pikniku muzeja dārzā, kā arī devās uz Ainažu molu, pa kuru drosmīgākie aizgāja līdz pašai jūrai.

Savukārt rudens brīvlaikā LAB telpās bija noorganizēta tikšanās ar kapteini Antonu Ikaunieku un stūrmani, bērnu grāmatu autoru un mākslinieku Vladimiru Novikovu. Abi kungi iepriecināja audžubērņus ar jautriem stāstiem par jūrnieku dzīvi, kurus V. Novikovs turpat uz vietas ilustrēja ar komiskiem zīmējumiem. Par savu darbu un piedzīvojumiem jūrā pastāstīja arī kuģu vadītājas, Latvijas Jūras akadēmija absolventes Lienīte Ragže un Sintija Alksne. Visi tikšanās dalībnieki saņēma dāvanas – V. Novikova bērnu grāmatas un A. Ikaunieka grāmatu "Ceļš uz jūru".

LJS plāno turpināt veiksmīgi uzsākto sadarbību, ko atzinīgi novērtējusi LAB vadītāja Ilze Golvere. Viņa uzsver, ka šādi pasākumi ir ļoti svarīgi audžubērnu pilnvērtīgai integrācijai sabiedrībā.





JŪRMIECĪBAS SAVIENĪBA





Gada nogalē nu jau tradicionāli Latvijas Jūras administrācijas darbinieki iesaistījās dāvanu sagatavošanā bērniem no Latvijas audžuģimeņu biedrības (LAB). Arī šogad kopīgiem spēkiem sagādātas dāvanas vairāk nekā 50 audžubērniem – spēles, rotaļlietas, sporta piederumi, grāmatas, saldumi. Vairāki JA darbinieki arī ieskaitījuši naudu LAB kontā.



Šogad JA iniciatīvai pievienojās Latvijas Jūrnieceības savienība un "International Maritime Sports Community", iesaistot arī citus nozares uzņēmumus. Dāvanas bērniem sagādāja Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieceku arodbiedrība, "Novikontas" Jūras koledžā dāvanas ziedoja gan koledžas darbinieki, gan jūrnieceki, naudu LAB pārskaitīja LSC. Akcijā piedalījās arī Latvijas Jūras akadēmija, "LAPA Ltd", "BSM Crew Service Centre", "Klip Marine Shipmanagement", "AtoZ Group", "Ziemeļu Enkurs".



Akcijas rezultātā vairākiem simtiem audžubērnu tika sagādātas dāvanas, ko viņi saņēma LAB Jaungada pasākumā.



27. decembrī, sadarbojoties Latvijas Jūrnieceības savienībai, Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam, "Novikontas" Jūras koledžai, Latvijas Jūras administrācijai un uzskodu restorānam "Delisnack", audžubērniem noorganizēta ekskursija uz Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju un "Novikontas" Jūras koledžu.

Savukārt vecākais mehāniķis Uldis Ozols piepildīja kādas Rojas puses audžuģimenes sapni, aizvedot šo ģimeni uz Līvu akvaparku.

LAB vadītāja Ilze Golvere audžubērnu un audžuģimeņu vārdā izsaka pateicību ikvienam, kurš iesaistījās svētku sarūpēšanā bērniem. Viņa uzsver, ka šogad atsaucība bijusi vēl nepieredzēta, un izsaka cerību, ka tā nebūs tikai vienreizēja sadarbība ar jūrnieceības nozares uzņēmumiem un cilvēkiem. ■



JĀAPZINĀS IEPRIEKŠ NOIETAIS CEĻŠ

Liepājas Jūrnieru koledžas (LJK) jūrskolas pirmo kursu audzēkņi katru gadu dodas uz Ziemeļu kapiem, lai godinātu tālbraucēju kapteini, bijušo jūrskolas priekšnieku Kristiānu Johanu Dālu. Piemiņas un cieņas izrādīšana jūrskolotājam K. J. Dālam, kurš savulaik devis lielu ieguldījumu mācību iestādes attīstībā, ir viena no Liepājas Jūrnieru koledžas pēdējo gadu tradīcijām.

Šogad 26. aprīlī jūrskolniekiem pievienojās Latvijas jūrnieru sabiedrība, jo Ainažu jūrskolas muzejs organizēja jūrnieru izglītības pamatlīcēja Kristiāna Dāla piemiņas pasākumu viņa atdusas vietā Liepājā. Lai godinātu vienu no Latvijas jūrnieru izcilākajām personībām, Ziemeļu kapos pulcējās Latvijas Jūrnieru savienības, Liepājas ostas, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Liepājas Jūrnieru koledžas, LTFJ arodbiedrības, Jūrnieku reģistra, Liepājas muzeja pārstāvji.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters citēja Egonu Līvu teikto: lai nospraustu jaunu kursu, jāapzinās iepriekš noietais ceļš. "Jūrnieru savienība ir iedibinājusi labu tradīciju – pieminēt Latvijas jūrnieru un jūrnieru



Antons Vjaters.



Antra Ducīte un Iveta Erdmane.



Andris Cekuls.



Pēteris Gudkovs.

izglītības pamatlicējus, tāpēc rīko piemiņas brīžus Ainažu kapos, godinot vecos jūrniekus, Lielajos kapos Rīgā tiek godināts Krišjānis Valdemārs, Meža kapos – Egons Līvs, Matīsa kapos pieminam Latvijas Jūras akadēmijas pirmo rektoru Jāni Bērziņu un Liepājā, protams, Kristiānu Dālu,” sacīja Antons Vjaters.

Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs uzsvēra Dāla profesionalitāti. “To- laik, kad tika likti pamati Latvijas jūrniecības izglītībai, Dāls bija milzīgs ieguvums, jo viņš pats bija jūrnieks un pazina jūru, un tas bija lieliski, ka zināšanas topošajiem jūrniekiem deva nozares speciālists. Diemžēl tagad jūrniekus māca pasniedzēji, kuriem desmit un pat trīsdesmit gadus nav praktiskas saiknes ar jūru un mūsdienu jaunākajām tehnoloģijām jūrā,” skumi secināja Pēteris Gudkovs.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģošanas nodaļas vadītājs Andris Cekuls uzsvēra, ka Kistiāns Dāls bija izglītības sistēmas pamatlicējs. “Tas bija fundaments, un šeit ir pamatlicējs – Baltijas patriots, Eiropas, pat pasaules līmeņa jūrniecības darbinieks,” sacīja Andris Cekuls, bet JA Jūrnieku reģistra pārstāvis Roberts Gailītis pauda cerību, kas radīsies jauni Dāli, kuri mācīs tālāk.

Kristiāna Dāla piemiņas brīdis Ziemeļu kapos Liepājā bija viens no Latvijas valsts jūrniecības simtās gadskārtas ietvaros rīkotajiem pasākumiem.■



AINAŽU JŪRSKOLAS MUZEJAM – 50!

Saulainajā 20. jūlijā pēcpusdienā Ainažu jūrskolas muzeja sēta ģirbēja un čaloja. Te bija sanākuši tuvu un tālu braukuši ļaudis, kuru dzīvē šis tālbraucēja kapteiņa Jura Veides kādreizējais kalpu namiņš nozīmē ļoti daudz. 1969. gada 20. jūlijā te, pateicoties tuvējo zvejnieku kopsaimniecību “Enkurs” (Kuivīži), “Brīvais vilnis” (Sallacgrīva), “Pārnu Kalur” (Treimaņi, Pērnavā) un valsts saimniecības “Ainaži” atbalstam, durvis vēra pirmais un pagaidām vēl arvien vienīgais “Valdemāra skolu” muzejs, lai gan pēc 1867. gada Jūrskolu likuma šāda tipa jūrskolas radās 41 piejūras apdzīvotajā vietā no Baltijas jūras līdz pat Tālajiem Austrumiem, 11 no tām Baltijā.

“Man labi prātā Ainažu jūrskolas memoriālā muzeja (tolaik to sauca tā!) pirmās ekspozīcijas autores Beatas Krajevskas atmiņas par tā gada karsto vasaru, gardo, tikko slaukto pienu, aromātiskajām kūpinātajām zivīm un atsvaidsinošajām peldēm vecās ostas vietā muzeja materiālu izvietojanas starplaikos. Viņu, tāpat kā pirmo direktoru Arvidu Vētru un viņa kundzi Veltu Vētru, kas vēlāk pārņēma muzeja vadību, ar labu vārdu todien pieminēja vairākkārt. Tāpat kā vietējos ļaudis, kuri muzejam atdevuši savu sirdi un spēka gadus – Rūtu Lepiksoni, Regīnu Borīti, Ernu Meijeri, Antru Šķobu un citus, nežēlojoties, ka viss jādara pašiem, jo augstā priekšniecība Rīgā vienmēr bija pārliecināta, ka “lai vai kā, ainažnieki ar visu paši tiks galā!” Un tika arī! To daudzkārt pieminēja muzeja vadītāja un viesmīlīgā namamāte Iveta Erdmane, kura todien par garajos gados paveikto (muzejā no 1982. gada un kā vadītāja no 1986. gada) saņēma Latvijas Jūrniececības savienības Atzinības rakstu. Tās valdes priekšsēdētājs Antons

Vjaters pateicību formulēja īsi: “Par jūrniececības tradīciju kopšanu un cieņu pret jūrniececības izglītības pamatlīcējiem.” Emocionāls to pēcpusdienā bija arī Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents tālbraucējs kapteinis Jāzeps Spridzāns: “Ainažu muzejs nav nedz Ermitāža, nedz Luvra,





Iveta Erdmane uzrunā svētku viesus.

bet latviešiem mīļa un nozīmīga vieta. Tas ir daudz vairāk." Vēl viņš pieminēja, ka Raimonda Paula dziesma "Latviešu jūrniekiem" ("Ainažu vecajā skolā...") nekad un nekur nav skanējusi tik dziļi un personiski kā šajā reizē," tā par svētku brīdi Ainažu jūrskolā rakstīja Gints Šīmanis, bet LTFJA prezidents Igors Pavlovs ir teicis, ka Ainažu muzejs ir viena no vislabākajām jūrniecības sastāvdaļām.

2019.gadā Ainažos nosvinēti skaisti svētki – skolas priekšniekam K. Dālam – 180, jūrskolai – 155 un muzejam – 50!

Kāds bija ceļš uz šīm jubilejām? Īsumā par pašiem pirmsākumiem. Lai gan vēstures avotos Ainažu vārds pirmoreiz minēts 1564.gadā, vēl pirms pāris gadsimtiem tur bija tikai purvainu mežu ieskaits zvejnieku ciemats, kas savu nosaukumu ieguvis no lībiešu vārda *ainagi* – vientuļš. Brāļi igauņi to sauca pa savam – *heinaste* – siena ceļš un tā Ainažus dēvē joprojām.

Bet 19. gs. otrajā pusē viss mainījās un Ainažus jau zināja ne tikai Krievijas impērijā, bet visā plašajā pasaulē. Šīs slavas pamatā – kuģu būve un jūrskolas nodibināšana 1864. gadā.

Ainažu jūrskola darbu sāka kā privāta mācību iestāde. 1866. gadā skolotājs K. Dāls ar pirmajiem audzēkņiem devās uz Rīgas jūrskolu kārtot eksāmenus. 1867. gadā Ainažu jūrskola no cara valdības dabūja atļauju darboties oficiāli. Pamatojoties uz tās pieredzi un K. Valdemāra gādību, visā Krievijā atvēra 41 jūrskolu, no tām Latvijas teritorijā 11. Ainažu jūrskolai radās jau pirmie



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Gints Šimanis (no kreisās), Antons Vjaters, Antons Ikaunieks, Jāzeps Spridzāns, otrajā rindā Andris Cekuls.



absolventi – kapteiņi un stūrmaņi, kuri sāka vadīt pašu būvētos buriņiekus. Burājot pa visu pasauli, viņiem radās jauns, plašāks skatījums uz pasauli un, protams, arī turība. Uzplauka kuģubūve, sāka būvēt pat četrmastu buru kuģus. Kuģu būve sanāca lēti, jo visapkārt bija meži, pašu darba spēks... Ainažos viens pēc otra pacēlās vareni kapteiņu nami. 1902. gadā uz J. Veides dāvinātā zemes gabala par turīgo jūrnieku ziedojumiem tika uzcelta jauna jūrskolas ēka. 1899. gadā tika nodibināta Ainažu jūrnieku veicināšanas biedrība, sākās ostas, vēlāk dzelzceļa būvniecība. Ainaži veidojās par svarīgu centru Vidzemes jūrmalā.

Daudzi ainažnieki, bijušie jūrskolnieki, at-

stājuši spožas lappuses jūrnieceības vēsturē, piemēram, Veides, Miķelsoni, Bezbaili, Kozenkrānīsi, Krastiņi, Dumpes u.c. Par šiem cilvēkiem un notikumiem arī stāsta mūsu muzeja ekspozīcija.

Ceļš uz šīs piemiņas glabātavas, muzeja izveidi arī bija riska un grūtību pilns. Muzejs tika dibināts 1969. gadā. Jāatceras, ka tas bija okupācijas laiks. Ieskaidrot toreizējai partijas komitejai šāda muzeja nepieciešamību bija vesels "mākslas darbs". Un to izdarīja Rīgas K. Valdemāra jūrskolas absolvents, toreiz apvienotās muzeju direkcijas direktors Jānis Skolis. Viņam un domubiedru grupai izdevās šajā projektā iesaistīt trīs toreizējos zvejnieku kolhozus – Salacgrīvas "Brīvo vilni", Kuivižu "Enkuru" un Pērnavas "Parnu Kalur", kā arī Ainažu padomju saimniecību.



Pirmās ekspozīcijas autores bija Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja kuģniecības nodaļas darbinieces J. Mamedova un B. Krajevskā. Par pirmajiem muzeja vadītājiem kļuva Arvīds un Velta Vētras.

Darbs varēja sākties. Tika vākti materiāli, pieņemti ekskursanti, organizēti pasākumi. Apmeklētāji plūda no tuvas un tālas apkaimes. Daudzi nesa līdzī materiālus par Ainažu jūrskolniekiem. Un tā solīti pa solītim radās muzeja krājums, kurš šobrīd jau sasniedz 10 000 vienību. Vēl tagad gadā vidēji iegūstam ap 25 vienībām. 2019. gadā izdevās iegūt vērtīgus materiālus par Ainažu jūrskolnieku Arturu Jullu no Cēsu apriņķa Liepas ciema. A. Julla pat nebija mūsu sarakstos, par to divkārsš prieks.

Kā toreiz cēsinieks nokļuva Ainažu jūrskolā!?

Kartes un plānus par kapteiņa Veides dzimtas zemēm un ēkām ieguvām no dzimtas pēcteča Aivara Veides. Gints Šimanis mums uzdāvināja garos ādas zvejnieku zābakus, kuri bija lietoti viņa vectēva mājās, un vēl ar leģendu – uzņemot filmu “Nāves ēnā”, tie bijuši kājās aktierim G. Cilinskim.

2019. gadā, pateicoties LTFJA un tās vadītāja I. Pavlova atbalstam, mēs tikām pie interaktīvas ekspozīcijas “Kā vidzemnieki buru kuģus būvēja”.

Muzeju gadā vidēji apmeklēja ap 6000 cilvēku, un parasti tie ir nopietni apmeklētāji, kas vēlas ar ekspozīciju iepazīties līdz pašiem pamatiem. Bieži mūs apmeklē ģimenes ar bērniem. Ir arī vēlīni ziemas viesi, kas vēlas muzeja klusumā pabūt vienatnē ar jūrnieku nostāstiem un baudīt šīs kalpu mājas seno garu.



Kapteinis Jāzeprs Spridzāns.





Kā teica mūsu jūrskolnieka K. Kariņa mazmeita gleznotāja L. Lice, “taciņu uz muzeju es arvien minu ar lielu bijību, man prieks te būt”. Un tādus ļaudis mēs arī aicinām šeit būt, galvenokārt uz mūsu pasākumiem – jūrnieku salidojumiem. Viņi ir tie, kas šo stāstu turpina – Ainažu jūrskolnieku pēcteči, mūsu vecie jūrnieki, jūrniecības organizāciju pārstāvji un visi tie, kuriem tuva saule, jūra un vējš.

Mums, muzejniecēm, ir ļoti ciešas saiknes ar dzīvajiem eksponātiem, kā mēs mīļi dēvējam mūsu jūrskolnieku radniekus. Viņi ir labi palīgi materiālu komplektēšanā un pētniecības darbā. Viņi ir dzīvā saikne ar pagātni. 2019. gadā sadraudzējāmie ar jūrskolnieka K. Bezbaila mazdēla atraitni, joprojām uzturam siltas attiecības. Mums ir nerakstīts pienākums rūpēties par viņiem. Īpašu uzmanību veltām saviem bijušajiem darbiniekiem, tagadējiem pensioņāriem – pirmajai vadītājai Veltai Vētrai, kasierai Ernai Meierei, dārzniecei Regīnai Borītei u.c.

Īpaša draugu grupa muzejam ir labvēļi, bez kuriem visus šos garos gadus nebūtu varēts iztikt. Viņu vārdi ierakstīti mūsu muzeja labvēļu plāksnē. Šos atsaucīgos, saprotošos cilvēkus mēs vienmēr atcerēsimies un godināsim. Ne katrs prot un grib otram pasniegt roku. Te es domāju ne tikai materiālu palīdzību, bet arī drauga plecu.

Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents J. Spridzāns muzeja 50. dzimšanas dienā atzina, ka Ainažu muzejs nav nedz Ermitāža, nedz Luvra, bet latviešiem mīļa un nozīmīga vieta, kas ir daudz vairāk. A. Vjaters uzsvēra, ka muzejs vieno gan gados vecākos, gan jaunos jūrniekus un iedvesmo arī citus apgūt šo grūto profesiju. Vēsturei un nākotnei jābūt kopā. Tās dienas pasākumu viņš nodēvēja par muzeja un jūrniecības zelta kāzu jubileju.

Muzeja apaļajā jubilejā kā vienmēr klāt bija tālbraucējs kapteinis A. Ikauņieks ar ģimeni., kuri muzeju gan materiāli, gan morāli ir atbalstījuši vairāku gadu desmitu garumā. LTFJA priekšsēdētāja I. Pavlova apsveikums bija kā odziņa uz tortes – Ainažu muzejs ir viena no vislabākajām jūrniecības sastāvdaļām!

Lai atrāditu sabiedrībai mūsu jaunieguvumus un sagatavotās izstādes par dažādiem notikumiem, visus 50 gadus esam lieliski iztikuši ar piecus kvadrātmetrus “lielo” izstāžu telpu. Tur ir izstādīts viss – gan lieli marīnistu darbi, gan skolēnu zīmējumi. Šobrīd apskatāma izstāde, kas ieskicē pusgadsimtā paveikto – muzeja dibināšanu, jūrnieku salidojumus, veco jūrnieku kapu sakopšanu, tankkuģa “Ainaži” kristības, ekspedīciju uz Ainažu ostas akvatoriju. Protams, mēs vēlētos lielākas telpas, vairāk apmeklētāju, lielākus apgriezienus, bet... mums ir dots tas, kas ir. Un ne jau lielumā un plašumā ir spēks. Mūsu spēks un arī visas Latvijas spēks ir 1000 bijušo Ainažu jūrskolnieku atstātais mantojums – darba tikums, drosme, savas zemes un Dieva mīlestība!■



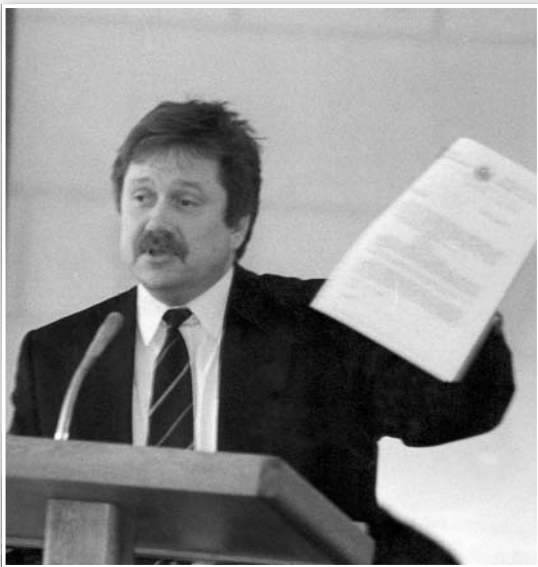
AR VECIEM SKALIEM NEVAR IEKURT JAUNU UGUNI

Sarunu ar Latvijas jūrnierības likumdošanas pamatlicēju un nu jau bijušo Ventspils brīvostas pārvaldnieku IMANTU SARMULI vēlos ievadīt ar nelielu ekskursu pagātnē, un ne jau nostalgia, bet faktu dēļ.

Likums par ostām, kas reglamentē ostu darbības principus un pārvaldes kārtību, kā arī kuģošanas drošību ostā, Saeimā tika pieņemts 1994. gada 22. jūnijā, prezidents Guntis Ulmanis to izsludināja 12. jūlijā. Tas tapa ilgi un mokoši: vispirms likuma rakstīšana 1990. gadā iesākās Satiksmes ministrijas Jūrnierības departamentā, tad ar Latvijas Republikas Ministru Padomes lēmumu 1991. gada 19. novembrī izveidoja Jūras lietu ministriju, kas par savu prioritāti izvirzīja jūrnierības likumdošanas sakārtošanu, tomēr, kad 1993. gada 8. septembrī šo ministriju likvidēja un tās funkcijas nodeva atpakaļ Satiksmes ministrijai, Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Uldis Pētersons, rezumējot Jūras lietu ministrijas nepilnos divos gados paveikto, teica: "Mēs nebijām klāt, kad par Ostu likumu sprieda Jūras lietu ministrija, bet tā savu uzdevumu – pieņemt Likumu par ostām – nebija izpildījusi, no viņiem saņēmām likumprojektu ar konfrontējošu viedokli – vai ostām jābūt valsts vai pašvaldību īpašumā?" Ar šā jautājuma risināšanu vēl veselu gadu cīnījās izveidotā darba grupa. Arī tad, kad likums jau bija pieņemts, diskusijas turpinājās un pār darba grupas dalībniekiem bira jautājumu krusa. Kādā Latvijas Jūrnierības savienības valdes sēdē jautājumu krustugunī stāvēja SM valsts sekretārs Uldis Pētersons un SM Jūrnierības departamenta direktors Imants Sarmulis. U. Pētersons toreiz, atbildot uz jautājumiem, teica: "Šodien daudzi jautājumi rodas to fikso ideju dēļ, kas radās deputātu galvās laikā, kad tika pieņemts un analizēts Ostu likums. Taču skaidrs ir viens, ostas pārvaldes svēts uzdevums ir gādāt, lai ostas uzņēmumi strādātu ne tikai savā, bet arī sabiedrības labā. Ostas pārvaldei visi ostas ienākumi ir jātērē ostas attīstībā, nevis, piemēram, galošu fabrikā." Bet Imants Sarmulis toreiz atzina: "Ļoti daudz kompromisu tika meklēts, kamēr šo likumu pieņēma." 1995. gadā Imants Sarmulis kļuva par Ventspils brīvostas pārvaldnieku, un 2019. gada 13. decembrī satiksmes ministrs Tālis Linkaits savā *twitter* kontā rakstīja: "Atbilstoši Ventspils brīvostas likuma 6. panta prasībām šodien esmu saskaņojis Ventspils brīvostas pārvaldnieka Imanta Sarmuļa atbrīvošanu no amata."

– Gandrīz divdesmit piecus gadus bijāt Ventspils brīvostas pārvaldnieks, kā tagad jūtaties bez ierastā darba ritma?

– Darba ritms var sākties un var beigties. Ostas valde mani pieņēma darbā, un valde mani var arī atbrīvot. Papīros ir ierakstīts – pēc savstarpējas



Ventspils ostas pārvaldnieks Imants Sarmulis
Latvijas ostu padomē.

vienošanās. Pats biju plānojis no ostas pārvaldnieka darba aiziet tuvāk 2020. gada beigām, jo gadu man ir pietiekami daudz, tāpēc jāprotas dot vietu jaunajiem.

– **Patiesībā tās jau nav vienīgās pārmaiņas, kas skar Latvijas lielo ostu darbību. 2019. gadā apritēja divdesmit pieci gadi, kopš pieņemts Likums par ostām, un šajos gados bijuši vairāki mēģinājumi atvērt likumu un veikt tādus vai citādus grozījumus, taču šie mē-**

ģinājumi nesekmējās. Bet nu pēkšņi tik viegli likums tika atvērts un grozīts. Kā jūs to varētu izskaidrot un ko tas, jūsuprāt, nesīs līdzī?

– Vēlos, lai mēs būtu pilnīgi precīzi – šādas izmaiņas bija paredzētas Jaunās konservatīvās partijas programmā jau pirms Saeimas vēlēšanām, un arī termiņš bija noteikts – līdz 2019. gada 31. decembrim pārveidot ostu pārvaldes par akciju sabiedrībām. Tas nozīmē, ka viņi savu programmu ir izpildījuši. Tālākie mērķi un rīcības programma varētu būt pārdot infrastruktūras objektus. Ja līdz šim osta bija atvasināts publisko tiesību subjekts, kas bija valsts un pašvaldības izveidota institūcija un strādāja pēc bezpeļņas principa, visu nopelnīto ieguldot ostas attīstībā, tad akciju sabiedrībām, par ko tagad tiek pārveidotas ostu pārvaldes, šādu uzstādījumu nav. Līdz ar to viss mainās, jo akciju sabiedrība ir privāto tiesību subjekts neatkarīgi no tā, vai tā pieder valstij, pašvaldībai. Lai gan tagad tiek rakstīts, ka jaunizveidotā ostas struktūra kā īpašuma operators ir neprivatizējama akciju sabiedrība, neviens likums neaizliedz to pārdot. Redzēsim, kas notiks tālāk, bet šī noteikti ir pāreja no publiskas pārvaldības uz kapitālsabiedrības pārvaldes modeli.

– **Ko varētu teikt, salīdzinot iepriekšējo Ventspils brīvostas pārvaldes modeli ar citu Eiropas ostu pārvaldības modeļiem?**

– Eiropā ostās pārsvarā ir kapitālsabiedrību pārvaldības modeļi, bet būt jāpiezīmē, ka tas tā ir vēsturiski izveidojies, un uzskatu, ka Latvijas ostu



pārvaldības modelis bija labākais no visiem iespējamajiem, jo tika iesaistīta gan valsts, gan pašvaldība ar mērķi attīstīt ne tikai ostu, bet kā teritorijas attīstītājam arī rūpniecību. Vai kapitālsabiedrība būs arī teritorijas attīstītāja? Par to jāšaubās. Un vēl arī jāskatās, kur tad Eiropā ostas vispār ir valsts kapitālsabiedrības. Tāda ir Tallinas osta, kas nu jau arī vairs nav valsts kapitālsabiedrība, jo daļēji osta tika privatizēta. Valsts uzņēmums ir arī Klaipēdas osta, un pa vidu bija Latvijas ostas ar savu pārvaldības modeli, kas tagad tiek transformēts par kapitālsabiedrības pārvaldības modeli, un domāju, ka mērķi sašaurināsies.

– Vai, izņemot mērķu sašaurināšanos, būs vēl kas, kas varētu ietekmēt ostu tālāko attīstību?

– Grūti spriest, jo viss būs atkarīgs no ostas pārvaldības kvalitātes. Ja osta sašaurinās savu līdzdalību rūpniecības attīstībā, tad tā nebūs pozitīva tendence, jo tieši attīstīt rūpniecību visu iepriekšējo darbības laiku Ventpilī ir bijis ļoti svarīgs virziens un uzstādījums. It īpaši tāpēc, ka mēs visi lieliski zinām par Krievijas politiku novirzīt Krievijas kravas uz pašmāju ostām, kas, protams, ir ļoti saprotams lēmums, kur nebūtu ko piebilst un apspriest.

– Vēl deviņdesmito gadu beigās par Krievijas politiskajiem paziņojumiem pie mums daudzi vīpsnāja un varbūt pat līdz galam nenoticēja, dēvējot tos par utopiskiem sapņiem.

– Un izrādījās – nekā tamlīdzīga! Iespējams, ka Krievija uz savu mērķi nevirzās tik ātri, kā būtu vēlējusies, bet savus plānus tā pilda konsekventi, tāpēc nav šaubu, ka viņi to izdarīs.

– Jums kā ostas pārvaldniekam, visticamāk, ir bijušas sarunas ar Krievijas uzņēmējiem. Kā jūs domājat, vai viņi viennozīmīgi atbalsta, ka politika dominē pār ekonomiku?

– Nevaru teikt, ka man būtu bijušas kādas dvēseliskas sarunas ar Krievijas uzņēmējiem, jo brīvostas pārvalde jau nav tā, kas varētu noteikt biznesa attiecības ar Krievijas uzņēmējiem. Ostas pārvaldes uzdevums vienmēr ir bijis pavisam cits – nodrošināt biznesa iespējas.

– Tas ir saprotams, bet ostas popularizēšanas ietvaros starptautiskās konferencēs, izstādēs un samitos noteikti ir notikušas diskusijas un sarunas ar Krievijas kravu īpašniekiem.

– Te jāsaprot, ka uzstādījums Krievijas kravas – Krievijas ostām ir Krievijas valdības oficiālā pozīcija, par ko esam informēti arī no augsti stāvošiem

UZZIŅAI

Turpmāk Ventpils un Rīgas brīvostu valdēs būs tikai ministru deleģēti valdes locekļi, kurus iecels Ministru kabinets, izslēdzot četrus pašvaldības pārstāvjus no Rīgas brīvostas valdes un Ventpils brīvostas valdes sastāva. Pēc likumprojekta pieņemšanas Rīgas brīvostas un Ventpils brīvostas valdē amatu saglabās četri valsts pārstāvji, kurus izvirza ekonomikas ministrs, finanšu ministrs, satiksmes ministrs un vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs.



1998. gads. Ventspils ostas tranzīta 100 gadiem veltītajā preses konferencē
Imants Sarmulis (no kreisās), Aivars Lembergs un Laimonis Strujevičs.

Krievijas ierēdņiem, un ar to vienkārši ir jārēķinās. Tieši tāpat Krievija ir ieinteresēta attīstīt tranzītu uz trešajām valstīm, kravu transportēšanai izmantojot Krievijas teritoriju, kas ļautu viņiem palielināt savu peļņas daļu. Pagaidām gan Krievijas pusei nav krasas nostājas pret tranzītkravu transportēšanu caur Baltijas ostām, jo tranzītkravas gadījumā Krievija nevar pieprasīt kravu apstrādāt kādā no savām ostām, to nosaka un izvēlas pats kravas īpašnieks, un tranzīta koridors caur Latviju ir izdevīgāks, bet no savu kravu transportēšanas caur savām ostām Krievija nekādā ziņā neatteiksies.

UZZIŅAI

Likums par ostām līdz šim nozīmē, ka Rīgas un Ventspils ostu valdēs vienādās proporcijās tiek pārstāvēta valsts un pašvaldība: četri pašvaldības locekļi un četri valsts pārstāvji, pa vienam no Satiksmes, Finanšu, Ekonomikas, kā arī Vides un reģionālās attīstības ministrijas.

– Diez vai pilnīgi visas kravas Krievija spēs apstrādāt tikai savās ostās, tāpēc, iespējams, Latvijai pietiktu ar to kravu daudzumu, ko Krievija nespēs absorbēt, negribētos teikt – kas tai paliks pāri.

– Labu laiku pastāvēja tāda Krievijas ostu attīstības programma, kurā bija ierakstīts, ka Baltijas un Ukrainas ostām ir atstāti pieci procenti kravu, kas ir aptuveni četrdesmit miljoni tonnu. Ja tas tā reāli būtu, tad ar to mums varētu pietikt, bet, manuprāt, šis uzstādījums šodien vairs nav aktuāls un nav daudz cerību uz šādu virzību, bet par tranzītu mēs, protams, varam pacīnīties.

– Ja atgriežamies pie Latvijas iekšējās politikas, tad viens no argumentiem, kas tiek visvairāk ekspluatēts ostu pārvaldības modeļa sakarā, ir tas, ka valstij ir pārlietu maza ietekme uz ostas pārvaldību.

– Vispirms jau ir jautājums, kāpēc tad valstij ir jābūt lielākai ietekmei, nekā tas ir pašvaldībai? Vai kāds to ir izskaidrojis un paskaidrojis? Kur būs tas



pozitīvais un racionālais grauds, ja no kopējas pārvaldības, kā tas ir bijis līdz šim, pāriet uz valsts pārvaldību? Godīgi sakot, es šādu racionālu graudu nesaskatu. Gluži pretēji, tas ir pilnīgi cits redzējums, šajā gadījumā valsts norobežojas no pašvaldības. Pašvaldības ir izraidītas no ostu pārvaldības, bet ar kādu mērķi? Iepriekš jau to pieminēju: izveidojot kapitālsabiedrību, iespējas kļūst daudz plašākas, jo līdz šim viss bija stingri noteikts – ko un kā kurš var darīt. Iepriekšējā filozofija bija, ka noteicējas par ostas pārvaldību vienādās daļās ir valsts un pašvaldība, kapitālsabiedrības pārvaldības modeli tā vairs nebūs. Vēlreiz gribu uzsvērt, ka racionālu graudu ostas attīstības labā es neredzu.

– Vai situācijā, kad Ventspils brīvostas pārvalde bija nonākusi ASV sankciju sarakstā, ostas pārvalde varētu turpināt darbu iepriekšējā pārvaldības modelī?

– Bez šaubām! Sankcijas bija pret Ventspils brīvostas pārvaldi, un tās ļoti ātri tika noņemtas, jo acīmredzot bija uzlikta vien kļūdas dēļ. Nevar taču būt vienam valdes loceklim dominējoša loma, jo viņš ir tikai viens no astoņiem. Visi valdes lēmumi ir publiski pieejami, un neviens nevar teikt, ka brīvostas pārvaldi varētu kontrolēt kāds viens cilvēks. Tas būtu viens, un otrs, ja jau tās sankcijas ir noņemtas, tad iepriekšējais modelis tā arī var turpināt strādāt, kā tas tagad patiesībā arī notiek, jo reālo darbu joprojām dara Ventspils brīvostas pārvalde, nevis jaundibināmā akciju sabiedrība, kas tikai vēl veidojas.

– Daudzi jūrnieceības nozares speciālisti pauž nožēlu, ka tāds profesionālis kā Sarmulis ir ārpus spēles, jo jūsu profesionālās zināšanas varētu lieti noderēt ostu pārvaldībā.

– Esmu daudzus gadus nostrādājis, un manas darbības rezultātus var redzēt Ventspils ostā un Ventspils pilsētā. Darbi runā paši par sevi. Ja tālāk šeit strādās pēc citas sistēmas, tad tā arī notiks, strādās citi cilvēki. Es nedomāju tādās kategorijās – tās ir skumjas vai kaut kas īpašs. Tā tas nav! To vajag uztvert filozofiski, un es to tā arī uztveru. Vai jaunajā sistēmā mani būtu atstājuši? Varbūt es pats būtu aizgājis. Grūti spriest. Tā kā es neredzu nekā pozitīvu pārvaldības modeļa maiņā un pārejā uz kapitālsabiedrības modeli, nav teikts, ka es tur būtu ar lielu prieku strādājis. Nedomāju, ka tagad par to būtu īpaši jārūnā.

KĀ TAPA LIKUMS PAR OSTĀM

– Mazliet pagremdēsimies atmiņās. Jūs deviņdesmitajos strādājāt Jūras lietu ministrijā par Ārējo ekonomisko sakaru departamenta direktoru, tad bijāt Satiksmes ministrijas Jūrnieceības departamenta direktors, un tas bija laikā, kad Latvijā pēc neatkarības atjaunošanas tika radīti likumi. Pastāstiet, kā nonācāt līdz Likumam par ostām, kas nemainīts darbojās divdesmit piecus gadus? Vai tas bija modelis, kuru noskatījāt, vai



1996. gads. Ventspils ostas pārvaldnieks Imants Sarmulis
Ostu padomē prezentē jauno Ventspils ostas attīstības plānu.

arī radās diskusiju rezultātā, varbūt tas bija juristu ieteikums vai arī tika radīts kāda interesēs?

– Izvēlēties kādu modeli ir gan politisks, gan saimniecisks lēmums. Ļoti nopietni tika pētīta Eiropas ostu pieredze. Ne tikai tie, kas strādāja pie likuma, pētīja šos modeļus, to darīja arī pašas ostas, piemēram, Ventspils osta. Un ko tad tā izpētīja? Doma par to, kā jāstrādā ostai, tika pārņemta no Roterdamas ostas, kas strādā pēc tā sauktā *landlord* modeļa – tas ir zemes pārvaldītājs, tātad osta pieder pašvaldībai. Gandrīz visā Eiropā ostas vēsturiski pieder pašvaldībai, izņemot trīs Baltijas valstis, Krievijas “Rosmorport” un Ukrainas “Ukrmorport”, respektīvi – postpadomju telpu, kur ostas nonākušas valsts pārvaldībā. Piemēram, Roterdamas ostā trīsdesmit procenti ir valsts daļa, bet tikai tāpēc, ka, attīstot lielu kravu rajonu – Maasvakte 2 – valsts ielika savu naudu, tādējādi nopērkot daļu, tā arī visa gudrība.

– iespējams, valsts ir bijusi tālredzīga?

– Kāpēc tālredzīga? Tas bija nepieciešams ostas attīstībai. Lai attīstītu tik apjomīgu teritoriju, valsts nevis bija tālredzīga, bet gan investēja tāpēc, ka ostas pārvaldei nebija tādu līdzekļu, lai šādas investīcijas piesaistītu, jo ostas pārvaldes ienākumus veido tikai kuģu nodevas un kredīti, kurus būs jāatmaksā no tām pašām kuģu nodevām. Tāpēc šeit nav runa par valsts tālredzību, tā bija spiesta lieta. Ja ostas pārvaldei pašai būtu tādi līdzekļi, tā pie valsts pēc palīdzības nemaz nevērstos. Bet ne par to ir stāsts, es gribēju akcentēt, ka Eiropā pārsvarā visas ir



pašvaldību ostas, un tas ir tikai dabiski, jo osta taču atrodas pilsētā. Arī visa Ventspils pilsēta ir uzbūvēta ap ostu, kur krauj putošas un smirdīgas kravas, un tas notiek pilsētas centrā, jo uz Ventas upi būtu jāskatās kā uz Ventspils centrālo ielu. Tāpēc ir tikai loģiski, ka ostai un pilsētai ir jāsadarbojas, un tā simbioze, ja attiecībā uz tehniskām lietām var lietot šādu apzīmējumu, ostas pilsētās bija ļoti laba, un Ventspilī šī sadarbība bijusi vienkārši fantastiska un devusi lieliskus rezultātus. Ventspilī ir uzbūvēti seši jauni termināļi, un tās visas ir publiskās investīcijas, bet, skatoties nākotnē, tās, visticamāk, būs konkurējošas attiecības, ņemot vērā, ka osta piederēs valstij, bet reāli darbosies pašvaldības teritorijā, kur pašvaldībai par ostas darbību un attīstību nebūs pilnīgi nekādas teikšanas. Kad tika veidots Likums par ostām un pētītas iespējas, es un Satiksmes ministrijas ostu daļas vadītājs Kozačenko, kā jau valsts radīti produkti, aizstāvējām valsts pārvaldes modeli. Otrā bija Ventspils pozīcija, ko pārstāvēja Aivars Lembergs, kurš vēlējās ostā redzēt pašvaldības pārvaldības modeli, apelējot pie Roterdamas pieredzes. Ilgi un dikti diskutējām, paturot prātā domu, ka jāizvēlas visām pusēm pieņemams un tas labākais pārvaldības modelis. Nonācām pie kopējas sapratnes, ka kopā jāliek gan valsts, gan pašvaldību spēki un intereses, jo, tikai kopā strādājot, var sasniegt labāko rezultātu. Tāpat Latvijas ostu attīstībai bija vajadzīgi Eiropas līdzekļi, ko varēja dabūt tikai caur valsti. Toreiz tā bija milzīga diskusiju pieredze, un mums pašiem šķita, ka tiešām esam izveidojuši labāko sistēmu, kur visi bija ieinteresēti attīstībā. Ja tagad tas tiek likvidēts un tikai valsts paliek ieinteresētā puse, tad lai kāds man godīgi pasaka – vai pašvaldība būs ieinteresēta ostas attīstībā? Ļoti iespējams, bet nav skaidrs, kā tas praktiski notiks. Vai osta ievēros ventspilnieku intereses, vai tiks uzlabota infrastruktūra, ievērotas visas vides aizsardzības prasības? Varbūt, bet varbūt arī ne! Tomēr gribētos, lai viss notiek pozitīvi.

– Savulaik no Satiksmes ministrijas ierēdņa kļuvāt par ostas pārvaldnieku. Kā tas bija, no viena galda puses nonākt otrā pusē?

– Mani šajā amatā strādāt uzaicināja Ventspils mērs Aivars Lembergs. Lai kam jau diskusijās kopā pavadītais laiks viņu pārliecināja, ka es šo darbu esmu



1993. gads. Imants Sarmulis –
Jūrlietu ministrijas Ārējo sakaru
departamenta direktors.



1994. gads. Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktors Imants Sarmulis.

spējīgs darīt, un es viņa uzaicinājumam piekritu. Tomēr nebija nekā tāda, kā nonākšana otrā galda pusē, jo, kā jau teicu, ostas pārvaldes modelis bija valsts un pašvaldības kopdarbība, šajā modelī nav divas galda pusēs, un tieši tā jau arī ir šī modeļa jēga.

– Tagad ostu vadības speciālistus sagatavo Latvijas Jūras akadēmijā, bet kur jūs mācījāties ostas pārvaldību?

– Izpratne par ostu pārvaldību man radās tad, kad ilgu gadu biju jūrnieks, biju kapteinis un strādāju uz kuģiem, tātad varu teikt, ka zināšanas ieguvu ilggadējā profesionālā darbībā, tāpēc osta man nebija nekas jauns.

– Varbūt nevēlēsit atbildēt, bet es tomēr pajautāšu – kā jūs jutāties kā Ventspils brīvostas pārvaldnieks un kā vērtējat Aivara Lemberga lomu Ventspilī un plašāk?

– Viņa loma ir fantastiska. Tas ir vadītājs ar fantastiskām darba spējām un vadītāja talantu, un viņa ieguldījums Ventspilī visiem ir redzams. Esmu kopā ar viņu strādājis, viņš vadīja ostas valdi, un tieši viņš ir bijis ostas attīstības motors. Ļoti labi zinu vēl no tiem laikiem, kad gāju jūrā, kāda bija Ventspils. Tā bija noplukusi un pelēka pilsēta! Jūrniekiem nepatika uz Ventspili braukt, cita lieta bija Klaipēda, kur bija vairāk krogu, klubu un meiteņu, un ko gan vēl jauns jūrnieks varēja vēlēties. Tagad visi redz, kāda ir kļuvusi Ventspils – termināļi strādā, osta ir attīstījusies, uzceltas milzīgas rūpnīcas, tilti, pievedceļi, izveidotas 2500 jaunas darba vietas. Parādiet, kur vēl tā ir! Esmu pārliecināts, ka Lemberga kungs ir ne tikai attīstījis Ventspili, bet ļoti daudz izdarījis arī Latvijas labā. Visu rāda rezultāts, un Ventspilī nauda ir ieguldīta attīstībā.

– Kā, nu jau esot ārpus ikdienas darba un procesiem ostā, vērtējat mūsu ostu nākotnes izredzes?

– Galvenais, lai kravas iet caur Latvijas ostām. Kopējais kravu apgrozījums rāda, ka Baltijā esam absolūtais līderis, bet nedrīkst aizmirst par konkurenci, tāpēc jābūvē mūsdienīgi, jārikojas tā, lai viss būtu vērsts uz attīstību. It kā jau nekas īpašs nav jādara, tikai vairāk jādomā par Latvijas attīstību, jābūt gudrākiem, nodokļu politikai jābūt vairāk virzītai uz attīstību, jo Latvija neattīstās tik ātri, kā varētu. Arī budžeta un Eiropas naudu varētu tērēt daudz gudrāk. Ja



kāds reizēm runā, piemēram, par Rīgas un Ventspils ostas iekšējo konkurenci, tad es te neredzu nekādu konkurenci, jo tas taču ir labi, ja, piemēram, naftas produktus krauj divās ostās, jo divās vietās vienmēr var pārkraut vairāk nekā vienā. Ja ir tikai viena iespēja, tad beigās var nepalikāt arī neviena. Gudra sadarbība ir tikai pašu rokās. Bet kas ostas gaida nākotnē – to šodien grūti paredzēt.

LAIKI MAINĀS, PERSONĪBAS TIEK IERAKSTĪTAS VĒSTURĒ

– 2019. gads bija lielo jubileju gads: Latvijas Jurniecības savienībai 30, Jūras administrācijai 25, arī Likumam par ostām 25, bet kā pats atceraties to laiku, kad tika dibināta LJS un vēlāk veidota arī Latvijas pārvaldības sistēma? Jūs taču bijāt iekšā visos šajos procesos.

– Viss sākās ar mazumiņu, un milzīgs ieguldījums ir Šteinerta kungam, kurš bija unikāls speciālists. Būtībā viņš bija galvenais nozares attīstītājs, jo viņam bija plašs un tālejošs redzējums. Tad nāca Jūras lietu ministrija ar Dandzberga kungu un Ūķa kungu, bet likumu, noteikumu un Jūras kodeksa rakstīšana – tas jau bija praktiķu kopīgs darbs. Visi kopā strādājām, spriedām un rakstījām nozares likumus. Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Uldis Pētersons bija fantastiski gudrs cilvēks, viņš ir liela mēroga personība, un tā bija liela privilēģija kaut ko darīt kopā ar Pētersona kungu. Latvijā jau netrūka gaišu cilvēku, kuriem bija ļoti laba izglītība, kuri bija sagatavoti gan tehniski, gan humanitāri, un es uzskatu, ka tās sliedes toreiz mēs uzlikām diezgan normāli.

– Bet šodien pasaule mainās, arī jurniecība mainās. Piemēram, 2019. gadā liela uzmanība tika veltīta sievietēm jūrā. Daudzi joprojām domā, ka jurniecības nozarē, tostarp Latvijas Jūras akadēmijā, vadītājiem tomēr vajadzētu būt vīriešiem. Vai jūs šādam viedoklim piekrītat?

– Domāju, ka nav tik svarīgi, vai vadītājs ir vīrietis vai sieviete, daudz svarīgākas ir cilvēka administratīvās spējas. Protams, ir jābūt labai izglītībai, arī darba pieredzei, bet administratīvās spējas ir galvenais.

– Arī jūras virsnieki sievietes šodien vairs nav tāds retums, kā tas bija, kad jūs strādājāt jūrā.

– Toreiz tas drīzāk bija izņēmums, lai gan oficiāla aizlieguma sievietei strādāt jūrā nebija, tomēr tradicionāli tas, protams, bija vīriešu darbs. Man šajā jautājumā ir divējāda attieksme. Nedomāju, ka problēmas būtu kuģu vadīšanā, lai gan savas nianses, protams, ir, bet sieviete tomēr vairāk ir atbildīga par ģimeni un bērnu audzināšanu, tāpēc esmu pārliecināts, ka tad, kad rodas ģimene, ir liels sieviešu atburums no darba jūrā. Meitenes apgūst profesiju, bet nestrādā jūrā, izvēloties krasta profesijas. Varbūt kļūdos, bet man tāds priekšstats ir radies.

– Kā pats nonācāt līdz jurnieka profesijai, kāpēc bija šāda izvēle?

– Tas notika pavisam dabiski, jau no bērnības mani vilka uz ūdeņiem. Esmu kurzemnieks, mans tēvs brauca uz *malkas jančiem*, un es īsti nezinu, kas tas



bija par spēku, kas vilka uz jūru, bet pēc 8. klases iestājos Rīgas jūrskolā, un tā bija mana apzināta izvēle. 1986. gadā pabeidzu Kaļiņingradas Zivsaimniecības tehnoloģisko institūtu, iegūstot augstāko izglītību..

– Daudziem latviešiem ceļš uz jūru nemaz nebija tik viegls un atvērts, īpaši vēl uz tirdzniecības floti. Kā jums tas izdevās?



Imants Sarmulis un "Ventbunkers"
prezidents Olafs Berkis.

– Protams, tolaik sijāja un skatījās, tika likti šķēršļi, ja vecākiem nebija pareizo papīru, bet man tādas situācijas nebija, tāpēc es bez problēmām nonācu uz Latvijas jūras kuģniecības tankkuģiem. Sāku strādāt par matrozi, tad kāpu pa pakāpienam uz augšu no ceturtā stūrmaņa līdz vecākajam stūrmanim, un tad kļuvi par kapteini. Kapteiņa gaitas aizsākās visai interesanti. Kad 1986. gadā pabeidzu institūtu Kaļiņingradā, mani uzaicināja ieņemt kapteiņa amatu uz tankkuģa "Jūlijs Daniševskis", un par kuģi jūrniekiem bija visai lielas bažas, jo 1985. gadā bija uzsprādzis šā tipa tankkuģis. Tolaik vēl nebija īstas skaidrības, kāpēc kuģis uzsprāga, ti-

kai vēlāk viss noskaidrojās, tika izstrādātas tehnoloģijas, kā izvairīties no sprādzienbīstamām situācijām.

– Vai izrādījās, ka bija kāda tehniska kļūme kuģa konstrukcijā?

– Drīzāk tā bija nezināšana par to, ko nozīmē statiskā elektrība un kā strādā īpatnējie sūkņi, kas bija uz šā tipa kuģiem. Tie bija novietoti pašā apakšā un no lejas degvielu cēla uz augšu. Iekraujot kravu, sūkņi griežas un ļoti intensīvi izsmidzina benzīnu, kas savukārt intensīvi iztvaiko, un, rodoties dzirkstelei, var notikt sprādziens. Bet, izanalizējot situāciju, nāca dažādi ieteikumi, piemēram, lai nerastos kritiskā masa, nedrīkst kraut vairāk par septiņsimt tonnām stundā. Un es piekritu strādāt uz šāda kuģa.

– Un jutāties kā staigājot pa naža asmeni?

– Nē, nekādā gadījumā. Sprādziens bija tikai viens, toreiz vajadzēja noskaidrot iemeslus un pēc tam ievērot rekomendācijas, un varēja mierīgi strādāt, lai gan, protams, bīstamības iespējamība saglabājās.

– Vai jums savā profesionālajā jūrnieka darbā bija kādi principi vai kredo?

– Nebija nekādi īpaši principi, vienkārši bija jāstrādā, jāvadās pēc veselā saprāta, pieredzes un zināšanām. Tas arī bija mans kredo.



– Jūrā, visticamāk, netrūkst situāciju, kad jāpieņem neordināri lēmumi.

– Grūti teikt, vai tie ir bijuši neordināri lēmumi, bet lēmumi ir jāpieņem visai bieži. Ļoti iespējams, ja tiktu pieņemts cits lēmums, tad būtu citas sekas. Gan vienkāršā, gan kritiskā situācijā ir jāizvērtē rīcība. Ir gan kāda situācija, kuru nevaru aizmirst kopš laika, kad biju stūrmanis. Sūkņa rūmē bija izplūdis benzīns, rūmē bija pilna ar benzīna tvaikiem, un bija jāizlemj, uz kuru pusi palaist ventilatoru – uz āru vai uz iekšu. Palaidu uz āru, un viss beidzās labi.

– Tradicionāli uzdodu kapteiņiem jautājumu, vai kapteinis ir vientuļš vilks uz kuģa?

– Lielā mērā, bet tas ir atkarīgs no cilvēka. Kapteinim pret visiem jābūt vienādai attieksmei, un tas man problēmas nesagādāja. Kuģis jau nav kāda savienība, pulciņš, sekta vai kaut kas tamlīdzīgs. Uz kuģa cilvēki nāk strādāt un ļoti reglamentēti pilda savus pienākumus. Protams, uz kuģa jāievēro noteiktas attiecības, uzrunas formas, te nav vietas familiaritātei. Vismaz es to nekad neatļāvos.

– Vai jums pret jūru ir bijušas romantiskas jūtas?

– Jūra mēdz būt ļoti dažāda, arī garlaicīga. Īpaši garajos pārgājienos, kad vajadzēja izdomāt, ko darīt. Trīs reizes jau visas filmas bija noskatītas, ir laiks lasīt grāmatas. Kad biju stūrmanis, vēl nebija GPS, un tad bija azarts ar sekstantu noteikt kuģa atrašanās vietu. Bija *super*, ja varēja redzēt četras zvaigznes, noņemt laiku un augstumu un četrās sardzes stundās atrisināt uzdevumu un atrast atrašanās vietu. Jūra ir interesanta vētras laikā, un vētra no krasta ir brīnišķīga, bet jūrā ir piedzīvotas vētras, kad jādodomā, ko darīt un kā pareizāk rīkoties, jo vētra var salauzt kuģi. Kad ir vētra, vienmēr jāizlemj, cik ātri braukt, kā izvēlēties kursu,



1994. gads. Jūrlietu departamentā
top Jūras kodekss.





Kateinis Imants Sarmulis sveic kapteini Eduardu Delveru.

jo vētras laikā vienīgais glābiņš ir kuģis, izglābšanās glābšanas laivās ir pasakas, tā vismaz bija kādreiz, tagad gan glābšanas laivu nolaista tehniski ir atrisināta, kuģa aizmugurē laivu slīpi nolaizot ūdenī ar visiem cilvēkiem. Bet uz trosēm, kā tas bija kādreiz, vētras laikā glābšanas laivu nolaist ir neiespējami. Pat mācību trauksmes laikā tās nevarēja nolaist bez problēmām, vienmēr skatījās, vai nav lieli vilņi un stiprs vējš, lai tikai, nedod dievs, ar glābšanas laivu kas nenotiek. Par kapteini nostrādāju divus gadus, un tad 1988. gadā kāda reisa laikā saņēmu zvani no kuģniecības kadru daļas darbinieces, kura man jautāja: "Vai brauksiet mācīties uz Maskavu Ārējās tirdzniecības akadēmijā?" Ilgi nedomādams, piekritu. Kad 1991. gadā akadēmiju pabeidzu, Latvijā jau bija revolūcijas rītausma. Iesākās mans darbs krastā. Pietiekami daudz biju nobraucis jūrā, izaicinājums strādāt krastā intelektuāli bija daudz lielāks, un man šāds izaicinājums patika.

– Jūs strādājāt par kapteini uz Latvijas kuģniecības kuģiem un vēlāk arī pats bijāt LK vadītājs. 2007. gada 1. novembrī jūs vienbalsīgi tikāt ievēlēts par akciju sabiedrības "Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētāju, kur amatā nomainījāt Imantu Vikmani, kurš turpināja strādāt kā valdes priekšsēdētāja padomnieks. Stājoties šajā amatā, jūs teicāt: "Vadīt nozīmīgāko starptautisko kravu pārvadājumu uzņēmumu Baltijā uzskatu par vienu no maniem lielākajiem profesionālajiem izaicinājumiem. Kā savus galvenos uzdevumus redzu turpināt uzņēmuma modernizāciju un palielināt tā konkurētspēju pasaules kuģošanas tirgos."

– Arī tagad "Latvijas kuģniecība" nekur nav pazudusi. Protams, šajos gados ir mainījies kuģu sastāvs un kompānija koncentrējas uz tankkuģu



floti, kas ir tikai loģiski, jo šodien flotē vairs nav nepieciešami nedz tā laika sauskraivnieki, nedz arī refrīžeratori, jo šīs kravas tagad tiek pārvadātas konteineros. Bet tankkuģi strādā, un tiem vēl gadus trīsdesmit būs stabila nākotne, jo tādiem kuģiem, kādi ir LK flotē, īsti nav alternatīvas. Laikā, kad sāku vadīt LK, jau bija pasūtīti jauni kuģi, un ar to problēmu nebija. Problēmas drīzāk sagādāja īpašnieku maiņa, bet kuģu operatīvā vadība jau notika neatkarīgi no tā visa. Kuģiem pats svarīgākais ir tehniskā uzraudzība un pareizs frakts, lai nopelnītu. Par LK esmu lepns, jo tā ir izdzīvojusi un joprojām pastāv, bet gribētos jautāt, kur ir Igaunijas kuģniecība, kur ir Lietuvas kuģniecība? To nav, bet Latvijas kuģniecība vēl aizvien pastāv, tāpēc nepiekrītu tam, ka mūsu kuģniecība ir sagrauta. Tikai jāsaprot, ka kuģu tirgus mainās, arī kravu pārvadāšanas jaudas šodien ir pavisam citas, kuģi ir daudz lielāki, modernāki un jaudīgāki, tāpēc ne vienmēr vajadzētu rēķināt tikai kuģu skaitu vien. Kuģošanas bizness nebūt nav tik ienesīgs, kā par to pieņemts domāt, jo tur ir nepieciešami milzīgi kapitālieguldījumi, kuģi taču maksā desmitiem miljonu dolāru.

LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA IR ŠODIEN. VAI TĀ BŪS VAJADŽĪGA RĪT?

– 2019. gadā, savas trīsdesmitās gadskārtas priekšvakarā, Jūrniecības savienība aktualizēja jaunas jūrniecības politikas tematiku, izvēršot diskusijas par šo jautājumu. Ko jūs domājat par jaunas jūrniecības politikas nepieciešamību?

– Es īsti nesaprotu, ko Jūrniecības savienība ar to domā. Ja ar to saprot gan kuģošanu, gan ostas, tad atgādinu, ka turpmāk ostas tiek pārveidotas par kapitālsabiedrībām. Un tā arī ir tā jaunā politika! Ko Jūrniecības savienība šajā sakarā var darīt un ko tā var ietekmēt? Neko nevar!

– Ja nu vienīgi paust attieksmi.

– Bet Jūrniecības savienība nav izrādījusi un paudusi nekādu attieksmi! Nav pateikusi ne labi, ne slikti. Bet runāt par jaunu politiku ir bezjēdzīgi, jo visa politika ir tajā – kamēr ir ostas un tajās ir kravas, tikmēr viss ir kārtībā. Galvenais, lai būtu kravas un kāds vispār vēlētos šurp vest savas kravas, ļoti svarīgas ir tranzitkravas, jo vietējo taču nepietiek.

Kuģu būvētavas ir vai nu bankrotējušas, vai maksātnespējīgas, un ko te var darīt Jūrniecības savienības izstrādāta politika? Tāda politikas izstrādāšana ir tikai tukšu salmu kulšana. Protams, nav jau teikts, ka tāda nevarētu arī būt, bet tādā gadījumā tā ir jāvirza valsts politikas līmenī, domājot par investīciju piesaistišanu vai nodokļu atlaidēm.

– Ko domājat par Jūrniecības savienības šīsdienu vietu un lomu?

– Šodien Jūrniecības savienība pat atturas izteikt savu viedokli, tāpēc es teiktu, ka tas ir normāls interešu klubiņš, kas arī nemaz nav slikti, jo tā ir vieta,



kur sapulcēties, aprunāties, padiskutēt, bet te nu gan nav vietā nopietni runāt par kaut kādas politikas virzīšanu. Jurnieciības savienība drīzāk ir diskusiju klubiņš, kur, protams, var rasties arī vērā ņemams viedoklis.

– Uz diskusiju klubu var aicināt politiķus, kas pieņem lēmumus.

– Bet tad Jurnieciības savienībā ir jābūt konkrētam līmenim, ir jābūt konkrēti skaidram, ko savienība vēlas sasniegt – ir jābūt tam un tāpēc! Kas to darīs? Kā vajadzētu būt, to jau es savulaik pateicu, un tas divdesmit piecus gadus ir strādājis. Tagad ir citi politiķi, cits redzējums un cita doma. Mana izpratne par lietām ir beigusies, un ko šajā gadījumā var pateikt Jurnieciības savienība? Un kurš Jurnieciības savienībā ir tik spēcīgs, kas to varētu virzīt? Ir veiktas izmaiņas Likumā par ostām, nekonsultējoties ne ar vienu.

TAS IR KAUT KAS

No 1971. līdz 1988. gadam Imants Sarmulis bijis matrozis, stūrmanis un kapteinis uz Latvijas kuģniecības kuģiem, no 1991. līdz 1993. gadam – Jūras lietu ministrijas Ārējo ekonomisko sakaru departamenta direktors, no 1993. līdz 1995. gadam – LR Satiksmes ministrijas Jurnieciības departamenta direktors, bet no 1995. gada līdz 2019. gada 13. decembrim Ventspils brīvostas pārvaldnieks, bijis arī LK valdes priekšsēdētājs, un, kā pats saka, tie visi ir bijuši cienījami amati. Un jurnieciības sabiedrība vienmēr ir ieklausījusies Imanta Sarmuļa profesionālajā viedoklī, respektējusi un cienījusi to. Tomēr, lai gan kapteinis Sarmulis ir viens no jurnieciības nozares stūrakmeņiem, jurnieciības likumdošanas un arī Latvijas Jurnieciības savienības pamatlicējiem, pēdējo divdesmit piecu gadu laikā ir radies priekšstats, ka komunikācijā ar nozares ļaudīm viņš ietur zināmu distanci. Nav arī Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas biedrs, kaut kapteinis Spridzāns vairakkārt aicinājis pievienoties profesionālajai kapteiņu gildei. Vienmēr esot solījis iesaistīties, bet tā darba specifika... "Varbūt tagad, kad laika būs vairāk," nosaka Sarmulis. Jautāts, kāpēc viņš nekad nav redzēts kapteiņa formā, varbūt viņam tādas nemaz nav, atbild: "Man ir forma, un uz kuģa es to valkāju, bet tagad nepildu kapteiņa funkcijas, tāpēc arī formu neesmu vilcis."

Imants Sarmulis šķiet noslēgts un pragmatisks cilvēks, bet varbūt tikai tā šķiet, jo, atceroties savus prakses laikus, atmiņas parauj vaļā emocijas. "Praksē esmu gājis uz daudziem kuģiem, bet visvairāk prātā palikusi prakse pēc 3. kursa Ziemeļu Ledus okeānā: Ļenas upe, Kolima, Novaja Zemļa, tur bija interesanti. Jurnieka darbs jau visur ir vienāds, bet tā vide un ziemeļu daba, kurā tolaik nonācu, bija neatkārtojama: tundra, skarbi apstākļi un tūkstoš četrsimt kilometru uz augšu pa Ļenu vilkt baržu... Tas ir kaut kas!"

Tas ir kaut kas! Tieši tāpat var teikt, par Imanta Sarmuļa ieguldījumu Latvijas jurnieciības nozarē.■

VALSTS POLITIKAI JĀRAUGĀS TĀLĀK UN PLAŠĀK

Pirmā pasaules kara laikā bija izpostītas ostas, nogremdēti kuģi, aizvērtas jūrskolas. Nebija izstrādāta jūrniecību regulējoša likumdošana. Tehnisko līdzekļu trūkums un valsts grūtais finansiālais stāvoklis ļoti apgrūtināja darbību pirmajos pēckara gados. Tādēļ sākumā bija jāapmierinās ar visnepieciešamākajiem remontiem, tikai 1921. gadā varēja iesākt rosīgākus atjaunošanas darbus un pēc tam pakāpeniski pāriet uz jaunbūvēm un esošo ietaišu paplašināšanu, kā arī atjaunot jūras piekrastes un iekšējo ūdeņu sistemātisku pētīšanu. Pirmā lielākā atskaite par padarīto nozarē bija 1929. gadā, desmit gadus pēc valsts jūrniecības izveidošanas. Varēja droši teikt, ka, neskatoties uz dažādām likstām, nesaskaņām un matu skaldišanu, viss uz priekšu bija virzījies milzu soļiem. Jūrniecības departamenta Kuģniecības nodaļas vadītājs tālbraucējs kapteinis R. Meinerts 1929. gada "Kuģniecības gada grāmatā" raksta: "Pašreizējā saimniecisko grūtību laikmetā, kad gandrīz no visām pusēm dzird žēlošanos par grūtiem laikiem, pieaugošo konkurenci, it kā aizvējā paslēpusies viena no svarīgākajām valsts saimniecības nozarēm – mūsu jūras tirdzniecības kuģniecība, kas uzrāda spīdošus sasniegumus."

Jaunākajos laikos nevaram runāt par spožiem sasniegumiem kuģniecībā, tāpēc tagad daudz lielāks uzsvars tiek likts uz jaunajā transporta politikā iekļaujamajiem svarīgākajiem akcentiem jūrniecības jomā: virzību uz elektronisko kuģu sertifikātu un dokumentu izsniegšanu, starptautisko prasību ievērošanu uz Latvijas karoga kuģiem un Latvijas jurisdikcijā esošajos ūdeņos, autonomas jūrniecības izglītības saglabāšanu un kuģošanas drošības nodrošināšanu, un par to visu vislielākā atbildības gulstas uz Jūras administrācijas pleciem.



TRANSPORTA NOZARES UZŅĒMUMI SANKTPĒTERBURGĀ PREZENTĒ SAVU POTENCIĀLU

26. un 27. martā Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis un transporta nozares pārstāvji piedalījās Latvijas Republikas vēstnieka Krievijas Federācijā Māra Riekstiņa vadītās delegācijas vizītē Sanktpēterburgā.



Latvijas transporta nozares uzņēmumi prezentēja savu potenciālu un dibināja kontaktus Ļeņingradas apgabala Tirdzniecības un rūpniecības palātā (TRP) notikušajā Latvijas un Krievijas uzņēmēju lietišķajā forumā un Sanktpēterburgas Tirdzniecības un rūp-

niecības palātas rīkotajā uzņēmēju apaļā galda sanāksmē.

Ļeņingradas apgabala TRP prezidents Jurijs Vasiljevs tikšanās laikā uzsvēra Krievijas puses uzņēmēju interesi sadarboties ar Latvijas ostām.

Sadarbības veidošanas iespējas tika apspriestas ar Krievijas Ziemeļrietumu reģionā pirmās un vienīgās specializētās Sanktpēterburgas pasažieru ostas "Jūras fasāde" vadību. Ņemot vērā aplēses par pasažieru apgrozījuma palielināšanu Eiropas Savienībā līdz 14 miljoniem, Latvijas un Sanktpēterburgas ostām ir nākotnes sadarbības potenciāls jūras pasažieru pārvadājumos.

UZZIŅAI

Delegācijas sastāvā Latvijas transporta un loģistikas nozari pārstāvēja SM transporta nozares atašējs Krievijā Anna Bacanova un septiņi uzņēmumi – Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta, SIA "Schenker", SIA "KS Terminal", SIA "Sigis", SIA "Avelon Capital", SIA "Pasta un kurjeru serviss", kā arī Latvijas Stīvdorkompāniju asociācija.

Darba vizītes ietvaros notika Latvijas un Krievijas transporta darba grupas līdzpriekšsēdētāju U. Reimaņa un J. Petrova tikšanās, kuras gaitā tika apspriesti aktuāli sadarbības jautājumi, tai skaitā par sadarbību Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerības formātā, dzelzceļa satiksmē un civilās aviācijas jomā. Tika panākta vienošanās, ka nepieciešams sadarboties Eirāzijas transporta koridoru attīstībā un turpināt iesāktos darbus, tādējādi veicinot valstu abpusēji izdevīgu sadarbību transporta jomā, kā arī 2019. gadā rīkot transporta darba grupas sēdi Maskavā.■



TURPINĀS DARBS PIE EIRĀZIJAS TRANSPORTA SISTĒMAS TUVINĀŠANAS

12. un 13. martā Rīgā tikās Ziemeļu dimensijas (ZD) Transporta un loģistikas partnerības valstu pārstāvji, lai pārrunātu līdzšinējo pieredzi Eirāzijas pārvadājumos un vienotos par jaunām sadarbības iespējām. 2019. gadā Latvija prezidē ZD Transporta un loģistikas partnerības vadības komitejā.

Uzņemoties ZD vadības komitejas prezidentūru, Latvija kā prioritāti noteica turpināt darbu pie Eirāzijas transporta sistēmas tuvināšanas. Vīzītes pirmajā dienā, 12. martā, norisinājās seminārs, kurā Transporta un loģistikas partnerības valstis akcentēja nepieciešamību turpināt darbu pie ZD transporta tīkla pagarināšanas līdz Āzijas valstīm Kazahstānai, Mongolijai, Ķīnai un Tālajiem Austrumiem.



Tālis Linkaits un Andris Maldups.

Vērtējot līdz šim paveikto, ZD partnerības valstis atzinīgi novērtēja Ziemeļu dimensijas transporta tīkla izveidošanu, kas savieno Eiropas Savienības TEN-T transporta tīklu ar Krievijas un Baltkrievijas transporta tīkliem. Tāpat izdevies izveidot Ziemeļu dimensijas atbalsta fondu, finansiāli atbalstīt deviņu investīciju projektus, kā arī iegūt analītiskus datus par kravu un pasažieru plūsmām, robežšķērsošanas problēmjautājumiem un infrastruktūras attīstības prioritātēm.

Savukārt 13. martā ZD Transporta un loģistikas partnerības vadības komitejas sēdē Satiksmes ministrijā tika apspriestas tendences turpmākajiem darbības virzieniem. 2018. gada nogalē Eiropas Komisija piesaistīja neatkarīgus ekspertus, kas veica ZD partnerības valstu līdzšinējā darba novērtējumu, un tas iezīmēja nepieciešamību sekmēt ZD lomu Eirāzijas pārvadājumos gan pa sauszemi starp Āziju un Eiropu, gan pa Ziemeļu jūras ceļu. Tika panākta vienošanās strādāt pie jaunām sadarbības prioritātēm partnerības ietvaros, kuras plānots apstiprināt nākamajā vadības komitejas sēdē 2019. gada maijā. ■

UZZIŅAI

2009. gada oktobrī 11 valstu pārstāvji vienojās izveidot Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerību. Tika parakstīts savstarpējās sadarbības memorands, lai dalībvalstu starpā pilnveidotu transporta savienojumus, sekmētu infrastruktūras projektus un novērstu administratīvus šķēršļus. Viens no Latvijas ārpolitikas rīcības virzieniem ir Baltijas jūras reģiona konkurētspējas un ilgtspējīgas attīstības veicināšana, kas ietver arī sadarbību Ziemeļu dimensijas formātā.



STARPTAUTISKĀ TRANSPORTA FORUMA SAMITĀ SPRIEŽ PAR ILGTSPĒJĪGU TRANSPORTA ATTĪSTĪBU

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits 22. – 23. maijā Leipcigā (Vācija) piedalījās Starptautiskā Transporta foruma (ITF) ministru samitā. Tas ir nozīmīgākais pasaules valstu transporta ministru un satiksmes nozares ekspertu pasākums. Samita laikā tika pārrunāti priekšlikumi ilgtspējīgai un savstarpēji saistītai transporta sistēmai, kas veicinātu reģionu ekonomisko izaugsmi. Viens no svarīgākajiem jautājumiem ir vienlīdzīgi nosacījumi kravas autopārvadājumiem daudzpusējo atļauju kvotas sistēmā. Ministrs piedalījās apaļā galda diskusijā par jauniem risinājumiem saistībā ar mobilitāti, kas ir viens no svarīgākajiem dalībvalstu izaicinājumiem. Aktuāls jautājums ir par tiklu savienojamību un attīstību transporta, telekomunikāciju un enerģētikas jomā. ITF samita ietvaros T. Linkaitam bija divpusēja tikšanās ar Baltkrievijas transporta un komunikāciju ministra pirmo vietnieku A. Ļahnoviču, kurā pārrunāja nākotnes attīstības aspektus un aktuālos sadarbības jautājumus.■

PRIORITĀTE – ZIEMEĻU DIMENSIJAS TRANSPORTA TĪKLU PAGARINĀŠANA KRIEVIJAS TERITORIJĀ

15. maijā Rīgā tikās Ziemeļu dimensijas (ZD) Transporta un loģistikas partnerības valstu pārstāvji, lai vienotos par prioritārajiem darbības virzieniem. Latvijas prioritāte šobrīd ir Ziemeļu dimensijas transporta tīklu tālāka pagarināšana Krievijas teritorijā līdz pat savienojumiem ar Ķīnu, Mongoliju un Kazahstānu. Satiksmes ministrija, pārstāvēt Latviju kā prezidējošo valsti Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerības vadības grupā, organizēja vadības komitejas sēdi, kuras mērķis bija apstiprināt neatkarīgu ekspertu ziņojumu par partnerībā paveikto un vienoties par turpmākajiem prioritārajiem darbības virzieniem.

Par prioritātēm Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerības valstis izvirzījušas: veicināt ekoloģiska transporta ieviešanu, uzlabot satiksmes drošību, īstenot integrāciju jaunos tirdzniecības maršrutos un apmainīties ar pieredzi transporta izglītības sistēmas pilnveidošanā.

Sanāksmes dalībnieki atzinīgi novērtēja Ziemeļu dimensijas transporta tīkla izveidošanu, kas savieno Eiropas Savienības TEN-T transporta tīklu ar Krievijas



un Baltkrievijas transporta tīkliem, arī izveidoto Ziemeļu dimensijas atbalsta fondu un līdz šim atbalstītos investīciju projektus, partnerības ietvaros paveikto kravas un pasažieru pārvadājumu attīstībā, kā arī robežšķērsošanas un infrastruktūras attīstības jautājumos. Latvijai dalība šajā partnerībā dod iespēju nepastarpināti realizēt Latvijas transporta un loģistikas intereses, sekmēt loģistikas attīstību reģionā, īpaši sadarbību ar Krieviju un Baltkrieviju, kā arī veicināt šo jautājumu tālāku virzību Eiropas Savienības līmenī.■

TIEK APLIECINĀTA INTERESE IESAISTĪTIES “JOSLAS UN CEĻA” INICIATĪVAS ĪSTENOŠANĀ

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits 1. jūlijā devās darba vizītē uz Baltkrieviju, kur Minskā piedalījās starptautiski nozīmīgajā iniciatīvas “Josla un ceļš” forumā “Atvērtais parks “Lielais akmens” – globālo iespēju piemērs”, kā arī tikās ar Baltkrievijas un Ķīnas Tautas Republikas augsta līmeņa amatpersonām un transporta nozares uzņēmējiem.

Vizītes ietvaros Tālis Linkaits un Baltkrievijas sakaru un informatizācijas ministrs Konstantīns Šulgans parakstīja Latvijas un Baltkrievijas protokolu par sadarbību 694-790 MHz joslas atbrīvošanā no ciparu zemes apraides, lai nākotnē to izmantotu 5G jaunās paaudzes mobilo sakaru vajadzībām. Vienošanās apstiprina abu valstu sakaru politikas veidotāju kopīgu redzējumu par 700 MHz frekvenču resursu atbrīvošanas nepieciešamību mobilo platjoslas interneta pakalpojumu attīstībai.■



Latvijas satiksmes ministrs Tālis Linkaits
un Baltkrievijas sakaru un informatizācijas
ministrs Konstantīns Šulgans.



RĪGĀ TIEKAS ZIEMEĻU DIMENSIJAS TRANSPORTA UN LOĢISTIKAS PARTNERĪBAS VALSTIS

2019. gada 6. novembrī satiksmes ministrs Tālis Linkaits parakstīja Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerības deklarāciju par partnerības darbības turpināšanu vēl nākamajos piecus gadus. Šā gada 5. un 6. novembrī notika Ziemeļu dimensijas (ZD) Transporta un loģistikas partnerības valstu pārstāvju tikšanās Rīgā.

Satiksmes ministrija šogad pārstāv Latviju kā prezidējošo valsti Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerības vadības grupā. SM rīkoja semināru Rīgā par digitalizācijas jautājumiem transportā un loģistikā. Ņemot vērā digitalizācijas nozīmi mūsdienu transportā un loģistikā, šo tematu partnervalstis atzina par aktuālāko. Semināra mērķis bija apzināt ZD dalībvalstu pieredzi, projektus un idejas, kas saistītas ar elektronisko risinājumu izmantošanu transporta un loģistikas pakalpojumos.

Transporta un loģistikas partnerības valstu pārstāvji Rīgā tikušies jau vairākkārt, lai spriestu, kā attīstīt un veicināt ekoloģiska transporta izmantošanu, uzlabot satiksmes drošību, iedzīvināt digitalizāciju transportā, veicināt integrāciju jaunos tirdzniecības maršrutos un dalītos pieredzē par transporta izglītības sistēmas pilnveidošanu.

ZD Transporta un loģistikas partnerības formāts ir unikāls ar to, ka tas vieno gan Eiropas Savienības Baltijas reģiona valstis, gan kaimiņvalstis Krieviju, Baltkrieviju un Norvēģiju. Tas dod iespēju apmainīties ar pieredzi un plāniem minēto jautājumu risināšanā katrā valstī un izvēlēties izdevīgākos risinājumus transporta attīstībai reģionā. Latvijai dalība šajā partnerībā paver iespēju nepastarpināti īstenot valsts transporta un loģistikas intereses, sekmēt loģistikas attīstību reģionā, īpaši sadarbību ar Krieviju un Baltkrieviju, kā arī sekmēt šo jautājumu tālāku virzību Eiropas Savienības līmenī.■

TIEKAS LATVIJAS UN KRIEVIJAS STARPVALDĪBU KOMISIJAS TRANSPORTA DARBA GRUPAS VADĪTĀJI

Transporta nedēļas laikā Maskavā Latvijas un Krievijas starpvaldību komisijas Transporta darba grupas vadītāji Latvijas Republikas SM valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis un Krievijas Federācijas transporta ministra palīgs Jurijs



Petrovs svinīgi parakstīja Transporta darba grupas protokolu, kurā atspoguļotas abu pušu apņēšanās autosatiksmes, dzelzceļa, aviācijas un loģistikas jomās, kā arī robežšķērsošanas vietu infrastruktūras attīstības jautājumos.■

SATIKSMES MINISTRS PIEDALĪJĀS SOMIJAS PREZIDENTŪRAS RĪKOTĀ AUGSTA LĪMEŅA KONFERENCĒ

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits 29. novembrī bija darba vizītē Somijā, kur starptautiskā konferencē pārrunāja iespējamās risinājumus infrastruktūras attīstībai, lai mazinātu negatīvo ietekmi uz klimatu.

Vizītes laikā ministrs un SM Tranzīta politikas departamenta direktors A. Maldups piedalījās Somijas prezidentūras Eiropas Padomē ietvaros organizētā augsta līmeņa konferencē "A Clean and Global North".

Galvenais temats konferencē bija klimata pārmaiņas un to ietekme. Notika diskusija par ilgtspējīgu starptautisku sadarbību ziemeļu reģionā, tika pārrunāti gan pašreizējie izaicinājumi, gan nākotnes iespējas klimata pārmaiņu kontekstā.

Satiksmes ministrs T. Linkaits piedalījās sesijā "Smart ways to enhance connectivity in the region and beyond", kur diskutēja par mūsdienīgu pieeju un risinājumu izmantošanu savienojamības uzlabošanai reģionā. Paredzēts, ka svarīga loma būs tieši digitālo risinājumu ieviešanai.■



UZZIŅAI

Viens no sadarbības modeļiem reģionā transporta un loģistikas jomā ir Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerība, kas izveidota, lai nodrošinātu ZD dalībvalstu sadarbību, viedokļu un interešu apmaiņu transporta un loģistikas jomā, kā arī pilnveidotu transporta savienojumus, sektoru infrastruktūras projektus un novērstu administratīvus šķēršļus. Konference bija piesaistīta ZD partnerības divdesmitajai gadskārtai.



LSC FLOTES KUĢA "ELANDRA CORALLO" APKALPE IZGLĀBJ 8 BRAZĪLIJAS ZVEJNIEKUS



2019. gada 15. septembra rītā Latvijā bāzētu kuģu tehniskās pārvaldības uzņēmuma LSC pārvaldībā esošā kuģa "Elandra Corallo" apkalpe Brazīlijas piekrastē pamanīja grimstošu zvejas laivu ar cilvēkiem, kuri signalizēja kuģim. Kuģa kapteinis Andrejs Taraņenko pieņēma lēmumu nekavējoties sākt glābšanas operāciju un no grimstošās zvejas laivas izglāba astoņus Brazīlijas zvejniekus.

Izmantojot glābšanas laivu, apkalpe visus astoņus Brazīlijas valstspiederīgos pārvietoja uz sava kuģa un sniedza tiem nepieciešamo medicīnisko palīdzību. Izglābtajiem zvejniekiem nebija smagu traumu. "Elandra Corallo" devās uz Sanluisas ostu, kur nogādāja izglābtos. Glābšanas operācija ilga aptuveni stundu. ■

PIE GVINEJAS KRASTIEM PIRĀTI UZBRŪK LATVIJAS TANKKUĢIM "ANCE"



Rietumāfrikas piekrastē pie Konakri (Gvineja) 16. septembrī pirāti uzbruka noenkurotajam Latvijas tankkuģim "Ance". LSC pārstāvji apstiprināja, ka incidents noticis 16. septembra rītā, kad četri bruņoti laupītāji nokļuva uz LSC pārvaldībā esošā tankkuģa "Ance" klāja.

Noziedznieki lika apkalpes locekļiem pulcēties vienā no kajītēm, atsavināja viņu personīgās mantas, naudu, kā arī citas uz kuģa esošas vērtības, tomēr zādzības apmērs tiek vērtēts kā nebūtisks. Pēc kuģa aplaupīšanas pirāti aizbēga. Incidenta laikā neviens no apkalpes locekļiem neguva traumas, nav cietis arī kuģis. Par notikušo nekavējoties tika informēta Gvinejas Krasta apsardze, tiesībsargājošās un apdrošināšanas iestādes.



Tankkuģa "Ance" apkalpē bija 21 jūrniece – divi Gruzijas, viens Lietuvas un 18 Latvijas valstspiederīgie. Tankkuģis "Ance" būvēts 2006. gadā un kuģo zem Mārsala Salu karoga.■

IGAUNĪ PRĀMJU LĪNIJAI MEKLĒ OPERATORU

Ventspils brīvostas pārvaldei izdevās iesaistīties projektā "GoVeSa" – Gotlande – Ventspils – Sāremā, kas ieguva Eiropas Savienības atbalstu 1,3 miljonu eiro apmērā un 900 tūkstošus eiro gadā uz trim gadiem pasažieru plūsmas izpētei. Taču pat ar šādiem nosacījumiem nav izdevies atrast kuģošanas kompāniju, kas piekristu kļūt par līnijas operatoru. Galvenā problēma – sezonālitate, prāmis uz salu var kursēt trīs mēnešus gadā, taču Sāremā pašvaldība nezaudē cerību uz kuģošanas līnijas atjaunošanu, savukārt salas iedzīvotāji izjūt nostalgiju pēc tūristiem no Latvijas. Ventspilij šis bizness arī būtu izdevīgs.



Šāds prāmis kursē starp Igaunijas salām.

Igaunijas laikraksts "Saarte Haal" ziņo, ka Sāremā pašvaldība Igaunijā izsludinājusi konkursu, lai izraudzītos operatoru prāmja satiksmes nodrošināšanai starp Sāmsalas ostu Mintu un Ventspils ostu. Paredzēts, ka prāmja satiksme starp Sāmsalu un Ventspili varētu atsākt darboties no 2020. gada.

Konkursa nolikums paredz slēgt līgumu ar prāmja operatoru ilgtermiņā, paredzot prāmja satiksmi starp abām ostām vismaz piecu gadu garumā. Par konkursa kritēriju noteikta zemākā cena, turklāt interesants ir punkts, ka prāmja operators no šī pakalpojuma sniegšanas nedrīkst gūt nesamērīgi lielu peļņu.

Saskaņā ar ieceri prāmja līniju Igaunijas puse nodrošinās vasaras sezonā vismaz no 1. jūnija līdz 31. augustam. Plānots, ka notiks vismaz trīs reisi nedēļā. Viens šāds ceļojums starp Igauniju un Latviju ilgtu četras līdz četrarpus stundas. Konkursa nolikumā arī teikts, ka prāmiem jāspēj vienā braucienā pārvadāt vismaz 100 pasažieru, paredzot attiecīgi tikpat daudz sēdvietu. Tāpat jāspēj pārvadāt vismaz 25 vieglos automobiļus vai citus transportlīdzekļus, kā arī vismaz vienu autobusu.■

UZZIŅAI

Prāmju līnija starp Ventspili un Igauniju ir slēgta jau 11 gadus. Prāmis "Scania", ko nodrošināja Igaunijas privātās kompānijas "Saaremaa Laevakompanii" meitasuzņēmums "SSC Ferries", līnijā Ventspils – Mintu kursēja no 2005. līdz 2008. gadam, taču pienāca globālā ekonomiskā krīze, un līnija tika slēgta. Šajā laikā ar prāmi "Scania" līniju izbrauca gandrīz 60 tūkstoši pasažieru.



LATVIJA 30. VIETĀ PARĪZES MEMORANDA *BALTAJĀ* SARAKSTĀ

Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) komiteja publiskojusi 2018. gada kuģu inspekciju rezultātus un kuģu karoga valstu jauno izkārtojumu *baltajā, pelēkajā un melnajā* sarakstā uz 2019. gada 1. jūliju. Latvija saglabā vietu *baltajā* sarakstā, pakāpjoties no 32. uz 30. vietu.

Baltajā sarakstā iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkajā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Pavisam šajos sarakstos iekļautas 73 valstis. Tas, kādā sarakstā un kurā vietā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanu skaita.

No 2016. līdz 2018. gadam Latvijas karoga kuģiem ārvalstu ostās veiktas 99 inspekcijas, triju gadu laikā aizturēts tikai viens kuģis.

Šogad *baltajā* sarakstā ir 41, *pelēkajā* 18 un *melnajā* 14 valstis. Igaunija no 26. vietas *baltajā* sarakstā pagājušā gadā pakāpusies uz 25. vietu, savukārt Lietuva uzstādījusi sava veida rekordu, spējot izklūst no 6. vietas *pelēkajā* sarakstā un ieņemt 35. vietu *baltajā* sarakstā. Arī Krievija pārgājusi no *pelēkā* saraksta uz *balto*, bet Saūda Arābija pametusi *balto* sarakstu, iekļūstot *pelēkajā*. Vanuatu pakāpusies no *melnā* uz *pelēko* sarakstu, kamēr Albānija un Mongolija "ieslīdējušas" *melnajā* sarakstā.

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



LATVIJAS PREZIDENTŪRA BALTIJAS JŪRAS VALSTU PADOMĒ – AKCENTS UZ INTEGRITĀTI UN SABIEDRĪBAS DROŠĪBU



Iedzīvotājus un valsts iestādes, it īpaši tiesībaizsardzības un civilās aizsardzības dienestus, Baltijas jūras reģionā vieno kopīga atbildība – kopējas sabiedrības drošības kultūras izveidošana. Latvijas mērķis ir veicināt saskaņotu rīcību visā reģionā, saskaroties ar sabiedrības drošības apdraudējumiem.

Pamatojoties uz pozitīvajiem rezultātiem, kas sasniegti iepriekšējo prezidentūru laikā, un, lai veicinātu šo procesu, Latvija prezidentūras laikā pievērsīsies šādiem jautājumiem:

- sadarbības uzlabošana civilās aizsardzības jomā reģionā, lai stiprinātu noturību ārkārtas situācijās un katastrofu gadījumos;
- cīņa pret cilvēku tirdzniecību, lai novērstu un mazinātu šī smagā nozieguma sekas;
- organizētās noziedzības apkarošana un robežu pārvaldības stiprināšana.

Pirmo no šiem jautājumiem koordinē Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests kā Latvijas atbildīgā iestāde par darbu Baltijas jūras valstu padomes (BJVP) darba grupā “Civilās aizsardzības tīkls”. 2017. gadā BJVP civilās aizsardzības ekspertu tīkls pieņēma Kopējo nostāju par sadarbības uzlabošanu civilās aizsardzības jomā, kas nosaka astoņas prioritātes nākamajiem gadiem.

Latvijas prezidentūra sekmē divu prioritāšu īstenošanu: kopējās sabiedrības drošības kultūras veidošana un valstu centienu apvienošana, īstenojot ANO “Sendai” ietvarprogrammu katastrofu riska mazināšanai. Lai to sekmētu, Latvija sadarbībā ar akadēmiskajām aprindām organizēs pirmo Baltijas jūras valstu sabiedrības drošības stiprināšanas konferenci, kuras mērķis ir veicināt lēmumu pieņemēju tīkla attīstīšanu. Šādi pasākumi veicinās Baltijas jūras reģiona kļūšanu par drošāku visiem šeit dzīvojošajiem cilvēkiem.

UZZIŅAI

BJVP dibināta 1992. gada 5.–6. martā Kopenhāgenā un ir vispārējs politisks reģiona starpvaldību sadarbības forums. To veido 11 Baltijas jūras reģiona valstis – Zviedrija, Somija, Igaunija, Latvija, Lietuva, Vācija, Polija, Dānija, Norvēģija, Īslande un Krievija, kā arī Eiropas Komisija. Plašāk par Baltijas jūras valstu padomi: www.cbss.org (angļu valodā).



SADARBĪBA VEICINĀS MAZO UN VIDĒJO OSTU ATTĪSTĪBU

Latvijas prezidentūras Baltijas jūras valstu padomē (BJVP) ietvaros 2019. gada 3. un 4. aprīlī Jūrmalā notika konference “Ilgtspējīgas jūrlietu ekonomikas attīstība: Baltijas jūras reģiona mazo un vidējo ostu iespējas un izaicinājumi”. Tā tika organizēta sadarbībā ar BJVP sekretariātu un Eiropas Komisijas Jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektorātu. Baltijas jūras reģions ir bagāts ar jūrniecības un zvejniecības tradīcijām, un mazās un vidējās ostas veido nozīmīgu Baltijas jūras reģiona ostu infrastruktūras daļu. Mūsdienās ostu segmentos notiek koncentrēšanās uz arvien lielākas kravnesības kuģiem, līdz ar to – uz lielākām ostām. Tajā pašā laikā mazās un vidējās ostas ir vitāli svarīgas piekrastes pašvaldībām un reģioniem, tās veido pamatu uzņēmējdarbības attīstībai un nodrošina darba vietas. Lai stabilizētu un uzlabotu šo ostu darbību, ir vajadzīgi radoši risinājumi ostu infrastruktūras attīstības un finanšu ilgtspējas nodrošināšanai.

Konferencē piedalījās vairāk nekā 70 dalībnieku no Latvijas, Igaunijas, Lietuvas, Zviedrijas, Dānijas, Somijas, Vācijas, Beļģijas, Norvēģijas, Krievijas, Portugāles, kā arī BJVP sekretariāta un Eiropas Komisijas Jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektorāta pārstāvji.

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits: “Jautājums par mazajām un vidējām ostām ir ļoti aktuāls visām Baltijas jūras reģiona valstīm. Ostas ne tikai veicina ekonomikas attīstību, bet arī rada jaunas darbavietas, atbalsta tūrismu un veicina reģionālo attīstību. Mazās ostas var sekmēt Baltijas jūras reģiona izaugsmi, tāpēc mums ir jāpārliecinās, ka ostas ir ne tikai ekonomiski pieejamas, bet arī videi draudzīgas.”

Konferences atklāšanā BJVP ģenerāldirektore Maira Mora uzsvēra, ka Baltijas jūras reģiona jūras ekonomikas izaugsmes potenciālu var izmantot labāk. “Ja piekrastes valstis aktīvi sadarbosies visās jūrniecības darbības jomās, jūras ekosistēmas būs iespējams labāk aizsargāt. Tas veidos Baltijas jūras reģionu par vienu no drošākajiem un pievilcīgākajiem galamērķiem pasaulē, lai to apmeklētu vai veiktu uzņēmējdarbību,” sacīja Mora.



Latvijas transporta attīstības programma uzdod mazajām ostām apmierināt divas atšķirīgas vajadzības: pirmkārt, ostu pārvaldēm uzturēt ostu infrastruktūru par tiem līdzekļiem, kādus var iekasēt no ostā apkalpotajiem kuģiem, otrkārt, lai pašvaldību teritorijās būtu darba vietas, tātad lai valsts saņemtu nodokļus.

Jānis Megnis, kurš kopš deviņdesmito sākuma, kad mazās ostas apvienojās Mazo ostu asociācijā, pilda asociācijas prezidenta pienākumus, uzskata, ka tagad viņa amats ir vairāk dekoratīvs, bet Likumā par ostām ir noteikts, ka asociācijai ir viena vieta pie Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes galda, tāpēc dotās balss tiesības ir jāizmanto. Notiek intensīva komunikācija, piemēram, par Eiropas projektiem, tostarp par Latvijas un Igaunijas pārrobežu projektu par jahtu ostu infrastruktūras izveidi.

“Līdz 2001. gadam mazo ostu infrastruktūru palīdzēja uzturēt Ostu attīstības fonds. Tad nāca laiks, kad ostu infrastruktūru ne vien sakārtot, bet pat attīstīt varēja par Eiropas Savienības fondu naudu. Tagad tuvojas brīdis, kad šo infrastruktūru nāksies uzturēt par savu naudu, tāpēc jābūt izsvērtai mazo ostu attīstības stratēģijai,” uzskata Jānis Megnis.

Latvijā joprojām visas ostas, izņemot trīs lielās – Rīgu, Ventspili un Liepāju, pēc inerces tiek sauktas par mazajām ostām. Zem šī apzīmējuma savas dienas vada Salacgrīvas, Skultes, Lielupes, Engures, Mērsraga, Rojas un Pāvilostas ostas. Katra no tām gājusi savu attīstības ceļu, piedzīvojusi pacēlumus un kritumus, objektīvus šķēršļus un iespējas, bet visām ir kas kopīgs – tās ir bijušās zvejas ostas, kurām pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas ir bijis visai sarežģīts



Jānis Megnis.



un samudžināts privātizācijas laiks un īpašuma tiesību nostiprināšana. Būtībā trīs no tā sauktajām mazajām ostām būtu pelnījušas, lai tās pārdēvētu par reģionālajām, jo šo ostu biznesa aktivitātes, kravu veidi un apgrozījums ievērojami atšķiras, piemēram, no Lielupes ostas nekāda apgrozījuma un Engures ostas visai bēdīgās situācijas.

Konferencē tika izskatīti ilgtspējīgas Eiropas Savienības Zilās izaugsmes jautājumi sasaistē ar pašreiz notiekošo ES stratēģijas Baltijas jūras reģionam Rīcības plāna aktualizēšanu. Konferences dalībnieki dalījās zināšanās un pieredzē par

tādiem jautājumiem kā mazo un vidējo ostu pašreizējās iespējas, izaicinājumi, risinājumi un labā prakse. Gandrīz visi konferences dalībnieki pauda viedokli, ka tikai stiprinot sadarbību, tai skaitā arī pārrobežu sadarbību, ilgtermiņā varēs sekmīgi attīstīties Baltijas reģiona mazās un vidējās ostas.■



PIETUVINĀT PROFESIONĀLO SAGATAVOTĪBU DARBA TIRGUS VAJADZĪBĀM

Nozaru ekspertu padomes (NEP) ir konsultatīvas institūcijas, kas darbojas kā sociālo partneru dialoga platforma. To mērķis ir veicināt nozares pastāvēšanai un attīstībai nepieciešamo speciālistu kvalitatīvu sagatavošanu. Latvijā ir izveidotas 12 nozaru ekspertu padomes svarīgākajās tautsaimniecības nozarēs, tai skaitā arī Transporta un loģistikas padome, kuras vadītājs nu jau divus gadus ir Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) prezidents un Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeprs Spridzāns. Tieši nozaru ekspertu padomēm ir būtiska loma pieaugušo profesionālās pilnveides un tālākas izglītošanās veicināšanā. Viens no būtiskākajiem NEP uzdevumiem ir nodrošināt ieinteresēto pušu sadarbību profesionālajā izglītībā, vērtējot mācību programmu piedāvājuma atbilstību darba tirgus prasībām. Tieši NEP kā sociālo partneru dialoga platformai ir ļoti liela nozīme minēto problēmjautājumu risināšanā un atbalsta mehānismu izstrādē, lai darba ņēmēji varētu un gribētu turpināt profesionālo pilnveidošanos un tālāk izglītošanos.

Jāzeprs Spridzāns uzsver: “Mēs strādājam ar izglītības un nodarbinātības jautājumiem, lai satuvinātu cilvēku profesionālo sagatavošanu ar darba tirgus prasībām un vajadzībām. Darbojamies gana aktīvi un skatām arī darba vidē balstīto mācību un prakšu jautājumus atbilstoši Profesionālās izglītības likumā un MK 2016. gada noteikumos Nr.495 noteiktajam.

Kas attiecas uz LKKA kā nozares ekspertu padomē iesaistīto institūciju, tad viens no aktuālākajiem jautājumiem, kas nekad nezūd no darba kārtības, 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. Un, protams, svarīga lieta ir arī jūrniecības nozares popularizēšana, izmantojot nozares ekspertu padomes resursus.”■

UZZIŅAI

Kopš 2011. gada Eiropas Sociālā fonda projektā “Nozaru kvalifikācijas sistēmas izveide un profesionālās izglītības efektivitātes un kvalitātes paaugstināšana”, vienošanās Nr. 2010/0274/1DP/1.2.1.1.1/10/IPIA/VIAA/001, ir izveidotas un aktīvi darbojas 12 nozaru ekspertu padomes.



MAN VISAS LIETAS PATĪK REDZĒT KOPEJĀ SISTĒMĀ

Ekonomists un politiķis, 13. Saeimas deputāts no Jaunās konservatīvās partijas (JKP) TĀLIS LINKAITS 2019. gada 23. janvārī kļuva par Latvijas satiksmes ministru. "Pēdējos gados Latvija aizvien vairāk atpaliek no saviem kaimiņiem, turklāt ne tikai attīstībā, bet arī domāšanā. Daudzi valstiski svarīgi jautājumi tiek sashēmoti vai nomuļļāti, tāpēc ikvienam saprātīgi domājošam cilvēkam ir skaidrs, ka Latvijai nepieciešams restarts. Es izvēlējos pievienoties JKP, jo partijas darbība Rīgas domes opozīcijā parāda, ka tādus cilvēkus nav iespējams ne apmānīt, ne uzpirkt, ne aizrunāt. Skaidri redzu, ka JKP ar katru brīdi kļūst par arvien spēcīgāku komandu, kura spēj un vēlas veikt nopietnas pārmaiņas Latvijā," savu viedokli par došanos politikā vasaras vidū skaidroja Tālis Linkaits.

Pirms došanās politikā pēdējos 12 gadus viņš bijis Baltijas jūras telpiskās plānošanas iniciatīvas VASAB sekretariāta vadītājs. Ikdienā nodarbojās ar vienpadsmit Baltijas jūras valstu (tostarp astoņu ES dalībvalstu, kā arī Norvēģijas, Krievijas un Baltkrievijas) rīcības koordinēšanu telpiskās plānošanas un attīstības jautājumos, no kuriem svarīgākie ir jūras telpiskās plānošanas sistēmas ieviešana dalībvalstīs, koordinētas ilgtermiņa attīstības stratēģijas īstenošana reģionā, pieejamības nodrošināšana reģionam, atbalsts ES Baltijas jūras





reģiona stratēģijai u.c. Viņš ir arī starptautiskās lidostas "Rīga" padomes neatkarīgais loceklis, sniedz konsultāciju pakalpojumus publiskajā sektorā, kā arī kā konsultants ir darbojies projektos Alžīrijā, Kosovā, Lībijā, Moldovā, Melnkalnē, Serbijā un tepat Latvijā. Ilgus gadus bijis Latvijas Ekonomikas attīstības foruma (LEAF) valdes loceklis, bet par savu hobijs uzskata procesu vērošanu aviācijā un transporta nozarē kopumā. Tagad Linkaita hobijs ir kļuvis par viņa tiešajiem darba pienākumiem. Pirmā intervija ar Tāli Linkaitu notika 2019. gada februārī, nepilnu mēnesi pēc viņa stāšanās amatā.

JAUNAIS SATIKSMES MINISTRS KĀ PRIORITĀTI IZCEĻ CILVĒKU VAJADZĪBAS UN CĪŅU PRET KORUPCIJU

Pēc Saeimas balsojuma par jauno Ministru kabinetu un Krišjāni Kariņu Ministru prezidenta amatā jaunieceltais satiksmes ministrs Tālis Linkaits 25. janvārī uz pirmo tikšanos aicināja nozares kapitālsabiedrību vadību, kā arī tikās ar ministrijas darbiniekiem, lai pārrunātu jaunās valdības galvenās prioritātes satiksmes jomā. Ieskievojot savas darbības principus, T. Linkaits īpaši akcentēja vērsanos pret korupciju un sadarbību ar cilvēku – klientu, pasažieri, kravu pārvadātāju. Kā pirmos darbus ministrs izcēla Eiropas Savienības finansēto lielo transporta projektu revīziju, taksometru jomas un sabiedriskā transporta pārvaldības tīkla sakārtošanu, t.sk. iepirkuma konkursu principu izvērtēšanu.

"Daudz lielāku uzmanību pievērsīsim tam, lai satiksmes nozares infrastruktūra cilvēkiem patiešām būtu ērta. Kritiski izvērtēsīm to, kas notiek iepirkumu jomā, jo nav pieļaujama nekāda tolerance pret korupciju un tā sauktajām shēmām," uzsvēra T. Linkaits.

– Mazliet vairāk nekā pirms gada jūs kā tranzīta nozares eksperts sniedzāt interviju žurnālam "Jūrnieks" un, izvērtējot situāciju tranzīta un ostu nozarē, teicāt: "Es ieteiktu gatavoties sliktākajam, cerēt uz labāko, būt gataviem uz visu un skaidri zināt, ko darīsim sliktākā scenārija gadījumā."

– Tieši šāds princips man saglabājās arī tagad. Pašlaik iepazīstos ar ministrijas pārstāvjiem, tiekos ar kapitālsabiedrību vadītājiem un cenšos gūt skaidrību gan par iespējamiem riskiem, kas var liecināt par sliktāko scenāriju, gan arī ilgtermiņa plāniem, kas rāda, kā gatavojamies nākotnei, un vienmēr, protams, paliek cerība, ka visi riski neīstenosies un gala rezultāts mūs visus apmierinās.

– Vai, stājoties amatā, jūs jau paredzējāt kādus konkrētus riskus, ar ko nāksies saskarties šajā darbā?

– Ir daudz risku, vispirms jau ārējie apstākļi, kas tieši skar arī mūs. Pašlaik Eiropa ir ekonomikas uzplaukuma situācijā, bet parādās jau pirmās iezīmes un informācija, kas norāda uz to, ka izaugsme bremzējas un atkal varētu sagaidīt krīzi, kuras apmērus neviens patlaban neņemas prognozēt. Notikušā apmērus



parasti novērtē ar atpakaļvērstu skatienu: kā bija un ko varēja darīt labāk vai savādāk. Tātad ārējie apstākļi un ekonomiskā situācija ir viens no riska momentiem. Otrs mums ļoti svarīgs apstāklis, kas var vairot vai mazināt riskus, ir politiskās un ekonomiskās attiecības ar kaimiņvalstīm. Un te kā risku es varu minēt dažādu iemeslu dēļ kravu plūsmas samazināšanos Latvijas dzelzceļā vai caur Latvijas ostām. Ir svarīgi, vai un kā mēs esam tam gatavi. Un, protams, ir dažādi mūsu pašu iekšējie riski. Kā pirmo varu minēt 2019. gada budžetu, ko esam saņēmuši mantojumā no iepriekšējās valdības jau ar stipri lielu mīnusa zīmi, kas radusies, pateicoties nodokļu reformai, kura tik divaini tikusi īstenota, ka ekonomiskās izaugsmes gados budžeta ieņēmumi ne tikai nav palielinājušies, bet ir pat samazinājušies. Piedevām daudzām sociāli jutīgām nozarēm, kurām 2018. gadā solīja vairāk naudas, budžetā līdzekļus neparedzēja, bet priekšvēlēšanu un pēcvēlēšanu eiforijā tādi tomēr tika iebalsoti budžetā, tāpēc izveidojās četrdesmit četrus miljonu eiro liels deficīts ārpus tā, ko mēs vispār varam atļauties, un tas nozīmē, ka visvairāk cietīs tie, kuri nav prioritāšu sarakstā. Arī Satiksmes ministrija gribētu lielāku finansējumu, ko varētu novirzīt ceļu uzturēšanai, sabiedriskā transporta tīkla uzturēšanai, "Rail Baltica" projektam. Vēl ir daži iesākti projekti mūsu kapitālsabiedrībās, kam arī būtu nepieciešams papildu finansējums, bet tie nevar cerēt uz šādu finansējumu. Mums diemžēl jāstrādā ar to, kas ir. Pašlaik ir diezgan grūti pateikt, kā varētu plānot 2020. gada un vēl arī turpmāko gadu budžetus, jo nekādi papildu ienākumi nav sagaidāmi. Tātad tā ir mūsu finansiālā puse un ar to saistītie riski. Un vēl ir viss, kas saistīts ar mūsu stratēģisko darbību, lai īstenotu to, kas ierakstīts valdības deklarācijā, kura dažos virzienos ir radikāli atšķirīga no iepriekšējām. Varētu būt, ka šo uzdevumu īstenošana nebūs tik vienkārša un gan ministriju darbiniekiem, gan citiem iesaistītajiem būs jālauž un jāmaina līdzšinējais un ierastais skatījums uz daudzām lietām un jautājumu risināšanu.

– Ko mantojumā esat saņēmis no iepriekšējā satiksmes ministra? Vai varēsiet turpināt viņa iesākto, vai arī būs nepieciešamas kādas radikālas pārmaiņas?

– Negribu kritizēt priekšgājējus, jo katram ministram ir savs darba stils, savas prioritātes, un es to pieņemu. Iespējams, es būtu kaut ko darījis savādāk vai ātrākā tempā. Mani apbēdina tas, ka nav izstrādāts autoceļu uzturēšanas un remonta finansēšanas modelis, lai gan bija trīs gadus ilgs laiks un piemēroti apstākļi, lai tādu izstrādātu, jo Ministru prezidents, kā arī finanšu un satiksmes ministri bija no vienas partijas. Zinu, ka cilvēki strādāja, bija piesaistīti eksperti, bet diemžēl rezultāts nav panākts. Kas attiecas uz visu pārējo Satiksmes ministrijas pakļautībā esošo saimniecību, ir pavisam vienkārša formula – jāstrādā! Satiksmes ministrijas struktūrā ir nozares, kas ļoti sekmīgi iet uz priekšu un ar saviem darbiem un problēmām lieliski tiek galā pašas. Ir jomas, par kurās notiekošo var tikai priecāties.



– Jūs esat teicis, ka tranzīts joprojām ir nozare, kas dod lielākos ieņēmumus, tāpēc valstij ir jādodomā ne tikai par to, kā govi slaukt, bet arī kā pabarot, bet tagad, kad esat satiksmes ministrs, jūs tranzītu neesat ierindojis savu prioritāšu sarakstā.

– Tranzīts pieder pie tām nozarēm, par kurām teicu, ka viss attīstās loģiski, un tām vēl kāda papildu uzmanība nav jāvelta. Tranzīta nozarē ir daudzas labas iestrādes, un es redzu, kā diversificējas pārvaldājumi un cik labi strādā privātie pārvaldītāji jaunu kravu piesaistīšanā. Ja man kā ministram ir jāizvēlas, uz ko likt akcentu un kam veltīt vairāk no sava darba laika, tad tās ir divas lietas: nulles tolerance pret korupciju un shēmošanu un lai būtu laba pārvaldība ministrijā, mūsu kapitālsabiedrībās un visā nozarē. Līdz šim politiskais uzsvars ir bijis uz tranzītu, infrastruktūru un Eiropas finansējuma apgušanu, bet man svarīgākas šķiet darbības, kas uzlabo mūsu Latvijas iedzīvotāju, tūristu un investoru ikdienas dzīvi. 21. gadsimtā esam pelnījuši modernu sabiedriskā transporta tīklu, modernu biļešu iegādes sistēmu, kā autovadītāji esam pelnījuši daudz vienkāršākus noteikumus auto tehniskajā apskatē, sadarbībā ar policiju un CSDD, esam pelnījuši daudz kvalitatīvākas dzelzceļa pieturas un daudz modernākus risinājumus ceļu satiksmes drošībā. Šie jautājumi būs prioritāte. Zinot tās intrigas un nesaskaņas, kas valda starp dažādiem transporta un loģistikas uzņēmēju spēkiem, es vēlos no visa tā norobežoties un šīs jomas jautājumus ļaut risināt ministrijas ierēdņiem, Tranzīta departamentam, kas ir specializēts tieši tranzīta un loģistikas jautājumu risināšanā.

– Satiksmes ministrs jau tradicionāli ir Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas vadītājs no Latvijas puses, un arī jūs, visticamāk, vadīsiet šo komisiju. Ar kādu akcentu salikšanu sāksiet sarunas ar Krieviju?

– Man tiešām jau bija saruna ar ārlietu ministru par to, ka man būs jāpārņem šīs darba grupas vadīšana. Pragmatiski skatoties, mūsu attiecības ar Krieviju ir labas, par ko liecina kaut vai tas, ka kravu apjoms starp mūsu valstīm pieaug. Tomēr ir tehniski jautājumi, kas gaida risinājumu. Mums ar Baltkrieviju ir vienošanās par jaunu dzelzceļa sadarbības līgumu, bet ar Krieviju šādas vienošanās nav, un es ļoti labprāt tādu vēlētos panākt. Ir neatrisināti tīri tehniski jautājumi – par autopārvaldājumu licenču skaitu, par to, kā Latvijas virzienā tiek veikti dzelzceļa infrastruktūras remonta darbi, un vēl daudzi citi, kas risināmi darba procesā.

– Nenoliedzami, Krievija ir viena no lielajām interešu zonām, bet ir vēl daudzas citas valstis, piemēram, Baltkrievija, Kazahstāna, Ķīna, kas politiski un ekonomiski Latvijai ir svarīgas. Kādā secībā jūs tās sarīdodu prioritāšu ziņā?

– Prioritāte ir mūsu kaimiņi, jo nekādi citādi kravas tranzītā nevar nonākt pie mums, kā vien caur kaimiņvalstīm, tāpēc vissvarīgākās ir Krievija un Baltkrievija. Esmu ieinteresēts, lai ar Baltkrieviju būtu iespējami labākas ekonomiskās attiecības un lai izdotos izveidot iespējami labākus risinājumus abu



valstu uzņēmējiem kravu pārvadājumu jomā. Arī jaunajā “Rail Baltic” līnijā es saredzu kravu pārvadājumu potenciālu ziemeļu – dienvidu virzienā, un arī uz to mums būs jāstrādā.

– **Runājot par Baltkrieviju un tās loģistikas megaprojektu “Lielais akmens”, jūs teicāt, ka Latvija savas iespējas, visticamāk, ir palaidusi garām un tagad nāksies mēģināt nokniebt vien gabaliņu no tā, jo Latvija pat nav iezīmēta kravas plūsmu kartē. Vai šajā ziņā izdosies kaut ko labot?**

– Jādara viss iespējamais, lai “Lielā akmens” projekta potenciālu izmantotu, bet, vai mums tas izdosies, to rādīs laiks.

– **Jūs esat ļoti piesardzīgs sava viedokļa paušanā.**

– Redzat, ministra amats ir tāds, kas uzliek arī lielu atbildību par katru izteikto vārdu.

KOMENTĀRS POST FACTUM

2019. gada 2. jūlijā T. Linkaits un Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis piedalījās starptautiskajā forumā “Atvērtais parks “Lielais akmens” – globālo iespēju piemērs”. Tā ietvaros T. Linkaits piedalījās darba sesijās kopā ar Baltkrievijas transporta ministru Alekseju Avramenko, Vācijas Duisburgas ostas valdes priekšsēdētāju Eriku Stāki, Lietuvas transporta un sarkaru ministru Roku Masjuli u.c. augstām amatpersonām.

Uztājoties starptautiskā foruma plenārsēdē “Valstu dalība iniciatīvā “Josla un ceļš”: panākumi un perspektīvas”, T. Linkaits uzsvēra, ka Latvija ir ieinteresēta turpināt sadarbību transporta un loģistikas sektorā starp valstīm, kas iesaistītas “Joslas un ceļa” iniciatīvas īstenošanā, kā arī piesaistīt investīcijas Latvijas ostām, modernizēt esošo infrastruktūru, paaugstināt konkurētspēju un multimodālā transporta koridora efektivitāti caur Latviju.



T. Linkaits uztājas starptautiskā foruma plenārsēdē.



“Latvija ir ideāli piemērota sadarbībai ar valstīm, kurām nav izejas uz jūru, piešķirot multimodālos transporta risinājumus ar neierobežotu piekļuvi trim Latvijas jūras ostām – Rīgai, Ventspilij un Liepājai, galvenajiem kuģošanas maršrutiem. Tāpat spējam nodrošināt starptautisko un plašāko aviosatiksmi Baltijas valstīs, kā arī efektīvu autoceļu un dzelzceļa satiksmi visā Eirāzijas kontinentā,” uzsvēra T. Linkaits.



Satiksmes ministrs Tālis Linkaits piedalās
“Belt and Road” forumā.

Satiksmes ministrs foruma dalībniekus informēja par Latvijas dalību, lomu un sasniegtajiem rezultātiem Eirāzijas kravu piegādes ķēdēs un infrastruktūras savienojamības projektu attīstību ar Baltkrieviju. Viņš akcentēja, ka konteinervilcieni Rīga – Minska un Rīga – Maskava, turpinot maršrutu uz austrumiem un dienvidiem, jau tagad ir nozīmīgs posms savienojumā ar Eirāzijas kontinenta rietumu daļu. Savukārt vērienīgā projekta “Rail Baltica” ietvaros ielānotais loģistikas parks pie Salaspils nākotnē nodrošinās ziemeļu – dienvidu un austrumu – rietumu kravu plūsmu sinerģiju un plašas preču izplatīšanas iespējas ne tikai Baltijas valstīs, bet arī Skandināvijā un visā Ziemeļeiropas reģionā.

T. Linkaits uzrunā vērsa uzmanību uz sasniegumiem pēdējā gada laikā, kad aktīva darbība jau ir devusi būtiskus reālus rezultātus. Latvijas ostās tiek apstrādāti vairāk nekā 66 miljoni tonnu (2018. gadā) dažāda veida kravu, t.i., Latvijā tiek apstrādāta katra sestā tonna no visām Baltijas jūras reģionā pārveidājamām kravām. Vienlaikus Latvija tāpat kā Baltkrievijas Republika ir pilnībā integrēta platā sliežu ceļa (1520 mm) daļa Eirāzijas kontinenta dzelzceļa tīklā un ietilpst visas Eiropas Savienības lielāko dzelzceļa pārvadātāju pieciniekā (49,3 miljoni tonnu 2018. gadā).

Satiksmes ministrs foruma dalībniekiem apliecināja, ka Latvija turpinās būt tikpat aktīva “Joslas un ceļa” iniciatīvas realizēšanā un Eirāzijas kontinenta savienojamības nodrošināšanā.

– Tad jautāšu par to, ko jau diezgan strikti esat paudis publiskajā telpā ostu reformu sakarā. Vai Latvijas lielās ostas šodien ir lielu reformu priekšā?

– Man visas lietas patiek redzēt kopējā sistēmā, nevis fragmentāri – tas strādā, bet tas nestrādā. Svarīgi ir, kā mēs izskatāmies kopsakarībā uz citu valstu fona. Ja runājam par pārmaiņām ostās, mēs runājam tikai par pārvaldības modeli,



bet nerunājam par ostu darbību kopumā: par tiem, kas strādā ostā, par privātajiem operatoriem, kuri sniedz pakalpojumus, par to, kādas ir ostu maksas un vēl citiem jautājumiem, jo tie ir atsevišķi nodalāmi jautājumi. Ja paskatāmies uz kaimiņvalstu ostu pārvaldības modeļiem, redzam, ka ne Lietuvā un Igaunijā, ne Somijā un Dānijā nav tāda ostu pārvaldības modeļa, kāds ir Rīgas un Ventspils ostās – atvasināta publisko tiesību juridiskā persona. Citur ostas tiek pārvaldītas kā uzņēmumi. Arī citi Latvijas stratēģiskie aktīvi – lidosta, dzelzceļš, augstsprieguma tīkli, optiskie kabeļi, mežu resursi, ceļu resursi – tiek pārvaldīti kā uzņēmumi, bet ostās, kas arī pieder valsts stratēģiskajai infrastruktūrai, ir izveidots īpatnējs pārvaldības modelis. Jautājums, kāpēc joprojām ir šāds regulējums, kas varbūt bija atbilstošs un, pieļauju, arī progresīvs deviņdesmito gadu sākumā, kad to ieviesa, bet vairs neatbilst 21. gadsimta prasībām. Ja vēlamies izvērtēt, kā šīs ostu pārvaldības modelis darbojas, to vislabāk var izdarīt kritiskos brīžos. Piemēram, kad no Rīgas brīvdostas pietiesā kādus līdzekļus, mēs nezinām, vai par to ir noteikta kāda atbildība, ne tikai personiskā atbildība par pieņemtajiem lēmumiem, bet arī materiālā atbildība. Tāds piemērs ir bēdīgi slavenais Rīgas brīvdostas velkoņu strīds, kur gan Konkurences padome, gan Valsts kontrole saskatīja pārkāpumus, un tiesvedība joprojām aug augumā un valstij nodara zaudējumus, bet nav redzams, no kā tos piedzīt. Ja tas būtu uzņēmums, tad Komerclikums nosaka, ka valdei ir jārikojas kā krietnam saimniekam, un valde uzņēmumā ir materiāli atbildīga, no tās var pietiesāt visus zaudējumus, bet valde civiltiesiskās garantijas iegūst no civiltiesiskās apdrošināšanas. Taču esošajā ostu pārvaldības modeli nekā tāda nav. Ja raugāmies, kā kopumā tiek pārvaldītas ostas, kā tiek izmantoti ostu aktīvi, jāsecina, ka mums, salīdzinot ar citu Baltijas jūras reģiona valstu ostām, ir neproporcionāli lielas administratīvās izmaksas. Te lielā mērā runa ir par Rīgas brīvdostu: kādi ir ieņēmumi no tām zemes platībām, kas ir ostas rīcībā. Tā varētu vēl turpināt arī par citām lietām, kas liecina, ka ostai varbūt nav bijusi īsti pareiza attīstības stratēģija, jo daudzas lietas pietrūkst pašā sistēmas uzstādījumā. Tā ir gan lēmumu pieņemšanas kārtība, gan atskaitīšanās kārtība, mērķu uzstādījumi, uzraudzība un kontrole. Tās ir lietas, ko var ieviest ar OECD labas pārvaldības principiem, ko mēs arī darīsim tuvākajā laikā. Vēl jo vairāk par vajadzību uzlabot lielo ostu pārvaldības modeli liecina KNAB vizīte Rīgas brīvdostā. Pārvaldības modelim ir jāatbilst OECD labas pārvaldības principiem: jānosaka gan atbildība, gan lēmumu pieņemšanas un atskaitīšanās kārtība, un daudz stingrāk un skaidrāk jāieziņē arī Satiksmes ministrijas loma ostu pārvaldībā, lai būtu, no kā prasīt atbildību, būtu, no kā piedzīt zaudējumus, ja tādi rodas valstij un brīvostai.

KOMENTĀRS POST FACTUM

Valdība atbalstījusi satiksmes ministra Tāla Linkaita virzīto priekšlikumu veikt izmaiņas ostu valdes locekļu atalgojuma regulējumā, rosinot aptuveni par ceturto daļu samazināt lielo ostu vadības algas.



Apstiprinot Krišjāņa Kariņa valdības deklarāciju šā gada sākumā, Ministru kabinets apņēms piemērot Latvijas lielajām ostām OECD valsts kapitālsabiedrību pārvaldības principus, palielināt valsts ietekmi lēmumu pieņemšanā un nodrošināt resursu efektīvāku izmantošanu.

Atbilstoši grozījumiem noteikumos par ostas valdes locekļu mēnešalgu un speciālo piemaksu ostu valžu locekļu atlīdzības apmērs tiek pielīdzināts atlīdzības apmēram, kāds noteikts valsts kapitālsabiedrību padomju locekļiem. Šādā veidā tiek pildīts valdības deklarācijā minētais. Grozījumi normatīvajā aktā izstrādāti saskaņā ar Valsts un pašvaldību institūciju amatpersonu un darbinieku atlīdzības likuma 4. panta 2. punktu un koeficientu sistēmu.

Turpmāk atbilstoši piemērojamajam koeficientam lielās ostas valdes priekšsēdētāja mēnešalga būs 2917 eiro, kas joprojām ir pietiekami konkurētspējīga attiecīgā līmeņa vadītājiem. Savukārt valdes locekļiem mēnešalga būs 95% apmērā no valdes priekšsēdētāja mēnešalgas. Grozījumi MK noteikumos ir spēkā no 2019. gada 1. septembra.

– Vai tas nozīmē, ka tiks atvērts Likums par ostām?

– Pirmais posms šajā pārvaldības jautājumā būs principu ieviešana tajā līmenī, ko mēs varam izdarīt Satiksmes ministrijas un Ministru Kabineta līmenī attiecībā uz uzskaites, kontroles, atlīdzības un pārējiem jautājumiem. Nākamais solis būs tas, ka mēs izvērtēsim, kādas ir īpašuma attiecības ostā – cik daudz ostās ir ieguldījusi valsts, cik pašvaldība, ko varam nodalīt, kas būs pārvaldes operators un kā tas varētu juridiski izskatīties. Tad ar saviem priekšlikumiem nāksim pie koalīcijas partneriem un tad iesim uz Saeimu pēc grozījumiem Likumā par ostām. Tāda ir tā secība, un tāds būs mūsu izvēlētais ceļš, kas tiešām nozīmē, ka tiks atvērts Likums par ostām.

KOMENTĀRS POST FACTUM

Svarīgi un izšķiroši lēmumi gada nogalē bija jāpieņem saistībā ar ASV Valsts kases Ārlietu aktīvu kontroles biroja 2019. gada 9. decembrī noteiktajām sankcijām pret Aivaru Lembergu, kas vistiešākajā veidā skāra arī Ventspils brīvostu. Par Ventspils un Rīgas ostu pārņemšanu valsts pārvaldībā ministri vienojās 10. decembrī, konceptuāli atbalstot satiksmes ministra Linkaita priekšlikumu, kas tika sagatavots pēc ASV Valsts kases Ārvalstu aktīvu kontroles biroja (OFAC) lēmuma vērst sankcijas pret Ventspils mēru Aivaru Lembergu un četrām juridiskām personām, tostarp Ventspils brīvostas pārvaldi.

Ministru prezidents Krišjānis Kariņš skaidroja, ka likuma izmaiņas nepieciešamas, lai pēc attiecīgā ASV lēmuma no Ventspils ostas darbības tiktu nodalīta persona, pret kuru vērstas sankcijas. Šādi valdība rīkojās, lai mazinātu ASV lēmuma negatīvo ietekmi uz Latvijas ekonomiku un iedzīvotājiem.

Tālis Linkaits pauda viedokli, ka līdz ar grozījumiem Likumā par ostām Ventspils un Rīgas ostas nonāks valsts pārvaldībā un tajās turpmāk vairs



Satiksmes ministrs tiekas ar jaunizveidotās VAS "Ventas osta" pārstāvjiem.



Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Pūrmalis kopā ar Tāli Linkaitu pie Ventspils ostas kartes.



nedarbosies pašvaldību pārstāvji. "Ventspils osta ir otra lielākā Latvijas osta, tai ir aizņēmumi, tiek veikti lieli investīciju projekti. Šī osta ir nozīmīgs Latvijas tranzīta elements, tāpēc ceru, ka mūsu veiktās darbības mazinās ASV lēmuma negatīvo ietekmi," teica ministrs.

Skaidrojot nepieciešamību pārņemt valsts pārvaldībā arī Rīgas ostu, satiksmes ministrs sacīja, ka Rīgas un Ventspils ostas ir divas lielākās ostas Latvijā. "Arī Rīgā ir zināma ietekme fiziskām un juridiskām personām, pret kurām vērstas ASV sankcijas. Lai novērstu iespēju, ka uz Rīgas ostu varētu attiekties sankcijas vai ierobežojumi, mūsu proaktīvs solis ir risināt abu ostu pārvaldības jautājumu," piebilda Linkaits.

Tāpat valdība apstiprināja Satiksmes ministrijas sagatavoto rīkojumu par VAS "Ventas osta" dibināšanu Ventspils ostas pārvaldīšanai un apsaimniekošanai. Jaunās valsts kapitālsabiedrības izveides mērķis ir



nodrošināt Ventspils ostas darbības nepārtrauktību un pēc iespējas samazināt sankciju iespējamās negatīvās sekas uz Latvijas tranzīta sektoru un ekonomiku kopumā.

Apstiprināti arī grozījumi Likumā par ostām un Ventspils brīvostas likumā, kas nosaka ostas pārvaldības funkciju nodošanu jaunajai valsts akciju sabiedrībai. Ventspils brīvostas likuma grozījumos ir noteikts, ka VAS "Ventas osta" pildīs ostas pārvaldnieka funkcijas, kā arī būs tiesīga slēgt līgumus ar ostas klientiem un veiks visas nepieciešamās darbības, lai pakāpeniski pārņemtu saistības pret ostas klientiem.

Lai gan, izveidojot jaunu institūciju "Venta osta", izdevās novērst triecienu Ventspils brīvostas darbībai, tomēr satiksmes ministrs publiski pauda viedokli, ka pret Aivaru Lembergu vērsto ASV sankciju ietekmi uz lielākajiem nozares spēlētājiem tomēr var just. Tāpat ministrs ir norādījis, ka Lembergam ir tieša vai pastarpināta ietekme uz diezgan daudziem transporta un tranzīta uzņēmumiem Ventspils brīvostā, tranzīta nozarē, kā arī netieša ietekme ir redzama Rīgas brīvostā. "Es ļoti ceru, ka šīs būs īstermiņa ietekmes un mums izdosies izdarīt visu, lai kravu plūsmas neciestu," ir paudis ministrs. "Kā jau esam solījuši, 2020. gada 1. jūlijā Satiksmes ministrija nāks klajā ar jauno ostu pārvaldības modeli."

JŪRNICĪBAS NOZAREI SEPTIŅAS PĒDAS ZEM KĪĻA

– Jūsu pārziņā ir arī jūrniecības nozare.

– Prioritāte man bija ceļi, dzelzceļš un sabiedriskais transports, un par jūrniecības lietām skatīsimies secīgā kārtībā.

– **Bet divpadsmit tūkstoši aktīvo jūrnieceku skatās uz jums un gaida, ko viņiem teiksiet. Ari ko domājat par kuģošanas drošības jautājumiem, jaunāko starptautisko konvenciju prasību ieviešanu Latvijā un jūrniecības izglītības lietām.**

– Zinu problēmas Latvijas Jūras akadēmijā un Liepājas Jūrniecības koledžā, bet šīs mācību iestādes nav pakļautas Satiksmes ministrijai. Vienīgais, ko varu ieteikt jaunajiem cilvēkiem, kuri savu dzīvi nolēmuši saistīt ar kādu no jūrnieceku



Tālis Linkaits Latvijas Jūras akadēmijas 30 gadu jubilejā uzrunā svinību viesus.



Raitis Mūrnieks (no kreisās), Tālis Linkaits, Jānis Krastiņš un Artūrs Brokovskis-Vaivods.

profesijām, ir mācīties un izvirzīt augstus mērķus, lai varētu strādāt par jūras virsniekiem un nebūtu jākonkurē zemākā līmenī ar filipīniešiem. Izvēloties jūras specialitātes, Latvijas iedzīvotājiem ir labas perspektīvas.

– Valdības deklarācijā nav ierakstīts neviens vārds par jūrniecību. Vai savā interešu lokā ietversiet arī jūrniecību, jo Latvija taču ir jūras valsts? Tā vismaz mēdz teikt.

– Jā. Ja runājam par valdības deklarāciju, tad bija ierobežots apjoms, ko tajā varēja iekļaut. Sekos rīcības plāns, kas jau būs daudz plašāks dokuments. Proti, mēs esam jūras valsts, un es gribu cerēt, ka arī jūras lielvalsts. Mēs varam lepoties ar ļoti garu krasta līniju, un šis potenciāls ir jāizmanto. Ne tikai ostu potenciāls, ne tikai tūrisma un atpūtas potenciāls, kas arī ir ļoti svarīgi, bet tas ekonomiskais potenciāls, kuru mums var dot jūra, sākot ar vēja resursiem un beidzot ar zveju un tirdzniecību. Jūrniekiem mēdz novēlēt septiņas pēdas zem ķīļa, ko visai jūrniecības nozarei arī novēlu.

KOMENTĀRS POST FACTUM

Savas darbības pirmajā gadā satiksmes ministram Tālim Linkaitam ir nācies piedalīties daudzos starptautiskos pasākumos, kā arī risināt ļoti svarīgus un problemātiskus jautājumus.

Iepazīšanās ar jūrniecības nozari satiksmes ministrs sāka 18. jūnijā ar Latvijas Jūras administrācijas apmeklējumu. Sarunā ar JA valdes priekšsēdētāju Jāni Krastiņu un JA struktūrvienību vadītājiem ministrs interesējās par jūrniecības nozares attīstību un problēmām.



Latvija var lepoties ar 13 000 konkurētspējīgu jūrnieku, šajā ziņā krietni apsteidzot ne tikai kaimiņvalstis, bet arī lielāko daļu pārējo Eiropas Savienības valstu. Latvijā augstā līmenī ir jūrnieku sagatavošana, tā atbilst starptautiskajiem standartiem. Tomēr jūrniecības izglītība ir dārga, jo nepieciešami dažādi trenāžieri un pārējā infrastruktūra kuģu stūrmaņu, mehāniķu un elektromehāniķu sagatavošanai.

Runājot par JA darbību, ministrs interesējās par biznesa iespējām, ko varētu attīstīt papildus jau esošajiem administrācijas sniegtajiem maksas pakalpojumiem.

J. Krastiņš pastāstīja, ka šogad plānots sākt darbu pie jaunās JA darbības stratēģijas, jo līdzšinējā sagatavota laika posmam no 2016. līdz 2020. gadam. Vienlaicīgi būtu jāveic grozījumi jau esošajā stratēģijā, kas ir novecojusi. Ministrs ieteica gatavot jauno stratēģiju un sākt strādāt saskaņā ar to gadu ātrāk, nevis grozīt spēkā esošo.

Tikšanās laikā tika pārrunāta jūrniecības nozares aktualitāte – autonomie kuģi. Tika izskatīts arī jautājums par pasažieru pārvadāšanas drošību iekšjos



T. Linkaits uz hidrogrāfijas kuģa "Kristiāns Dāls".



ūdeņos. Pašlaik to kontrolē (vai lielākoties nekontrolē) vietējās pašvaldības, tādēļ būtu nepieciešams vienots regulējums.

Satiksmes ministrs apmeklēja JA hidrogrāfisko mērījumu kuģi "Kristiāns Dāls", kur iepazinās ar mērījumu procesa veikšanu.

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits 7. maijā, paziņoja, ka ir vērsies Korupcijas novēršanas un apkarošanas birojā (KNAB), jo ir radušās aizdomas par plaša mēroga koruptīvām darbībām "Latvijas dzelzceļā". Linkaits arī informēja, ka izsaka LDz valdei neuzticību un neredz iespēju sastrādāties ar to, izņemot Ēriku Šmukstu, kā rezultātā tika atlaista LDz padome, Edvīns Bērziņš un viņa vadītā valde.



Kaspars Ozoliņš.

Pēc septiņu gadu darba Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš atstāja amatu. Jāatzīmē, ka galvenie panākumi šajā jomā ir tranzīta un loģistikas nozares attīstība, īpašu uzsvāru liekot uz Ķīnas, Japānas un Latvijas sadarbību visaugstākajā līmenī.

"Pateicoties vienotam virzienam, izdevies panākt daudz labu lietu. Šajos gados satiksmes nozarē ir daudz paveikts, un virziens ir skaidrs, taču, protams, transporta un sakaru jomai Latvijā noteikti vēl ir potenciāls, kur augt, un es ceru, ka jaunajai valdībai ar profesionālu nozaru speciālistu komandu izdosies veiksmīgi īstenot valdības deklarācijā nospraustos mērķus. Esmu pateicīgs visiem sadarbības partneriem un Satiksmes ministrijas kolektīvam par mērķtiecīgu, atbildīgu un profesionālu darbu sabiedrības labā," sacīja K. Ozoliņš.

Satiksmes ministrijas valsts sekretāra Kaspara Ozoliņa vadībā visu šo gadu laikā pastāvīgi notika Aviācijas padomes un Loģistikas nozares padomes sēdes, kurās tika izlemti svarīgākie jautājumi un apspriestas nozares aktualitātes.

Uz vakanto valsts sekretāra amatu tika izsludināts atklāts konkurss, kurā visaugstāko novērtējumu ieguva ilggadējais Satiksmes ministrijas darbinieks un tranzīta nozares speciālists Andulis Židkovs, kuru gan satiksmes ministrs šajā amatā neapstiprināja, pamatojot to ar Židkova politisko piederību.

2019. gada pēdējā preses konferencē satiksmes ministrs izvērtēja aizvadītajā gadā paveikto, pieminot gan taksometru problēmas risināšanu, gan satiksmes drošības, autoceļu, aviācijas un "Rail Baltica" jautājumus. Jāteic, ka arī 2019. gadā žurniecības nozare nav bijusi aktuālo jautājumu sarakstā, un tomēr Latvija ir un paliek jūras valsts. Cerams.■

Anita Freiberga



SVARĪGI SAGLABĀT LĪDZSVARU

2019. gada vasarā Latvijas Jurniecības savienība, nozares sabiedriskās un profesionālās organizācijas aktualizēja jautājumu par jurniecības vietu un lomu Latvijas tautsaimniecībā. Daudzi pauž viedokli, ka nozares sekmīgai augšupejai un prestižam sabiedrībā pietrūkst skaidri definētas jurniecības politikas un darbības stratēģijas. Kas zina, iespējams, Latvija savu lielo veiksmes kārti ir izniekojusi jau pirms gadiem divdesmit. 2000. gadā, kad valsts akciju sabiedrība “Latvijas kuģniecība” vēl nebija privatizēta, Latvijas Zinātņu akadēmijas akadēmiķis un tā laika Saeimas deputāts Dr. habil. oec. Arnis Kalniņš “Latvijas Vēstnesī” brīdināja un izteica savu viedokli: “Risinošā privatizējamās valsts akciju sabiedrības “Latvijas kuģniecība” (LK) privatizācijas jautājumu, būtu vēlams to balstīt uz Latvijas kuģošanas sektora ilgtermiņa politiku. Lai gan Kuģošanas politika koncepcijas veidā Ministru kabinetā (MK) ir pieņemta, tomēr likumdošanā tā nav radusi savu atspoguļojumu, un tas šobrīd kavē LK privatizācijas mērķtiecīgu īstenošanu. MK nav iesniedzis Saeimai atbilstošus likumdošanas aktu projektus vai izmaiņas esošajos. Arī gatavotajiem LK privatizācijas nosacījumiem jāizriet no kuģošanas koncepcijas.”

Šodien var tikai spriedelēt, kā būtu bijis, ja būtu bijis, bet ir, kā ir, tāpēc jādara labākais, ko šodien var paveikt. Ar tādām domām vasaras otrajā pusē tika sasaukta Latvijas Jurniecības savienības paplašinātā valdes sēde, kurā piedalījās arī Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, kruinga kompāniju un vēl citu jurniecības organizāciju pārstāvji. Centrālais temats bija jurniecības politika un tās attīstība Latvijā. Arī šajā saietā daudz tika runāts, diskutēts un kritizēts. Visbeidzot pieņēma lēmumu organizēt darba grupu, bet, lai iegūtu plašāku jurniecības sabiedrības viedokli par situāciju jurniecībā un iezīmētu nākotnes vīziju, internetā tika veikta aptauja, anketa latviešu un angļu valodā tika izplatīta ar e-pasta un sociālā tīkla “Facebook” starpniecību, un to bija aicināti aizpildīt visi interesenti. Lai gan informācija sasniedza aptuveni 300 cilvēku (“Facebook” dati + izsūtītie e-pasti), līdz 2019. gada 7. oktobrim apaujas anketu bija aizpildījuši 12 respondenti, no kuriem trīs norādīja, ka pārstāv organizācijas, bet pārējie deviņi atzīmēja sevi kā individuālas personas. Negribētos izteikt skarbas piezīmes par nozares jaušu aktivitāti, bet jautājums par Latvijas jurniecības nākotni, par ilgtspējīgu stratēģiju un nozares prestižu joprojām nav noņemts no darba kārtības. Tas, protams, ir svarīgs, vēl jo vairāk apzinoties, ka kuģošanas un kuģu būves bizness, kuģu reģistrēšana zem Latvijas



karoga nepiedzīvo pašus labākos laikus. Tāpat valsts nav definējusi Latvijas jūrniecības nozari kā svarīgu tautsaimniecības sastāvdaļu, bet ir definējusi valsts atbildību par jūrniecības likumdošanas bāzes veidošanu un saskaņošanu ar starptautiskajām jūrniecības institūcijām un Eiropas likumdošanu, kā arī atbildību par kontrolējošo dienestu atbilstību starptautiskajām prasībām. Tātad valsts ir definējusi jūrniecības nozares uzraudzības funkcijas, ko pilda Satiksmes ministrijas Jūrlietu departaments un Satiksmes ministrijai pakļautā Latvijas Jūras administrācija. Tieši SM Jūrlietu departamenta direktorei Lai- mai Ritumai ir nācies dzirdēt jūrniecības nozares pārstāvju izteiktu kritiku par departamenta darbu, un tagad uzklausīsim **LAIMAS RITUMAS** viedokli par situāciju Latvijas jūrniecības nozarē.

– Jūrniecības sabiedrība ir metusi tādu kā izaicinājumu Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamentam, paužot viedokli, ka departaments nedara pietiekami daudz un tā darbība varētu būt aktīvāka.

– Tiem, kuri kritizē, droši vien ir savu argumenti, kāpēc viņi pauž šādu viedokli, un katram ir tiesības palikt pie sava viedokļa. Protams, vienmēr ir lietas, ko var uzlabot, bet ar to kapacitāti, kas ir mūsu rīcībā, mēs strādājam un veicam tās funkcijas, kas ir mūsu kompetencē.

– Lai nerastos pārpratumi un Jūrlietu departaments no jūrniecības sabiedrības nesaņemtu nepelnītu kritiku, skaidri un gaiši nosauciet to darbības jomu, kas piekrīt jūsu departamenta kompetencei.

– Vispirms jau Jūrlietu departaments veic to normatīvo aktu projektu virzību, kuru saskaņošana nepieciešama gan Eiropas, gan starptautiskā, gan arī nacionālā līmeņa dokumentiem. To visu departaments dara ciešā sadarbībā ar Jūras administrācijas attiecīgajām struktūrvienībām, ekspertiem, juristiem un šīs nozares speciālistiem. No savas puses, cik tas ir iespējams, sniedzam metodisku palīdzību. Ar Jūras administrāciju mums izstrādāts sadarbības mehānisms, tā ietvaros arī strādājam, un likumus vai likumu grozījumus, tātad visu, pie kā strādājam, var redzēt Satiksmes ministrijas mājas lapā. Tie ir gan paziņojumi sabiedrības līdzdalībai, gan informācija par dokumentiem, kas tiek sūtīti uz valdību apstiprināšanai, lai tālāk jau nonāktu Saeimā. Un tas ir pavisam reāls darbs, ko mēs departamentā ik dienas veicam.

– Nav jau noslēpums, ka visgrūtāk ir novērtēt papīru darbu.

– Es gan negribētu piekrist, ka tas ir tikai papīru darbs, jo mums ir aktīvi iesaistās dažādu jautājumu apspriešanā un skaidrošanā. Piemēram, Satiksmes ministrija tiek aicināta uz Saeimas Tautsaimniecības komisijas sēdēm, lai iepazīstinātu ar likumprojektiem, kas tiek virzīti pieņemšanai, un Jūrlietu departaments tur piedalās, lai skaidrotu jautājumus, kas ir mūsu kompetencē. Tāpat starp valsts pārvaldes iestādēm tiek rīkotas sanāksmes, tai skaitā arī piesaistot nevalstisko sektoru, un arī šajā darbā mēs piedalāmies un vienmēr esam klāt.



Protams, ir arī darbs starptautiskajās institūcijās, kur kopā ar Jūras administrāciju piedalāmies, piemēram, IMO darbā, un esošajā situācijā esam atraduši to balansu, lai varētu pilnvērtīgi realizēt savas funkcijas un pārstāvēt Latviju. To, ka departamenta un administrācijas kopējais darbs labi sokas, var skaidrot ar mūsu ikdienas saziņu un ikdienas sadarbību gan administrācijas vadības, gan ekspertu līmenī. Protams, atbil-



Laima Rituma.

stoši likumam Satiksmes ministrijai, kas ir JA akciju turētāja, ir uzraugošā funkcija pār Jūras administrāciju, tai skaitā administrācija sniedz ministrijai gada pārskatus un plānus, ko caurskatām un vērtējam – kas izdevies un kas vēl darāms. Jūrlietu departaments Jūras administrāciju neuzrauga kā kapitālsabiedrību, bet vērtē tās profesionālo darbību, un šajā ziņā redzam, ka administrācija labi pilda savus uzdevumus, par ko liecina gan Eiropas Jūras drošības aģentūras, gan citu starptautisko institūcijas pārbaudes, kurās izvērtē konkrētus darba rezultātus un vajadzības gadījumā norāda uz lietām, kas būtu pilnveidojamas.

Ja runājam par darbu, piemēram, IMO, tad mums jau ir izstrādāta sistēma, uz kurām IMO komitejām dodamies kopā, kurās piedalās departamenta vai administrācijas pārstāvji, bet jebkurā gadījumā mēs strādājam kopā, jo esam vienota Latvijas delegācija.

– Kā jums šķiet, vai valsts līmenī, tai skaitā Satiksmes ministrijas sistēmā, jūrlietas un jūrniecības nozare citu nozaru starpā spēlē pietiekami svarīgu lomu?

– Neņemos spriest, cik svarīgu vietu jūrlietas ieņem valstiskā izpratnē, bet Jūrlietu departaments ir viens no Satiksmes ministrijas departamentiem, mēs esam ciešā sadarbībā ar citu ministrijas departamentu speciālistiem, izjutam koleģiālu cieņu, tieši tāpat, kā mēs cienām un rēķināmies ar saviem kolēģiem.

Latvijas Jūrniecības savienības sanāksmē, kurā piedalījos kā Jūrlietu departamenta direktore, varēja saklausīt nozares speciālistu neapmierinātību ar šīs nozares lomu un vietu Latvijas tautsaimniecībā, bet ir jāsaprot, ka Jūrlietu



SM Jūrlieku departamenta direktore Laima Rituma LJS kopsapulcē pasniedz Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu Olģertam Saksam.

departamenta funkcijas nav tik plašas, kā par to domā daži nozares cilvēki, vai arī tādas, kādas viņi vēlētos redzēt šī departamenta funkcijas. Objektīvi tā nav, un neesmu pārliecināta, ka arī vēsturiski departamentam ir bijušas plašākas funkcijas. Ja, piemēram, Tirdzniecības flotes jūrnieru arodbiedrībai vai Kruinga kompāniju asociācijai ir kādi risināmi jautājumi, mēs vienmēr tiekamies, lai tos pārrunātu un iespēju robežās arī risinātu.

– Jūrnierības sabiedrībā ir arī satraukums par to, ka Transporta pamatnostādnes jūrnierības nozarei ir ierādīta gaužām maza vieta, kas, viņasprāt, pazemina tās lomu. Vai varat tam piekrist?

– Protams, ir ļoti svarīgi, lai Transporta pamatnostādnes 2021.–2027. gadam, pie kuru izstrādes pašlaik noris darbs, tiktu ietverti nozarei svarīgi uzstādījumi, tai skaitā mēģināt virzīt nozarei svarīgas idejas, tāpēc šajā ietvarā mēs arī cenšamies strādāt. Ļoti intensīvi sadarbojamies ar Jūras administrāciju gan iepriekšējo pamatnostādņu tapšanā, gan arī jauno pamatnostādņu izstrādes procesā. Kad šī dokumenta projekts būs jau vairāk nobriedis, noteikti jautāsim arī nevalstisko organizāciju viedokli.

– Godīgi sakot, neesmu pārliecināta, vai nozares un sabiedrisko institūciju ļaudis pilnībā izprot Transporta pamatnostādņu būtību un atšķirību, piemēram, no tās jaunās jūrnierības politikas, par kuras nepieciešamību visi tagad runā un diskutē.

– Veidojot tādu stratēģisku dokumentu kā Transporta pamatnostādnes nākamā sešu gadu periodam, mēs vienmēr skatāmies no visām pusēm un izsveram tur ietveramos jautājumus, jo par šajā dokumentā ierakstīto būs arī jāatskaitās, tāpēc jāapzinās patiesās iespējas, vai to vispār ir iespējams realizēt, un arī to, kādas ir vajadzības. Piemēram, esošajās pamatnostādnes ir ietverta arī jūrnierības izglītība, un mums diemžēl nav izdevies panākt visu, ko no savas puses cerējām sasniegt.

– Kādi šķēršļi to traucēja paveikt?

– Vislielākā mērā tas ir nepietiekamais finansējums, ko no savas puses nevaram ietekmēt, bet Izglītības un zinātnes ministrijai esam uzdevuši jautājumus par tās redzējumu jūrnierības izglītības finansēšanas ziņā. Saņēmām



skaidrojumu, ko varējām iekļaut atskaitē. Tā šķietami varbūt ir formāla problēmas risināšana, taču jautājums tomēr tiek skatīts. Gribu teikt, ka šāda, ja tā varētu sacīt, neveiksme jūrniecības izglītības jautājuma risināšanā mūs nav apturējusi un, pateicoties arī Jūrnieku reģistra aktivitātēm, plānojam to aktualizēt un jautājumu par jūrniecības izglītību iekļaut arī nākamajās pamatnostādnēs. Tāds ir plāns, vismaz mūsu līmenī noteikti.

– Ja runājam par jūrniecības sadaļu, vai iepriekšējo pamatnostādņu uzdevumus, tā būtu un garu ir izdevies izpildīt?

– Gadu pirms šī perioda beigām varu teikt, ka dokumentā iekļauto ir izdevies izpildīt. Vispirms jau tas ir jautājums par Latvijas atrašanos Parīzes memoranda Baltajā sarakstā, un to mums ir izdevies noturēt. Labi ir realizējies Jūras administrācijas FAMOS projekts, kas bija iekļauts pamatnostādnēs.

Arī projekts par nacionālās “SafeSeaNet” sistēmas pilnveidošanu atbilstoši “Single Window” prasībām ir virzījies uz priekšu. Pateicoties Jūrnieku reģistra darbībai, ir izdevies īstenot izmaiņas jūrskolu profesionālās izglītības standartos.

Kopumā tie ir jautājumi, kas ir piekritīgi jūrniecības nozarei, visi ir risināti un gūti arī pozitīvi rezultāti. Ļoti svarīgi, lai visi saprastu, ka šādu dokumentu mēs nevaram rakstīt kā vēlmju sarakstu, te mums vajag izsvērt konkrētus, būtiskus un sasniedzamus mērķus. Kolēģi, kuri nodarbojas ar politikas plānošanas jautājumiem plašākā kontekstā, allaž uzsver, ka rakstītajam vienmēr jādod konkrēti rezultāti, tāpat ir nepieciešami kritēriji, kas parāda, vai mērķis ir sasniegts un par cik procentiem tas ir izpildīts.

– Kā jums šķiet, kāds varētu būt un kā izskatīties tas dokuments, tā sauktā jaunā jūrniecības politika, par ko daudz runā un vairāk vai mazāk produktīvi spriež jūrniecības pārstāvji? Ko tā varētu dot un kam tur vajadzētu būt atspoguļotam?

– Acīmredzot tie varētu būt jautājumi, kas tika uzdoti Jūrniecības savienības aptaujas anketā.

– Diemžēl LJS aptaujā jau diži daudzi nepiedalījās, vien divpadsmit respondenti.

– Varbūt tas arī atspoguļo esošo realitāti. Līdzdalība no pašas nozares nemaz nav tik aktīva, to varētu vēlēties daudz lielāku. Protams, var jau atrunāties

UZZIŅAI

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



UZZIŅAI

Latvijas ir pievienojusies lielākajai daļai starptautisko jūrniecības konvenciju. 2018. gadā Latvija ratificēja 2004. gada Starptautisko konvenciju par kuģu balasta ūdens un nosedumu kontroli un pārvaldību, un tā attiecībā uz Latviju stājās spēkā 2019. gada 11. janvārī. Attiecīgais regulējums ir nostiprināts arī Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā ar tā grozījumiem, kas stājusies spēkā 2019. gada 13. martā.

ar dažādiem iemesliem, kāpēc stāvēt malā un neiesaistīties. Var teikt, kā varēja secināt no aptaujas atbildēm, ka nav jau vērts, jo mums tāpat nekā nav, var arī paust citus iemeslus.

– Nebūtu gluži pareizi teikt, ka mums nekā nav un neatkarības gados nekas nav izdarīts. Kaut vai likumdošana, kas atbilst starptautiskajām normām.

– Piekrītu. Un tāds vienmēr ir bijis mūsu mērķis.

– Kādus starptautiskus regulējumus līdzī nes 2020. gads?

– Svarīgākās ir prasības par sēra saturu kuģu degvielā, kas stājās spēkā 2020. gada 1. janvārī. Uz mums tās attiecas tikai zināmā mērā, kā uz valsti, kas ir Baltijas jūras emisiju kontroles rajo-

na piekrastes valsts, un šajā ziņā darba apjoms, protams, pieaugs ostas valsts kontroles inspektoriem. Tas, ko kopumā var novērot, ir administratīvā sloga pieaugums gan jūrniekiem, gan kontrolējošajām institūcijām, gan arī valstīm, šīs prasības ieviešot. Un šajā ziņā nav pārliecības, ka dalībvalstu iebildumi, kas par to tiek izteikti, tiek arī pienācīgi sadzirdēti. IMO līmenī bieži vien valstu uzskati mēdz būt atšķirīgi, bet pozitīvais ir tas, ka mēģina rast kompromisu, kas būtu pieņemams visiem, jo nav jēgas pieņemt lēmumus, kurus nevarēs izpildīt.

– Jau tagad kuģu kapteiņi, kurus nācies intervēt, ir šausmās par dokumentu slogu, kas arvien biezākā slānī gulstas uz viņu pleciem. Viņi neredz tam galu un arī risinājumu ne.

– Ir jāsaprot, ka mūsu kā nelielas valsts iespējas, piemēram, IMO līmenī ir ļoti ierobežotas, vēl jo vairāk, ņemot vērā to, ka esam Eiropas Savienības dalībvalsts. Dalība ES, protams, ir pozitīva, bet tā mums uzliek arī noteiktas saistības un pienākumus. ES kopējais viedoklis ir, ka mēs esam ļoti ambiciozi, pārsvarā gadījumu daudzu lietu risināšanu vēlamies ātrāku, un ar to ir jārēķinās, tāpēc ir diezgan neliela tā niša, kurā mēs varam paust savu viedokli un kas nebūs saistīta ar ES kompetenci.

– Vai ir kāds piemērs, kad Latvijai tomēr izdevies paust savu viedokli un aizstāvēt savas intereses?

– Tas, ko zināmā mērā izdevās pozitīvi risināt, bija par Baltijas jūras noteikšanu par emisiju kontroles rajonu slāpekļa oksīda emisijām un tā spēkā stāšanās laiku. Izdevās pierādīt, ka tajā brīdī tā nav Eiropas Savienības kompetence, bet ir jāsaprot, ka tā ir gan balansēšana uz naža asmens, gan arī tas nav tik viennozīmīgi, jo vēlāk vienmēr tiek atgādināts, aizrādīts un pieminēts, ka saistības ir jāievēro. Un Eiropas Komisija kontrolē, kā valstis savas saistības pilda.



– Jums ir pieredze ES un IMO darbā. Vai tur ir jūtama lobiju darbība, un kura ir ietekmīgākā lobiju institūcija?

– Ļoti daudzi no tiem ir IMO novērotāji, piemēram, Eiropas Komisija, kas ir novērotāja statusā, arī profesionālās organizācijas, tādas kā ICS. Es gan neņemos apgalvot, ka kāds vairāk, cits mazāk var ie-



LJA 30 gadu jubilējas svinībās Laima Rituma (no kreisās), Ģertrūde Aniņa, Jāzeps Spridzāns un Kristīne Carjova.

tekmēt lēmumu pieņemšanu, bet viņi visi noteikti ir aktīvi un ieņem drošu pozīciju – lai gan mēs esam tikai novērotāji, mēs tomēr ieteicam rīkoties tā vai citādi. Mans viedoklis ir, ka pārsvarā šo institūciju paustais tiek respektēts.

– **Lai gan ir klāt 2020. gada 1. janvāris, starptautiskajā mediju telpā joprojām turpinās diskusijas, kā attīstīties un īstenosies prasības par samazinātu sēra saturu degvielā.**

– Mana pieredze rāda un ir radies iespaids, ka tik nopietna līmeņa jautājumi tiek pieņemti savlaicīgi, bet tajā savlaicīgumā ir arī savi mīnusi, jo pieņemšanas brīdī nav zināmas daudzas komponentes un, protams, arī aktuālā situācija, kāda būs tad, kad tā vai cita prasība stāties spēkā. Reizēm nepietiek tikai pieņemt lēmumus tāpēc, ka tas būtu pareizi, daudz nopietnāk vajadzētu izvērtēt visus aspektus, tai skaitā arī drošības aspektus. No otras puses, kas bieži tiek minēts kā arguments, – ja nebūs katalizatora, kas prasīs attīstību, tad attīstība pati no sevis nenotiks, un būtiskākais bremzētājs ir nevēlēšanās lieku reizi ieguldīt līdzekļus. Pašlaik grūti prognozēt, kā tiks realizēts sankciju mehānisms, taču jāsaprot, ka viens no jebkuru IMO prasību ieviešanas mehānismiem ir arī sankcijas, bet nevarētu teikt, ka tas vienmēr ir bijis primārs uzdevums, un arī šajā gadījumā nav tādas informācijas. Jāņem vērā arī tas, ka ES dalībvalstīm ir savs reģionālais regulējums jautājumā par sēra saturu kuģu degvielā. Protams,

UZZIŅAI

Starptautisko regulējumu jūrlie-tās galvenokārt nosaka Apvie-noto Nāciju Organizācija (ANO) un tās specializētās aģentūras – Starptautiskā Jūrnieceības or-ganizācija (IMO), Starptautiskā Darba organizācija (ILO), kā arī Starptautiskā Hidrogrāfijas orga-nizācija (IHO). Šajās organizāci-jās notiek starptautisko instru-mentu izstrāde, izvirzot vienotas prasības dalībvalstīm visos jūras drošības aspektos. Latvijas kā šo organizāciju dalībvalsts uzde-vums ir ratificēt starptautiskos instrumentus, tos efektīvi ieviest un piemērot.



mēs piedalāmies noteikumu izstrādē, bet, lai tur iestrādātu savas intereses, vienmēr ir jautājums, ar kurām valstīm Latvija var bloķēties savu interešu aizstāvībai. Un tas nemaz nav tik vienkārši, jo arī ES dalībvalstīm ir ļoti dažādas intereses un atrast kaut ko kopīgu nemaz nav viegli. Mūsu mentalitāte prasa, lai mūsu darbība būtu atbilstoša starptautiskajām prasībām. Ja mums ir jāpārņem direktīva noteiktā termiņā, tad mēs arī centīsimies to pārņemt noteiktajā termiņā, jo sekas ir paredzamas – tās būs jau pieminētās sankcijas, un tās jau būs ES sankcijas pret dalībvalsti, tāpēc mēs nemetam liekus izaicinājumus un necenšamies sarežģīt situāciju. Tas nebūtu prātīgi, un mēs neredzam arī tādu gadījumu, kad tas attaisnotos un būtu tā vērts.

– Šobrīd ir ļoti sarežģīti prognozēt, kādas pārmaiņas notiks nākamo septiņu līdz desmit gadu laikā, bet jūs strādājat pie pamatnostādņēm 2021.–2027. gadam. Jau teicāt, ka uzmanības lokā paturēsiet jurniecības izglītību, bet kādus vēl akcentus liksiet šajā dokumentā?

– Pagaidām prognozejam, ka bez izglītības jautājuma tur noteikti aktualizēsīm mūsu karoga konkurētspēju, un ar to domājam mūsu karoga palikšanu Baltajā sarakstā. Varbūt daudziem jau ir apnikusi šī uzstādījuma aktualizēšana, bet tas noteikti ir svarīgs uzdevums, tāpēc ļoti ceram, ka to izdosies noturēt, ko izdarīt nemaz nav tik vienkārši. Noteikti tā būs digitalizācija, hidrogrāfijas jautājumi, drošības aspekts un citi jautājumi, par kuriem notiek diskusijas un par kuriem viedoklis vēl nav konkretizējies, jo, kā jau teicu, pamatnostādņu projekts ir tikai darba procesā.

Saprotot un redzot, cik strauji viss attīstās un mainās, protams, šodien daudzās lietas paredzēt ir ļoti sarežģīti. 2014. gadā tādā līmenī vēl netika runāts par autonomajiem kuģiem, bet tagad IMO jau ir izveidota darba grupa, kas strādā pie jautājumiem, kādā konvencijā, iespējams, būtu jāveic izmaiņas autonomo kuģu kontekstā, un tā jau ir salīdzinoši konkrēta rīcība.

– Jūs izglītību uzturēsiet par vienu no aktualitātēm, bet kā lai prognozē, kādi jurniecības speciālisti būs vajadzīgi nākotnē, ja kuģošanas nozare tik strauji mainās?

– Arī tas ir sarežģīts jautājums un liels izaicinājums, bet savā ziņā pozitīvais moments ir tas, ka jurnieka profesija visu laiku prasa attīstību, cilvēks visu laiku sevi pilnveido, ir noteikti kursi un apmācības, kas jurniekiem ļauj būt informētiem par visu jaunāko un attiecīgajā brīdī nepieciešamāko profesionālo pienākumu pildīšanai. Nekas nestāv uz vietas, un arī jurniekiem, un ne tikai jurniekiem, ir jāspēj turēties līdzī un apgūt jaunās tehnoloģijas un ievērot jaunās prasības. Atslēgas vārds ir mācīties. Bet, kas attiecas uz autonomajiem kuģiem un kuģošanu, tad jāsaprot, ka nekas jau nenotiks vienā dienā. Domāju, ka gan starptautiskajā līmenī, gan reģionālajā līmenī būs kāds sagatavošanās process un pārejas laiks. Tāpat nevajadzētu domāt, ka autonomais kuģis būs tāds, uz kura nav neviena cilvēka, arī šajā aspektā tiek pētīti un vētīti dažādi līmeņi.



Ģertrūde Aniņa un Laima Rituma IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sesijā.

– Visticamāk, ka autonoma kuģošana tādā vai citādā līmenī tomēr būs neizbēgama nākotne.

– Pēc pieejamās informācijas izskatās, ka šāda virzība notiek. Jautājums ir, cik ilgā laikā un arī cik lielā mērā tas viss tiks attīstīts un ieviests. Pagaidām gan to vairāk varētu vērtēt kā eksperimentālu pasākumu.

PAR JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBU UN SIEVIEŠU GADU JŪRNICĪBĀ

– IMO 2019. gadu bija pasludinājusi par sieviešu gadu jūrniecībā, paužot, ka sievietēm un vīriešiem jānodrošina vienādas tiesības jūrniecības izglītības iegūšanā un darbā izvēlētajā jūrniecības specialitātē, tai skaitā arī darbā uz kuģiem. Kāpēc jūsu izvēle savulaik krita uz studijām Latvijas Jūras akadēmijā?

– Savā ziņā tā bija apstākļu sakritība, bet es to vērtēju kā pozitīvu apstākļu sakritību. Par akadēmijā iegūto izglītību varu teikt tikai tos labākos vārdus. Taču vēl pavisam nesenā pagātnē meitenei studēt jūrlietas un domāt par jūrnieka profesiju tomēr varēja likties visai izaicinošs pasākums.

– Un arī pirmajām meitenēm akadēmijā nemaz tik viegli negāja un tik viegli nebija lauzt esošos stereotipus.

– Es nebiju viena no pirmajām celmlauzēm akadēmijā, bet arī mūsu laikā vēl bija kvotas, kad piecpadsmit procenti no studējošajiem varēja būt meitenes. Ja uz to paskatās no 2019. gada skatu punkta, tas šķiet vismaz dīvaini, bet tajā



laikā tā bija realitāte un kā realitāte arī tika uztverta, pat nelikās kaut kas īpašs. Ja mūsdienu jauniešiem izvīrētu šādas prasības, viņi nesaprastu, par ko ir runa.

– Iegūta kuģu vadītāja profesija, un kāpēc tomēr darbs krastā?

– Tas ir personīgu apstākļu dēļ, jo ir grūti sabalansēt ģimeni un darbu jūrā.

– Stājoties akadēmijā, meitenes, visticamāk, to neņem vērā un neapsver, ka varbūt arī nestrādās izvēlētajā profesijā.

– Tad gan par to nedomā. Bet vispār es neuzskatu, ka vajadzētu kā īpaši izcelt meitenes vai zēnus, jo jebkurš cilvēks, kaut ko uzsākot, nevar paredzēt, kā viss attīstīsies un notiks. Dzīve piedāvā izvēles. Izglītība, ko iegūst Latvijas Jūras akadēmijā, ir tāda pati kā kādā citā augstskolā iegūta izglītība, un tā cilvēkam paver tālāko ceļu un karjeras iespējas. Protams, Jūras akadēmijai ir sava specifika, bet tas nav šķērslis, lai izlemtu par labu šai izglītībai un šai profesijai.

– Tomēr mazs skaits sieviešu joprojām strādā jūrā. Kāda, jūsuprāt, ir sieviešu darba specifika jūrā un kāda varētu būt IMO 2019. gada akcijas “Sievietes jūrā” būtība un jēga?

– Darbs jūrā šodien visiem ir darbs multikulturālā un multinacionālā kolektīvā, un tas varbūt ir vēl svarīgāks jautājums nekā dzimumu sadalījums. Tolaik, kad biju uz kuģa, man darbs multikulturālā vidē bija pieņemams, es tur nesašķatīju nekādas problēmas. Objektīvs apstāklis pašlaik ir tas, ka trūkst cilvēku, kuri vēlētos iet jūrā, tāpēc ir jāuzrunā vēl viena mērķa grupa, kas, iespējams, šajā sfērā var sevi realizēt.

– Kas jums, strādājot jūrā, šķita pats svarīgākais?

– Padarītā darba reālais rezultāts. Jūrā nevajag ne kritērijus, ne rādītājus – tas ir paveiktais darbs, kas pasaka visu. Tu strādā kopā ar citiem, izpildi uzdevumu.

– Bet tagad krastā?

– Daudzās institūcijās, organizācijās un kompānijās strādā Latvijas Jūras akadēmijas absolventi, un ir tik labi, ka profesionālu jautājumu risināšanā ar kolēģiem vari runāt vienā valodā, jo citkārt ir sajūta, ka nepieciešams tulks, lai saprastos. Lai arī katram Jūras akadēmijas absolventam ir savs ceļš ejams, ir sava izvēle, iespējas un karjera, ir svarīgi, lai katrs sekotu savam aicinājumam un realizētu sevi tajā vietā, kur viņš ir visnoderīgākais. Man jūra bija citā dzīvē, tagad ir darbs krastā, bet izglītību, zināšanas, draugus un kolēģus neviens nevar atņemt, un visā ir svarīgi saglabāt līdzsvaru.■

Anita Freiberga



ZĪMOLS "VIA LATVIA" NĒS LATVIJAS TĒLU PASAULĒ

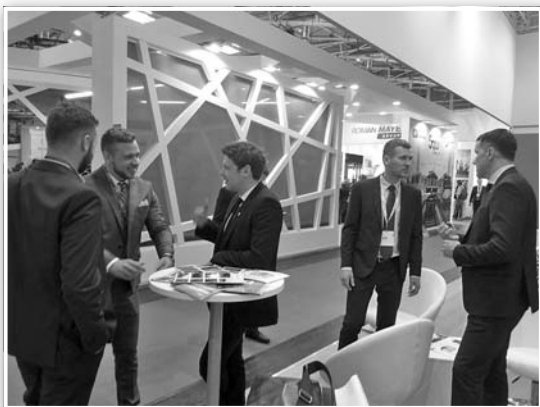
No šā gada 4. līdz 7. jūnijam Minhenē notika starptautiskā transporta un loģistikas izstāde "Transport Logistic 2019", kurā ar vienotu standu un zīmolu "VIA Latvia" piedalījās Satiksmes ministrija, Latvijas ostu pārvaldes, ostu kompānijas un "Latvijas dzelzceļš". Transporta un loģistikas nozares izstāde Minhenē notiek reizi divos gados, un nozares speciālisti un biznesa pārstāvji to uzskata par nozīmīgu notikumu, kurā tiem noteikti jāpiedalās.

"VIA Latvia" zīmola logotips, kurā dinamiski vijas vārds "VIA" ar pamata nozīmi "ceļš", simbolizē kustību – nepārtrauktu transporta nozares attīstību un pilnveidi. Tieši tāpat kā logotipa simbols, "VIA Latvia" sadarbības modelis tiecas vīties uz priekšu.

"VIA" simbolā saskatāmi virzienrādītāji. Tie ir procesi, uz kuriem balstās transporta nozare un tās attīstība – kravas ienākšana, apstrāde, uzlabošana un pievienotās vērtības radīšana.

UZZIŅAI

"VIA Latvia" ir Latvijas transporta nozari vienojošs zīmols, kas apvieno nozares galvenos spēlētājus, kuri, strādājot plecu pie pleca, nodrošina pasaules tirgiem kompleksus, drošus, ātrus un efektīvus preču pārvadājumus, distribūcijas un e-komercijas pakalpojumus.



Latvija delegācija izstādē strādāja zem vienotā "VIA Latvia" zīmola. Delegācijas vadītājs Uldis Reimanis (centrā).

Logotipa simbols veidojas no piecām savstarpēji saistītām un papildinošām daļām – gaisa ceļi, ūdens ceļi, dzelzceļi, auto ceļi un informācijas lielceļi, raksturojot Latvijas transporta infrastruktūru un spēku. Tas sevī apvieno arī Latvijas transporta pārvadājumu nozares krustpunktus – Rīgas brīvostu, Ventspils brīvostu, starptautisko lidostu "Rīga" un Latvijas dzelzceļa tīklojumu. Tā mājas lapā varam lasīt par VIA zīmolu. Uldis Reimanis par mājas lapas izveidi ir gandarīts, jo statistika rāda, ka jau pirmajā pusgadā tās apmeklējumu skaits bijis gandrīz vienāds ar Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras mājas lapas "Magnetic Latvia" apmeklējumiem pusot-

ra gada laikā. Reimanis uzsver, ka Ostu attīstības fonds turpinās šo mājas lapu popularizēt.

Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis, kurš ir arī Latvijas Ostu, loģistikas un transporta padomes izveidotās Reklāmas komisijas vadītājs, bija iniciators idejai par vienota zīmola izveidi, zem kura apvienotos nozares organizācijas, institūcijas, pārvaldes un biznesa struktūras kopā ar Satiksmes ministriju kā jumta organizāciju, ja tā var teikt.

"Esmu gandarīts, ka divu gadu laikā radītais nu dod augļus. Divās izstādēs pēdējā pusotra gada laikā tas atzīts par vienu no labākajiem izstāžu zīmoliem. Patiesībā jau gandarījums arī par to, ka šāds zīmols vispār tika izstrādāts, jo mums par šo jautājumu bija ļoti karstas iekšējas diskusijas un lielas cīņas," saka



Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas nozares pārstāvji, valsts, pašvaldību un ostu amatpersonas Liepājā.

Uldis Reimanis. "Divus gadus visās Reklāmas komisijas sēdēs nenoguris centos pierādīt šāda zīmola nepieciešamību, kam, atklāti sakot, bija ļoti liela pretestība. Domas dalījās – cik cilvēku, tik viedokļu, līdz beidzot tomēr visi – gan ostnieki, gan "Latvijas dzelzceļš", arī Rīgas lidosta un "Latvijas pasta" ir zem vienota zīmola, kas dod iespēju izstādēs strādāt daudz produktīvāk."

Uldis Reimanis jo īpaši uzsver, ka ļoti svarīgs ir valsts prestižs, ko noteikti vajag celt, un tas, ka Latvijas tranzītbiznesa nozares pārstāvji beidzot spēj vienoties un sadarboties, par prioritāti izvirzot Latvijas valsts intereses, ir solis pareizajā virzienā.

"Lai neradītu iekšējo konkurenci, tuvinātos un meklētu pareizākos ceļus Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas nozares attīstībai, 13. un 14. jūnijā gan nozares biznesa pārstāvji, gan ostu amatpersonas pulcējās Liepājā, kur Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde uzņēma vienotā Latvijas transporta un loģistikas zīmola "VIA Latvia" sadarbības partnerus. Apmeklējām Liepājas lidostu, iepazīnāmies ar tās attīstības plāniem, ar Liepājas SEZ kapitālsabiedrību un ostas darbu, ar jaunajiem ražošanas un infrastruktūras attīstības projektiem. Katrs semināra dalībnieks stāstīja par sevi un savām iespējām, un visi kopā spriedām, kā veidot tādu kā vienotu pakalpojumu paketi, kurā būtu parādīta katras ostas specializācija. Ir izveidots kodols, kas nākotnē varētu labi strādāt un dot labus rezultātus. Jau tagad daudzi ir novērtējuši, ka pūles atmaksājas. Lai iesāktais darbs varētu sekmīgi turpināties, protams, ir nepieciešams finansējums, no kā viss ir atkarīgs," tā Reimanis.

Tieši finanses ir tās, par kurām jādoma, atgriežoties pie Minhenes izstādes, kā arī domājot par to, kādas būs izstādes pēc gadiem diviem vai četriem mūsu dienu dinamiskajā tehnoloģiju laikmetā.



Igors Udodovs (no kreisās), Jānis Lapīnš,
Uldis Reimanis un Edvīns Bērziņš.

“Jau Minhenes izstādē bijām plānojuši stendā baneru vietā izmantot lielu digitālu ekrānu, bet šī vērienīgā ideja piebremzējās finansiālo iespēju priekšā. Kā jau iepriekš teicu, viss atkarīgs no finansējuma. Bet vienmēr ir interesanti pārliecināties, kā izstādēs strādā reklāma, jo Rietumos un Austrumos izpratne par lietām stipri vien atšķiras. Kādā no izstādēm

blakus stendā bija nolikts saldējuma tirgotājs ar leijerkastes mūziku, un šis stends visu laiku bija apmeklēts, kas kārtējo reizi apliecina, ka katra inovācija, tehnoloģiju radītais efekts vai vienkārši saistoša atrakcija dod rezultātu un piesaista apmeklētāju interesi. Arī mēs izstādē savā stendā esam rādījuši, piemēram, bārmeņu šovu, kas Krievijā un Baltkrievijā tika ļoti labi uzņemts. Tie vienmēr ir meklējumi, lai mūsu piedāvājums būtu atraktīvs. Vārdu sakot, esam iedzīvinājuši ideju par Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas iespēju popularizēšanu, noliekot to zem vienota karoga – zem zīmola “VIA Latvia”, jo mērķis ir būt atpazīstamiem un reklamēt valsti. Jo vairāk mēs sevi popularizēsim, jo vairāk būsīm aprītē, savukārt izstāde ir tā vieta, kur cilvēki var tikties, lai apspriestos, un ne tikai ar ārzemju biznesa partneriem, bet arī ar Latvijas kolēģiem, kurus ikdienā nesatiekam.”

Nav noslēpums, ka biznesa partneri Austrumos nereti sarunas nemaz nesāk, ja attiecīgais pasākums, vai tā būtu tikšanās izstāžu, konferenču vai biznesa dienu ietvaros, nav pārstāvēts valsts institūcijas līmenī. Un parasti Satiksmes ministrija arī tiek pārstāvēta ministra, valsts sekretāra, valsts sekretāra vietnieka vai attiecīgā departamenta direktora personā.

VAI POLITIKAI VAJADZĒTU IEJAUKTIES BIZNESĀ?

Maija pirmajā nedēļā satiksmes ministrs Tālis Linkaits izteica neuzticību AS “Latvijas dzelzceļš” (LDZ) valdes priekšsēdētājam Edvīnam Bērziņam un valdes locekļiem Aivaram Strakšas un Ainim Stūrmanim un rosināja uzņēmuma padomi viņus atstādināt no amata, jo pēc LDZ darbības izvērtējuma secināts, ka uzņēmumā potenciāli notiek korupcija un shēmošana. Ministra uzticību izpelnījies vien Ēriks Šmuksts. Satiksmes ministrija attiecīgo informāciju iesniedza



arī Korupcijas novēršanas un apkarošanas birojam (KNAB).

“Mēs esam LDz un visas tranzīta nozares patrioti un augstāk par savām profesionālajām ambīcijām vērtējam LDz, visu Latvijas dzelzceļnieku un valsts intereses. Šāds lēmums pieņemts, lai pēc iespējas ātrāk rastu izeju no krīzes, kas sākās maija sākumā. Mēs patiesi vēlamies, lai LDz varētu saglabāt finanšu stabilitāti un dot tādu pašu un vēl lielāku ieguldījumu Latvijas tautsaimniecībā kā laika posmā no 2016. gada līdz šim brīdim,” izteicās Bērziņš.

Neskatoties uz to, ka Edvīns Bērziņš atstājis savu amatu LDz, publicējam sarunu, kas tika ierakstīta izstādes laikā Minhenē.

– Esat Minhenē, un tas, visticamāk, nozīmē, ka LDz ir svarīga piedalīšanās šajā forumā.

– Izstāde Minhenē ir viena no nopietnākajām un vērienīgākajām izstādēm Eiropā. Patiesībā šeit pulcējas nozares pārstāvji no visas pasaules, un te ir iespēja tikties klātienē ar visiem sadarbības partneriem, kolēģiem un arī konkurentiem. Un ne tikai satikties, bet arī diskutēt par attīstības virzieniem nākotnē, fiksēt vismazākās izmaiņas kravu pārvadājumu tirgū, kā arī strādāt pie iespējamajiem nākotnes virzieniem. Ir jāseko procesiem un jāspēj prognozēt notikumus tuvākā un tālākā nākotnē. Situācija reizēm mēdz ļoti strauji mainīties, tāpēc mums jābūt gataviem jebkurām pārmaiņām – gan pozitīvām, gan arī negatīvām. Situācija tirgū mainās katru dienu, īpaši jau ņemot vērā politiskos uzstādījumus un sankcijas: ASV – Ķīna, Eiropa – Krievija, nemaz nerunājot par batālījām pašu mājās.

– Kā “Latvijas dzelzceļam” izdodas izdancot līdzī visām šīm pārmaiņām un apdraudējumiem?

– Droši varu teikt, ka tik daudz politisko un stratēģisko aizliegumu, pārmaiņu un ierobežojumu, cik esam piedzīvojuši pēdējā gadā, nebijām pieredzējuši divdesmit gadu laikā, un tas atstāj sekas un, protams, nepalīdz loģistikas un transporta pakalpojumu jomai. Mēs ievērojam visas prasības un saistības, ko no mums pieprasa, tāpēc tā, no vienas puses, ir situācijas apzināšanās un reizē arī jaunu iespēju izmantošana. Ļoti iespējams, ka, ņemot vērā esošos aizliegumus, mūsu kravu pārvadājumu koridorus var izmatot tie, kuri līdz šim to nav darījuši.

– Jūs uz Minhenes izstādi jau neesat braucis kā skatītājs, kādi ir tie viens, divi, trīs darbi, ko uzskatāt par svarīgiem?

– Mūsu interese ir nostiprināt sadarbību ar Baltkrievijas pusi dažāda veida konteinerpārvadājumu jomā. Būtībā ar Baltkrievijas kolēģiem vēlamies

UZZIŅAI

LDz padomes priekšsēdētājs Jānis Lange paziņoja, ka 2019. gada 25. jūlijā AS “Latvijas dzelzceļš” padome vienojās par darba attiecību izbeigšanu ar uzņēmuma valdes priekšsēdētāju Edvīnu Bērziņu un valdes locekli Aivaru Strakšas, kuri uzņēmumu nolēma pamest paši un darba attiecības pārtraukt 12. augustā.



precizēt koridora noteikumus, lai tiktu klāt papildu kravām. Tāpat ceram uz veiksmīgām sarunām ar Ķīnas kolēģiem.

– Ķīna ir milzīgs un ne visai prognozējams partneris, bet ambiciozs gan. Tās it kā ir lielas iespējas, bet vai mazliet arī nebiedē?

– Absolūti ne. Es redzu, ka mums, strādājot ar Ķīnu, ir jābūt kopā ar igauņiem un lietuviešiem un kopā jāpiedāvā reģiona iespējas. Gribu nomierināt un teikt, ka kravas visiem pietiks. Vienmēr esmu uzsvēris, ka mums ir lielas iespējas, jo Latvijai ir viss nepieciešamais – dzelzceļš, ostas, privātie termināļi un lidosta, un tas nozīmē, ka varam Ķīnai piedāvāt pilnu pakalpojumu paketi – servisu, ko citām valstīm ir problemātiski piedāvāt. Dzelzceļš, ostas un ostu uzņēmēji strādā kopā, un tieši šis kopīgais redzējums ir mūsu lielais pluss un spēks. Ja mēs to nespēsim vai negribēsim darīt, tad lielākie spēles dalībnieki mūs no šīs laivas vienkārši izšūpos laukā. Kamēr esam kopā, mums viss izdosies.

– Vai var teikt, ka LDz varētu būt tāds kā vienojošais posms Latvijas ostu iekšējā konkurencē? Daudzi iepriekšējie gadi ir rādījuši, ka šī konkurence neko labu kopējām interesēm nedod.

– Es nebūtu tik kategorisks savos spriedumos. Ir tā, ka dzelzceļš ved kravas uz visām mūsu lielajām ostām, un mums, skatoties uz kopējo tīkla kapacitāti, visas trīs ostas ir ļoti nozīmīgas. Ar ostām mums jābūt kā rokai ar cimdū, jo viens bez otra nevaram iztikt, īpaši jau ņemot vērā, ka esam tranzīta dzelzceļš, tāpēc nav tik svarīgi, kurš kuru vieno, galvenais, ka esam kopā zem vienota zīmola "VIA Latvia", un šis fakts jau pats par sevi ļoti daudz ko izsaka.

– Izskatās, ka strādāt starptautiskajā kravu pārvaldījumu tirgū spēcīgas konkurences apstākļos ir vieglāk un pat prognozējamāk, nekā paredzēt, kādi vēji pūtīs Latvijā, ar to domāju Satiksmes ministrijas un "Latvijas dzelzceļa" attiecības.

– Neko sliktu nevēlos teikt par Satiksmes ministriju, jo arī Minhenē esam kopā ar ministrijas pārstāvjiem. Tieši ministrija bija tā, kas radīja un realizēja vienotā zīmola "VIA Latvia" koncepciju. Ar ministrijas ierēdņiem vienmēr esam bijuši kopā šāda veida izstādēs, un bieži šajos pasākumos ir piedalījušies arī visi iepriekšējie satiksmes ministri, jo viņi apzinājās ostu, tranzīta un loģistikas nozares nozīmi Latvijas ekonomikā. Tas ir bijis vienots redzējums un vienota iešana uz priekšu. Nevēlos komentēt politiku, tā būtu nošķirama no saimnieciskās darbības. Arī OECD vadlīnijas nosaka, ka nav pareizi politiski ietekmēt saimnieciskos procesus. Ja tas notiks, tad lietas var sākt nepareizi virzīties.

SPRIEZ PAR MODERNU DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRU EIROPĀ

2019. gada 2. jūlijā Budapeštā norisinājās Starptautiskās dzelzceļu savienības (UIC) Eiropas reģionālā asambleja, kurā prezentēja dokumentu "Dzelzceļa tehniskā stratēģija Eiropa 2019", kas ir redzējums par modernu dzelzceļa



sistēmas attīstību gan Eiropā, ņemot vērā izmaiņas tirgū un ar transportu saistītās tehnoloģijās, gan arī pasaulē – urbanizāciju, demogrāfiju un citus nozari ietekmējošus faktoros.

Asamblejas ietvaros notika augsta līmeņa diskusija par dzelzceļa nozares attīstības tendencēm un izaicinājumiem, kurā piedalījās arī LDz prezidents, UIC Eiropas reģiona pirmais viceprezidents un UIC Vadības komitejas loceklis Edvīns Bērziņš.

Sanāksmē UIC ģenerāldirektors Žans Pjērs Lubinū un UIC Eiropas reģiona prezidents Francisko Dos Reiss atsaucās uz Rīgā notikušo Eiropas reģiona Vadības komitejas produktīvo sanāksmi, uzsverot gan pasākuma teicamo organizāciju, gan sanāksmes laikā notikušās augsta līmeņa diskusijas par dzelzceļa kā videi draudzīgākā sauszemes transporta veida nozīmi. Rīgā notikuši diskusija, kurā VAS "Latvijas dzelzceļš" bija uzticēta saimnieka loma, iezīmējas kā sākums plašākai jautājuma apspriešanai arī ar citiem reģioniem, lai atrastu veidus, kā globālā līmenī popularizēt dzelzceļu kā videi draudzīgu transportu.

VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs Edvīns Bērziņš: "Dzelzceļa infrastruktūras uzturētāji gan Latvijā, gan Eiropā un visā pasaulē aktīvi domā par efektīvākajiem veidiem, kā ne tikai pielāgoties straujajām tehnoloģiskajām izmaiņām un integrēt tās ikdienas procesos, bet arī iet pa priekšu laikam, lai ieviestu tās tehnoloģijas, kuras par mūsu ikdienu kļūs tikai tuvākā vai tālākā nākotnē. Dzelzceļa tehniskās stratēģijas dokuments apliecina, ka IT integrēšana dzelzceļa nozarē turpmāk būs viens no aktuālākajiem darba kārtības jautājumiem. Arī "Latvijas dzelzceļš" aktīvi strādā, lai kļūtu par attīstītu, modernu, efektīvu un videi draudzīgu infrastruktūras un loģistikas uzņēmumu grupu, un mums ir pamats pārliecībai, ka pakāpeniski virzāties uz savu mērķi."

INTEREŠU LOKĀ – SADARBĪBAS PAPLAŠINĀŠANA AR VĀCIJU

Uz jautājumu, ko Liepājas speciālajai ekonomiskajai zonai (LSEZ) dod piedalīšanās starptautiskās izstādēs, konkrētajā gadījumā Minhenes mesē, LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš atbild, ka divu gadu laikā kopš pagājušās izstādes ir sakrājis pietiekami daudz jautājumu, kas kopā ar sadarbības partneriem jāizdiskutē un jārisina. "Latvijai, tai skaitā arī Liepājai, sadarbība ar Vācijas ostām ir ļoti sena, varētu pat teikt – tradicionāla, kas mērāma gadu simtos, un mūsu šodienas aktualitāte vārda vistiešākajā nozīmē ir ļoti ciešā sadarbība ar prāmju līniju operatoriem uz Trāvemindi un Lībeku," saka pārvaldnieks. "Ir arī vairāki projekti, kurus mēs attīstām kopā ar Lībekas ostas kompāniju, tāpēc izstādes laiks ir ļoti produktīvs un piepildīts, jo jau pirms šī pasākuma visas tikšanās ir ieliktas stingrā grafikā gan ar Lībekas ostu, gan viņu partneriem, kurus interesē kravu pārvadājumi, izmantojot Liepājas ostas pakalpojumus. Atšķirībā no mūsu ostas pārvaldes, kas pati ar kravu pārvadājumiem un apstrādi nenodarbojas,



jo to dara ostas stividori, Libekas ostas pārvaldes kompānija "Lübecker Hafen-Gesellschaft" veic šo darbību un pa tiešo strādā ar kravu īpašniekiem. No mūsu puses būtu nesaprātīgi šādas mūsu sadarbības partneru iespējas un kontaktus neizmantot."

Jānis Lapiņš atzinīgi vērtē arī Latvijas vienotā stenda izveidi, jo "VIA Latvia" projekts sevi jau ir apliecinājis un parādījis no labās puses. "Tas nav viena gada projekts, to esam pārbaudījuši jau vairāku gadu garumā, tāpēc droši varu teikt, ka tas ir pareizākais veids, kā Latvijas ostām un tranzīta biznesam parādīt savas iespējas," uzskata Lapiņš. "Tagad mums pievienojusies arī lidosta "Rīga" un "Latvijas pasts", un tas kopā veido loģistikas ķēdi, kur pārstāvēts viss nozares kodols. Kopīgs stends dod labumu ne tikai kādai atsevišķai kompānijai vai ostai, bet Latvijas biznesam kopumā, jo spēj interesentiem elastīgi piedāvāt labāko pakalpojumu. Mēs visi kopā šeit pārstāvam Latviju un mūsu nozari. Lai arī varam runāt par iekšējo konkurenci, tomēr nav noliedzams fakts, ka katram ir sava biznesa niša, kurā tas jūtas spēcīgs, tāpat katram ir savs darbs un sava atbildība."

Izstādes ietvaros notikušajos minisemināros tika apskatīti daudzi aktuāli jautājumi, piemēram, Zīda ceļa perspektīvas. Uz jautājumu, vai arī Liepāja skatās Ķīnas virzienā, kas šodien ļoti daudziem ir darba kārtībā, Lapiņš pauda viedokli, ka Eiropa ir liels patēriņa tirgus, tāpēc ir ļoti svarīgi saprast to stratēģiju, kā kravas turpmāk virzīsies uz Eiropu. "Jāsaprot, kā varam izmantot tās iespējas, kas mums jau ir, piemēram, prāmju līnijas no Liepājas uz Vācijas ostām, kur šo Ķīnas tēmu varētu attīstīt. Jāsaprot, ka Ķīnas konteinerkravas, kas tiek transportētas arī pa atjaunoto zemesceļu, Ķīnai liek meklēt jaunas iespējas, un mēs varam izmantot izdevību pieslēgties tajā savienojumu punktā, kas centralizējas Baltkrievijā, kur jau tagad notiek Ķīnas kravu sadale patērētājiem Ziemeļeiropā un Skandināvijā, un tur gan Ventspilij, gan Liepājai ir savas iespējas. Tas neizslēdz iespēju, ka konteinerkravas varētu atgriezties Liepājas ostā, jo Liepāja ar šo kravu veidu jau ir strādājusi. Visi esam vienotā kravu pārvaldātāju ķēdē, un katrs meklē savas iespējas un domā, kā vislabāk tās izmantot," savu viedokli pauž Jānis Lapiņš.

Lai gan pasaule mainās, ir lietas, kas nav mainījušās, un tie ir cilvēciskie kontakti, un Lapiņš cer, ka arī nākotnē tie joprojām saglabāsies, neskatoties uz mākslīgo intelektu, kas ienāk arī šajā nozarē. Otra lieta, kas arī paliek tradicionāla, ir tā informācija, ko var uzzināt nepastarpināti no pirmavota.

Jānis Lapiņš: "Liepājas ostas intereses lielā mērā ir saistītas ar nestandarta kravu pārveidājumu attīstīšanu un pilnveidošanu. Vēlamies specializēties projekta kravu apstrādē, jo Liepājai jau ir labas iestrādnēs attiecībā uz lielgabarīta kravu apstrādi. Tāpat ar vācu kolēģiem turpinām sarunas par prāmju līnijas intensificēšanu, lai būtu biežāki ienācieni Liepājas ostā vai arī jauni virzieni."



IESPĒJAS IR JĀIZMANTO

Ventspils brīvostu Minhenes izstādē pārstāvēja tās pārvaldnieka vietnieks Igors Udodovs, kurš pauda viedokli, ka izstāde ļoti labi parāda, kāda ir tendence kravu pārvadājumu tirgū, un tā ir vērsta uz konteinerizāciju. Tā kā arī Ventspils strādā ar konteinerkravām, ostas uzņēmējiem un ostas pārvaldei Minhenē bija ko piedāvāt. "Minhenes izstāde vienmēr vairāk centrējas uz unificētajām kravām un loģistiku, un arī tajās izstādēs, kas notiek pie mūsu Austrumu kaimiņiem, kur vēl pirms gadiem desmit dominēja tikai tranzīts un lielgabarīta kravas, tagad šī tēma zināmā mērā zaudē aktualitāti un lielāka uzmanība tiek veltīta loģistikai un unificētajām kravām. Izstāde lieliski parāda, ka Vācijas tirgus, kurā arī mēs strādājam, ir stabils un nobriedis, nekādus jaunatklājumus te nevaram sagaidīt, bet vienmēr tā ir lieliska iespēja satikt kolēģus, partnerus un arī jaunus biznesa pārstāvjus. Lielā mērā klienti Eiropā mums jau ir zināmi, un šī ir iespēja viņus satikt un uzrunāt, saprast, vai ir kādi neskaidri jautājumi un lietas, ko kopīgi varam risināt."

– Vai jūs jau domājat par to, kāds varētu būt Latvijas ostu un tranzīta politikas virziens nākotnē, kā iezīmēsies nākotnes stratēģija?

– Pagaidām spēkā ir esošie dokumenti, kas tiek īstenoti, tāpēc par jaunām vīzijām varēs runāt tikai tad, kad strādās pie jaunā dokumenta. Jāsaprot, ka Latvijas ostas, tai skaitā Ventspils osta, ir ar ļoti senu vēsturi un bagātām tradīcijām, tāpēc desmit gadu ilgs plānošanas periods te nespēlē tik milzīgu lomu, tas ir tikai viens piliens, bet skaidrs ir arī tas, ka mums jādzīvo šodien un jārēķinās ar esošo realitāti. Osta ir pastāvējusi un attīstījusies visos laikos, un tā ir bijusi pakalpojumu sniedzēja tai nepieciešamībai, kas attiecīgajā laika posmā reģionā ir bijusi. Šis laika nogrieznis, kas raksturīgs ar Latviju Eiropas Savienībā un kopējo tirgu, ir padarījis šo darba specifiku interesantāku. Savulaik, atrodoties padomju blokā, Ventspils osta tur bija galvenais spēlētājs un galvenais transporta koridors. Tagad, esot citā blokā, mēs vairs neesam ne galvenais, ne centrālais spēlētājs, bet business ar Austrumu kaimiņiem, kurus joprojām apkalpojam, turpinās. Protams, tas tā būs tik ilgi, kamēr šī iespēja pastāvēs, un tagad mums tā ir jāizmanto, bet nekādā ziņā nedrīkst aizmirst par vietējās ražošanas attīstību, lai Latvijā veidotos iekšējais pieprasījums pēc ostu pakalpojumiem, tai skaitā pēc liela apjoma pakalpojumiem, jo tikai tā mēs varēsim attīstīties.

– Pēc ilgāka kravu krituma perioda šogad Ventspils ostā atkal vērojams kravu pieaugums.

– Ventspils brīvostas pārvalde uz kravu apjoma kāpumu vai kritumu raugās diezgan mierīgi, jo katram kritumam vai kāpumam ir savs iemesls un arī savas tendences, kuras var novērot un izdarīt secinājumus. Bet no ostas pārvaldes viedokļa Ventspils kontekstā mēs drīzāk skatāmies, vai ir radīti visi priekšnoteikumi, lai biznesa ostā varētu attīstīties, vai pietiekamā līmenī sakārtota infrastruktūra un viss pārējais. Ventspils ostā ieguldījumi ir bijuši ļoti mērķtiecīgi



un pareizi, jo tagad neviens uzņēmējs nevar sūdzēties, ka nav radīti nosacījumi biznesa nodrošināšanai. Otrs, uz ko šodien virzās moderna osta, ir pievienotās vērtības radīšana, kas Ventspils gadījumā nozīmē Industriālā parka sniegtās iespējas, kuras arvien tiek pilnīgotas un attīstītas. 2018. gadā Industriālā parka ceturtdaļmiljarda apgrozījums bija lielāks par ostas termināļu apgrozījumu. Tieši tāpēc uz Industriālā parka attīstību liekam un liksim lielu uzsvāru, protams, arī domājot par jaunām darba vietām. Osta tiek veidota par modernu ostas un rūpniecības centru, kur ražotāji var izmantot ostas iespējas un priekšrocības.

– Ejot šo ceļu, prātā jāpatur darbaspēka rezerves reģionā.

– Tas ir liels un nopietns jautājums. Patiesībā darbaspēks ostas termināļos pēdējo desmit piecpadsmit gadu laikā ir samazinājies gan tāpēc, ka uzņēmumi ir kļuvuši privāti, un privātais optimizē visu, ko vien var optimizēt, gan arī tāpēc, ka notiek tehnoloģiskais progress. Pašlaik gan mēs nevaram runāt par kaut kādiem īpašiem izaicinājumiem attiecībā uz darbaspēku, kas mūsu reģionā būtu atšķirīgi no tendencēm Latvijas darbaspēka tirgū kopumā. Lielākā problēma ir darbaspēka neatbilstība pieprasījumam. Šodienas digitālajā laikmetā ir pieprasīti attiecīgi sagatavoti speciālisti, kas ir ļoti labi atalgoti. Tāda ir pasaule – ja tev ir zināšanas un kompetences, tad tās noteikti pirks, bet, ja tu neesi neko darījis un ieguldījis, lai šīs zināšanas un kompetences iegūtu, tu būsi ārpus darba tirgus.

Zīmols "VIA Latvia" apvieno Satiksmes ministriju, Latvijas ostas, "Latvijas dzelzceļu", "Latvijas pastu", lidostu "Rīga", tas tuvina valsts ierēdņus un biznesa pārstāvjus. Kā sacīja Igors Udodovs, "mums visiem uzdevums ir viens – pārstāvēt konkrēto uzņēmumu un pārstāvēt Latviju, veidojot gan informatīvo telpu, gan dodot iespēju tiem uzņēmumiem, kuriem ir svarīgs šis tirgus, iegūt jaunus klientus".

Starptautiskais forums Minhenē notiek reizi divos gados, šogad tas pulcēja 2374 dalībniekus no 63 valstīm, un īpašu interesi par izstādi izrādīja Ķīna. Izstādi apmeklēja aptuveni 64 tūkstoši cilvēku no 125 valstīm, TOP temati izstādē un tās ietvaros rīkotajos semināros, apaļā galda sarunās un diskusiju paneļos bija Zīda ceļš, tirdzniecības karš starp ASV un Ķīnu, kā arī mākslīgā intelekta, kibernetikas un autovadītāju deficīta jautājumi.

"Mums jāpanāk, ka pieaugošās kravu plūsmas kļūst efektīvākas, pieejamākas un videi draudzīgākas," izstādes atklāšanā sacīja Vācijas transporta ministrs Andreass Šoiers.■

Anita Freiberga



“TRANSPORT LOGISTIC INDIA 2019”

No 3. līdz 5. februārim Deli, Indijā, norisinājās izstāde “Transport Logistic India”, kurā jau trešo gadu pēc kārtas tika veidots Latvijas transporta un loģistikas uzņēmumu stends, kurā bija pārstāvētas Ventpils brīvostas pārvalde, VAS “Latvijas dzelzceļš” ar meitasuzņēmumiem un SIA “A&A Logistic”. Konferencē “Logic India” runāja SIA “LDz Loģistika” valdes priekšsēdētājs Gundars Ābols, kurš uzsvēra Latvijas priekšrocības kravu pārvadājumu organizēšanā, nākotnē kļūstot par ievērojamu loģistikas centru reģionā, kas savienos divu platumu sliežu ceļus. Tādējādi Latvija varēs veiksmīgi iesaistīties Ziemeļu – Dienvidu un Austrumu – Rietumu transporta koridoros. Uzturoties Indijā, G. Ābols tikās ar Indijas Rūpniecības un tirdzniecības kameras pārstāvjiem un Eiropas biznesa grupas Indijā vadītāju. Sadarbībā ar Latvijas vēstniecību Indijā tika sarīkotas uzņēmēju tikšanās ar Latvijas goda konsuliem Indijā, Indijas konteineru termināļa “Associated Container Terminals Ltd” vadību u.c.■

“CHINA WESTERN INTERNATIONAL LOGISTICS INDUSTRY EXPO 2019”

Ķīnā 9.–11. aprīlī Siaņas loģistikas nedēļas ietvaros norisinājās 9. starptautiskā loģistikas izstāde “China Western International Logistics Industry Expo 2019”, kurā Latvijas ostas un VAS “Latvijas dzelzceļš” bija pārstāvēti vienotā stendā “VIA Latvia”. Latvijai bija piešķirts goda viesu statuss. Pasākuma laikā Rīgas brīvosta noslēdza sadarbības līgumu ar Kvingdao ostu Ķīnā. Līguma mērķis ir veicināt partnerattiecības starp abām ostām tirdzniecībā, loģistikā un uzņēmējdarbībā. Paredzēts stiprināt sadarbību un pieredzes apmaiņu tādās jomās kā ostu plānošana un attīstība, ostu vadība, informācijas tehnoloģijas, ekoloģiskie risinājumi un darbinieku apmācība.■

“TRANSRUSSIA/ TRANSLOGISTICA 2019”

Maskavā 15.–17. aprīlī notika Krievijā un NVS valstīs lielākā starptautisko kravu pārvadājumu, transporta un loģistikas izstāde un konference “TransRussia 2019”. Izstādi apmeklēja aptuveni 15 tūkstoši viesu no 53 pasaules valstīm. Latvijas nacionālajā stendā strādāja vairāk nekā 40 transporta un loģistikas jomas uzņēmumu, vairāki Rīgas un Ventpils brīvostu, kā arī Liepājas SEZ uzņēmumi kopā ar ostu pārvaldēm. Kopā ar Latvijas uzņēmumiem savu stendu bija izveidojusi viena no lielākajām prāmju kompānijām Eiropā “Stena Line”. Pirmo reizi izstādē “TransRussia” Latvijas uzņēmumi piedalījās zem vienotā logotipa “VIA



Satiksmes ministrs T. Linkaits, Latvijas vēstnieks Krievijas Federācijā M. Riekstiņš un "VIA Latvia" uzņēmumu vadītāji stendā izstādē "TransRussia 2019".

Latvia". Prezentāciju izstādē sniedza un stenda apmeklētājus uzrunāja satiksmes ministrs Tālis Linkaits un Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis. "Šī izstāde ir īpaši nozīmīga Latvijas transporta nozarei. Šoreiz mēs tajā esam jaunā veidolā. Esam vienota komanda un šeit rādām savu kopīgo nozares redzējumu," uzsvēra satiksmes ministrs.

Paralēli zīmolam "VIA Latvia" tika prezentēts arī nozares portāls www.vialatvia.com.■

"TRANSPORT & LOGISTIC 2019", MINHENE

No 4. līdz 7. jūnijam Minhenē notika izstāde "Transport & Logistic 2019", kas ir lielākais transporta un loģistikas nozares pasākums Eiropā. Vienotā stendā zem "VIA Latvia" logo piedalījās Rīgas un Ventspils brīvostu un Liepājas SEZ pārvaldes un VAS "Latvijas dzelzceļš" ar saviem uzņēmumiem. Paralēli notika specializētā aviācijas izstāde "Air cargo China", kur pirmo reizi "VIA Latvia" stendu veidoja Latvijas Aviācijas asociācija, kurā bija pārstāvēti tādi uzņēmumi kā VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"", AS "Air Baltic Corporation", AS "RAF-Avia", SIA "Baltijas kravu centrs" un SIA "AG Handling".■

KONFERENCE "TRANSBALTICA 2019"

30. un 31. maijā Rīgā notika jau 22. starptautiskā konference "TransBaltica". SM valsts sekretārs un LOTLP Reklāmas komisijas priekšsēdētājs U. Reimanis prezentēja transporta nozares portālu vialatvia.

Konferenci organizēja "RMS Forum" un Latvijas Tranzīta biznesa asociācija sadarbībā ar Satiksmes ministriju, VAS "Latvijas dzelzceļš", Liepājas SEZ,



Ventspils brīvostas pārvaldi un Rīgas brīvostas pārvaldi. Konference jau tradicionāli vasaras sākumā pulcē transporta un loģistikas nozares pārstāvjus no Baltijas valstīm, Krievijas, Baltkrievijas un citām valstīm, lai diskutētu par nozares aktualitātēm Baltijas reģionā. Konferences galvenā tēma – jaunie izaicinājumi, ar ko ekonomisko pārmaiņu rezultātā saskaras transporta nozare gan Baltijas valstīs, gan Krievijā, gan visā pasaulē.■

“TRANSKAZAKHSTAN/ TRANSLOGISTICA 2019”

Almati 18.–20. septembrī norisinājās lielākā un nozīmīgākā Vidusāzijas reģiona transporta un loģistikas izstāde “TransKazakhstan/ Translogistica 2019”. Izstāde Almati notika jau 23. reizi. Latvija izstādē piedalījās 21. reizi. “VIA Latvia” stendā bija pārstāvēti 13 uzņēmumi: VAS “Latvijas dzelzceļš”, SIA “LDz Loģistika”, “LDz Cargo”, Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta, Liepājas SEZ, Rīgas universālais termināls, Rīgas konteineru termināls, “A&A Logistic”, “Sonora”, “Noord Natie Ventspils Terminals”, “Sigis”, lidosta “Rīga”, kā arī Baltijas Tranzīta un loģistikas asociācija. Izstādes atklāšanas ceremonijā piedalījās Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis un ārkārtējais un pilnvarotais Latvijas vēstnieks Kazahstānā



Jurijs Pogrebņaks. Uldis Reimanis uzstājās konferencē, kur īpašā sesijā apsprieda valsts politiku jautājumā par Eirāzijas transporta sistēmu savienojamību, un īpaši akcentēja augsto tirdzniecības apgrozījumu un lielo potenciālu sadarbībai kravu pārvadājumos sauszemes transporta koridoros starp Ķīnu un Eiropu.

Šajā izstādē ik gadus piedalās aptuveni 120 uzņēmumu no dažādām pasaules valstīm, tostarp Ķīnas, bet izstādi apmeklē vairāk nekā 5000 dažādu nozaru profesionāļu.■

“TRANSPORTS UN LOĢISTIKA 2019”, MINSKA

Minskā 1.–3. oktobrī norisinājās gadskārtējais Baltkrievijas starptautiskais transporta un loģistikas forums un tā ietvaros nozares izstāde “Transport un loģistika”, kas 2019. gadā notika jau 13. reizi, un kopš pirmās izstādes tajā ir Latvijas uzņēmumu stends. Izstādē savus pakalpojumus piedāvāja vairāk nekā



Latvijas stands Transporta nedēļā Minskā.

70 uzņēmumu no 11 valstīm. Izstādes atklāšanas ceremonijā piedalījās un uzrunu teica satiksmes ministrs Tālis Linkaits, uzsverot, ka jau otro gadu Latvijas uzņēmumi pasākumā piedalās zem vienota nozares logotipa "VIA Latvia". Latvijas standā bija pārstāvēti vairāk nekā 20 uzņēmumu: Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta un Liepā-

jas SEZ pārvalde, "Latvijas dzelzceļš", "LDz Loģistika", "LDz Cargo", "LDz RSS", "Starptautiskā lidosta "Rīga"", SIA "AG Handling", Rīgas universālais termināls, "Jaunzeltiņi", Rīgas konteineru termināls, Rīgas centrālais termināls, Baltijas konteineru termināls, "WT Terminal", "Frigo Baltic", "P&B Terminal", "Noord Natie Ventspils Terminals", "Sigis", "Vervo", kā arī Baltijas Tranzīta un loģistikas asociācija, asociācija "Latvijas auto", Latvijas Nacionālā kravas ekspeditoru un loģistikas asociācija LAFF un citi.

Paralēli izstādei 30. septembrī Minskā notika Latvijas un Baltkrievijas starpvaldību komisijas ekonomiskās, zinātniskās un tehniskās sadarbības jautājumos Transporta darba grupas sēde, kuru no Latvijas puses vada Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis. Pēc sēdes notika Latvijas un Baltkrievijas uzņēmēju apaļā galda diskusija. Tajā puses atzina, ka perspektīvas sadarbības sfēras ir tranzīts un loģistikas pakalpojumi, auto, dzelzceļa un aviācijas pārvadājumi. Savukārt 2. oktobrī notika Latvijas un Baltkrievijas starpvaldību komisijas sēde, ko vadīja valstu satiksmes ministri T. Linkaits un A. Avramenko.■

"CILF 2019", ŠENŽEŅA

11.–13. oktobrī Ķīnas pilsētā Šenžēnā norisinājās izstāde "CILF 2019" ("China International Logistics & Transportation Fair"). Latvijas uzņēmumu kopējā standā strādāja Ventspils un Rīgas brīvostu pārvaldes un VAS "Latvijas dzelzceļš", SIA "LDz Cargo" un SIA "LDz Loģistika". "China International Logistics and Transportation Fair" ir viena no lielākajām Āzijas reģiona loģistikas un transporta izstādēm. Jau trīspadsmito gadu tā kalpo par tikšanās platformu pasaulē lielākajiem loģistikas un transporta nozares pārstāvjiem. Izstādē piedalījās pāri par 1600



dalībnieku no vairāk nekā 50 valstīm. Tajā bija pārstāvētas gan vietējās kompānijas, kas piedāvā loģistikas pakalpojumus un pārvadājumus pa Ķīnu, gan arī starptautiskas kompānijas, tai skaitā "Hapag-Lloyd", "China Shipping Container Lines", "Fesco Lines", "Hamburg Sud", CMA CGM, "TransContainer", "Russian Railways Logistics" u.c.■



Latvijas pārstāvji kopā ar sadarbības partneriem "VIA Latvia" stendā.

"CHINA INTERNATIONAL IMPORT EXPO", ŠANHAJA

No 2019. gada 5. līdz 10. oktobrim Latvijas transporta un loģistikas pārstāvji zem nozari vienojošā zīmola "VIA Latvia" devās uz Šanhaju – Jandzi upes deltas sirdi, Ķīnas finanšu centru, lai piedalītos otrajā Ķīnas starptautiskajā importa izstādē CIE ("China International Import Exhibition"). "VIA Latvia" pārstāvēja Latvijas Satiksmes ministrijas padomnieks Latvijas vēstniecībā Ķīnā, "Latvijas dzelzceļa", "LDz Logistics", Rīgas un Ventspils brīvostu un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārstāvji. Latvijas nacionālo paviljonu atklāja Latvijas Republikas ekonomikas ministrs Ralfs Nemiro un ārkārtējā un pilnvarotā vēstniece Ķīnā Maija Manika. Pēc atklāšanas godājamajiem viesiem un CIE apmeklētājiem bija iespēja iepazīties ar "VIA Latvia" un tikties ar transporta un loģistikas nozares pārstāvjiem.

Latvija pirmo reizi bija pārstāvēta Ķīnas starptautiskajā importa izstādē CIE ar nacionālo paviljonu, kurā tika demonstrētas tirdzniecības, tūrisma un transporta sadarbības iespējas. Latvijas nacionālajā stendā apvienojušies nozares uzņēmēju pārstāvji iepazīstināja izstādes viesus ar transporta pakalpojumiem un risinājumiem, kā arī prezentēja preču piegādes priekšrocības uz un no trešajām valstīm, izmantojot Latvijas multimodālo transporta koridoru. Preču pārvadāšana caur Latviju ir efektīva, lietderīga un ekonomiska, tāpēc Latvijas transporta uzņēmumi CIE piedāvāja preču pircējiem, pārdevējiem un tirgotājiem apsvērt beramkravu, šķidro, ķīmisko, lauksaimniecības, pārtikas un saldēto preču pārvadāšanu caur Latviju.



Latvija aktīvi piedalās Ķīnas “Josla un ceļš” iniciatīvā un Ķīnas un Centrāleiropas un Austrumeiropas valstu 17+1 sadarbības formātā. Šī sadarbība devusi taustāmus rezultātus transporta un loģistikas nozarē – jau šobrīd Ķīna un Latvija ir savienotas ar konteineru vilcieniem, kravas aviopārvadājumiem un konteinerkuģu līniju.■

LATVIJAS TRANSPORTA NOZARE PĀRSTĀVĒTA TRANSPORTA NEDĒĻAS PASĀKUMOS MASKAVĀ

Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis un Latvijas transporta nozares uzņēmumu pārstāvji no 18. līdz 21. novembrim uzturējās darba vizītē Maskavā, lai piedalītos Transporta nedēļas forumā un izstādē. U. Reimanis piedalījās Krievijas transporta ministra J. Ditriha rīkotajās lietišķajās brokastīs transporta ministriem un biznesa pārstāvjiem, starptautiskā foruma atklāšanas pasākumos un apmeklēja transporta nozares izstādi. Lietišķo brokastu dalībnieki apsprieda maģistrālās infrastruktūras modernizācijas un paplašināšanas kompleksā plāna realizācijas gaitu; metodes, kā efektīvāk sadalīt riskus starp valsti un biznesu, realizējot transporta infrastruktūras projektus; kā palielināt investīciju ienākšanu reģionālajos projektos; kādi instrumenti veicinās transportlīdzekļu parka atjaunināšanu un transporta loģistikas infrastruktūras kvalitātes celšanu.

Tematiskajos pasākumos tika izskatīta virkne jautājumu, kas skar transporta infrastruktūras izbūvi, pārvadājumu kvalitāti, pieejamības un drošības paaugstināšanu, kā arī transporta servisa digitalizācijas jautājumi.

Latvijas transporta nozari izstādē zem vienotā zīmola “VIA Latvia” pārstāvēja VAS “Latvijas dzelzceļš”, Rīgas brīvosta, Liepājas SEZ un Ventspils brīvosta. Forumu un izstādi apmeklēja arī vairāku Latvijas transporta nozares privātuzņēmumu pārstāvji.■

TIEK PAPLAŠINĀTS IESPĒJAMO SADARBĪBAS PARTNERU LOKS

Sadarbojoties ar Latvijas Republikas vēstniecību un LIAA pārstāvniecību Krievijā, transporta nozares uzņēmumi kopā ar Satiksmes ministrijas vadību ir piedalījušies reģionālajās vizītēs Krievijā. 25.–27. martā notika Latvijas vēstnieka Krievijā Māra Riekstiņa vizīte Sanktpēterburgā, kurā piedalījās Satiksmes ministrijas un vairāku tranzīta un loģistikas nozares uzņēmumu pārstāvji. Vizītes



ietvaros notika tikšanās ar amatpersonām, uzņēmēju apaļā galda sarunas, Sankt-pēterburgas ostas apmeklējums. 9.–11. septembrī Latvijas vēstnieks Krievijā viesojās Tatarstānā, kopā ar viņu bija Satiksmes ministrijas un transporta nozares pārstāvji. Tatarstānā šobrīd strauji attīstās gan rūpniecība, gan transporta un loģistikas sektors, un Tatarstānas pārstāvji pauž interesi sadarboties ar Latviju šajās jomās. Nozarei būtu jāizvērtē Tatarstānas sadarbības piedāvājumi un sadarbības interešu gadījumā jāorganizē atkārtota vizīte paplašinātā sastāvā.

28.–29. novembrī notika Latvijas vēstnieka Krievijā M. Riekstiņa vizīte Kaļiņingradas apgabalā, kurā piedalījās Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks un LOTLP Reklāmas komisijas priekšsēdētājs Uldis Reimanis kopā ar Latvijas uzņēmumu pārstāvjiem. 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. Svarīgs atbalsts Latvijas ostu, transporta un loģistikas uzņēmumu dalībai izstādēs 2019. gadā bija struktūrfondu līdzfinansējums no darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 3.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt augstas pievienotās vērtības produktu un pakalpojumu eksporta proporciju" 3.2.1.2. pasākuma "Starptautiskās konkurētspējas veicināšana", ko administrē LIAA. Diemžēl Ostu attīstības fonds, kura turētāji ir valsts uzņēmumi VAS "Latvijas Jūras administrācija" un VAS "Latvijas dzelzceļš", nevar pretendēt uz šo atbalstu, bet ostu pārvaldes un citi transporta un loģistikas uzņēmumi to var izmantot un izmanto. Tāpat zināms atbalsts nozarei kopumā būtu iespēja pretendēt uz vienu divām nozares izstādēm LIAA administrētās Nacionālo stendu programmas ietvaros. Programmā paredzētais atbalsts ir 100% visām stenda izmaksām, tāpēc uzņēmumiem jāsedz tikai komandējuma izdevumi, no kuriem līdz 80% pēc pasākuma tiek atmaksāti. Stendus Nacionālo stendu programmas ietvaros optimāli būtu veidot izstādēs, kurās mēs piedalāmies pirmo reizi, apgūstot jaunus tirgus. Globālās norises šobrīd neveicina transporta nozares attīstību un pārvadāto kravu apjomu palielināšanos. Līdz ar to aktivitāte ir mazinājusies un vairāki uzņēmumi vairs nespēj piedalīties starptautiskajās izstādēs, jo tās netiek līdzfinansētas no ES fondu līdzekļiem. Tomēr jaunu tirgu meklēšana ir uzņēmumu prioritāte, un tie izmanto iespēju piedalīties LIAA organizētajās tirdzniecības misijās, kā arī Latvijas Republikas vēstniecību organizētajās vizītēs dažādos reģionos. Izveidojusies laba sadarbība ar Latvijas vēstniecībām ārvalstīs, organizējot Latvijas pārstāvju vizītes un tikšanās uzņēmumos. 2020. gadā plānojam piedalīties izstādēs Krievijā, Baltkrievijā, Kazahstānā, Ķīnā un iespēju robežās arī citās valstīs.■



EIROPAS ILGTSPĒJĪGAS KUGOŠANAS FORUMA 1. SANĀKSME

Eiropas ilgtspējīgas kuģošanas foruma 1. sanāksme (ESSF 1), kas notika 2019. gada 23. janvārī Eiropas Komisijas konferenču centrā (*Albert Borschette*) Briselē, kopā pulcēja ES dalībvalstis (NO, CY, HR, NL, FR, BE, IE, EL, DK, DE un LV), Eiropas Komisijas (DG ENV, DG MOVE, DG CLIMA), Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA), Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) pārstāvjus un pārstāvjus no jūrniecības industrijas nevalstiskajām organizācijām. Šī bija pirmā ESSF sanāksme ar jauno mandātu uz nākamie pieciem gadiem, kuru iespējams arī pagarināt. Sanāksmes galvenais mērķis bija noteikt, kādas ir aktuālās apspriežamās tēmas, attiecīgi nosakot, kādas ESSF apakšgrupas nepieciešams izveidot.

ESSF PRIORITĀTES:

- alternatīvā enerģija (*Alternative power [for ships]* – tehniskās iespējas, vides kvalitatīvie rādītāji, ekspluatācijas vadlīnijas (piem., bunkurēšanas vadlīnijas), tehniskie standarti);
- dekarbonizācija (*MRV – DCS, speed optimization, port optimization*);
- konkurence tuvsatiksmes kuģošanas jomā (*Short Sea Shipping – SSS, competitiveness – funding, infrastructure, user needs*);
- dūmgāzu attīrīšanas iekārtas (*EGCS*);
- gaisa piesārņojums (*Subgroup on Air Emission*, ieskaitot NOx emisijas). Šī apakšgrupa turpinās darbu ar iepriekš noteikto ToR līdz 2020. gadam.

EMSA INTEREŠU LOKS

EMSA strādāja MRV apakšgrupā, izstrādājot THETIS MRV vidi. Turpmāk ir paredzēts izskatīt jautājumus par to, kā rīkoties nākotnē, kad būs spēkā MARPOL prasības attiecībā uz kuģu degvielas datu ievākšanas sistēmu (*Data Collection System – DCS*), t.i., MRV un DCS saskaņošana, kā arī strādās pie norādījumu izstrādes inspekcijām, kuras paredz PRF direktīva.

IMO STRATĒGISKIE MĒRĶI

IMO pārstāvis sniedza prezentāciju par MTCC (*Maritime Technology Co-operation Centre*) un GMN (*the Global MTCC Network*) projektu. Šī projekta pamatmērķis ir veicināt attīstības valstis izmantot atbilstošas tehnoloģijas un tehnoloģiskus procesus energoefektivitātes uzlabošanai jūras transporta sektorā, tādējādi sasniedzot IMO sākotnējā GHG stratēģijā noteiktos mērķus.



GMN PILOTPROJEKTI

Brīvprātīga kuģa degvielas patēriņa datu ievākšana, lai visi būtu gatavi to darīt, kad stāsies spēkā attiecīgas MARPOL prasības.

Jaunu tehnoloģiju ieviešanas veicināšana.

GMN projekts tiek atbalstīts tikai no viena "donora", t.i., ES un IMO vienošanās, kas beigsies 2020. gadā. IMO pārstāvis aicina arī citas organizācijas (industriju) iesaistīties ieguldījuma sniegšanā.

NO DIREKTĪVAS PAR REGULU

IMO Pasažieru kuģu drošības ekspertu apakšgrupa uz sanāksmi pulcējās 19. februārī Briselē, lai izskatītu dalībvalstu komentārus saistībā ar direktīvas 2009/45/EC pirmo pielikumu un precizētu plānu, kā virzīt direktīvu 2009/45/EC par regulu, kuras plānotais spēkā stāšanās laiks ir 2020. gada 1. jūnijs.

Papildus EC DG MOVE uzdod un finansē pētījumu par nepieciešamību izstrādāt kopējus noteikumus un drošības prasības uz kuģa transportējamem palīgkuģiem (*ship-carried tender*) un pasažieru burāšanas kuģiem. Pētījumu veiks DNV GL ar partneriem. Eiropas Komisija izteica priekšlikumu, ka šī tipa kuģošanas līdzekļiem būtu nepieciešama atsevišķa direktīva, kam gan stipri iebilda absolūts vairākums dalībvalstu

IMO KUĢU PROJEKTĒŠANAS UN BŪVNICĪBAS APAKŠKOMISIJAS 6. SESIJA

IMO Kuģu projektēšanas un būvniecības apakškomisijas 6. sesijā (SDC 6), kas notika Londonā no 5. līdz 8. februārim, tika izskatīts plašs jautājumu loks.

PAR JAUNĀM VADLĪNIJĀM ATTIECĪBĀ UZ DROŠĀM PIETAUVOŠANĀS OPERĀCIJĀM VISIEM KUĢIEM

Lai nodrošinātu droša tauvošanās aprīkojuma izstrādi, tā padarot drošas pietauvošanās operācijas visiem kuģiem, tika izveidota darba grupa, kuras vadību uzņēmās Japāna. Darba grupa izstrādāja uzmetumu SOLAS konvencijas II-1/3-8 daļai, kā arī tās pielikumiem. Darba grupa par paveikto publicēs informāciju IMODOCS mājas lapā.

NORIT DARBS PIE INDUSTRIAL PERSONNEL KODEKSA IZSTRĀDES

Obligātais instruments un/vai noteikumi, kas attiecas uz drošības standartiem, lai pārvadātu vairāk nekā 12 industriālā personāla locekļus uz kuģiem, kas iesaistīti starptautiskajos reisos. Šī jautājuma tālākai izskatīšanai un nepieciešamo darbību veikšanai tika izveidota darba grupa, kurai bija jāizstrādā uzmetums IP (*Industrial Personnel*) kodeksam. Papildus tika izskatīts jautājums saistībā ar bīstamām kravām un kaitīgiem šķidrumiem, kas var atrasties uz



kuģa, pārvadājot industriālo personālu ar transporta kuģi. Darba grupā lēma, ka ar bīstamajām kravām un kaitīgajiem šķidrumiem saistītie jautājumi tiks virzīti attiecīgi CCC un PPR apakškomitejām.

IMO KUĢU SISTĒMU UN APRĪKOJUMA APAKŠKOMITEJAS 6. SESIJA

IMO Kuģu sistēmu un aprīkojuma apakškomitejas 6. sesijā (SSE 6), kas notika Londonā no 4. līdz 8. martam, dalībnieki karsti diskutēja par aktuāliem kuģošanas drošības jautājumiem.

PAR JAUNU PRASĪBU IZSTRĀDĀŠANU GLĀBŠANAS LAIVU UN PLOSTU VENTILĀCIJAI

Atsaucoties uz MSC 97 sanākumi, komiteja bija uzdevusi apakškomitejai izstrādāt nosacījumus ventilācijas sistēmām pilnībā noslēgtām glābšanas laivām, atsaucoties uz prasībām, ka CO₂ koncentrācija nedrīkst pārsniegt 5000 ppm, kā arī to, ka ventilācijas veiktspējai ir jābūt vismaz 5 m³/h uz personu. Jaunie nosacījumi būtu jāievēro visām pilnībā noslēgtām glābšanas laivām, kas uzbūvētas un izvietotas uz kuģa pēc noteikumu spēkā stāšanās datuma.

SAMAZINĀT UGUNSGRĒKU BIEŽUMU UZ RO-RO KUĢIEM

SSE 6 izskatīja dalībvalstu ziņojumus par ugunsdrošības uzlabošanu jauniem un esošiem ro-ro pasažieru kuģiem, jo īpaši akcentējot preventīvus pasākumus uguns draudu savlaicīgai atklāšanai. Liels uzsvars tika likts uz elektroautomašīnām ar litija-jonu akumulatoriem, kā arī uz ugunsgrēku atklāšanas ierīcēm. Tā kā problēma ir aktuāla un neatliekami risināma, tika izveidota darba grupa, kuras uzdevums izstrādāt vadlīniju projektus, kas attiektos uz jau uzbūvētajiem un jaunbūvju ro-ro kuģiem. Papildus bija nepieciešams izstrādāt projektus SOLAS 1974 grozījumiem saistībā ar šo tēmu. Ar piedāvātajiem grozījumiem var iepazīties dokumentā SSE 6/WP.4.

STINGRĀKAS PRASĪBAS PACELŠANAS IERĪCĒM UZ BORTA UN NOENKUROŠANAS VINČĀM

Īpaši karstas diskusijas dalībvalstu vidū sanāksmes laikā norisinājās par prasībām saistībā ar pacelšanas ierīcēm uz kuģa un noenkurošanas vinčām, un jo īpaši par to, ar kādiem ierobežojumiem ir nepieciešams sertificēt celšanas ierīces un enkuru vinču sistēmas. Pamatojoties uz SSE 5 un attiecīgās korespondences grupas iesākto, izveidotā darba grupa veica nepieciešamo darbu vadlīniju un noteikumu grozījumu izstrādei.■

VĒSTURE ATKĀRTOJAS, BET VISA PAMATĀ IR PROFESIONĀLISMS

Latvijas valsts jūrniecība tika dibināta 1919. gada sākumā Liepājā kā Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas Jūrlietu nodaļa ar kuģniecības darbinieku Pēteri Dannebergu priekšgalā. Kad Latvijas Pagaidu valdība atgriezās Rīgā, Jūrlietu nodaļa pārtapa par Jūrniecības departamentu un P. Dannebergs kļuva par departamenta direktoru. Tolaik Latvijā nebija vienota jumta tām dažādajām ar jūras lietām saistītajām iestādēm, kas katra darbojās pēc saviem likumiem un principiem, tāpēc jaunizveidotā Jūrniecības departamenta uzdevums bija panākt visu kuģniecības un jūrniecības iestāžu saskaņotu darbu, apvienot radnieciskas valsts iestādes, lai lieki netērētu spēkus un naudu. Reformas bija smagas, jo katrs jau tā trūcīgo finanšu deķīti gribēja vilkt uz savu pusi. Par laimi, darbs Jūrniecības departamentā bija pilnībā nodots profesionālu jūrnieku rokās. Departamentu vadīja kuģniecības darbinieks P. Dannebergs, pēc viņa nāca tālbraucēji kapteiņi M. Zariņš un A. Lonfelds, kuru nomainīja kuģu inženieris A. Ozols.

Pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā 1994. gadā izveidoja Latvijas Jūras administrāciju, kuras uzdevums bija panākt visu kuģniecības un jūrniecības iestāžu saskaņotu darbu, apvienot radnieciskas valsts iestādes, lai lieki netērētu spēkus un naudu. Par laimi, darbs pilnībā bija nodots profesionāļu rokās. Par administrācijas pirmo vadītāju kļuva kapteinis Bruno Zeiliņš, 2000. gadā stafeti pārņēma Latvijas Jūras akadēmijas absolvents kuģu vadītājs Ansis Zeltiņš, no 2009. gada jūlija līdz novembrim to vadīja kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods, tad sekoja īss neveiksmes laiks Nila Freivalda un Aigara Krastiņa vadībā, bet 2010. gada 30. decembrī par JA valdes priekšsēdētāju kļuva Jūras akadēmijas absolvents un profesionāls hidrogrāfs Jānis Krastiņš.

Latvijas valsts jūrniecības simtgadē Jūras administrācija, profesionāli pildot savus pienākumus, atzīmēja 25 gadu jubileju.



CILVĒKS AR MISIJAS APZINI

“Ja tu esi prezidents, tad esi labākais prezidents, ja tu esi grāvracis, tad esi labākais grāvracis, teicis Amerikas prezidents Džons Kenedijs, un pēc tāda principa vienmēr esmu dzīvojis un darījis to, ko pratis, un darījis to esmu pēc labākās sirdsapziņas, labāko, ko vien varu,” mūsu sarunas nobeigumā par sevi saka bijušais Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītājs kapteinis Staņislavs Šmulāns. Ar šiem vārdiem kapteinis nesāk stāstījumu par savu dzīvi un darbiem, jo viņš nav radis pašslavināties un izrādīties, tāpat viņam nepiemīt vēlme uzsvērt savu nenovērtējamo ieguldījumu. Staņislavs Šmulāns ir darītajš šā vārda vistiešākajā un plašākajā nozīmē, cilvēks, kurš saredz un novērtē otra cilvēka talantu, un šī īpašība nebūt nepiemīt daudziem no mums.



Rīgas jūrskolnieks

Staņislavs Šmulāns.

Uz sarunu kapteinis Šmulāns atnāk sagatavojies, viņam ir uzņemts plāns, par ko vajadzētu runāt, ko būtu vērts stāstīt un ko nekādā gadījumā nedrīkstētu aizmirst. Arī es esmu gatavojusies sarunai, un, kad salīdzinām apspriežamos tematus, redzam, ka mūsu domas sakrīt. “Man vienmēr viss ir salikts pa plauktiņiem, vienmēr esmu redzējis sistēmu,” saka cilvēks, kurš, šķietami spēlējot otrā plāna lomu, patiesībā ir bijis viens no galvenajiem režisoriem neatkarību atguvušās Latvijas jūrnieceības sistēmas izveidē.

“Teikšu pilnīgi atklāti, sākt bija ļoti grūti, jo mums vajadzēja pārkārtot savu domāšanu un pārslēgties no PSRS sistēmas, kur viss bija valsts īpašums, uz privāto saimniekošanas sistēmu. Tieši šim klupšanas akmenim ļoti grūti un sāpīgi nācās rāpties pāri, un arī pirmie likumdošanas dokumenti tapa grūtībās,” atzīst S. Šmulāns.

VIENMĒR JĀSPĒJ UZŅEMTIES ATBILDĪBU

Ritēja nopietns un grūts darbs, jo tobrīd nebija ne sistēmas, ne dokumentu, ne zināšanu, ne pieredzes. Deviņdesmito gadu sākumā Satiksmes ministrija atradās Lāčplēša ielā, mājā, kurā savulaik bija dzīvojusi Anna Brigadere. Tieši tur arī viss sākās, ja domājam par jūrnieceības nozares uzlikšanu uz likumdošanas sliekšņiem. Marga Pētersone, Gunārs Šteinerts, Imants Sarmulis, Staņislavs Šmulāns, Mihails Mihejevs, Kazačenko atbildēja par ostām, tie bija vīri, kuriem nācās domāt par itin visām lietām un sfērām. “Darāmā apjoms bija šausmīgs,



vēlēšanās darīt arī bija milzīga, klāt vēl bija pacēlums un entuziasms, bet jāsāk viss bija no nulles," atceras S. Šmulāns. "Šķiet, ka ļoti vienkārša un pašsaprotama lieta – kuģu reģistrēšana, kam vajadzīgs nolikums, bet ko tur rakstīt? Līdzšinējā pieredze bija, ka, saņemot jaunu kuģi, ostas kapteinis to pierēģistrē, un viss, bet tagad vajadzēja domāt, kādus dokumentus un kādā secībā izdot. Vispirms pētījām, kā kuģus reģistrē citos pasaules kuģu reģistros. Tad ķērāmies pie nolikuma par Kuģu reģistru, jo patiesībā tas bija pamatu pamats, lai reģistrs vispār varētu tālāk darboties. 1991. gada 31. septembrī Kuģu reģistra nolikums bija sagatavots. Ja šo dokumentu salīdzina ar nolikumu, pēc kura strādājām jau vēlāk, tad jāatzīst, ka tas bija ja ne gluži naivs, tad stipri vien uz to pusi vilka.



Kursa vecākā pienākumus pildot.



Tiek remontēts žirokompas.

Ik uz soļa nācās piedzīvot atkal un atkal jaunus izaicinājumus. Labi, uzrakstīsim, ka izsniegta karoga apliecība, taču kāda tā izskatās? To vajadzēja izveidot un aprakstīt, bet, uztaisot vienu dokumentu, pēc laiciņa saproti, ka tur vēl tas un tas ir jāliek klāt. Un tā simtiem reižu dokumenti tika taisīti un slīpēti. Kā gāja ar to pašu Jūras kodeksa rakstīšanu... Kas to darīs? Juristi visas šīs lietas, nianšes un vajadzības nezināja. Bija sarunas ar Ļeņingradas Jūras tiesību institūtu, bet viņi atteicās pieslēgties, jo nezināja privātā īpašuma specifiku. Nācās vien pašiem to visu studēt."

Staņislavs Šmulāns rāda Saeimas 1994. gada caurlaidi, uz turieni viņš kopā ar Lailu Medinu, tolaik Račiņu, gājis vairāk nekā nedēļu no vietas, lai Tautsaimniecības, agrārās un reģionālās politikas komisijā Āboltiņai pierādītu, ka



dokumenta nosaukumam jābūt Jūras kodekss, nevis Jūras likums, un ne gram vairāk, uz ko uzstājusi Āboltiņa un prasījusi pamatojumu. "Man bija pamatojums: uz vienu tiesību subjektu var darboties divu valstu jurisdikcija," stāsta Šmulāns un pasmaida. Un tur jau arī ir par ko iesmaidīt, jo deputātiem pirmo reizi nācies dzirdēt par Berbouta reģistru, tāpēc viņi teikuši: tā nevarot būt! Šmulānam vajadzēja pierādīt, ka uz kuģa karogu un komandu var attiekties vienas valsts likumi, bet uz komercdarbību citas valsts, piedevām tikai pāris valstīs ir Jūras likums un zem Kodeksa nāks arī Jūras pārvaldes un drošības likums. "Tas nu deputātiem ir bijis atklājums, ņemāmie vienu, otru, trešo reizi, nemaz jau nerunājot par to, kā gāja ar tekstiem. Gods un slava juristam Mārim Lejniekam, bet viņš visu bija uzrakstījis tik smagā valodā, kam būtu nepieciešami daudzi skaidrojumi. Es vienmēr teicu: ņemiet un palasiet jebkuru 1937. gada likumu, tiem komentāri nav nepieciešami, jo viss maksimāli skaidri definēts. Nevajag laužīt latviešu valodu, un nācās vēlāk to visu noslīpēt. Jūras kodekss tika mocīts, staipīts un grozīts, līdz beidzot I. Sarmulis pēc divu nedēļu komandējuma Maltā, kur strādāja kopā ar speciālistu Dž. Prašanto no Maltas, atveda Jūras kodeksu angļu valodā, ko pēc tam tulkoja latviešu valodā. Kodeksu varēja kritizēt un pelt, bet dokuments, kas bija pamats darbam, tomēr beidzot bija radīts."

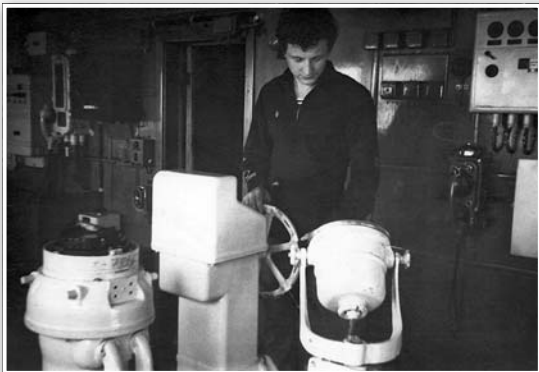
Bija jāsāk kuģu tehniskā uzraudzība, un atkal jautājums, kā un kas to darīs? Vienam cilvēkam viss nevar būt pa spēkam, bet lieliski noder māksla atrast tos, kuri to var paveikt, un S. Šmulānam tāds talants piemīt: viņš redz cilvēku, novērtē tā spējas un virza tam vai citam darbam, kā arī pats piesaista dažādu



projektu īstenošanai. Tā ar nekonvencionālajiem kuģiem, tai skaitā ostas floti, sāka strādāt Alfons Spūlis, par kuģniecības lietām padomdevēji un darītāji bija Imants Vikmanis, Pēteris Avotiņš un Arnolds Zantmans, ar zvejas kuģu reģistrēšanu Rīgā noņēma Kundziņš, Liepājā Kārlis Ludāns un Ventspilī Guntis Tīrmanis. "Man bija sagatavotas veidlapas un grāmatas, arī zīmogi, kurus tolaik pasūtīt nemaz nebija tik viegli, vajadzēja iet uz miliciju un saņemt visādas atļaujas, bet mums zīmogus, kādus bijām apstiprinājuši nolikumā, no ārzemēm atveda Šteinerts. Viss bija sakārtots – zīmogi, mazais ģerbonis, veidlapas."

S. Šmulāns atceras, cik daudz bijis dažādu it kā šķietamu sīkumu, kas pēc būtības nebija nekādi sīkumi. Kaut vai kuģu reģistra numuri 1, 2, 3, bet ir taču ostas flote, zvejas flote, un finālā var iznākt liela putra. "Tā tad bija jāveido sistēma, kā visus tos kuģus salikt, un tādu sistēmu arī izveidoju, lai pēc kuģa numuriem var pateikt, kur attiecīgais kuģis reģistrēts. Tolaik visas Latvijas ostas pašas griebeja reģistrēt kuģus, bet es to noliku uz bremzēm, nekā tāda nebūs – kuģus reģistrēs Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās, un uz savu vajadzēja stingri pastāvēt."

Kapteinim Šmulānam bija ļoti asa uztvere, tāds kā radars, ja dzirdēja, ka vīri par kaut ko diskutē, tad bija vērts ieklausīties – aha, arī šis jautājums ir jārisina. "Laikam man bija laba intuīcija, un es uzķēru katru informāciju, jo arī šķietami sīkumi bija jāparedz. Interesants izrādījās jautājums par kuģa skursteņu zīmēm, jo nevarēja pieļaut pašdarbību: izvēlies, saskaņo un ievēro standartus, citādi nekas neies cauri. Dabūjām atpakaļ pirmskara Latvijas pazīšanas signālus – mūsu burtu kombināciju, kas padomju laikā bija piešķirta Krievijas kara flotei, jo Latvijas flote jau nepastāvēja. Ļoti uzmanīgi vajadzēja sekot kuģu vārdu



1963. gada vasarā Ziemeļjūrā uz mācību kuģa "Kotlas".

maiņai, lai neiekultos dažādos pārpratumos, piemēram, "Ogre" bija jāraksta ar diviem e vai diviem g, citādi angļu valodā iznāk cilvēkēdājs, tāpat ar tik skaistu latvisku nosaukumu kā "Amata", kas itāļiem ir lamu vārds. Bieži nācās konsultēties Latviešu valodas institūtā ar valodniekiem Blinkenu un Baldunčiku, mani jo-

kojot sauca par kuģu krusttēvu, bet jaunajiem kuģu vārdiem vajadzēja atbilst standartiem, piedevām, mainot kuģa vārdu, ir jāmaina arī visi kuģa dokumenti, un tas nemaksā nemaz tik maz."

Trūka zinošu speciālistu, un tā bija viena no lielākajām problēmām, ko atceras Kuģu reģistra dibinātājs. Problēma stājās problēmas galā, bet nebija, kas visas tās risinātu. Tā *uzpeldēja* ļoti svarīgais apdrošināšanas jautājums: kas segs izmaksas, piemēram, ja nu gadās naftas piesārņojums? Sākās mullāšanās, bet laiks neļāva vilcināties. "Biju *atkodis* CLC konvenciju (Starptautiskā konvencija par civilo atbildību), un arī Imants to bija *atkodis*, varbūt arī Laila nojauta, bet viņai nebija praktiskās pieredzes. Aizgāju pie Imanta un saku: mums tagad abiem, neizejot no šī kabineta, ir jāatrisina šis jautājums. Ja mēs to neizdarīsim, neviens cits to arī neatrisinās. Pieņemām lēmumu, devāmies pie apdrošinātājiem, visu izrunājām, kā kuģis tiek apdrošināti, kā tālāk visus jautājumus risina apdrošinātājs, un šī sistēma strādā joprojām.

Tāpat bija jāizlemj, ko darām – taisām lēto karogu, vai taisām valsts karogu? Biju kategoriski pret lēto karogu un aizstāvēju viedokli, ka reģistrējam tikai tādus kuģus, ko paši esam uzraudzījuši, pārbaudījuši, ar pilnu dokumentāciju, kā tagad tas ir. Bija tādi, kas domāja, ka jāveido lētais karogs, jo būs vairāk kuģu, taču no tā praktiski neko lielu mēs neiegūtu, bet tagad visi mūsu kuģi ir apdrošināti, labā tehniskā kārtībā, tie var dabūt labākas kravas un labākus fraktus nekā lētie karogi. Ja toreiz būtu pieņemts lētais karogs, tad tagad mēs nekādā gadījumā nebūtu Baltajā sarakstā, un nebūtu mums tādas tehniskās inspekcijas, kāda tā ir šodien. Reizēm māca šaubas, vai domāju un rīkojos pareizi: ir jautājums, man ir skaidri risināšanas ceļi un varu jau paredzēt iznākumu, bet tādās reizēs tomēr ir vajadzīga domu apmaiņa. Parasti meklēju Sarmuli un Šteinertu, lai apspriestos. Varbūt arī viņi bija tādi paši kā es, varbūt arī viņiem bija vajadzīga domu apmaiņa. Teikšu godīgi, man nebija problēmu sazvānīt



arī ārzemju kolēģus, lai pakonsultētos. Bija pat reizes, kad saņēmu brāzienu no Ārlietu ministrijas, ka strādāju pa tiešo ar ārzemniekiem. Bet reiz pie manis atnāk tirdzniecības pārstāvis no Krievijas vēstniecības, uzliek galdā šņabi un saka, ka Jeļcins viņu sūtījis paskatīties uz to čali, kas viņam nokampis visu floti (*otkopal ves flot*)."

Latvijā vēl paši īsti nezināja, kas tas Latvijas karogs īsti ir, kur nu vēl, lai par to kāds zinātu aiz robežas, bet vajadzēja izdarīt tā, lai tomēr uzzinātu. S. Šmulāns bija izpētījis, ka ir tāda oficiālā starptautisko kuģu reģistra grāmata, un viņš regulāri uz tu-rieni sūtīja informāciju par Latvijas Kuģu reģistru, lai gan to viņam neviens nelika darīt un, visticamāk, daudzi ne-maz nezināja, ka tāda grāmata vispār pastāv.

"Pats tagad šad tad pārdomāju to darba ap-jomu, ko tolaik izdevās paveikt, bet vispirms visu to vajadzēja saprast, izdomāt rīcību, pieņemt lēmu-mu un realizēt. Un nekāda *tūka* nav norauta," saka Šmulāns.



Rīgas jūrskolas 1965.gada absolventu tikšanās Latvijas
Jūras akadēmijā 1995.gada 16. decembrī.

ĀRVALSTU SLAUCĒJI LATVIJAS ŪDEŅOS

Konsultantu, kuri īstenībā brauca uz Latviju, lai slauktu mūsu bāleliņus, ne-trūka. Diezin kāpēc daudzi bija iedomājušies, ka te gluži vai visi ir ar pliku roku ņemami. Brauca, piedāvāja, pārliecināja, bet, kā saka Šmulāns, tas bija stul-bums. "Man jau aizrādīja, ka reizēm esmu nepieklājīgs, ka neielaižos sarunās ar visiem tiem lielajiem speciālistiem un konsultantiem, kuri tolaik nāca ba-riem vien. Reiz uzrodas viens dānis: mēs gribam jums palīdzēt, pakonsultēt, pamācīt. Viņš sāk runāt, un es klausos – pagaidi, ko tu te muldi galīgi šķērsām! Beidzot neizturu un jautāju: kāda ir jūsu izglītība un kur jūs strādājat? Izrādās, zvejniecīgs nokāpis no sava kuģīša un tagad nāks mani konsultēt, ne viņš zina konvencijas, ne vēl ko citu. Saku, atvainojiet, man laiks ir ļoti dārgs, es to nevaru izniekot tukšām runām. Vēl kādu citu reizi, man kabineta durvis pusvīrus, tāpēc dzirdu, kā no Šteinerta kabineta iznāk vāciešu delegācija un spriež, ka te ne-kas neatlēks, te nekas nebūs, jāiet uz ministriju – Gutmanis, Gutmanis, varbūt ar viņu varēsim kaut ko sarunāt. Runas bija garas, bet labuma maz. Tolaik gan Šteinertam, gan Sarmulim, gan man bija kopīgs viedoklis, ka tos, kas gaitenī rindā stāv, lai mūs pamācītu, nav daudz ko klausīties un ņemt vērā."



1962.gada novembris. Tiek izcelts "Kapellas" enkurs.

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA KĀ VEIKSMES STĀSTS

Kopumā visai vāji pārvaldīto valsts izpildinstitūciju vidū Latvijas Jūras administrācija, šķiet, ir veiksmes stāsts, un Staņislavs ir pārliecināts, ka tas tāpēc, ka tā ir celta no pamatiem, un ne pēdējo lomu spēlēja tie speciālisti, kuri lika šos pamatus. "Šteinerts, Zeiliņš, arī Dandzbergs, mēs zinājām, ko vēlamies panākt, un tieši šie cilvēki iznesa visu smagumu. 1994. gadā, kad izveidoja Jūras administrāciju, Kuģu reģistrs jau bija izveidots un nolikts uz kājām. Sliktāk gāja ar Jūrnieku reģistru, jo pēc tam, kad Harijs Līdaks aizgāja no reģistra, tur nebija cilvēka, kas to visu varētu pavisam. Un tad 2002. gadā Jāzeprs Spridzāns pieņēma piedāvājumu vadīt Jūrnieku reģistru. Lai gan abi strādājām Latvijas kuģniecībā, pazīstami nebijām, jo es biju naftinieks, viņš banānnieks, un Jāzeprs atnāca iepazīties. Jāzeprs smēķē, toreiz viņš vēl smēķēja, un uzdod vienu, otru jautājumu – kā to un to varētu darīt? Es no plaukta paņemu mapi, rādu – redzi, tā to var darīt. Viņš atkal uzdod jautājumu, un es atkal no plaukta nolieku priekšā citu mapi. Jāzeprs sadrūmis jautā: kad man būs tāda kārtība?, uz ko es viņam saku: Jāzepr, tev pavisam drīz būs tāda un vēl labāka kārtība, tici man, tev būs daudz perfektāka, tu esi kapteinis, tev ir *ordnungs* visur, sākot ar galvu un beidzot ar papīriem! Un, lūk, Jāzepram ir pilnīga kārtība Jūrnieku reģistrā."

KAPTEIŅA ĶĒRIENS

Jau pats vārds kapteinis vien izraisa cieņu, apbrīnu un pat bijību, un daudzi ir teikuši, ka ne jau katrs var kļūt par labu kapteini, jo tam ir vajadzīgs kaut



kas vairāk nekā tikai izglītības diploms, izbraukts jūras cenzs un iegūts kompetences sertifikāts, un šādam viedoklim pievienojas arī kapteinis Staņislavs Šmulāns, piebilstot, ka tas neattiecas tikai uz kapteiņa amatu vien. "Ir cilvēki, kuri vienkārši nespēj pieņemt pareizus lēmumus īstajā brīdī. Mums uz kuģa bija stūrmanis, jā, viņam bija augstākā izglītība, ne viņš dzēra, ne smēķēja, teoriju zināja perfekti, varēja korigēt kartes un atrisināt jebkuru navigācijas uzdevumu, bet viņam nebija jūrnieka ķēriena. Nododu viņam maiņu un saku: vecīt, pēc pusstundas tev pretī nāks kuģis, un tas tev traucēs, no tās ostas nāk astoņi kuģi, no Skāgenas spersies laukā zvejnieku bars, esi uzmanīgs, skaties to un to. Viņš atbild "jā", bet tā vietā, lai risinātu neatliekamas navigācijas lietas, aizsūta maiņas matrozi visā kuģī pārbaudīt pulksteņus."



Kuģis "Kokanda" Atlantijas viļņos.

JŪRSKOLA

1961. gadā, pabeidzis vidusskolu, Ludzas puisis Staņislavs Šmulāns bez problēmām iestājās Kronvalda bulvāra Rīgas jūrskolā. Šāda izvēle bijusi pavisam likumsakarīga, vispirms tāpēc, ka vecākais brālis bija kara jūrnieks, otrs iemesls – nevajadzēja iet armijā. Staņislavs parēķinājās, ka viņam noteikti būtu četri gadi jādien flotē, bet jūrskolā jāmācās tikai viens gads vairāk, un izglītības dokuments kabatā. Bijusi jau arī doma doties mācīties Ļeņingradas augstākajā jūrskolā, bet tolaik augstāko izglītību tā īsti nemaz neprasīja. "Starp citu, Rīgas jūrskola deva ļoti labu izglītību. Odesas augstākās jūrskolas beidzēji nezināja pat pusi no tā, ko mums mācīja," saka Šmulāns.

1961. bija gads, kad jūrskolā sāka uzņemt audzēkņus pēc 8. klases un vairs nedeķa rezerves virsnieka pakāpi, tikai kvalifikāciju matrozis – stūres vīrs. Kā jau tajos laikos, studentiem pirmais mēnesis pagāja kolhoza darbos. Staņislavam neviens darbs nesagādāja problēmas: viņš prata gan iejūgt zirgu, gan savaldīt vēl īsti neiejātu ērzeli, gan izbrūvēt aliņu. Prasmes viņam nāk no ģimenes, un tas ir bijis pamatu pamats visam mūžam. Staņislavs ar dziļu cieņu stāsta par tēvu, kurš bija kārtīgs Latgales zemnieks, strādīgs pēc vella. Viņam bija pieci zirgi: četri darba un viens izjādei un jūgšanai linijdroškā, saimniecībā viss bija perfekti sakārtots un gudri pārvaldīts. Audzēja āboliņu sēklai un linus eksportam uz Angliju un štatiem, tēvs prata koka darbus, tāpat viņam bija kaļēja prasmes. Padomju vara atņēma visu – lopus, kūti, šķūni, stalli, bet pusē mājas ierīkoja kolhoza kantori. Ģimenē bija pieci bērni, un uz mātes pleciem bija visa saimniecība. Staņislavs ar mīlestību runā par māti un stāsta, kāds mātei



bijis dieva dots saimnieces talants, viņa klājusi galdus kāzās, kristībās un citos godos, tāpat viņš atceras, cik ģimene daudzveidīgi un garšīgi ēdusi arī tad, kad ar pārtiku nemaz tik spoži nav bijis.

Un vēl Staņislava Šmulāna ausīs skan tēva un mātes pieklusinātā saruna, kuru puika tomēr bija dzirdējis: "Darīsim visu, bet bērnus no šīs elles dabūsim projām!"

Jūrskolā Staņislavu Šmulānu iecēla par grupas vecāko. Kādam ir jābūt, lai kļūtu par vecāko, labas sekmes, līdera talants vai vēl kas cits to nosaka? Šmulāns ir pārliecināts, ka tas viss kopā. "Ja redzēju, ka kaut kas jāsakārto, tad tur nav ko gari domāt, ir jādara, čaļi sēž un kaut ko štuko, apspriež, bet es viņiem saku: tā, veci, es redzu šo lietu tā un tā, bet šim jautājumam tādu un tādu risinājumu. Vai ir iebildumi? Nav, tad uz priekšu! Iniciatīva iecelt mani par grupas vecāko vairāk laikam tomēr nāca no priekšniekiem, jo toreiz liels iespaids bija kara katedrai, bet bija, protams, arī čaļu atbalsts. Vēl tagad kursa biedri jokojot mani par "staršiju" sauc.

MĀCĪBA VISAI DZĪVEI

"Esmu no tiem jūrniekiem, kuri savu pirmo praksi izgāja uz buriniekiem, un pirmais kuģis, ar kuru aizgāju uz ārzemēm, bija "Kapella", savu stāstījumu par prakses laiku iesāk Staņislavs. "Kad ar "Kapellu" izgājām no Rīgas un krasti vairs nebija redzami, kļuva tā drusku jocīgi, bija neparasta sajūta, jo nekad pirms tam nebiju situācijā, kad apkārt tikai jūra. Prakse bija trīs mēnešus, un tas bija nopietns darbs no rīta līdz vakaram: gan mācības, gan ņemšanās ar burām, gan viss pārējais. Mans uzdevums bija strādāt mastā, pašā augšā, un trakākais bija vētras laikā savākt buru. Tikko palaiž skotus vaļā, vējš sāk plivināt buru un slapjais, biezais brezents nāk tieši sejā. Ir jocīgi atrasties piecdesmit sešu metru augstumā, burinieku jau vētras laikā stipri šūpo, un tu kopā ar mastu esi te borta labajā pusē, te pašā augšā, te atkal borta kreisajā pusē. Nekādas īpašas drošības sistēmas nebija, vien riņķis, kas braukāja pa trosi, bet es neteiktu, ka bija kādas īpaši lielas bailes, reizēm tā nedaudz nokļudināja, bet ne pārāk. Varbūt toreiz tā īsti nenovērtēju bīstamību, bet dzīvē un praktiskajā darbā ir bijušas vēl daudz bīstamākas situācijas un trakāki gadījumi, un tad viss, kas notika uz burinieka, tāds nieks vien bija."

Un Staņislavs Šmulāns stāsta par gadījumu, kuru līdz šim gandrīz nevienam nav stāstījis, toreiz par to zinājis tikai viņš un vecākais palīgs. "Atlantijas okeānā vētra, biju vēl matrozis uz "Kokandas". Bija vecākā stūrmaņa Trofimova sardze. Es ar diviem pārtikas spaiņiem stāvu kuģa aizmugurē, un man ar tiem ir jātiek pa tādu laipiņu no aizmugures uz priekšu. Vecākais stūrmanis pagriež kuģi, un es gaidu, kad viņš man pamās, lai varu skriet, jo pats neredzu, kā nāk vilnis. Viņš pamāj, un es skrienu, bet, tikko tieku līdz pusei, man virsū nāk ūdens siena. Nometu spaiņus, noguļos, ar rokām un kājām aizāķējos aiz reliņiem, bet



vienalga jūtu, ka vilnis manas rokas atplēš valā, nes un, paldies dievam, noliek mani pie reliņiem kuģa iekšpusē, nevis aiz borta. Vecākais stūrmanis bāls, saķēris galvu, skatās, vai esmu uz kuģa. Biju nodauzīts zils, bet dzīvs, ja būtu ieskalots jūrā, tad tādā vētrā neviens mani nevarētu izglābt. Bet tāda jau ir jūrnieka dzīve. Jāsaka paldies, ka dieviņš ir stāvējis klāt.”

Jūrskolas laiks pagāja ātri. Atceroties Šmulāns saka, ka pasniedzēji ir bijuši dažā-

di – tādi, kuri paši bija izgājuši darbu jūrā un topošajiem speciālistiem ielika tādus pamatus, uz kuriem stāvēja viss darba mūžs, bet bija arī tādi, kuri lika mācīties no tās līdz tai lappusei, cieši turējās pie teorijas, paši par praktisko darbu jūrā neko nezinot. Tikpat dažādi bijuši arī studenti, bet Staņislavam vienmēr bija svarīga apziņa, ka viss tiek darīts ar jēgu, vai tā būtu valodas vai radiotehnikas mācīšanās, radiolokācijas stacijas uzstādīšana vai shēmu rasēšana, kas viņam jo īpaši patikusi un padevusies. Starp citu, jūrskolas laikā Staņislava un pasniedzēja rasētās radiolokācijas stacijas shēmas, kas bija detalizēti izstrādātas, vēl arī Jūras akadēmijas laikā joprojām stāvēja pie sienas. “Man nekad nebija problēmu remontēt aparāturu, jo perfekti to pārzināju. Tikko biju aizgājis par ceturto stūrmani uz kuģa “Preiļi”, kad trešā stūrmaņa vakara sardzē zvana – lokators nestrādā, pareizāk sakot, strādā, bet rāda miglainu bildi. Tur ir viena tāda podziņa, ko izslēdzot tiek slāpēti viļņi. Aizeju, skatos, visticamāk jau nejauši tā podziņa ir izslēgusies, nospiežu to, viss kārtībā, bet pēc kādas stundas zvana un saka, ka atkal tās pašas problēmas. Aizeju, ieslēdzu atkal to podziņu un nosaku: ja kāds maita vēlreiz to pogu nospiedīs, dabūs pa muti. To sakot, nezināju, ka kapteinis sēž dīvanā aiz širmja. “Kurš kuram te dos pa muti?” atsaucas kapteinis. Izrādās, viņš vienkārši gribējis mani pārbaudīt.”

Staņislavs ir cieši pārliecināts, ka tieši tāpat, kā čaļi mācījās – cits centās, cits tāpat vien slīdēja cauri, liela daļa vēlāk arī strādāja, kaut kā brauca cauri. “No



LK kuģis “Preiļi”.



Atzinības krusta kavalieris Staņislavs Šmulāns.

sešdesmit deviņiem jūrskolas absolventiem Latvijas jūras kuģniecībā pēc sadales strādāt palika pieci. Latvijas kuģniecība atstāja tos, kuriem bija labākas sekmes. Nezinu, pēc kādiem principiem vēl viņi vadījās, bet es tik nozīmēts uz Latvijas kuģniecību, turpretī pārējie tika nosūtīti uz Tālo Austrumu kuģniecību. 1965. gada 28. decembrī bija izlaidums, 6. februārī tiku oficiāli uzņemts darbā Latvijas kuģniecībā un nolikts gaidīt rezervē. Arī par to, ka gaidīja rezervē, maksāja septiņdesmit piecus procentus no darba algas. Lai gan Tālo Austrumu kuģniecībā ātri varēja tikt uz augšu, tur tomēr bija liela kadru mainība, reti kurš brīvprātīgi vēlējās tur strādāt, visi jau gribēja strādāt Latvijas kuģniecībā, kaut gaidīt rezervē, kur parasti bija apmēram četri simti gaidītāju. Es

reti kad biju malā, jo gāju uz kuģiem strādāt sardzes, kas nozīmē, ka es ar savu stūrmaņa diplomu kabatā strādāju par matrozi, stāvēju matroža sardzi pie trapa vai tiku norīkots matroža darbos, taču ilgi nenācās gaidīt, jo no rezerves ātri tiku uz augšu.”

OTRINIEKS

No 1966. līdz 1988. gadam Latvijas jūras kuģniecībā Staņislavs Šmulāns strādājis uz daudziem kuģiem – “Volokolamska”, “Kokanda”, “Preiļi”, “Bauska”, “Pablo Neruda”, “Fridrihs Canders”. Gandrīz astoņus gadus viņš, kā pats saka, nosēdēja otriniekos. Kāpēc?

“Kapteinis reiz teica, ka viņam tas prasījis lielu piepūli, lai mani nebīdītu uz augšu. Otrais stūrmanis atbildēja par kravu, un kapteinim nesāpēja galva, jo visi dokumenti vienmēr bija kārtībā, viņam atlika tikai parakstīt konosamentu. Kapteinis teica: “Es vienmēr varēju pajauties, ka viss būs kārtībā, kuģis nebūs pārlādēts, pie manis no visiem tiem dienestiem neviens nenāks, bet atnesīs tikai konosamentu. Kāpēc man būtu vajadzējis citu, ar kuru būtu galvassāpes?”

Tāpat notika, kad biju vecākais stūrmanis. Visu jau biju nokārtojis, lai varētu kļūt par kapteini, bet kapteinis saka – man vajadzīgs vecākais stūrmanis, un tā arī nogāju krastā, bet kapteiņa uzplečus ieguvu vēlāk, pie zvejniekiem.” No vienas puses jau it kā lielisks novērtējums, bet no otras puses – netaisnīgi.



KAD NR. 2 KĻŪST PAR NR. 1

Staņislavs Šmulāns stāta par tiem atgadījumiem, kad kritiskās situācijās viņam nācies uzņemties kapteiņa pienākumus, pat atstādināt kapteini no pienākumu pildīšanas. Un tādi gadījumi ir bijuši vairāki.

BLACK OUT

"Kuģis "Pablo Neruda" bija īpaši pastiprināts, jo domāts krievu atomzemūdeņu vilkšanai. Ar loci gājām uz Nantali ostu. Parasti, kad kuģis stājās pie piestātnes, uz tiltiņa nāca komissārs rakstīt melno žurnālu par visu, kas notiek. Slēdzot iekšā klāja apgaismojumu, pēkšņi iestājās "black out", viss pilnīgi tumšs, un tajā brīdī vēl notrūkst aizmugurējais velkonis. Tā kā kuģi pārzināju kā savus piecus pirkstus, tūlīt pārslēdzu visus ģeneratorus uz avārijas režīmu: stūre ir, sakari ir, dīzeļģenerators vēl nestrādā, bet norāvu plombu, nospiedu avārijas pogu, un galvenais dzinējs atkal bija ierindā. Viss. Ar loci pietauvojām kuģi, bet kapteinis stāvēja bāls un bez valodas. Nostrādāja cilvēka faktors."



Kuģu reģistra komanda Jūras administrācijas 10 gadu jubilejā.

MINISTRIJAS KAPTEINIS

"Reiz Ventspilī no pienākumiem atstādināju kapteini. Situācija bija ļoti vienkārša. Kapteinis no ministrijas uz kuģi bija atnācis piepelnīties. Gadus desmit bija pavadījis ministrijā, savulaik strādājis kaut kur Novorosijskā, nezinu, cik tālu viņš bija uzdienējies, bet pie mums uz "Nerudas" viņu atsūtīja par kapteini. Ja jau strādājis ministrijā, tad uzskatīja, ka ir kapteinis. Sāka mūs, stūrmaņus, mācīt, lika pārstrādāt maršrutus, kamēr mums tas viss apnīka. Caurām dienām tirdīja un lika savādās pasakās klausīties. Ejām iekšā Ventspilī, locis jau savu sardzi nostrādājis, pēdējais sardzes kuģis jau izgājis ārā. Kapteinis bija ieķēris kārtīgu glāzi un ar kuteri devās krastā, lai dotos mājās atpūsties, bet dispečers viņam pēkšņi paziņo, ka pa ceļam jāieved "Nerudas" tipa kuģis. Okei, bet, kad pie naftas piestātnes kuģi vajag apgriezt, locis jau ir aizmidzis. Paņemu klausuli un sazinos ar velkoņiem, saku, jūs tagad strādāsi ar mani, apstipriniet, ka esat to sapratuši. Brīdī klusums, tad



Kuģu reģistra 10 gadu jubileja.

atskan jautājums: kur locis? Piekusis, skaidrs? Saskaņojam visu ar velkoņiem, bet kapteinis stāv malā un klusē. Sākam pagriezienu, kapteinis komandē – ātrumu mazāku, vēl mazāku. Redzu, tas neiet cauri, jo, lai izkustinātu tukšas “Nerudas”, ar tādu ātrumu nekas nebūs, jādod vidējais, uz mirkli pat pilnais ātrums, jo nav laika čammāties. Jādod lielāks ātrums, bet kapteinis klusē, es dodu nākamo komandu, bet viņš to apstrīd. Man apnīka, piedevām skatos, ka mums tas viss tūlīt slikti beigsies, iemauksimies piestātnē. Komisārs raksta melno žurnālu, un es viņam saku – pieraksti tur, ka kuģa komandēšanu ņemu uz sevi un atstādinu kapteini. Komisāram lielas acis, skatās uz mani neizpratnē: kā? Atstādina pašu ministrijas kapteini? Apgrīžamies, pieejam pie piestātnes, bet kapteinis trako – ar kādām tiesībām jūs to darāt?! Saku, visu pēc tam, tagad pats svarīgākais pietauvot kuģi, un velkoņiem paldies par darbu. Vajadzēja rakstīt paskaidrojumu, to jau zināju, ka kapteinis sūdzēsies, bet es flotes priekšniekam aprakstīju reālo situāciju, un viņš tikai noteica: jau sen tā vajadzēja izdarīt. Tā kā tos kuģus pārzināju perfekti, lieliski zināju, kas kādā situācijā jādara. Vai tad vajadzēja noskatīties, kā kuģis uzskrien piestātnē? Tas nebija manā dabā!”

KĀPĒC KURSS UZ DIENVIDIEM?

“Tas notika manā pēdējā reisā Kanāriju salās. Ja kuģis no septiņiem rītā līdz septiņiem otrā rītā pagūst visu izdarīt un iziet no ostas, ir viena maksa, ja aizkavējas kaut par pusstundu, tad ostas maksas tiek skaitītas kā par divām dienām.



Ostas reidā dreifējām kādas stundas sešas, gaidot, kad pienāks istā stundiņa, bet, kad jāiet ostā, kapteinis ir pilnīgās lupatās. Visi jau to zināja, ka kapteinim tā reizēm gadās. Komisārs man saka: tu tagad būsi kapteinis. Nokārtoju visus nepieciešamos dokumentus, ieejam ostā, sēžu kapteiņa kajītē pie galda. Visu nokārtoju ar šipčandleru, par trim miljoniem paņēmu produktus bāzei Angolā. Pats vēl paguvu aizskriet uz pilsētu, lai nopirktu kādus suvenīrus, jo tas bija mans pēdējais reiss. Atnācu atpakaļ, atkal parakstīju visus dokumentus, visu nokārtoju līdz septiņiem un ar loci izejam ārā, tālāk kurss uz dienvidiem, uz Angolu. Iznāk uz tiltiņa kapteinis, skatās un jautā: "Kāpēc kurss uz dienvidiem, ja mums jāiet uz ziemeļiem?" Kanāriju salas mums jau aiz muguras, kapteinim saku, ka mēs tur jau bijām. Kapteinis neapmierināts, plātās, bļautās, netic. Es viņam saku, nokāp lejā un paskaties, tavā kajītē ir tas, ko tu gribēji ostā nopirkt. Viņš paskatās karti, žurnālu – viss ir izdarīts.



Staņislavs Šmulāns 60 gadu jubilejā kopā ar Jūrnieku reģistra vadītāju Jāzepsu Spridzānu.

TĀDA BIJA MANA POZĪCIJA

Iemesls, kāpēc Staņislavs Šmulāns 1988. gadā nonāca krastā, bija veselības problēmas, sirds aritmija, kas bijusi jau jaunībā un arī tagad ne uz brīdi nepamet. Vispirms strādāja Latvijas kuģniecības Materiālās apgādes daļā elektroaprīkojuma sektorā, kur milzīgajā noliktavas rezerves daļu haosā ieviesa sev raksturīgo sistēmu un kārtību, kā tagad saka, izveidoja failus, tikai ne datorā, bet kantora grāmatā.

"Kad sākās Atmoda un jūrniecības atdzimšanas process Latvijā, es jau strādāju Latvijas Zvejnieku savienības Starpkolhozu ražošanas un apgādes uzņēmuma Jūras trenāžieru centrā par kapteini instruktoru, kur bija radiolokācijas trenāžieri zvejniekiem. Man bija pilnīga pārliecība, ka Latvija atkal būs brīva, tāpat man no bērnības iespaidies prātā, kā tēvs un viņa draugs veikalnieks sprieda, kad tie angļi nāks? Viņi cerēja uz brīvību. Ja manu pārliecību būtu zinājuši tie, kuri man deva vīzu, tad tālāk par piestātņi mani nebūtu laiduši."

Taču padomju gados ir nācies iziet cauri daudzām peripetijām: čekas aģentiem, stukačiem, visdažādākajām prasībām, bet par to visu Staņislavs Šmulāns



stāsta ar sev tik raksturīgo humoriņu. Tas ir tāds īpašs skatījums uz dzīvi. Šmulāns smeļot stāsta, kā viņu savulaik uzņēma partijā. Kuģim jāiet reisā, bet nav vecākā stūrmaņa, Kuģošanas daļa rāda uz Šmulānu un saka, ka šis kadrs ir gatavs tādām amatam. Kapteinis un vecākais stūrmanis bija Centrālkomitejas nomenklatūras amati, tāpēc tiem vajadzēja būt partijas biedriem, bet Šmulāns nav. Ko darīt? Kāds no priekšniekiem iesaka gaitenī savākt septiņus partijas biedrus, jo, kurš nāk pretī, ir partijas biedrs, un lieta darīta. Šmulāns smeļ, ka koridorā arī partijā uzņemts.

Tāpat Staņislavs nevienos laikos nav baidījies vai izvairījies paust savu viedokli. Reiz kapteinis un komisārs nav varējuši izlemt kādu jautājumu, tāpēc kapteinis pasaucis vecāko stūrmani un vecāko mehāniķi, lai izlemj, kuram taisnība. "Es izteicu savas domas, un tās saskanēja ar kapteiņa viedokli, un ne jau tāpēc, ka tas bija kapteinis, bet gan tāpēc, ka tāda bija mana pozīcija, un es nebaidījos to paust, bet vecākajam mehāniķim plūda sviedri, jo viņš nezināja, kam pareizāk būtu pieslēties."

SISTĒMU VIENMĒR VAR PILNVEIDOT

Par unikālāko JA struktūrvienību var uzskatīt Latvijas Kuģu reģistru, kas izveidots 1992. gadā un pēc Latvijas Jūras administrācijas nodibināšanas tika iekļauts tās sastāvā. Kuģu reģistram nebija vajadzīga reorganizācija, pārveidošana vai pārprofilēšana, jo tā tiesiskais pamats bija izveidots, principi un darbības mērķi skaidri. Vēl KR iezīmīgs ar to, ka tas ir divus gadus vecāks par savu jumta organizāciju.

S. Šmulāns gan teic, ka neviena sistēma nekad nav līdz galam izveidota un pilnīga, bet uz to, protams, vajadzētu tiekties. Pavisam cits darbs sācies līdz ar datoru ienākšanu, kad varēja veidot bukletus, atskaites, bet, lai to visu varētu sistematizēt, bija vajadzīgas labas programmas. "Lai to visu varētu veidot, vajadzēja skaidri definēt, kāds ir programmēšanas uzdevums, jo programmētājam ir skaidri jāzina, ko pasūtītājs vēlas un kādas ir vajadzības – skaidri, gaiši un kodolīgi, lai nebūtu pārpratumu. Tiklīdz kā tika izsludināts konkurss, tā sākās. Nesaukšu uzvārdus un nesaukšu iestādes, bet no augšas viens ir klāt un saka, dāvai, mums ir, kas uztaisīs, pēc tam sadalīsim, pietiks visiem. Tagad, kad eju pie ārstiem vai uz aptieku, man tūlīt prātā nāk šis gadījums, jo e-veselība noteikti tā arī tapa – dāvai, un pēc tam sadalīsim. Bet es toreiz izdarīju savādāk: visus tos gribētājus atšuvu, kad konkurss bija beidzies, no Tehniskās universitātes par simt latiem paņēmu konsultantu. Kārtīgs speciālists, profesors, kurš tiešām zināja to drēbi, kā mēdza teikt Imants Sarmulis, un izvērtēja, kura firma tiešām spēj uztaisīt labu programmu. Un programma strādā ļoti labi, visa informācija par kuģi beigās sanāk vienā failā, atliek tikai nospriest, kā mēs jokojām, pedāli, un kuģa apliecība ir gatava. Jāsniedz ziņojums uz Eiropu – ir fails ar info, un aiziet. Kad sāka



Ansis Zeltnis izsaka pateicību par darbu.

ieviest ISO sertifikāta standartus, Kuģu reģistrā pēc būtība šāds standarts jau bija ieviests.

VESELAIS SAPRĀTS PĀRI AMBĪCIJĀM

Kapteinis Staņislavs Šmulāns pelnītā atpūtā devās 2005. gadā, kad viņam bija sešdesmit divi un kad būtībā varēja strādāt vēl un vēl. "Man pieņemt šādu lēmumu bija pavisam vienkārši, jo zināju, ka katram ir savs laiks un jādod vieta jaunajiem. Jā, varbūt es varētu strādāt vēl tagad, bet kam tas vajadzīgs – sēdēt un īsti vairs netikt līdzī? Savulaik Jūras administrācijā varēju aizvietot jebkuru, ja kādu vajadzēja palaist atvaļinājumā," saka Šmulāns.

Jautāju, vai nebija mazliet žēl, ka Latvijas kuģniecība pilnībā neizmantoja viņa spējas, un kapteinis tikai nosaka – varbūt. "Bet pārāk gan par to neesmu pārdzīvojis. Bija žēl, ka otriniekos vajadzēja sēdēt tik ilgus gadus, arī par vecāko palīgu, bet ko gan tagad par to vairs runāt, tas ir bijis un pagājis. Ambīcijas nekad nav nostājušās pirmajā vietā. Kaut vai tajā reizē, kad pieņēma hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls". Ansis Zeltnis tikko bija stājies direktora amatā. Sežam ar Ēriku Streiču, es viņam saku: "Vajadzētu prezidenti Freibergu par kuģa krustmāti, jaunajam JA priekšniekam tas būtu ļoti labi." Viss labi izkārtojās, iedevu Ansim kuģa apliecību, kaut vienmēr pirms tam karoga apliecību biju pasniedzis es pats."



Toreiz, pirms trīsdesmit gadiem, visi bija uz lielā patriotisma viļņa, sirdis bija pilnas, īpaši jau svarīgs bija nacionālās identitātes jautājums. Jūrniecības savienība bija tāds kā tvaika ventilis, kur katrs, kurš kāpa tribinē, izteica sāpi, kas visiem bija kopīga: izglītība, valodas jautājums, privatizācijas lietas. Un tomēr ne visi procesi ir gājuši loģisku ceļu, tāpēc daudzi šodien uzdod jautājumu – kāpēc tā?

“Mums ir bezatbildība, un ar šo pārliecību es aiziešu kapā. Ierēdņi un speciālisti ne par ko neatbild un nespēj sniegt konkrētas atbildes. Jādibina komisijas, jāizstrādā, jāpieņem, bet es domāju, mīlais cilvēk, tev tikai jāpasaka – jā vai nē. Un ar to pietiek! Ja tu esi atbildīgs par šo jomu, tad tev ir jāizlemj, ja ne šodien, tad rīt noteikti. Tā, kā to vajadzēja darīt mums abiem ar Sarmuli, jo neviens cits šo lēmumu nevar pieņemt, neviena komisija vai darba grupa. Ir jāatbild par to, ko esi izdarījis. Reiz kādā reisā es nepamatoti biju *uzbraucis* matrozim un vēlāk to sapratu. Vakarā, kad apkalpe pulcējās kopkajītē, lai skatītos kino, es publiski, visu klātbūtnē atvainojos cilvēkam, kuru biju nepamatoti apvainojis. Un to es darīju publiski, nevis aci pret aci, jo savas kļūdas ir jāatzīst. Un tas nekas, ka viņš bija otrās klases matrozis, bet es vecākais stūrmanis. Mums ir tā vaina, ka cilvēki neatbild par savu rīcību.”

Kapteinis Šmulāns ir pārliecināts, ka Latvijā ir ļoti talantīgi jauni cilvēki, kuri nerunā, bet strādā. Cerams, ka būs arvien vairāk arī tādu, kuri domās par sabiedrības, nevis tikai savu personīgo labumu. “Reiz man bija zvans no Vācijas: paraksti to papīru, aiziesi mājās, un tev pie durvīm stāvēs jaunākais mersedess ar atslēgām un tehnisko pasi. Teicu nē! Manis pēc lai tur stāv kuģis kopā ar kravu, bet nē! Tāpēc tagad mierīgi guļu. Nevienam neko neesmu parādā, un arī man neviens nav parādā.”

PĒCVĀRDA VIETĀ

Šis nu atkal ir gadījums, kad, pieliekot punktu stāstījumam par cilvēka dzīvi un darbu, ir sajūta, ka tik daudz kas šoreiz palicis neuzrakstīts viena pavisam banāla iemesla dēļ – ierobežo gadagrāmatas apjoms, jo patiesībā kapteinis Šmulāns mūsu tikšanās reizēs iedeva materiālu veselai grāmatai. Patiesām apbrīnojamas ir viņa zināšanas un savāktais un apkopotais fakto materiāls, tieši tikpat apbrīnojama ir kapteiņa attieksme pret cilvēkiem. Smaidot viņš padara to, par ko citi skaļi diskutē, jo Staņislavs Šmulāns šajā dzīves skolā ir sapratis galveno – vajag mīlēt to, ko dara. Un vienmēr vajag palikt CILVĒKAM.■

Anita Freiberga



KĀ IZMĒRĪT JŪRAS VALSTS LIELUMU?

“Ņemot vērā jūras transporta globālo raksturu, jūrniecības apakšnozares attīstība Latvijā ir skatāma visciešākajā saistībā ar starptautisko un ES normatīvo aktu regulējumu jūras transporta jomā. Jūras transporta jautājumi pārsvarā tiek risināti IMO, kā arī citu ar jūrlietām saistīto starptautisko organizāciju un ES ietvaros, kur Latvija kā dalībvalsts piedalās lēmumu pieņemšanas procesā. Nacionālajā līmenī galvenokārt tiek lemts, kā nodrošināt Latvijas starptautisko saistību un ES dalībvalsts saistību izpildi.” Tā rakstījis Satiksmes ministrijas Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014. – 2020. gadam.

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs JĀNIS KRASTIŅŠ uzskata, ka Latvija ir ierobežota savās iespējās, ko reglamentē tie noteikumi, ar kādiem mēs iestājamies Eiropas Savienībā. “Tas vistiešākajā veidā attiecas uz valsts atbalstu kādai konkrētai nozarei, šajā gadījumā mūs interesējošajai jūrniecības nozarei,” saka Krastiņš. “Bet ir arī valdības neizpratne par jūrniecības nozares specifiku. Piemēram, Finanšu ministrija, strādājot pie jaunā uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma, gribēja atteikties no tonnāžas nodokļa. Kāpēc? Tāpēc, ka neviens to nav izmantojis, un galvenais arguments bija tas, ka Igaunijā šāda nodokļa nav, bet mēs likumu veidojam pēc igauņu parauga. Tad nu nācās skaidrot un pārliecināt, ka Igaunija jau gadiem mēģina panākt, lai pēc mūsu parauga tonnāžas nodokli ieliktu savā likumā. Kad igauņiem stāstīju par mūsu Finanšu ministrijas centieniem, viņi atzina, ka būtu par to tikai priecīgi, jo šādu likuma izmaiņu dēļ samazinātos Latvijas konkurētspēja.”

– Kā tas nākas, ka ir nodoklis, kuru neviens neizmanto?

– No vienas puses jau diezgan muļķīgi, ka mums ir šāds tonnāžas nodoklis, kuru neviens neizmanto, jo, kā jau pie mums tas pieņemts, kompānija labāk uzrāda zaudējumus un nodokļus nemaksā, nevis izvēlas maksāt kādu konkrētu summu. Bet skaidrs arī tas, ka Eiropas Komisija seko visiem procesiem dalībvalstīs un tos vērtē. Cik man nācies runāt ar Eiropas amatpersonām, mums šis nodoklis skaitās viens no liberālākajiem Eiropā

UZZIŅAI

ES ir stimulējusi Eiropas kuģu īpašniekus izmantot ES dalībvalstu karogus. ES dalībvalstis ir informētas par tonnāžas nodokļa sistēmu, kas būtiski samazina kuģu īpašnieku nodokļu slogu, lai stiprinātu to konkurētspēju pasaulē. Saskaņā ar Kopienas pamatnostādnēm par valsts atbalstu jūras transportam (2004. gads) kuģu īpašniekiem ir tiesības izmantot šo sistēmu, ja tiem vismaz 60% kuģu tonnāžas reģistrēti ES valstīs.



Jānis Krastiņš IMO konferencē.

gan pēc piemērotā koeficienta, gan arī pēc izmatošanas sistēmas, tāpēc tas varētu būt pievilcīgs no izmaksu viedokļa. Tas varētu būt interesants lielām ārzemju kompānijām, kas pieradušas pie nodokļu maksāšanas, un tieši ar šo argumentu mums izdevās pārliecināt Finanšu ministriju nemainīt šo regulējumu.

Piemēram, Vācijai, lai tā varētu izmantot tonnažas nodokli, pamatojoties uz EK prasībām, ir jānodrošina, ka sešdesmit procenti no vācu kuģu īpašnieku kuģiem ir reģistrēti zem Eiropas valstu karoga. Pie mums jau tagad nāk Vācijas kuģu īpašnieki, ku-

ri izvērtē dažādus piedāvājumus, lai samazinātu savas flotes izmaksas.

– Ja Latvijas Kuģu reģistrs piedāvā vienu no liberālākajiem pakalpojumiem, kāds varētu būt iemesls, lai Vācijas kuģu īpašnieks laistu garām šādu izdevību un neizmantotu Latvijas izdevīgo piedāvājumu?

– Viena no lielākajām un nopietnākajām problēmām ir saistīta ar bankām, tātad ar finanšu sektoru. Lai kāda no kuģošanas kompānijām varētu attīstīt projektu, tam naudu dod kāds banku konsorcijs. Tā ir banku grupa, kas veido fondu, no kura finansē to vai citu projektu. Savulaik mēs nopietni pētījām iespējas un bijām gatavi doties pie bankām vai banku konsorcija, lai risinātu jautājumu par dažādu projektu iespējamību, bet sapratām, ka mums jau nemaz nav tādas bankas, ar kuru varētu runāt par šo jautājumu, šeit tādu konsorciju nav. Kad kuģu īpašnieks nonāk līdz jautājumam par jauna kuģa būvniecības finansēšanu, tūlīt spēkā stājas banku noteikumi – mēs jums dodam finansējumu kuģa būvei, bet jums šis kuģis ir jāreģistrē zem konkrēta karoga. Un priekšā tiek nolikti, teiksim, pieci karogi, no kuriem izvēlēties. Tur noteikti ir Panamas un Libērijas karogs, bet Latvijas karoga jau šajā sarakstā nav.



– Ja EK uzstāj, ka sešdesmit procentiem kuģu ir jābūt zem Eiropas valstu karoga, vai arī tad nepieaug Latvijas karoga izredzes?

– Šāda prasība ir spēkā jau labu laiku, bet jāsaprot, ka Latvijas karogs pirmajās vietās nekad neparādīsies. Tie vācieši, kuriem pie mums jau ir reģistrēti vairāki kuģi un kurus mūsu karogs un mūsu sniegtais pakalpojums visnotaļ apmierina, plānoja ņemt jaunu kuģi un to reģistrēt zem mūsu karoga, tomēr beigās nekas neiznāca, viņi atsūtīja atvairinošanos vēstuli, jo bankas ir uzlikušas veto – Latvijas karogu neliksiet! Nav īsti saprotami argumenti: vai tā ir neuzticība, vai pamatā ir vēl kas cits?

– Visticamāk, Eiropā ir vajadzīgs lobījs, kurš spēj “izsist” cauri Latvijas karogu.

– Jā, bet tas maksā krietnu naudu un prasa laiku. Tas ir finansiāli apjomīgs pasākums, ar ko, piemēram, regulāri nodarbojas dāņi, kuri sevi reklamē gan Āzijā, gan visur citur.

– Cik var noprast no internetā pieejamās informācijas, dāņi ļoti nopietni veido savu jūrniecības nozares politiku un plāno ambiciozu ilgtermiņa stratēģiju.

– Tā tas ir. Viens no Dānijas jaunākajiem un skaļākajiem paziņojumiem ir par to, ka tā ieviesīs kuģu elektroniskos sertifikātus, tāpat viņi ir izdomājuši arī kādu digitalizācijas risinājumu jūrnieku dokumentiem, kas, manuprāt, pašlaik ir visai neizpildāms uzdevums. Ja Eiropā vēl jūrnieku elektroniskos dokumentus varētu izmantot, tad īsti nevaru iedomāties, kā tas varētu notikt kaut kur Āfrikā, kur dažkārt pat nav interneta. Jūrnieku elektronisko dokumentu projekta būtība ir tāda, ka ir jūrnieka datu bāze, katram jūrniekam tāds kā personiskais profils, kurā var redzēt, kādi viņam ir sertifikāti un vai tie ir derīgi. Bet tu ar kuģi aizbrauc, piemēram, uz Nigēriju, un saki, ka visi jūrnieka kompetences sertifikāti ir elektroniski, un tad ir pilnīgi skaidrs, ka kuģim un ekipāžai varētu rasties zināmas problēmas pārliecināt šo valstu amatpersonas par jūrnieku dokumentu autentiskumu.

Vēl dāņi ir paziņojuši, ka digitalizēs visu kuģu reģistrācijas procesu. Pieļauju domu, ka pašlaik tas vairāk ir komerciāls triks, mārketinga gājiens, lai paziņotu – redz, mēs pirmie pasaulē kaut ko tādu darām!



Darbs kārtējā LJS valdes sēdē.



– Un tomēr šī ziņa nepaliek nepamanīta, jo viņi tiešām savu jūrniecības nozari un savus pakalpojumus skaļi reklamē.

– Un tas no viņiem prasa visai krietnus finanšu resursus.

– Digitalizācija tagad visiem ir karstākais temats, bet ko mēs varētu darīt šajā virzienā?

– Ja domājam par kuģu dokumentu digitalizāciju, tad, ņemot vērā mūsu Kuģu reģistra apjomu, tā īsti nav Jūras administrācijas galvenā prioritāte. Mēs varām raudzīties uz reālo tirgu – piekrastes kuģošanas kuģiem, bet arī tad jābūt reālistiem un jāsaprot, ka konkurence Baltijas jūras reģionā ir ļoti nopietna un sīva, jo visas šā reģiona valstis mēģina ieņemt savu, iespējami lielāku vietu, kā arī nākt klajā pat ar populistiskiem paziņojumiem. Mūsu kaimiņi igauņi, piemēram, ir paziņojuši, ka reģistrēs kuģus arī brīvdienās. Esot pat konsultējušies ar Maltu, kas Eiropā ir lielākā un pasaulē septītā lielākā karoga valsts ar aptuveni 1200 zem Maltas karoga reģistrētiem kuģiem, un jautājuši, vai arī tur brīvdienās piedāvānot kuģu reģistrēšanu, uz ko maltieši nesapratnē raustījuši plecus. Nav īsti skaidrs, kādam jābūt iemeslam, lai piedāvātu tādu pakalpojumu, jo diez vai kāds kuģu īpašnieks sestdienā pie alus kausa pēkšņi pieņems lēmumu mainīt kuģa karogu? Kuģa reģistrēšanas process vienmēr aizņem zināmu laiku, jo nekas nenotiek, tā vienkārši sasirot plaukostas. Vēl jo vairāk zinot, ka izdaudzina tajā efektīvo pakalpojumu valstī Igaunijā kuģu reģistrēšanas mehānisms ir visai smagnējs un nav tik efektīvs, jo līdzīgi kā nekustamo īpašumu arī kuģus pie viņiem reģistrē tiesnesis.

– Vai tad Igaunijas tiesneši ir tik kompetenti, lai spētu iedziļināties kuģu reģistrēšanas niansēs?

– Tur jau tā problēma, ka Igaunijas Jūras administrācija sagatavo dokumentus, ko iesniedz tiesnesim, kurš sagatavotajos lēmumos neko nemaina, tikai rindas kārtībā veic tehnisku ierakstu, un tas ļoti paildzina procesu. Domāju, ka ar šādu brīvdienas piedāvājumu igauņi mēģina notušēt savas sistēmas neefektivitāti. Mūsu Jūras administrācijai tādu problēmu nav, jo tad, kad dokumenti ir sakārtoti, veicam kuģa reģistrēšanu, un lieta darīta!

– Bet kādam, kurš nepārzina procesu kopumā, šāds reklāmas gājiens varētu likties progresīvs – redz, kā igauņi atkal var! Igaunijā jau to dara, un viņi atkal ir mums priekšā!

– Jā, jā, igauņi jau to dara! Patiesībā viņi drīzāk mulķo sevi un citus, ka tiek piedāvāts kaut kas inovatīvs. Tomēr, raugoties nākotnē, visu procesu digitalizācija ir neizbēgama, un mums šajā ziņā ir savi veicamie mājas darbi – visi e-sertifikāti. Ja attiecībā uz jūrniekiem tas ir tālākas nākotnes stāsts, tad attiecībā uz kuģiem tā jau ir šodienas prasība. Otrs jautājums, ap kuru tagad grozās visi pasaules jūrniecības ekspertu prāti, protams, ir autonomie kuģi. Šajā ziņā mēs varām stāstīt, ko vēlamies attīstīt, bet, ja tam visam apakšā nav valsts atbalsta un attiecīga finansējuma, tad par šā jautājuma risināšanu ir lieki runāt. Autonomo



Jāzeps Spridzāns (no kreisās), Jānis Krastiņš un Roberts Gailītis.

kuģu attīstīšanā mēs varam ieguldīt absolūtu nulli, jo Latvijā nav kuģu īpašnieku, kuri būtu gatavi investēt jauno tehnoloģiju izpētē, un tieši kuģu īpašnieki ir viens no vislielākajiem dzinējspēkiem. Piemēram, Somijā projektu par MASS (*Maritime Autonomous Surface Ships*) virza kompānija "Rolls-Royce" kopā ar valsti, šim projektam atvēlot 200 miljonus eiro. Tad to var saprast – tas ir valsts politisks uzstādījums, projektam ir spēcīgs finanšu avots, un tad jau var arī veikt dažādus eksperimentus, testus un virzīt attiecīgu stratēģiju. Ja mums neviens nav gatavs ieguldīt miljonus tādā projektā, tad visdrīzāk varam tikai sekot, ko šajā jomā dara pasaulē. Mēs jau varētu līdzīgi igauņiem stāstīt, ka jau ir poligons autonomo kuģu attīstībai, kur nu tik brauks un kaut ko mērīs, bet kāds tam būtu segums?

– Bet varbūt ir vērts kaut ko darīt zinātniskajā laukā, ja nu rodas spozas idejas, piemēram, Latvijas Jūras akadēmijā?

– Novērtējot pašreizējo LJA darbību, neesmu pārliecināts, ka viņi varētu iet šajā virzienā. Būsim godīgi, LJA tāda līmeņa zinātniskajiem pētījumiem šobrīd nav kapacitātes.

– Vai var piekrist, ka, domājot par Latvijas jūrniecības nākotni un tālāko stratēģiju, ir tikai divas lietas, ko pēc būtības tajā varam ierakstīt – izglītība un zinātne?

– Tam varētu piekrist, bet, skatoties, kas pašlaik notiek akadēmijā, ir diezgan lielas bažas. Akadēmija mēģina attīstīt dažādus projektus, bet, lai attīstītu



zinātni, ir vajadzīgi jauni un perspektīvi kadri, kuri ir ieinteresēti attiecīgās tēmas pētīšanā un gatavi kaut ko darīt, diemžēl neredzu šādu jauno zinātnieku potenciālu. No sirds novēlu, lai akadēmijas rektorei veicas sakārtot sistēmu, bet problēmas ir lielas. Kaut vai sāksim ar LJA jūrskolu. Tā taču ir bēdu ieleja! Kā var nesavest kārtībā tik elementāras lietas kā telpas? Tā ir nolaidība! Tur mācās jaunieši, kuri vēl nav ne morāli, ne garīgi un fiziski nobrieduši. Būtu tikai loģiski, ja no šīs nolaistās ēkas jūrskolu pārceltu uz akadēmijas teritoriju. Protams, tas atkal ir naudas jautājums, kuras ne akadēmijai, ne jūrskolai nav.

– Izklusās diezgan pesimistiski.

– Būtībā esmu nevis pesimistiski, bet gan reālistiski noskaņots attiecībā uz akadēmiju, jo lieliski saprotu, ka tur naudas ir tik, cik ir, tāpēc vislielākā kritika raidāma Izglītības un zinātnes ministrijas virzienā. Kamēr būs tāda valsts politika, ka labāk katrā augstskolā finansēt zināmu budžeta vietu skaitu un lēti saražot nevajadzīgus speciālistus, nevis saprast, kādi speciālisti patiešām ir vajadzīgi, nekas nemainīsies.

PASAULE MAINĀS

– Kādi akcenti jūrniecībā būs svarīgi nākamajos desmit gados?

– Protams, jau pieminētā digitalizācija. Šodien nevienam nav noslēpums, ka digitalizācijas jomā jūrniecības nozare bija diezgan pamatīgi atpalikusi, tāpat visi lieliski saprot, ka tā ir nozare, no kuras var paņemt naudu, tāpēc tagad tie, kas izstrādā programmatūras, ir pamatīgi sarosījušies, katrs mēģina kaut ko attīstīt, piedāvāt un risināt. Katrs šauj kaut kādā sev vien zināmā virzienā, kas izskatās pēc ļoti haotiskiem un nepārdomātiem risinājumiem. Kuģa inspektoram, kurš aizies uz kuģi, var nākties saskarties gan ar karogvalsts, gan kuģu klasifikācijas sabiedrību tik dažādām digitalizācijas sistēmām, ka, lai veiktu inspekciju, būtu jāpārzina katras valsts un kuģu klasifikācijas sabiedrības elektroniskās sistēmas. Un ja vēl būs jāpārbauda katrs no divdesmit valstu jūrniekiem un katram no tiem vēl būs sava sistēma, kas arī būs jāpārbauda, tad pie tā darba apjoma, kāds ir inspektoriem, tas viss var kļūt par neiespējamo misiju. Tikai loģiski, ka vismaz Eiropas līmenī ir nepieciešams pieņemt vienotu dokumentu elektronisko sistēmu, tāpēc mūsu pārlicība ir, ka to Eiropā vajadzētu mēģināt panākt, izmantojot EMSA (Eiropas Jūras drošības aģentūra) platformu, kas nozīmētu, ka katra valsts savu datu bāzi ielādē kopīgajā EMSA sistēmā. Pašlaik šķiet, ka viss iet pareizā virzienā, un, ja izdotos, tad tas atvieglotu darbu. Jūrnieku dokumentu digitalizācija varētu būt lielākais izaicinājums, jo kuģi strādā starptautiskajā kravu pārvadājumu tirgū, tāpēc jāsaprot, kā dažādu valstu sistēmas savienot vienotā standartā tā, lai inspektoriem būtu pieejama šī informācija. Tas noteikti ir mērķis, uz kuru jāiet, vispirms atrisinot to nacionālā līmenī, tad Eiropas un visas pasaules kontekstā.



Jānis Krastiņš kopā ar Kristīni Carjovu LJA 30 gadu svinībām veltītajā ziedu nolikšanas pasākumā pie Brīvības pieminekļa.

– Kas būs tie finanšu un cilvēku resursi, kas tiks piesaistīti šādam projektam?

– Ja par finansēm, tad tie būs mūsu iekšējie resursi, bet, kas attiecas uz cilvēkiem, tad, skatoties uz citu valstu risinājumiem, var būt dažādas opcijas. Dāņi, piemēram, noalgoja kompāniju, kas izstrādāja sistēmu, kuru viņi tagad cenšas pārdot citiem, tajā skaitā arī pie mums viņi nāca ar piedāvājumu nopirkt jau gatavu elektronisko sertifikātu sistēmu. Kad paskatījāmies uz cipariem, summa veidoja gandrīz mūsu gada budžetu. Dāņu plāniņš bija ieguldīt naudu produkta izstrādē, un tagad viņi mēģina nopelnīt, šo produktu pārdodot.

Ja palūkojamies, ko dara Somija un citas mazas jūrniecības valstis, redzam, ka viņi ļoti daudzas Jūras administrācijas funkcijas, tajā skaitā arī digitālo dokumentu sistēmas izstrādi, ir deleģējuši klasifikācijas sabiedrībām, un tas ir viens no ceļiem, pa kuru iet arī liela daļa no mazajām Eiropas karaļa valstīm.

– Tāds ceļš būtu ejams arī Latvijas Jūras administrācijai?

– Iespējams, bet man šķiet, ka tā mēs zaudētu savu kompetenci gan zināšanu, gan pieredzes ziņā. Un tad būtu jautājums, ar ko tad Jūras administrācija nodarbosies? Domāju, ka mums tomēr ļoti svarīgi ir nepazaudēt to, ko esam sasnieguši, vispirms jau mūsu speciālistu augsto profesionālo līmeni.

Mūsu Kuģu reģistrā ir tikai divdesmit trīs SOLAS klases kuģi, tāpēc būtu neloģiski tiem izstrādāt un attīstīt digitalizācijas sistēmu, jo tās būtu



UZZIŅAI

Piemēram, "The Visma group" jau piedāvā *Maritime Window*, ko reklamē kā efektīvu instrumentu, ar kura palīdzību Eiropas valstu jūras administrācijas un klasifikācijas sabiedrības var nodrošināt kuģu īpašniekiem drošu piekļuvi saviem datiem, kā arī informāciju par kuģu sertifikātiem un inspekciju ziņojumiem. *Maritime Window* var darboties kā *IMO Maritime Single Window* un *European Window* vai arī tiem pieslēgties. Kuģa īpašniekam, ienākot *Maritime Window* ar autorizāciju, ir pieeja tikai saviem datiem par kuģiem, sertifikātiem un inspekciju ziņojumiem.

jekta ietvaros, un mēs no savas puses vēlētos šādu vienotu logu ieviest jau pirms 2025. gada. Pašlaik gan esam vēl tikai ceļā uz to, lai šī sistēma pilnvērtīgi funkcionētu.

Turpinot SKLOIS attīstības projekta ieviešanu, tiek plānots izstrādāt SKLOIS un Valsts ieņēmumu dienesta Elektroniskās muitas datu apstrādes integrācijas papildinājumus, īstenojot SKLOIS dokumentu iesniegšanas formātu un informācijas apstrādes izmaiņas. Diemžēl šis process tik raiti nesokas, un, piemēram, kuģu aģenti sūdzas, ka tiem viena un tā pati informācija jāievada SKLOIS sistēmā un muitas sistēmā. Viņi jautā, vai šo procesu nevarētu vienkār-

astronomiskas izmaksas. Tāpēc ir jautājums, cik lielā mērā mums vajadzētu steigties vai arī nedaudz piebremzēt un pagaidīt, jo iespējams, ka kāds risinājums nāks no Eiropas Savienības.

– Ir kādas pazīmes, ka jau veidojas Eiropas viedoklis?

– Zināmā mērā par to var runāt kontekstā ar Eiropā 2019. gadā pieņemto regulu par jūrniecības vienoto logu – *Maritime Single Window*.

Kad Briselē uz sanāksmi pulcējās vadības līmeņa darba grupa, tur skaidri tika paziņots, ka 2025. gadā Eiropā sāks darboties vienotā informācijas sistēma, bet Latvija savu vienotā loga sistēmu veido SKLOIS projekta ietvaros, un mēs no savas puses vēlētos šādu vienotu logu ieviest jau pirms 2025. gada. Pašlaik gan esam vēl tikai ceļā uz to, lai šī sistēma pilnvērtīgi funkcionētu.

Turpinot SKLOIS attīstības projekta ieviešanu, tiek plānots izstrādāt SKLOIS un Valsts ieņēmumu dienesta Elektroniskās muitas datu apstrādes integrācijas papildinājumus, īstenojot SKLOIS dokumentu iesniegšanas formātu un informācijas apstrādes izmaiņas. Diemžēl šis process tik raiti nesokas, un, piemēram, kuģu aģenti sūdzas, ka tiem viena un tā pati informācija jāievada SKLOIS sistēmā un muitas sistēmā. Viņi jautā, vai šo procesu nevarētu vienkār-

šot, abas sistēmas savienojot. Var piekrist, ka tas būtu tikai loģiski, bet muiža iebilst, jo viņu jaunais standarts būs izstrādāts 2023. gadā, un tikai tad muiža būs gatava kopdarboties. Šādas politiskās neizlēmības dēļ uzņēmēji dara lieku darbu, sistēma nestrādā efektīvi, un vēl gadus trīs nekas nemainīsies. Nevienam, kas valda pār kādu datu kopu, negrib no tās šķirties un ar to dalīties, jo informācija mūsdienās, protams, ir vērtība, bet šajā gadījumā mums nav vajadzīga muitas informācija, jo vēlamies tikai atvieglot dzīvi kuģu aģentiem. Bet atcerēsimies, cik grūti gāja ar SKLOIS projekta uzsākšanu, kas ielga aptuveni piecpadsmit gadus, jo bija tikai runas, kam nesejoja darbi.

UZZIŅAI

No 2019. gada 1. janvāra SKLOIS sistēmas turētāja funkcijas pilda Latvijas Jūras administrācija, kuras darbinieki nodrošina piekļuvi SKLOIS un sniedz atbalstu lietotājiem. SKLOIS projekta mērķis ir sakārtot un pilnveidot uzņēmējdarbības vidi un palielināt Latvijas tranzīta un kravu loģistikas sektorā strādājošo konkurētspēju. Attīstot Starptautisko kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmu, tiks nodrošināta turpmāka "vienas pieturas aģentūras" attīstība starptautisko jūras kravu loģistikas jomā, kā arī uzsākta vairāku jaunu procesu elektronizācija kuģošanas drošības un ostu kontroles jomā.



Atbildīgs IMO balsojums.

SATIKSMES MINISTRIJAS STRATĒĢISKAIS REDZĒJUMS

– Satiksmes ministrs Tālis Linkaits, apmeklējot Jūras administrāciju un diskutējot par jūrniecības nozares tālāko attīstību un iespējamām problēmām, izteica viedokli, ka Jūras administrācijai būtu lietderīgi nevis veikt izmaiņas esošajā stratēģijā, kas vēl būs spēkā 2020. gadā, bet gan sagatavot jauno stratēģiju un sākt strādāt saskaņā ar to jau gadu ātrāk. Kāds tad ir satiksmes ministra redzējums par Jūras administrācijas turpmāko darbu un virzību?

– Saeima ir pieņēmusi lēmumu, ka visām valsts kapitālsabiedrībām ir jāveido padome, un mēs ar ministru diskutējām par Jūras administrācijas nākotni kontekstā ar šādas padomes izveidošanu. Kādreiz administrācijā šāda padome jau bija, un tādu izveidot jau nebūtu problēma, bet, ja mēs parēķinām, tad tie mūsu budžetā būtu aptuveni simt tūkstoši eiro papildu izdevumu, un tas ir reāls finansiālais slogs, kas liek domāt, vai mums to vajag? Ja neveidojam padomi, tad ir jādomā par statusa maiņu, un es domāju, ka mums nevajadzētu ar to steigties, jo ir ļoti svarīgi saglabāt mūsu profesionālos speciālistus un spēt viņiem samaksāt adekvātu un konkurētspējīgu atalgojumu. Piedevām vēl jāatzīst, ka komercsabiedrības statuss ļauj daudz elastīgāk plānot darbību un reaģēt uz procesiem. Pēdējos divus gadus esam strādājuši ar zaudējumiem tā iemesla dēļ, ka nevarējām paaugstināt navigācijas maksu. Tagad jaunās maksas ir stājušās spēkā, par ko paldies jaunajam satiksmes ministram Tālim



Linkaitam. Ministrs uzsvēra, ka mums vajadzētu domāt par iespējām vairāk nopelnīt un skatīties, kā attīstīt biznesa iespējas. Liela daļa no Jūras administrācijas ieņēmumiem veidojas no ostās ienākošajiem kuģiem, un mēs, protams, nodokļu ciparus jau varam saziņēt, cik lielus gribam, bet vienmēr jāpatur prātā, ka šāds maksu pieaugums būtu slogs mūsu tranzīta nozarei, tāpēc ir jābūt skaidrībai, ko mēs stratēģiski gribam panākt.

– Atgriežoties pie sarunas sākumā pieminētās Finanšu ministrijas nevēlēšanās pēc būtības iedziļināties jautājumos, kas skar jūrniecības nozari, rodas pārdomas, vai vispār Latvijā jūrniecības nozare tiek pieņācīgi novērtēta?

– Jau minēju, ka, domājot par atbalstu Latvijas jūrniecības nozarei, vienmēr prātā jāpatur starptautiskās un ES prasības. Lai atbalstītu jūrniecības nozares iniciatīvas un projektus, ir jāsaņem Finanšu ministrijas akcepts, bet diemžēl pašas Finanšu ministrijas skatījums uz jūrniecības nozari nav saprotošs un pretimnākošs, ņemot vērā to pieredzi, kāda bija, strādājot pie jaunā uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma, kad ministrijas attieksme bija ļoti augstprātīga – mēs zinām labāk un visu taisīsim pēc igauņu parauga. Kad kādā sanāksmē iebildu, ka jūrniecības nozarē mums nevajadzētu ņemt par pamatu Igaunijas piemēru, jo jūrniecības nozarē igauņi vēlas ieviest mūsu sistēmu, un viņi skatās uz mums, nevis mēs uz viņiem, Finanšu ministrijas ierēdņi pārsteigti noraudzījās uz mani – ko es tur tādu runāju?

– Izlasīju kāda pētnieka izteiktu gudru domu, ka diemžēl par jūras lielvalstīm tiek uzskatītas tās valstis, kurās ir visvairāk kuģu īpašnieku, un kuģa karogs te nav noteicošais.

– Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā (IHO) par šo jautājumu notikušas lielas diskusijas tad, kad veidota IHO padome, jo par noteicošo izvirzīts princips, ka padomē jābūt valstīm, kurām ir vislielākā hidrogrāfiskā interese. Bet kā to noteikt? Notika diskusijas, vai tās ir valstis, kurām ir visvairāk kuģu reģistrā vai visvairāk ūdens akvatoriju, kas jākartē, bet iespējams, ka intereses atkarīgas no jūrnieku skaita. Un katra valsts, kura vēlējās sevi redzēt padomē, segu vilka uz savu pusi. IMO savukārt vienmēr svarīgs ir bijis kuģu skaits zem valsts karoga, un pie lēmumu pieņemšanas tieši lielākās kuģu karoga valstis arī ir bijušas noteicējas. No otra puses, tieši šīs valstis arī maksā lielākās dalības maksas, bet attiecībā uz Latviju samērot kuģu skaitu ar jūras valsts statusu būtu pārāk vispārināti. Nebūs viegli pacelt jūrniecības nozari pietiekamos augstumos un cerēt, ka mūsu Kuģu reģistrā būs vairāk par simt kuģiem, tas varētu būt maz ticams, bet mums ir tradīcijas, vēsture un pieredze. Jūrnieku skaits vienmēr ir bijis un arī tagad ir liels. Savulaik bija arī liela flote, no kuras tagad diemžēl nekas nav palicis pāri, bet vienmēr jau vieglāk ir kaut ko atmest, nekā mēģināt pacelt.■



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA 2019. GADĀ

ĒNU DIENA LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJĀ

Iedibinātā Ēnu diena Latvijā nav tikai formāls pasākums, tās nozīme ir vērtējama daudz plašāk, jo jaunieši bieži vien tieši no *ēnu devējiem* gūst pirmo, bet reizēm arī pēdējo impulsu tās vai citas profesijas izvēlē. Kā jau ik gadus, arī 2019. gada 13. februārī visā Latvijā norisinājās Ēnu diena, kurā nu jau tradicionāli piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija, uzņemot sešas *ēnas* – pa trim valdes priekšsēdētājam Jānim Krastiņam un Kuģošanas drošības departamenta direktoram Raitim Mūrniekam. Par *ēnotājiem* JA pieteicās puisi no Rīgas, Dobeles un Bauskas, kuri gatavojas savu nākotni saistīt ar kuģu vadītāja vai kuģu būvnieka specialitāti. Pavadot dienu kopā ar saviem *ēnas devējiem*, skolēni ne tikai iepazinās ar darbu JA, bet arī apmeklēja AS “Tallink” kuģi “Romantika”, kur paviesojās uz kapteiņa tiltiņa, lai klātienē redzētu, kā kuģis tiek vadīts.

“Manuprāt, Ēnu diena tiešām bija labi izdevusies. Man ļoti patika gan sagatavotā programma, gan arī sastapto darbinieku atklātā un tiešā izturēšanās pret mums. Es noteikti uzzināju daudz ko noderīgu savam nākotnes profesijas izvēles ceļam. Mēs guvām priekšstatu arī par hidrogrāfu un kartogrāfu darbu, par viņu ikdienu. Taču visvairāk pozitīvu iespaidu guvu tieši no valdes priekšsēdētāja Jāņa Krastiņa, bija ļoti interesanti ar viņu sarunāties un klausīties viņa stāstījumu,” gūtajos iespaidos dalās Rīgas 49. vidusskolas 11. klases skolēns Kristaps Daniels Grīns, kurš *ēnoja* J. Krastiņu.■

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS IZPILDA HIDROGRĀFISKO MĒRĪJUMU UZDEVUMUS

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti ar hidrogrāfijas kuģi “Kristiāns Dāls” un hidrogrāfijas kuteri “Sonārs” kā ik gadus pavasarī sāka jauno mērījumu sezonu, bet pirms aktīvās mērījumu sezonas sākšanas tika veikta mērīšanas aparātūras un iekārtu kalibrēšana un pārbaudes.

2018. gadā beidzās ES līdzfinansētā projekta FAMOS otrais posms, kurā





piedalījās septiņas Baltijas jūras reģiona valstis un kura mērķis bija kuģošanas drošības uzlabošana Baltijas jūrā HELCOM plāna ietvaros.

2019. gadā JA hidrogrāfu galvenais uzdevums bija veikt hidrogrāfiskos mērījumus saskaņā ar HELCOM plānu 450 kvadrātkilometru platībā, un šo uzdevumu izdevās ne tikai izpildīt, bet pat nedaudz pārsniegt, veicot mērījumus 467 kvadrātkilometru platībā.

"Kristiāns Dāls" veica mērījumus Baltijas jūrā, lrbes šaurumā un Rīgas jūras līcī, savukārt hidrogrāfijas kuteris "Sonārs" galvenokārt strādāja Rīgas jūras līcī, veicot mērījumus arī ostās, tai skaitā uzmērot Rīgas ostas pievedceļus.

Pateicoties salīdzinoši siltajam rudenim, mērīšana šogad turpinājās līdz pat decembra sākumam. ■



JA APMEKLĒ KOREJAS VĒSTNIEKS

11. martā Latvijas Jūras administrāciju apmeklēja Korejas Republikas vēstniecības Latvijas Republikā vadītājs Songdžins Hans. Vēstniekam tiekoties ar JA valdes priekšsēdētāju Jāni Krastiņu, tika pārrunātas abu valstu sadarbības iespējas un perspektīvas jūrniecības jomā. ■

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA IZSTĀDĒ "OUTDOOR RĪGA 2019"

No 29. līdz 31. martam Starptautiskajā izstāžu centrā Ķīpsalā norisinājās izstāde "Outdoor Rīga 2019", kurā JA piedalījās ar informāciju par atpūtas kuģu reģistrāciju, uzraudzību un aprikojuma prasībām, kā arī aktualitātēm atpūtas kuģu būvētājiem.

Izstādes laikā tika arī reklamēts jaunais JA Hidrogrāfijas dienesta sagatavotais Karšu krājums atpūtas kuģiem. JA jau tradicionāli strādāja kopā ar Ceļu satiksmes drošības direkciju kopīgā standā "Kuģo droši!". Izstāde 2019. gadā pulcēja 186 nozares uzņēmumus no Latvijas, Lietuvas,





Igaunijas, Francijas, Polijas, Ukrainas un Vācijas. Iepazīt karstākos sezonas jaunumus, veikt pasūtījumus un pirkumus, kā arī apmeklēt lekcijas un meistarklases bija ieradušies 21 268 interesenti.■

1,8% LATVIJAS VĪRIEŠU IR JŪRNIEMI

2019. gada sākumā Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā bija reģistrēti 12 444 jūrnieki, kas ir 0,6% no aptuveni 1 935 000 Latvijas iedzīvotāju. Tomēr, lai salīdzinājums būtu korekts, vērā jāņem tikai 20 gadu vecumu sasniegušie, jo tikai ap šādu vecumu cilvēki sāk strādāt jūrā. Vecumā virs 20 gadiem ir aptuveni 1 542 000 Latvijas iedzīvotāju – ap 687 900 jeb 45% vīriešu un ap 854 300 jeb 55% sievietes. Lielākā daļa reģistrēto jūrnieku, protams, ir vīrieši – aptuveni 12 000 jeb 96%, un tikai 4% (aptuveni 500) ir sievietes. Salīdzinot jūrnieku vīriešu un par 20 gadiem vecāku vīriešu kārtas Latvijas iedzīvotāju skaitu, var secināt, ka aptuveni 1,8% no Latvijas iedzīvotājiem vīriešiem ir jūrnieki. Šādu aprēķinus veicis JA JR Konvencionālās uzraudzības daļas vadītājs Roberts Gailītis.

92% jeb aptuveni 11 500 Latvijas jūrnieku strādā tirdzniecības flotē, 8% jeb aptuveni 1000 jūrnieku – zvejas un iekšējo ūdeņu flotē. No tirdzniecības flotē strādājošiem 51% ir jūras virsnieki – kapteiņi, stūrmaņi, mehāniķi, elektromehāniķi, 49% – klāja komandas un mašīntelpas komandas ierindas jūrnieki un apkalpojošais personāls.

Tikai 4% Latvijas jūrnieku strādā uz Latvijas karoga kuģiem, 44% uz Eiropas valstu kuģiem un 52% uz citu valstu kuģiem. 17% Latvijas jūrnieku strādā uz Māršalu Salās reģistrētiem kuģiem, 11% uz Maltas karoga kuģiem, 8% uz Apvienotās Karalistes un tikpat uz Libērijas karoga kuģiem. Vēl pa 5% strādā uz Norvēģijas, Kipras un Bahamu karoga kuģiem.■

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS SITUĀCIJA RĪGAS KANĀLĀ UN DAUGAVĀ IR UZLABOJUSIES

16. aprīlī JA uz tikšanās bija aicināti pasažieru un izbraukumu kuģu, kas veic pasažieru pārvadājumus pa Daugavu un pilsētas kanālu, īpašnieki. Sanāksmē piedalījās arī Krasta apsardzes dienesta, Rīgas brīvostas, Rīgas brīvostas policijas un Rīgas domes Satiksmes departamenta pārstāvji. Šādas tikšanās pasažieru kuģīšu sezonas atklāšanas sākumā tiek rīkotas jau vairākus gadus. Ja pirms gadiem trim četriem sanāksmes nereti norisinājās diezgan agresīvos toņos, jo katrs centās pierādīt savu taisnību un vainot pārējos visās nebūšanās, tad pēdējos gados tikšanās ir ļoti konstruktīvas, tajās tiek pārrunātas konkrētas problēmas un meklēti risinājumi.



2018. gadā tika saasināts jautājums par to, ka ātrgaitas kuteri un motorlaivas, braucot lielā ātrumā pa Daugavu, tai skaitā ostas teritoriju, sacel viļņus, kas apdraud citus kuģotājus. Par to tika runāts arī šogad, taču secinājums bija, ka ne vienmēr pie vainas ir ātrums, nereti ātrgaitas kuģis, braucot lēni, rada lielākus viļņus, nekā "lidojot" pa ūdens virsmu. Vērā ņemams būtu likumdošanā noteiktais, ka nedrīkst radīt apdraudējumu citiem. Tātad katram kuģotājam vajadzētu spēt un gribēt novērtēt, kādus draudus viņa peldlīdzeklis rada apkārtnē. Tas, pirmkārt, ir kultūras jautājums, un, iespējams, liela nozīme būtu izskaidrošanas darbam, ko ostas policijas pārstāvji arī apņēmās veikt, jo vairāk tādēļ, ka pārkāpējus sodīt ostas policijai pašlaik nav tiesību.

Tikšanās laikā tika diskutēts arī par to, vai pilsētas kanālā būtu nepieciešami satiksmes ierobežojumi, pašlaik tajā var kuģot ikviens. Secinājums – pilsētai tomēr ir jābūt pieejamai, ierobežojumi nebūtu jānosaka, taču kuģošanas drošībai jāpievērš uzmanība, īpaši jau tāpēc, ka nemotorizēto peldlīdzekļu kuģotāji nereti mēdz būt alkohola reibumā. Kuģošanas drošības situācija pēdējā laikā neapšaubāmi ir uzlabojusies – pagājušajā gadā nav notikuši būtiski incidenti, no kuriem iepriekšējos gados izvairīties nekādi neizdevās.

JA speciālisti informēja kuģu īpašniekus par ikgadējām pārbaudēm un uzsvēra, ka JA Kuģošanas drošības inspekcijas nostāja ir ļoti vienkārša – neviens trūkums nedrīkst palikt nenovērsts. Ja inspektori pārbaudes laikā konstatē pārkāpumus vai nepilnības, tie jānovērš, un tad kuģis tiek pārbaudīts atkārtoti. Tikai tad, kad visi trūkumi pilnībā novērsti, kuģis var sākt darbu. Biežāk konstatētie trūkumi – radioaprikojumam nav pieslēgts GPS, kas ļautu nekavējoties noteikt kuģa atrašanās vietu, neprecīzi tiek aizpildīti kuģu žurnāli, nedarbojas ugunsdzēsības vai ūdens signalizācija.

Kuģu īpašniekiem tika atgādināts, ka viņi apņēmušies visas vecās glābšanas vestes triju četru gadu laikā nomainīt pret jaunām, ka piepūšamajām vestēm jāveic pārbaudes ne retāk kā reizi 12 mēnešos, ka visām vestēm jābūt košām, ar atstarojošiem elementiem. Bērniem, atrodoties uz izbraukuma kuģa vai laivā, glābšanas vestēm jābūt uzvilktām visu laiku.■

PĀRBAUDA IEKŠĒJO ŪDEŅU PASAŽIERU KUĢU DROŠĪBU

Sākoties pasažieru pārvadāšanas sezonai, JA kuģošanas drošības inspektori pārbaudīja kuģus un kanāla laivas, kas veic pasažieru pārvadājumus Daugavā un Rīgas pilsētas kanālā, kā arī Ventspils ekskursiju kuģi "Hercogs Jēkabs".

Inspektori kontrolēja kuģu korpusu un dzinēju stāvokli, stūres iekārtu darbību, kā arī aprikojumu, tai skaitā sakaru un navigācijas līdzekļus, ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Tāpat tiek pārbaudīta kuģu apkalpju kvalifikācija.



2019. gadā biežāk konstatētie trūkumi bija bojājumi ugunsgrēku un ūdens signalizācijas sistēmās, radioaprīkojumam nebija pieslēgta GPS sistēma, kas ļauj nepieciešamības gadījumā precīzi noteikt kuģa atrašanās vietu, tāpat tika konstatētas kļūdas kuģu žurnālu aizpildīšanā. 2019. gadā jauna prasība ir marķēt glābšanas vestes, norādot uz tām kuģa nosaukumu un pieraksta ostu. Daži kuģu īpašnieki mēģina apiet vienošanos, kas nosaka, ka visas vecās glābšanas vestes jānomaina triju četru gadu laikā, uzrādot inspektoriem jau pagājušā gadā nomainītās vestes. Tomēr kopumā kuģu īpašnieku izpratne par drošības jautājumiem un līdz ar to pasažieru un izbraukuma kuģu tehniskais stāvoklis uzlabojas. Tāpat visas sezonas laikā notika operatīvās jeb neplānotās pārbaudes, par kurām kuģu īpašniekus un apkalpes iepriekš nebrīdināja, kas motivēja pasažieru kuģu īpašniekus peldlīdzekļus uzturēt kārtībā visu atpūtnieku pārvadāšanas sezonas laiku.■

JA KVALITĀTES VADĪBAS RESERTIFIKĀCIJAS AUDITS

4. jūnijā JA notika kvalitātes vadības sistēmas resertifikācijas audits, ko veica uzņēmuma "Bureau Veritas Latvia" auditori. Audita gaitā neatbilstības kvalitātes pārvaldības sistēmas standarta prasībām netika konstatētas. Lai novērtētu JA kvalitātes pārvaldības sistēmas atbilstību ISO 9001:2015 standarta prasībām, resertifikācijas audits tiek veikts reizi trijos gados. Pārvaldības sistēmas audita mērķis ir noteikt organizācijas pārvaldības sistēmas atbilstību audita kritērijiem, pārvaldības sistēmas spēju nodrošināt, ka organizācija izpilda līgumsaistības, normatīvās un uzraudzības institūciju prasības, kā arī pārvaldības sistēmas efektivitāti, kas sekmē organizācijas izvirzīto mērķu sasniegšanu.■

IZDOTS JAUNS KARŠU KOMPLEKTS ATPŪTAS KUĢU VADĪTĀJIEM

JA Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļa laida klajā karšu komplektu "Kartes atpūtas kuģiem. Baltijas jūra, Latvija". Tas ir jau trešais īpaši atpūtas kuģu vadītāju vajadzībām sagatavotais karšu komplekts. Salīdzinājumā ar iepriekš izdotajiem komplektiem tas papildināts ar trīspadsmit jaunām kartēm. Turklāt jaunajā komplektā īpaša vieta atvēlēta ikmēneša publikācijām "Paziņojumi jūrniekiem", kas nozīmē, ka būs iespējams ik mēnesi sekot līdzi izmaiņām un katram pašam veikt korekciju aktuālajām kartēm savā "Kartes atpūtas kuģiem. Baltijas jūra, Latvija" komplektā. Ostu kartes ir papildinātas ar detalizētu, vizuāli viegli uztveramu informāciju par jahtu pietātnēm, jahtklubiem un



pakalpojumiem. Jaunajā izdevumā ir divdesmit astoņas A2 formāta karšu lapas ar 37 navigācijas kartēm, kas ievietotas ūdensizturīgā mapē. Komplekta izmēri ir 46 x 65,5 x 1,5, svars – 1930 gramī. Cena (ar PVN 21%) – 72,60 eiro.■

JA ZELTA KATEGORIJA ILGTSPĒJAS INDEKSA NOVĒRTĒJUMĀ UN ĢIMENEI DRAUDZĪGA UZŅĒMUMA STATUSS

2019. gadā JA, trešo reizi piedaloties ilgtspējas indeksa novērtējumā, ieguva Zelta kategoriju. Piesakoties ilgtspējas indeksa novērtējumam, tika veikts

pilnīgs publiskis 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 arod biedrību savienība. Turklāt JA jau otro gadu pēc kārtas ir saņēmusi Ģimenei draudzīga



Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš saņem Zelta kategorijas apliecinājumu ilgtspējas indeksa novērtējumā. Latvijas Darba devēju konfederācijas ģenerāldirektore Līga Meņģelšone (pa kreisi) un Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta vadītāja Dace Helmane.



uzņēmuma statusu. Lai veicinātu ģimenisko vērtību nostiprināšanos sabiedrībā un uzlabotu ģimeņu dzīves un darba vidi, Labklājības ministrija jau vairākus gadus vērtē uzņēmumus, piešķirot tiem Ģimenei draudzīga uzņēmuma statusu. Tas tiek piešķirts uz vienu gadu, piedaloties Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta organizētajā ilgtspējas indeksa novērtējumā un iegūstot atbilstošu novērtējumu ekspertu noteiktajos kritērijos.



Uzņēmumu interese par šo iniciatīvu arvien pieaug, apliecinot, ka šāds statuss biznesa vidē ir būtisks un sniedz virkni ieguvumu: veicina lojalitāti un piesaisti darba devējam, paaugstina potenciālo darbinieku interesi par uzņēmumu, sekmē uzņēmuma reputāciju.■

VISĀ PIEKRASĒ NOTIKUŠAS ZVEJAS LAIVU PĀRBAUDES

JA kuģošanas drošības inspektori maijā un jūnijā veica ikgadējās jūras zvejas laivu pārbaudes. Pārbaudes notika visā piekrastē, un pārbaudītas tika laivas, kas reģistrētas Latvijas Kuģu reģistrā (KR). Spēkā stājušies grozījumi Jūras kodeksā, kas paredz, ka zvejas laivām līdzšinējo īpašuma un kuģošanas spējas apliecību vietā tiek izdota tikai reģistrācijas apliecība. Reģistrācijas apliecība ir beztermiņa. Tās lietošana ikdienā laivu īpašniekiem ir ērta, jo apliecība ir neliela formāta, laminēta, līdz ar to nav jābaidās to samērcēt.

JA kuģošanas drošības inspektors Ronalds Legzdīņš akcentēja, ka tagad kontroles dienestiem ir vienkāršāk uzraudzīt, vai veikta laivas ikgadējā pārbaude un laivu var izmantot kuģošanai, jo apliecības tiek pārbaudītas elektroniski. Jauno apliecību ieviešana uzlabojusi arī zvejas laivu kuģošanas drošību. Tā kā jaunajās apliecībās nav vietas piezīmēm, ir tikai divi varianti – vai nu laiva atbilst visām drošības prasībām un ir ekspluatējama, vai arī neatbilst. Zvejnieki to ir sapratuši, un inspektoriem pārsvarā gadījumu tiek uzrādītas drošības prasībām atbilstošas laivas.■



HIDROGRĀFIJAS DIENA TRADICIONĀLI KOPĀ AR AUDŽUBĒRNIEM



Atzīmējot Starptautisko hidrogrāfijas dienu, Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi uz sava hidrogrāfisko mērījumu kuģa "Kristiāns Dāls" uzņēma ciemiņus – bērnus no Latvijas Audžuģimeņu biedrības. 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, pēc tam to apstiprināja ANO, un 2006. gada 21. jūnijā pasaules hidrogrāfi savus svētkus svinēja pirmo reizi.

Latvijas Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvere pastāstīja, ka bērni, kuri pabijuši uz hidrogrāfu kuģa, par piedzīvoto vienmēr stāsta ar lielu sajūsmu un šo piedzīvojumu ilgi atceras. Parasti visi vēlas uz kuģi doties arī nākamajā gadā, taču biedrības paspārnē ir daudz audžuģimeņu, un iespēja piedalīties Hidrogrāfijas dienā katru gadu tiek dota citiem bērniem.

2019. gadā uz "Kristiāna



Dāla" viesojās piecus līdz vienpadsmit gadus veci bērni, kuri ar kuģi brauca pirmo reizi. Viņus uz kuģa interesēja pilnīgi viss, un kuģa komandai nācās atbildēt uz visdažādākajiem jautājumiem. Bērņus iepriecināja gan izbraukums ar kuģi pa Daugavu, gan kopīgais svētku mielasts.■

BALTIJAS VALSTU SPECIĀLISTI PĀRRUNĀ JŪRNIKU SERTIFIKĀCIJAS UN KUĢOŠANAS DROŠĪBAS JAUTĀJUMUS

Muhu salā (Igaunija) notika tradicionālā Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās, kuras laikā dalībvalstu delegācijas apsprieda jautājumus, kas saistīti ar kuģošanas drošību un jūrnieku sertificēšanu.

Šogad gadskārtējā tikšanās norisinājās jau 24. reizi. Sanāksmes galvenais mērķis ir dalīties pieredzē par gada laikā paveikto, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt risinājumus, sākot no viedokļiem dažādos aktuālos starptautiska mēroga jūrniecības nozares jautājumos.



Šogad darba kārtībā bija jautājumi par jūrnieku elektronisko sertifikāciju, medicīnisko sertifikātu un ārstu atzišanu, e-apmācību, kā arī STCW sertifikātu atzišanu starp ES dalībvalstīm. Triju valstu speciālisti sprieda arī par kuģu un ostu valsts kontroles inspektoru apmācību, Starptautiskās konvencijas par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību īstenošanu, IMO un ES prasībām attiecībā uz CO2 izmešiem no kuģiem, kā arī IMO jaunajām prasībām par dzīvības glābšanas iekārtām, kas stāsies spēkā 2020. gada 1. janvārī, un sagatavošanās darbiem to izpildei.■

KONCENTRĒTĀ OSTAS VALSTS KONTROLES KAMPAŅA

30. novembrī beidzās Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) koncentrētā kontroles inspekciju kampaņa, kas sākās 1. septembrī. Šogad kampaņas laikā ostas valsts kontroles inspekcijas ietvaros galvenā uzmanība tika pievērsta kuģu avārijas sistēmām un procedūrām, kuģu apkalpu



UZZIŅAI

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudenī, katru gadu pievēršot uzmanību kādai no aktuālākajām kuģošanas drošības problēmām. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādei, iepriekš saskaņotai metodikai. Vienlaikus šādas kampaņas notiek arī Tokijas saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (TMOU) valstīs.

gatavībai rīkoties avārijas situācijās. Kampaņas mērķis bija pārbaudīt kuģu komandu gatavību ātri un efektīvi reaģēt ārkārtas situācijā, lai saglabātu cilvēku dzīvības, aizsargātu jūras vidi un samazinātu kuģiem un kravām nodarītos zaudējumus.

Koncentrētās kampaņas gaitā Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbaudīja 85 Latvijas ostās ienākušos ārvalstu kuģus – 46 Rīgas ostā, 20 Liepājas ostā, 16 Ventspilī, divus Salacgrīvā, vienu Rojā.

30. novembrī tika aizturēts Gibraltāra karoga ķīmiskais tankkuģis "LC Concorde". Pārbaudes laikā konstatēts, ka uz kuģa nedarbojas avārijas ģeneratora automātiskās iedarbināšanas sistēma, avārijas ģeneratoru nevar pieslēgt avārijas slēgdēlim, kā arī nedarbojas bilžu ūdeņu atsūkņēšanas sūkņi. 4. decembrī pēc trūkumu novēršanas kuģis tika atbrīvots.

Kampaņas laikā Latvijas karoga kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti septiņas reizes, pārkāpumi nav konstatēti, neviens kuģis nav aizturēts.■

2019. GADĀ LATVIJĀ AIZTURĒTI TRĪS ĀRVALSTU KUĢI. LATVIJAS KUĢA AIZTURĒŠANĀ ZVIEDRIJĀ ATZĪTA PAR NEPAMATOTU

Pagājušajā gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem ostas valsts kontroles inspekcijas veikuši 309 reizes. Gada laikā ir aizturēti trīs ārvalstu kuģi.

Itālijas karoga kuģis "MBC Daisy" tika aizturēts par algas savlaicīgu nemaksāšanu apkalpei un ISM sistēmas procedūru neievērošanu, Libērijas karoga kuģis "Marija L" aizturēts par algas savlaicīgu neizmaksāšanu un neapmierinošiem sadzīves apstākļiem kuģa apkalpei, kā arī citiem pārkāpumiem, savukārt, pārbaudot Gibraltāra karoga kuģi "LC Concorde", tika konstatēts, ka uz kuģa nedarbojas avārijas ģeneratora automātiskā palaišanas sistēma, avārijas ģeneratoru nevar pieslēgt avārijas slēgdēlim, kā arī nedarbojas bilžu ūdeņu atsūkņēšanas sūkņi. Pēc trūkumu novēršanas kuģi atbrīvoti.

Inspekciju skaits ārvalstu kuģiem Latvijas ostās dažādos gados bijis atšķirīgs: 2018. gadā tika pārbaudīts 301 kuģis, 2017. gadā 285 kuģi, 2016. gadā 326,



2015. gadā 282, 2014. gadā 306, 2013. gadā – 202 kuģi. 2019. gadā Latvijas kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti 34 reizes, aizturēts tika kuģis “Bonita”, kas Zviedrijas piekrastē uzsēdās uz akmeņainas grunts. Latvijas puse neatzina aizturēšanu par pamatotu un iesniedza apelāciju PMoU (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) Apelācijas komisijai. Apelācijas komisija (*Review Panel*) ir atzinusi, ka Latvijas karoga kuģa “Bonita” aizturēšana bijusi nepamatota.

Līdz šim Latvija pavisam piecas reizes iesniegusi Apelācijas komisijai prasību par kuģu nepamatotu aizturēšanu, un visos gadījumos Latvijas prasības ir atzītas par pamatotām un apmierinātas. Savukārt par Latvijas ostas valsts kontroles inspektoru aizturētajiem ārvalstu kuģiem apelācijas prasības PMoU nav iesniegtas ne reizi.

PATEICĪBA ALEKSANDRAM ŽUKOVAM

Latvijas Jūras administrācijas ilggadējais darbinieks Aleksandrs Žukovs saņēmis Latvijas Jūras administrācijas Atzinības rakstu par mūža ieguldījumu – ilggadēju, godprātīgu un kvalitatīvu darbu.

1. novembris A. Žukovam bija pēdējā oficiālā darba diena JA. Ar jūrniecības nozari viņš bijis saistīts vairāk nekā 60 gadu. 1961. gadā Aleksandrs beidza Liepājas jūrskolu, iegūstot kuģu mehāniķa kvalifikāciju, strādājis par motoristu, atslēdznieku, 4., 3., 2. mehāniķi, vecāko mehāniķi, pēc tam par AS “Kursa” kuģu ekspluatācijas un remonta daļas vadītāju.



Jānis Krastiņš, Aleksandrs Žukovs un Artūrs Brokovskis-Vaivods.

Latvijas Jūras administrācijā A. Žukovs sāka strādāt 1995. gadā, ieņemot Ugunsdrošības daļas vecākā inspektora, Ostas kontroles dienesta kuģošanas drošības inspektora, vecākā kuģošanas drošības inspektora un Kuģošanas drošības departamenta vecākā kuģu kontroles inspektora amatus.■



"KRISTIĀNS DĀLS" UN APKALPE

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta mērījumu kuģis "Kristiāns Dāls" būvēts 2001. gadā Somijā pēc pašu Jūras administrācijas hidrogrāfu projekta.

Visus šos gadus kuģis krietni strādājis, savu komandu nepieviļot, un pretī saņēmis gādību un rūpes. "Kristiāna Dāla" komanda nemīl garas runas, cilvēki saprotas bez liekiem vārdiem gan savā starpā, gan ar savu uzticamo kuģi.

Viens no galvenajiem hidrogrāfu uzdevumiem ir ostu un to pievedceļu dziļumu mērīšana. Gandrīz visas Latvijas ostas gadu un gadsimtu gaitā ir padziļinātas neskaitāmas reizes, jo dabiskie dziļumi nav pietiekami kuģošanai. Jo kuģošana ostā intensīvāka, jo padziļināšana jāveic biežāk. Praktiski grunts ostās un pievedceļos mainās gandrīz pēc katras nopietnākas vētras. Hidrogrāfi ir tie, kas ne tikai atkal un atkal pārmēra ostu dziļumus, bet arī redz visu, kas atrodas zem ūdens un var traucēt ostas darbu.

Ne mazāk svarīgs darbs ir kuģu ceļu pārmērīšana jūrā – tā tiek veikta pa rajoniem, pēc kategorijām, kas noteiktas atbilstoši kuģošanas intensitātei attiecīgajos rajonos. Latvijas hidrogrāfi strādā saskaņā ar tā saukto "HELCOM resurvey" projektu, kas paredz Baltijas jūras galveno kuģu ceļu uzmērīšanu kravu un pasažieru pārvadājumu veikšanai. Visas šā projekta dalībvalstis apņēmušās veikt galveno kuģošanas ceļu un pieeju galvenajām ostām dziļumu sistematisku uzmērīšanu, lai kuģošanas drošību neietekmētu adekvātas dziļumu informācijas trūkums.

Dziļumu mērījumi gan ostās, gan jūrā tiek veikti, izmantojot daudzstaru eholoti, sānskata hidrolokatoru un citu aprīkojumu. Uz "Kristiāna Dāla" daudzstaru eholote mērījumu laikā atrodas zem kuģa korpusa, tā raida staru kūli – ap 500 staru, kas sasniedz grunti un "atgriežas" atpakaļ. Tā kā grunts nav viendabīgi līdzena, stariem veicams dažāds attālums. Mērījumu sistēma apstrādā datus, ņemot vērā staru veikto attālumu, laiku, skaņas ātrumu ūdenī un citus parametrus.

Stari, "rādot" dziļumu, kopā veido savdabīgu attiecīgās vietas grunts attēlu, kurā redzams gan vietas dziļums, gan objekti zem ūdens.

Dažādu zemūdens objektu izpēte ir vēl viens hidrogrāfu uzdevums. Gadās, ka pēc iegūtā attēla uzreiz nemaz nevar saprast, kas tas ir – kuģa vai lidmašīnas vraks, nogrimis kontainers vai kas cits. Tad jāsauc talkā ūdenslīdzēji. Tomēr vissvarīgāk ir noteikt, vai atrastais objekts neapdraud kuģošanu.

Sānskata lokators (saukts arī par hidrolokatoru) darba laikā tiek vilkts aiz kuģa, savienots ar signālvadu. Hidrolokators uztver atstarotā signāla amplitūdu. Ja, piemēram, uz grunts atrodas metāla plāksne, eholote var arī to neuzrādīt, bet hidrolokators "ieraudzīs". "Kristiāna Dāla" mērījumu kompleksā daļa hidrolokatora funkciju ir iebūvēta daudzstaru eholotē.



Jūras dibens tiek apsekots arī ar magnetometru, kas uzrāda metāla priekšmetus. Tie var būt dažādi, lieļāki vai pavisam nelieli, arī mīnas.

Vēl viens hidrogrāfu uzdevums ir tiltu, attīrīšanas iekārtu, grunts izgāztuvju un citu infrastruktūras objektu apsekošana. Biežāk gan šo



darbu uzņemas "Kristiāna Dāla" "mazais brālis" – hidrogrāfijas kuteris "Sonārs", kuram, kā jau mazākam, vieglāk visur piekļūt.

"Mūsu darbā ļoti svarīga ir precizitāte. Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas S44 ed5 standarti mērījumiem ostās pieļauj kļūdu ap 25 centimetru robežās, ārpus ostām pieļaujamā kļūda ir atkarīga no dziļuma. Mēs cenšamies strādāt tā, lai mērījumiem ostās standartkļūda nepārsniegtu 10 centimetru robežu, bet atklātā jūrā pusprocentu no dziļuma. Vienkāršākais veids kļūdu novēršanai ir mērīt divreiz, taču tas sanāktu pārāk dārgi," saka vecākais hidrogrāfs Armands Murāns.

"Kad konkrētā vieta nomērīta, tiek veidotas darba planšetes, tās izmanto ostu dienesti, arī zvejnieki reizēm iepērk, taču tās patiesībā ir informācijas pusfabrikāts. Kuģiem nepieciešamas jūras kartes, un tieši tās ir mūsu darba galaprodukts. Jūras kartes izgatavo mūsu dienesta kartogrāfi, turklāt nu jau vispirms tiek sagatavotas elektroniskās kartes, papīra kartes no tām tiek izdrukātas tikai pēc pasūtījuma, lai uz kartēm vienmēr būtu aktuālākā informācija. Daudzās valstīs joprojām vispirms tiek gatavotas papīra kartes," skaidro A. Murāns.

Hidrogrāfija kā nozare ir attīstījusies līdz ar jūrniecību. Kādreiz hidrogrāfi brauca līdz jūrniekiem, kuri devās atklāt jaunas zemes, lai veidotu pirmās jūras kartes ar iezīmētiem kuģu ceļiem.

Pagājušā gadsimta 20. gados Latvijā bija tvaikonis "Hidrogrāfs", to varētu dēvēt par "Kristiāna Dāla" vecvectētiņu vai vismaz priekšteci. "Hidrogrāfa" apkalpē bija ap 50 cilvēku, "Kristiāna Dāla" apkalpē ir pieci – kapteinis, stūrmanis, mehāniķis un divi hidrogrāfi. Ja kuģis dodas par pusotrām diennaktīm ilgākā reisā, apkalpei pievienojas vēl viens vai divi hidrogrāfi.

"Kristiāns Dāls" un kuģa apkalpe ir ļoti atkarīgi no laika apstākļiem. Ja vilņu augstums ir lielāks par metru, tad precīzi mērījumi vairs nav iespējami. Savukārt, ja vilņu augstums pārsniedz 2,5 metrus, tad atrašanās jūrā jau var kļūt



bīstama pašam kuģim – kaut arī konstruēts un būvēts ļoti stabils, hidrogrāfu kuģis tomēr ir salīdzinoši neliels, pārāk īss, lai mērotos spēkiem ar īsti nopietniem viļņiem. Vēja virziens un ātrums reizēm mainās tik strauji, ka “Kristiānam Dālam” ne reizi vien nācies bēgt no mērījumu rajona. Ja tiek prognozēts, ka laiks būs mērījumu veikšanai labvēlīgs, tad jāķer mirklis, un komanda doties jūrā nereti tiek dota agri no rīta, vēl vakarā vai naktī. “Es jau zinu, ka apkalpe mani ienīst, jo mēdzu zvanīt un izsaukt uz kuģa visnepiemērotākajos brīžos,” joko kapteinis Vasilijš Migačovs.

Kapteinis atzīst, ka laika apstākļi pēdējos gados kļūst arvien neprognozējami – ja kādreiz vēl kaut ko varēja paredzēt pēc gaisa spiediena maiņām, tad tagad paļauties vairs nevar ne uz ko. Taču darbs ir jādara, un dzīve rit, kā jau uz kuģa. Kamēr kuģis ir ceļā uz mērījumu rajonu, hidrogrāfi sakārto aparāturu. Kad tiek sākti mērījumi, kapteinis vai stūrmanis vada kuģi, nomainot viens otru ik pēc četrām stundām. Mehāniķis uzrauga dzinēja darbību un palīdz hidrogrāfiem. Arī hidrogrāfi strādā, viens otru nomainot. Brīvajā laikā jāpagūst gan sagatavot ēdienu, gan paēst, gan arī mazliet pagulēt, kaut gan aizmigt ne vienmēr izdodoties. Pusotra diennakts ir ilgākais laiks, ko kuģis pavada jūrā strādājot, jo vēl jau jātiek līdz krastam. Kā jau minēts, “Kristiāns Dāls” ir ļoti čakls, taču augumā neliels, līdz ar to arī degvielas krājumi nav lieli, turklāt pienāk laiks dot atpūtu arī kuģa dzinējam.

Kad kuģis atgriezies ostā, apkalpes darbs nav beidzies. Mehāniķis pārbauda dzinēju, veic tā apkopi un arī nepieciešamos remontdarbus, hidrogrāfi apstrādā datus, pārbauda aparāturu – tā necieš paviršu apiešanos. Cik pūļu prasa kaut vai atbrīvošana no gliemežvāku apauguma – viss jādara ļoti saudzīgi, lai neko nesabojātu. Arī pats kuģis tiek aprūpēts un sagatavots nākamajam reisam. “Kad kuģis atrodas krastā, uz tā vienmēr ir vismaz viens apkalpes loceklis, arī tad, kad mērījumi netiek plānoti. Ko darīt pietiek allaž, piemēram, ziemā kuģis vienmēr ir notīrīts no sniega un ledus,” skaidro kapteinis.

“Kristiāna Dāla” apkalpe savā tagadējā sastāvā strādā sešus gadus, taču lielākā daļa jūrnīeku un hidrogrāfu ar kuģi saistīti daudz ilgāk. Viņi visi lieliski zina savu darbu, ir perfekti sastrādājušies, bet paši ir pārliecināti, ka ir ļoti dažādi.

“Es uz Latviju atbraucu pēc dienesta armijā, jo mans tēvs bija no Latvijas, no Latgales. Atbraucu un gribēju sākt strādāt par matrozi, taču ieraudzīju, ka šeit ir jūrskola, un iestājos. Pēc beigšanas trīs gadus nācās strādāt ziemeļos. Ko gan visu tur esmu darījis – gan zivis zvejojis, gan zvērus medījis, gan pārdzinis kuģus. Kad PSRS sāka jukt, iestājos darbā “Latvijas ūdensceļos”, vispār man tur ļoti patika, bet pienāca laiks, kad arī šis uzņēmums izjuka. Tad sāku strādāt zvejniecībā, bet Valērijs Koroļovs, “Kristiāna Dāla” kapteinis, mani aicināja pie sevis. Tā arī sāku te strādāt, vispirms par stūrmani, pēc tam, kad Koroļovs, ko mēs vienmēr saucam tikai par Mihaliču, aizgāja pensijā, es paliku viņa vietā. Uz “Kristiāna Dāla” jau esmu nostrādājis 17 gadus. Ir bijis visādi, ir gadījušās tādas



vētras, ka esmu domājis – pietiek, meklēšu darbu krastā. Bet tas pāriet, man patīk mans darbs,” stāsta V. Migačovs.

“Daudzi, kas iestājas jūrskolā, pēc pirmajām praksēm aiziet, jo darbs nav viegls, ne katram tas piemērots. Tie, kuri jūrskolu pabeidz, tie arī paliek un strādā. Es esmu viens no tādiem. Strādāju tirdzniecības flotē, bet krīzes laikā arī tur sākās problēmas. Gribēju atrast stabilu darba vietu un esmu tādu atradis. Arī pirms darba tirdzniecības flotē biju nedaudz saistīts ar hidrogrāfiju – strādāju uz kuģa, kas izvieto bojas. Uzskatu, ka darbs uz “Kristiāna Dāla” ir gandrīz ideāls. Turklāt, un tas ir liels pluss, tiek maksāts sociālais nodoklis, tas nozīmē, ka mums būs arī pensijas, kad tas laiks pienāks,” saka stūrmanis Oļegs Plahotņiks.

“Hidrogrāfijas kuģa vadīšana tomēr ir specifiska – tā nav vienkārši nokļūšana no punkta A līdz punktam B. Veicot mērījumus, kuģis ilgstoši tiek vadīts uz priekšu un atpakaļ, lai “noklātu” noteiktu laukumu. No stūrmaņiem tas prasā augstu precizitāti un koncentrēšanos,” piebilst hidrogrāfs Roberts Streičs.

Ne mazāk specifisks ir arī hidrogrāfijas kuģa mehānika darbs. “Viktors ir mehāniķis ar Dieva dotu talantu. Jāņem vērā, ka uz mūsu kuģa viņš ir vienīgais mehāniķis, tāpēc viņam jātiek galā pilnīgi ar visu. Kuģa mehānisko daļu viņš pārzina perfekti,” vērtē kapteinis.

“Ja man šis darbs nepatīktu, es to nedarītu. Man dzīvē parasti viss tā vienkārši ir sakritis un sanācis. Mācoties skolā, vēl nezināju, par ko gribētu kļūt. Augu Bolderājā, var teikt, ka esmu uzaudzis uz upes. Protams, patika makšķerēt, gadījās, ka ar draugu nokavējām skolu makšķerēšanas dēļ. Makšķerējot nejauši atradu kuģa modeli. Man tas šķita ļoti interesants, un sāku nodarboties ar modelēšanu. Pēc tam nokļuvu klubā “Ekvators”, tolaik tāds bija Ķīpsalā, tā puikām bija tiešām laba lieta, bija prakses uz veciem kuģīšiem, man patika. Pabeidzu 10. klasi, aizgāju strādāt uz “Latvijas upju kuģniecību”, mācījos kursus un pēc tam sāku strādāt uz kuģa “Raķete 3”. Armijā dienēju flotē, biju hidroakustīķis. Pēc tam mācījos un ieguvu kuģu vadītāja / mehāniķa kvalifikāciju, tad neklātienē studēju Kaļiņingradas Zivsaimniecības un zivrupniecības tehniskajā institūtā. Strādāju upju kuģniecībā no 1972. līdz 2007. gadam. Tikko atbrīvojot no tā darba, man jau nākamajā dienā piezvanīja un piedāvāja strādāt uz “Kristiāna Dāla”. Kā jau teicu, viss tā ir kārtojies, it kā pats no sevis,” stāsta mehāniķis Viktors Gerasimenko. Bērības aizraušānās ar kuģu modeļiem Viktoram saglabājusies visu dzīvi, viņš joprojām izgatavo radiovadāmus modeļus un saka, ka esot mazliet žēl šodienas puikas, kuri modeļus var iegādāties ar visu nepieciešamo aprīkojumu, pašam tikai jāsaliek kopā. Agrāk viss bija jāizgatavo pašam ar savām rokām, un tad katram modelim bija pavisam cita vēriba!

“Pēc specialitātes esmu radioinženieris, esmu beidzis Rīgas Tehnisko universitāti. 1996. gadā Hidrogrāfijas dienesta Liepājas rajons meklēja darbinieku. Es pieteicos, nezinot, kas īsti mani sagaida. Biju iedomājies, ka tam būs kāds sakars ar ūdensvadiem! Strādāju Liepājas Hidrogrāfijas rajonā par elektronikas



inženieri darbā ar ugunszīmju, bāku aprikojumu. Reizēm palīdzēju pie bojām. Pēc Jūras administrācijas reorganizācijas mani pārcēla uz Rīgu. Biju gan programmētājs, gan navigācijas sistēmu inženieris. Tas bija interesants laiks, sākām veidot automatiskās identifikācijas sistēmu. Tolaik katra valsts veidoja savu AIS tīklu, mēs arī. Plānojam, meklējam variantus, un sanāca.

Uz "Kristiāna Dāla" strādāju kopš 2006. gada rudens, bet reizēm nākas pastādēt arī Jūras administrācijas ofisā Rīgā. Runājot par jūrlietām, es, protams, palīdzu kuģu vadītājiem un mehāniķim, ja tas nepieciešams, taču mans darba lauks ir programmas, vadi, kalibrēšana – lai viss hidrogrāfijas aprikojums darbotos nevainojami. Dažādām firmām ir dažādi datu formāti programmās, tie jāsalāgo, lai derētu mums. Ja kaut ko nevar dabūt vai arī maksā pārāk dārgi, tad taisu, programmēju pats. Taču visgudrākais Hidrogrāfijas dienestā ir Jānis Sveržickis, viņš ir izstrādājis tādas programmas, kam nav analoģu visā pasaulē. Viņš ir tas, kura viedoklis tiek ņemts vērā, ja kādā jautājumā hidrogrāfu domas dalās," skaidro vecākais hidrogrāfs Armands Murāns.

A. Murāns ir viens no nedaudziem hidrogrāfijas speciālistiem Baltijas valstīs, kurš ieguvis starptautiski atzītu hidrogrāfa diplomu.

Savukārt Roberts Streičs, kaut gados jaunākais, ir īsts "Kristiāna Dāla" veterāns – viņš strādā uz kuģa kopš tā uzbūvēšanas. "Varu teikt, ka es piepildu sava tēva nepiepildīto sapni. Viņš jaunībā no Latvijas tālās jūrās netika politisku iemeslu dēļ, tāpēc jūrā devās no Tālajiem Austrumiem, bet, ja arī sanāca būt ārzemēs, tad krastā netika. Es brīvprātīgi iestājos armijā, lai tiktu Jūras spēkos. Dienēju uz mīnu tralera "Imanta". Beidzot dienestu, varēju sākt strādāt par matrozi, bija viens reiss uz tirdzniecības flotes refrīžeratora, pēc tam nonācu Jūras administrācijā, kas gatavojās saņemt jaunu kuģi un bija vajadzīgs matrozis. Gāja laiks, administrācijā trūka hidrogrāfu, tad mani izsauca priekšnieks un sacīja: tev pieredze ir, tu taču zini, ap ko lieta grozās. Es biju ar mieru kļūt par hidrogrāfu un mācījies esmu galvenokārt Armanda vadībā. Lielākā daļa hidrogrāfu specialitāti apgūst, mācoties no pieredzējušiem kolēģiem. Starptautiski atzīti sertifikāti ir tikai nedaudziem," saka hidrogrāfs Roberts Streičs.

Vērojot "Kristiāna Dāla" jūrniekus un hidrogrāfus, ienāk prātā, ka viņi paši ir kā daļa no sava kuģa – tik precīzs un saskaņots ir viņu darbs. Vīri piekriņ, ka strīdēties neesot par ko, katrs zina savu darbu un, ja vajag, palīdz cits citam. Sastrādājušies.

Pats kuģis nākamgad varēs svinēt 20 gadu jubileju. Tā kā kuģa korpus būvēts no alumīnija, tas jau ir krietni solīds vecums, tādēļ Jūras administrācija meklē iespējas iegādāties jaunu kuģi hidrogrāfisko mērījumu veikšanai. Pašlaik lielākās cerības tiek saistītas ar jaunajām Transporta attīstības pamatnostādņēm (TAP), jo kuģu ceļu uzmērīšana un navigācijas karšu izdošana ir katras jūras valsts pienākums.■

ADMIRĀLIS KEIZERLINGS – LATVIJAS KARA FLOTES PAMATLICĒJS

Keizerlings bija lielisks padomdevējs Latvijas kara flotes izveides jautājumos Valsts prezidentam Jānim Čakstem, kurš jau 1919. gada Parīzes Miera konferences laikā centās Latvijai iegūt karakuģus, kaut apzinājās, ka jaunā valsts vēl nav finansiāli tik stipra, lai varētu tādus uzturēt. 1923. gada 25. janvārī prezidents nāca klajā ar ierosinājumu, ka Latvijai vajadzīga neliela, bet labi apbruņota flote – vidēja lieluma karakuģi un zemūdens laivas. Kad bija pienācis 1926. gads un vajadzēja dot vārdus jaunbūvētajiem kuģiem, eskadras komandieris jūras kapteinis Keizerlings ierosināja mīnu tralerus nosaukt “Pulkvedis Kalpaks” un “Viesturs”, bet zemūdens laivas – “Ronis” un “Līdaka”. Diskusijām punktu pielika Valsts prezidents Jānis Čakste ar savu 1926. gada 9. marta pavēli Nr. 57: aizzogotājs mīnu traleris Nr. 1 – “Imanta”, aizzogotājs mīnu traleris Nr. 2 – “Virsaitis”, zemūdens laiva Nr. 1 – “Ronis”, zemūdens laiva Nr. 2 – “Spīdola”.

Būtībā Keizerlings bija flotes attīstības plāna autors. Deviņu gadu laikā jaunizveidotā flote varēja stāties Valsts prezidenta, nu jau Gustava Zemgala, priekšā. 1927. gada 12. jūnijā eskadras komandieris A. Keizerlings Valsts prezidentam, kara ministram R. Bangerskim, armijas komandierim ģenerālim P. Radziņam, kā arī vēl citām augstām amatpersonām ar lepnumu izrādīja Eskadru, kuru parādē vēl papildināja Jūras aviācijas divizona divi hidroplāni. Kad Valsts prezidents ar pavadoņiem atstāja karakuģi “Virsaitis”, viņus pavadīja kara jūrnieku goda sardze un 21 salūta šāviens. Tā paša gada 17. novembrī, dienu pirms Latvijas devītās dzimšanas dienas un A. Keizerlinga 45 gadu jubilejas, Valsts prezidents paaugstināja jūras kapteini A. Keizerlingu par admirāli.



GROBIŅĀ PIEMIN LATVIJAS MILITĀRĀS JŪRNICĪBAS DIBINĀTĀJU ARČIBALDU KEIZERLINGU

2019. gada 31. jūlijā Grobiņā Latvija Kara flotes simtgades pasākumu ietvaros notika admirāļa Arčibalda Keizerlinga, kurš ir viens no Latvijas militārās jūrniecības dibinātājiem, piemiņas pasākums. Pasākumā tika godināts admirālis A. Keizerlings un nolikti ziedi pie atjaunotā viņam veltītā piemiņas akmens. Tajā piedalījās Jūras spēku komandieris flotiles admirālis Ingus Vizulis, Jūras spēku vienību komandieri, kā arī admirāļa A. Keizerlinga mazdēls Andreass Rogals.

Jūras spēku komandieris flotiles admirālis I. Vizulis savā uzrunā uzsvēra: "Tuvojoties Kara flotes simtgadei, ir jāatceras tie, kuri dibinājuši un izveidojuši mūsu floti, ko ar lepnumu esam pārņēmuši, cenšoties uzturēt tās tradīcijas. Prieks, ka ir bijusi iespēja atjaunot piemiņas akmeni Kara flotes celmlauzim Arčibaldam Keizerlingam un šodien viņu godināt, klātesot viņa mazdēlam Andreasam Rogalam."



Admirāļa A. Keizerlinga mazdēls
Andreass Rogals (centrā).



Keizerlinga piemiņas vieta.

A. Keizerlings cēlies no senas vācbaltu muižnieku dzimtas, dzimis 1882. gada 18. novembrī Grobiņas pagasta Augustes muižā. 1895. gadā viņš iestājās Krievijas cara kara flotes Pēterburgas jūras kadetu korpusā, kuru pabeidza 1901. gadā un ieguva mičmaņa dienesta pakāpi. A. Keizerlings dienēja 13. flotes ekipāžā Krievijas Tālajos Austrumos un piedalījās Krievijas – Japānas karā. 1905. gada maijā viņš nokļuva japāņu gūstā, bet pēc atbrīvošanas no gūsta tika paaugstināts par leitnantu.

1906. gadā Keizerlings bija vecākais virsnieks uz mīnu kreisera, 1907. – 1908. gadā mācījās zemūdeņuursos Liepājā, pēc tam atkal devās uz Vladivostoku, kur dienēja Krievijas Kļūsā okeāna flotē un no 1908. līdz 1912. gadam bija zemūdenes "Feldmaršals grāfs Šeremetjevs" kapteinis. 1911. gadā viņu paaugstināja vecākā leitnanta dienesta pakāpē.



Pēc pārcelšanas uz Baltijas kara floti bija eskadras minu kuģa kapteinis, piedalījās Pirmajā pasaules karā, kura beigās jau bija 1. ranga kapteinis.

1918. gada jūlijā atvaļinājies no karadienesta, A. Keizerlings 1919. gada sākumā iestājās Baltijas landesvērē, kur dienēja kā kavalērijas eskadrona komandieris rotmistra dienesta pakāpē. 1919. gada augustā A. Keizerlingu ieskaitīja Latvijas armijā kapteiņa dienesta pakāpē.

1920. gada 1. aprīlī viņu iecēla par Armijas virspavēlnieka štāba sevišķu uzdevumu virsnieku jūras jautājumos, un tad arī faktiski sākās Latvijas kara flotes veidošana. 1921. gadā A. Keizerlingam piešķīra jūras kapteiņa dienesta pakāpi. 1924. gada 27. jūnijā nodibināja Latvijas Jūras krastu aizsardzības eskadru, par kuras komandieri iecēla A. Keizerlingu, un 1927. gadā viņam piešķīra admirāļa dienesta pakāpi.■

LATVIJAS ARMIJAS KARA FLOTES SIMTGADES SVINĪBAS ATKLĀJ AR KUĢU PARĀDI

Kuģu parādi pieņēma Valsts prezidents Egils Levits, piedalījās aizsardzības ministrs Artis Pabriks, Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālleitnants Leonīds Kalniņš, Jūras spēku komandieris flotiles admirālis Ingus Vizulis un aicinātie viesi.

Turpinot tradīciju, Valsts prezidents svinīgā ceremonijā Jūras spēku karoga kātā iedzina sudraba naglu.

Kuģu parādē piedalījās Jūras spēku štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaitis", apgādes kuģis A-90 "Varonis", minū kuģi M-04 "Imanta" un M-05 "Viesturs", patruļkuģi P-08 "Jelgava" un P-09 "Rēzekne", kā arī sabiedroto valstu jūras spēku kuģi – Zviedrijas daudzfunkcionālā korvete "Helsingborg", Somijas minū licējs "Pyharanta", Vācijas apgādes kuģis

"Werra", Igaunijas štāba un apgādes kuģis "Wambola", Lietuvas pretminu cīņas kuģis "Selis" un Polijas meklēšanas un glābšanas kuģis "Lech".

Svētku pasākumi turpinājās 10. augustā. Rīgas Doma baznīcā notika ekumēniskais dievkalpojums, pēc kura Jūras spēku un ārvalstu kuģu apkalpes Jūras



Valsts prezidents Egils Levits sveic kuģu parādi.



JŪRAS SPĒKI



spēku orķestra pavadībā devās nolikt ziedus pie Brīvības pieminekļa, kur izskanēja Jūras spēku orķestra koncertprogramma. Rīgas Meža kapos norisinājās atceres pasākums par godu Latvijas Kara flotes komandierim admirālim Teodoram Spādem (1891–1970) un Jūras spēku komandierim jūras kapteinim Ilmāram Lešinskim (1957–2013), kurš bija Jūras spēku komandieris no 1999. līdz 2005. gadam. Svētku laikā ikviens iedzīvotājs varēja apmeklēt gan Latvijas, gan sabiedroto valstu kuģus.

Par Kara flotes dibināšanas dienu oficiāli tiek uzskatīts 1919. gada 10. augusts, kad pie Latvijas armijas Virspavēlnieka štāba tika nodibināta Jūras nodaļa. Brīvības cīņu laikā (1918–1920) īpaši spilgti izpaudās nepieciešamība jaunajai Latvijas valstij izveidot pašai savu kara floti. Karadarbībā tika iesaistīti privāti tirdzniecības kuģi, kuteri, tvaikoņi un velkoņi.

1921. gada 12. jūnijā ūdenī nolaida pirmo Latvijas Kara flotes kuģi "Virsaītis", kas vēlāk pildīja flagkuģa funkcijas. Saskaņā ar Tautu Savienības 1920. gada oktobra nosacījumiem Latvijai tika atļauts izveidot un uzturēt kara floti. Jūras pārvaldi likvidējot, pie galvenā štāba priekšnieka tika saglabāts viens sevišķu uzdevumu virsnieks jūras lietās. Šajā amatā iecēla jūras kapteini grāfu Arčibaidu Keizerlingu (admirālis kopš 1927. gada).

1924. gadā ar Valsts prezidenta pavēli atsevišķās flotes vienības tika pārdēvētas par Jūras krastu aizsardzības eskadru, par kuras komandieri iecēla jūras kapteini A. Keizerlingu, savukārt



1931. gada 19. septembrī par eskadras komandieri iecēla komandkapteini T. Spādi.

Kara flotes galvenais uzdevums tolaik bija aizsargāt piekrasti ar mīnām, kustīgu piekrastes artilēriju, zemūdenēm, lidmašīnām, torpēdām, kā arī ar viegliem ātršāvējiem lielgabaliem bruņotiem ātrgaitas karakuģiem.

Pēc Latvijas okupācijas un iekļaušanas PSRS lielākā daļa Kara flotes kuģu un zemūdeņu tika iznīcināta vai arī aizgāja bojā Otrā pasaules kara laikā. Latvijas armijas Jūras spēku atjaunošanas diena ir 1992. gada 11. aprīlis, kad notika kara roga svinīga pacelšana uz pirmā atjaunotā flotes kuģa "Sams".■

NATO 1. PASTĀVĪGĀ JŪRAS PRETMĪNU GRUPA IERODAS LIEPĀJĀ OSTAS VIZītĒ

No 1. līdz 3. novembrim Liepājā ostas vizītē uzturējās NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) kuģi. SNMCMG1 sastāvā atradās Latvijas Jūras spēku mīnu kuģis M-06 "Tālivaldis", kura komandieris bija komandleitnants Deniss Jeļcovs. 2. novembrī Liepājas iedzīvotājiem apskatei bija pieejami divi SNMCMG1 kuģi – Norvēģijas mīnu traleris "Rauma" un Vācijas mīnu licējs "Weilheim", kā arī Jūras spēku štāba un apgādes kuģis "Virsaitis".



Ostas vizītes laikā SNMCMG1 ūdenslidēji atminētāji tikās ar NATO paplašinātās klātbūtnes Latvijā kaujas grupas nesprāgušās municijas neitralizēšanas speciālistiem. Abu grupu karavīri sniedz atbalstu aliansei, neitralizējot nesprāgušo municiju, taču dažādās vidēs un apstākļos. Tikšanās laikā SNMCMG1 atminētāji iepazīstināja Sauszemes spēku kolēģus ar savu ekipējumu un darbu kopumā, kā arī iepazīnās ar Mācību vadības pavēlniecības Jūras spēku Mācību centra Ūdenslidēju skolu.■

NATO 1. PASTĀVĪGĀ JŪRAS PRETMĪNU GRUPA BALTIJAS JŪRĀ RĪKO MĀCĪBAS "HOD OPS"

No 4. līdz 14. novembrim Irbes jūras šaurumā tika rīkotas mācības "Hod ops", kuru galvenais uzdevums bija pilnveidot SNMCMG1 un Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) vienību iemaņas mīnu iznīcināšanas operācijās, kā arī



JŪRAS SPĒKI

atrast un neitralizēt Pirmā un Otrā pasaules kara laika atstātos sprādzienbīstamos priekšmetus, lai uzlabotu kuģošanas drošību Baltijas jūrā.

Mācībās piedalījās SNMCMG1 kuģi – Dānijas fregate “Thetis”, Norvēģijas minutaleris “Rauma”, Apvienotās Karalistes minū iznīcinātājs “Cattistock”, Nīderlandes minū meklētājs “Urk”, Vācijas minū licējs “Weilheim” un Latvijas minū kuģis “Tālivaldis”. Savukārt no BALTRON mācībās piedalījās Latvijas štāba un apgādes kuģis “Virsaitis”, minū kuģis “Rūsiņš” un Ūdenslidēju komanda, kā arī Lietuvas Jūras spēku minū meklētājs “Skalvis”.

Mācību “Hod ops” laikā tika attīrītas aptuveni 20 kvadrātjūdzes, jūras dzelmē atrodot 56 sprādzienbīstamus priekšmetus, tai skaitā 40 enkurminas un 16 grunts mīnas. Tika iznīcinātas 43 mīnas, pēc mācībām Jūras spēki turpināja darbu pie atlikušo 13 vēsturisko minū neitralizēšanas. Kopā tika identificēti 322 priekšmeti.

SNMCMG1 sastāvā iekļautais Jūras spēku minū kuģis M-06 “Tālivaldis” mācībās atrada astoņas mīnas, no kurām septiņas bija Otrā pasaules kara vācu ražojuma grunts mīnas LMB. Šādas grunts mīnas sprāgstvielas svars ir 700 kilogramu, bet kopējais svars 960 kilogramu. Lielāko skaitu sprādzienbīstamo priekšmetu – 12 mīnas – Irbes jūras šaurumā atrada SNMCMG1 sastāvā iekļautais Vācijas Jūras spēku minū meklētājs “Weilheim”.



Kuģa “Tālivaldis” apkalpes pavadīšana uz NATO mācībām.

NATO 1.pastāvīgā jūras pretmīnu grupa (SNMCMG1) 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 komponenta daudznacionālām vienībām, kas izveidota minū iznīcināšanas operāciju veikšanai, un NATO Reaģēšanas spēku sastāvā spēj nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā.

Latvijas bruņotie spēki NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā piedalās kopš 2007. gada. 2017. gada jūnijā Latvijas Jūras spēki pirmo reizi pārņēma NATO 1.pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandvadību, nodrošinot ne tikai NATO kuģu grupas



“Virsaitis” atgriežas no mācībām.



štāba darbību, bet arī štāba kuģi “Virsaitis” dalībai grupā. BALTRON izveidota 1998.gada augustā, lai nodrošinātu pastāvīgas ātrās reaģēšanas spējas jūrā miera un krīzes laikā. Par tās pirmo komandieri kļuva Latvijas jūras kapteinis Ilmārs Lešinskis.

Baltijas valstis BALTRON sastāvā kuģus delegē rotācijas kārtībā uz sešiem līdz 12 mēnešiem, veidojot vienību ar diviem mīnu kuģiem un štāba un apgādes kuģi. Eskadras kuģi piedalās jūras atminēšanas operācijās un militārajās mācībās, uzlabojot kuģošanas drošību Baltijas jūrā, kā arī meklēšanas un glābšanas darbos. BALTRON komandieris ir Latvijas Jūras spēku virsnieks komandleitināts Armands Grebežs.■

NATO 1. PASTĀVĪGĀ JŪRAS PRETMĪNU GRUPA IERODAS RĪGĀ OSTAS VIZĪTĒ

Svinot Latvijas Republikas proklamēšanas 101. gadadienu un Latvijas armijas simtgadi, Nacionālie bruņotie spēki aicināja rīdziniekus un pilsētas viesus 16., 17. un 18. novembrī klātienē apskatīt Latvijas un citu NATO dalībvalstu jūras spēku kuģus.

Rīgas Pasažieru termināļa piestātnē bija apskatāmi Latvijas Jūras spēku štāba un apgādes kuģis A-53 “Virsaitis”, mīnu kuģis M-08 “Rūsiņš” un patruļkuģis P-09 “Rēzekne”, kā arī NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) kuģi: Dānijas fregate “Thetis”, Norvēģijas mīnu traleris “Rauma”, Apvienotās Karalistes mīnu iznīcinātājs “Cattistock”, Nīderlandes mīnu meklētājs “Urk”, Vācijas mīnu licējs “Weilheim”. Pasākuma apmeklētājiem apskatei bija pieejams arī Latvijas Jūras spēku mīnu kuģis M-06 “Tālvāldis”, kas kopš 2019. gada jūlija veica dežūru NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā.

Ikdienā grupas kuģi piedalās apmācībā, veic manevrēšanas vingrinājumus, kuģošanas treniņu, kā arī piedalās militārajās mācībās, kurās iznīcina mīnas. NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas pakārtotie uzdevumi ir jūras situācijas apzināšana un patrulēšana, kuras laikā NATO klātbūtne tiek demonstrēta gan jūrā, gan krastā, kā arī ostu vizīšu laikā.■



LIEPĀJĀ SVINĪGĀ CEREMONIJĀ JŪRAS SPĒKU KOMANDIERA AMATĀ STĀJAS KASPARS ZELČS

2019. gada 2. novembrī Liepājā svinīgā ceremonijā Jūras spēku komandiera amatā stājās jūras kapteinis Kaspars Zelčs, nomainot līdzšinējo komandieri flotiles admirāli Ingu Vizuli.

Svinīgajā Jūras spēku komandiera maiņas ceremonijā piedalījās Aizsardzības ministrijas parlamentārais sekretārs Mārtiņš Staķis, Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālleitnants Leonīds Kalniņš, bruņoto spēku regulāro spēku vienību komandieri, aicinātie viesi un karavīri.



Ingus Vizulis (no kreisās), Gaidis Andrejs Zeibots un Kaspars Zelčs.

Jūras kapteinis Kaspars Zelčs dienestu bruņotajos spēkos sācis 1993. gadā, uzsākot studijas Latvijas Nacionālajā aizsardzības akadēmijā. Dienesta laikā bijis mīnusalera "Viesturs" navigācijas virsnieka amatā, patruļkuģa "Bulta" komandiera palīga un vēlāk arī kuģa komandiera amatā. Komandējošā sastāva virsnieka dienesta pieredze iegūta, dienot dažādos virsnieka amatos Jūras spēkos, Mācību vadības pavēlniecībā un Nodrošinājuma pavēlniecībā.

Jūras kapteinim Kasparam Zelčam ir arī starptautiska dienesta pieredze, kas iegūta štāba virsnieka amatā NATO Jūras komandkomponentes štābā Nortvudā, Lielbritānijā, kā arī NATO starptautiskajā misijā "Resolute Support" Afganistānā.

Kaspars Zelčs saņēmis aizsardzības ministra goda zīmi "Par ieguldījumu bruņoto spēku attīstībā", Nacionālo bruņoto spēku komandiera goda zīmes "Par nopelniem" 3. pakāpi un "Par centību militārajā dienestā", kā arī citas goda zīmes un vairākus pateicības un atzinības rakstus.

Kaspars Zelčs saņēmis aizsardzības ministra goda zīmi "Par ieguldījumu bruņoto spēku attīstībā", Nacionālo bruņoto spēku komandiera goda zīmes "Par nopelniem" 3. pakāpi un "Par centību militārajā dienestā", kā arī citas goda zīmes un vairākus pateicības un atzinības rakstus.

Flotiles admirālis Ingus Vizulis turpinās dienestu augstākā štāba virsnieka amatā NATO štābā Neapolē, Itālijā. Viņš par Jūras spēku komandieri kļuva 2016. gadā.■



JŪRAS SPĒKU KUĢIS M-06 "TĀLIVALDIS" PABEIDZ DEŽŪRU NATO 1. PASTĀVĪGAJĀ JŪRAS PRETMĪNU GRUPĀ

18. decembrī pēc dalības NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā (SNMCMG1) Liepājā atgriezās Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras mīnu kuģis M-06 "Tālivaldis", kuru komandēja kuģa komandieris komandleitnants Deniss Jeļcovs.

M-06 "Tālivaldis" svinīgajā sagaidīšanas ceremonijā piedalījās Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras komandieris komandkapteinis Gvido Ļaudups.

Mīnu kuģis M-06 "Tālivaldis" 1. augustā Frederikshavnas ostā Dānijā pievienojās SNMCMG1, kas ir daļa no alianses Reaģēšanas spēku jūras komponentes, tādējādi uzsākot dežūras aktīvo fāzi.■

"OPEN SPIRIT 2019"

2019. gada maijā Latvijas un Lietuvas teritoriālajā jūrā notika ikgadējās starptautiskās militārās mācības "Open Spirit 2019", kurās piedalījās Baltijas valstu jūras eskadra (BALTRON) un SNMCMG1, kopā 14 kuģi un ūdenslidēju atminētāju komandas no 10 valstīm. Savukārt mācību vadības štābus atbalstīja ASV, Igaunijas un Zviedrijas karavīri, kā arī mācībās piedalījās novērotāji no Ukrainas bruņotajiem spēkiem.

Starptautisko militāro mācību "Open Spirit 2019" mērķis bija attīrīt kuģošanas ceļus un zvejas rajonus no Baltijas jūras dzelmē palikušajiem sprādzienbīstamajiem priekšmetiem, tādējādi samazinot iespējamos riskus kuģošanas drošībai, kā arī pilnveidot mācību dalībnieku zināšanas un iemaņas sprādzienbīstamu priekšmetu meklēšanā.■



ATVĒRTA GRĀMATA "LATVIJAS KARA FLOTEI – 100"

2019. gada 10. novembrī, Lāčplēša dienas priekšvakarā, Latvijas Universitātes Akadēmiskajā bibliotēkā Salacgrīvas vidusskolēni iepazīnās ar Misiņa bibliotēkas krājumiem un tikās ar jauno Latvijas Jūras spēku komandieri jūras



kapteini Kasparu Zelču. 2018. gadā "Bibliokuģa "Krišjānis Valdemārs"" komanda kopā ar K. Zelču mudināja jauniešus uz jūru Latgales skolās un bibliotēkās.

Jūras spēku komandieris sveica vidzemniekus, jo tieši šī tikšanās noslēdza akciju "Grāmata vieno Burtnieku ar jūru", kurā kopā ar Salacgrīvas novada skolēniem piedalījās jūru un grāmatas mīloši jaunieši arī no Valmieras, Viesturiem, Alojās, Ungurpils, Puikules, Vilzēniem, Braslavas, Matīšiem, Ēveles, Rencēniem, Ramatas, Sēļiem un Skaņkalnes – pavisam no 19 skolām un bibliotēkām, kur tapuši zīmējumi un esejas par Latviju kā jūras valsti.

Misiņa bibliotēkas zālē notika ar bibliokuģa līdzdalību tapušās grāmatas "Latvijas Kara flotei – 100" atvēršana, tiekoties ar rakstu autori Anitu Freibergu un fotomākslinieku Valdi Braunu. K. Zelčs mudināja vidusskolēnus izvēlēties ar jūru saistītas profesijas, jo profesionālais militārais dienests Latvijas Jūras spēkos ir goda un cieņas lieta.■

PIEMIŅAS PASĀKUMI LATVIJAS NEATKARĪBAS KARĀ KRITUŠAJIEM LIELBRITĀNIJAS, FRANCIJAS UN ĪRIJAS JŪRNIEMIEM

2019. gada oktobrī Rīgā notika vairāki piemiņas pasākumi, godinot Lielbritānijas, Francijas un Īrijas jūrniekus, kas krituši, sniedzot atbalstu Latvijas Neatkarības karā 1919. gadā.

1919. gada rudenī Lielbritānijas un Francijas karakuģi, kuru apkalpēs bija arī īru jūrnieki, sniedza artilērijas atbalstu Latvijas armijas desanta operācijai Daugavgrīvā. Šis uzbrukums bija sākums Rīgas un pārējās Latvijas teritorijas atbrīvošanai no Bermonta armijas. Kauju laikā gāja bojā deviņi un tika ievainoti seši sabiedroto jūrnieki.

Latvijas Nacionālajā bibliotēkā tika atklāta izstāde "Nosargāt brīvību. Lielbritānijas militārais un diplomātiskais atbalsts Latvijai 1918.–1920. gadā", ko veidojusi Lielbritānijas vēstniecība Latvijā. Izstāde tapusi sadarbībā ar vēsturniekiem



un atmiņas institūcijām Latvijā un Lielbritānijā un sniedz ieskatu foto materiālos par diplomātijas un militāro vēsturi, Latvijas Neatkarības karu, kā arī britu un latviešu karavīru ikdienas gaitām. Viens no izstādē apskatāmajiem dokumentiem ir no Lielbritānijas Nacionālā arhīva atvestais britu karakuģa "HMS Dragon" kuģa žurnāla oriģinālais eksemplārs, kas glabā ierakstus no 1919. gada 17. oktobra, kad "HMS Dragon" cieta apšaudē, sniedzot atbalstu Latvijas armijai.



17. oktobrī Jūras spēku Patruļkuģu eskadrā Daugavgrīvā notika ziedu nolikšana piemiņas vietā kritušajiem sabiedroto valstu jūrnikiem, Nacionālo bruņoto spēku kapelāna aizlūgums, kā arī iziešana jūrā ar mīnu kuģi M-08 "Rūsiņš" un piemiņas vainagu nolaišana jūrā vietā, kurā tika sašauts kuģis "HMS Dragon".



Piemiņas pasākumā piedalījās Aizsardzības ministrijas valsts sekretārs Jānis Garisons, Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku komandieris flotiles admirālis Ingus Vizulis, Francijas vēstniece Latvijā Odile Supizona, Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes vēstnieks Latvijā Kīts Šenons un Īrijas Republikas vēstnieks Latvijā Džims Henesijs, kā arī ar savu klātbūtni pagodināja 1919. gadā bojā gājušo jūrnieku tuvinieki.

Savukārt 18. oktobrī 11. novembra krastmalā Rīgā pie piemiņas plāksnes franču kapteinim Žanam-Žozefam Brisonam notika piemiņas ceremonija par godu kapteinim Brisonam, kurš 1919. gadā vadīja franču un britu jūras spēkus, un sabiedroto jūrnikiem, kuri sniedza atbalstu Latvijai Neatkarības karā. Piemiņas ceremonijā Latvijas aizsardzības nozari pārstāvēja atvaļinātais ģenerālleitnants Raimonds Graube. Pēc cermonijas Francijas vēstniece Latvijā O. Supizona Latvijas Nacionālajai bibliotēkai pasniedza grāmatu "Franču pulkvežleitnanta Emanuela Diparkē atmiņas", kas pirmo reizi tulkota latviešu valodā. Grāmata tika ievietota Tautas grāmatu plauktā.■



KRSTA APSARDZES DIENESTA MĀCĪBAS UZ ITĀLIJAS PRĀMJA „SCOTTISH VIKING”

19. septembrī Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta Jūras glābšanas un meklēšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) veica plānotas mācības, iesaistot Itālijas prāmi „Scottish Viking”.

Mācībās piedalījās arī Gaisa spēku helikopters “Mi-17”, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta Operatīvās vadības centrs un Kurzemes reģionālā centra mediķu brigāde, un tajās tika izvērtēta iesaistīto dienestu sadarbība, veicot cietušā evakuāciju no prāmja uz slimnīcu.

Prāmis bija ceļā no Ventspils uz Nīneshamnu Zviedrijā. Saskaņā ar mācību scenāriju, izejot jūrā no Ventspils ostas, Itālijas prāmja apkalpes loceklis bija nepieciešama neatliekama medicīniskā palīdzība. Par to tika ziņots MRCC Rīga, kas, izmantojot speciālu jūras sakaru un trauksmes tālruņa savienošanu, nodrošināja medicīniskās konsultācijas iespēju, savienojot konferences režīmā prāmi „Scottish Viking” ar Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta Operatīvās vadības centra ārstu.

2019.gadā Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas dienestam ir bijuši 34 meklēšanas un glābšanas gadījumi.

Pamatojoties uz Starptautisko konvenciju par cilvēka dzīvības aizsardzību jūrā, MRCC Rīga veic šāda veida mācības ar visiem pasažieru prāmjiem, kam ir pastāvīgas kuģošanas līnijas Latvijas jūras meklēšanas un glābšanas atbildības rajonā. Mācības notiek gan diennakts gaišajā, gan tumšajā laikā.■



VIENMĒR JĀBŪT GATAVAM RĪKOTIES

Jūras komandkapteinis KASPARS ZELČS Latvijas Jūras spēku komandiera amatu ieņem kopš 2019. gada 2. novembra, kad šajā amatā nomainīja flotiles admirāli Ingu Vizuli. Izlasot nedaudz paplašinātu JS komandiera karjeras aprakstu, ir pilnīgi pietiekami, lai izdarītu secinājumu – Kaspara Zelča karjera ir bijusi ļoti veiksmīga: 1995. gadā pēc Nacionālās aizsardzības akadēmijas absolvēšanas viņš sāka dienēt Liepājā par stūrmani uz kuģa M-01 „Viesturs”, tad uz kuģa P-04 „Bulta”, kur no kuģa komandiera palīga izauga līdz kuģa komandierim. 2000. gadā Kaspars Zelčs tika iecelts par Jūras spēku Mācību centra mācību daļas priekšnieku, pēc tam nāca darbs Jūras spēku štābā Rīgā, kur viņš strādāja Apmācību un plānošanas daļā par plānošanas virsnieku. Zināšanas papildinātas ASV štāba koledžā. Karjera turpinājās NATO štābā Londonā, kur K. Zelčs trīs gadus pildīja plānošanas virsnieka pienākumus. Pēc dienesta NATO štābā nāca dienests Jūras spēku Mācību centrā, pēc tam viņš kļuva par Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta priekšnieku un kādu laiku šo amatu savienoja ar Jūras spēku flotiles komandiera pienākumu pildīšanu. Tad līdz 2018. gada novembrim bija 1. reģionālā nodrošinājuma centra komandieris, pēc tam Jūras spēku štāba priekšnieks, līdz 2019. gada novembrī stājās Jūras spēku komandiera amatā.

Šis ekskurss ļauj izdarīt dažus secinājumus, piemēram, tāpat vien par Jūras spēku komandieri neklūst, tomēr ar amatu uzskaitījumu vien ir par maz, lai saprastu vēl daudz ko svarīgāku: kāds tad ir tas cilvēks, kurš gādā par mūsu drošību. Jautāts, vai šis amats ir loģisks pakāpiens un starpposms nākamajam kāpienam, komandieris atbild, ka neuzskata šo par starpposmu, drīzāk par loģisku turpinājumu iepriekšējam dienestam un tai karjerai, kas veidojusies Latvijas Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēkos. “Domājot par šā amata iegūšanu,





JŪRAS SPĒKI



Komandieru maiņa 2010. gadā.

jāsaka, ka man tas ir izaicinājums. Kad nojautu, ka man šis amats var tikt piedāvāts, apzinājos arī to, ka Jūras spēku komandiera amats ir katra Jūras spēku virsnieka karjeras labs noslēgums,” saka Kaspars Zelčs. “Ja militārais jūras virsnieks ir ticis līdz JS komandiera amatam, tad tas ir sasniegums un novērtējums visam iepriekšējam dienestam, visam tam, ko esmu darījis līdz šim. Esmu gandarīts, ka visi mani iepriekšējie komandieri ir novērtējuši manu ieguldījumu un iecēlušī nākamajos amatos, līdz esmu ticis līdz šim augstajam un atbildīgajam amatam.”

– Vienā no mūsu iepriekšējām sarunām jūs teicāt, ka militārajā dienestā jārēķinās ar to, ka ik pēc trim gadiem virsnieki tiek pārcelti jaunā dienesta vietā, kas gan droši vien ne vienmēr ir saistīts ar kāpienu karjerā. No kā tad ir atkarīga veiksmīga karjera: no cilvēka vēlmes un viņa izvirzītā mērķa, no zināšanām un neatlaidības, vai tomēr lielā mērā arī no tā, ka citi cilvēki izlemj tavu likteni?

– Tur ir visu šo apstākļu kopums, bet, protams, visa pamatā ir cilvēka vēlme iet militārās karjeras ceļā, ko katrs iet savādāk. Vienam kāpšana pa karjeras kāpnēm ir mērķtiecīga un apzināta rīcība, un es gribētu teikt, ka ne vienmēr tas ir vērtējams pozitīvi. Liela nozīme karjeras veidošanā ir tam, kā cilvēks sevi ir parādījis un pierādījis dienesta laikā, un tās ir lietas, ko viņš godprātīgi dara ne jau karjeras dēļ. Un tas ir labākais variants, ja cilvēks par katru cenu nemaz necenšas tikt pa karjeras kāpnēm uz augšu, bet pilda savus pienākumus tā, ka gan viņu, gan viņa veikumu ievēro citi, komandieri viņu saredz, novērtē viņa pienesumu, un šis novērtējums ir tas, kas cilvēku ceļ jaunos amatos.



– Dienests un ikdienā veicamie darbi taču ir rutīna, kas vienādā mērā katrā attiecīgajā amatā attiecas uz visiem, kuri ir šajā militārajā dienestā. Tad sakiet, lūdzu, kas būtu tāds īpašs jāpaveic, lai tevi ievērotu, un kas ir tas, kas vienu cilvēku atšķir no citiem?

– Atbildot uz šo jautājumu, nerunāšu par sevi, bet gan par to, kā tas reāli notiek. Katrā karjeras posmā cilvēks tiek novērtēts. Parasti jau tad, kad jauns leitnants atnāk uz kuģa, viņu novērtē kuģa komandieris: redz, kā jaunais virsnieks strādā, ievēro, kā viņš cenšas, cik apķērīgs ir, cik pamatīgi iesaistās darbā un varbūt pat dara nedaudz vairāk, nekā no viņa tiek prasīts, arī to, kādas ir viņa zināšanas un vai viņš cenšas tās papildināt un uzlabot. To visu izvērtējot, kuģa komandieris izdara secinājumus, vai cilvēks attīstās, mācās un iet uz priekšu. Atnākot jaunajam speciālistam daudzas lietas ir nezināmas, bet, ja cilvēks tās ātri apgūst, viņu ievēro, sāk uzticēties un dod iespēju sevi parādīt, piemēram, piedaloties prezentācijās, vēl kādās aktivitātēs, un rezultātā cilvēks ir nonācis jau nākamajā līmenī. Ik gadus notiek militārā dienesta virsnieku, instruktoru un matrožu novērtēšana, kas tiek ņemta vērā, ieceļot cilvēku jaunā amatā. Lai gan Jūra spēkos notiek personāla karjeras plānošana, es parasti uz apsriedi aicinu komandierus, vienību komandierus, un sapulces laikā izrunājam par amatiem, kas jāaizpilda. Man ļoti svarīgs ir tas vērtējums un priekšlikumi, ko sniedz komandieri, tad tālāk izvērtēju, ko attiecīgais cilvēks ir sasniegjis, salīdzinu ar manā rīcībā esošo informāciju, un ļoti liela nozīme ir tam, vai cilvēkam ir attiecīgajam amatam nepieciešamās īpašības. Mūsu specifika prasa, lai būtu arī komandiera dotības. No visa šī faktu kopuma arī veidojas cilvēka



karjera. Mūsu Jūras spēki nav lieli, visus savus virsniekus ļoti labi pazīstam, un tie labākie izceļas un iet tālāk. Ir tādi, kuriem varbūt nav vadītāja dotību, bet kuri ir ļoti labi štāba darbinieki, lieliski strādā citā jomā, un viņu karjera veidojas savādāk – strādājot štāba darbā, nevis komandējošos amatos. Man pašam zināmā mērā paveicās, jo, kad dienēju uz „Bultas”, tas bija kuģis, kas ļoti aktīvi piedalījās dažādās starptautiskās mācībās. Šādās reizēs, protams, ir vieglāk sevi parādīt, tāpēc arī uzvārds izskan biežāk nekā tad, ja veic ikdienas darbus, bez kuriem nevar iztikt Jūras spēkos.

– Kāds stimulš, jūsuprāt, liek cilvēkam izvēlēties militāro karjeru, kas jūsu izvēlē bija šis stimulš?

– Var teikt, ka militārajā dienestā esmu nonācis drīzāk nejauši, nekā apzināti, bet to, ka vēlos būt jūrnieris, gan pavisam skaidri zināju jau no agras bērnības, kaut jūru pirmo reizi ieraudzīju sešpadsmit gadu vecumā, kad atbraucu uz Rīgu stāties jūrskolā, ko pavisam mērķtiecīgi pēc 8. klases pabeigšanas biju nolēmis darīt. Gribēju kļūt par civilo jūrnieru. Tomēr sakrita tā, ka vecākā māsa bija absolvējusi vidusskolu un devās uz Rīgu, lai studētu par pedagogu, un mamma deva mājienu, ka reizē divus skolot Rīgā būs pagrūti. Piecpadsmit sešpadsmit gadi bija laiks, kad jaunieši pirmo reizi tika aicināti uz kara komisariātu, un arī mani izsauca. Laikam jau apjautājās par turpmākajiem nodomiem, un kāds, uzzinājis par manu nodomu kļūt par civilo jūrnieru, teica: kāpēc par civilo, var kļūt arī par jūras kara flotes jūrnieru, tur pavērsies vēl labākas iespējas, piedevām mācības un dzīvošana par velti. Tas arī nosvēra izvēles kausu un nolika mani uz militārā dienesta ceļa. Sāku mācīties Suvarova vārdā nosauktajā militārajā vidusskolā, un, to pabeidzot, bija iespēja iestāties jebkurā Padomju Savienības militārajā augstskolā. Es izvēlējos Ļeņingradas Frunzes vārdā nosaukto kara skolu. Kad gadu biju nomācījies, Latvija atguva neatkarību, un es sapratu, ka nevēlos turpināt izglītoties Krievijā. No Latvijas gan bija atbraukuši Augstākās Padomes deputāti, kuri mudināja turpināt studijas, pabeigt karaskolu un tad atgriezties Latvijā, jo Latvijai būs vajadzīgi izglītoti kara flotes virsnieki. Godīgi sakot, tajā laikā bija daudz neskaidrību, bet es izlēmu, ka labāk atgriezties mājās, un 1992. gadā to arī izdarīju. Vēl jo vairāk tāpēc, ka augstskolā sāka runāt par to, ka par izglītību būs jāmaksā, pēc studijām jāslēdz līgums uz pieciem gadiem par obligāto dienestu, un arī pilsonība jāpieņem, un to nu es negribēju pavisam noteikti. Tiklīdz Latvijas Nacionālajā aizsardzības akadēmijā sāka uzņemt studentus, iestājos un 1995. gadā to absolvēju.

– Tātad jūsu izvēle atgriezties Latvijā nenogriezta ceļu tālākajai karjerai, bet daudzi mūsu virsnieki savu karjeru šeit, Latvijā, nevarēja papildīt tieši tāpēc, ka viņiem bija šī iepriekšējā pieredze Krievijā.

– Katram ir savi iemesli, kāpēc viņa karjera beidzas, bet viens laikam tomēr ir tas, ka līdzī seko mūsu pagātne, un manā gadījumā tā ir pieredze un izglītība, ko esmu ieguvis gan padomju laikos, gan pabeidzot Nacionālo aizsardzības



akadēmiju, gan arī ASV Krasta apsardzes rezerves virsnieku skolā. Latvijā ir daudz jūras virsnieku ar Zviedrijā, Vācijā, Dānijā iegūtu izglītību, viens ieguvis izglītību Lielbritānijā un vairāki Amerikā, un tieši izglītības iespējas bija viens no veidiem, kā divpusējas sadarbības ietvaros citas valstis palīdzēja Latvijai veidot Jūras spēkus.

– Par to, cik katra skola un katra izglītība ir bijusi svētīga un vērtīga, nemaz nevēlos jums jautāt, bet, vai mācoties ārvalstīs, bija kas tāds, varbūt kāda atziņa vai informācija, ko esat uzskatījis par sev īpaši noderīgu?

– Īpaši varu izcelt vienu lielu un ļoti labu lietu, ko ieguvi ASV Krasta apsardzes skolā tieši par kara kuģu un krasta apsardzes kuģu darbību jūrā no likumiskās puses: kādi noteikumi, kādi izņēmumi attiecas uz kara kuģiem. Var teikt, ka tā bija vienīgā vieta, kur šādu informāciju un zināšanas ieguvi, kuras jau pēc tam, manā reālajā darbā, iznāca arī izmantot.

Protams, izaicinājumu pilns bija laiks, kad 1995. gada 25. augustā sāku dienēt uz patruļkuģa P-04 "Bulta", dienēju arī uz M-02 "Imanta" un M-01 "Viesturs", uz kura, esot stūrmaņa kvalifikācijā, izgāju jūrā, kad piedalījāties pirmajās NATO mācībās "Baltops".

– Tā atkal bija pavisam cita, jauna pieredze.

– Tas bija laiks, kad Latvija bija ceļā uz NATO un piedalījās NATO programmā "Partnerattiecības mieram". Tolaik faktiski viss notika pirmo reizi, toreiz visu, visas procedūras darbībai ar NATO kuģiem mācījāties no nulles, bet jau tolaik savu taktiku un savus Jūras spēkus reglamentējošos dokumentus balstījām uz NATO programmas "Partnerattiecības mieram" dokumentu bāzes. Iesākumā liels klupšanas akmens bija vājās angļu valodas zināšanas, kad visas komandas gandrīz vai vajadzēja mācīties no galvas kā dzejoļišus. Jau sagatavošanās procesā Zvaigznes kungs, kurš tolaik bija kara kuģu divizionā komandieris, bija ļoti stingrs un prasīja zināt vissīkākās nianšes, kas saistītas ar komandu pildīšanu uz kuģa, kas mums šķita gandrīz vai muļķīgi un lieki, bet tad, kad tu nonāc reāli uz kuģa, saproti, ka nav nesvarīgu lietu. Saprast komandu ir ļoti svarīgi, un man ar to nebija problēmu ne tad, kad biju vakts virsnieks, ne manevrēšanas laikā. Praktiskais darbs parādīja, cik pareizs darbs un pareizas prasības ir





bijušas sagatavošanās procesā. Šī pareizā sagatavošanās mums vēlāk ļāva ļoti ātri un veiksmīgi iekļauties arī NATO specifikā, jo programmas "Partnerattiecības mieram" procedūras būtiski neatšķīrās no NATO procedūrām, un tām mēs jau laikus bijām sagatavojušies.

– No mazām lietām veidojas lielas, no šķietami ierastu ikdienas pienākumu pildīšanas veidojas sistēma, lai kaut ko sasniegtu, jāpieliek pūles. Vai esat mērķtiecīgs cilvēks?

– Parasti ir apstākļi, kas motivē strādāt, lai sasniegtu mērķi, bet, ja mērķis ir nosprausts, tad uz to ir jāiet, tas ir tikai pašsaprotami. Varu teikt, ka tos mērķus, kurus biju sev izvirzījis militārajā dienestā, esmu sasniedzis, šajā ziņā vairs neizvirzu nekādus mērķus un vairāk sliecos domāt, ka, iespējams, jau pietiks dienēt. Taču tas gan nenožīmē, ka manā dzīvē nebūtu vēl citi mērķi, kuru sasniegšana atkal būs jauns izaicinājums, bet par to, ko varu sasniegt savā privātajā dzīvē, ārpus militārā dienesta, domāšu tad, kad militārais dienests būs beidzies.

– Jūs sevi varat iedomāties ārpus militārā dienesta?

– Varbūt pašlaik par to domāju vairāk teorētiski, bet, teorētiski domājot, varu sevi ielikt civilajā ikdienā.

– Tas nozīmē, ka šajā dzīvē nekas nevar būt akmenī cirsts. Kad mēs, civilie, skatāmies uz jums, militārajiem, parasti veidojas priekšstats, ka ar savu dienestu un formu esat gluži vai saauguši kopā.

– Pielāju, ka cilvēkam, kurš reiz iestājies militārajā dienestā, tas iet līdzī visu mūžu, jo tas, par ko armijā šo cilvēku izaudzina, ko viņā ieliek, tā disciplīna – tas viss paliek un nekur nepazūd. Bet tas nenožīmē, ka cilvēks civilajā dzīvē nevarētu darīt citus darbus, un šī militārā disciplīna un mērķtiecība var tikai palīdzēt viņam realizēties. Un tas nemaz nav slikti!

– Bet tagad, esot militārajā dienestā, jums nākas savienot tās divas atšķirīgās pasaules – dienestu un ģimenes dzīvi. Ģimene no tā iegūst vai zaudē?

– Ģimenei tas, protams, zināmā mērā varētu būt izaicinājums, lai gan man grūti iejusties viņu lomā, bet tāda nu reiz ir tā dzīve. Ir gadījumi, kad ģimene ir bijusi ieguvēja, kaut vai tad, kad trīs gadus dienēju NATO štābā un ģimenei bija iespēja redzēt citu valsti, citas valsts dzīvi, citas valsts izglītības sistēmu, ļoti labi apgūt angļu valodu. Bet ir lietas, kas ģimenei ir jāpiecieš, jo mājās esmu maz, tāpēc sievai jātur savās rokās saimniecība un tā jāvada. Patiesībā virsniekam ir diezgan grūti apvienot dienestu un ģimenes dzīvi, tāpēc saviem padotajiem vienmēr esmu teicis, ka militārajam cilvēkam, veidojot ģimeni, ir jābūt atklātam un otram cilvēkam tūlīt skaidri un nepārprotami jāpasaka, kas otru pusi sagaida, un tai savukārt ir jāakceptē šie spēles noteikumi. Izvēlēties tādu dzīvi vajadzētu apzināti. Protams, kad atnāk lielā mīla ar rozā brillēm, ir grūti ieslēgt racionālu domāšanu, bet par to ir jārunā, pat vairākas reizes, lai pēc tam nerodas nevajadzīgi asumi un aizvainojums. Ir



Ļoti svarīgi, ja otrs cilvēks to saprot un pieņem, jo arī ģimenei tas ir dienests, kas nebūt nav vieglāks kā pašiem militārajiem virsniekiem. Vispirms jau tās ir rotācijas no vienas dienesta vietas uz citu, tāpat iešana jūrā, komandējumi, arī tas, ka tevi var aizsūtīt uz ārzemēm pildīt dienesta pienākumus. Man šajā ziņā ir paveicies, jo sieva šādu dzīvi ir pieņēmusi un lieliski apzinās, ka militārajā dienestā dzīve tiek pakļauta pavēlēm, tāpēc no viņas lielus pārmetumus neesmu saņēmis.

– Tagad jūsu dzīve un laiks tiek sadalīts starp Rīgu un Liepāju.

– Cenšos sakārtot visas lietas tā, ka nedēļas pirmajā pusē esmu Rīgā, bet nedēļas otru daļu Liepājā, jo Liepājā tomēr ir Jūras spēku štābs, un daudzas lietas var risināt tikai tur esot.

– Mūsu sarunāto tikšanos jūs pārcēlāt pāris stundas vēlāk, jo jums vajadzēja būt Aizsardzības ministrijā. Kādi pašlaik ir tie aktuālie jautājumi un problēmas, ko nākas risināt?

– Pamatā tie jautājumi, kas tiek apspriesti ministrijā, ir Jūras spēku attīstības virzieni un ar tiem saistītie projekti. Viens no pēdējiem jautājumiem,



par ko esam sprieduši, bija par Liepājas kara ostas attīstību, lai gan tas dienaskārtībā nav jau pirmo gadu. Aizsardzības ministrijai un arī Jūras spēkiem ir plāns Liepājas kara ostā attīstīt Jūras spēku bāzi, kam jau ir izstrādāts detalizēts plāns.

– Vai šāda paplašināšanās varētu būt saistīta arī ar Jūras spēku flotes palielināšanu?

– Pavisam droši varu teikt, ka flotes palielināšana neietilpst Jūras spēku attīstības plānā. Nacionālajos bruņotajos spēkos kopumā, tāpat arī Jūras spēkos ir uzsākti daudzi projekti, un tas finansējums, ko piešķir valsts, ir sadalīts jau līdz 2030. gadam, tāpēc vēl kādus jaunus projektus, tai skaitā arī jaunu kuģu būvēšanu, nevaram atļauties. Šādus jautājumus nemaz neizskatām, jo ārpus jau plānotā naudas nav nekam citam. Jūras spēki apzinās to kuģu kapacitāti un jaudu, kas mums ir tagad, un visa enerģija un resursi tiek virzīti, lai mēs modernizētu savu floti, kā arī turpmāk iespējami labāk to izmantotu, lai izpildītu tos uzdevumus, kas mums tiek doti.



– Uzdevumi noteikti ir stratēģiski un atbildīgi, jūs teicāt, ka floti sagaida modernizācija, bet kā reāli šī modernizācija notiks, vai tās būs jaunas tehnoloģijas uz veca kuģa karkasa? Tas nozīmē, ka šodien visu izšķir tehnoloģijas?

– Tieši tā arī ir. Jūras spēku galvenais uzdevums ir mīnu meklēšana, un tas, kā mīnu meklēšana attīstās, notiek tieši tāpat, kā tas notiek citās nozarēs – ieņāk roboti. Un šie roboti, lai arī tiek vadīti no kuģa, tik ļoti pašam kuģim vairs nav piesaistīti. Robotiem klāt var būt sonāri, kas meklē un identificē mīnas, mīnām var uzlikt sprāgstvielu un tās iznīcināt, kamēr pats kuģis atrodas drošā attālumā. Flotes vecākie kuģi ir tieši "Imantas" klases mīnu kuģi, kam noveco sistēmas un kuru remonts kļūst arvien dārgāks, tāpēc modernās tehnoloģijas ir tas virziens, kurā mēs ejam. Šis projekts jau ir iesākts, notiek iepirkums par triju mīnu meklēšanas kuģu modernizāciju, un tad, kad būs pabeigts pirmais posms, varēsim domāt par tālāko rīcību. Papildus domājam arī par spēka iekārtu modernizāciju, jo arī tās šiem kuģiem ir samērā vecas un dārgas, tāpat arī šo iekārtu remonts kļūst arvien dārgāks. Līdzīga pieredze ir arī citās valstīs, tāpat nav tā, ka mēs izdomājam kaut ko nereālu vai tādu, kas nedod vēlamo rezultātu. Mūsu NATO kaimiņi, konkrēti Beļģija šādā veidā jau ir veikusi modernizāciju un uzrāda labus rezultātus. Tieši šis bija tas pozitīvais piemērs, no kura iedvesmojāmies, un arī turpmāk domājam strādāt šajā virzienā, kas ļaus mums savus kuģus izmantot vēl gadus divdesmit, bet pa to laiku ļoti daudzas lietas var mainīties.

– Vienmēr mēdzam sevi salīdzināt ar kaimiņiem, tāpēc gribētos pa-interesēties, kā jūras spēku attīstībā veicas Igaunijai un Lietuvai un vai notiek Baltijas valstu jūras spēku darbības sinhronizēšana.

– Katrai no Baltijas valstīm ir savas problēmas un savi izaicinājumi, bet, kopumā raugoties, esam diezgan līdzīgā situācijā. Igaunijai mīnu meklēšanas kuģu spēju uzlabošanā arī ir spēruši līdzīgu soli kā mēs un saviem "Sandom" klases kuģiem veic modernizāciju. Viens kuģis pēc modernizācijas jau atgriezies ierindā, vēl divi tiek modernizēti, un arī Igaunija plāno savus kuģus izmantot vēl nākamajos desmit gados. Lietuviešiem ar mīnu kuģiem ir nedaudz sliktāk, lai gan kuģi noveco, pašlaik viņiem vēl nav modernizācijas plāna.

Kā jau tas vēsturiski izveidojies, visu triju Baltijas valstu sadarbība turpinās "Baltron" (Baltijas valstu jūras eskadra) projekta ietvaros, šajā ziņā nekas nav mainījies, tāpat tiek koordinēta mūsu valstu jūras spēku attīstība un iespējas. Kopīgi visām trim Baltijas valstīm ir izstrādāts projekts "Baltijas valstu redzējums 2020. – 2030.", kam pamatā ir interese rast labāko variantu tam, kā trīs Baltijas valstis nākotnē varētu veidot kopīgu kuģu iepirkumu, tādējādi ietaupot līdzekļus, jo tie būtu vienādi kuģi visām trim mūsu valstīm. Pagaidām nevaru prognozēt, kā tas tālāk attīstīsies, tāpat vēl jāsaprot, cik tas var būt ekonomiski izdevīgi.



– Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots kādā intervijā ar nožēlu stāstīja, ka deviņdesmito gadu pirmajā pusē valstu pārlietu lielo ambīciju dēļ nav izdevies izveidot triju Baltijas valstu specializēšanos kādā no sfērām, piemēram, Latvijai uzņemoties mīnu meklēšanas un iznīcināšanas funkcijas. Vai vairāk nekā pēc 25 gadiem, sākoties jaunai desmitgadei, šīs lietas mainās un trīs Baltijas valstis varētu veidot kopīgu nākotnes redzējumu?

– Es tomēr teiktu, ka arī tagad katrai no mūsu valstīm ir savs redzējums, un visas arī uzskata, ka katrai ir jābūt nodrošinātām savām spējām gan jūras novērošanā, gan patrulēšanā savos ūdeņos, gan izpildot NATO uzdevumus mīnu meklēšanā. Kopā mēs apzināmies, ka mūsu valstu jūras spēki nekad nebūs tik lieli, lai valsts viena pati varētu visu pilnībā nodrošināt, tāpēc strādājam pie tā, lai mums būtu savstarpēji saistītas sistēmas: savienota jūras novērošana, lai mēs vienmēr zinātu, kas notiek pie kaimiņiem, kas nāk no viņu puses, tieši tāpat, kā viņi ir informēti par mūsu darbībām. Arī jūras spējās tomēr mēģinām izveidot kopīgu nākotnes redzējumu – vienādu kuģu floti, un šo nodomu esam iestrādājuši nākotnes vizijās. Tā tiktu palielināta triju Baltijas valstu jūras spēku kapacitāte, lai tā dotu labumu mums visiem un mēs varētu veikt savus uzdevumus. Ja katrai valstij būtu trīs kuģi, tad kopā jau varētu izveidot nopietnu spēku un nopietnāku vienību, jo ir pilnīgi skaidrs, ka neviena no mūsu valstīm viena nevar un nevarēs atļauties piecu sešu kuģu iegādi.

– Šīs ir tehniskās lietas, bet kā ir ar personālu, vai arī personāla apmācība notiek pēc līdzīgiem principiem?

– Skolas, kas bija sākušas darboties “Baltron” projekta ietvaros, joprojām darbojas, un, piemēram, mūsu Ūdenslīdēju skolas darbība vēršas plašumā, jo Baltijas valstu jūras spēki šeit turpina apmācīt savus ūdenslīdējus. Papildus tam šeit tiek apmācīti arī citu valstu ūdenslīdēji, piemēram, palīdzību sniedzam Gruzijai, Ukrainai un vēl citām valstīm. Savukārt mēs savu speciālistu sagatavošanai izmantojam Tallinā izveidoto sakaru skolu, bet skola Beļģijā sagatavo speciālistus mīnu meklēšanas jomā un patiesībā strādā uz visu Ziemeļu reģionu. No “Baltron” projekta joprojām darbojas štāba virsnieku kurss, bet, protams, ir jautājumi, uz kuriem atbildes meklē katra valsts atsevišķi, izvērtējot sev izdevīgākos variantus.

– Kā vienmēr, liels akcents tiek likts uz mīnu meklēšanu, kas varētu nozīmēt, ka ne tuvākā, ne tālākā nākotnē šajā ziņā darba netrūks, mīnas bija, ir un būs jāmeklē un jāiznīcina.

– Es pat teiktu vēl vairāk, jo viss, kas attiecas uz mīnu meklēšanu, ir mūsu atbildība NATO priekšā. Stājoties NATO, mēs definējam, ka šī ir tā kapacitāte, ko Latvija un arī Igaunija un Lietuva pienesīs NATO. Nākamo piecpadsmit divdesmit gadu grezumā mēs šeit neko nevaram mainīt, dotais solījums ir jāpilda, un tas ir mūsu pienākums NATO ietvaros. Taču arī mums pašiem šī tēma vienmēr



ir bijusi aktuāla, jo vēsturiskais piesārņojums no abiem pasaules kariem Baltijas jūrā ir visai liels, tāpēc jau deviņdesmito gadu sākumā akcentu likām uz mīnu kuģu iegādi, un droši var teikt, ka arī tagad šis uzdevums nav kļuvis mazāk svarīgs, ko apliecina arī Baltijas jūrā notiekošās mācības, kuru rezultāti, kā mēs to mēdzam teikt, ir diezgan augsti, jo mācību laikā tiek iznīcināts liels skaits sprādzienbīstamu objektu. Darba vēl ir daudz, tā pietiks nākamajiem simt un vēl vairāk gadiem, tāpēc mīnu meklēšana paliek mūsu svarīgākais uzdevums.

– Baltijas valstis NATO ietvaros specializējas mīnu meklēšanā. Vai šis darbs notiek tikai Baltijas jūrā, vai daudz plašāk – arī citās vietās?

– Tā kā strādājam NATO ietvaros, mīnu meklēšana, protams, notiek visās tajās vietās, kur NATO aktualizē šo darbību. Gadījumā, ja rastos krīzes situācija citur, ne Baltijas jūrā, tad mēs būtu tie, pie kuriem grieztos un teiktu, ka mums uz šo reģionu jāsūta savi kuģi, jārisina krīzes situācija un jāpilda savas funkcijas. Tā ir bijusi nopietna apņemšanās, ko Latvija izdarīja, stājoties NATO, un NATO to ir pieņēmusi, akceptējusi un no mums arī sagaida.

– Baltijas valstīm ir bijusi varbūt bēdīga, bet tomēr pieredze – atrašanās PSRS ietvaros, tad nāca neatkarības atgūšana, pēc tam ne tik viegls ceļš uz NATO un tagad, esot NATO dalībvalstīm. Vai šī unikālā pieredze ļauj mums dažos jutīgos jautājumos būt tādiem kā konsultantiem, kuru teiktajā ieklausās citas NATO dalībvalstis?

– Šajā ziņā mūsu pieredze ir diezgan interesanta. Kad dalījāmies savā pieredzē, kas attiecas uz Krievijas savdabīgo izturēšanos, un pat brīdinājām, ka visam, ko viņi saka, nevajadzētu uzticēties, mūsu teiktajam īsti neticēja. Arī tad, kad es strādāju NATO štābā, plānošanas sanāksmēs, apspriežot iespējamus draudus, kas varētu nākt no Austrumiem, baltieši brīdināja, ka visam, ko saka Krievija, nevajadzētu ticēt, bet mums parasti atbildēja, ka esam pārāk saistīti ar savu aizvainojumu, kas vēl palicis, nespējam no tā abstrahēties un ieraudzīt, ka tagad Krievija ir pavisam cita valsts, labi kaimiņi, kuri tikai ceļ savu gaišo nākotni. Viss nedaudz mainījās sakarā ar Ukrainas krīzi, bet vai tagad mūs uztver kā labākus padomdevējus, es īsti nevaru atbildēt.

– Pēc Krimas notikumiem taču NATO dalībvalstis varēja pārliecināties, ka baltiešu teiktais nav tikai emocijas un tukšu salmu kulšana.

– Tā ir, un to tagad arī neviens nenoliedz, bet joprojām starp dalībvalstīm ir tādas, kas Ukrainas krīzi tulko savādāk un uzskata, ka Krievijai vēsturisku motīvu dēļ bija pamats militārām darbībām Krimā. Lai gan NATO viedoklis par Ukrainas un Krievijas krīzi ir vienots, tomēr dažām valstīm atšķiras redzējums par to, kā tālāk visam vajadzētu norisināties un kā veidot turpmāko sadarbību. Tomēr reizēm mums ir argumenti, uz kuriem NATO dalībvalstīm nav īsta pretargumenta. Piemēram, mēs sakām, ka Latvijas vēsturiskā teritorija ir Abrene, un ko mums tagad ar šo lietu darīt? Patiesībā, tikai piesaucot konkrētus piemērus, viņi aizdomājas par situāciju un saprot, ka tas nav viens atsevišķs gadījums, bet gan sistēma.



– **Medijos reizēm izskan ziņas par to, ka Krievijas karakuģi manīti Latvijas robežas tuvumā. Kā šās ziņas uztvert un tulkot, un vai ir pamats satraukumam?**

– Uztraukties par to nevajadzētu, bet mēs varam izdarīt secinājumus par to, kā attīstās Krievija, ko tā dara, kā bruņojas, cik daudz ir ieguldījusi savos bruņotajos spēkos. Ja tagad pieaug tādu ziņu skaits,



Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots sveic jūras kapteini Kasparu Zelču ar iecelšanu Jūras spēku komandiera amatā.

kas stāsta par Krievijas karakuģu aktivitātēm, tad lielā mērā tas ir tāpēc, ka no 1990. gada līdz pat 2000. gadam Krievijas karakuģi praktiski jūrā negāja. Krīze viņiem bija ļoti smaga, visi kuģi bija novecojuši un neremontēti. Tagad Krievijas karaflote ir ļoti sakopusies, kuģi ir tehniskā kārtībā, regulāri iet jūrā, strādā un trenējas. Viņi būvē arī jaunus kuģus un jaunbūvētos kuģus izmēģina, un tas viss, protams, notiek mūsu robežu tuvumā, un biežāka viņu parādīšanās ir ļoti saprotamu iemeslu dēļ: Baltijas jūrā dziļākās vietas ir iepretim Ventspilij un Gotlandes ieplaka, tās ir vietas, kuras var izmantot, lai izmēģinātu zemūdenes, lai trenētos zemūdeņu cīņās, tāpat arī gūtu pieredzi kuģu un zemūdeņu sadarbībā, tāpēc ir tikai loģiski, ka šos Krievijas kuģus biežāk pamana, un tas atspoguļojas presē.

– **Iespējams, ka šādā veidā Krievija arī uzkacina NATO.**

– Protams, jo viņi šeit demonstrē savas spējas. Pagājušajās mācībās, ko Krievija rīkoja Baltijas jūrā, Krievijas flote ļoti nepārprotami demonstrēja savu spēku – viņu kuģi bija visur, sākot no Dānijas šaurumiem, un Krievija parādīja, ka tās Baltijas flote ir labā kaujas gatavībā.

Tomēr ir skaidri jāapzinās, ka Krievija ir mūsu kaimiņš, un ceļš no Kaļiņingradas uz Sanktpēterburgu ir galvenais apgādes ceļš Baltijai, tai Krievijas Baltijas karaflotes daļai, kas atrodas Kaļiņingradas apgabalā, tāpēc šajā maršrutā ļoti bieži kursē viņu kuģi, un tas ir jāuztver mierīgi.

– **Vai esošajā situācijā Baltijas jūrā būtu iespējamas NATO un Krievijas flotes kopīgas mācības?**

– Domāju, ka pašlaik nav tādas iespējas, es pat nevaru to iedomāties. Būtībā jau pati Krievija šīs iespējas sadarbībai ar NATO ir nogriezusi, jo savulaik NATO



programmas "Partnerattiecības mieram" ietvaros arī Krievijai bija īpašs statuss, un Krievija ar saviem mīnu kuģiem pat ir piedalījusies "Amber Sea" mācībās un šie kuģi ir bijuši Rīgā. Tolaik mūsu sabiedrotie Rietumos atkal un atkal mums uzsvēra: redzat, Krievija ir atvērta sadarbībai, ir ļoti draudzīga, bet tagad Krievija šīs saites ir pilnībā sarāvusi. Varbūt nākotnē kaut kas var mainīties, bet tagad no Krievijas puses notiek spēku demonstrēšana Baltijas jūrā.

– Latvijai viegli nākas būt NATO dalībvalstij un pildīt savus pienākumus?

– Tas, ka Latvija ir NATO dalībvalsts, viennozīmīgi mums ir liels ieguvums, tas ir labākais garants mūsu drošībai. Negribētu teikt, ka mums ir grūti pildīt savus pienākumus, jo, esot ārpus NATO, mūsu dzīve un uzdevumi būtu daudzreiz grūtāki. Kaut vai, piemēram, domājot par iespējamo agresiju no Krievijas puses un to, kā mēs vieni paši spētu pret to cīnīties. Tagad pie mums ļoti bieži notiek NATO mācības, ierodas NATO dalībvalstu kuģi, NATO 1.pastāvīgā jūras pretmīnu grupa, kurā paši katru gadu piedalāmies, tāpēc mums ir liels partneru atbalsts. Iespējams, ka darba arī ir vairāk, bet tas nav uzskatāms par apgrūtinājumu, jo esam tikai un vienīgi ieguvēji.

Sakot, ka pie mums ierodas NATO kuģi, sabiedrībai vajadzētu saprast, ka mēs esam NATO, mūsu kuģi ir NATO kuģi, tāpēc NATO šeit ir visu laiku. Pie mums ierodas pārējo NATO dalībvalstu kuģi.

– 2019. gada decembra beigās gandrīz pēc piecu mēnešu prombūtnes Liepājā no mācībām, kur veica uzdevumus NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas dežūras ietvaros, atgriezās Jūras spēku mīnu meklēšanas kuģis "Tālivaldis", kas, kā var lasīt presē, mūsu partnervalstu ūdeņos Baltijas jūrā ir atradis 29 sprādzienbīstamus objektus, no kuriem lielākā daļa arī iznīcināta. Kā tika novērtēta mūsu piedalīšanās šajā mācībā?

– Mūsu kuģim M-06 "Tālivaldis" bija ļoti labi rezultāti, kas man kā komandierim, protams, bija patīkami. Kad NATO grupa pēc mācībām bija Rīgā, grupas komandieris Dānijas Jūras spēku komandkapteinis Krogs īpaši izcēla mūsu jūrnieku profesionalitāti un to, ar kādu degsmi un cik labā kvalitātē viņi veica savus pienākumus. Tieši mūsu jūrnieki grupā ir bijuši tie, uz kuriem viņš vienmēr varējis paļauties, jo mūsējie visu izdara un lieki neid. Komandieris bija novērojis, ka, salīdzinot ar citu valstu jūrniekiem, mūsējie tik ļoti nepieprasa komfortu, un arī to viņš īpaši novērtēja un izcēla. Rakstiskais novērtējums, ko saņēmumu gan par kuģa komandieri, gan komandas kopējo darbu, bija augsts, un man kā komandierim bija ļoti patīkami to lasīt. Mūsu virsnieki un kuģa komanda savu darbu mācībās paveica godam, un arī citas valstis to atzīst, izceļ un novērtē. Vēl un vēlreiz varam pārliecināties, cik svarīgs ir mācību un sagatavošanās process, zināšanas un prasme tās izmantot.

– Jūsu praksē ir bijusi kāda situācija, kad nācies pieņemt neordināru lēmumu?



– Tādas situācijas ir bijušas vairākas, bet īpaši varu izcelt vienu gadījumu, kad man noderēja mūsu sarunā jau pieminētās zināšanas, ko ieguvu ASV Kras-ta apsardzes skolā. Tas notika 1997. gadā, kad mēs ar P-04 “Bulta” atgriezāmies no NATO mācībām Ziemeļjūrā un mājupceļā iegājām Oslo ostā, lai piedalītos Akerhūsas cietokšņa septiņsimt gadu svinībās un pārstāvētu Latviju. Atpakaļ-ceļā uz Latviju piedzīvojām pamatīgu vētru, gājām uz priekšu, kad uz priekšu nevar pāiet. Bijām rēķinājušies mājās ierasties vienā laikā, bet vētras dēļ to ne-varējām, un, izejot no Dānijas šaurumiem pie Bornholmas salas, es sapratu, ka esam iztērējuši pārāk daudz degvielas un līdz Latvijas krastiem netiksim. Pie-ņēmu lēmumu prasīt Dānijai atļauju ieiešanai Rennes ostā, lai uzņemtu deg-vielu. Taču karakuģis tā vienkārši un brīvi nevar ieiet jebkurā ostā, mums nebija atļaujas ieiet Dānijas teritoriālajā jūrā, tāpēc, pamatojoties uz starptautisko li-kumdošanu un to, ka iestājušies *force majeure* apstākļi, pieteicos operatīvajam dežurantam un teicu, ka mums nepieciešams uzpildīties, jo slikto laika apstākļu dēļ esam neparedzēti iztērējuši pārāk daudz degvielas, un lūdzu atļauju ieie-šanai ostā. Sākumā viņi atbildēja, ka tas nav iespējams, es savukārt teicu, ka tādā gadījumā viņiem nāksies mūs glābt, jo degviela beigsies, un tad būs vēl lielākas problēmas. Pēc stundas saņēmām atļauju ieiešanai ostā, bet arī tur vēl bija jāatrod vieta, kur uzpildīties, jo nekādu norāžu nebija. Tad atcerējos, ka no iepriekšējām starptautiskajām mācībām, kad šeit bijām, šīpčandlers kā suvenī-ru atstāja pildspalvu un uz tās bija telefona numurs. Piezvanīju divpadsmitos naktī un teicu, ka mums nepieciešama degviela, šīpčandlers saka, ka desmitos no rīta būs klāt. Nē, nē, tas neder, atbildu, jo mums jau septiņos no rīta osta ir jāatstāj. Labi, tad pēc stundas. Un tā arī bija, piegādāja degvielu, uzpildījā-mies un ap sešiem no rīta izgājām no ostas. Ir situācijas, kas prasa īpašu kon-centrēšanos. Katrs gadījums ir savādāks, bet vienmēr jābūt gatavam rīkoties.

– Tas dod gandarījumu?

– Lielākais gandarījums man ir bijis būt par kuģa komandieri, jo šis amats at-šķiras no visiem citiem, kas man ir bijuši. Pat lielas vienības komandiera amats nav devis tādas izjūtas, jo tad darbs ir uz vietas, kad apkārt ir vēl daudz citu priekšnieku. Bet kuģa komandieris, kā dažreiz mēdz teikt jūrniece, uz kuģa ir otrais aiz Dieva, un, ja kaut kas notiek, tad tieši tev ir jāpieņem lēmums, tādā brīdī nav neviena, kam pajautāt, un nav kur citur smelt padomu, kā vien pašam savās zināšanās, pieredzē un intuīcijā. Būt par kuģa komandieri – tas noteikti ir mans lielākais gandarījums.■

Anita Freiberga



MĀCĪBU, PILNVEIDOŠANĀS UN ATTĪSTĪBAS CEĻŠ IR NEMITĪGS

Kopš 2019. gada marta komāndkapteinis KRISTS KRISTLĪBS ir Latvijas Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta priekšnieks. Tas ir jauns darbības lauks, vēl viens izaicinājums, kā arī loģisks posms viņa militārajā karjerā. “To, ka būšu militārists, zināju jau bērnībā. Kad pēc vidusskolas vajadzēja izdarīt izvēli, nebija citas domas, kā vien doties uz Latvijas Nacionālo aizsardzības akadēmiju,” saka Kristis Kristlībs. “Taču nekad iepriekš nebiju domājis, ka nonākšu Jūras spēkos, jo lielāka interese bija par sauszemes dienestu. Tas, ka mani, Ugāles zēnu, pēc akadēmijas pabeigšanas automātiski ieskaitīs Jūras spēkos, bija negaidīti, un tas bija jauns izaicinājums. Uz militāro dienestu gāju mērķtiecīgi, bet Jūras spēkos nokļuvu vairāk nejaušības dēļ.”

Krista Kristlība militāro karjeru var uzskatīt par veiksmīgu. “Pirmo reizi uz Jūras spēku kuģa uzkāpu 1999. gadā, kad vēl biju Aizsardzības akadēmijas kadets, tas bija arī pirmais gads, kad akadēmijas kadetus sūtīja uz praksēm vienībās, un tā bija pirmā iepazīšanās ar Jūras spēkiem, ar kuģiem un dienestu uz šiem kuģiem. Dienests Jūras spēkos man sākās uz mīnu tralera M-01 “Viesturs”, kas tagad jau ir norakstīts, uz patruļkuģa P-04 “Bulta”, tam sekoja dienests uz kuģa A-53 “Virsaitis”, tad uz M-03 “Namejs”, kas arī jau norakstīts stāv Liepājas kanālā. Tieši M-03 “Namejs” bija pirmais kuģis, kas piedalījās NATO reaģēšanas spēku grupā. Mēs bijām pirmie, un tas bija kaut kas jauns ne tikai mums, bet arī Latvijas Jūras spēkiem. Pēc dienesta uz M-03 “Namejs” piecus gadus biju komandieris uz “Imanta” klases mīnu meklētāja M-05 “Viesturs”, pusotru gadu biju mīnu kuģu eskadras komandiera vietnieks, gandrīz divus gadus štāba un apgādes kuģa A-53 “Virsaitis” komandieris, un tagad esmu šeit – iecelts Krasta apsardzes dienesta priekšnieka amatā.

Bet iesākumā uz kuģiem biju ieroču virsnieks, atbildēju par ieroču komandu un ieročiem. Visi stūrmaņi dienestu sāk kā ieroču virsnieki, pāriet vismaz divi gadi ieroču virsnieka amatā, tad nāk nākamie amati – stūrmanis, operāciju virsnieks, kuģa komandiera palīgs un tad kuģa komandieris – tāda ir tā secība dienesta karjerā.”

– Jūs pabeidzāt Nacionālo aizsardzības akadēmiju, bet dienestam Jūras spēkos ir nepieciešamas specifiskas zināšanas, un tas nozīmē, ka jums vajadzēja apgūt šo jauno specifiku.

– Tolaik, kad beidzu Aizsardzības akadēmiju, ar Latvijas Jūras akadēmiju vēl nebija izveidojusies tāda sadarbība kā tagad, kad kadeti paralēli studijām



Aizsardzības akadēmijā nepieciešamās jūras zināšanas iegūst Jūras akadēmijā, tāpēc man Jūras akadēmijā vajadzēja mācīties jau pēc studiju pabeigšanas Aizsardzības akadēmijā. Arī dienesta laikā bija ļoti daudz vērtīgu kursu un mācības Dānijā, Beļģijā, Kanādā, Lielbritānijā. Pirms četriem gadiem pabeidzu "Naval Staff College" ASV, kur bija jāmācās gadu, paralēli bija vēl daudzi citi kursi, bet pats svarīgākais, protams, ir praktiskais darbs jūrā, būt uz kuģiem. Un jauna virsniekiem nav nekā svarīgāka par labiem vecākajiem virsniekiem, no kuriem mācīties. Katra jaunā jūrnika liela veiksmē ir labs komandieris un labs komandiera palīgs, kas jaunaļiem var dot zināšanas un dalīties savā pieredzē. Manā skatījumā tieši šis ir pats svarīgākais aspekts, protams, nekādā gadījumā nemazinot teorētisko zināšanu lomu, jo teorija un prakse ir divas ļoti cieši saistītas lietas, kas viena bez otras īsti nevar iztikt. Tieši nemitīgs mācību process Jūras spēkos aizņem ļoti lielu un būtisku dzīves daļu. Pēc studijām akadēmijā paiet vairāki gadi, kamēr jaunais virsnieks ir gatavs reālam patstāvīgam darbam – patstāvīgi vadīt kuģus un stāvēt vaktīs. Man ir bijuši daudzi ļoti komandieri, no kuriem esmu mācījies, un viens no tādiem bija kapteinleitnants Ingars Pauris, ar kuru kopā nācās dienēt uz diviem kuģiem un kurš nu jau pirms gadiem desmit no dienesta ir atvaļinājies. No katra jau kaut ko var paņemt, jo katram virsniekam ir savs stils, kā vadīt kuģa komandu.



– Kur tad virsniekiem rodas tie dažādie vadības stili, ja visi ieņem viena limeņa amatu, kam iegūtas nepieciešamās zināšanas?

– Ir virsnieki, kurus apmācīja Latvijā, un tas ir mans gadījums, bet mūsu virsnieki izglītību ir ieguvuši Zviedrijā, Dānijā, Vācijā, Polijā, arī ASV, tāpēc arī ir tie dažādie stili, pieejas un arī zināšanas.



– Kas jums ir bijis pats vērtīgākais ieguvums no mācību procesiem, ko esat apguvis un kam esat gājis cauri?

– Katrā līmenī ir savs ieguvums. Kad dienēju uz kuģiem, visi kursi un katra skola tieši tam līmenim arī bija pats labākais un noderīgākais. Mainoties līmenim, mainās arī vajadzības, jo, ieņemot augstākus amatus un pakāpes, nākamie kursi būs atbilstoši jaunajām vajadzībām, tāpēc nevarētu runāt par kaut ko pašu nozīmīgāko, tādu uz visu mūžu. Mācību, pilnveidošanās un attīstības ceļš ir nemītīgs.

– Viens ir zināšanas, kas vajadzīgas jūras virsniekam, bet otrs, kas arī ir ļoti svarīgi, ir veselība un fiziskā sagatavotība dienestam.

– Nacionālajā aizsardzības akadēmijā manā gadā iestājāmie divdesmit seši, bet studijas pabeidzām seši. Pārējie laika gaitā dažādu iemeslu dēļ, tai skaitā arī fiziskās sagatavotības dēļ, atkrita. Ja runājam par jauniešu fizisko sagatavotību, tad tiesa, jāatzīst, ka tā ir visai bēdīga, ko parāda arī jauniešu atlase rekrutēšanas centrā. Taču, ja runājam par sagatavotību, prasībām un vajadzībām uz kuģa, tad šeit ir n daudz cita specifika, nekā krasta dienestā, jo mums nav jāskrien pa mežiem ar ieročiem un ekipējumu. Ja cilvēks ir ticis līdz dienestam uz kuģa, viņš ir izgājis apmācību Alūksnē, kur, izturot fiziskās pārbaudes, pierādījis savu fizisko atbilstību dienestam, bet uz kuģa cilvēkam vairāk ir nepieciešama emocionālā, morālā un psihiskā izturība. Protams, arī fiziski ir jābūt gatavam dzīvot un strādāt īpašā režīmā: būt projām no mājām, skarbā sadzīvē, noslēgtā vidē, kuģojot jebkuros laika apstākļos, ik pēc četrām vai sešām stundām stāvēt vaktī. Ja šādā režīmā ir jāstrādā daudzas nedēļas, vairāki mēneši vai pat pusgads, tad tas no cilvēka prasa lielu izturību, kas vairāk gan vērsta uz psiholoģisko noturību. Nemaz nav tik viegli nelielā, ierobežotā un noslēgtā telpā vairākus mēnešus atrasties un redzēt vienus un tos pašus cilvēkus un dalīt ar viņiem dzīves telpu. Vēl, protams, tīri fiziski cilvēku ietekmē kuģa vibrācija un elektromagnētiskie lauki, kas saistīti ar sakaru sistēmām, antenām un radariem, un arī tas noteikti atstāj ietekmi uz cilvēka veselību, taču tas jau neattiecas tikai uz militāro, bet arī uz civilo floti.

– Daudzi pētījumi liecina, ka pēdējo desmit gadu laikā ir saasinājušās problēmas ar jūrnieku, tai skaitā arī militāro jūrnieku, psiholoģisko līdzsvaru. Vai arī jūs ko tādu esat pieredzējis, būdams kuģa komandieris?

– Nevaru teikt, ka man kā kuģa komandierim būtu nācies saskarties ar kaut ko tādu. Visticamāk, ka ļoti labi strādā rekrutēšanas dienests, kas līdzīgas problēmas spēj identificēt potenciālajos militāristos. Viņi ļoti nopietni analizē cilvēku iespējas, tai skaitā arī psiholoģiskās iespējas. Protams, ir gadījumi, kad cilvēks vairs nespēj turpināt dienestu Jūras spēkos, bet tas gan vairāk ir saistīts ar ģimenes problēmām un nespēju būt atrautam no mājām, sievas vai draudzenes, un tādos gadījumos viņš meklē iespēju pāriet krasta dienestā. Tāpat, ja esi nokuģojis padsmiņus, rodas vēlēšanās pāriet krasta dzīvē. Ir



arī gadījumi, kad cilvēks nespēj turēt jūru un pat no nelielas šūpošanās viņam kļūst slikti. Daži ar to sadzīvo, dažī pierod, bet dažiem ikreiz, kad kuģis iziet jūrā, ir jāpārvar nelabums. Man ir grūti par to spriest, jo pašam nekad nav bijusi jūras slimība.

– Veca patiesība saka, ka sliktas kareivis, kas nesapņo kļūt par ģenerāli, jūras dienesta gadījumā par admirāli. Vai var teikt, ka militārās karjeras pamatā ir individuālas ambīcijas – no ieroču virsnieka līdz kuģa komandierim?

– Armijā tā ir loģiska secība, bet ir cilvēki, kuri paši nevēlas kļūt par kuģa komandieri, jo būt kuģa komandierim – tas ir liels izaicinājums un ļoti liela atbildība par katra komandas locekļa dzīvību, psiholoģisko un emocionālo, arī fizisko stāvokli. Uz kuģa viss ir tik cieši saistīts, ka viena cilvēka problēma kļūst par visas komandas problēmu. Ja pilnīgi godīgi, tad nemaz nebiju tik ļoti laimīgs, kad mani pirmo reizi iecēla par kuģa komandieri, jo nemaz negribēju uzņemties tādu atbildību.

– Kas tad mainās – vakar biju kuģa komandiera vietnieks, šodien – kuģa komandieris, protams, es te nedomāju par pašu amata nosaukumu?

– Tā ir pavisam cita atbildība. Vispirms jau morālais spiediens, jo kuģa komandieris ir tas, kurš atbild par visu un arī pieņem gala lēmumu. Komandiera palīgs ir izpildvara, kas visu organizē un dara, un, ja ir labs palīgs, tad komandierim nevarētu rasties nekādas problēmas, bet kuģa





komandieris būs tas, kurš pateiks – būs tā, darīsim tā, un viss notiks, kā teiks komandieris, kā viņš uzskatīs par vajadzīgu, viņš pieņems pēdējo lēmumu. Reizēm kuģa komandierim ir jāpieņem lēmumi ļoti sarežģītās situācijās, un jūrā tādu situāciju netrūkst. Kaut vai attiecībā uz kuģošanas drošību, ieiešanu ostās, kuģošanu nepazīstamās vai šaurās vietās – tas ir uzdevumu kopums, kas uzliek par pienākumu vienmēr būt gatavībā, vispirms jau par katra cilvēka dzīvību.

LATVIJAS “VIRSAITIS” ZEM NATO KAROGA

Komandkapteinis Kristis Kristlībs uz štāba kuģa “Virsaitis” dienējis, kā pats saka, trijos periodos. Pirmajā, kad kuģa komandieris bija Aivars Ušackis, viņš bija ieroču virsnieks un operāciju virsnieks, otrajā posmā kuģa komandieris bija Ingars Pauris, bet viņš komandiera palīgs, trešajā, kas sākās 2017. gada 16. martā, Kristlībs pats kļuva par šā kuģa komandieri, un tas sakrita ar laiku, kad no 2017. gada 29. jūnija sešus mēnešus Latvijas Jūras spēku flotiles kuģis “Virsaitis” pildīja NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas štāba kuģa uzdevumus Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā. Grupas kuģus komandēja Latvijas Jūras spēku virsnieks komandleitnants Gvido Ļaudups, bet “Virsaitis” ar komandieri Kristu Kristlību bija grupas flagmanis.

UZZIŅAI

Latvijas bruņotie spēki NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā piedalās kopš 2007. gada. 2017. gada jūnijā Latvijas Jūras spēki pirmo reizi pārņēma NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandvadību, nodrošinot ne tikai NATO kuģu grupas štāba darbību, bet arī štāba kuģi A-53 “Virsaitis”.

Toreiz, pieminot pirmo Latvijas Kara flotes kuģi “Virsaitis”, kas 1941. gada decembrī nogrima pie Somijas krastiem, un visus jūrniekus, kuri zaudējuši dzīvību jūrā, NATO 1. pastāvīgās pretmīnu kuģu grupas komandieris komandleitnants Gvido Ļaudups un grupas flagmaņa un pašreizējā Latvijas Jūras spēku flagmaņkuģa “Virsaitis” komandieris

komandleitnants Kristis Kristlībs nolaida vainagus Somu liča ūdeņos, kur nogrimušais kuģis 2011. gadā tika atrasts.

– Vadības pārņemšana uz pusgadu Latvijas Jūras spēkiem bija jauna misija, profesionalitātes un spēju pārbaude. Jums noteikti tā bija milzīga atbildība.

– Simboliski mūsu misija bija nodrošināt NATO karoga klātbūtni Baltijas un Ziemeļjūras reģionā. Kad pārņēmu kuģa vadību, man bija trīs mēneši, lai sagatavotu kuģa komandu darbam grupā, un tas bija mans galvenais uzdevums. Protams, pirms manis jau daudz kas bija izdarīts, iepriekšējais komandieris un komandiera palīgs bija daudz paveikuši, taču “Virsaitim” un apkalpei vajadzēja iziet visas NATO pārbaudes, testus un sertifikāciju, un tas bija liels izaicinājums. Tā bija pirmā reize, kad šis kuģis devās tādā uzdevumā, un daudziem no kuģa komandas, kuri vēl nekad nebija piedalījušies starptautiskās grupās arī uz mīnu meklētājiem, tā bija pirmā tāda pieredze. Būtībā šai misijai bija divi



galvenie darbības veidi. Pirmais – reprezentatīvais: lai veicinātu saikņu stiprināšanu, grupas kuģiem bija vizītes daudzās Baltijas jūras reģiona NATO un sadarbības valstu ostās. Otrs mūsu darbības veids bija vairāk praktisks – grupa piedalījās Ziemeļeiropas reģiona valstu organizētajās jūras mācībās un pretmīnu operācijās.

– Kā nezinātājam varētu skaidrot, ko nozīmē mīnu meklēšana?

– Jūras spēku uzdevums ir meklēt vēsturiski jūrā nonākušās mīnas no Pirmā un Otrā pasaules kara un būt gataviem darboties mūsdienu apstākļos, ja ir konfliktsituācijas, ja jāpiedalās misijās NATO ietvaros vai jāaizstāv un jāpārmeklē savi ūdeņi. Tagad mīnu meklētāji kuģi jūrā strādā ar sonāriem, kas būtībā darbojas kā radari, pētot jūras dzelmi, raidot un saņemot signālus. Mēs redzam objektus jūras dzelmē, par kuriem esam saņēmuši informāciju no sonāra: tie izceļas citu starpā, tiem šķietami tur nevajadzētu būt vai tie ir aizdomīgi. Pārbaudot pārliecināmies, vai tā ir mīna vai akmens, un pirmā datu apstrāde notiek, kad operatori to pēta ekrānā. Pēc tam ūdenslīdzīgi vai, kā tas ir uz mūsu kuģiem, zemūdens roboti, kas aprīkoti ar kameru, jūras dzelmē veic attiecīgas darbības, un mēs

UZZIŅAI

Kopumā šajā misijā piedalījās sešu valstu kuģi, kas vizītēs iegāja 16 ostās Igaunijā, Somijā, Zviedrijā, Dānijā, Lielbritānijā, Vācijā, Nīderlandē, Francijā un Polijā, nokuļojot vairāk nekā 8000 jūras jūdžu un identificējot vairāk nekā 700 zemūdens objektu, bet iznīcinātas tika 30 nesprāgušas Pirmā un Otrā pasaules kara mīnas un lādiņi.



datora ekrānā redzam, kas tad īsti tas ir par objektu. Ja tas ir jāiznīcina, pie ro-bota tiek piestiprināts simt kilogramu smags sprāgstvielas lādiņš, ko robots no-vieto pie iznīcināmā objekta un pēc tam atgriežas uz kuģa, un tad mēs aizejam drošā attālumā un ar tālvadības pultī sprāgstvielu detonējam.

– Vai Baltijas jūrā ir daudz šādu vēl neiznīcinātu objektu?

– Daudz. Abos pasaules karos Baltijas jūrā tika izlikti aptuveni simt desmit – simt piecpadsmit tūkstoši mīnu, no kurām daļa ir iznīcināta, bet vēl aptuveni as-toņdesmit tūkstoši joprojām atrodas jūrā. Īpaši mīnēts bija Irbes šaurums, kur,



Komandkapteinis Kristis Kristlībs uz štāba kuģa "Virsaitis" uzņem Valsts prezidentu Raimonu Vējoni.

pēc statistikas datiem, pa abiem kariem izlik-ti aptuveni sešpadsmit tūkstoši mīnu. Lietuvas ūdeņos šādu priekšme-tu ir salīdzinoši maz, sa-vukārt Igaunijā, Somu līcī, tādu netrūkst, jo tas tika mīnēts no visām pu-sēm. Grūti pateikt, kā-dā stāvoklī ir šie objekti, varbūt mīnas nav fiziski aktīvas, bet tās joprojām saglabā sprādzienbīsta-mu lādiņu iekšā. Reizēm

atrodam tikai karkasus, bet ir arī ļoti labi saglabājušās mīnas. Tirdzniecības ku-ģiem, kas kursē šajos ūdeņos, nevajadzētu būt apdraudētiem, septiņdesmit pēckara gados nav bijis neviena gadījuma, kad būtu cietis kāds tirdzniecības

kuģis, ko gan nevar teikt par zvejas kuģiem – zvej-nieki ar tikliem ir izcēlušī kara laika mīnas. Pēdējais gadījums bija 2007. vai 2008. gadā, kad Lamanšā, izvelkot mīnu, aizgāja bojā zvejas kuģis kopā ar apkalpi. Arī mūsu zvejnieki ir ziņojuši par mīnu at-rašanas gadījumiem. Viens otrs tīklus nogriež ko-pā ar mīnu, atlaiž to atpakaļ jūrā un tad ziņo, bet ir gadījumi, kad zvejnieki mīnu aizved krastā un tikai tad ziņo par atradumu, un tas ir bīstami, tas pats, ko dzirdam par nelaimes gadījumiem, kad sēņo-tāji mežā vai melnie racēji atraduši sprāgstvielas, tikai šajā gadījumā tas noticis jūrā. Regulāri notiek arī starptautiskās mācības, piemēram, "Open Spi-rit", kas ļauj gan identificēt un iznīcināt sprādzien-bīstamus priekšmetus, gan gūt praktisku pieredzi.

UZZIŅAI

Starptautisko militāro mācību "Open Spirit 2019" laikā Latvi-jas un Lietuvas teritoriālajā jūrā kopā identificēti 913 objekti, no kuriem pieci ir uz kartes neatzi-mēti kuģu vraki, 10 – neitralizēti sprādzienbīstami objekti un krēs-li. Vēsturisko mīnu enkuru atra-šanās vieta ļauj salīdzināt vēs-turiskos arhivu datus par mīnu laukiem, kā arī dod informāciju zemūdens datu bāzei par objek-tiem jūras gultnē.



Tā, piemēram, mācībās "Open Spirit 2019" piedalījās Baltijas valstu jūras eskadra (BALTRON) un NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa (SNMCMG1), kopā 14 kuģi un ūdenslidēju atminētāju komandas no 10 valstīm – Beļģijas, Dānijas, Francijas Kanādas, Latvijas, Lielbritānijas, Nīderlandes, Norvēģijas, Polijas, Vācijas. Savukārt mācību vadības štābus atbalstīja ASV, Igaunijas un Zviedrijas karavīri, kā arī mācībās piedalījās novērotāji no Ukrainas bruņotajiem spēkiem.



KRASTA APSARDZES DIENESTS – ATKAL JAUNI IZAICINĀJUMI

Jaunajā Krasta apsardzes dienesta (KAD) priekšnieka amatā Kristis Kristlībs ir salīdzinoši neilgu laiku, tāpēc atzīst, ka visu vēl nav izzinājis un iepazīs.

– Parasti saka – jauna slotā tīri slauka.

– Tā jau saka, un gan jau arī manā gadījumā nāks kādas jaunas vēsmas. Pašam šis ir liels izaicinājums, jo Krasta apsardzes uzdevumi, pienākumi un darba organizācija radikāli atšķiras no tā, kā biju pieradis strādāt uz kuģiem. Uzdevumi ir gan plašāki, gan arī savādāki, jo šeit kopā strādā militārpersonas un arī civilie. Patiesībā man ir savs redzējums, kā te visam vajadzētu būt, bet es paļaujos, ka šeit strādā profesionāli cilvēki, kuri lieliski zina, kā šādiem dienestiem ir jāfunkcionē. Te cilvēki dien jau ilgu laiku, kā tam manā skatījumā arī vajadzētu būt, jo šeit tāda kadru rotācija kā citviet armijas struktūrās neattaisnotos. Piemēram, Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC Rīga) koordinatori, koordinatoru palīgiem un asistentiem ir jābūt zinošiem, jo no šo speciālistu profesionālās rīcības vistiešākajā veidā ir atkarīgas cilvēku dzīvības. Neesmu pārliecināts, vai, nomainot šeit speciālistus, jaunpienākušais uzreiz spētu orientēties darba specifiskā. Ir vajadzīga laiks, kamēr cilvēks apgūst nepieciešamās zināšanas un kļūst par attiecīgās jomas profesionāli.



– Ko tad šajā amatā jūs uzskatāt par savu izaicinājumu?

– Vēlētos padarīt Krasta apsardzes dienesta darbu vēl efektīvāku, nekā tas ir tagad. Iespējams tie būtu jauni resursi ekipējumam, tomēr es lieliski apzinos, kādas ir mūsu valsts iespējas, tāpēc īsti neceru, ka visu, ko vēlos, arī iespēšu, bet, ja nemēģināšu, tad to arī neuzzināšu. Tas, ka vēlos vairāk, nebūt nenozīmē, ka tagad Krasta apsardzes dienesta darbības nodrošināšanai nebūtu pietiekamu resursu, tādi jau ir, bet es runāju par jaunām iespējām un jauniem izaicinājumiem. MRCC Rīga ir mūsu vadības un smadzeņu centrs, no kura notiek visu glābšanas un meklēšanas darbu koordinācija. Vasaras periodā visvairāk palīdzība nepieciešama atpūtniekiem – jahtām, peldētājiem, bet rudens pusē atkal kaitotājiem. Mums ir jābūt pastāvīgi gataviem reaģēt.

– Nav taču neviena cita, kurš to varētu izdarīt jūsu vietā.

– Un tas arī ir mūsu uzdevums, bet, kad saņemam signālu, mēs izvērtējam, kā labāk izmantot mūsu Jūras spēku resursus un vai mums pietiek tikai ar pašu resursiem. Ir gadījumi, kad sadarbojamies ar robežsargiem, kuriem arī ir resursi – ātrgaitas kuteri, sadarbojamies ar gaisa spēkiem, piesaistot helikopterus, raugāties, varbūt tuvu incidenta vietai atrodas citi kuģi, zvejnieki vai jahtas. Mūsu dienestam ir jābūt gatavam ne tikai ar Jūras spēku resursiem veikt meklēšanas un glābšanas operācijas, bet arī jāspēj mobilizēt un koordinēt citu resursu operatīvu iesaistīšanu un izmantošanu. Jāspēj izanalizēt, kā iespējami efektīvāk veikt attiecīgo operāciju. Tas pats attiecas arī uz iespējamiem naftas piesārņojuma gadījumiem. Katra situācija var būt atšķirīga, mums ar saviem resursiem jātiek galā ar trīs līdz piecu tūkstošu tonnu lielu naftas piesārņojumu, bet tāpat naftas piesārņojuma gadījumā mums ir jābūt gataviem piesaistīt arī citus resursus, gan ostu rīcībā esošos, gan sadarbībā ar kaimiņvalstīm Lietuvu, Igauniju, Zviedriju, arī ar citām Helsinku konvencijas dalībvalstīm, kuru rīcībā ir gan resursi, gan reaģēšanas rokasgrāmata, no kurām valstīm un kādu palīdzību var sagaidīt. Lielāku incidentu gadījumā Krasta apsardzes dienests kļūst par koordinācijas centru, kur, ja nepieciešams, tiek sasaukta ārkārtas komiteja. Divas reizes gadā notiek gan praktiskās, gan teorētiskās mācības, lai varētu pārliecināties, kā viss strādā un kā X stundā visi dienesti savā starpā koordinēs darbību.

Latvijas Jūras spēki šogad atzīmē savu simtgadi. Tās ir senas tradīcijas, un mūsdienu karavīri ir šo tradīciju turpinātāji, nesot Latvijas vārdu pasaulē. Katras starptautiskās mācības, katra starptautiska misija vai operācija, kurā piedalās mūsu Jūras spēku kuģi un karavīri, katra meklēšanas un glābšanas operācija, arī ikdienas rutīnas darbs un monitoringa liecina par Latvijas gatavību būt līdzvērtīgiem partneriem, ar kuriem rēķinās. Bet viss sākas no ģimenes. Komandkapteinis Krists Kristlībs īpaši uzsver, cik svarīgs karavīram ir ģimenes atbalsts, bez kura nekādi neiztikt. “Paldies visiem, kuri ir krastā, kuri mūs atbalsta un gaida, jo bez viņu atbalsta mēs nevarētu darīt to, ko darām,” uzsver Kristlībs.■



JŪRAS SPĒKI DIENESTĀ AICINA SIEVIETES

Patlaban profesionālā dienesta karavīru vidū sieviešu īpatsvars pārsniedz 15%. Lai arī lielākā daļa izvēlas dienēt Sauszemes spēkos, sievietes ir vajadzīgas arī dienestam Gaisa un Jūras spēkos. Portāls "Sargs.lv" tikās ar trim sievietēm no Jūras spēkiem, lai noskaidrotu viņu motivāciju savu dienestu saistīt tieši ar jūru.

Ar Jūras spēkos dienējošajām sievietēm tiekamies īsu brīdi pēc viņu nokāpšanas krastā no mīnu kuģa M-06 "Tālivaldis". Iepriekšējie četrarpus mēneši pavadīti NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas dežūrā, kuras laikā mūsu partnervalstu ūdeņos, galvenokārt Baltijas jūrā, meklētas un iznīcinātas jūras dzelmē esošās mīnas no Pirmā un Otrā pasaules kara.

Lai arī kuģa ienākšana Liepājas ostā stiprā vēja dēļ bijusi visai trauksmaina, viņas ir smaidīgas un optimisma pilnas – tuvojoties mājām, vētra vairs neesot tik svarīga. Tutklāt dežūras laikā piedzīvoti arī ekstremālāki laikapstākļi.

"Tas ir tad, kad stāvi pie kartes un mēģini atzīmēt kuģa pozīciju, un domā, lai tikai netišām neiedurtu rokā. Jo stabili nostāvēt nav iespējams, kājas ir špagatā, priekšmeti krīt uz visām pusēm. Jā, tādus brīžus mēs arī piedzīvojām," stāsta virsleitnante Annija Paulauska.

Viņa ir kuģa "Tālivaldis" Navigācijas komandas komandiere. Tas nozīmē darbu ar papīra kartēm un navigācijas iekārtām, kā arī vakts stūrmaņa pienākumus. "Vakts laikā dodu vakts virsniekam ieteicamos virzienus, saku, kad būs pagrieziena, informēju par ziņošanas vietām, kad kuģis šķērso konkrētu sektoru. Bija brīži, kad uzdevumi nebija tik sarežģīti, tad pildīju arī vakts virsnieka pienākumus. Protams, ja ir kāda nestandarta situācija, piemēram, ļoti slikti laikapstākļi, kuģa komandieris vienmēr ir tuvumā un palīdz," saka virsleitnante A. Paulauska.

Jūras spēkos virsniece viņa ir kopš 2017. gada. Pēc vidusskolas nešauboties zinājusi, kurā virzienā doties. "Noteikti tāpēc, ka mani vecāki un vecvecāki ir dienējuši Latvijas bruņotajos spēkos. Tas arī man bija kā papildu grūdiens profesijas izvēlē. Tā kā pati esmu liepājniece, tad bija loģiski, ka tiem ir jābūt Jūras spēkiem. Mana sirds pieder Liepājai," pauž virsleitnante A. Paulauska.

Uz jautājumu, kā ir būt skaitliskā mazākumā, kad pārējie apkalpes locekļi ir vīrieši, viņa atbild – mēs jau šeit bijām četras. Ja gadījās kādas problēmas, savā starpā izrunājāmies kā meitenes, nomierinājāmies un varējām iet strādāt tālāk.

Savukārt leitnante Māra Vilnīte pirms profesionālā dienesta aktīvi darbojusies Zemessardzē. "Gribēju turpināt militāro jomu un arī mācīties. Iestājoties Nacionālajā aizsardzības akadēmijā, nolēmu, ka Jūras spēki būs tuvāk mājām,



JŪRAS SPĒKI

jo arī esmu liepājniece. Lai gan ne vienmēr tas tā ir, piemēram, tagad prom no mājām bijām gandrīz piecus mēnešus,” stāsta leitnante M. Vilnīte.

Viņa ir leroču komandas komandiere, kuras atbildībā bija visi kuģa “Tālivaldis” ieroči un municija. NATO pretmīnu grupas dežūras laikā notika arī mācību šaušana, un leitnante Vilnīte rūpējās, lai visiem posteņiem ir pietiekami daudz municijas. “Daļēji piedalījos arī jūrā atrasto mīnu spridzināšanā, kas notiek sadarbībā ar ūdenslidēju komandu. Viņi ir tie, kuri reāli dodas dzelmē.”

“Reizēm mīnas tiek spridzinātas ar kuģa zemūdens robotu, tajā procesā



Jūras spēku dižmatroze Kitija Brizga (no kreisās), leitnante Māra Vilnīte un virsleitnante Annija Paulauska.

sā vairāk iesaistās mana un operāciju komanda. Robots tiek vadīts līdz mīnai, kur noliek sprāgstvielu, un manis vadītā komanda to detonē. Taču šajā procesā iesaistās visa kuģa apkalpe, neviens tajā brīdī negul,” saka leitnante M. Vilnīte.

Tikmēr dižmatrozes Kitijas Brizgas pienākumi,

darbojoties Elektromehāniskajā komandā kā iekārtu operatorei, bija nodrošināt, lai visi tehniskie līdzekļi uz kuģa darbojas nevainojami. “Vienkāršiem vārdiem sakot, ja kāda caurule pārplīst, mums tā jāsalabo. [...] Mani vienmēr ir interesējušas mazliet ekstrēmas lietas. Savukārt tehniku iepazīnu jau bērnībā, jo tētis ir automehāniķis. Visas šīs prasmes tagad varu apvienot savā dienestā,” stāsta dižmatroze K. Brizga.

Lai arī skaitliski vairāk sieviešu dien tieši Sauszemes spēkos, arī Jūras spēki aicina dienestā dailā dzimuma pārstāves. Kā iepriekš portālam “Sargs.lv” norādījis bruņoto spēku komandieris ģenerālleitnants Leonīds Kalniņš, viņam esot pārlicība, ka sievietes armijā nes tikai pozitīvas tendences: “Tajās vienībās, kurās dien sievietes, vīrieši ir motivētāki, disciplīna ir augstāka, tādējādi arī visas vienības kaujas spējas ir augstākas. Tas ir galvenais, kāpēc es gribētu redzēt vairāk sieviešu armijā.” Tas attiecas arī uz Jūras spēkiem.

Ģenerālleitnants L. Kalniņš arī novērojis, ka sievietēm bruņotajos spēkos īpaši labi padodas ilgstoši pildīt tādus uzdevumus, kuros nepieciešamas augstas koncentrēšanās spējas un uzmanība. Šīs prasmes noder, piemēram, strādājot ar sakaru un novērošanas sistēmām, kā arī veicot citus pienākumus Sauszemes, Jūras un Gaisa spēkos.■

LAIKS MAINĪT ATTIEKSMI UN PARADUMUS

Klimata pārmaiņu starpvaldību padome (IPCC) nākusi klajā ar īpašu ziņojumu, kurā apkopoti zinātnieku pētījumi, kas apstiprina pašas ļaunākās priekšnojautas – klimata krīze ir arī okeānu krīze. Šajā sakarā sabiedrība nedrīkstētu aizmirst, ka veselīgs okeāns palīdz regulēt klimatu, tas ir dzīvotspējīgas planētas garants un pārtikas avots miljardiem cilvēku.

To CO₂ apjomu, kas tiek izmests atmosfērā, sadedzinot fosilo kurināmo, lielā mērā palīdz absorbēt pasaules jūras un okeāni, un sliktā ziņa ir tā, ka CO₂ izmešu dēļ okeāni kļūst arvien skābāki, kas savukārt nodara kaitējumu unikālajām ekosistēmām, tai skaitā arī koraļļu rifiem. Nākotnē okeāni neizskatīsies tā kā tagad. Klimata pārmaiņu rezultātā zila okeāna tonis kļūs vēl zilāks, bet zaļais – zaļāks.

IPCC pauž viedokli, ka starp visām sliktajām ziņām, par laimi, ir arī kāda laba ziņa – cilvēks var aizsargāt okeānus, ja vien rīkojas atbildīgi un saprātīgi. ANO notiek dalībvalstu sarunas par tā saukto Globālo okeāna līgumu, kas līdz 2030. gadam aizsargātu vismaz 30% no pasaules okeānu un jūru ūdeņiem, un, ja šāda vienošanās tiks panākta, tas varētu bruģēt ceļu uz okeānu atveseļošanos. Ir tikai jāpaveic kāds nieks – līdz 2030. gadam vismaz par 30% jāsamazina siltumnīcefekta gāzu emisijas.

Baltijas jūra nav nedz mirusi, nedz mirstoša, tomēr tās ekoloģiskais stāvoklis ir ļoti satraucošs. Jūras dabiskās pašattīrīšanās spējas ir un būs nelielas, tādēļ mūsu uzdevums ir samazināt piesārņojuma slodzi, jo visi tomēr vēlamies dzīvot tīras jūras krastos un baudīt tās sniegtos labumus. Lai to sasniegtu, mums jāiemācās mainīt savu attieksmi un paradumus.



LATVIJA PIEDALĀS ANO VIDES ASAMBLEJAS 4. SESIJĀ

No 2019. gada 11. līdz 15. martam ANO Vides programmas galvenajā mītnē Nairobi, Kenijā, norisinājās ANO Vides asamblejas 4. sesija (UNEA-4), kurā piedalījās ANO dalībvalstu vides ministri, augsta līmeņa amatpersonas, starptautisko organizāciju vadītāji, pilsoniskās sabiedrības un privātā sektora pārstāvji. Latvijas delegāciju vadīja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas parlamentārais sekretārs Artūrs Toms Plešs. UNEA-4 ietvaros Latvija puda savu nostāju un dalījās pieredzē inovatīvu risinājumu ieviešanā vides aizsardzības jomā, kā arī virzībā uz ilgtspējīgu patēriņu un ražošanu. Latvijas delegācija piedalījās arī "Vienas planētas samītā" (*One Planet Summit*), kura galvenais mērķis ir paātrināt globālo virzību uz oglekļa mazietilpīgu attīstību. Samītā piedalījās arī idejas autors Francijas prezidents Emanuels Makrons, kā arī Kenijas prezidents Uhuru Kenjata.

Artūrs Toms Plešs: "UNEA-4 ietvaros tika prezentēts jaunākais ANO Globālais vides izvērtējums, kas iezīmē mūsu planētas vides stāvokļa turpmāku pasliktināšanos. Bioloģiskās daudzveidības samazināšanās, sauszemes un ūdens piesārņojuma palielināšanās, gaisa kvalitātes pasliktināšanās ir tikai daži no piemēriem, kur nepieciešama aktīva un skaidra valstu un sabiedrības rīcība. Latvijai ir būtiski paust savu nostāju un līdzdarboties ar citām valstīm, lai rastu labākos risinājumus minētajām problēmām, kas ietekmē iedzīvotājus arī Latvijā šobrīd un nākotnē. Esmu pagodināts, ka mēs varam dot savu pienesumu un dalīties vērtīgā pieredzē, kas var iedrošināt citus uz aktīvāku rīcību."■

LATVIJAS PREZIDENTS ANO ĢENERĀLĀS ASAMBLEJAS SESIJĀ RUNĀ PAR KLIMATA PĀRMAIŅĀM

2019. gada 22. novembrī, uzstājoties ANO Ģenerālās asamblejas sesijā, Latvijas prezidents Egils Levits tādu svarīgu jautājumu kā starptautiskās tiesības un tiesiskums, hibrīddraudi, digitālizācija un ilgtspējīga attīstība starpā runāja arī par klimata pārmaiņu problēmām.

Egils Levits: "Arī klimats ir globāls temats. Klimata pārmaiņu izaicinājumi ir jārisina gan starptautiskā, gan valstiskā, gan individuālā līmenī. Bez starpvalstu sadarbības klimata pārmaiņu negatīvo seku likvidēšana nav iedomājama.

Jauniešu iesaiste ir būtiska nozīme klimata jautājumu risināšanā, par ko vairējām pārliecināties ANO Jauniešu klimata samītā.



Arī tehnoloģiskajiem risinājumiem ir potenciāls glābt mūsu planētu. Novatoriskas idejas apvienojumā ar skaitļošanas jaudām un savienojamību ļaus mums kļūt ražīgākiem. Esmu gandarīts, ka Latvijas informācijas tehnoloģiju uzņēmumi ir gatavi uzņemties šo izaicinājumu un ir pievienojušies mūsu kaimiņvalsts Igaunijas iniciatīvai "Zaļais solījums".

Latvija ir apņēmusies pildīt Parīzes klimata vienošanās mērķus. Salīdzinājumā ar 1990. gada pārskata rādītājiem Latvijai ir izdevies samazināt valstī radīto siltumnīcefekta gāzu izmešu apjomus par 60%, taču, neskatoties uz to, mēs esam apņēmības pilni virzīties uz absolūtu klimata neitralitāti. Šobrīd tiek strādāts pie ambiciozas attīstības stratēģijas, kas paredz līdz minimumam samazināt oglekļa produkcijas apjomus. Šī plāna īstenošana ļaus Latvijai kļūt klimatam neitrālai līdz 2050. gadam.

Šogad Latvijas valdība pieņēma Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plānu laika posmam līdz 2030. gadam. Plānā ir noteikti konkrēti uzdevumi, kas pārredzamā nākotnē ir jāveic, lai Latvija varētu pielāgoties klimata pārmaiņām.

Latvijas pieredze liecina, ka viens no iedarbīgākajiem veidiem, kā mazināt klimata pārmaiņu izraisītās sekas, ir ilgtspējīga meža resursu apsaimniekošana, kas ļauj pastāvīgi piesaistīt oglekli, kā arī kalpo kā fosilā kurināmā aizstājēja avots, ļaujot samazināt izmešu apjomu. Salīdzinājumā ar 20. gadsimta pirmo pusi mežu apjoms Latvijā ir gandrīz dubultojies. Latvija ir gatava ilgtspējīgi apsaimniekot savus meža resursus esošo un nākamo paaudžu labā.



Valsts prezidents Egils Levits 22. septembrī Ņujorkā tikās ar ANO ģenerālsekretāru Antoniju Gutērešu. Divpusējā sarunā ANO ģenerālsekretārs pateicās Latvijai par atbalstu dažādām ANO iniciatīvām.



Paralēli pie šī jautājuma strādā arī mūsu pilsoniskās sabiedrības pārstāvji. 21. septembrī Pasaules talkas dienas laikā Latvijas iedzīvotāji – gan jauni, gan vecāka gadagājuma – visā Latvijā stādīja kokus, tādā veidā ieguldot ilgtspējīgā nākotnē. Manā valstī šādas vides sakopšanas talkas ir ilggadēja tradīcija.”

ANO ģenerālsekretārs atzinīgi novērtēja Latvijas digitālo attīstību un aktīvo nostāju klimata pārmaiņu jautājumos.

Divpusējo sarunu laikā abas puses lielu uzmanību pievērša klimata pārmaiņu radītajiem izaicinājumiem. A. Gutērešs atzinīgi novērtēja Eiropas Savienības līdera lomu pasaulē, strādājot pie klimata pārmaiņu jautājumiem. E. Levits uzsvēra, ka Latvija kopā ar astoņām citām ES dalībvalstīm vēlas vēl ambiciozāku politiku šajā jautājumā, kā arī norādīja, ka klimata pārmaiņu izaicinājumi ir multilaterāla problēma, kas solidāri jārisina visām pasaules valstīm, un ANO formāts tam ir ļoti atbilstošs. Tāpat Valsts prezidents pauda nožēlu, ka vēl ne visur pasaulē šāda nostāja tiek atbalstīta.■

KLIMATA PĀRMAIŅU IETEKME SKARS IKVIENU

2019. gada 25. septembrī publicēts jaunākais ANO Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (IPCC) ziņojums, kurā zinātnieki no visas pasaules uzsver – nepieciešama steidzama, vērienīga, koordinēta rīcība, lai mazinātu cilvēku radīto klimata pārmaiņu ietekmi pasaules okeānos un ledājos. Siltumnīcefekta gāzu dēļ globālā sasilšana jau sasniegusi 1°C virs pirmsindustriālā līmeņa. Tas rada nopietnas sekas ekosistēmām un cilvēkiem. Pasaules okeāns ir kļuvis siltāks, skābāks un mazāk produktīvs. Kūstošie ledāji izraisa jūras līmeņa celšanos un ekstrēmi laika apstākļi piekrastē kļūst arvien intensīvāki.

IPCC ziņojums par okeānu sniedz jaunus pierādījumus par ieguvumiem, kādi būtu, ja globālā sasilšana tiktu ierobežota saskaņā ar Parīzes nolīgumu (nepārsniedzot temperatūras pieaugumu par 2°C salīdzinājumā ar pirmsindustriālo līmeni). Bet, īstenojoties pesimistiskākajiem siltumnīcefekta gāzu emisiju scenārijiem, tiek prognozēts, ka ledāji Eiropā, tropiskajos Andos un Indonēzijā līdz 2100. gadam zaudēs vairāk nekā 80% no pašreizējās ledus masas.■

UZZIŅAI

Ledāju kušana izraisa jūras līmeņa celšanos. IPCC ziņojumā teikts, ka jūras līmenis 20. gadsimtā visā pasaulē ir paaugstinājies par aptuveni 15 cm, šobrīd tas paaugstinās vairāk nekā divreiz straujāk – par 3,6 mm gadā, un pieauguma ātrums palielinās. Līdz 2100. gadam jūras līmenis varētu celties par aptuveni 30–60 cm, pat ja siltumnīcefekta gāzu emisijas tiks samazinātas un globālā sasilšana ierobežota krietni zem 2°C. Savukārt, ja siltumnīcefekta gāzu emisijas turpinās strauji palielināties, jūras līmenis līdz 2100. gadam var celties par aptuveni 60–110 cm.



SITUĀCIJA LATVIJĀ

Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs nodarbojas ar vides informācijas vākšanu, analīzi un laikapstākļu prognozēšanu. Līdz šim novērots, ka, piemēram, ledstāves ilgums Latvijas lielākajās upēs ir samazinājies. Samazinājies un turpina samazināties arī sniega segas biezums. Ir sagaidāma jūras ūdens vidējā līmeņa celšanās ilgtermiņā un krasta erozijas attīstība, kā arī gruntsūdeņu līmeņa svārstības, ko ietekmē nokrišņu, jūras līmeņa un upju noteces režīma izmaiņas. Pilsētās jūras piekrastē un upju grīvās jārēķinās ar uzplūdu radīto bojājumu pieaugumu ēkām un ceļu infrastruktūrai. Ekonomiskie aprēķini liecina, ka, piemēram, visās jūras piekrastes pilsētās Latvijā zaudējumi no uzplūdu radītajiem bojājumiem ēkām laika posmā no 2040. līdz 2070. gadam varētu pieaugt par aptuveni 1,5 miljoniem eiro gadā, bet laika posmā no 2070. līdz 2100. gadam pieaugums varētu sasniegt 3 miljonus eiro gadā. Savukārt lietus un sniega kušanas radīto plūdu pieauguma sekas klimata pārmaiņu ietekmē Latvijā ēkām var radīt ikgadējos ekonomiskos zaudējumus 40 – 50 tūkstošu eiro apjomā 2020. – 2040. gadā un ap 160 – 210 tūkstošiem eiro 2070. – 2100. gadā.

2019. gada jūlijā Ministru kabinets apstiprināja Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plānu laika posmam līdz 2030. gadam, kura ietvaros plānots īstenot vairāk nekā 80 pielāgošanās pasākumu. Daļa no tiem paredzēta klimata pārmaiņu risku mazināšanai saistībā ar hidroloģiskajām izmaiņām.■

JŪRĀ ŪDENS KVALITĀTE ATBILST NORMĀM

Pēc Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas pasūtījuma sagatavots jūras vides stāvokļa novērtējums, kurā secināts, ka jūrā ūdens kvalitāte atbilst normām un pārtikā lietojamās zivis ir drošas lietošanai uzturā, tomēr cilvēka radīto ietekmju dēļ, jūrā nonākot atkritumiem, citam piesārņojumam, kā arī klimata pārmaiņu ietekmē jūras vides stāvoklis kopumā nav labs. Novērtējums ietver arī jūras izmantošanas ekonomisko un sociālo analīzi, un aplēses liecina, ka sabiedrības ieguvums no Latvijas jūras ūdens kvalitātes uzlabošanas līdz labam jūras vides stāvoklim būtu vismaz 6,4 miljoni eiro gadā. Visvairāk jūras vides stāvokli ietekmē ekosistēmas bagātināšanās ar barības vielām (eitrofikācija), kas izjauc sistēmas funkcionēšanas līdzsvaru un ietekmē bioloģisko daudzveidību. Kā liecina novērtējums, arī atkritumu apjoms piekrastē ir pārāk liels. Procentuāli vislielāko piesārņojumu pludmalē radījuši plastmasas izstrādājumi (51%), seko papīra/ kartona izstrādājumi (12%), metāla izstrādājumi (10%), stikla un keramikas izstrādājumi (9%).

Cilvēkiem jāapzinās, ka, pat īstenojot pasākumus jūras vides stāvokļa uzlabošanai, izmaiņas Baltijas jūrā notiks lēni, var paiet pat 50 gadu, līdz tiks sasniegts vēlamais jūras vides stāvoklis.■



AKTUALITĀTES VIDES AIZSARDZĪBAS JOMĀ

MARPOL KONVENCIJAS II PIELIKUMS

Pieņemti jauni grozījumi MARPOL konvencijas II pielikumā, kuri paredz noteiktās jūras teritorijās stingrākus novadīšanas nosacījumus kravas mazgājamajiem ūdeņiem, kas var sacietēt noteiktos vides apstākļos (attiecināms uz atsevišķām augu eļļām un parafinveida kravām).

Grozījumi paredz, ka pēc šādu vielu pārvadāšanas kravas tankos būs jāveic pirmsmazgāšana (*prewash*) un tanku mazgājamais ūdens būs jānodod krasta pieņemšanas iekārtās.

Grozījumi ir tapuši, pamatojoties uz bažām par šobrīd atļauto šādu vielu novadīšanas ietekmi uz vidi un sekām, ko tās rada pēc novadīšanas jūrā, piemēram, Eiropas ziemeļu reģionu ūdeņos, kur šādas vielas sacietē un izskalojas krastā. Grozījumi stāsies spēkā 2021. gada 1. janvārī.

GLOBALAIS SĒRA SATURA IEROBEŽOJUMS

2020. gada 1. janvārī stāsies spēkā 0,50% ierobežojums sēra saturam kuģu degvielā (ārpus ECA, kur ierobežojums ir 0,10%). Savukārt 2020. gada 1. martā stāsies spēkā grozījumi MARPOL konvencijas VI pielikumā par augsta sēra satura degvielas pārvadāšanas aizliegumu.

Ir veikti arī atbilstoši papildu grozījumi MARPOL konvencijas VI pielikumā, kas tiks pieņemti nākamā gada pavasarī.

Gatavojoties jauno prasību ieviešanai, veikti dažādi uzlabojumi Ostas valsts kontroles vadlinijās, tai skaitā arī par to, kā rīkoties gadījumos, kad uz kuģa tiek konstatēta degviela ar neatbilstošu sēra saturu.

SILTUMNĪCEFEKTU IZRAISOŠU GĀZU (GHG) EMISIJU IEROBEŽOŠANA NO JŪRAS TRANSPORTA

Šā jautājuma pamatā ir UNFCCC Parīzes nolīgums par klimata pārmaiņu ierobežošanu, kurā minēts, ka nepieciešams veikt visus iespējamus pasākumus, lai mazinātu GHG emisijas arī no jūras transporta.

MEPC 72. sesijā (2018. gada pavasarī) ar rezolūciju MEPC.304(72) tika pieņemta Sākotnējā IMO stratēģija GHG emisiju no kuģiem mazināšanai (*Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships*).

Sākotnējo IMO stratēģiju GHG emisiju mazināšanai no kuģiem plānots pārskatīt, balstoties uz kuģu degvielas datu apkopošanas sistēmā (*IMO Data Collection System for fuel oil consumption of ships*) iesniegtajiem datiem 2019.–2021. gadā.



Lai veiktu Sākotnējās IMO stratēģijas pārskatīšanu, IMO MEPC ietvaros ir noteikti arī tādi pasākumi kā ceturrtā IMO GHG pētījuma uzsākšana, izdarīti grozījumi MARPOL konvencijas VI pielikumā par kuģu energoefektivitātes uzlabošanu, apstiprināta jauno piedāvāto pasākumu ietekmes novērtējuma procedūra. Paredzamas arī turpmākas diskusijas par iespējamiem īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa pasākumiem GHG emisiju mazināšanai no kuģiem.

CO₂ datu ievākšanas sistēma ir tikai pirmais solis GHG emisiju mazināšanas triju pakāpju pieejai (1. – datu ievākšana; 2. – datu analīze; 3. – lēmumu pieņemšana).

Vienlaikus Eiropas Savienības ietvaros tiek veikti grozījumi ES Regulā par jūras transporta CO₂ emisiju monitoringu, ziņošanu un verificēšanu, lai saskaņotu to ar globālās sistēmas (IMO) prasībām, kas stājas spēkā 2018. gadā. Paredzams, ka turpmāk būs divas līdzīgas jūras transporta CO₂ emisiju datu ievākšanas sistēmas – globāla un Eiropas mēroga sistēma.

ELEKTRONISKIE ŽURNĀLI

Lai būtu pieļaujams uz kuģa izmantot kuģa žurnālus arī elektroniskajā formātā, izstrādāti atbilstoši grozījumi MARPOL konvencijas I, II, V un VI pielikumā, papildinot ar prasību šajos žurnālos veikt konkrētus ierakstus (Naftas operāciju žurnāls, Atkritumu reģistrācijas žurnāls u.c.).

Pieņemtas arī vadlīnijas šo elektronisko žurnālu lietošanai MARPOL konvencijas ietvaros.

Grozījumi stāties spēkā 2020. gada 1. oktobrī.

PLASTMASAS ATKRITUMI JŪRĀ (MARINE PLASTIC LITTER)

Šobrīd noris darbs pie jautājuma par kuģu radītiem plastmasas atkritumiem jūrā. Tiek veikti pētījumi par spēkā esošo pieejamo normatīvo aktu bāzi, jūras transporta lomu/ietekmi uz šādu atkritumu rašanos jūrā (attiecināms uz zvejas rīkiem un nozaudētiem jūras konteineriem).■

Sagatavojis Juris Skrube, Latvijas Jūras administrācijas eksperts vides aizsardzības jautājumos



CĪNOTIES PRET KLIMATA PĀRMAINĀM, SVARĪGI IR APTURĒT OGLEKĻA EMISIJAS

Klimata pārmaiņu starpvaldību padome (IPCC) nākusi klajā ar īpašu ziņojumu, kurā apkopoti zinātnieku pētījumi, kas apstiprina pašas jaunākās priekšnojautas – klimata krīze ir arī okeānu krīze. Šajā sakarā sabiedrība nedrīkstētu aizmirst, ka veselīgs okeāns palīdz regulēt klimatu, tas ir dzīvotspējīgas planētas garants un pārtikas avots miljardiem cilvēku.

To CO₂ apjomu, kas tiek izmests atmosfērā, sadedzinot fosilo kurināmo, lielā mērā palīdz absorbēt pasaules jūras un okeāni, un sliktā ziņa ir tā, ka CO₂ izmešu dēļ okeāni kļūst arvien skābāki, kas savukārt nodara kaitējumu unikālajām ekosistēmām, tai skaitā arī koraļļu rifiem. Nākotnē okeāni neizskatīsies tā kā šodien. Klimata pārmaiņu rezultātā zilais okeāna tonis kļūs vēl zilāks, bet zaļais – zaļāks.

Pētījumā, kas publicēts zinātniskajā žurnālā "Nature Communications", teikts, ka zilais tonis kļūs intensīvāks, visticamāk, subtropu reģionos, kur samazināsies fitoplanktona populācija. Savukārt tādos reģionos, kur ir vairāk barības vielu, piemēram, Dienvidu okeānā vai Atlantijas okeāna ziemeļu daļā, fitoplanktona populācija palielināsies, jo ūdeņi kļūs siltāki. Šie ūdeņi tātad kļūs zaļāki. Klimata pārmaiņu dēļ līdz 21. gadsimta beigām krāsu nomainīs puse pasaules okeānu, teikts pētījumā.

IPCC pauž viedokli, ka, starp visām sliktajām ziņām, par laimi, ir arī kāda laba ziņa – cilvēks var aizsargāt okeānus, ja vien rīkojas atbildīgi un saprātīgi. Pašlaik ANO notiek dalībvalstu sarunas par tā saukto Globālo okeāna līgumu, kas līdz 2030. gadam aizsargātu vismaz 30% no pasaules okeānu un jūru ūdeņiem, un, ja šāda vienošanās tiks panākta, tas varētu bruģēt ceļu uz okeānu atveseļošanu. "Greenpeace" uzskata, ka ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencija nav pietiekami tālejoša, lai aizsargātu planētas okeānus. Tā grib, lai tiktu izveidots rezervātu tīkls jūras dzīvās dabas aizsardzībai ārpus valstu jurisdikcijas.

Ir tikai jāpaveic kāds nieks – līdz 2030. gadam vismaz par 30% jāsamazina siltumnīcefekta gāzu emisijas, bet politikas un biznesa līderiem ir jāpievēršas okeānu krīzes pamatcēloņiem. Sabiedrībai ir jāpieliek vislielākās pūles un jāiegulda finansējums, lai strādātu pie alternatīva enerģijas avota radīšanas, kas ļaus aizstāt fosilo kurināmo, kurš pašlaik ir simtprocentīgs atmosfēras piesārņotājs.



PLASTMASAS ATLIEKAS JŪRĀ IR VIENA NO AKTUĀLĀKAJĀM VIDES PROBLĒMĀM

Tiek lēsts, ka okeānos ir vairāk nekā 51 triljons mikroplastmasas vienību, un šis skaits ir vairāk nekā 500 reizes lielāks par zvaigznēm mūsu galaktikā. Ātrums, ar kādu patērētāju sabiedrība tikai pēc vienreizējas lietošanas izmet tādus priekšmetus kā plastmasas pudeles, šķīvjus, krūzes un salmiņus, radīs situāciju, ka līdz 2050. gadam okeānos būs vairāk plastmasas nekā zivju.

Katru gadu pasaulē tiek saražoti vairāk nekā 300 miljoni tonnu plastmasas, puse no tā visa ir vienreizējās lietošanas priekšmeti, mazāk nekā 14% saražotās plastmasas tiek pārstrādāti, bet atlikušie 86% nonāk okeānā, vidē vai atkritumu poligonos. Kopumā pasaules poligonos ir aptuveni 6,3 miljardi tonnu plastmasas, kas līdzvērtīgs viena miljarda ziloņu svaram! Katru gadu okeānos nonāk vairāk nekā astoņi miljoni tonnu plastmasas, kas pamatā nāk no diviem avotiem – sauszemes piesārņojuma, ko ar savu darbību rada cilvēks, un okeāna piesārņojuma, kas rodas no atkritumiem, kurus jūrā atstāj kuģi – kā pasažieru un tirdzniecības, tā zvejas kuģi, tai skaitā tie ir arī pamestie un pazaudētie zvejas rīki jeb tā sauktie “spoku zvejas rīki”, kas veido aptuveni 20% no visiem jūras atkritumiem.

Un arī šie atkritumi rodas tikai un vienīgi cilvēka darbības (vai bezdarbības) rezultātā, tāpēc “Greenpeace” aicina īstenot stingrākus pasākumus pret nāvējošajiem “spoku zvejas rīkiem”, tostarp panākt, lai Apvienoto Nāciju Organizācija vienotos par stingru Pasaules okeānu līgumu, kas līdz 2030. gadam varētu aizsargāt vismaz 30% pasaules okeānu, pasargājot no kaitīgām cilvēku darbībām, tostarp rūpnieciskās zvejas.

Tā, piemēram, Klusajā okeānā 46% no visām nozvejotajām zivīm ir zvejotas nelegāli. Daudzās pasaules daļās notiek nelikumīga zveja, un zivis piekrastes valstu legālajiem zvejniekiem faktiski nozog rūpnieciski attīstītās valstis un lielu daudzumu arī nelegālās flotes Āzijā, kā arī Indijas un Atlantijas okeānā.

Pasaules Dabas fonda (WWF) ziņojumā norādīts uz būtisku problēmu – mikroplastmasas piesārņojums Vidusjūrā sasniedzis līdz šim augstāko līmeni un apdraud gan dažādas jūrā mītošas augu un dzīvnieku sugas, gan zvejniecību, gan arī cilvēku veselību šajā reģionā. Vairāk nekā 90 procentus Vidusjūras piesārņojuma rada plastmasas izstrādājumi.

“Jau tagad klimata pārmaiņas veicina ugunsgrēku pastiprināšanos, sausu, viesuļvētras un karstuma viļņus, kas līdzīgi postījumus un izraisa nāves gadījumus visā pasaulē. Klimata pārmaiņām nav robežu. Mazāk nekā 1% pasaules okeānu ir pasargāti no jebkādas cilvēku darbības. Mēs esam nonākuši

UZZIŅAI

Organizācijas “Greenpeace” speciālisti, kuģojot no Arktikas uz Antarktīdu, veic pētījumus, mērījumus un izmeklēšanu, lai aprēķinātu tos draudus, ar kādiem cilvēku bezatbildīgas rīcības un darbības rezultātā saskaras okeāni.



krīzes situācijā, kas apdraud pasaules zivju krājumus, jūras bioloģisko daudzveidību un ekonomiku,” teikts “Greenpeace” Okeānu aizsardzības kampaņas uzsaukumā. “Kontroles un noteikumu trūkums atstāj okeānu uz sabrukuma robežas. Tikai Atlantijas okeāna dienvidrietumos katru gadu ierodas vairāk nekā 400 zvejas kuģu, lai izsmeltu jūras. Zvejniecības nozare šajos ūdeņos darbojas tālu no redzamības un kontroles, apdraudot šo īpašo ekosistēmu.”

EIROPAS SAVIENĪBA RĪKOJAS ĀTRĀK UN RADIKĀLĀK

2018. gadā Eiropas Parlaments ar 571 deputāta balsi par, 53 pret un 34 atturoties atbalstīja priekšlikumu, kas paredz noteikt aizliegumu vienreizlietojamo plastmasas izstrādājumu aprītei ES tirgū. Aizliegti tiks šķīvji, ēdamriki, salmiņi, vates kociņi, balonu kātiņi. Aizliegums stāsies spēkā 2021. gadā.

Vienreizlietojamie plastmasas izstrādājumi, uz kuriem attiecas aizliegums, Eiropā veido 70% no jūras piedrazojuma. Jaunie noteikumi paredz, ka, sākot no 2021. gada, šo priekšmetu tirdzniecība tiks aizliegta. Saskaņā ar Eiropas Komisijas datiem plastmasas izstrādājumi veido vairāk nekā 80% no kopējā jūras piedrazojuma apjoma. Vienreizlietojamie plastmasas izstrādājumi, uz kuriem attiecas aizliegums vai ierobežojums, veido 70% no jūras piedrazojuma priekšmetiem. Ņemot vērā, ka plastmasas sadalīšanās process ir ilglaicīgs, tā uzkrājas jūrās, okeānos un pludmalēs. ES dalībvalstīm ir jānodrošina, ka vismaz 50% no nozaudētiem vai atstātiem plastmasu saturošiem zvejas rīkiem katru gadu tiek savākti. Noteikumi nosaka mērķi pārstrādes apjomam – vismaz 15% līdz 2025. gadam. Nozaudētie zvejas rīki veido 27% no visa pludmales piesārņojuma Eiropā.

Baltijas jūra nav nedz mirusi, nedz mirstoša, tomēr tās ekoloģiskais stāvoklis ir ļoti satraucošs. Jūras dabiskās pašattīrīšanās spējas ir un būs nelielas, tādēļ mūsu uzdevums ir samazināt piesārņojuma slodzi, jo visi tomēr vēlamies dzīvot tīrās jūras krastos un baudīt tās sniegtos labumus. Lai to sasniegtu, mums jāiemācās dzīvot un saimniekot citādi, ieviest gan jaunas tehnoloģijas, gan arī mainīt savu attieksmi un paradumus.

Eiropas Parlamenta ziņotāja par likumprojektu Frederika Rīsa: “Mēs esam pieņēmuši vērienīgākos tiesību aktus vienreizlietojamo plastmasas izstrādājumu samazināšanai. Tagad tas ir atkarīgs no mums, vai noturēsim savu pozīciju un kādā virzienā attīstīsies sarunas ar Padomi. Šodienas balsojums paver ceļu gaidāmajai vērienīgajai direktīvai. Tas ir svarīgi, lai aizsargātu jūras vidi un samazinātu tai nodarīto kaitējumu, kas saistīts ar plastmasas piesārņojumu Eiropā.”■



JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS DARBINIEKI VEIC DABAS SAGLABĀŠANAS DARBUS

Latvijas Jūras administrācijas darbinieki papildināja zināšanas Pasaules Dabas fonda un Dabas aizsardzības pārvaldes rīkotajā vides izglītības seminārā "Piejūras vides saglabāšanas iespējas", kura ietvaros tika veikts arī praktisks darbs, piemēram, no Ķemeru Nacionālā parka Jaunķemeru pludmales tika ravēta laukā tāda invazīva suga kā krokainā roze.

Darbinieku izglītošana dabas un vides jautājumos ir viens no plānotajiem administrācijas Vides politikas īstenošanas pasākumiem, kura mērķis ir veicināt darbinieku izpratni par vides saglabāšanas iespējām, kā arī apzināt uzņēmuma iespējas vides saglabāšanā.





JŪRA, VIDE, CILVĒKS

"Mācīties dabas vērtību saglabāšanu var dažādi, bet tikai nokļūstot dabā mēs varam patiesi sākt iepazīt ekosistēmu un izprast tās apdraudējumu. Iniciatīva "Daru labu dabai" ir lieliska iespēja mācīties savādāk – ekspertu vadībā apgūt praktiskas iemaņas dabas bagātību saglabāšanai un atjaunošanai, un prieks, ka Latvijas Jūras administrācijas darbinieki izvēlējās tieši šo ceļu," par kustību "Daru labu dabai" saka Pasaules Dabas fonda izglītības projektu vadītāja Elīna Pekšēna.

Dabas aizsardzības pārvaldes dabas izglītības speciāliste Aija Balandiņa uzsver: "Mūsu galvenais uzdevums bija atbrīvot kāpas no invazīvās krokainās rozes, kuras dabiskā vide ir Austrumāzijā, lai atbrīvotu vietu jutīgākām mūsu piekrastes augu sugām, piemēram, smiltāju nelķei vai tumšsarkanajai dzeguzenei, kas tagad ir apdraudētas pat īpaši aizsargājamā dabas teritorijā. Krokainā roze Latvijas kāpās kādreiz tika stādīta, lai ierobežotu cilvēku pārvietošanos kāpās un lai krāšņie ziedi vasarā priecētu cilvēkus, kā arī lai pasargātu kāpas no krasta erozijas. Un tikai pavisam nesen esam sapratuši, ka krokainā roze šeit nav iederīga, jo nomāc vietējos augus."

Pasākuma dalībnieki atzinīgi novērtēja praktiskos dabas daudzveidības saglabāšanas darbus un izteica vēlmi arī turpmāk kopā ar savām ģimenēm iesaistīties šādos darbos.■

CIK TĀLU SPĒJĪGS REDZĒT POLITIKĪS?

Pirms vēl flote bija sākusi augt, Jūrniecības departaments nāca ar iniciatīvu par jaunas jūrskolas izveidi. Tagad lepojamies, ka Latvijā ir bijusi Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola, bet tolaik šī ideja saskārās ar krietnu pretestību. Jūrskolas direktors tālbraucējs kapteinis Ernests Kalniņš “Kuģošanas gada grāmatā” atceras: “Jāatzīst, ka jūrskolas atvēršanas ideja starp aktīviem un diplomētiem jūrniekiem bija pavisam nepopulāra. Pasaules karā Latvija bija pazaudējusi 90% no savas tirdzniecības flotes, un starp dzimtenes jūrniekiem, sevišķi starp kuģu vadītājiem, valdīja liels bezdarbs. Jūrnieku bezdarbnieku skaitu vēl pavairoja jūrnieki, kas pārbrauca dzimtenē gan no Melnās, gan Kaspijas jūras, gan arī no Baltās jūras un pat no Tālajiem Austrumiem. Jūrskolas atvēršana šādos apstākļos daudziem jūrniekiem izlikās pavisam nepiedodama rīcība. Tikai tagad, kad mūsu jūrskola atskatās uz savu 10 gadu darbību, kad mūsu tirdzniecības flote ir par 40% lielāka nekā priekš pasaules kara, kad pie mums jau gandrīz sajūtams diplomētu kuģu vadītāju un mehāniķu trūkums, redzam, cik pareiza ir bijusi jūrskolas atvēršanas idejas iedvesmotāju – toreizējā Jūrniecības departamenta direktora kapteiņa Andreja Lonfelda un Kuģošanas nodaļas vadītāja kapteiņa Kriša Liepiņa rīcība.”

Arī mūsdienās, kad pasaules flotē trūkst jūras virsniņu un bezdarbs nedraud, Izglītības un zinātnes ministrijas konceptuālais ziņojums “Par augstskolu iekšējās pārvaldības modeļa maiņu” noliek Latvijas Jūras akadēmiju visai apdraudētā situācijā. Latvijas Jūras akadēmijas trīsdesmitās dzimšanas dienas gadā atkal uzpeldēja jautājums par akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei. Atšķirībā no tālredzīgiem politiķiem pirms simt gadiem šodienas politiķi pat nevēlas ieklausīties nozares viedokli.



JŪRNICĪBAS NOZARE MEKLĒ ATBILDES UZ JAUTĀJUMIEM

Arvien aktuālāks pasaulē kļūst jautājums, kā ieinteresēt jauniešus, lai viņi izvēlas savu darba dzīvi saistīt ar jūru. Argumenti, kas labi strādāja pirms gadiem divdesmit un pat vēl desmit, šodien nerasniedz vēlamo auditoriju. Kā uzrunāt jauniešus? Šo jautājumu uzdod jūrniecības industrija visā pasaulē, par to spriež gan jūrniecības mācību iestādēs, gan IMO visaugstākajā līmenī.

CESMA prezidents kapteinis Ibērs Ardilons, uzstājoties dažāda līmeņa konferencēs un saietos, ir atzinis, ka arī viņam nav vienas noteiktas atbildes, tikai minējumi un meklējumi, kā to labāk darīt, taču vēl aktuālāk viņam šķiet rast atbildi uz jautājumu, kā motivēt palikt tos, kurus jau ir izdevies piesaistīt darbam jūrā.

Ibērs Ardilons: "Ja esam piesaistījuši jauniešus, mums viņi jāmotivē palikt jūrniecībā un, kas vēl svarīgāk, nepadoties pirmajām grūtībām. Mūdienu jaunieši dzīvo pastāvīgu komunikāciju pasaulē, tāpēc internets noteikti ir viens no svarīgākajiem kritērijiem, lai jaunais cilvēks būtu gatavs uz vairākiem mēnešiem doties strādāt jūrā, noslēgtā vidē. Pirms viņš izvēlas kādu no kuģošanas kompānijām, jauniešs vēlas saņemt skaidru atbildi, vai būs viegla piekļuve komunikācijai ar draugiem un ģimeni un vai tas būs pietiekami lēti.

Kad runāju ar topošajiem speciālistiem, piemēram, Havras Jūrniecības koledžā, katram no viņiem ir kaut kāds priekšstats par darbu jūrā, par šā darba specifiku. Tas ir tāds kā sapnis par jūru un izvēlēto profesiju, kas bieži vien sagrūst, nokļūstot reālajā darba vidē, kur iedomātā romantika kļūst par nopietnu un smagu darbu un rutīnu. Redzot, cik ierobežotas ir jūras virsnieku un arī kapteiņu iespējas, cik strikti viss tiek noteikts un kontrolēts, cik daudz nervu prasa visas pārbaudes un inspekcijas, cik smags un atbildīgs ir kravas iekraušanas un izkraušanas darbs ostās, piedevām vēl nebeidzama dokumentu aizpildīšana – tas viss kadetam jau pirmajā jūras praksē liek apjaust, ka istā kuģa stūre nemaz neatrodas viņu rokās, bet visu nosaka ekonomiskais spiediens. Un sapnis par jūru ir pagaisis."

Domājot par jauniešu piesaistīšanu un noturēšanu, svarīgi saprast, ka tagadējais jaunais cilvēks nav gatavs visu mūžu veltīt vienam darbam un vienai darba vietai. Jaunieši vēlas būt dinamiskā attīstībā, vēlas savas spējas pārbaudīt, piemēram, uz dažāda tipa tirdzniecības kuģiem. Pārmaiņas, iespējams, ir vienīgais veids, kā jaunais cilvēks uztver iespēju izzināt pasauli un pilnveidoties profesijā, bet, lai to izdarītu, jaunajam speciālistam ir nepieciešamas ļoti daudzas kvalifikācijas, kas jāapliecina ik pēc pieciem gadiem.

Ibērs Ardilons: "Starptautiskais regulējums kļūst arvien stingrāks, un tas faktiski nedod jūrniekiem iespēju manevrēt un vienkārši mainīt specializāciju.



lestājas rutīna un apnikums, tādēļ pēc kāda laika jaunie speciālisti vēlas pamest darbu jūrā.”

PATS SVARĪGĀKAIS IR RUNĀT AR JAUNIEŠIEM PAR JŪRAS KARJERU

Vēl viens jautājums ir multinacionāla apkalpe uz kuģa, kas iesākumā jauniešiem šķiet ļoti interesanti. Pēc pirmās jūras prakses kadeti parasti ar aizrautību stāsta par jauniegūto pieredzi komunikācijā. Viņi mācās būt toleranti, saprast citas kultūras, reliģijas un nacionalitātes cilvēkus. Bet jau pēc studijām, nonākot darbā uz kuģa, kur starp aptuveni piecpadsmit divdesmit apkalpes locekļiem ir desmit vienpadsmit dažādu tautību cilvēki un nereti viņš ir vienīgais savas tautības un valodas pārstāvis, domas mainās. Cilvēks saprot, cik grūti būt vienam, ja nav ar ko parunāt dzimtajā valodā. Viņš jūtas izolēts, dzīve kļūst nepanesami grūta, un cilvēks vairs nevēlas turpināt jūras karjeru.

Ibērs Ardilons: “Ne mazāk svarīgs arguments motivācijai palikt kuģniecības industrijā ir vecāko kolēģu atbalsts. Tas ir vispārināms fakts, ka vecāka gadaģājuma kolēģi uz kuģa vienmēr mēdz kritizēt jaunāko kolēģu darbu.

Pirms dažiem gadiem kāds kadets savā pirmajā praksē uz tankkuģa bija tik izmisis, ka, iebraucot Roterdamas ostā, izteica vēlmi pamest kuģi pirms prakses beigām. Kuģošanas kompānijas birojā neviens nesaprata, kas noticis un kāpēc jauniešs vairs nevēlas palikt uz kuģa. Skaidrība radās, kad apskatījām kuģa apkalpes sarakstu: kadets vienīgais bija jaunāks par piecdesmit gadiem un bija spiests katru dienu klausīties runas par pensijas gaidīšanu.”

Kādā Francijas jūrnieceības žurnālā bija intervija ar kuģa kapteini, kurš izglītību ieguvis Francijas tirdzniecības flotes koledžā. Uz jautājumu, vai viņš iesaka jauniešiem mācīties šajā izglītības iestādē, kapteinis atbildēja: “Jā, bet tikai ar noteikumu, ja skola dod pārliecību, ka iegūtās zināšanas būs izmantojamas arī krasta darbā, lai jaunais cilvēks būtu drošs, ka varēs atrast darbu pēc tirdzniecības flotes atstāšanas, jo šodien ir arvien grūtāk ilgstoši būt tālu no ģimenes, un ar to jārēķinās.” Joprojām ir neatbildēti jautājumi. Kāpēc šodien? Kāpēc agrāk tā nebija? Kāpēc šodien īpaši jāmotivē jauniešs, kurš domā par karjeru jūrā?

CESMA prezidents kapteinis Ibērs Ardilons ir pārliecināts, ka jātiekas un jārunā ar jauniešiem, lai parādītu, cik plaša ir jūrnieceības nozare un cik plašas ir tās piedāvātās iespējas. “Jūrnieceības pasaule nav tikai darbs jūrā, bet pieredze darbā uz kuģiem ir noderīga, lai spētu strādāt saistībā ar jūrnieceības nozari,” savu viedokli pauž CESMA prezidents. “Mūsu pienākums ir stāstīt patiesību par dzīves un darba apstākļiem jūrā un tai pašā laikā parādīt reālās iespējas, ko pavērs tik specifiskas izglītības iegūšana. Pats svarīgākais ir runāt ar jauniešiem par jūras karjeru, bet, lūdzu, vienmēr pozitīvi! Protams, to darīt būtu daudz vieglāk, ja jūrniekiem atdotu kaut nelielu daļu tās brīvības, ko viņiem atņēma pirms daudziem gadiem.”■



MĒRKIS – CELT LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS UN JŪRNIKĀ 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 iedziljinātos 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 minusus,” 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 pakalpojumus 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.

"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 jūtas 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 nostādes 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 pilāriem: 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 piesaistišanu, 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.

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.

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 iespējamajos 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 skaitām. 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 sa-

vam 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."



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 apzināties, 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 koeficienta 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 atspajds, 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 nav 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 izdarijuši nākamās profesijas izvēli, bet mazos var ieinteresēt un aizraut. Mazāko klašu bērni jau ir viesojušies pie mums akadēmijā, rīkojām praktiskos darbiņus uz trenāžieriem 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 – avancēti, 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.

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."

UZZIŅAI

izglītības institūcijās SAM 8.2.3. 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.

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 jūrnieceības sabiedrību un, protams, arī jūrnieceības industrijas uzmanības centrā. Izglītības jautājums nekad nav noņemts no Latvijas Jūrnieceības 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 Jūrnieceības 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 Jūrnieceības koledžu. "Jau esam parakstījuši līgumu



ar Liepājas Jūrniecības koledžu kā mazo partneri par piedalīšanos inovāciju grantu 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 iestrādes 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. Kruinga 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, nekustamā īpašuma pārvaldības plānu un investīciju piesaistes plānu.

“Viss iet uz priekšu, cilvēki ir atsaucīgi un profesionāli savā jomā. Varbūt pietrūkst laika, varētu būt četrdesmit astoņas stundas diennakti, 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.■



SVĒTKI IR KĀ BĀKUGUNS TĀLĀKAM CEĻAM

1989. gada jūlijs. Šobrīd cerību ir pavisam maz. Maskava neko negrib dzirdēt par dienas nodaļas atvēršanu Kaļiņingradas Ziv-rūpniecības un zivsaimniecības institūta Rīgas filiālē. Mazais Zvejnieku kolhozu savienības kadru daļas priekšnieka kabinets ir tāds kā štābs, kurā ik pēc dažām dienām sanākam, lai izstrādātu stratēģiju lielo valdības kabinetu "sturmēšanai". Jā, te ir tapuši uzmetumi visai lielajai dokumentu plūsmai uz LPSR Ministru Padomi, Valsts plāna komiteju, uz LPSR Tautas izglītības ministriju, PSRS Zivsaimniecības ministriju utt.

1989. gada 7. augusts. Ir saņemta LPSR Tautas izglītības ministrijas atļauja sākt dokumentu pieņemšanu, ir Kaļiņingradas Ziv-rūpniecības un zivsaimniecības tehniskā institūta rektora svētība šo darbu uzsākt. Top līgums starp Tautas izglītības ministriju un Kaļiņingradas institūtu.



Šie puisi 1989. gada oktobrī uzsāka mācības topošajā Latvijas Jūras akadēmijā.

1989. gada 1. oktobris. Mācības sākuši jaunie topošās Latvijas Jūras akadēmijas, tobrīd Kaļiņingradas Ziv-rūpniecības un zivsaimniecības tehniskā institūta Rīgas filiāles dienas nodaļas 50 latviešu valodas apmācības un 39 krievu valodas apmācības grupas studenti.

1990. gada 25. jūlija vēlā vakarā parakstīts Latvijas Republikas Ministru Padomes lēmums par Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanu un



...Un nu pēc 30 gadiem.



IZGLĪTĪBA



Viens no pirmajiem LJA izlaidumiem.



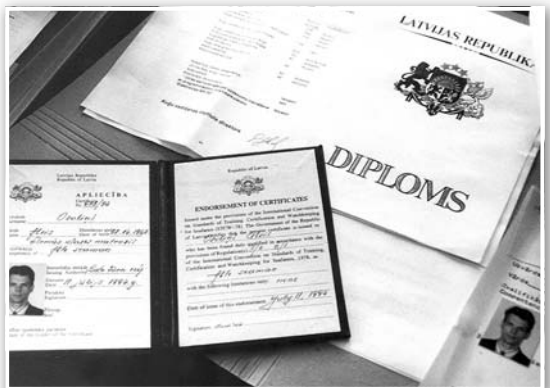
Ģertrūde Aniņa un Jānis Bērziņš daudzus gadus strādāja plecu pie pleca.

1993. gada 8. janvārī pieņemts Latvijas Republikas Ministru Padomes lēmums Nr.13 par jaunas augstākās mācību iestādes – Latvijas Jūras akadēmijas – izveidošanu. Par rektora vietas izpildītāju iecelts docents Jānis Bērziņš. 1993. gada 5. maijā Jūras akadēmijas Satversmes sapulce docentu Jāni Bērziņu ievēl par pilntiesīgu Latvijas Jūras akadēmijas rektoru. Tāds bija Latvijas Jūras akadēmijas tapšanas laiks un oficiālā statusa iegūšanas ceļš.

Gājuši gadi, un nu oktobra sākumā cienīgi tika nosvinēta Latvijas Jūras akadēmijas 30. dzimšanas diena, LJA jūrskolas 180 un Latvijas jūrnieceības izglītības 230 gadi, bet novembra beigās uz 155 gadiem kopš dibināšanas atskatīsies Ainažu jūrskola, kas bija pirmā jūrnieceības mācību iestāde, kur latviešu zēni izglītību varēja iegūt dzimtajā valodā.



Pirms 30 gadiem, dibinot LJA, arī centrā bija ideja par nacionālas jurniecības mācību iestādes izveidi. Okupētajā Latvijā tas nebija iespējams, latviešu valoda no jurniecības bija iznīdēta un tiem latviešu puisiem, kuri izvēlējās jurnieka profesiju, Rīgā un Liepājā bija jāmacās krievu valodā, protams, nemaz nerunājot par augstākās jurniecības izglītības iegūšanu krievu valodā Kaļiņingradā, Ļeņingradā (tagad Sanktpēterburga), Odesā vai vēl kur citur.



Pirmie LJA izglītības dokumenti tika izdoti 1994. gada jūnijā.

Pārskatot tā laika publikācijas un uz klausot akadēmijas dibinātāju atmiņas, ir skaidrs, ka iedzīvināt jauno izglītības ideju bija iedvesmojoši, taču nekādā gadījumā tas nebija viegli oficiālā viedokļa un oficiālo dokumentu kārtotāņu ziņā, un, lai cik tas varētu likties neticami, arī pašu studentu dēļ. "Šajā mācību iestādē būtu jāsāk tas lielais darbs jurniecības izglītības realizēšanā, kas pārtrūcis. Te, šajā institūtā, kur latviešu valoda nav pat skanējusi, tās gaites, kuros vēl joprojām nav ieplūdusi neviena mūsu tautas atmodas vēsmiņa, būs jāsāk studijas latviešu zēniem. Un, galvenais, klausīties lekcijas latviešu valodā!" Tā savā dienasgrāmatā 1989. gada jūlijā rakstīja Ģertrūde Aniņa, bet septembrī, iestāšanāsmenū laikā, viņa, šķiet, ir vilusies: "Pilnā sparā rit iestāšanāsmenī. Sāpīgi raudzīties, ka zēni grupās ar latviešu valodas apmācību iestāšanāsmenus kārtot daudz sliktāk nekā grupās ar krievu valodas apmācību. Vai tiešām jau par vēlu esam nākuši ar domu atjaunot izsenās latviešu jurniecības tradīcijas, protams, vispirms šajā jomā izglītojoties dzimtajā valodā? Bet šodien jārunā par to, ka nav pamatzināšanu vispār izglītojošos priekšmetos. Par latviešu valodas un literatūras zināšanām būtu jārunā īpaši. To nav nekādu."

1990. gada janvārī Aniņa raksta: "Pirmā sesija. Pirmās neveiksmes. Sesija krievu valodas apmācības grupās nokārtota labāk nekā latviešu valodas apmācības grupās."

LJA rektors Jānis Bērziņš topošajiem un esošajiem studentiem mēdza teikt: "Jūras akadēmijai nav problēmu ar atskaitīšanu." Un nācās atskaitīt gan tos, kuri slinkoja, gan tos, kuri vidusskolā vāji iegūto zināšanu dēļ nespēja paviļkt, piemēram, fiziku un matemātiku. Šajā ziņā trīsdesmit gadu laikā daudz kas nav mainījies.



LJA PRODUKTI IR VISUR

Pati Latvijas Jūras akadēmija ir piedzīvojusi milzīgas pārmaiņas. No augstskolas bez savām telpām, bez materiālā un tehniskā nodrošinājuma tā kļuvusi par salīdzinoši modernu, starptautiski sertificētu un atzītu jūrniecības mācību iestādi, kas dod labu izglītību gan darbam jūrā, gan krasta dienestos. Protams, vienmēr var vēlēties vairāk un labāk, gribētos, lai akadēmijā būtu jaunāki un modernāki trenāžieri, lai mehāniķiem būtu vēl labākas laboratorijas, un arī augstskolas finansējums nav tāds, par ko priekā varētu sist plaukostas. Vēl jo vairāk kļūst skumji, ja salīdzina Latvijas un Igaunijas finansējumu topošo

jūrnieru sagatavošanai, kas mūsu akadēmijai ir sešas reizes mazāks nekā igauņu brāļiem. To uzzinot, ir tikai viens jautājums: KĀ TĀ VAR BŪT? Vai iespējams, ka situācija varētu mainīties? Pagaidām atbildes nav.

Lai gan Jūras akadēmija ierindota nelielo Latvijas augstskolu kārtā, tā vien šķiet, ka akadēmijas absolventi ir visur: strādā pasaulē jūras un okeānos, ieņem augstus amatus uz starptautisku kompāniju kuģiem, strādā Satiksmes ministrijā, Latvijas Jūras administrācijā, Latvijas ostu pārvaldēs, citās valsts un pašvaldību institūcijās, ārzemju un Latvijas privātajās kompānijās. Kapteiņi, vecākie mehāniķi, dažāda ranga jūras virsnieki, superintendanti, kompāniju prezidenti, ostu pārvaldnieki,



Īpašs paldies akadēmijas pamatlicējiem.



Pateicības vārdi tiem, kuri stāvēja pie akadēmijas šūpuļa. Rektore Kristīne Carjova pasniedz Goda rakstu Gunāram Ozoliņam.



departamentu direktori, inspektori, pasniedzēji, un šo uzskaitījumu varētu vēl turpināt.

LJA 25 gadu svinībās pasniedzēju, studentu un viesu priekšā sev raksturīgajā "angļu mierā" stāvēja pirmais un ilggadējais akadēmijas rektors Jānis Bērziņš un ar viņam vien raksturīgo ironijas devu uzrunāja klātesošos. Nu jau būs trīs gadi, kopš rektors Bērziņš aizsaukts mūžībā, bet viņa darba turpinātāji, studenti un jūrniecības nozares ļaudis uz svinību oficiālo daļu un tradicionālajiem vēstures



LJA jubilejas svinību ietvaros 3. oktobrī Vēstures lasījumu laikā tika zīmogota LJA 30 gadu jubilejai veltītā pastmarka, kuras autore ir māksliniece Elita Vilijama un kas tapusi ar kapteiņa Antona Ikaunieka atbalstu.

lasījumiem, kas šogad notika akadēmijas jubilejas svētku ietvaros, pulcējās Jāņa Bērziņa vārdā nosauktajā auditorijā, kur klātesošos uzrunāja viņa bijusī studente, LJA absolvente un kopš 2018. gada jūlijā arī Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova. "Latvijas ir bijusi, ir un būs jūras lielvalsts, tāpēc Latvijas Jūras akadēmijas pienākums ir sagatavot augstas klases jūrniekus darbam pasaules jūrās, un to nevarētu paveikt, ja nebūtu cilvēku, kuri strādā akadēmijā un visos līmeņos nopūlas, lai te noritētu normāls ikdienas darbs. Tie ir gan pasniedzēji, gan administrācijas un saimnieciskās daļas cilvēki, kuri katrs ir savā vietā. Un, protams, šodien mums nebūtu ko svinēt, ja pirms trīsdesmit gadiem kopā nebūtu sanākuši tie nozares cilvēki, kuri iznesa Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanas ideju, pārvarot neticību un esošās varas pretošanos jaunajām vēsmām. Paldies jums visiem par šiem svētkiem!" Tā jaunā rektore uzrunāja akadēmijas dibinātājus Gunāru Ozoliņu, Ģertrūdi Aniņu, Gunāru Šteinertu, Andri Jurdžu, Gintu Šimani, Jāni Brūnavu, Ināriju Voitu, Andri Umbedahtu, pateicības vārdus veltot arī daudziem klāt neesošajiem un jau mūžībā aizgājušajiem. "Paldies jums par svētkiem," un Kristīne Carjova kopā ar studiju programmu vadītājiem un jūrskolas direktoru Edvīnu Ruņģi, kurš pateicās visiem par godprātīgi veikto darbu, pasniedza LJA Goda rakstus visiem akadēmijas un jūrskolas darbiniekiem.



SVINĪGI PLĪVO JŪRAS AKADĒMIJAS KAROGS

Ievērojot LJA iedibināto tradīciju, akadēmijas studenti un jūrskolas kadeti kopā ar pasniedzējiem un jūrniecības nozares pārstāvjiem nolika ziedus pie Brīvības pieminekļa. Īsas apsveikuma uzrunas teica Latvijas Jūras akadēmijas rektore, Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, kurš uzsvēra akadēmijas lomu jūrniecības nozares pastāvēšanā un tālākā attīstībā, Rī-

gas brīvostas pārstāvis Kaspars Ozoliņš, kā arī Lielbritānijas militārais atašejš.

Sekoja piemiņas brīdis pie Latvijas jūrniecības pamatlicēja un tautas iedvesmotāja Krišjāņa Valdemāra atdusas vietas Lielajos kapos. Pēc tam visi devās uz Miķeļa kapiem ar klusuma brīdi pieminēt mūžībā aizgājušo LJA rektoru Jāni Bērziņu. Viņš bija kā drošs un stabils kuģis, kas veda



Lielbritānijas militārais atašejš kopā ar LJA rektori Kristīni Carjovu un Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāju Jāni Krastiņu.



Tradicionāli Lielajos kapos LJA pieminēja Latvijas žurnieciņas izglītības pamatlicēju Krišjāni Valdemāru.



Piemiņas brīdis pirmā un ilggadējā rektora Jāņa Bērziņa atdusas vietā.

Jūras akadēmiju, studentus un augstāko žurnieciņas izglītību pasaules jūrās. LJA pamatlicējs Gunārs Ozoliņš, noliecot galvu Bērziņa paveikto darbu un viņa personības priekšā, teica: "Kad Jānis Bērziņš piekrita kļūt par akadēmijas rektoru, man bija mierīgs prāts – tagad viss būs labi. Akadēmija dzīvos un ies uz priekšu!"

KAD ESI SAVĒJAIS STARP SAVĒJIEM

Tā varētu raksturot LJA svinību pasākumu kultūras pili "Ziemeļblāzma", kas notika 3. oktobrī, kad uz svētku šampanieti un torti kopā pulcējās pasniedzēji, akadēmijas absolventi un žurnieciņas nozarei piederīgie, un, protams, neiztika arī bez viesiem.





Sveicēju vidū LJA atbalstītāji – Jūras administrācija, LJS, LKKA, LTFJA.



LJA rektori Kristīni Carjovu sveic Latvijas mākslas akadēmijas rektors Kristaps Zariņš.



Svinību dalībniekus uzrunā satiksmes ministrs Tālis Linkaits.

Sveikt akadēmiju bija ieradies satiksmes ministrs Tālis Linkaits, ekonomikas ministrs Ralfs Nemiro, Finanšu, Izglītības un zinātnes ministrijas pārstāvji, kā arī Latvijas augstskolu rektori. Ministri atzina jūrniecības nozares lielo lomu Latvijas tautsaimniecībā, uzsverot arī jūrniecības izglītības nenoliedzamo ieguldījumu šīs nozares attīstībā, un novēlēja Latvijas Jūras akadēmijai raženu nākamo darba cēlienu. Ikdzīvot, pastāvēt un sadarboties vēlēja augstskolu rektori. Un tad uz skatuves kāpa akadēmijas *produkti* – Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma, Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Edgars Sūna, Roberts Gailītis, kurš tovakar pārstāvēja Latvijas Jūrniecības savienību. Viņi pateicās savai augstskolai par doto izglītību un līdz ar to arī iespēju veiksmīgi veidot karjeru.

Visemocionālākais bija brīdis, kad uz skatuves tika aicināta



viena no LJA dibinātājām, bijusi prorektore, tagad pasniedzēja, akadēmijas sirdsapziņa un dvēsele Ģertrūde Aniņa. Zālē valdīja saviļņojums, visi stāvēt aplaudēja, vārdos neizsakāma mīlestība un cieņa nāca no ikviena klātesošā.



Katra jaunā paaudze ir LJA cerība un iesākto darbu turpinātāja.

"Tāds ir jūsu Lielā ceļa sākums. Pavisam nēcili notikumi, sīkumi. Bet te sāk veidoties jūsu, katra atsevišķi, attieksme pret lietām, parādībām, attieksme citam pret citu. Te, Kaspar, tu sāk veidot tādu kā centru ap sevi, neviļus pulcinot līdzdomātājus. Te arī pretpoli Alvis un Edgars. Tad Valdis, šķiet, visu viegli tverošais un mūžīgi skrejošais, bet dažreiz ļauj sevī ielūkoties arī dziļāk – aiz ārējās bravūras laba, līdzjūtīga sirds. Nopietnais Raimonds, Māris, ģimenes rūpēs aizņemtais Rolands, un tā varētu ko sacīt par katru no jums. Vai spēsiet to labo, kas šodien ir jūsos, pilnveidot, kļūt iekšēji bagātāki? Specialitāti jūs apgūsiat un, cerams, kļūsiat labi sava amata pratēji, bet vai kļūsiat arī par kultūras cilvēkiem? Jums būs jāuzņemas liela misija, jāsavieno tā paaudžu saite, kas pārtrūkusi pirms piecdesmit gadiem." Tā Ģertrūde Aniņa rakstīja 1989. gada decembrī. Viņa saviem studentiem deva savu mīlestību un savas labās domas. Tagad šeit stāvēja nopietni vīri un godināja savu pasniedzēju. Dots devējam atdodas, un labais nekur nepazūd.

Kādā sarunā Ģertrūde Aniņa teica: "Bija laiks, kad strādāju Latvijas Jūras administrācijā, un priekšnieks bija mans bijušais students Ansis Zeltiņš. Administrācijā pieredzēju ļoti labu pārvaldības modeli, kas varētu būt paraugs tam, kā jāvada iestāde. Arī tagad, kad administrāciju vada akadēmijas absolvents Jānis Krastiņš, Zeltiņa iesāktais tiek turpināts. No visas sirds novēlu akadēmijas rektorei, arī akadēmijas absolventei, būt stiprai, tālredzīgai un sirdsgudrai un Latvijas Jūras akadēmijā izveidot patiesi labu pārvaldības modeli. Un nekādā gadījumā neaizmirst, ka pats svarīgākais ir cilvēks."

"Kapteiņu kungi! Stipriniet latviešu jūrnieru tradīcijas!" Tā pirmajā mācību dienā topošos jūrnierus parasti uzrunājis K. Valdemāra jūrskolas direktors Kalniņš. Šis novēlējums iederas arī šodien, domājot par Latvijas Jūras akadēmijas un Latvijas jūrnierības nākotni.■

Anita Freiberga

LJG 2019



LJA 26. IZLAIDUMA ABSOLVENTIEM SĀCIES CEĻŠ UZ JŪRU

2019. gada 12. janvārī notika Latvijas Jūras akadēmijas 26. izlaidums, augstskolu šogad absolvēja 83 jaunie jūrnieceības nozares speciālisti šādās studiju programmās: “Jūras transports – kuģa elektroautomātika”, “Jūras transports – kuģa mehānika”, “Jūras transports – kuģa vadīšana”, kā arī studiju programmā “Ostu un kuģošanas vadība”.

Studijas ir pabeigtas un noslēdzies viens ļoti nozīmīgs dzīves posms, jo ir ielikts stabils pamats, lai jaunie speciālisti sekmīgi varētu sākt darba gaitas. Lai gan rīt vairs nebūs jādodas uz akadēmiju, tas nebūt nenožīmē, ka mācībām ir pielikts punkts, jo izglītošanās, zināšanu papildināšana un profesionālās kompetences uzturēšana tonusā nebeigsies visa mūža garumā. Tieši šo domu pauda arī LJA rektore Kristīne Carjova, kurai šis bija pirmais izlaidums pēc ievēlēšanas akadēmijas vadītājas amatā. Rektore arī izteica pārliecību, ka absolventi godam pārstāvēs Latvijas un akadēmijas vārdu pasaulē, neaizmirsīs un pratis novērtēt akadēmiju, kura devusi izglītību un profesionālo pamatu, kā arī pauda cerību, ka kāds no šodienas absolventiem pēc kāda laika atgriezīsies



LJA rektore Kristīne Carjova.



Jānis Krastiņš apsveic labāko diplomdarbu autorus.

akadēmijā jau kā pasniedzējs, bet pārējie, kuru aicinājums nebūs pasniedzēja darbs, arī neaizmirsīs ceļu uz akadēmiju, kaut vai absolventu salidojumos. Rektore izteica pateicību pasniedzējiem un visam akadēmijas personālam, jo no viņu zināšanām, profesionāla un godam izpildīta darba ir atkarīga LJA ikdiena un nākotne.



Kristaps Lūkins (pa labi) sveic absolventus.



Antons Vjaters sveic "jūras vilku".



Andris Kļaviņš atgādina, cik svarīgi ir dzīvē izvirzīt lielus mērķus.

Kā jau ik gadus, studentus sveikt bija ieradusies jūrniecības nozares kompāniju, sabiedrisko organizāciju, ostu un "Luminor" bankas pārstāvji, kuri absolventiem viņu kuģojumā vēlēja sepiņas pēdas zem ķīļa. No Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidenta Andra Kļaviņa rokām katras specialitātes labākais students saņēma tradicionālo pulksteni, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš uzsvēra, cik nozīmīgas ir zināšanas, un pasniedza balvu visu specialitāšu labāko diplomdarbu autoriem, bet Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters nominācijā "jūras vilks" sveica kuģu vadītāju specialitātes

absolventu Vladislavu Knirko, kurš mācoties bija ieguvis vislielāko cenu jūrā – 397 dienas. Kompānija LSC, kurai jau izveidojusies laba sadarbība ar akadēmiju, sveica savus stipendiātus – kuģu vadītāju, mehāniķu un elektroinženieru specialitāšu absolventus, kuri pēc studijām strādās uz šīs kompānijas kuģiem.

Studenti savā balsojumā par to, kurš no pasniedzējiem izlaidumā viņus uzrunās, bija izvēlējušies "Jūras transports – kuģa vadīšana" programmas direktora p.i. Kristapu Lūkinu, kurš absolventiem jautāja, kam domāts kājas mazais pirkstiņš. "Lai to sāpīgi varētu atstāt," teica Kristaps Lūkins. "Kāpēc jums to saku? Tikai tāpēc, lai atgādinātu, ka arī šķietami mazas lietas reizēm var nospēlēt vislielāko lomu, bet, neņemot to vērā, var nākties piedzīvot sāpīgus brīžus."

Vakardienas studentiem ir atvērts ceļš uz jūru, tāpēc simboliski, ka visi absolventi kā dāvinājumu un ceļa maizi saņēma kapteiņa Antona Ikaunieka atmiņu grāmatu "Ceļš uz jūru", kuras pēcvārdā kapteinis raksta: "Aprakstītais jūrnika dzīves gājums nav nekas sevišķs. Esmu dziļi pārliecināts, ka manu stāstu varētu atkārtot simti un simti citu jūrniku, kuri tiekušies iegūt un ieguvuši jūrniecības izglītību, īstenojuši jūrnika karjeru un sasnieguši kuģu kapteiņa vai vecākā mehāniķa pakāpi. Jūra ir mūžīga, tā vēl miljoniem gadu, tāpat kā agrāk, vels vilņus uz krastu. Mainās vienīgi kuģošanas metodes un kuģu tehniskais aprīkojums – no visparastākajām burām līdz mūsdienu kuģu modernajām tehnoloģijām. Gadiem ejot, mainās arī pats jūrniks – uz kuģiem atnāk stalti jaunieši ar teicamām zināšanām un vēlmi īstenot jūrnika karjeru."

Lai visiem LJA absolventiem izdodas īstenot savus mērķus un piepildīt savus sapņus un lai viņi vienmēr atceras kājas mazā pirkstiņa nozīmi un vērtību!■

Anita Freiberga



LATVIJAS JŪRAS AKADEMĒMIJA PIEDALĀS STUDENTU BIZNESA IESPĒJU FESTIVĀLĀ "ICEBREAKERS'19"

"ICEBREAKERS'19" ir Ziemeļeiropā lielākais studentu biznesa iespēju festivāls, kas norisinājās 2019. gada 4. oktobrī.



Latvijas Jūras akadēmija (LJA) piedalījās 4. oktobrī rīkotajā studentu biznesa iespēju festivālā "ICEBREAKERS'19", ko Latvijas Universitāte (LU) rīkoja sadarbībā ar Rīgas Tehnisko universitāti (RTU), iedrošinot jauniešus izzināt biznesa iespēju daudzveidību dažādās jomās, kā arī veicināt pasaules pieredzes un zināšanu iegūšanu. Festivālā piedalījās Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova.

Festivālā Valsts prezidents Egils Levits atklāja projektu "Inovāciju granti studentiem", iedvesmojot jauniešus iesaistīties uzņēmējdarbībā un sniedzot savu redzējumu par Latvijas studentu jaunuzņēmumu nākotni. Projektā "Inovāciju granti studentiem" savus projektus īsteno Latvijas Jūras akadēmija, Latvijas Universitāte, Rīgas Tehniskā universitāte, Liepājas Universitāte un Ventspils



Valsts prezidents Egils Levits (centrā) atklāj pasākumu.



Augstskola, piedāvājot studentiem daudzveidīgus un modernus apmācību moduļus, plašas sadarbības iespējas ar industriju, stipendijas un dažādus atbalsta instrumentus agrīnu zinātnietilpīgu biznesa ideju attīstīšanai. Projektā "Inovāciju granti studentiem" dažādas aktivitātes un programmas visu līmeņu studentiem tiek īstenotas gan sadarbībā ar uzņēmumiem, gan augstskolām savstarpēji sadarbojoties.

"ICEBREAKERS'19" notika LU Zinātņu mājā un pulcēja vairāk nekā 1000 studentu, strauji augošus jaunuzņēmējus un biznesa entuziastus. Festivālā studējošie jaunieši tika aicināti atklāt potenciālās iespējas uzņēmējdarbībā, uzzināt par pieejamajiem atbalsta instrumentiem sava biznesa uzsākšanai un ideju realizēšanai. Jauniešiem bija iespēja arī prezentēt savas biznesa idejas "Biznesa ideju konkursā" un cīnīties par galveno balvu – 10 tūkstošiem eiro.

Nākamais "ICEBREAKERS" festivāls norisināsies 2020. gada 2. oktobrī LU (<https://icebreakers.lv/>).■



IEDVESMOJOŠAS IDEJAS TRIJU DIENU GARUMĀ



No 2019. gada 30. augusta līdz 1. septembrim Rīgā norisinājās jau otrais jaunrades festivāls "iNOVUSS", kas pulcēja plašu interesentu loku, dodot neatkārtojamu iespēju vienkopus dzirdēt iedvesmojošas idejas un pieredzes stāstus, iesaistīties diskusijās un piedalīties uzņēmējdarbības darbnīcās. Arī šogad festivāls, kas norisinājās Lucavsalā, pulcēja tehnoloģiskās jaunrades un inovatīvas uzņēmējdarbības ekosistēmas dalībniekus un interesentus, piedāvājot aizraujošu programmu triju dienu garumā.

Iesildot jauno studiju gadu, festivālā šogad bija arī Ideju banka jeb telts, kurā apvienojās septiņas augstskolas: Rīgas Tehniskā universitāte (RTU), Rīgas Stradiņa universitāte (RSU), Latvijas Universitāte, Banku Augstskola, Latvijas Jūras akadēmija, Liepājas Universitāte, Ventspils Augstskola.

Šīs augstskolas vieno programma "Inovāciju granti studentiem", kurā tās piedalās vai plāno piedalīties. Līdz ar to Ideju banka bija iecerēta kā platforma svaigām idejām, spilgtiem viedokļiem un tiklošanās iespējām ar mērķi sekmēt inovācijas spēju un uzņēmīgumu studentu un skolēnu vidē.

Augstskolu telti varēja izzināt programmu "Inovāciju granti studentiem" un tās sniegtās iespējas, tostarp studiju kursus, apmācības, uzņēmējdarbības atbalsta instrumentus, kā arī citus inovāciju veicināšanas instrumentus, kas pieejami visiem interesentiem, piemēram, "European Institute of Innovation and Technology" (EIT) programmas Latvijā. Ideju bankā visa festivāla laikā varēja satikt augstskolu pārstāvjus, saņemt atbildes uz interesējošajiem jautājumiem, uzzināt par sadarbības iespējām, kā arī iegūt sīkāku informāciju par uzņēmējdarbības prasmju attīstības aktivitātēm – pirmsinkubatoriem, inkubatoriem, "DEMOLA Latvia" programmu, studiju kursiem un pētniecības projektiem.

Pavisam kopā bija astoņas diskusijas par augstskolā notiekošo & pieejamo, piecas praktiskās nodarbības lieliem un maziem, četras jaļo biznesa ideju prezentācijas, 41 runātājs, 10 moderatoru, trīs pieredzes stāsti un aktuāla informācija par studiju kursiem un atbalsta rīkiem. Diskusijas ar lielāku apmeklējumu nekā varēja satilpt mūsu telti!

31. augustā Latvijas Jūras akadēmijas studenti, mācībspēki un absolventi piedalījās šādās diskusijās:

1. Augstskolas uzņēmējdarbībai – ko varam piedāvāt? (koprades telpas, laboratorijas, darbnīcas) – Gints Adams.
2. Vai uzņēmējspējas var iemācīties? – Sintija Girgensone.
3. Par augstskolu – jau vidusskolā? – Mareks Gregorovičs.



4. Studenti un zinātnieki – kā veidot sadarbību? – Astrīda Rijķure.

5. Studentu risinājumi – inovācijas uzņēmumiem? “DEMOLA”. Nepiedalījāties.

6. Vai nākotnes uzņēmējam vispār nepieciešams studēt? – Aleksandrs Abuzjarovs.

7. Ir students, ir ideja – ko tālāk? – Igors Kurjanovičs.

8. Zinātniski ietilpīga ideja – ko tas nozīmē un kā to attīstīt? – Kristīne Carjova.

Kā moderatoru 7. diskusijai piesaistījām Latvijas Jūras akadēmijas projekta partnera SIA “CIVITTA” asociēto partneri Gati Liepiņu. Paralēli diskusijām Augstskolu teltī uz LIAA skatuves norisinājās “SMARTcafe” diskusija “No sapņotāja līdz darītājam. | Pierezdes stāsti”, kurā Latvijas Jūras akadēmiju pārstāvēja absolvents Aleksandrs Abuzjarovs. Tehnisko palīdzību festivālā nodrošināja Latvi-

jas Jūras akadēmijas studentes Ineta Irbe un Sintija Girgensone. 1. septembrī praktiskajās nodarbībās Latvijas Jūras akadēmijas studenti Sanita Uzuliņa un Tomass Šakals mācīja siet jūrnieku mezglus.■



INOVĀCIJU GRANTI JŪRNICĪBAS NOZARĒ STUDĒJOŠIEM



Projekta numurs: 1.1.1.3/18/A/006

Dibinot Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fondu, tiek veidota Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas ciešāka sadarbība ar jūrniecības industriju, nodrošinot studējošo iesaisti industrijai un sabiedrībai nozīmīgu problēmu risināšanā. Nākamās trīs gadus fonds finansēs stipendijas un inovācijas jūrniecības attīstībai, kā arī stiprinās sadarbību ar nozares uzņēmumiem, piesaistot privātos resursus, tādējādi stiprinot sadarbības tradīcijas jūrniecības nozarē studējošiem ar jūrniecības industriju.

PLĀNOTĀS PROJEKTA AKTIVITĀTES

Projekta ietvaros Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonds īsteno pasākumu kopumu, lai vecinātu projekta mērķa sasniegšanu un risinātu jūrniecības nozares izaicinājumus.

IDEJU BANKA ir praktisko problēmu un tendenču atspoguļojums, ar ko skaras jūrniecības nozare. Studenti strādās pie šiem inovāciju projektiem kopā ar jūrniecības nozares uzņēmumiem, veicot izpēti un nodrošinot prototipēšanas procesu. Šī pieeja nodrošinās izpēti un praktiskās pieredzes nodrošināšanu augstākās izglītības procesā ciešā sadarbībā ar nozari.

INOVĀCIJU KURSS ir papildu studiju kurss, kurā studenti praktiskās nodarbībās kopā ar darbu vadītājiem un ekspertiem definēs savus pētniecības projektus un to metodoloģiju. Semināru laikā studentiem būs pieejams mācību kuģis, lai veiktu praktiskos pētījumus un pārbaudītu savus inovācijas projektus. Lai nodrošinātu mācību un konsultāciju procesa nepārtrauktību, tiks izveidota tiešaistes mācību platforma, kura nodrošinās pasniedzēju un ekspertu pieejamību, arī studentiem esot jūrā. Studenti atskaitīsies par pētījuma rezultātiem atbilstoši iepriekš definētajam pētniecības plānam un metodoloģijai.

INOVĀCIJU INKUBATORS tiks izveidots, lai vecinātu izpratni par uzņēmējdarbību un pētījumu komercializācijas iespējām. Zinātniskās konferences labākie pētnieciskie projekti tiks uzņemti inovāciju inkubatorā, piešķirot arī vienreizēju dotāciju līdz 5000 eiro. Inkubatorā daudzsološākajiem projektiem tiks nodrošināta nepieciešamā pētniecības infrastruktūra un sniegta uzņēmējdarbības un zinātniskais atbalsts, ko nodrošinās projekta ekspertu tīkls. Inkubators būs galvenais pamatelements, lai uzlabotu studentu uzņēmējdarbības prasmes un domāšanas veidu. Tas būs brīvpieejas inovāciju centrs, kas visiem būs pieejams pētījumu veikšanai.



VASARAS SKOLAS INKUBATORS. Papildus ikgadējai jūrniecības nozares inovāciju vasaras skolai tiks izveidots zinātniskais inovāciju inkubators ciešā saistē ar Latvijas jaunuzņēmumu ekosistēmu. Inkubatorā tiks uzņemti pētījumi ar augstāko komercializācijas potenciālu un tiks sniegts ne tikai zinātniskais atbalsts, bet arī uzņēmējdarbības konsultācijas. Savukārt pārējiem studentiem inkubators kalpos kā brīvpieejas pētnieciskā laboratorija.

ZINĀTNISKĀS KONFERENCES. Studenti piedalīsies inovāciju konkursos un zinātniskajās konferencēs, kur labākie studenti tiks apbalvoti ar stipendijām un grantiem tālākai inovāciju pētījuma attīstīšanai. Studentu ikgadējā prakse tiks organizēta sinerģijā ar inovāciju programmu, kur studenti strādās pie sava pētījuma.

STUDĒJOŠO ATBALSTA APMĒRS

Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonda inovāciju grantu īstenošana ļaus stipendēt 300 studentus ar 200 eiro lielām stipendijām 6 mēnešu laika periodā. Primārie kritēriji stipendiātu izvēlē būs labas sekmes (ne mazāk kā 7 vidējais vērtējums).

Grantu konkursos būs iespēja papildus piesaistīt līdz 400 eiro balvas uz 6 mēnešu periodu studentiem ar augstākajām inovētprasmēm. Inovāciju kursu kopējais budžets ir noteikts līdz 5000 eiro uz komandu.

FONDA MĒRĶI UN RESURSI

Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonds ir sabiedriska labuma organizācija, kuras mērķis ir veicināt klasiskās un viedās jūrniecības izglītības attīstību Latvijā, atbalstot mācību iestādes un organizācijas, kas nodarbojas ar speciālistu sagatavošanu jūrniecībai un ostu saimniecībai, kā arī ar jaunatnes izaugsmi un pilnveidošanu.

Stiprinot jūrniecības nozarē studējošo inovētspējas un uzņēmējdarbības spējas, fonds īsteno pasākumus, kas nodrošinātu nozares intelektuālā potenciāla stiprināšanu un sagatavotu studentus klasiskās un viedās jūrniecības darba tirgus prasībām.

Projekta finansējums: 2 987 909,50 eiro, no kuriem 75% jeb 2 240 932,12 eiro ir plānotais ERAF finansējums un 25% jeb 746 977,38 eiro privātais finansējums.

Finansējuma saņēmējs: Latvijas Jūras akadēmija.

SADARBĪBAS PARTNERI:

Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonds

Liepājas Jūrniecības koledža

Rīgas Stradiņa Universitāte

SIA „Civitta Latvija”

Īstenošanas periods: 2019. gada 26. novembris – 2022. gada 25. novembris. ■

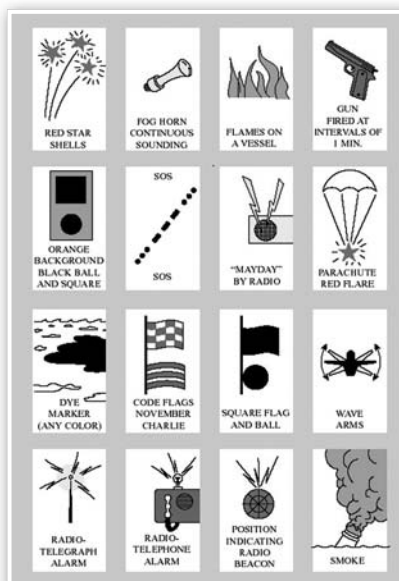


JAUNS MĀCĪBU MATERIĀLS STŪRMANIEM

Latvijas Jūras akadēmija izdevusi jaunu mācību materiālu, kas palīdzēs labāk izprast un apgūt vienu no stūrmaņu pamata prasmēm COLREG-72. Tā autors ir Latvijas Jūras akadēmijas lektors, arī LJS biedrs un valdes loceklis Kristaps Lūkins.

Mācību materiāls paredzēts kuģu vadītāju iemaņu izstrādāšanai un nostiprināšanai COLREG-72 noteikumu lietošanā dažādos kuģošanas apstākļos. Kuģu lietotās uguns un zīmes, skaņas un gaismas signāli ir COLREG-72 daļas, kurām ir svarīga loma sadursmju novēršanā jūrā. Sardzes virsniekam ir jānovērtē pastāvošā situācija un sava kuģa pienākumi atbilstoši COLREG-72 noteikumiem. Stabils un labas zināšanas, pareiza uguņu, zīmju un signālu izmantošana un izprašana, pildot sardzes virsnieka pienākumus, ir kuģošanas drošības pamats.

COLREG-72 noteiktās uguns, zīmes un signāli pasniegti ilustrāciju veidā, kurās attēlotas kuģu izliktās uguns uz melna fona, zīmes uz balta fona, kā arī skaņas signāli savstarpējā redzamībā uz balta fona, bet ierobežotas redzamības apstākļos – uz pelēka fona. Otrā pusē katrai ilustrācijai ir tajā attēloto uguņu, zīmju vai skaņas signālu skaidrojums atbilstoši COLREG-72 terminoloģijai ar norādi uz attiecīgo noteikumu. Tāpat mācību materiālu papildina kuģu uguņu sektoru diagrammas, saistošās definīcijas un pielikums par zvejā nodarbinātu kuģu veidiem.■





LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽA 2019. GADĀ

KOLEDŽĀ UZSTĀDĪTAS JAUNAS RADIO SAKARU SIMULĀCIJAS IEKĀRTAS

Valsts izglītības satura centra īstenotā projekta “Nozaru kvalifikācijas sistēmas pilnveide profesionālās izglītības attīstībai un kvalitātes nodrošināšanai” (Projekts Nr.8.5.2.0/16/I/001) ietvaros Liepājas Jūrniecības koledžā uzstādīta jauna radio sakaru simulācijas iekārta – GMDSS simulator, kas savienots ar izglītības iestādē jau esošo iekārtu infrastruktūru, papildus nodrošinot piecas darba vietas. Simulācijas iekārtas tiek izmantotas mācību procesa nodrošināšanai.

“Liepājas Jūrniecības koledžā topošie kuģu vadītāji apgūst globālās jūras negadījumu un kuģošanas drošības sakaru sistēmas (GMDSS) jeb avārijas radio sakarus, kas ir paredzēti gadījumiem, ja ar kuģi ir notikusi kāda nelaime. Uz katra kuģa, kas atrodas jūrā, ir jābūt radio aprīkojumam, ar kuru var pārraidīt un saņemt avārijas ziņojumus, piemēram, no viena kuģa uz otru, vai noraidīt ziņojumu krasta radiostacijai un pasaukt palīgā. Tas ir primārais šo radio iekārtu uzdevums,” norāda GMDSS pasniedzējs Normunds Reiznieks.

Tāpat šīs iekārtas izmanto, pārraidot un saņemot meklēšanas un glābšanas koordinācijas ziņojumus, atrašanās vietas noteikšanas signālus, kuģošanas drošības informāciju u.c. Kuģa radio aprīkojumu apkalpo kvalificēti radio operatori, kas nodrošina nepārtrauktu tā darbību. Savukārt personāla kvalifikāciju apliecina Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra sertifikāts, kas izdots saskaņā ar normatīvajiem aktiem par jūrnieku sertificēšanu.

“Mēs topošos kuģu vadītājus apmācām, kā pareizi darboties ar šīm iekārtām, jo visiem kuģu stūrmaņiem ir jābūt Jūrnieku reģistra sertifikātam,” skaidro N. Reiznieks. “Vienu no sardzes stūrmaņiem kuģa kapteinis norīko par atbildīgo personu radiosakaru uzturēšanai, un viņš nodrošina radiosakarus gan nelaimes gadījumā, gan sniedzot palīdzību. Radio sakaru iekārtu ir diezgan daudz, tās ir dažādas, piemērotas dažādiem attālumiem un vajadzībām. Lai ar šīm iekārtām jaunie stūrmaņi prastu darboties, jūrskolas audzēkņi ceturtajā kursā, bet koledžas studenti otrajā un trešajā kursā iziet radio sakaru apmācības ciklu. Vispirms

UZZIŅAI.

Projekta īstenošanas laiks:
2016. gada 16. decembris –
2021. gada 31. decembris. Ko-
pējais finansējums – 12 132 050
eiro. Projektam piešķirtais ES
fondu līdzfinansējums – 10 312
242 eiro, nacionālais publiskais
finansējums – 1 819 808 eiro.



viņi apgūst teoriju – kā pareizi veikt visas procedūras, kā izsaukt palīdzību, ar kādām procedūrām ir jāsāk, ar kādām jāpabeidz. Pēc tam, izmantojot radio sakaru simulācijas iekārtas, viņi apgūst, kā šīs procedūras pareizi izdarīt praktiski. Dzīvību apdraudoši negadījumi uz kuģa nav ikdienišķa lieta, bet jebkuriem ap-



GMDSS pasniedzējs Normunds Reiznieks rāda, kā topošie kuģu vadītāji tiek apmācīti, lai spētu pareizi rīkoties ar radio iekārtām.

stākļiem ir jābūt gataviem. Es saku studentiem: ja nezināsiet navigāciju, tad nenonāksiet Ziemeļamerikā, kā bija cerēts, bet nonāksiet, piemēram, Āfrikā. Taču daudz bēdīgākas sekas var būt tam, ka nemācēsiet pasaukt palīgā, ja uz kuģa būs avārijas situācija. Varbūt tas ir skarbi teikts, bet teikts tāpēc, lai jaunieši saprastu, kāpēc tas viss ir jāzina un jāapgūst. Tas ir drošības jautājums. Tāpēc visiem stūrmaņiem ir jābūt sertificētiem un jāprot darboties ar radio iekārtām,” uzsver pasniedzējs. “Ja audzēkņi veiksmīgi nokārto eksāmenu, viņi bez kuģa vadītāja diploma saņem arī GMDSS universālā operatora diplomu, kas ļauj kuģot pa visu pasauli. Viņi drīkst strādāt ar visām GMDSS iekārtām pasaules okeānā.”■

MĀCĪBU PROGRAMMĀS IEVIESĪS E-DOKUMENTU APRITI

Liepājas Jūrniecības koledžā sākts projekts labākas pārvaldības nodrošināšanai. Vadošā projektu speciāliste Jekaterina Zalomova pastāstīja, ka projekta īstenošanas gaitā tiks pilnīgots studiju programmu “Jūras transports – kuģu vadīšana”, “Jūras transports – kuģu mehānika” un “Kuģu mehānika” saturs, tas tiks salāgots ar nozares vajadzībām un tiks izveidota moduļu sistēma attālinātai apmācībai. Projekta īstenošanas laikā plānoti vairāki starptautiski izvērtējumi un salīdzinošās analīzes, kā arī tiks rīkota konference “Moduļu sistēmas priekšrocības mūsdienu izglītībā”.

Projekts paredz, ka tiks pilnveidota arī organizatoriskā un pārvaldības struktūra un koledžas iekšējās kvalitātes vadības sistēma, kā arī ieviesta e-pārvaldības sistēma. “Visi dokumenti, kas tagad ir papīra formātā, tiks pārstrādāti elektroniskā formātā. Tas attieksies gan uz iekšējā, gan ārējā komunikācijā



izmantojamiem dokumentiem,” norāda J. Zalomova un piebilst, ka koledžas personāla pārstāvjiem būs iespēja doties arī pieredzes apmaiņā un iziet apmācības kursu kādā no ārvalstu mācību iestādēm, kurā jau ieviesta un ikdienā tiek izmantota elektroniskās vadības sistēma. Plānotās projekta izmaksas ir 187 199,23 eiro, tai skaitā ES fondu finansējums 159 119,34 eiro, bet valsts līdzfinansējums – 28 079,89 eiro.■

KUR MĀCĪTIES TĀLĀK?



Liepājas Jūrniecības koledžas audzēknis Eduards Strautmanis māca, kā pareizi uzvilkt hidrotērpu.

Lai popularizētu jūrnieka profesiju un savu mācību iestādi, Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņi piedalījās izstādē “Kur mācīties tālāk?”. Liepājas un apkārtnes skolu skolēni jau otro gadu tiek aicināti uz šo vērienīgo izstādi Liepājas Latviešu biedrības namā. Īpaši saistoša tā bija 9. – 12. klašu skolēniem, kuri šobrīd ir lielās izvēles priekšā attiecībā uz nākotnes profesiju.

Savukārt Tukumā notikušajās karjeras dienās “Atnāc un uzzini” Tukuma, Engures un Jaunpils novada pamatskolu un vidusskolu vecāko klašu skolēni varēja gūt informāciju par mācību un prakses iespējām, ko piedāvā Liepājas Jūrniecības koledža, un praksē pārbaudīt savas prasmes, piemēram, uzvilkt hidrotērpu.■

SĀK SADARBĪBU AR ŅUJORKAS UNIVERSITĀTES JŪRNICĪBAS KOLEDŽU

Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis “Erasmus+” programmas projekta “LJK personāla apmaiņa ar Ņujorkas Štata universitātes Jūrniecības koledžu (ASV) un Kaļiņingradas Valsts tehnisko universitāti (Krievija)” ietvaros no 15. līdz 19. aprīlim Ņujorkas Štata universitātes Jūrniecības koledžas studentiem lasīja lekcijas astronavigācijā un kopā ar koledžas pārstāvjiem izvērtēja abu mācību iestāžu studentu un darbinieku apmaiņas īstenošanas iespējas.

Lai veicinātu sadarbību ar SUNY MC un noskaidrotu, kādas ir iespējas pedagoģiskā, administratīvā personāla un studentu apmaiņā, pieredzes apmaiņas vizītē devās arī LJK vadošā projektu speciāliste Jekaterina Zalomova



No kreisās: SUNY MC prezidenta biroja personāla vadītājs atvaļinātais ASV Bruņoto spēku kapteinis Marks S. Vūlejs, LJK vadošā projektu speciāliste Jekaterina Zalomova, SUNY MC rektors un akadēmisko lietu viceprezidents, štata universitātes izcilības profesors Dr. Džozefs C. Hofmans, LJK direktors Vladimirs Dreimanis, LJK projektu speciāliste Kristīne Zariņa, SUNY MC rektora asistente E. Rosario.

un projektu speciāliste Kristīne Zariņa. Projektu speciālistes iesaistījās darba vērošanā SUNY MC Starptautisko sakaru, Akadēmisko lietu un Komunikācijas departamentā, kā arī viesojās pie atbildīgajiem prakšu organizēšanas darbiniekiem un uz mācību iestādei piederošā kuģa. Tika izzinātas starptautiskās sadarbības veidošanas pieejas, piemēram, īstenotie un esošie projekti, partneri, to meklēšanas veidi u.tml., kā arī ASV jūrniecības izglītības iestādēm pieejamais finansējums, atbalsts, programmas, to veidi, pieejas, metodes.

V. Dreimanis: “Vizītes laikā mums bija iespēja iepazīties ar Ņujorkas Štata universitātes Jūrniecības koledža realizētajām mācību programmām un to pasniegšanas metodēm, kā arī salīdzināt tās ar Liepājas Jūrniecības koledžas īstenoto mācību procesu. Man kā pasniedzējam bija iespēja pasniegt astronavigāciju SUNY MC studentiem un piedalīties astronavigācijas stundās, ko pasniedz citi pedagogi no ASV.

UZZIŅAI

Ņujorkas Štata universitātes Jūrniecības koledža (*State University of New York Maritime College, SUNY MC*) nodrošina augstāko izglītību vienpadsmit bakalaura līmeņa un divās maģistra līmeņa studiju programmās. SUNY MC ir viena no sešām valsts augstākajām jūrniecības izglītības iestādēm ASV – lielākā un vecākā.



SUNY MC mācību kuģis "Empire State".

Salīdzinot ar Latviju, jūrniecības attīstībai ASV ir senāka vēsture un tradīcijas. Taču mēs esam nonākuši pie vienas izpratnes par tādiem jautājumiem kā disciplīna un tās ievērošanas nosacījumi ar jūrniecību saistītās mācību iestādēs. Kā piemēru varu minēt formas tērpa valkāšanu ikdienā. Tādās reglamentētās profesijās, pie kurām pieskaitāmas arī ar jūrniecību saistītās profesijas, viens no sabiedrību vienojošiem elementiem ir vienots formas tērps un, protams, disciplīna. Šo noteikumu ievērošana ir nopietns priekšnosacījums, lai studentus atradinātu no civilās dzīves un pieradinātu pie tās kārtības un apstākļiem, kas viņus sagaida, izvēloties ar jūrniecību saistītās profesijas.

Ņujorkas Štata universitātes Jūrniecības koledža ir pakļauta ASV Krasta apsardzei (*US Coastal Guard*). Līdz ar to studenti valkā Krasta apsardzes formas tērpus. Četrus gadus laikā paralēli civilām studijām koledžā viņi apgūst arī militāros reglamentus, krasta apsardzes reglamentus, militāro uzvedību, disciplīnu utt. Līdz ar to aptuveni 70% cilvēku, kas pabeiguši Ņujorkas Jūrniecības koledžu, tiek dota iespēja turpināt karjeru Krasta apsardzē vai pat Valsts jūras spēkos."

LJK projektu speciāliste Kristīne Zariņa pastāstīja, ka koledžai piederot Federālās valdības piešķirts mācību kuģis (17 000 t, 565 pēdas), taču valdība solot 2022. gadā piegādāt jaunu kuģi. Tādu kuģi piešķirot katrai no sešām valsts jūrniecības augstākās izglītības iestādēm. "Kuģa uzturēšanas izmaksas sedz valsts, jo uzskata, ka jūrniecības izglītības iestāde bez sava mācību kuģa un reālas prakses nevar nodrošināt jauno jūrnieku kvalitatīvu apmācību un nodrošināt jūrniecības nozares attīstību kopumā valstī. Prakse Ņujorkas Štata universitātes Jūrniecības koledžas studentiem ir sadalīta trijos posmos: pēc 1. kursa 50 dienas, pēc 2. kursa 50 dienas un 100 dienas pēc 3. kursa," norāda V. Dreimanis.

"Jāsaka, ka tehniskā nodrošinājuma ziņā mēs esam līdzīgi, ņemot vērā mūsu pēdējo ieguvumu – navigācijas, manevrēšanas un mašintelpas vadības laboratoriju un dīzeļdzinēja mašintelpas simulatoru mēs esam pat soli priekšā, jo viņu kapacitāte patlaban neļauj nodrošināt ne tikai ASV jūrniecības mācību



iestāžu studentu, bet arī starptautisku mācību iestāžu studentu kopīgu apmācību ar simulācijas palīdzību, ko spējam mēs," abas mācību iestādes salīdzina V. Dreimanis.

LJK projektu speciāliste Kristīne Zariņa pastāstīja, ka viens no galvenajiem koledžas internacionalizācijas stratēģijas mērķiem ir paplašināt sadarbību ar mācību iestādēm, kas nodrošina augstāko izglītību jūrniecības jomā industrializētajās valstīs. "Jūras pārvadājumu pakalpojumus galvenokārt izmanto rūpniecības uzņēmumi, no kuriem lielākā daļa darbojas rūpnieciski attīstītās valstīs. 2016. gadā LJK, pateicoties "Erasmus+" programmas piedāvātajām iespējām, sāka sadarbību ar Šanhajas Jūrniecības universitāti Ķīnā, kas deva vērtīgu pieredzi un zināšanas. Iedvesmojusies no veiksmīgā piemēra, koledža sāk sadarbību ar vienu



SUNY MC Navigācijas laboratorija.

no pieredzes bagātākajām ASV jūrniecības izglītības iestādēm. Apspriežoties ar potenciālās partneriestādes pārstāvjiem, tika atrasti kopīgi mērķi mobilitāšu organizēšanā.

Pašlaik mācību iestādes vēl nesaskata studentu apmaiņas iespējas, taču ir ieinteresētas sadarboties prakses nodrošināšanā un personāla apmācībā. Vasarā katru gadu notiek "Summer Sea Term" – 100 dienu kruīzs starptautiskos ūdeņos. Kruīza laikā tiek apmeklētas piecas ostas. Tajā piedalās 500 kadetu un 100 instruktoru/ apkalpes locekļu, kas ir obligāta prasība, lai iegūtu ASV Krasta apsardzes licenci. Iespējams, ka ASV partneri nākotnē būtu gatavi šādā braucienā uzņemt kādu LJK studējošo," nākotnes sadarbības iespējas ieskicē K. Zariņa.

"Jauniegūtais ASV partneris nav iepriekš iesaistījies "Erasmus+" aktivitātēs, tāpēc viņiem ir tikpat interesanti iepazīt Eiropas valstu augstākās izglītības iestāžu iespējas. SUNY MC ir cita veida starpinstitucionāli līgumi, kas ļauj nodrošināt studējošo apmaiņu ar līdzīga profila iestādēm ārvalstīs, taču personāla apmaiņas iespējas ir ierobežotākas. ASV jūrniecības izglītības iestādēm lielu atbalstu sniedz pati nozare. Uzzinājām, ka jūrniecības uzņēmumi un iestādes uztver studentus kā savus nākotnes darbiniekus un iegulda izglītības attīstībā, infrastruktūras modernizēšanā, nodrošina stipendijas. SUNY MC ierindojas starp valsts iestādēm ar lielāko investīciju atdevi. Tāpat arī koledžas beidzēji



daudz dara skolas labā, veido fondus, nodrošina stipendijas. Manuprāt, šis ir divas jomas, kurās jebkura Latvijas augstākās izglītības iestāde varētu darīt vairāk savas attīstības labā. Ārvalstu iestādēs gūtā pieredze, atziņas, zināšanas, pārņemtie labie piemēri un pieejas mācību procesa nodrošināšanai ļauj kritiski izvērtēt savas iestādes darbu un attiecīgajās jomās to uzlabot. Plānots, ka nākamajā mācību gadā trīs Ņujorkas Štata universitātes Jūrniecības koledžas speciālisti atbrauks uz Liepāju, lai iepazītos ar mūsu koledžu,” norādīja K. Zariņa. ■

LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽAS ABSOLVENTI SAŅEM DIPLOMUS

Liepājas Jūrniecības koledžā 4. jūlijā notika gan koledžas, gan jūrskolas absolventu izlaidums. Diplomas par 1. līmeņa profesionālo augstāko izglītību un kuģu vadītāja, kuģu mehāniķa vai loģistikas speciālista profesionālo kvalifikāciju saņēma 75 absolventi. Savukārt 5. jūlijā 32 LJK jūrskolas absolventi saņēma atestātus par profesionālo vidējo izglītību kuģu vadītāja un kuģu mehāniķa specialitātē. Svinīgajā pasākumā koledžas absolventus uzrunāja Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības viceprezidents Andrejs Umbraško.

Turpinot iepriekšējo gadu tradīciju, arī šogad labākie Liepājas Jūrniecības koledžas un jūrskolas audzēkņi saņēma īpašas absolventu krūšu nozīmes. Apveikumus saņēma ne tikai absolventi un viņu vecāki, bet arī pedagogi, kuri savas zināšanas un prasmes snieguši visa gada garumā. Koledžas direktors





Vladimirs Dreimanis uzsvēra, ka pasniedzēju un pedagogu galvenais uzdevums ir iemācīt studentiem domāt mazliet citādā līmenī, kļūt pieaugušākiem un atbildīgākiem, un pēdējo gadu novērojumi rāda, ka ir mainījusies gan jūrskolā, gan koledžā studējošo attieksme pret mācību procesu, par ko liecina ne tikai aizstāvēto diplomdarbu un valsts eksāmenu rezultāti, bet arī tas, ka iegūtās zināšanas un prasmes jāva vienlaikus nokārtot arī Jūrnieku reģistra kompetences novērtēšanas eksāmenu un saņemt kompetences sertifikātu.



Liepājas Jūrniecības koledžai izdevies piesaistīt Eiropas Savienības strukturfondū līdzekļus vairāk nekā divu miljonu eiro apmērā. Finansējumu mācību iestāde izmanto mācību procesa uzlabošanai, tai skaitā "Erasmus+" programmu īstenošanai, iekārtu un aprīkojuma iegādei un modernizācijai, infrastruktūras uzlabošanai. Viens no nozīmīgākajiem īstenotajiem projektiem ir rekonstruētās kuģu mehāniķu darbnīcas, kuras svinīgi tika atklātas šā gada maijā. Darbnīcas aprīkotas ar modernām iekārtām un instrumentiem, izveidota mācību laboratorija, tādējādi nodrošinot koledžas programmu "Jūras transports – kuģu mehānika" un "Kuģu mehānika" kvalitatīvu apguvi ap 330 studējošiem gadā. (Kopumā LJK mācās ap 1000 audzēkņus.) Savukārt koledžas energoefektivitātes uzlabošanā līdz 2022. gada beigām plānots ieguldīt vairāk nekā miljonu eiro. To paredz Centrālās finanšu un līgumu aģentūras apstiprinātais energoefektivitātes projekts. Tāpat koledža turpina pilnveidot iekšējās kvalitātes vadības sistēmu, organizatoriskās un pārvaldības struktūras. LJK vadošā projektu speciāliste Jekaterina Zalomova pastāstīja, ka visi dokumenti, kas ir papīra formātā, tiks pārstrādi elektroniskā formātā, ieviešot e-pārvaldības sistēmu. Aizvadītajā mācību gadā gan pedagogiem, gan administratīvajam



personālam bija iespēja papildināt zināšanas kvalifikācijas celšanas kursos un pieredzes apmaiņas pasākumos. Piemēram, maijā koledžas nodaļu un programmu vadītāji izgāja angļu valodas apmācības kursu Maltā, kas ir viens no lielākajiem pasaules angļu valodas mācīšanās centriem un pieņem interesentus no visas pasaules. V. Dreimanis norāda, ka darbs pie angļu valodas apguves nebeigsies un pasniedzējiem arī jaunajā mācību gadā būs iespēja papildināt savas prasmes. "Saistībā ar jūrniecības izglītības attīstību LJK vajadzētu ieviest programmas, kas tiek pasniegtas angļu valodā. Tas mums ļautu piesaistīt ārzemju studentus." ■

APSTIPRINĀTS LJK ENERGOEFEKTIVITĀTES PROJEKTS

Liepājas Jūrniecības koledžas energoefektivitātes uzlabošanā līdz 2022. gada beigām plānots ieguldīt vairāk nekā miljonu eiro. To paredz Centrālās finanšu un līgumu aģentūras (CFLA) apstiprinātais energoefektivitātes projekts "Energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi Liepājas Jūrniecības koledžā".

UZZIŅAI

Projekts tiek realizēts darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 4.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Veicināt energoefektivitātes paaugstināšanu valsts un dzīvojamās ēkās" 4.2.1.2. pasākuma "Veicināt energoefektivitātes paaugstināšanu valsts ēkās" pirmās projektu iesniegumu atlases kārtas ietvaros.

Projekta īstenošanas gaitā koledžas galvenajā ēkā Uliha ielā 5 nomainīs vecos logus, rekonstruēs savu laiku nokalpojušo ventilācijas sistēmu un renovēs apkures sistēmu, kas kopumā ļaus apkures sezonā ietaupīt siltumenerģiju, samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju un nodrošināt ēkas efektīvu ekspluatāciju, būtiski samazinot siltumenerģijas zudumus.

Plānots, ka līdz 2019. gada beigām tiks pabeigta arhitektūras projekta izstrāde un būvniecības darbu iepirkums, bet 2020. gada pavasarī sāksies būvdarbi, kas būs sadalīti vairākos posmos, lai iespējami netraucētu mācību procesu.

Projekta plānotais finansējums ir 1 135 464, 29 eiro, tai skaitā ERAF finansējums 962 548,50 eiro un valsts budžeta finansējums 169 861,50 eiro; neattiecināmās izmaksas 3054,29 eiro apmērā tiks segtas no Liepājas Jūrniecības koledžas finanšu līdzekļiem. Projekta īstenošanas laiks – 33 mēneši (10.05.2019. – 09.02.2022.). ■

Indra Grase



"Enkurs 2019" uzvarētāji – Alūksnes komanda.

KONKURSĀ "ENKURS 2019" PĀRLIECINOŠI UZVAR ALŪKSNE

2019. gada 9. februārī Rēzeknē norisinājās jūrniecības nozares konkursa vidusskolēniem "Enkurs 2019" pirmā reģionālā atlases kārtā. Konkurss tiek rīkots jau trīspadsmito gadu, bet reģionālās atlases kārtas ir jaunums – tās 2019. gadā notiek Rēzeknē, Bauskā un Liepājā. Trim reģionālajām atlases kārtām sekoja trīs pusfināli Rīgā – 23. martā "Novikontas" Jūras koledžā, 6. aprīlī jūrnieku mācību centrā "LAPA" un 13. aprīlī Rīgas brīvastā, bet fināls Latvijas Jūras akadēmijā 27. aprīlī.

Martā un aprīlī norisinājās jūrniecības nozares konkursa vidusskolēniem "Enkurs 2019" pusfināli. Tajos skolu komandas sacentās par tiesībām startēt konkursa finālā. Finālā iekļuva divpadsmit komandas – Alūksnes Valsts ģimnāzijas, Bauskas Valsts ģimnāzijas, Rīgas 10. vidusskolas, Ventspils 4. vidusskolas, Preiļu Valsts ģimnāzijas, Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas, Jēkabpils Valsts ģimnāzijas, Rēzeknes 5. vidusskolas, Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas, Tukuma Raiņa vidusskolas, Rīgas Ķengaraga vidusskolas un Aizputes vidusskolas skolēnu komandas. Fināls plānots 27. aprīlī Latvijas Jūras akadēmijā.

Pusfinālā, kas notika "Novikontas" Jūras koledžā, vairāki uzdevumi bija jāpilda, izmantojot profesionālos kuģu vadības trenāžierus, bez tam pilnā ugunsdzēsēju ekipājumā jādodas piedūmotā labirintā meklēt un nogādāt



IZGLĪTĪBA



drošā vietā "cietušo", kā arī jādemonstrē zināšanas ģeogrāfijā.

Pusfinālā jūrnieru mācību centrā "LAPA" skolēni vadīja gan ai-ru, gan motorlaivu pa Daugavā nospraustu trasi, mērojās spēkiem ugunsdzēsības – glābšanas stafetē un uzdevumā baseinā, kur bija "jāglābjas", apgrīžot apgāzušos glābšanas plostu un iekļūstot tajā.



Rīgas brīvostā notikušajā pusfinālā komandas pieņēma ziņojumu no "cietušā", izmantojot Krasta apsardzes dienesta sakaru aparāturu, atlika cietušā koordinātas jūras kartē un pēc tam ar Jūras spēku ātrgaitas kuteri devās meklēt pašu "cietušo" ostas akvatorijā. Šajā pusfinālā bija arī uzdevums uz ledlauža "Foros", kurā bija jādemonstrē zināšanas par kuģa iekārtām un aprīkojumu un spēja orientēties uz kuģa klāja, kā arī uzdevums, kurā pārbaudīja komandas saliedētību, airējot glābšanas plostu noteiktā maršrutā. Visos pusfinālos bija pirmās palīdzības sniegšanas uzdevums un virves vilkšana.





Rēzeknes 5. vidusskolas komanda veic improvizētu tauvošanās operāciju "Enkurs 2019" finālā.

Konkursa "Enkurs 2019" fināls norisinājās Latvijas Jūras akadēmijā (LJA). Finālā sacentās 12 labākās komandas no dažādiem Latvijas novadiem. Uzvaru ļoti pārliecinoši izcīnīja Ernsta Gлика Alūksnes Valsts ģimnāzijas skolēni, otrajā vietā Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas, bet trešajā Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas komanda.

Lielāko daļu fināla uzdevumu bija sagatavojuši LJA studenti, taču nu jau trešo gadu īpašu stafeti finālam bija sagatavojuši arī NBS Rekrutēšanas un atlases centra speciālisti. Studenti šogad bija īpaši pacentušies, izveidojot divus pavisam jaunus uzdevumus. Viens no tiem bija imitēta tauvošanās operācija, otrs, domāts topošajiem kuģu mehāniķiem, ietvēra gan degvielu un eļļu atpazīšanu pēc krāsas un smaržas, gan kuģa dzinēja detaļu noteikšanu, arī mikrometra un bīdmēra lietošanas un citu mehāniķim nepieciešamu prasmju pārbaudi.

Tradicionālais jūrnieku mezglu siešanas uzdevums atšķīrās no iepriekšējiem gadiem – šogad mezglus vajadzēja prast sasiet pat ar aizsietām acīm. Atraktīvi bija arī uzdevumi uz kuģa vadības simulatora un pirmās palīdzības sniegšana "cietušajiem" pēc imitētas kuģa avārijas.

Kā parasti, vislielākās kaislības izraisīja virves vilkšana, kurā pārliecinoši uzvarēja Jēkabpils Valsts ģimnāzijas komanda, kas konkursā "Enkurs" piedalījās pirmo reizi un kopvērtējumā ieņēma 5. vietu. Savukārt ilggadējā "Enkura" favorīte Bauskas Valsts ģimnāzijas komanda, kas pagājušajā gadā izcīnīja pirmo vietu, šogad palika ceturta, bet "olimpisko sešinieku" noslēdza Rēzeknes 5. vidusskola.

Triju pirmo vietu ieguvējas komandas balvā saņēma kruīzu ar AS "Tallink Latvija" kuģi "Romantika" uz Stokholmu, brauciena laikā izbaudot gan izklaides iespējas uz kuģa un Zviedrijas galvaspilsētā, gan apmeklējot kuģa



komandtiltiņu un iepazīstot kuģa vadīšanas procesu.

Šogad pirmo reizi visas komandas ceļojumā devās vienlaicīgi, tā bija iespēja "Enkura" dalībniekiem labāk iepazīties un sadraudzēties. Arī skolotāji varēja apmainīties ar pieredzi. Pirmās vietas ieguvējas Alūksnes komandas skolotāja Dace Bībere atzina, ka uzvara tiešām tikusi nopelnīta smagā darbā, skolēni, gatavojoties konkursam, nākuši kopā gan pēc stundām, gan brīvdienās.

Īpašs gandarījums par sasniegto ir arī ventspilniekiem, jo Ventspils komanda vienpadsmit gadu laikā, kopš piedalās "Enkurā", divas reizes ieguvusi trešo vietu, bet šogad pirmo reizi otro vietu. Savukārt ilggadējie "Enkura" uzvarētāji liepājnieki, kuri šogad palika trešie, atzina, ka minimālā programma gan esot izpildīta, bet

līdz maksimumam šoreiz pietrūcis.

Konkursa galvenais mērķis ir iepazīstināt jauniešus ar jūras virsnieka specialitāti un tās perspektīvām. Kvalificētu jūras virsnieku (jūrnieku ar augstāko profesionālo izglītību) trūkst visās jūras valstīs.

Konkursu "Enkurs" organizē un atbalsta Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, "Novikontas" Jūras koledža, Latvijas Jūras akadēmija, Liepājas Jūrniecības koledža, Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests, AS "Tallink Latvija", Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta, Liepājas SEZ osta, SIA "LAPA Ltd.", Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija, SIA "LSC", SIA "Duna Marine Shipmanagement", "Norbulk Shipping U.K. Limited", SIA "Atlas Services Group Latvia", SIA "LAT B.G.I.", SIA "OSM Crew Management", "Anglo Eastern (UK) Limited Latvia", SIA "BSM Crew Service Centre (Latvia)", SIA "Utkilen Baltic", kā arī Rēzeknes, Bauskas un Liepājas pašvaldības. ■

SANKCIJU ĒNA PĀR OSTĀM

Gada beigās negaidot nāca ziņa no tālā Amerikas kontinenta, kas šķietami rāmo gada nogali Latvijā sagrieza ar kājām gaisā. Sankcijas. Pēkšņi vienā dienā viss bija mainījies. Bija sabrukusi Lemberga impērija. Vairāk nekā divpadsmit gadus Latvijas tiesībsargājošās institūcijas bez panākumiem mēģinājušas pierādīt Lemberga vainu kukuļņemšanā sevišķi lielos apmēros, noziedzīgi iegūtu finanšu līdzekļu un citas mantas legalizēšanā, dienesta stāvokļa ļaunprātīgā izmantošanā un citos noziegumos, bet OFAC pietika pateikt tikai vienu liktenīgu vārdu – sankcijas, lai Lemberga priekšā aizvērtos visas durvis.

Pati par sevi tā būtu tikai ziņa, ka kāds cilvēks uzlikto sankciju rezultātā nevar rīkoties ar saviem līdzekļiem un tamlīdzīgi. Diemžēl šoreiz viss ir daudz skaudrāk, jo vienam cilvēkam bija ļauts izveidot sistēmu, un nu, slīkstot pats, viņš sev līdzī rāva Latvijai tik nozīmīgo Ventspils brīvostu.

Likumu par ostām pieņēma 1994. gadā, divdesmit piecu gadu laikā vairākas valdības to neseismīgi mēģināja atvērt, bet ASV sankcijas to izdarīja zibens ātrumā. Nu likums atvērts, grozīts, mainīts, pielāgots situācijai un steidzamības kārtā Saeimā pieņemts. Lai izrautu Ventspils ostu no ASV sankciju tvēriena, tās pārvaldīšanai un apsaimniekošanai veidota jauna valsts akciju sabiedrība “Ventas osta”, no Rīgas un Ventspils brīvostu valdēm izslēgti pašvaldību pārstāvji. Kas notiks tālāk? Kāpēc jāgaida kāds spēriens no malas un paši nespējam sakārtot savas valsts lietas? Jautājumi ir, atbilžu nav. Tāpēc, atskatoties uz aizvadīto Latvijas valsts jūrniecības simtgades gadu, nākas pārdomāt, ko tas mums devis, ko ņēmis un vai kaut ko arī iemācījis?

**LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMS 2018. – 2019. GADĀ (tūkst. t)**

Osta	2018. gadā			2019. gadā		
	nosūt.	saņemts	kopā	nosūt.	saņemts	kopā
Rīga	31 150,8	5 281,1	36 431,9	27 084,0	5 678,2	32 762,2
Ventspils	17 619,8	2 706,1	20 325,9	17 689,7	2 767,1	20 456,8
Liepāja	6 602,8	934,8	7 537,6	6 427,7	906,5	7 334,2
Salacgrīva	293,8	57,2	351,0	253,0	48,8	301,8
Mērsrags	373,0	83,8	456,8	431,2	37,0	468,2
Roja	61,1	9,1	70,2	35,3	11,8	47,1
Pāvilosta	0,0	3,0	3,0	0,0	3,3	3,3
Skulte	952,3	46,2	998,5	970,6	35,0	1 005,6
Mazās ostas kopā	1 680,2	199,3	1 879,5	1 690,1	135,9	1 826,0
Kopā visas ostās	57 053,6	9 121,3	66 174,9	52 891,5	9 487,7	62 379,2

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LATVIJAS OSTĀS 2012. – 2019. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019./ 2018., %
Beramkravas	37 278,9	35 172,7	35 853,9	33 392,2	32 805,6	33 362,9	37 251,8	34 922,6	-6,3
ķīmiskās beramkravas	3199,6	3035,8	4158,0	2840,0	3293,0	2732,5	2559,8	2339,5	-8,6
ogles	23 043,8	21 562,9	20 834,4	19 034,9	16 727,8	17 591,6	20 874,4	16 897,8	-19,1
labība un tās produkti	4352,7	2668,4	3803,5	4492,1	4610,5	4431,8	4837,7	5507,3	13,8
koksnes šķelda	1588,3	1447,2	936,4	1030,1	1301,7	1469,0	1594,2	2050,7	28,6
Lejamkravas	24 957,2	23 644,7	26 529,8	25 652,6	19 482,9	16 915,0	15 059,7	14 597,0	-3,1
LNG	532,2	397,9	520,9	523,2	434,3	442,7	443,2	440,9	-0,5
nafta	197,9	144,8	164,1	89,2	54,5	34,2	52,6	44,2	-16,0
naftas produkti	23 955,0	22 814,6	25 495,4	24 735,8	18 713,2	16 110,0	14 159,4	13 752,0	-2,9
Ģenerālkravas	12 956,9	11 662,8	11 792,4	10 524,2	10 827,6	11 599,1	13 863,4	12 859,6	-7,2
konteineri	3676,5	3950,4	4186,9	3875,0	4096,7	4658,7	4977,6	4885,2	-1,9
skaitis TEU	366 824	385 665	391 218	359 756	388 484	450 071	474 451	470 075	-0,9
Roll on/Roll of	3164,4	3169,2	3117,4	2649,0	2781,6	3186,5	3489,8	3419,7	-2,0
skaitis	209 838	212 919	200 808	166 706	174 299	205 061	219 980	210 350	-4,4
koksne	4438,0	3874,5	4005,4	3512,4	3415,3	3243,8	4809,3	4119,2	-14,3
tūkst. m ³	5218,5	4606,1	4722,9	4632,5	4111,9	3785,0	5475,3	4850,6	-11,4
melnie metāli un to izstrādājumi	514,0	331,2	296,9	340,9	313,0	308,3	398,5	310,3	-22,1
Kravas kopā	75 193,0	70 480,2	74 176,1	69 569,0	63 116,1	61 877,0	66 174,9	62 379,2	-5,7

SM informācija



**RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LIEPĀJAS OSTĀ
2012. – 2019. GADA (tūkst. t)**

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019./ 2018., %
Beramkravas	4016,0	2793,4	3635,2	3923,7	4274,2	4858,5	5731,0	5570,3	-2,8
ogles	277,5	79,2	46,9	50,5	460,0	1197,3	14679	1053,8	-28,2
labība un tās produkti	2943,9	1918,4	2753,5	2901,5	2877,8	2509,8	3034,4	2893,8	-4,6
celtniecības materiāli	533,5	449,8	511,0	568,3	496,4	625,3	762,5	1011,9	32,7
koksnes šķelda	162,7	158,8	79,8	93,9	254,1	260,5	186,7	317,8	70,2
Lejamkravas	410,2	406,0	352,6	362,8	379,4	478,4	432,2	571,5	32,2
jēlnafta	149,0	144,8	134,1	51,9	54,6	34,2	46,2	44,2	-4,3
naftas produkti	179,1	175,0	162,6	240,6	271,8	376,1	312,3	448,5	43,6
Ģenerālkraavas	3005,1	1638,8	1312,0	1324,9	1026,1	1251,7	1374,4	1192,4	-13,2
konteineri	41,0	41,3	38,5	46,0	36,4	52,7	47,7	38,8	-18,7
skaitis TEU	4120	4525	3615	3668	2312	3829	2996	2881	-3,8
Roll on/Roll off	680,8	691,0	780,8	614,0	496,0	652,3	758,9	760,5	0,2
skaitis	29 746	31 113	36 264	33 657	30 465	39 261	45 739	49 296	7,8
koksne	808,6	519,5	455,8	493,5	370,4	470,0	500,8	363,0	-27,5
tūkst. m ³	905,2	574,4	505,8	539,3	408,5	547,0	501,2	407,8	-18,6
melnie metāli un to izstrādājumi	487,4	182,4	4,3	141,1	54,4	5,0	0,0	0,0	0,0
Kraavas kopā	7431,4	4838,2	5299,8	5611,4	5679,7	6588,6	7537,6	7334,2	-2,7

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS VENTSPILS OSTĀ 2012. – 2019. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019./ 2018., %
Beramkravas	11 156,5	10 322,1	7957,9	5642,2	5407,3	6830,9	7174,4	7795,7	8,7
minerālmēsli	1749,7	1566,3	1520,8	141,9	347,0	195,1	386,5	476,4	23,3
ogles	7866,2	7441,9	5852,2	4455,5	2975,9	4618,2	5186,1	5486,3	5,8
labība un tās produkti	369,9	355,9	262,9	514,8	410,3	353,0	235,3	543,9	131,2
Lejamkravas	16 756,7	16 112,9	15 879,1	14 656,2	10 928,0	10 693,0	10 490,1	10 176,4	-3,0
nafta	48,9	0,0	0,0	89,1	0,0	0,0	3,2	0,0	-100,0
naftas produkti	16 099,1	15 609,4	15 128,1	13 957,9	10 345,0	10 089,0	9762,0	9512,2	-2,6
Ģenerālkravas	2432,9	2330,8	2368,6	2228,6	2474,2	2511,0	2661,4	2484,7	-6,6
konteineri	3,3	0,3	0,0	5,0	1,3	1,0	20,3	2,8	-86,2
skaitis TEU	360	54	0	845	234	256	2112	301	-85,7
Roll on/Roll off	1898,0	1882,1	1861,6	1788,8	2026,3	2107,0	2212,8	2127,1	-3,9
skaitis	69 896	70 738	72 229	65 175	80 097	80 989	88 415	84 620	-4,3
koksne	464,7	387,4	443,9	408,0	532,3	391,2	421,3	347,5	-17,5
tūkst. m³	530,7	458,0	488,5	459,6	482,8	434,1	472,4	395,5	-16,3
melnie metāli un to izstrādājumi	1,6	5,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kravas kopā	30 346,1	28 765,8	26 205,6	22 527,0	18 809,5	20 034,9	20 325,9	20 456,8	0,6

SM informācija



**RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS RĪGAS OSTĀ
2012. – 2019. GADĀ (tūkst. t)**

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019./ 2018., %
Beramkravas	21 628,4	21 573,7	23 728,7	23 245,5	22 393,1	20 915,8	23 688,3	20 839,7	-12,0
labība un tās produkti	686,9	394,1	769,8	4472,1	1299,5	1388,3	1554,6	2067,6	33,0
ķīmiskās beramkravas	1418,2	1414,0	2545,6	2584,8	2811,6	2392,3	2056,5	1693,7	-17,6
ogles	14 900,1	14 041,8	14 935,3	14 528,9	13 291,9	11 776,1	14 220,4	10 357,7	-27,2
koksnes šķelda	1053,6	907,1	520,4	643,6	555,0	646,4	941,6	1133,4	20,4
Lejamkravas	7772,8	7111,4	10 280,3	10 617,6	8166,0	5728,1	4121,4	3829,9	-7,1
naftas produkti	7676,3	7030,2	10 204,7	10 537,3	8102,5	5644,9	4085,1	3791,3	-7,2
Ģenerālkravas	6650,7	6781,6	7071,4	6192,7	6511,2	7030,8	8622,2	8092,6	-6,1
konteineri	3632,1	3908,8	4148,4	3823,0	4059,0	4605,0	4909,6	4862,6	-1,0
skaitis TEU	362 297	381 099	387 603	355 241	385 937	445 984	469 343	466 893	-0,5
Roll on/Roll off	585,6	596,7	475,0	246,2	259,2	427,2	518,1	532,1	2,7
skaitis	110 196	111 068	92 315	62 649	64 177	83 985	85 826	76 434	-10,9
koksne	2311,1	2070,6	2080,7	1858,1	1819,5	1606,8	2705,5	2347,6	-13,2
tūkst. m ³	2779,9	2500,6	2526,3	2309,2	2213,1	1908,1	3163,7	2812,8	-11,1
melnie metāli un to izstrādājumi	25,0	120,2	292,6	199,8	297,5	303,3	398,5	310,3	-22,1
Kravas kopā	36 051,9	35 466,7	41 080,6	40 055,8	37 070,3	33 674,7	36 431,9	32 762,2	-10,1

SM informācija

DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU APJOMU SALĪDZINĀJUMS 2011. – 2019. GADĀ (tūkst. t)

Pārvadājumu iedalījums	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019./ 2018. %
Kopējais pārvadājumu apjoms	59 385,9	60 603,3	55 832,0	57 040,2	55 646,7	47 821,4	43 791,7	49 265,6	41 492,0	-15,8
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	1192,8	1429,0	1177,6	1256,7	1672,1	1482,5	1653,4	1366,5	1710,1	25,1
Starptautisko pārvadājumu apjoms	58 193,1	59 174,3	54 654,4	55 784,2	53 974,6	46 338,9	42 138,3	47 899,0	39 782,0	-16,9
Eksporta kravu apjoms	1937,2	1903,8	2573,1	2822,6	1515,2	989,5	351,8	316,7	280,8	-11,4
Importa kravu apjoms	3695,0	3675,4	4212,7	4065,6	4172,1	3951,7	3067,3	3120,6	3324,7	6,5
Kopējais tranzīta kravu apjoms	52 561,0	53 595,1	47 868,6	48 895,3	48 287,3	41 397,7	38 719,2	44 461,7	36 176,5	-18,6
Tranzīta apjoms caur ostām	47 738,6	49 036,9	45 240,4	47 041,3	45 438,8	39 481,2	35 039,1	39 416,6	31 630,9	-19,8
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	4822,4	4558,1	2628,2	1853,8	2848,5	1916,5	3680,1	5045,1	4545,7	-9,9

SM informācija





IZDOTAS JAUNAS NAVIGĀCIJAS KARTES

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfi izdevuši atjaunotu karti "Baltijas jūra. No Irbes jūras šauruma līdz Gotlandei", kartes mērogs 1: 250 000. Tas ir šīs kartes 4. izdevums.

Šā gada pavasarī tika laists klajā kartes "Baltijas jūra. No Irbes jūras šauruma līdz Ventspils ostai" 4. izdevums, arī šīs kartes mērogs ir 1:250 000.

Šoruden izdots arī kartes "Baltijas jūra. Rīgas jūras līcis" 7. izdevums un informatīvais materiāls "Karšu simboli, saīsinājumi un raksturojumi".

Savukārt pavasarī tika laists klajā karšu komplekts "Kartes atpūtas kuģiem. Baltijas jūra, Latvija". Tas ir jau trešais īpaši atpūtas kuģu vadītāju vajadzībām sagatavotais karšu komplekts, kas papildināts ar trīspadsmit jaunām kartēm.■

EK INSPEKTORI VĒRTĒ KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBU LATVIJĀ



Latvijā no 19. līdz 22. februārim norisinājās Eiropas Komisijas pārbaude kuģu un ostu aizsardzības jautājumos. Pārbaudes laikā tika veikta EK Direktīvas 2005/65/EC un Regulas 725/2004 prasību izpildes uzraudzība.

Pārbaude notika Latvijas Jūras administrācijā un Rīgas brīvostā, iesaistīti bija arī Nacio-

nālo bruņoto spēku Jūras spēku flotile, Valsts drošības dienests, Valsts robežsardze, Valsts ieņēmumu dienesta muitas iestādes un atzītās aizsardzības organizācijas.

EK inspektori kontrolēja gan nacionālās dokumentācijas atbilstību EK tiesību aktu prasībām, gan arī veica inspekcijas ostu iekārtās un uz kuģiem.■



NAVIGĀCIJAS LĪDZEKĻU APSAIMNIEKOTĀJU TIKŠANĀS SKULTĒ

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta (JA HD) speciālistu un navigācijas līdzekļu apsaimniekotāju – Latvijas ostu pārstāvju ikgadējā tikšanās šogad norisinājās Skultes ostā.



Šādu tradicionālu tikšanos galvenais mērķis ir informēt par nozares jaunumiem un kopīgi izdiskutēt svarīgākās aktuālās problēmas. Ostu pārstāvji iepazīstas ar kolēģu pieredzi, tādēļ pasākums katru gadu tiek rīkots citā Latvijas ostā.

JA HD vadītājs Aigars Gailis iepazīstināja ostu pārstāvjus ar Starptautiskās Jūras navigācijas tehnisko līdzekļu un bāku administrāciju asociācijas (IALA) aktualitātēm, JA HD Kartogrāfijas daļas vadītājs Normunds Duksis pastāstīja par jaunumiem navigācijas karšu izdošanā, bet JA HD Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls informēja par pāreju uz jauno jūras augstumu sistēmu. Līdz šim Baltijas jūras augstumu noteikšanai tika izmantota BAS 77 sistēma, kurā par "0" augstumu bija pieņemta atzīme Kronštatē, taču tagad notiek pāreja uz sistēmu BSCD 2000 ar "0" punktu Amsterdamā. Tas nozīmē, ka Latvijas jūras navigācijas kartēs uzrādītie jūras dziļumi Latvijas ostās un jūrā samazināsies par aptuveni 15–17 centimetriem.

Sanāksmes turpinājumā ostu pārstāvji pastāstīja par jaunumiem katrā ostā. Skultē nodota ekspluatācijā jauna piestātne (krasta stiprinājums, zvejas kuģu piestātne, naftas savākšanas aprīkojums). Plānots uzstādīt jaunu mērlatu, tai vieta jau sagatavota. Ostas moli nokrāsoti ar īpašu poliuretāna krāsu. Plānots uzlabot boju enkurus, pašlaik tos apsaimnieko ūdenslidēji.

Liepājā pabeigts bākas ārpuses remonts, nākamais solis būs bākas iekštelpu remonts. Pasūtītas desmit jaunas bojas un divas jaunas sektora ugunis, plānots uzstādīt arī divas meteobojas un straumes mērītāju iekārtas. Remontdarbi notiek ostas piestātnēs.

Jūrmalas ostai 2019. gadā iecelts jauns pārvaldnieks – Andrejs Bērziņš. Viņš pastāstīja, ka ostā izveidots jauns jahtklubs un plānots sakārtot ostas piestātni,



lai varētu nodarboties ar tūrismu un pelnīt naudu. Problēmas sagādājot krasta erozija. Nākamgad tiek plānots kuģošanas drošības paaugstināšanai uzstādīt vadlīnijas. Pēc jaunu dziļumu mērījumu veikšanas JA HD sāks darbu pie Jūrmalas ostas navigācijas kartes.

Engures osta pakāpeniski tiek sakārtota, pateicoties Eiropas projektu līdzekļiem. Plānotais ostas dziļums ir 3,5 metri. Pašvaldība iecerējusi izsolē iegādāties molus. Tuvākajā laikā paredzēts arī atjaunot vadlīnijas darbību.

Mērsraga osta plāno pavasarī nomainīt mola zīmes un atjaunot slipu.

Ventspilniekiem pašlaik nav sava kuģa boju apsaimniekošanai, tāpēc tiek plānots iepirkums, lai iegādātos jaunu kuģi gan dziļumu mērīšanas un padziļināšanas darbiem, gan boju apsaimniekošanai. Ventspils ostas pārraudzībā esošajām bākām paredzēts iegādāties jaunas ugunis.

Rīgā nodota ekspluatācijā Krievu salas piestātne. Aktuāls jautājums ir bāku drošības palielināšana, lai nodrošinātu tās pret huligāniem, to plānots sakārtot nākamgad.

Sanāksmes nobeigumā tika nolemts nākamgad tikšanos rīkot Salacgrīvas ostā.■

VALSTS VIDES DIENESTA RĪKOTĀ DARBA SANĀKSME OSTINIEKIEM

Jaunā Valsts vides dienesta (VVD) ģenerāldirektore Elita Baklāne-Ansberga Ventspili organizēja darba sanāksmi par ekoloģisko problēmu risināšanu ostās un tikās ar Ventspils, Rīgas un Liepājas ostu pārstāvjiem, kā arī apmeklēja Ventspils ostā strādājošos uzņēmumus "Baltic Coal Terminal" un "Ventspils tirdzniecības osta".

Darba sanāksmē piedalījās VVD vadošie darbinieki un lielo ostas pilsētu vides pārvalžu pārstāvji, kuri cita starpā dalījās pieredzē ekoloģisko problēmu risināšanā. Kā zināms, gan Rīgas, gan Liepājas un Ventspils iedzīvotāji sūdzas par tādām ostas darbības blaknēm kā putekļi un smakas, tādēļ ostu kompānijas īsteno plašus pasākumus, lai nevēlamās blaknes iespējami samazinātu.

Tā, piemēram, viens no lielākajiem akmeņogļu pārkraušanas uzņēmumiem "Ventspils tirdzniecības osta" ievieš arvien jaunus tehnoloģiskos risinājumus ogļu putēšanas mazināšanai: piestātnēs ierīkotas papildu ūdens ņemšanas vietas un ūdensvadi termināļa dziļumā ogļu grēdu laistīšanai, izveidota speciāla struktūra, kuras darbinieki atbild par ogļu grēdu laistīšanu, teritorijas mitrināšanu un citiem preventīviem pasākumiem. Mainīti arī nosacījumi ogļu pārkraušanai nelabvēlīgu laika apstākļu gadījumā, ieviests speciāls bezvēja un sausuma režīms. To, ka šie pasākumi dod reālu labumu, apliecina tas, ka Ventspili gaisa kvalitātes monitoringa dati atbilst visām prasībām. "Baltic Coal



Terminal" akmeņogļu pārkraušanā izmanto slēgtā tipa pārkraušanas tehnoloģijas, termināli vides aizsardzībai pret ogļu putekļiem visos izkraušanas un iekraušanas mezglos ir uzstādīta speciāla putekļu nomākšanas vai aspirācijas sistēma.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš pauda viedokli, ka Krievu salas terminālis ir viens no modernākajiem ne tikai Rīgas ostā, bet ar vides aizsardzības risinājumiem izceļas arī starp visām Baltijas jūras reģiona ostām. Krievu salā uzcelts 23 metrus augsts vēja žogs, lai ogļu putekļi neietekmētu vides kvalitāti, Rīgas brīvostas pārvalde uzstādījusi divas jaunas gaisa monitoringa stacijas, lai nodrošinātu ogļu kraušanas procesa nepārtrauktu uzraudzību un operatīvi identificētu iespējamās novirzes. Kameras fiksēto attēlu tiešsaistes režīmā ikviens interesents var aplūkot: <http://rop.lv/lv/media-lv/webkamera.html>.

Ansis Zeltiņš uzskata, ka Krievu salas projekta primārais mērķis ir sasniegts, jo Andrejsalas un Eksportostas teritorijās Daugavas labajā krastā vairs nenotiek ogļu pārkraušana, bet, kas attiecas uz iedzīvotāju bažām par ogļu putēšanu Krievu salā, ostas pārvaldnieks atzīst, ka jebkurš industriāls objekts, vai tā būtu ražotne, vai



ostā strādājošs uzņēmums, noteikti nerada pašus labākos dzīves apstākļus blakus dzīvojošajiem cilvēkiem. "Cilvēciski tas ir saprotams, tāpēc jau gan Rīgas, gan citu Eiropas ostas pilsētu attīstība ir vērsta uz ostas darbību virzīšanu iespējami tālāk prom no pilsētas centra un, ja iespējams, arī no apdzīvotajām teritorijām. Diemžēl jāatzīst, ka dažas reizes ir novērota ogļu pastiprināta putēšana, ko stividori skaidro ar kraušanas tehnoloģiju apgūšanu jaunajā terminālī, tomēr vairumā gadījumu piesārņojums rodas, tehnoloģiskajos procesos pieļaujot atkāpes no normas, bet, raugoties nākotnē, šādas situācijas nav pieļaujamas. Mēs patiešām esam pateicīgi visiem pilsētas iedzīvotājiem, īpaši ostai piegulošo apkaimju cilvēkiem, kuri, izmantojot sociālos tīklus, nekavējoties ziņo par novērotajiem pārkāpumiem, jo tas palīdz daudz operatīvāk sekot procesiem ostā," saka Zeltiņš. "Tos gadījumus, kad kraujot ir notikusi ogļu putēšana, personīgi esmu pārrunājis ar stividoriem, tāpat tiek informēts Valsts vides dienests, kura kompetencē ir izvērtēt situāciju un lemt par sodu, ja prasības bijušas pārkāptas. Arī turpmāk sekosim ostas uzņēmumu darbībai, lai iespējami mazinātu ietekmi uz apkārtējo vidi un ostai piegulošo apkaimju iedzīvotāju dzīves kvalitāti."■



VALDĪBA NOBALSO PAR OSTAS VALDES LOCEKĻU ALGU SAMAZINĀŠANU

Valdība atbalstījusi satiksmes ministra Tāla Linkaita virzīto priekšlikumu veikt izmaiņas ostu valdes locekļu atalgojuma regulējumā, rosinot aptuveni par ceturto daļu samazināt lielo ostu vadības algas.

Apstiprinot Krišjāņa Kariņa valdības deklarāciju šā gada sākumā, Ministru kabinets apņēmas piemērot Latvijas lielajām ostām OECD valsts kapitālsabiedrību pārvaldības principus, palielināt valsts ietekmi lēmumu pieņemšanā un nodrošināt resursu efektīvāku izmantošanu.

Atbilstoši grozījumiem noteikumos par ostas valdes locekļu mēnešalgu un speciālo piemaksu ostu valžu locekļu atlīdzības apmērs tiek pielīdzināts atlīdzības apmēram, kāds noteikts valsts kapitālsabiedrību padomju locekļiem. Šādā veidā tiek pildīts valdības deklarācijā minētais. Grozījumi normatīvajā aktā izstrādāti saskaņā ar Valsts un pašvaldību institūciju amatpersonu un darbinieku atlīdzības likuma 4. panta 2. punktu un koeficientu sistēmu.

Turpmāk atbilstoši piemērojamajam koeficientam lielās ostas valdes priekšsēdētāja mēnešalga būs 2917 eiro, kas joprojām ir pietiekami konkurētspējīga attiecīga līmeņa vadītājiem. Savukārt valdes locekļiem mēnešalga būs 95% apmērā no valdes priekšsēdētāja mēnešalgas. Grozījumi MK noteikumos ir spēkā no 2019. gada 1. septembra.■

SATIKSMES MINISTRIJA IZSLUDINA KONKURSU PĒTĪJUMAM PAR OSTU PĀRVALDĪBAS MODEĻIEM

Satiksmes ministrija izsludināja iepirkumu "Pētījums par pārvaldības modeli Latvijas lielajās ostās un tā nomaņu uz kapitālsabiedrībām", kas noslēdzās 25. novembrī. Tas ir viens no pasākumiem valdības deklarācijas izpildei attiecībā uz ostu jomas regulējumu.

Valdības deklarācijā ir paredzēts lielo ostu darbībā piemērot OECD valsts kapitālsabiedrību pārvaldības principus un palielināt valsts ietekmi lēmumu pieņemšanā, kā arī nodrošināt resursu efektīvāku izmantošanu. Tāpat paredzēts izvērtēt un reformēt lielo ostu pārvaldības modeli, kā prioritāro risinājumu paredzot ostu pārveidošanu par kapitālsabiedrībām.

SM sagaida, ka pētījuma veicēji apkopos un analizēs citu valstu pieredzi ostu pārvaldībā, salīdzinās to ar Latvijas ostu pārvaldības sistēmu, izvērtēs priekšrocības un trūkumus, izstrādās rekomendācijas attiecībā uz ostu pārvaldības



modeļa maiņu, pārveidojot tās par kapitālsabiedrībām. Saņemot pētījuma rezultātus, secinājumus, argumentus un priekšlikumus, varēs pieņemt izsvērtus lēmumus par izmaiņām, kādas būtu nepieciešamas Latvijas ostu pārvaldības pilnveidošanai.

Līdz šim valdības deklarācijas izpildei jau veiktas vairākas izmaiņas: nomainīti Ministru kabineta deleģētie valdes locekļi visās trijās lielajās ostās – Rīgā, Ventspilī un Liepājā, izdarīti grozījumi MK noteikumos par ostu valdes locekļu atlīdzību – tā ir samazināta un pielīdzināta valsts kapitālsabiedrību padomes locekļu atlīdzībai.

Sagatavoti un pašlaik saskaņošanas procesā ir grozījumi visu triju lielo ostu pārvalžu nolikumos, kur iestrādātas vairākas normas atbilstoši OECD rekomendācijām, kas uzlabos caurskatāmību lēmumu pieņemšanā ostās un informācijas pieejamību.■

LATVIJAS OSTAS UN TRANZĪTS CENŠAS PIESAISTĪT BALTKRIEVIJAS KRAVAS

Oktobra pirmajās dienās Minskā norisinājās ikgadējā starptautiskā Transporta nedēļa. Izstādes atklāšanā un konferencē piedalījās satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Paralēli Transporta nedēļas pasākumiem Minskā notika Latvijas un Baltkrievijas starpvaldību komisijas, kuras līdzpriekšsēdētājs ir T. Linkaits, 14. sēde. Kopā ar ministru Transporta nedēļā piedalījās divdesmit Latvijas ostu, loģistikas un tranzīta nozares uzņēmumu pārstāvi, kas nu jau tradicionāli strādā vienotā izstādes standā "VIA Latvia". "Latvijas transporta nozari vienojošais koncepts "VIA Latvia" darbojas pēc "vienas pieturas aģentūras" principa," stāsta Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis. "Īpaši svarīgi tas ir starptautiskajās izstādēs, kur tādējādi spējam sekmīgāk piesaistīt potenciālo klientu uzmanību."

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš: "Rīgas ostai Baltkrievijas tirgū ir skaidri nosprausti mērķi, un šobrīd ir laba iespēja konkurēt par Baltkrievijas kravu piesaisti. Turklāt, raugoties no Latvijas loģistikas sektora viedokļa, veiksmīga sadarbība ar Baltkrieviju nozīmē piekļuvi daudz plašākam tirgum – NVS tirdzniecības telpai un visam Eirāzijas kravu koridoram. Neatkarīgo Valstu Sadraudzība (NVS) ir austrumu analogs

UZZIŅAI

Transporta nedēļā piedalījās Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas un Liepājas SEZ pārvaldes, "Latvijas dzelzceļš", "LDz Loģistika", "LDz Cargo", "LDz RSS", "Starptautiskā lidosta "Rīga"", SIA "AG Handling", "Rīgas universālais termināls", "Jaunzeltiņi", "Rīga Container Terminal", "Rīgas centrālais termināls", "Baltic Container Terminal", "WT Terminal", "KS Terminal", "Frigo Baltic", "P&B Terminal", "Noord Natie Vantspils termināls", "Sigis", kā arī Baltijas Tranzīta un loģistikas asociācija un asociācija "Latvijas auto".



Satiksmes ministrs Tālis Linkaits (no kreisās), Uldis Reimanis un Ansis Zeltniņš kopā ar Minskas delegāciju.

Eiropas Savienībai – muitas zona, kas ietver 10 laika joslas un kopumā vairākos triljonus eiro mērāmu ekonomiku. Baltkrievija ir viena no Latvijai tuvākajām NVS dalībvalstīm. Turklāt pēdējo gadu laikā Baltkrievijai attīstās veiksmīga sadarbība ar Ķīnu gan ražošanas, gan tranzīta jomā. Tādēļ labas par-

tnerattiecības ar Baltkrieviju Latvijas loģistikas sektoram nozīmē stabilas izaugsmes iespējas nākotnē.”

Latvijas ostas ir gana tuvu Baltkrievijai, kurai nav izejas uz jūru, savukārt Latvijas pakalpojumu klāsts ir pietiekami plašs un kvalitatīvs, lai varētu konkurēt par Baltkrievijas kravām. Rīgas ostā strādājošie uzņēmēji uz iespējām raugās no praktiskā biznesa viedokļa. “Baltkrievijas tirgus Latvijas loģistikas uzņēmumiem ir sarežģīts, jo Klaipēdas osta, kas atrodas tuvāk Baltkrievijai, ir spēcīgs konkurents un atņem klientus, un tieši tāpēc mēs esam Minskā, lai parādītu mūsu priekšrocības un stiprās puses,” savu viedokli pauda Rīgas ostas uzņēmuma “Rīgas centrālais termināls” valdes priekšsēdētājs Valdis Andersons.■

LATVIJAS TRANSPORTA UN LOĢISTIKAS NOZARE IESAISTĀS KONKURENCES CĪŅĀ PAR KRAVU PĀRVADĀJUMIEM TRANSIBĪRIJAS MARŠRUTĀ

Ilgadējā Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes plenārsēde šogad norisinājās Kazahstānas galvaspilsētā Nursultanā. Transsibīrijas maģistrāle ir pasaulē garākais dzelzceļš, kura ietekme jūtama krietni ārpus konkrētās 10 000 kilometru garās līnijas no Tālajiem Austrumiem līdz Maskavai, un tā ir mugurkauls visam Eiropas – Āzijas tranzīta koridoram, kas aptver daudzas valstis – no Ķīnas, Japānas un Vidusāzijas valstīm līdz Baltijai, Vācijai un pat Francijai Eiropā. Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padome savukārt ir starptautiska asociācija, kas apvieno šajā transporta ķēdē iesaistītās vairāk nekā 20 valstis un 100 uzņēmumu.



Rīgas brīvostas pārvalde ir Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes biedru sarakstā kopš 2014. gada. "Šīs organizācijas mērķis ir veicināt tādas politikas un principu ieviešanu, lai dzelzceļa pārvadājumi Eiropas – Āzijas kravu koridorā notiktu arvien efektīvāk un arvien ātrāk, saskaņojot gan dažādas biznesa un tehniskās procedūras, gan risinot politiskus jautājumus," saka Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Lai gan Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes ietvaros pārsvarā tiek risināti ar dzelzceļa pārvadājumiem saistīti jautājumi, tiem ir būtiska ietekme arī uz Latvijas ostām. "Mēs esam ieinteresēti, lai šis dzelzceļa pārvadājumu koridors attīstītos kopumā. Ja tas darbosies veiksmīgi, iegūs arī Rīgas osta," ir pārliecināts A. Zeltiņš. "Ja runājam par konteineru pārvadājumiem no Āzijas pa dzelzceļu, jāteic, ka caur Rīgas ostu ved izdevīgākais ceļš uz Ziemeļeiropu. Attīstoties Eirāzijas dzelzceļa pārvadājumiem, daļa konteineru no Āzijas dosies tieši uz galamērķiem Eiropā, bet daļa pa jūras ceļu no Rīgas ostas."

Eiropas ostu un dzelzceļu vidū konkurence par konteinerkravām no Tāļiem Austrumiem ir gana sīva. "Ar Latvijas izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli un attīstīto transporta infrastruktūru vien nepietiek, nepieciešams to veiksmīgi parādīt un pārdot. Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padome tam ir laba platforma," uzsver Rīgas brīvostas pārvaldnieks. ■

UZZIŅAI

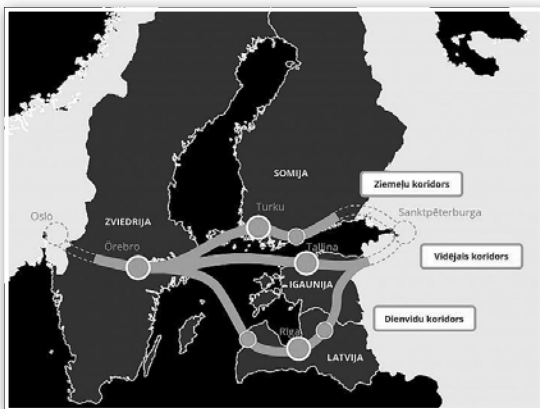
Pārvadājumi Transsibīrijas dzelzceļu sistēmā ar katru gadu pieaug. Vidējais vilcienu intervāls dzelzceļa maģistrālē šobrīd ir astoņas minūtes un kļūst aizvien īsāks. Sevišķi strauji aug konteinerpārvadājumi. Tiek plānots, ka nākamo četru gadu laikā četrkārtosies konteineru pārvadājumu apjoms pa Transsibīrijas maģistrāli. Aizvien lielāku interesi par dzelzceļa konteineru pārvadājumiem uz Eiropu izrāda Japāna, kura arī pievienojusies Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes dalībvalstu saimei.

VENTSPILS BRĪVOSTAS PĀRVALDE IESAISTĪJUSIES PROJEKTĀ "BALTIJAS TRANSPORTA LOKS"

Pārstāvēt vienu no aktīvām Eiropas tirdzniecības ostām, Ventspils brīvostas pārvalde (VBP) kopā ar Ventspils Augsto tehnoloģiju parku (VATP) ir iesaistījusies projektā "Baltijas transporta loks" (*Baltic Loop*).

Projekta mērķis ir identificēt un novērst trūkumus pasažieru un kravu pārvadājumos Baltijas jūras austrumu – rietumu reģionā un risināt problēmas, kas saistītas ar dažādu transporta mezglu savstarpējo sasaisti, mazinot ceļā pavadīto laiku un radītās CO2 emisijas.

VATP un VBP uzdevums projekta "Baltijas transporta loks" ietvaros ir palīdzēt izstrādāt risinājumus transporta koridoru attīstību ierobežojošo šķēršļu



novēršanai, lai ilgtermiņā palielinātu Ventspils ostas pakalpojumu efektivitāti, izmantojot jaunākos IKT risinājumus, kā arī veicināt pieprasījuma pieaugumu transporta koridoram Zviedrija – Latvija (caur Ventspili) – Baltkrievija, tādējādi padarot koridoru pievilcīgāku jaunu uzņēmumu piesaistei un inovāciju attīstībai.

No Latvijas projektā piedalās trīs organizācijas: VATP, Vidzemes plānošanas reģions un Rīgas plānošanas reģions. Asociēto partneru lokā ir LR Satiksmes ministrija un Ventspils brīvostas pārvalde. Kopumā projektā iesaistīti septiņi partneri no četrām valstīm – Latvijas, Igaunijas, Zviedrijas un Somijas. Projekta vadošais partneris ir Turku Universitāte Somijā.

Viens no transporta plūsmas svarīgiem elementiem ir sakārtota sabiedriskā transporta sistēma, kas varētu ievērojami mazināt sastrēgumvietas.

Projekts “Baltijas transporta loks” tiek finansēts Centrālā Baltijas jūras reģiona programmas ietvaros. Projekta kopējās izmaksas ir 1 983 434,75 eiro, īstenošanas periods – līdz 2021. gadam.■

LIEPĀJAS SEZ PĀRVALDE TURPINA ATTĪSTĪT DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRU

Liepājas SEZ pārvalde turpina attīstīt dzelzceļa infrastruktūru, lai vilcienu plūsma uz Liepājas ostu būtu drošāka un ātrāka. Līdz 2019. gada beigām projekta “Liepājas ostas sauszemes pievedceļu attīstība” ietvaros plānots izbūvēt un rekonstruēt sliežu ceļus 2632 metru garumā, t.sk. 1815 metri ir jaunbūvējami sliežu ceļi, bet 817 metri pārbūvējami. Liepājas ostas dzelzceļa pievedceļu pārbūves un atjaunošanas projekta otrajā posmā paredzēta papildu posma izbūve starp ostu un Liepājas dzelzceļa staciju. Projektu sāka īstenot 2018. gada septembrī, un tas jāpabeidz 270 dienu laikā. Līguma summa ir 2 495 646,21 eiro bez PVN.■



MĒRSRAGA OSTA MEKLĒ IESPĒJU PIESAISTĪT ES FONDUS

Mērsraga osta izturējusi ikgadējo kvalitātes vadības sistēmas ISO 9001/15 pārsertifikāciju. Ostas flotes kuģi izgājuši ikgadējo apskati, bet velkonim "Henriks" veikti modernizācijas darbi un kārtējā apskate. Lai ostas akvatorijā uzturētu kuģošanai drošu dziļumu, ir veikti ikgadējie padziļināšanas darbi un nepieciešamie ostas infrastruktūras remontdarbi. Mērsraga ostas pārvalde aktīvi meklē iespēju piesaistīt ES fondus, ir izstrādāts un iesniegts vērtēšanai ostas infrastruktūras modernizācijas projekts.■

VARAS MAIŅA SKULTES OSTĀ

2018. gada 29. decembrī Saulkrastu novada dome ārkārtas sēdē nomainīja Skultes ostas vadošās amatpersonas. No Skultes ostas valdes priekšsēdētāja amata atbrīvots Ervīns Grāvītis un viņa vietā iecelts Alens Horsts, no priekšsēdētāja vietnieka amata atbrīvots Bruno Veide, kura vietā iecelts jaunais Saulkrastu domes priekšsēdētājs Normunds Līcis, savukārt ostas valdes locekļa amatā iecelta Aiva Aparjode.■

TURPINĀS PILNVEIDOT SKULTES OSTAS INFRASTRUKTŪRU

SEB banka piešķirusi 2,7 miljonu eiro ilgtermiņa aizdevumu Skultes ostas pārvaldei, kas tiks ieguldīti ostas infrastruktūras pilnveidošanā, rekonstruējot zvejas kuģu piestātņi un būvējot noliktavu zvejas piederumu uzglabāšanai. Projekta gaitā tiks pārbūvēta un atjaunota zvejas kuģu piestātne vairāk nekā 230 metru garumā, kā arī uzbūvēta jauna noliktava. Šā projekta īstenošanu atbalsta arī Zemkopības ministrija un Lauku atbalsta dienests ar ES fondu līdzekļiem.■



REALIZĒTS LĪDZ ŠIM LIELĀKAIS INFRASTRUKTŪRAS BŪVNICĪBAS PROJEKTS BALTIJAS VALSTU OSTĀS



Krievu salas termināļa projekta otrā posma būvdarbi ir pabeigti un objekts nodots ekspluatācijā, un tas ir pilnībā gatavs sākt kravu apkalpošanas operācijas. Rīgas brīvostas pārvalde SIA "Strek" un SIA "Rīga Coal Terminal" teritorijā pilnā apjomā ir veikusi visus papildu infrastruktūras būvdarbus, ko tā bija uzņēmusies. Aptuveni pusi no 150 miljonu eiro lielā

Krievu salas projekta izmaksām finansējusi Eiropas Savienība.

"Rīgas brīvosta savu solījumu un apņemšanos ir izpildījusi pilnā apmērā – visi papildu infrastruktūras būvdarbi, ko bija paredzēts veikt otrās kārtas ietvaros, ir izpildīti un objekti nodoti ekspluatācijā. Līdz ar to var teikt, ka vairāku gadu intensīvais darbs pie Krievu salas termināļa objektu izbūves ir noslēdzies un Rīgas osta ir ieguvusi pasaules standartiem atbilstošu kravu apstrādes termināli, kas atbilst arī visaugstākajām

vides prasībām," uzsvēra Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks (Ameriks šo amatu ieņēma līdz 2019. gada 1. augustam).

Krievu salas projekta otrā posma ietvaros pabeigta visu komunikāciju, tai skaitā elektroapgādes kabeļu, ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmu, kā arī kravas laukumu un dzelzceļa izbūve. Kravas laukumiem uzlikts betona plātņu un asfalta segums. Rūpējoties par vides aizsardzības prasību ievērošanu un Krievu salas teritorijai piegulošo pilsētas apkaimju iedzīvotāju dzīves kvalitāti, uzbūvēts 23 metrus augsts vēja žogs vairāk nekā divu kilometru garumā. Vēja žoga galvenā funkcija ir efektīvi slāpēt valdošo vēju ietekmi uz ogļu krautnēm, neļaujot ogļu putekļiem pacelties gaisā un nonākt apkārtējā vidē.

"Pateicoties gan lietpratīgai projekta vadībai un uzraudzībai, gan projektētāju un būvnieku

UZZIŅAI

Lai atbrīvotu Rīgas pilsētas centru no ogļu kravām un pārvietotu ogļu pārkraušanu uz jauniem, ar mūsdienīgām tehnoloģijām aprīkoti termināļiem Krievu salā, Rīgas brīvostas pārvalde 2012. gadā sāka projektu "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivtāšu pārcelšanai no pilsētas centra". 2015. gada 31. decembrī noslēdzās Krievu salas termināļa pamatinfrastruktūras izbūve, kuras ietvaros tika izveidotas četras dziļūdens pietātnes (kuģu iegrime 15,5 m) ar kopējo garumu 1180 metri un nepieciešamā piedvedceļu un inženiertehniskā infrastruktūra.



darbam, gan veiksmīgajai sadarbībai ar stividoriem, kā arī labvēlīgajiem laika apstākļiem, mums izdevās visus darbus paveikt noteiktajos termiņos un pat nedaudz apsteidzot grafiku, un Krievu salas terminālis reāli var pilnvērtīgi uzsākt darbu,” akcentē Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.



Objektā stividori turpina specializēto ogļu izkraušanas, smalcināšanas, transportēšanas un kuģos iekraušanas iekārtu uzstādīšanu, regulēšanu un sagatavošanu ogļu pārkraušanas procesa sākšanai.

“Ir juridiska vienošanās ar stividorkompānijām SIA “Strek” un SIA “Riga Coal Terminal”, ka gala datums viņu darbības sākšanai Krievu salas terminālī ir 2019. gada 11. marts. Kreisajā krastā nekas netraucē sākt darbu, bet ir procesi, kas saistīti tieši ar labo krastu. Rīgas brīvdostas pārvaldes mērķis un uzdevums bija radīt apstākļus, lai no 2019. gada janvāra Krievu salā būtu iespējams strādāt, un to mēs esam izdarījuši,” uzsver Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.■

RĪGAS CENTRU ATBRĪVO NO OGĻU KRAVĀM

Lai atbrīvotu Rīgas pilsētas centru no ogļu kravām un pārvietotu ogļu pārkraušanu uz jauniem, ar mūsdienīgām tehnoloģijām aprīkoti termināļiem Krievu salā, Rīgas brīvdostas pārvalde 2012. gadā sāka projektu “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra”. Šā gada februārī līdz ar pirmo ogļu kuģu pietauvošanu un uzkraušanu ir sākuši darbu abi Krievu salas termināļi – SIA “Strek” un SIA “Riga Coal Terminal”. Tas nozīmē, ka lielākais investīciju projekts Rīgas ostas vēsturē ir pavisam tuvu veiksmīgam noslēgumam.

Jau 2019. gadā visas ogļu kravas, kas ienāk Rīgas ostā, tiek piegādātas tieši uz Krievu salas termināļiem un izkrautas jaunajos kravas laukumos. Savukārt no Eksportostas teritorijas ar kuģiem tiek izvestas tur līdz šim uzkrātās ogles. “Šobrīd Krievu sala jau ir pilnībā





funkcionāla. Jau kopš februāra sākuma Krievu salas stacijā ienāk vilcieni un abos termināļos – gan “Rīga Coal Terminal”, gan “Strek” tiek krauti kuģi,” stāsta Rīgas brīvdostas pārvaldes Krievu salas projekta vadītāja Sanita Kaire.

SIA “Strek” pietātnē pirmais kravas kuģis – ogļu balkeris “Trina Oldendorff” pietauvojās 18. februārī. Tas uzņēma 69,3 tūkstošus tonnu ogļu un devās uz Amsterdamu. Savukārt SIA “Rīga Coal Terminal” pirmo kuģi – balkeru “RB MYA” sagaidīja 26. februārī. Tas no Rīgas aizveda 77 tūkstošus tonnu ogļu, ar kurām devās uz Portotoresas ostu Sardīnijā.

Paralēli kravu kraušanai Krievu salā turpinās moderno kraušanas iekārtu un konveijera līniju ieregulēšana un pārbaudes, kā arī tehnoloģisko procesu testēšana. Tuvāko nedēļu laikā visas ogļu kravas atstās Rīgas centru un pārcelsies uz Krievu salu, kur tās tiks pārkrautas videi draudzīgākā veidā. Jaunāko kraušanas tehnoloģiju izmantošana un vairāk nekā divus kilometrus garais vēja žogs neļaus ogļu putekļiem nonākt apkārtējā vidē.■

KRIEVU SALĀ UZSTĀDĪTAS GAISA MONITORINGA STACIJAS



Reaģējot uz iedzīvotāju sūdzībām par novērotu ogļu pastiprinātu putēšanu kraušanas operāciju laikā Krievu salā, Rīgas brīvdostas pārvalde noskaidrojusi, ka atsevišķos gadījumos ogļu pastiprināta putēšana tiešām ir notikusi. Tas skaidrojams ar to, ka aktīvas ogļu pārkraušanas operācijas Krievu salā tika sāktas šā gada febru-

ārī, ostas komersantiem paralēli turpinot jauno iekārtu un kraušanas tehnoloģisko procesu ieviešanu un salāgošanu. Tas ir laikietilpīgs process, kurā iekārtu darbības pārtraukumi var ietekmēt kopējo kraušanas tehnoloģisko procesu, īslaicīgi radot paaugstinātu putekļu daudzumu.

Krievu salā uzcelts 23 metrus augsts vēja žogs, lai ogļu putekļi neietekmētu vides kvalitāti, kā arī Rīgas brīvdostas pārvalde uzstādījusi divas jaunas gaisa monitoringa stacijas, lai nodrošinātu ogļu kraušanas procesa nepārtrauktu uzraudzību un operatīvi identificētu iespējamās novirzes kraušanas laikā. Kameras fiksēto attēlu tiešsaistes režīmā ikviens interesents var aplūkot: <http://rop.lv/lv/media-lv/webkamera.html>■



PAR PROJEKTU “PAPILDU INFRASTRUKTŪRAS BŪVNICĪBA KRIEVU SALĀ” RĪGAS BRĪVOSTA SAŅĒMUSI GRAND PRIX BALVU

Rīgas brīvostas pārvaldes projekts “Papildu infrastruktūras būvniecība Krievu salā” ir saņēmis vienu no divām GRAND PRIX balvām kā vērienīgākais un nozīmīgākais 2018. gada projekts konkursā “Latvijas būvniecības gada balva 2018”. Šis konkurss ir lielākais būvju izvērtēšanas konkurss Latvijā, un tam bija iesniegti kopskaitā 143 pieteikumi 10 nominācijās. Otrā GRAND PRIX balvu saņēma projekts “Dziesmu svētku estrādes Mežaparkā pārbūve, Dziesmu svētku estrādes skatītāju lauks.”



Rīgas brīvostas pārvaldnieks saņem GRAND PRIX balvu.

Objekts “Papildu infrastruktūras būvniecība Krievu salā” ir ostas vēsturē lielākā investīciju projekta “Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” otrā kārtā. Otrās kārtas būvniecība tika sākta 2017. gadā, un tās ietvaros realizēti pieci būvprojekti. Veikta visu komunikāciju – elektroapgādes kabeļu, ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmu, kā arī kravas laukumu un dzelzceļa izbūve. Kravas laukumiem izveidots betona plātņu un asfalta segums. Rūpējoties par vides aizsardzības prasību ievērošanu un Krievu salas teritorijai piegulošo pilsētas apkaimju iedzīvotāju dzīves kvalitāti, ap kravu laukumiem uzbūvēts vēja žogs. Projekta un būvniecības darbus veica apvienība “PA ACB8”, kas sastāv no vadošā partnera uzņēmuma “A.C.B.” un uzņēmuma “8CBR”.

Konkursa žūrijas un ekspertu vērtējumā vislielāko atzinību ir izpelnījušies 23 metrus augstais vēja žogs, kas uzbūvēts ap kravu laukumiem vairāk nekā divu kilometru garumā. Vēja žoga galvenā funkcija ir efektīvi slāpēt valdošo vēju ietekmi uz ogļu krautnēm, neļaujot ogļu putekļiem pacelties gaisā un nonākt apkārtējā vidē.

Žūrijas loceklis būvkonstruktors Kārlis Vilkaus: “Skatot objektus no projektu kvalitātes aspekta, jāuzteic atsevišķi industriāli objekti ar unikāliem



risinājumiem, kā, piemēram, putekļu žogs Krievu salā, kur veikti sarežģīti vēja radīto slodžu aprēķini.”

Žūrijas loceklis būvinženieris Igors Šenbergs: “Komandas jāuzteic par uzdrošināšanos realizēt sarežģītus un unikālus risinājumus, kuri Latvijā tiek lietoti pirmo reizi. Tās nav dēvējamas par inovācijām, jo pasaulē šīs tehnoloģijas jau ir zināmas. Latvijā cilvēki uzdrošinās riskēt, mēģina iedzīlīnāties, nevis būvē to, pie kā ir pieraduši. Drosmīgi soli attīsta nozari, piemēram, putekļu žogs Krievu salā vai Mežaparka estrādes risinājumi ir jauna pieredze pasūtītājiem, projektētājiem, būvniekiem.”■

“BALTIC CONTAINER TERMINAL” PARAKSTA SADARBĪBAS MEMORANDU AR ĶĪNAS HOLDINGU CMG



Aldis Zieds paraksta memorandu ar Ķīnas holdingu “China Merchants Group”.

UZZIŅAI

CMG ir starptautiski nozīmīgs investors un termināļu operators, kura īpašumā ir 30 ostas 16 valstīs. Viens no pašreiz aktuālajiem CMG projektiem ir Ķīnas industriālā parka un loģistikas centra “Lielais akmens” būvniecība un attīstīšana Baltkrievijā netālu no Minskas. Lai realizētu Ķīnas uzņēmēju mērķus un izveidotu “Lielo akmeni” par izdevīgu Ķīnas preču distribūcijas centru, liela nozīme ir kvalitatīviem un efektīviem loģistikas risinājumiem. Tā kā Baltkrievijai nav savu jūras ostu, kravu transportēšana tiek plānota caur Lietuvas un Latvijas ostām.

Rīgas ostas lielākais konteineru terminālis “Baltic Container Terminal”, piedaloties starptautiskajā forumā “Atvērtais parks “Lielais akmens” – globālo iespēju piemērs”, kas notika Minskā, parakstīja sadarbības memorandu ar Ķīnas holdingu “China Merchants Group” (CMG). Memorands paredz sadarbību, veicinot konteinerkravu pārvadājumus starp Ķīnas industriālo parku “Lielais akmens” Baltkrievijā un “Baltic Container Terminal”. Rīgas ostai tas nozīmē iespēju audzēt konteineru pārkraušanas apjomus un demonstrēt savu konkurētspēju attiecībā pret Klaipēdas ostu, kas šā projekta ietvaros uzskatāma par sīvāko konkurenti.

Jau kopš pašiem projekta pirmsākumiem norisinās Rīgas ostas aktīva komunikācija un sadarbības iespēju meklēšana ar loģistikas centra “Lielais akmens” attīstītājiem, tostarp Ķīnas holdingu CMG, lai demonstrētu savu konkurētspēju attiecībā pret Klaipēdas ostu, kas sava ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ vienmēr ir bijusi izdevīgākā izvēle kravu transportēšanai



no Minskas apgabala. Pagājušajā gadā CMG pārstāvju vizītes laikā Rīgas ostā tika parakstīts stratēģiskās partnerības līgums starp Rīgas brīvdostas pārvaldi un CMG, kas paredz sadarbību vairākās jomās, tostarp kravu tranzītā un kopīgu investīciju projektu realizācijā.

Veiksmīgai sadarbībai ar CMG un kravu tranzīta nodrošināšanai no "Lielā akmens" svarīga ir visu Latvijas tranzīta nozares spēlētāju iesaistīšanās un vienota Latvijas tranzīta koridora piedāvājuma demonstrēšana.■

RĪGAS BRĪVDOSTAS PĀRVALDE NOVĒRTĒ OSTAS UZŅĒMUMU SASNIEGTO

Ik gadus Rīgas brīvdostas pārvalde novērtē ostas uzņēmumu sasniegto iepriekšējā gadā, pasniedzot Rīgas brīvdostas balvas vairākās nominācijās. Šogad nominācijā "Strauja izaugsme" balvu saņēma SIA "Extron Baltic", kas no pavisam mazas stivdorkompānijas kļuvusi par ievērojamu ostas uzņēmumu un vairs daudz neatpaliek no ostas TOP 10 kravu termināļiem. Termināli pārkrauto kravu apjoms 2018. gadā pirmo reizi pārsniedza pusmiljona tonnu sliekšni. Jāatzīmē, ka uzņēmumā izaugsme notiek pastāvīgi kopš 2010. gada. Šajā laikā uzņēmums ir kļuvis par lielāko metāla ģenerālkraavu pārkrāvēju Rīgas ostā.

Pasniedzot balvu, Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš sacīja: "Šādi uzņēmumi, kas, neskatoties uz ģeopolitiku un dažādām tirgus svārstībām, neatlaidīgi virzās uz priekšu, dod nenovērtējamu ieguldījumu ostas kopējā izaugsme, kā arī iedvesmo un kalpo par paraugu citiem Rīgas ostas uzņēmumiem."

"Extron Baltic" ir lielākais metāla izstrādājumu pārkrāvējs Rīgas ostā un viens no nišas galvenajiem spēlētājiem Baltijas reģionā. Metāls ir tā produkcija, kas ar kuģiem ceļo nevis prom no Rīgas, bet tieši otrādi – tiek importēta. Lielākā daļa kravu ar kuģiem ienāk no Krievijas, lai pēc tam pa sauszemes ceļiem dotos pie klientiem Latvijā, Igaunijā, Lietuvā un pat Polijā.





Kas ir uzņēmuma veiksmes stāsta pamatā, par to stāsta SIA "Extron Baltic" rīkotājdirektors Jevgeņijs Šafarevičs: "Izaugsmi veicinošie faktori ir pastāvīgais tirgus pieprasījums pēc metāla produktiem un mūsu termināļa efektīvs darbs, kas ļauj šo kravas daudzumu apstrādāt. Savukārt mūsu klientiem iespēja izdevīgi nosūtīt kravas caur mūsu termināli ļauj paaugstināt savu metāla produkcijas apgrozījumu Baltijas reģionā."

Trīspadsmit hektāru plašajā teritorijā, kurā saimnieko "Extron Baltic", agrāk atradās betona konstrukciju ražotne. Tās infrastruktūra – celtni un plašās noliktavas – izrādījās izcili piemērotas metāla produkcijai. Arī dzelzceļa pievedceļam ir liela nozīme, tas paver iespēju uzņēmumam pārkraut ne vien metālu, bet arī graudus un citas beramkravas. "Dzelzceļa pievedceļi ir obligāts nosacījums, lai būtu šajā spēlē. Ja runājam par beramkravām, tad visas tranzītkravas ienāk tikai ar vienīgu ar dzelzceļa transportu," piebilst Jevgeņijs Šafarevičs.

Uzņēmumā "Extron Baltic" domā arī par tālāko attīstību. Pārkrautais pusmiljons tonnu ir tuvu termināļa pašreizējai maksimālajai kapacitātei, bet blakus "Extron Baltic" Daugavas kreisajā krastā atrodas 40 hektāru neapgūtas teritorijas. Uzņēmuma vadītājs min, ka sadarbībā ar citiem ostas uzņēmumiem tiek apsvērta šīs teritorijas apgūšana.■

RAŽOŠANAS ATTĪSTĪBA PIEVIENO VĒRTĪBU

Rīgas ostas nākotnes vīzija, kas iezīmēta Rīgas brīvdostas attīstības programmā 2019. – 2028. gadam, paredz attīstīt ostu par "gudrās" loģistikas centru ar augstas pievienotās vērtības pakalpojumiem un ražotnēm. Ražošanas attīstība ostā ir veids, kā nodrošināt darba vietas, ieņēmumus un stabilu kravu apgrozījumu ilgtermiņā. To, ka Rīgas osta jau pašreiz ir atraktīva vieta ražotņu izvietošanai, pierāda vairāki veiksmīgi un strauji augoši uzņēmumi, kas ostā realizē augstas kvalitātes un iespaidīga apjoma ražošanas projektus. No šādu uzņēmumu darbības ostas teritorijā iegūst gan paši uzņēmumi, gan osta.

Uzņēmuma "Madesta" ražotnē Rīgas ostas teritorijā izgatavo liela izmēra metāla konstrukcijas naftas, gāzes un dažāda veida beramo materiālu uzglabāšanas tvertnēm. Kompānija sāka darbību 2000. gadā Ukrainā, Krimā. Pēc 2014. gada notikumiem Ukrainā un tiem sekojošajām sankcijām uzņēmums savu darbību pilnībā pārcēla uz Latviju. Šobrīd "Madesta" ir viens no Eiropā lielākajiem dažādu tvertņu ražotājiem. Pērn tas saražoja 25 tūkstošus tonnu produkcijas.

"Šobrīd visi lielākie tvertņu būvēšanas projekti Eiropā notiek ar mūsu līdzdalību," par uzņēmuma izaugsmi stāsta "Madesta" valdes priekšsēdētājs Serģijs Ganzelinskis. Kopš 2017. gada Eiropā notiek vairāku vērienīgu sašķidrinātās dabasgāzes termināļu būvniecība. To finansē amerikāņu enerģētikas milzis "ExxonMobil", lai piegādātu Eiropai slānekļa gāzi no ASV. "Madesta" nodrošināja



metāla konstrukciju piegādi gāzes termināļa celtniecībai Antverpenē un šobrīd gatavo produkciju termināļa būvei Roterdamā. “Esmu lepns par to, ka Latvija šobrīd nodrošina šo Eiropā un pasaulē lielāko termināļu būvniecību!” piebilst Sergijs Ganzelinskis.



Metāla konstrukciju izgatavošana paaugstinātas bīstamības vielu uzglabāšanai ir tehnoloģiski sarežģīts un zināšanu ietilpīgs process. Piedevām kvalitātes prasības ir tik augstas, ka katra plāksne pirms kraušanas kuģi tiek pārbaudīta ar ultraskaņu, lai gūtu pārliecību, ka viss izdarīts, kā nākas. Sergijs Ganzelinskis uzsver: “Mēs esam pierādījuši saviem pasūtītājiem, ka varam nodrošināt perfektu kvalitāti un termiņus par konkurētspējīgām cenām. Mums ir vesela virkne priekšrocību, tostarp atrašanās ostā, kā arī iespēja nodrošināt kvalificētu personālu termināļu montāžai.”

Kompānijas “Madesta” vadītājs saskata lielas attīstības iespējas ražošanai Rīgas ostas teritorijā: “Ostai ir svarīga loma uzņēmuma darbības nodrošināšanā un konkurētspējas celšanā. Gan izejvielu piegāde, gan gatavās produkcijas nogādāšana klientiem lielākoties notiek pa jūru. Turklāt atrašanās ostā ļauj mums piedāvāt klientiem īpašu pakalpojumu – lielizmēra konstrukcijas tiek samontētas jau Rīgā uz ostas piestātnes. Kopā ar ostas termināli “Extron Baltic” izstrādājam risinājumus, kā gatavo lielizmēra konstrukciju iekraut kuģi un piegādāt pasūtītājam, tādējādi saīsinot montāžas laiku un izmaksas. Pagaidām ko tādu var piedāvāt tikai mūsu uzņēmums, un tas ļauj mums būt soli priekšā konkurentiem.”■

MĒRĶIS – UZLABOT ATTIECĪBAS STARP OSTU UN PILSĒTU

2019. gada 7. jūnijā Rīgā notika vērienīga pasaules ostas pilsētu tīkla organizācijas AIVP sanāksme. AIVP ir starptautiska organizācija, kas jau 30 gadus pulcē ostas un pilsētas mijiedarbības procesos iesaistītos publiskā un privātā sektora pārstāvjus. Tās sastāvā ir ostu pārvaldes, valsts un pašvaldību institūcijas, ostu pakalpojumu sniedzēji, pilsētas plānošanas speciālisti un ainavu arhitekti, universitātes un pētniecības institūti. Organizācijas mērķis ir uzlabot



attiecības starp ostu un pilsētu, vienlaikus veicinot to ilgtspējīgu attīstību. Sanāksmes organizēšanā piedalījās Rīgas brīvostas pārvalde, kas ir AIVP biedrs kopš 2006. gada.

Rīgā notikušajā sanāksmē AIVP biedri un eksperti diskutēja par jautājumiem, kas ir aktuāli ostas pilsētās visā pasaulē, tostarp Rīgā: kā veicināt dialogu starp ostu un pilsētu, kā pa-

nākt, lai ostas darbība un attīstība sadzīvotu ar tīru vidi un pilsētnieku dzīves komfortu, kā saglabāt īpašo ostas pilsētu kultūru un identitāti. Šogad īpaša uzmanība tika pievērsta klimata pārmaiņu, ekonomikas digitalizācijas un arvien straujākās preču un iedzīvotāju kustības radītajiem izaicinājumiem, kas skar ostu pilsētas visā pasaulē.

Īpaši aktuāli ostu un pilsētu sadarbībā vienmēr ir bijuši ar vidi saistītie jautājumi. Uzmanot sanāksmes dalībniekus, vides un reģionālās attīstības ministrs Juris Pūce uzsvēra: "Ostas ir vieta, kur saskaras kuģniecības intereses, zvejniecības tradīcijas un nereti arī dabas aizsardzības intereses. Esmu pārliecināts, ka ostu darbība ir veiksmīgi savienojama ar bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu, un daudzu pasaules ostu piemēri to veiksmīgi apliecina. Ostas iekļaujas

noteiktā apdzīvotā vietā un noteiktā vidē, tādēļ esmu gandarīts, ka arī Latvijas ostas aizvien aktīvāk iesaistās vides aizsardzības jautājumu risināšanā un dabas vērtību saglabāšanā."

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš: "AIVP ir vienīgā starptautiskā organizācija, kur ostas pilsētu attīstībai aktuālos jautājumus kopā risina gan ostu, gan pilsētu interešu pārstāvji. Mums dalība šajā organizācijā ir svarīga, jo arī Rīgā ostas un pilsētas attīstība ir nesaraujami saistīta. Ir svarīgi, lai nākotnē ostas un pilsētas attīstība notiktu sinerģiski, lai attīstība būtu ilgtspējīga gan no iedzīvotāju interešu viedokļa, gan no ostas biznesa viedokļa, gan no transporta loģistikas un vides aizsardzības viedokļa."■

UZZIŅAI

Sanāksmes laikā Rīgā AIVP biedri ratificēja "Programmu 2030" ("Agenda 2030"), kurā ietvertas 10 saistības, kas izpildāmas līdz 2030. gadam. 2019. gadā tā tiks iesniegta Apvienoto Nāciju Organizācijā kā ostas pilsētu ieguldījums virzībā uz ANO 2015. gadā pieņemtās rezolūcijas "Mūsu pasaules pārveidošana: ilgtspējīgas attīstības programma 2030. gadam" 17 ilgtspējīgas attīstības mērķiem.



SAŠĶIDRINĀTĀS DABASGĀZES KUĢI SAUDZĒS VIDI UN PALIELINĀS KONTEINERKRAVU APJOMU RĪGA OSTĀ

Ar svinīgu jaunā konteinerkuģa “Containerships Polar” sagaidīšanu Rīgas ostā sākās regulāra ar sašķidrināto dabasgāzi (SDG) darbināmo konteinerkuģu apkalpošana. Trīs reizes nedēļā te piestāja pirmie divi pilnībā ar SDG darbināmie CMA CGM grupas konteinerlinijas “Containerships” kuģi – “Containerships Polar” un “Containerships Nord”, kuriem gada beigās pievienojās arī trešais SDG kuģis. Tādējādi Rīgas osta ir spērusi nopietnu soli tuvāk savam attīstības programmā noteiktajam mērķim – kļūt par *zaļo* ostu, pēc iespējas mazinot ostas darbības ietekmi uz vidi. Tā kā jaunie SDG kuģi ir arī vieni no lielākajiem konteinerkuģiem, kas regulāri piestāj Rīgas ostā, nākotnē sagaidāms arī konteinerkravu apjoma pieaugums. SDG izmantošana kravu pārvadājumos ir jaunākā un *zaļākā* tehnoloģija, kas strauji attīstās visā pasaulē. Dabasgāzes sadedzināšana neizdala nekādas kaitīgas daļiņas, piemēram, dūmus vai kvēpus, kas ir vissmagākais gaisa piesārņojuma veids. Tāpat netiek izdalīts kaitīgais sēra oksīds un atšķirībā no citām degvielām tikai ļoti neliels daudzums slāpekļa oksīda, kas ir galvenā smoga sastāvdaļa.

“Jau šobrīd vairākos Eiropas tirgos “Containerships” klientu kravas tiek piegādātas ar SDG darbināmu autotransportu, kas kopā ar pirmajiem SDG konteinerkuģiem jūras pārvadājumos veido pilnu *zaļās* loģistikas ciklu. Mēs plānojam tuvākajā nākotnē SDG autoparku ieviest arī Latvijā, tādējādi mazinot ietekmi uz vidi un pārejot uz pilnībā *zaļu* loģistiku arī šeit,” uzsver “Containerships” vadītājs Latvijā un Igaunijā Kristaps Jakovļevs. “Turklāt jaunie SDG kuģi, kas ienāk Rīgas ostā, ir ar lielāku kapacitāti. Tas mums ļauj nodrošināt stabilāku servisu saviem klientiem – Latvijas eksportētājiem, kuri savukārt var veiksmīgāk plānot piegāžu ķēdes un kravas apjomus virzienos uz Lielbritāniju, Beniluksa valstīm, Īriju, Itāliju, Spāniju un Portugāli.”

Savukārt Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Mārtiņš Ziemanis norāda, ka jauno SDG kuģu regulāra apkalpošana Rīgas ostā parāda gan globālās attīstības tendences, gan Rīgas ostas attīstības virzienus. “Viena no ostas attīstības prioritātēm ir videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošana, otra – konteineru apjoma būtiska palielināšana. Pagājušajā gadā pieņemtajā ostas attīstības programmā izvirzīts ambiciozs mērķis – 10 gadu laikā palielināt konteinerkravu apjomu līdz vienam miljonom TEU gadā. Aizvien pieaugošais konteineru apgrozījums ļauj mums ticēt, ka šis mērķis ir sasniedzams. Arī šogad pirmajā pusgadā sasniegts jauns konteineru apgrozījuma rekords – pārkrauti 238,2 tūkstoši TEU vienību, kas ir par 5,6% vairāk nekā pērn,” pauž M. Ziemanis.■



SAKĀRTO INFRASTRUKTŪRU KUNDZIŅSALĀ



Rīgas brīvdostas pārvalde infrastruktūras projekta “Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu” ietvaros plāno uzbūvēt satiksmes pārvadu – tiltu pāri Sarkandaugavas attekai, savienojot Tvaika ielu ar Kundziņsalu. “Satiksmes pārvads tiks būvēts, lai atvieglotu un optimizētu kravas transporta kustību uz un no

Kundziņsalas. Tā kā Kundziņsalā strauji attīstās tieši konteineru loģistika, laba autoceļu infrastruktūra ir ļoti svarīga, jo lielākā daļa konteineru vēl joprojām tiek pārvadāta ar kravas autotransportu,” uzsver Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Pēc Kundziņsalas iedzīvotāju iniciatīvas un konstruktīvi sadarbojoties ar biedrību “Kundziņsala”, Rīgas brīvdostas pārvalde ir sākusi būvdarbus Kundziņsalas dzīvojamā rajona nosusināšanas projekta realizācijai. Projekta mērķis ir mazināt ostas industriālās darbības radītās sekas un tādējādi uzlabot iedzīvotāju dzīves kvalitāti. Paredzēts izveidot meliorācijas sistēmu gruntsūdens līmeņa pazemināšanai un uzbūvēt sūkņu staciju, kas nodrošinās ūdeņu atsūkņēšanu no apdzīvotajām teritorijām. Darbus plānots paveikt līdz šā gada rudenim.

Jau 2018. gadā Rīgas ostas pārvalde noslēdza līgumu ar Centrālo finanšu un līgumu aģentūru par Eiropas Savienības finansējumu satiksmes pārvada izbūvei no Tvaika ielas uz Kundziņsalu, kā arī ievērojami resursi tika novirzīti galvenā kuģošanas kanāla dziļuma uzturēšanai Rīgas brīvdostā, kur pārkrauž vairāk nekā pusi no Latvijas ostu kopējā kravu apjoma. 2018. gadā pārkrauti 36,4 miljoni tonnu dažādu kravu, kas ir par 8,2% vairāk nekā pērn. Pozitīvie kravu apgrozījuma rādītāji saistāmi ar kāpumu beramkravu un ģenerālravu segmentos, kas ar uzviju kompensējis lejāmkravu (naftas produktu) samazinājumu.■

UZŅĒMUMA POLITIKA – PADARĪT APSTRĀDES PROCESUS ARVIEN EFEKTĪVĀKUS

Apvienojot divus Zviedrijas uzņēmējiem piederējušus termināļus, Rīgas brīvdostā ir attīstījies nacionālā kapitāla uzņēmums “WT Terminal”, kurš kopš darbības sākšanas spējis jau septiņkārt palielināt pārkrauto kravu apjomu. Turklāt uzņēmums ostas teritorijā veiksmīgi attīsta ražošanas jaudas, kā arī



sadarbībā ar Latvijas inženieriem izstrādā un ievieš inovatīvas pašmāju kraušanas tehnoloģijas. Uzņēmuma veiksmīgās attīstības pamatā ir pārdomātas investīcijas, lai padarītu procesus terminālī iespējami efektīvākus. Regulāri tiek ieviestas jaunas, inovatīvas tehnoloģijas un risinājumi, tas attiecas gan uz pārkraušanas procesu optimizāciju, gan ražošanas attīstību uzņēmumā.

“Uzņēmuma “WT Terminal” ražotnēs tiek veikta kokmateriālu kaltēšana, šķirošana un pakošana. Mūsu uzņēmumā zāgmateriāliem tiek pievienota vērtība, kas veido aptuveni 15–20% no to cenas. Manuprāt, esam vienīgais terminālis Rīgas brīvostas teritorijā, kas papildus kraušanai piedāvā pilnu automatizētu zāgmateriālu žāvēšanas un šķirošanas ciklu. Procesu automatizācija, ieviešot dažādus tehnoloģiskos risinājumus, ļauj mums palielināt apstrādes ātrumu, samazināt roku darbu, uzlabot uzskaiti un procesu vadību,” stāsta “WT Terminal” valdes loceklis Andis Bunkšis.

Uzņēmums var lepoties ar lielākajām žāvēšanas un šķirošanas jaudām ostas teritorijā. Jau vairākus gadus uzņēmumā darbojas šķirošanas līnija, kur kokmateriāli pēc kaltēšanas tiek šķiroti un iepakoti. Process tādējādi tiek veikts maksimāli ātri, lai zāgmateriāli nepagūtu uzkrāt mitrumu. “WT Terminal” kokapstrādes pakalpojumus izmanto ne tikai Latvijas, bet arī vairākas Baltkrievijas zāgmateriālu eksportētāji, kuriem kokmateriālu kaltes bieži vien nav pieejamas.

Savukārt beramkravu kraušanai “WT Terminal” tiek izmantots tepat Latvijā projektēts un uzbūvēts mobilais beramkravu konveijers, kurš sadarbībā ar ostas speciālistiem tapis uzņēmumā “Smartteh”. Mobilais konveijers ir piemērots visdažādāko beramkravu kraušanai. Sadarbojoties abu jomu speciālistiem, no idejas līdz tās realizācijai pagājis vien pusotra gada.■

UZZIŅAI

70% no uzņēmuma “WT Terminal” kravu apgrozījuma veido kokmateriālu kravas, bet uzņēmums arvien vairāk pārkrauj arī graudus un citas beramkravas. Kopš brīža, kad pašmāju uzņēmēji 2005. gadā pārņēma ostas daļas, uzņēmumā, kurā pirms tam darbojās zviedru kompānija, ir palielinājies pārkrauto kravu apjoms no aptuveni 100 tūkstošiem tonnu līdz 700 tūkstošiem tonnu gadā. Šobrīd pēc kravu apgrozījuma “WT Terminal” jau ierindojas Rīgas brīvostas lielāko uzņēmumu desmitniekā, bet pēc pārkrauto kokmateriālu apjoma ieņem trešo vietu starp ostas termināļiem.

VAI “BREXIT” IETEKMĒS BIZNESU?

Lielbritānija ir viens no lielākajiem Latvijas eksporta partneriem, kravas uz Apvienotās Karalistes ostām veido nozīmīgu daļu no apgrozījuma arī Rīgas ostā. Šā gada deviņos mēnešos kravu plūsma starp Rīgu un Lielbritānijas ostām sasniedza 2,5 miljonus tonnu, kas ir vairāk nekā 10% no kravu apgrozījuma ostā. Tādēļ jo saprotamāka ir interese par norisēm, kas saistītas ar Lielbritānijas izstāšanās procesu no ES jeb tā dēvēto “Brexit”. Divas trešdaļas no kravu



apjoma uz Lielbritāniju veido Latvijas kokmateriālu eksports, un ziņas par “Brexit” īpaši svarīgas ir tiem ostas uzņēmējiem, kuri nodarbojas ar kokmateriālu kravu apstrādi un pārkraušanu.

“Lielbritānija vienmēr būs spiesta iegādāties koksni ārpus valsts, jo patērē vairāk kokmateriālu, nekā spēj saražot. Piemēram, Lielbritānijā ik gadu patērē ap 10 miljoniem kubikmetru skujkoku zāģmateriālu, bet pašmāju ražotāji spēj saražot tikai trīs miljonus kubikmetru šīs koksnes,” viedokli pauž Latvijas Kokrūpniecības federācijas izpilddirektors Kristaps Klauss.

Pašreiz lielākās bažas ostas uzņēmējiem rada neskaidrība par procesiem un iespējamais haoss, kas var iestāties pirmajos mēnešos pēc Lielbritānijas izstāšanās no ES. Tā kā “Brexit” nosacījumi vēl nav skaidri nevienai pusei, arī institūcijām, kuras atbildīgas par kravu plūsmas uzraudzību un administrēšanu, nav iespējams pienācīgi sagatavoties. “Iespējamais haoss, protams, var radīt kādus īstermiņa zaudējumus. Bet domāju, ka eksportējošie uzņēmumi Latvijā noteikti jau ir veikuši virkni sagatavošanās darbu, kas tiem būtībā ir bijuši aktuāli vienmēr. Lielāka uzmanība būtu jāpievērš tieši britu partneriem, kuri allaž pieņēmuši virkni Vienotā tirgus priekšrocību par pašsaprotamām,” skaidro Kristaps Klauss.

UZZIŅAI

Koksnes granulu un bērza koka saplākšņa eksportā Latvija ieņem ceturto vietu pasaulē, bet skujkoku dēļu eksportā ierindojas pirmajā desmitniekā. Piegādes uz Lielbritāniju veido piekto daļu no Latvijas kokrūpniecības nozares eksporta. Savukārt Rīgas brīvostas kokmateriālu kravu portfelī šis īpatsvars ir vēl lielāks – uz Lielbritāniju dodas vairāk nekā 40% no visām Rīgas ostas mežrūpniecības kravām.

Šajā kontekstā “Brexit” var radīt ne tikai zaudējumus, bet pat jaunas iespējas gan Latvijas kokrūpniekiem, gan uzņēmumiem, kas saistīti ar to produkcijas pārvadāšanu. “Darbs sarežģītos apstākļos ir mūsu uzņēmumu stiprā puse,” uzsver Kokrūpniecības federācijas izpilddirektors. “Esam vairāk pieraduši strādāt sarežģītos apstākļos nekā mūsu konkurenti. Mūsu uzņēmumi ir norūdījušies, iemācījušies būt dinamiski, pastāvīgi pārskatīt riskus, diversificēt eksporta tirgus un pielāgoties jebkādām pārmaiņām. Par to uzskatāmi liecina fakts, ka īsā laika posmā pēc “Brexit” balsojuma Zviedrijas kokrūpniecības piegādes uz Lielbritāniju būtiski samazinājās, bet Latvijas kokmateriālu eksports šajā laika posmā pat pieauga,” turpina Kristaps Klauss.■

Materials sagatavots pēc RO sniegtās informācijas



RĪGAS OSTA 2019. GADĀ

SVARĪGĀKAIS NOTIKUMS – KRIEVU SALAS TERMINĀLA ATKLĀŠANA

Nenoliedzami, svarīgākais notikums Rīgas brīvēstā aizvadītajā gadā bija Krievu salas termināla atklāšana. Tas bija lielākais investīciju un infrastruktūras attīstības projekts Rīgas ostas vēsturē. Izbūvētas piestātnes un ceļi, dzelzceļa stacija, milzīgs vēja žogs un uzstādītas modernas kraušanas tehnoloģijas. Gada sākumā te ieradās pirmie vilcienu sastāvi un pietauvojās pirmie kuģi. Jaunās tehnoloģijas nodrošina vagonu videi draudzīgāku un ātrāku izkraušanu, kā arī ogļu transportēšanu uz kuģi. Viss process notiek līdz pat trīskārt ātrāk. Krievu salas vēja barjera, kas ierobežo ogļu putekļu izplatību, šogad izpelnījies atzinību konkursā “Gada balva Rīgas arhitektūrā”.

OSTAS INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBA

Par ostas infrastruktūras attīstību un kopējās konkurētspējas paaugstināšanu 2019. gadā parūpējās arī ostas uzņēmumi. Pabeidzot vērienīgu investīciju projektu, gada sākumā uzņēmums SIA “Rīgas universālais termināls” sāka uzņemt kuģus pie padziļinātās un pagarinātās piestātnes, kuras izbūvē ieguldīti pieci miljoni eiro. Atklājot piestātņi, uzņēmuma izpilddirektors Jānis Kasalis sacīja: “Mēs sapratām, ka, neinvestējot uzņēmuma attīstībā – garākās un dziļākās piestātnēs, mūsu kravu apjoms nākotnē samazināsies un mums nebūs iespējas augt, kā to esam plānojuši.”

Vasaras sākumā sākti darbi Kundziņsalas dzīvojamās teritorijas nosusināšanas projektā. Strauji attīstoties ostas darbībai, būvējot jaunus infrastruktūras objektus un termināļus, šajā Rīgas daļā ir paaugstinājies gruntsūdens līmenis. Nosusināšanas projekta mērķis ir nepieļaut dzīvojamo teritoriju applūšanu un, mazinot ostas industriālās darbības radītās sekas, uzlabot iedzīvotāju dzīves kvalitāti.

RĪGAS OSTĀ SĀCIS DARBOTIES ĶĪNAS UN LATVIJAS E-KOMERCIJAS CENTRS

2019. gadā Rīgas ostā darbu sācis Ķīnas un Latvijas e-komercijas centrs, kura atklāšanas pasākumā uz Ķīnu svinīgi tika nosūtīts pirmais kontainers ar krāsām no Rīgas laku un krāsu rūpnīcas. Šim projektam ir tālejoši plāni, jo Rīga ir izvirzījusi mērķi kļūt par nozīmīgu e-komercijas preču tranzīta mezglu Baltijas reģionā.

JAUNĀKO TEHNOLOĢIJU IEVIEŠANA

Osta īpaši strādājusi pie nākotnes tehnoloģiju attīstības. Piemēram, vides monitoringa nodrošināšanai Rīgas ostā sadarbībā ar LMT ir veikti autonomie



drona izmēģinājuma lidojumi, izmantojot piektās paaudzes mobilā interneta tīklu, kas ļāvis Rīgas brīvostai pievienoties 5G tehnoloģiju pionieru pulkam.

KRAVU STRUKTŪRAS DIVERSIFIKĀCIJA

2019. gads ir iezīmējies ar būtiskām pārmaiņām kravu struktūrā. Samazinoties ogļu un naftas produktu kravām, kopējais kravu apgrozījums ostā gan ir krities, toties vairākos kravu segmentos šogad uzstādīti absolūtie rekordi. Ļoti strauji pieaudzis kokmateriālu, īpaši koksnes granulu un šķeldas apjoms. Labības kravu apjoms šogad pieaudzis par 40% un kūdras par gandrīz 20%, kas norāda uz Latvijas eksporta kravu pieaugumu Rīgas ostā. Ar rekordlielu pārvadāto pasažieru skaitu gadu noslēgs arī prāmju līnijas Rīga – Stokholma operators "Tallink".

NORIS SARUNAS PAR BALTĶRIEVU KOKMATERIĀLU EKSPORTĒŠANU CAUR RĪGAS OSTU

Rīgas ostu apmeklēja Baltkrievijas Mežsaimniecības ministrijas pārstāvji, lai apspriestu sadarbību baltkrievu kokmateriālu eksportēšanā. Viesi atzina, ka sadarbības potenciāls ir iespaidīgs un pastāv ļoti daudz iespēju palielināt kokmateriālu tranzītu un meklēt dažādus sadarbības veidus. Turklāt Baltkrievijas puse prezentēja jau konkrētu sadarbības modeli. Rīgas ostai tas nozīmē iespēju turpmāk palielināt kokmateriālu kravu apjomu.■



KOMPĀNIJA "STREK" ATTĪSTĀS KRIEVU SALĀ

SIA "Strek" 2019. gada vasarā pilnībā uzsāka darbību Daugavas kreisajā krastā, pamatot 1991. gadā uzbūvēto ogļu termināli Sarkandaugavā, Uriekstes ielā. Nu kompānijas jaunā adrese ir Zilā iela 23 a, kas liecina par pretējo Daugavas krastu, proti, Krievu salu.

2017. gada septembrī stividori sāka veidot papildu infrastruktūru – būvēt administratīvās un tehnoloģiskās ēkas, uzstādīt iekārtas ogļu izkraušanai, smalcināšanai, transportēšanai un iekraušanai kuģos.

KRIEVU SALĀ RAKSTURĪGA ZALĀ DOMĀŠANA

Runājot par beramkravu termināļu būvniecību Krievu salā, lielākās diskusijas sabiedrībā raisīja vides jautājumi. Kā tiks nodrošināti visi kritēriji, lai neciestu apkārtnes iedzīvotāji un ogļu putekļi nepiesārņotu Daugavu? Jautājumu atrisināja Latvijā unikāla, bet pasaules ostās sen aprobēta tehnoloģija – speciāla materiāla 23 metrus augsts vēja žogs, kas aiztur vēju, neļaujot putekļiem pacelties atmosfērā. Kravas laukumus Krievu salā šāds žogs iekļauj no trim pusēm, tostarp aiztur Latvijā valdošos rietumu vējus. Ģenerāluzņēmēja ACB atbildīgais būvdarbu vadītājs Krievu salas objektā Andris Miežis skaidro: "Savā ziņā mums tas bija jauns izaicinājums, jo līdzīgi projekti Latvijā nav realizēti. Konsultējāmies ar Kanādas kolēģiem un materiāla ražotājiem, kas ir tehnoloģijas autori. Svarīgi bija pareizi aprēķināt balstu augstumu un konfigurāciju, lai tie izturētu arī lielāku vēju. Varu teikt, ka žogs pirmās vēja ugunsgrābekļa ir pārdzīvojis teicami. Aprēķināts, ka tas spēj izturēt vēja brāzmas līdz 42 metriem sekundē. Jāpiebilst, ka Latvijā tik spēcīgs vējš novērojams reizi 50 gados."

Kravas laukumi ir aprīkoti arī ar lietusoģu savākšanas un attīrīšanas iekārtām. To

UZZIŅAI

Projekta "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra" ietvaros attīstāmā daudzfunkcionālā Krievu salas termināļa pamatinfrastruktūras izbūve noslēdzās 2015. gada 31. decembrī, kad tas arī tika nodots ekspluatācijā. Izveidotas četras dziļdens piestātnes (15,5 m) 1180 metru kopgarumā un visa nepieciešamā pievedceļu un inženiertehniskā infrastruktūra.





galvenais uzdevums ir attīrīt no ogļu piesārņojuma virszemes ūdeņus, kas rodas nokrišņu un ogļu laistīšanas rezultātā. Ogļu putekļošanās samazināšanai termināli ir izbūvētas stacionāras laistīšanas sistēmas.

IZVEIDOTI MODERNI KRAVAS UZGLABĀŠANAS LAUKUMI

Pēc jaunuzbūvētās stacijas "Krievu sala" nodošanas ekspluatācijā izzudušas problēmas ar ogļu vagonu novietošanu, kuri līdz šim tika uzkrāti stacijā "Bolderāja 2". Kompānijā "Strek" Krievu salā darbojas vagonu izgāšanas iekārta un ir mūsdienu prasībām aprīkoti kravas laukumi. "Strek" projektu vadītājs Vladimirs Makarovs skaidro: "Lai piepildītu vienu *panamax* tipa kuģi, mums kravas laukumos jāuzkrāj vismaz 20 vilcienu sastāvi, bet lielākiem kuģiem, kas Rīgas ostā ienāk arvien biežāk, pat 25 vilcienu sastāvi ar oglēm. Tas nozīmē, ka laikus jāsašķaņo ogļu atvešanas un kuģa pienākšanas laiks, lai kuģis pietātnē uzturētos iespējami mazāk dienu. "Strek" jaunā kuģu iekraušanas mašīna stundā spēj pārkraut 2000 tonnu ogļu, kas nozīmē, ka kuģi varēsīm uzkraut pusotrā līdz divās dienās. Piebilstu, ka iepriekš kuģu uzkraušana ilga trīs un dažkārt pat piecas dienas. Līdz ar jauno tehnoloģiju ieviešanu esam uzlabojuši ne tikai uzņēmēju, bet arī visas Rīgas brīvdostas konkurētspēju Baltijas jūras austrumkrastā."

VAGONU IZKRAUŠANĀ VĒRĀ ŅEMAMS PROGRESS

Ogļu kraušanas tehnoloģiskais process jaunajā "Strek" terminālī pilnībā atšķiras no tā, ko ierasts redzēt pašreizējās ogļu pārkraušanas teritorijās. Te vagonu izkraušana notiek slēgti un uzstādītā vagonu apgāšanas iekārta darbojas automatizēti. Ogles no vagoniem izber pazemes tvertnēs caur sietu mehānismu, kas vienlaikus ļauj tās arī šķirot. Pēc sašķirošanas vairākās frakcijās ogles pa simtiem metru garu konveijera līniju transportē tieši uz kuģi vai glabāšanas laukumu. Tas viss veicina terminālim piegulošo teritoriju iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošanu. Saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja ietekmes uz vidi novērtējuma nosacījumiem Rīgas brīvdosta uzstādījusi divas jaunas gaisa kvalitātes monitoringa stacijas, no kurām viena novietota termināļa ziemeļrie-

tumu daļā, bet otra Rīgas iedzīvotāju tiešā tuvumā – terminālim piegulošajā Bolderājas apkaimē Lielupes ielas rajonā. Monitoringa staciju tehnikās ierīces – putekļu analizatori – spēj atdalīt putekļu frakciju PM 10 no citām putekļu daļiņām un nodrošina mērījumus par šīs frakcijas koncentrāciju gaisā. Stacijas atbilst visām Eiropas Komisijas prasībām un standartiem un darbojas tiešsaistes režīmā, nodrošinot nepārtrauktu mērījumu datu pārraidi.

UZZIŅAI

Krievu salas termināļa plānotā jauda ir 15 – 20 miljoni tonnu kravu gadā. Projekta kopējās izmaksas – 151,8 miljoni eiro, no kurām attiecināmās izmaksas ir 123,24 miljoni eiro, bet Kohēzijas fonda līdzfinansējums – 75,83 miljoni eiro.



AKMEŅOGLES TURPINA UZVĀRŠ GĀJIENU

SIA "Strek" ģenerāldirektors un valdes loceklis Mihails Gaņevs ir gandarīts par kopīgiem spēkiem veikto pārcelšanos no Piļumuižas baseina uz Krievu salu. Pamatā to veica tikai pašu spēkiem – sākumā ar baržām pārcēla portālceltņus, tad samontēja ogļu iekraušanas līniju (ražota Latvijā), kas ir transportiera lente no vagonu apgāzēja līdz pietātnēi.

Kā vienmēr, galvenā "Strek" vērtība ir tās cilvēki, tādēļ, pārceļoties uz jauno termināli, visiem 310 kompānijā strādājošajiem tika atrasts darbs arī modernizētajos apstākļos. Par to M. Gaņevs ir gandarīts visvairāk – kolektīvs ir palicis nemainīgs un visu varošs.

Leonīds Loginovs, kurš vadīja Rīgas brīvostu laikā, kad tika sākti Krievu salas termināļa būvprojekts, uzsver, ka to, ko "Strek" paveicis saviem spēkiem, var tikai saliedēts un augsti profesionāls kolektīvs. Savukārt VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes loceklis Ēriks Šmuksts atzīst, ka, pateicoties regulāriem un intensīviem ogļu kravu pārvadājumiem, tiek segtas infrastruktūras izmaksas, kas būtiski nepalielinās, kamēr šāda ogļu plūsma no Kuzbasa uz Latvijas ostām saglabājas.

Ik pa brīdim medijos parādās diskusijas par to, cik ilgi pasaule vēl izmantos fosilo kurināmo, tostarp ogles. Globālās sasilšanas pretinieki akmeņogļēm labprāt pieteiktu nerimstošu karu, ja vien būtu alternatīva. Ar *zaļo* domāšanu apveltīti cilvēki propagandē elektromobiļus, taču – ak, vai! – Eiropā vēl arvien strāva vairumā tiek ražota termoelektrocentrālēs, kuras darbina tās pašas ogles.

"Pasaules ekonomikas forumā Vladivostokā Japānas premjerministrs Sindzo Abe pavēstīja, ka viņu valstī netiks slēgta neviena ar ogļēm darbināmā termoelektrostacija, jo to tehnoloģijas attiecībā pret vidi ir sasniegušas tik augstu līmeni, ka tās droši var inspicēt visas pasaules *zāļie*," par ogļu lomu nākotnē ir pārliecināts M. Gaņevs.■





VENTSPILS BRĪVOSTA TURPINA DARBU JAUNĀ STATUSĀ UN AR JAUNU VADĪBU



Jaunais Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Pūrmalis tiekas ar satiksmes ministru Tāli Linkaitu.

2019. gada 18. decembra vakarā ASV Ārvalstu aktīvu kontroles birojs paziņoja par sankciju atcelšanu pret Ventspils brīvostu un Ventspils brīvostas pārvaldi. Ventspils brīvostas pārvalde izsaka pateicību visām iesaistītajām pusēm par operatīvo darbu ārkārtas situācijā, kas rezultējās ar sankciju atcelšanu un iespēju Ventspils ostai atsākt darbu ikdienas režīmā.

Lēmums par sankciju atcelšanu Ventspils brīvostai šajā brīdī bija ārkārtīgi svarīgs. Tāpēc Ventspils brīvostas pārvalde vēlas izteikt lielu pateicību Ministru kabinetam, īpaši satiksmes un ārlietu ministriem un ministriju darbiniekiem, kuri ārkārtas režīmā profesionāli strādāja, lai panāktu šādu lēmumu maksimāli īsā laikā.

Operatīvu darbu un izlēmību šis laiks prasīja arī no Ventspils brīvostas valdes locekļiem – valdes priekšsēdētājas Ingūnas Strautmanes, priekšsēdētāja vietnieka Ģirta Valda Kristovska un valdes locekļiem Lailas Spaliņas un Rūdolfa Nereta.

Pateicība par sapratni un operatīvo reaģēšanu, lai novērstu iespējamo krīzi Ventspils ostā, arī Ventspils pašvaldībai. Lai gan Ventspils brīvostas pārvaldība šobrīd ir pilnībā nodota valstij, Ventspils osta bija, ir un būs nozīmīga Ventspils pašvaldības daļa.

Īpaši svarīgs šajās dienās bija arī sadarbības partneru atbalsts un uzticība, kā arī kopīgs darbs, lai rastu risinājumu, kā izklūst no kritiskās situācijas. Īpašs paldies bankām, kas pēc būtības iedziļinājās problēmsituācijā un centās to risināt.

Ventspils brīvosta nav tikai Ventspils brīvostas pārvalde. Ventspils brīvosta ir ostas termināļi, stividori, aģentūras, rūpniecības uzņēmumi un daudzi citi, kuru darbs ir saistīts ar Ventspils brīvostu. Ventspils brīvostas pārvalde vēlas teikt paldies visiem par pacietību un uz risinājumiem vērstu darbību, lai nodrošinātu Ventspils ostas darbības nepārtrauktību.



Līdz ar ASV Ārvalstu aktīvu kontroles biroja paziņojumu par sankciju atcelšanu Ventspils brīvostas pārvalde, Ventspils brīvosta un uzņēmumi, kas darbojas ostā, var netraucēti turpināt darbu. Šobrīd ostā ir divi kuģi – viens sauskravas kuģis un viens tankkuģis, bet šīs dienas laikā plānota vēl vismaz trīs kuģu – tankkuģa, sauskravas kuģa un prāmja – ienākšana.

2019. gada 19. decembrī Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Purmalis tikās ar visu termināļu un stividorkompāniju, kas strādā Ventspils brīvostā, pārstāvjiem, lai pateiktos uzņēmējiem par sapratni, atsaucību, kā arī psiholoģisko noturību krīzes situācijā, kādā bija nonākusi Ventspils brīvosta. Šobrīd darbība var atsākties ikdienas režīmā, tāpēc sanāksme bija iespēja ieskicēt tālākās darbības plānus. A. Purmalis uzsvēra, ka katram ostas terminālim jāredz sevi ostas investīciju plānā, tāpēc jau tuvākajā laikā pārvaldnieks organizēs individuālas tikšanās ar katru termināli, lai noskaidrotu, kā tieši brīvostas pārvalde var iesaistīties, lai konkrētā termināļa un līdz ar to visas ostas kravu apgrozījums varētu uzlaboties.■

TURPINĀS ZIEMEĻU MOLA REKONSTRUKCIJA

Lielas pārvērtības vairāku gadu nogrieznī piedzīvo Ventspils ostas vārti – 2018. gadā tika pabeigta Dienvidu mola atjaunošana un šā gada pavasarī sāka visu laiku vērienīgākā Ziemeļu mola rekonstrukcija. Ziemeļu mols ir viena no stratēģiski nozīmīgākajām un lielākajām Ventspils ostas hidrobuvēm. Citiem vārdiem runājot, Ziemeļu mols ir ne tikai dambis, kas pasargā ostu no viļņiem, ledus un smilšu saniem, bet arī svarīgs ķīmisko kravu pārkraušanas komplekss, jo molam piegulošajā teritorijā atrodas vairākas kuģu piestātnes, kas pilda rūpnieciskās funkcijas.

Tiklīdz sadarbības līgums bija parakstīts, "BMGS" sāka 45 tonnu dzelzsbetona masīvu un divu veidu tetrapodu ražošanu Ziemeļu mola vajadzībām, stāsta būvuzņēmēja "BMGS" Ziemeļu mola projekta vadītājs Andrejs Harčenkovs. Maršruta "BMGS" ražotne – Ziemeļu mols katru dienu kursē smagās mašīnas, kas būvobjektā nogādājušas ap 700 mazāko



**UZZIŅAI**

Ziemeļu mola atjaunošanas projekta kopējās izmaksas ir 18,14 miljoni eiro, ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums – 13,42 miljoni eiro, līgumcena ar SIA "BMGS" par Ziemeļu mola atjaunošanu – 12,86 miljoni eiro, būvdarbu termiņš – 20 mēneši.

betona izstrādājumu, no kuriem 237, ievietoti mola konstrukcijā, jau pilda savu uzdevumu. Savukārt smagāko tetrapodu un betona masīvu transportēšana notiks pa Ventu, izmantojot baržu un pontonu. Tiklīdz masīvi būs sasnieguši galamērķi, no pontona ar peldošo celtni tos kraus hidrobūves konstrukcijā. Darbi notiks teju atklātā jūrā, kas nozīmē, ka sākotnēji ir jānodrošina celtna stabilitāte. Šobrīd sagatavoti 21–25 metrus gari tauvošanās pāļi, kas jau tuvākajā laikā ar ūdenslīdzēju palīdzību tiks iegremdēti un nostiprināti mola zemūdens nogāzē. Jāpiebilst, ka pirms masīvu un tetrapodu kraušanas atbildīgie būvspeciālisti, vadoties pēc rasējumiem, dabā atzīmē krāvuma sektorus un tikai pēc tam sāk darbu – masīvo elementu montāžu tiem paredzētajās vietās.■

SĀKTA VENTSPILS AUGSTO TEHNOLOĢIJU PARKA RAŽOŠANAS ĒKAS BŪVniecībā

Sākušies ražošanas ēkas nr. 7 būvniecības darbi. Līdz ar to Ventspils Augsto tehnoloģiju parka teritorijā šobrīd notiek būvdarbi vienlaikus trijos lielos objektos – divās ražošanas ēkās vairāk nekā 10 tūkstošu kvadrātmetru platībā un divos jaunos stāvlaukumos ar 133 automašīnu vietām.

Ražošanas ēka nr. 7 ir viena no trim jaunajām rūpnīcām, kas pēc Ventspils brīvostas pārvaldes pasūtījuma tiks uzbūvētas tuvāko divu gadu laikā. Ēkas kopējā platība – 4500 kvadrātmetru, un jau šobrīd noslēgts nomas līgums ar SIA "Quality Jobs", kas šeit plāno attīstīt elektronikas produktu ražošanu. Būvniecības līgums noslēgts par 4,9 miljoniem eiro ar SIA "Aimasa".

Turpat blakus turpinās ražošanas ēkas nr. 6 būvniecība. 6300 kvadrātmetru lielo rūpnīcu sāka būvēt šā gada aprīļa sākumā, šobrīd tiek likti ēkas pamati un gatavota pamatne zem grīdām. Abas ražošanas ēkas plānots pabeigt līdz 2021. gadam.■





PAR EKOLOĢIJU, VIDES DROŠĪBU UN CILVĒKIEM DOMĀJOT

Jūlijs Ventspilī iezīmējās ar spēcīgu naftas smaku, par ko savu neapmierinātību ventspilsnieki izteica Valsts vides dienesta Ventspils reģionālajai vides pārvaldei. 17. jūlijā, reaģējot uz iedzīvotāju sūdzībām, Ventspils reģionālā vides pārvalde sešās vietās veica pārbaudes un konstatēja traucējošu smaku. Iemesls, kā-



"Ventall Termināls".

dēļ pilsētā bija jūtama naftas produktu smaka, bija vēja virziens no Ventspils ostas termināļu puses uz pilsētu. Pārbaudot Ventspils ostas termināļus, vides inspektori atklāja, ka sūdzību saņemšanas laikā SIA "Ventall Termināls" no dzelzceļa cisternām nolēja tercbutilmetilēteri.

Ventspils reģionālā vides pārvalde uzņēmumam izvirzījusi prasību samazināt darbības intensitāti nelabvēlīgos meteoroloģiskos apstākļos, kas šajā gadījumā nozīmē konkrētu vēja virzienu.

Jūlija beigās vienas dienas laikā Ventspils reģionālā vides pārvalde no Ventspils iedzīvotājiem saņēma 18 sūdzības par spēcīgu naftas produktu smaku. Vides inspektori apsekoja visas teritorijas, par kurām bija sūdzības, un konstatēja, ka tās ir pamatotas. Turklāt divas no tā sauktajām "e-degunu" monitoringa stacijām uzrādīja ļoti augstu smaku koncentrāciju.

Vides inspektori noskaidroja, ka laikā, kad "e-degunu" monitoringa uzrādīja augstu smaku koncentrāciju, SIA "Ventspils nafta termināls" no tankkuģa uz rezervuāru parku pārsūkņēja jēlbenzīnu. Tā izgarojumi pa rezervuāra elpošanas vārstiem nokļuva vidē. Vides inspektori kompānijai uzdeva pārskatīt un papildināt uzņēmuma iekšējās kārtības noteikumus situācijām, kad pārsniegti "e-degunu" rādījumi un saņemtas sūdzības par smakām.■



SPILGTĀKIE NOTIKUMI VENTSPILS OSTĀ 2019. GADĀ

REKONSTRUĒ ZIEMEĻU MOLU

Šajā gadā ostā sāka vienas no stratēģiski nozīmīgākajām un lielākajām Ventspils ostas hidrobūvēm – Ziemeļu mola – atjaunošana, kas ilgs vēl līdz pat 2020. gada beigām. Tas ir turpinājums jau pērn iesāktajam darbam ostas vārtu atjaunošanā, jo 2018. gadā atdzimšanu piedzīvoja Dienvidu mols. Abus molus atjaunoja vietējais uzņēmums AS "BMGS". Ziemeļu mols tiek stiprināts ar 45 tonnas smagiem dzelzsbetona masīviem, 855 tetrapodiem, kas sver 13 tonnas, un 2150 tetrapodiem, kas sver piecas tonnas. Ziemeļu mola atjaunošanas darbu kopējās izmaksas plānotas 12,86 miljonu eiro apmērā. Tā ir daļa no ES Kohēzijas fonda līdzfinansētā projekta "Ventspils ostas hidrotehnisko būvju pārbūve un atjaunošana".

ATTĪSTĀS RAŽOŠANA

Ventspils brīvosta turpina pilsētā attīstīt ražošanu ar augstu pievienoto vērtību. Ventspils Augsto tehnoloģiju parkā sāka divu jaunu ražošanas ēku būvniecību. Ēkas nr. 6 pamatos jūnija beigās, bet ēkas nr. 7 pamatos septembra beigās tika iemūrēta kapsula ar vēstījumu nākamajām paaudzēm. Trešā ražošanas ēka, kuras būvniecību brīvosta uzsākusi šajā gadā, atrodas lidostas industriālajā zonā, Ganību ielā 103. Tur svinīgais pasākums ar vēstījuma kapsulas iemūrēšanu ēkas pamatos norisinājās novembra beigās.

LABĀKĀ VIETA NOMNIEKIEM

Ietekmīgais "Financial Times" izdevums "FDI Intelligence" savā ikgadējā pētījumā "Brīvās ekonomiskās zonas 2019" Ventspils brīvostu šā gada rudenī nodēvējis par labāko vietu pasaulē lielo nomnieku biznesa attīstībai, kā arī ierindojis otrajā vietā Eiropā mazo un vidējo komersantu biznesa attīstībai. Brīvostai piešķirtas arī speciālbaltas – par eksporta veicināšanu, klasteru attīstību, pārrobežu sadarbību, ražošanas paplašināšanu, infrastruktūras attīstību un atbalstu jaunuzņēmumiem. Kopumā šogad pētījumā bija iekļautas 85 brīvās ekonomiskās zonas no visas pasaules.

VENTSPILS KARTĒ JAUNAS IELAS

Ventspils pilsētas teritorijas kartē, pateicoties brīvostas ieguldījumam, šogad iezīmētas divas jaunas ielas – Apļa iela un Rāvas iela. Šo ielu izbūve ir pirmais solis, lai apgūtu kvartālu starp Rūpniecības, Durbes un Lāčplēša ielu. Šī teritorija būs piemērota uzņēmējdarbības attīstīšanai un var būt saistoša



investoriem, kuri vēlas Ventspilī attīstīt ražotnes. Aptuveni 300 metru garā Apla iela ir pilnībā izbūvēta no jauna, savukārt Rāvas ielas neliels posms 87 metru garumā eksistēja jau iepriekš. Projekta īstenošanas laikā tas tika rekonstruēts, no jauna izbūvēta ielas pamatdaļa 313 metru garumā. Brīvosta turpina ostas pievedceļu izbūves projektu arī citos ceļu posmos. Šajā gadā realizēta Kurzemes ielas pārbūve 2,4 km garumā, Durbes ielas rekonstrukcija 1,4 km garumā, kā arī sāka Ostas ielas un Krišjāņa Valdemāra ielas 12 tērītorijas izbūve.

NEBIJUŠAS KRAVAS

Šogad brīvostas termināļos sagaidītas jaunas kravas. Jūlijā pie 11. dziļūdens piestātnes Ventas labajā krastā pietauvojās Dānijas kuģis "Orahalm", kas pirmo reizi ostas vēsturē no Sulu termināļa uzņēma saulespuķu eļļas kravu, lai nogādātu to patērētājiem Eiropā. Šis notikums ostai un kompānijai "Overseas Estates", kas saimnieko Sulu terminālī, nozīmīgs arī ar to, ka ar šo brīdi Sulu terminālis ne tikai izkrauj ostā ienākušos kuģus, bet arī iekrauj tajos kravu, lai pa jūras ceļu nosūtītu patērētājiem. Jauna veida kravas, pielāgojoties tirgus prasībām, apkalpo arī AS "Ventspils Grain Terminal". Piemēram, oktobrī Graudu terminālī sagaidīts kuģis, kas trīs dažādās rūmēs uzņēma trīs dažādas kravas – rapšu raušus, kukurūzu un pupas. Turklāt pupas ostā pārkrautas pirmoreiz.

SPOŽAS PĀRMAIŅAS JAHTU OSTĀ

Ar katru gadu turpina pieaugt Ventspils Jahtu ostas apmeklētība un atpazītamība. Jau līdz septembra sākumam ostu šogad bija apmeklējušas 480 jahtas, pārspējot pagājušā gada sezonas kopējo rādītāju. Šogad Ventspils Jahtu ostā sāka Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības projekta "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā" īstenošana. Ir pabeigta ceturtais piestātnes pilnīga rekonstrukcija. Līdzās tai uzstādīti trīs pontoni, tādējādi papildus nodrošinot 26 jahtu un kuteru stāvvietas. Līdz tam ostā varēja uzņemt līdz 25 peldlīdzekļiem. Tāpat šogad iegādāts un uzstādīts pārvietojamais celtnis ar 35 tonnu celtspeļu un jahtu glabāšanas paliktņi. Uzbūvēts arī jauns doks. Līdz ar ostas rekonstrukciju uzņēmums "New Yacht Marina", kas jau piekto sezonu saimnieko Jahtu ostā, nu var pilnveidot un popularizēt jahtu ziemas glabāšanas pakalpojumu.

OSTAS KAPTEIŅA STŪRE

Vasaras vidū – 15. jūlijā – savu pēdējo darba dienu aizvadīja ilggadējais ostas kapteinis Arvīds Buks. Iemīļotajam darbam, kas visu mūžu bijis saistīts ar jūru, viņš atdevis 64 gadus, no tiem 27 gadus bijis Ventspils ostas kapteinis. Saņemot Atzinības rakstu no Ventspils domes priekšsēdētāja Aivara Lemberga,



Buks pateicās simtiem cilvēku, ar kuriem viņš strādājis gan jūrā, gan krastā. Buka vietā pie ostas kapteiņa stūres stājās Gunārs Trukšāns, pieredzējis jūrasbraucējs, tālbraucējs kapteinis no jūrnieku dzimtas.

ATCERAS “SARKANĀS BĀKAS” LAIKUS

Šā gada Jūras svētki bija īpaši ar kādu nozīmīgu pasākumu – atmiņu vakaru teātra namā “Jūras vārti”, uz kuru pulcējās vairāk nekā 200 kādreizējo kolhoza “Sarkanā bāka” darbinieku – bijušie kapteiņi, stūrmaņi, mehāniķi, kantora darbinieces, konservu un remonta ceha un citu kolhoza apakšvienību darbinieki, zvejnieku sievas. Savulaik kolhozā strādājuši līdz pat 2000 cilvēku. Daļa no viņiem pēc neatkarības atgūšanas turpināja darbu Ventspils brīvostas pārvaldē un ostā.

PAPLAŠINĀS RAŽOTNES

Milzu lēcieni savā attīstībā šogad piedzīvojis uzņēmums “Hansa Matrix”, kas darbojas brīvostas teritorijā. Gada sākumā uzņēmums parakstīja līgumu ar Eiropas Investīciju banku par 10 miljonu eiro aizņēmumu, no kuriem 3,5 miljoni eiro jau šogad ieguldīti jaunu iekārtu iegādē, nomainot vecās paaudzes montāžas robotus ar jaunās paaudzes robotiem, uzstādīta arī jauna rentgena iekārta produkcijas kvalitātes pārbaudei un citas iekārtas. Strauji pieaudzis arī darbinieku skaits, vasarā uzņēmums jo īpaši aktīvi piedāvāja vakances gan vienkārša darba darītājiem, gan speciālistiem. Attīstību šogad piedzīvojis arī komunālo mašīnu ražošanas uzņēmums “Bucher Municipal”. Marta beigās uzņēmums nodeva ekspluatācijā piebūvi 3000 kvadrātmetru platībā ražošanas paplašināšanai.

SANKCIJAS UN VADĪBAS MAIŅA

Straujas izmaiņas brīvostas pārvalde piedzīvoja šā gada pēdējās nedēļās. 9. decembrī Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājam Aivaram Lembergam un pašai brīvostai tika uzlikta ASV Valsts kases Ārvalstu aktīvu kontroles biroja sankcijas. Lembergs atkāpās no Ventspils brīvostas valdes locekļa amata, valde no amata atbrīvoja arī brīvostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli. Tika grozīts likums, brīvostas valdē atstājot tikai ministriju pārstāvjus. Par jauno Ventspils brīvostas pārvaldnieku iecelts Andris Purmalis. 18. decembra vakarā sankcijas pret Ventspils brīvostu un tās pārvaldi tika atceltas. Lai nošķirtu ostas funkcijas no tās pārvaldītāja, valdība lēma par jaunas VAS “Ventas osta” izveidi.■



LSEZ IZVĒRTĒ 2019. GADA VEIKUMU

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš, izvērtējot 2019. gadā paveikto, uz ikgadējo tikšanos aicināja Liepājas speciālās ekonomiskās zonas kapitālsabiedrību vadītājus un uzņēmējus, kas aktīvi darbojas LSEZ teritorijā, un īpaši pateicās tiem uzņēmumiem, kuri attīstījuši savu uzņēmējdarbību. 2019. gadā Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde turpināja sešus nozīmīgus infrastruktūras attīstības projektus, piesaistot ES struktūrfondu finansējumu līdz pat 80% apmērā. Kopējais plānotais investīciju apjoms ir 43,5 milj. eiro. Līdz ar infrastruktūras attīstīšanu aktivizējās arī uzņēmēji – būvē jaunas ražotnes un iegulda līdzekļus modernās tehnoloģijās.

Jānis Lapiņš ir pārliecināts, ka tagad investori vairs nav tādi kā deviņdesmito gadu sākumā. Toreiz uz bijušajām padomju bloka valstīm nereti braukuši tie, kuri maldīgi domāja, ka te kaut ko varēs dabūt par sviestmaizi. Tagad laimes meklētājus un vieglas peļņas tīkotājus nomainījuši pragmatiski domājoši uzņēmēji, kuri vairs necer, ka Liepājā būs lēts darbaspēks vai citi lēti labumi.

Uzņēmēji, protams, nenoliedz tās priekšrocības, ko sniedz LSEZ statuss, un galvenā priekšrocība ir nodokļu atvieglojumi, kas ļauj atlicināt naudu straujākai attīstībai. Tomēr ostas un loģistikas pakalpojumu uzņēmuma "Ekers Stividoris LP" valdes priekšsēdētājs Gatis Svētiņš ir pārliecināts, ka līdztekus nodokļu un muitas atvieglojumiem liela nozīme ir tam, kā strādā pati LSEZ pārvalde. "Zona idejas līmenī vien vēl neko nenozīmē, ja nav prasmīgu izpildītāju," saka Svētiņš. "Tā kā vienlaikus strādāju gan Liepājā, gan Rīgā, man ir iespēja daudz ko salīdzināt. Un jāatzīst, ka tādu atsaucību kā Liepājas pārvaldē nekur citur neesmu pieredzējis."■



Jānis Lapiņš uzrunā LSEZ uzņēmējus.



PRASME RISINĀT PROBLĒMAS

Par vienu no LSEZ pārvaldes 2019. gada lielākajiem izaicinājumiem pārvaldnieks nosauca bijušās AS "Liepājas metalurģs" teritorijas iegādi, lai vienoti un ilgtermiņā attīstītu 120 ha lielo platību, veidojot modernu, videi un cilvēkam draudzīgu industriālu vidi.

Jau tagad bijušais "Liepājas metalurģa" mehāniskais cehs pārtop par modernu ražotni, ko būvē LSEZ SIA "Caljan Rite-Hite Latvia", uzņēmums ar ļoti strauji augošiem ražošanas apjomiem. Šā gada augustā "Caljan Rite-Hite



Balvu saņem LSEZ SIA "Caljan Rite-Hite Latvia" izpilddirektors Gatis Dradeika.

Latvia" noslēdza divus ieguldījumu līgumus ar LSEZ pārvaldi par kopējo summu 9 milj. euro un līgumu par apbūves tiesībām nekustamam īpašumam Liepājā, Brīvības ielā 144. Uzņēmums savas darbības 13 gadu laikā ir pāraudzis esošo telpu apjomu Liepājas biznesa centrā Kapsēdes ielā. "Caljan Rite-Hite Latvia" izpilddirektors Ga-

tis Dradeika: "Jau kādu laiku pētījām iespējas Liepājā uzcelt pašiem savu rūpnīcu, kas būtu pielāgota tieši mūsu specifiskajām vajadzībām gan izmēru, gan telpu plānojuma ziņā. Novērtējot vecā "Liepājas metalurģa" mehāniskā ceha priekšrocības, nolēmām to iegādāties un pārbūvēt. Tam ir izdevīga atrašanās vieta, pieejama nepieciešamā infrastruktūra, kā arī ēkas konstrukcijas ir ļoti labā stāvoklī."

SIA "Caljan Rite-Hite Latvia" ražo teleskopiskos konveijerus. 2018. gadā uzņēmums nodarbināja 154 darbiniekus, strādāja ar 22,6 milj. eiro apgrozījumu, eksportējot 99,33 % no saražotās produkcijas. Nodokļos uzņēmums 2018. gadā samaksāja 1,15 milj. eiro.■



APBALVO VEIKSMĪGĀKOS UZŅĒMĒJUS

Liepājas SEZ pārvaldes balvu "2019. gada izaicinājums" par jaunas ražošanas ēkas būvniecību bijušajā "Liepājas metalurga" teritorijā saņēma SIA "Caljan Rite-Hite Latvia", SIA "DG Termināls" par radošu pielāgošanos tirgus apstākļiem un stabilu izaugsmi, SIA "Vecās ostmalas biznesa parks" par strauju un mērķtiecīgu industriālā parka attīstīšanu, SIA "Liepāja Bulk Terminal Ltd" par ieguldījumiem graudaugu termināļa pārkraušanas iekārtas modernizācijā un SIA "Terrabalt" par konsekventu prāmja termināļa attīstīšanu un autotransporta piebrauktuves pārbūvi.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde ir gandarīta, ka gan uzņēmēju, gan pārvaldes darbs un ieguldījumi ir pamanīti un novērtēti arī starptautiskā mērogā: šogad LSEZ pārvalde saņēma "Financial Time FDI" apbalvojumus sešās nominācijās, tai skaitā par ostas attīstību, cilvēkresursu piesaisti, ražošanas paplašināšanu, infrastruktūras uzlabojumiem.■



Balvu par strauju un mērķtiecīgu industriālā parka attīstību saņēma LSEZ kompānija "Vecās ostmalas biznesa parks".



Balvu saņem LSEZ SIA "Terrabalt".

PABEIGTA LIEPĀJAS OSTAS PADZIĻINĀŠANA

Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka vietnieks infrastruktūras jautājumos Arnis Mazalis ar gandarījumu paziņoja, ka pabeigti vērienīgie Liepājas ostas padziļināšanas darbi un objekts nodots ekspluatācijā.

Darbu veicēja Beļģijas kompānija "Jan De Nul N.V." savā mājaslapā ar lepnumu paziņojusi, ka pasūtījums izpildīts nepilnos deviņos mēnešos jeb pusotra mēneša pirms sākotnēji plānotā termiņa. Lielākais kompānijas izaicinājums bijis sarežģītā jeb





cietā un akmeņainā Liepājas ostas grunts, kā arī liellei viļņi Baltijas jūrā. "Tā kā Liepāja ir "pilsēta, kurā piedzimst vējš", tas stiprais vējš arī ietekmēja projekta plānošanu," norāda kompānija.

Padziļinot kuģu kanālu akvatoriju, pavisam izsmelti 2,7 miljoni kubikmetru grunts. Kuģošanas kanāls ostas vidus vārtos ir padziļināts no 12,5 līdz 14,5 metriem, veikta molu galvu zemūdens daļas pārbūve un stiprināšana ostas vidus vārtos, priekšostas akvatorija un kanāls padziļināts līdz 14 metriem, veikta brīvdostas viļņlauža un sadalošā mola pārbūve, brīvdostas mola atjaunošana un kuģu enkurošanas/tauvošanas vietas izbūve pie brīvdostas sadalošā mola. Pēc kuģu ceļu padziļināšanas būs iespējams *panamax* klases kuģos iekraut maksimāli pieļaujamo kravas daudzumu atbilstoši kuģa iegrimei.

Projekta kopējās izmaksas ir 33,7 miljoni eiro, no tiem Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzfinansējums – 24,7 miljoni eiro.

Liepājas ostas padziļināšanas darbus Beļģijas kompānija "Jan De Nul N.V." sāka 2019. gada 16. janvārī. Kā uzsvēra kompānijas Eiropas reģiona vadītājs Kobe Peirss, ostas padziļināšana norisējusi veiksmīgi, pat nedaudz apsteidzot grafiku, taču tas bijis liels izaicinājums, jo darbi tika sākti ziemā, ostā ir sarežģīta grunts, turklāt liela daļa darbu bija jāveic atklātā jūrā. Tieši tāpēc "Jan De Nul N.V." darbu veikšanai izvēlējies jaudīgāko tehniku – frēzes tipa zemessūcēju "Fernão de Magalhães". Vispirms ar frēzi tika samalcināta grunts, tad zemessūcējs to iepildīja liellaivās, kas grunti nogādāja speciāli paredzētā vietā jūrā. Uz

UZZIŅAI

Liepājas ostā tiek īstenots trešais kuģu ceļu un akvatorijas padziļināšanas projekts pēdējo 20 gadu laikā. Pirmo padziļināšanu veica 1999. gadā, kad kuģu ceļu izraka līdz 10,5 m dziļumam. Tas deva iespēju Liepājas ostai pilnvērtīgi veikt saimniecisko darbību. Otrā padziļināšana tika pabeigta 2015. gadā, tad kuģu ceļos tika sasniegta 12,5 m dziļuma atzīme, bet brīvdostas akvatorijā 12 m, lai varētu uzņemt un apkalpot *panamax* klases kuģus.



“Fernão de Magalhães” pavisam ir septiņas frēzes (viena darbojas, sešas remontē), kuru svars ir 30 tonnu un diametrs trīs metri, bet griešanās ātrums 40 apgr./ min. Marta beigās padziļināšanas darbos iesaistījās jūras zemessūcējs “Al Idrisi”, kura uzdevums bija irdenās grunts nogulšņu rakšana, un apgrieztā kausa zemes racējs “Vitruvius”, jaudīgākais bagars savā klasē, kura jauda ir 3,8 MW un kausa tilpums 40 kubikmetru.

ES Kohēzijas fonda projekta “Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošana” mērķis ir navigācijas drošības paaugstināšana, nodrošinot lieltonnāžas kuģu piekraušanu ostas iekšējā reidā.■

KAROSTAS INDUSTRIĀLĀ PARKA TERITORIJAS ATTĪSTĪBA

Liepājas SEZ valde atbalstīja jaunas rūpnīcas būvniecību Karostas Industriālā parka teritorijā. SIA “EB Liepāja” plāno tuvāko gadu laikā uzbūvēt jaunu rūpnīcu, kas, izmantojot modernas tehnoloģijas, ražos būvkonstrukcijas. Projekta ietvaros integrēs arī vēsturisko Karostas apbūvi. Kā norāda Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš, uzņēmēji novērtē sakārtoto infrastruktūru un inženierkomunikāciju pieejamību, kas sadarbībā ar pašvaldību izbūvētas Karostas Industriālā parka teritorijā. “Vēl viena jauna ražotne ir vēl viens nozīmīgs solis Karostas attīstībā, veidojot to par mūsdienīgu ražošanas un ostas termināļu attīstības centru, kas dos jaunas darba vietas ar konkurētspējīgu atalgojumu,” uzsver Jānis Lapiņš. Jau šā gada jūnijā plānots atklāt LSEZ SIA “Jensen Metal” jauno metālapstrādes ražotni Karostas Industriālā parka teritorijā, Virssardzes ielā 11.

Karostas Industriālā parka izveide tika sākta 1999. gadā, diemžēl degradētās militārās teritorijas un inženierkomunikāciju trūkuma dēļ uzņēmēji visai skeptiski skatījās Karostas virzienā. 2014. gada 24. septembrī starp Valsts reģionālās attīstības aģentūru un Liepājas pilsētas pašvaldību tika noslēgtas vienošanās par Eiropas Savienības fonda projekta “Uzņēmējdarbības teritoriju un nepieciešamās publiskās infrastruktūras attīstība Liepājā” īstenošanu. Projekts paredzēja veikt Zemgales un Virssardzes ielu un ar to saistītās publiskās infrastruktūras rekonstrukciju, kā arī industriālo teritoriju rekultivāciju starp Zemgales un Virssardzes ielu. 2015. gada jūlijā projekts tika pabeigts un sakārtotā teritorija turpat 20 hektāru platībā nodota ekspluatācijā.

2017. gada oktobrī LSEZ pārvalde noslēdza pirmo nomas un apbūves tiesību līgumu ar AS “Jensen Metal Holding” meitas uzņēmumu LSEZ SIA “JM Properties” par jaunas metālapstrādes rūpnīcas būvniecību Karostas Industriālā parka teritorijā. Pirmajā posmā “JM Properties” būvē ražošanas telpas



aptuveni 11 000 m² platībā “Jensen Metal” furnitūras ražošanas departamentam, ietverot visas nepieciešamās specifikācijas videi draudzīgam un bezzudumu ražošanas procesam ar maksimāli iespējamu automatizāciju. Jauno rūpnīcu sāka būvēt 2018. gada jūnijā, un “Jensen Metal” 6. jūlijā atklāja jauno ražotni Liepājā, būvē investējot 7,3 miljonu eiro un 2,5 miljonu eiro iekārtās.

“Jensen Metal Holding” meitas uzņēmums “JM Properties” plāno ražošanas uzņēmuma “Jensen Metal” vajadzībām turpināt attīstības projektus Karostas Industriālā parka teritorijā, un darbības paplašināšanai ir rezervēta teritorija.

“Būvēt jaunu ražotni uzņēmumu pamudināja viens no lielākajiem klientiem, kas pirms pāris gadiem iesniedza izaugsmes plānu ar pieaugumu 25% apmērā ik gadu nākamajos piecos gados. 2018. gada janvārī noslēgtais ilgtermiņa līgums ar klientu bija pamats būves uzsākšanai,” stāsta “Jensen Metal” un “JM Properties” prokūriste Ieva Limeža.

Atklāšanas pasākumā “Jensen Metal” un “JM Properties” valdes loceklis Larss Kristensens uzsvēra: “Valdes sapulcē jau pieņemts lēmums – mūsu plāns ir īstenot paplašināšanās pirmo posmu, uzsākot projektēšanu jau tuvāko mēnešu laikā un pagarinot daļu no ražošanas ēkas par aptuveni 1700 kvadrātmetriem.”

SIA “Easy Building” jau 2017. gadā sāka izpēti darbu, lai īstenotu ieceri par būvkonstrukciju jeb NV sistēmu ražotnes izveidi Karostas Industriālajā parkā. 2018. gada janvārī starp LSEZ pārvaldi un “Easy Building” tika noslēgts līgums, ar kuru tika rezervētas nekustamā īpašuma Zemgales ielā 11 nomas un apbūves tiesības. “Easy Building” ir izpildījusi nomas rezervēšanas līguma nosacījumus un lūdza noslēgt ar saistīto uzņēmumu SIA “EB Liepāja”, kas ir ēkas pasūtītājs un apsaimniekotājs, līgumu par apbūves tiesības piešķiršanu, lai realizētu būvprojektu minimālā sastāvā.

Plānots, ka rūpnīcu sāks būvēt 2020. gada rudenī, bet ekspluatācijā nodos līdz 2022. gada nogalei. Plānotās investīcijas – 5,9 milj. eiro. SIA “Easy Building” uzņēmumu grupa paredzējusi Latvijā ieviest ražošanā jaunas celtniecības tehnoloģijas – NV sistēmu ražošanu, tādejādi samazinot būvkonstrukciju pašizmaksu un reizē iegūstot paaugstinātu kvalitāti un pazeminot būvniecības izmaksas. Plānots, ka, izmantojot videi draudzīgu tehnoloģiju un materiālus, aptuveni 60–70% būvkonstrukciju saražos rūpnīcā, vidē, kas nav atkarīga no laika apstākļiem.■



LIEPĀJAS SEZ KOPĀ AR UZŅĒMĒJIEM RISINA DARBASPĒKA PROBLĒMAS

LSEZ SIA "RT Metāls" nodevusi ekspluatācijā jaunu cehu 1000 m² platībā, ieguldot aptuveni 1 milj. eiro būvniecībā un jaunu tehnoloģisko iekārtu iegādē. Ražošanas paplašināšana nodrošina apgrozījuma pieaugumu un ir devusi 30 jaunas darbavietas. Motivētu un stabilu darbinieku piesaiste ir zināms izaicinājums, ko uzņēmums risina sadarbībā ar pilsētas un reģiona mācību iestādēm un Liepājas SEZ pārvaldi. "RT Metāls" ir metālapstrādes uzņēmums, kas ražo metāla būvkonstrukcijas – sijas, kāpnes, balkonu margas u.c. Tas dibināts 1999. gadā un ir 100% Dānijas uzņēmums, kas strādā vienā grupā ar Dānijas uzņēmumu "Richard Thomsen". Sākotnēji uzņēmums Liepājā darbojās nomātās telpās, bet jau kopš 2005. gada attīstās Laboratorijas ielā Karostā, bijušās PSRS raķešu bāzes teritorijā.



"RT Metāls" ražošanas vadītājs Armands Džeriņš neslēpj, ka atrast apzinīgus, motivētus strādniekus un speciālistus nav viegli, lai gan uzņēmums nodrošina konkurētspējīgu atalgojumu un vidējā alga pārsniedz 1000 eiro. Savukārt ražošanas plānotājs Edgars Kovaļskis norāda, ka uzņēmums līdzdarbojas dažādās programmās, lai piedāvātu darbu tiem, kuri vēlas atgriezties no ārzemēm vai pārprofilēties, bet tas prasot laiku.■

SĀKTA LIEPĀJAS OSTAS AUTO PIEVEDCEĻA REKONSTRUKCIJA UN PAPLAŠINĀŠANA

Turpinot LSEZ pārvaldes projektu "Liepājas ostas sauszemes pievedceļu attīstība", sāka Liepājas ostas auto pievedceļa pārbūve un paplašināšana. Atbilstoši iepirkumu procedūrai un noslēgtajam līgumam darbus veic SIA "CTB". Būvdarbus pilnībā plānots pabeigt līdz 2020. gada vasarai. Liepājas ostas auto pievedceļu, kas savieno ostu ar O. Kalpaka ielu un tālāk ar Pulvera ielu, uzbūvēja 1999. gadā, lai autotransporta plūsmu iespēju robežās novirzītu no dzīvojamajiem mikrorajoniem. Ceļa ekspluatācija 20 gadu garumā ir ietekmējusi tā kvalitāti, un tas vairs nav atbilstošs pieaugošajai kravu plūsmai uz un no ostas. Pievedceļa rekonstrukcija un paplašināšana mazinās sastrēgumus un uzlabos satiksmes drošību. Kopējais rekonstruējamo autoceļu garums ir ~2,7 km.



SIA "CTB" valdes loceklis Pēteris Andrijānovs atzīst, ka projekts kopumā ir visai komplicēts, turklāt tiek izmantota pilsētā līdz šim neredzēta ielas seguma konstrukcija, kas veidota tā, lai izturētu kravas automobiļu svaru. Lai pa ostas pievedceļu braucošā kravas transporta radītais trok-

snis netraucētu tuvumā esošo māju iedzīvotājus, LSEZ pārvalde Brīvostas ielas posmā līdz Kalpaka ielai uzbūvēs 3,5 m augstu trokšņus absorbējošu sienu. Projekta "Liepājas ostas sauszemes pievedceļu attīstība" kopējās izmaksas, ieskaitot arī dzelzceļa būvdarbus, ir 7 miljoni eiro, no kuriem aptuveni 4,5 miljoni ir ES finansējums, bet pārējā summa Liepājas SEZ pārvaldes līdzfinansējums.■

LSEZ BIJA VIENĪGAIS PAREIZAIS LĒMUMS



Par to, ka Liepājas speciālās ekonomiskās zonas izveidošana bija vienīgā iespēja, kā atbrīvoties no padomju varas atstātā bēdīgā mantojuma un attīstīt ostas pilsētu, pārliecināti ir LSEZ idejas autors un uzņēmējs Tālvāldis Vēsmiņš, LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš, pilsētas pašvaldības priekšsēdētāja vietnieks Gunārs Ansiņš un uzņēmēji, kuri savu biznesu veidojuši un attīstījuši Liepājā.

Pirms divdesmit diviem gadiem izveidotā LSEZ ar nodokļu atlaidēm un atvieglotiem muitas noteikumiem nešaubīgi pavēra plašākas attīstības iespējas uzņēmumiem, kuri gribēja ieguldīt naudu jaunu ražotņu vai infrastruktūras izveidošanā, vienlaikus radot Liepājā jaunas darba vietas.

No LSEZ pārvaldes īstenotajiem projektiem ieguvums ir ne tikai uzņēmējiem, bet arī pārējiem pilsētas iedzīvotājiem, uzsver LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš. Kopumā līdz 2020. gadam apgūti teju 45 milj. eiro, lielākā daļa tiek finansēta ar ES Kohēzijas fonda atbalstu.■



MAZAJĀS OSTĀS IZVĒRTĒ STARPTAUTISKO IZSTĀŽU LIETDERĪBU

Latvijas mazās ostas nebūt nav tikai iekšzemes kravu apstrādātājas. Tiesa, izņemot Skulti, tām iet secen dzelzceļa pakalpojumi, tomēr kokmateriāli no Krievijas un Baltkrievijas nonāk ne tikai lielostās.

Starptautiskie sakari, transports un loģistika pasaulē – tas interesē arī mazo ostu pārvaldes, tādēļ diezgan ierasta lieta ir to pārstāvju dalība Latvijas nacionālajos standos starptautiskajās transporta un loģistikas izstādēs. Vai ar laiku kas mainīties? To centisimies noskaidrot.■

SALACGRĪVA RAUGĀS UZ SKANDINĀVIJU

Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais pēdējos gados vairāk raugās uz Skandināvijas pusi, jo Salacgrīvas un Kuivižu jahtostas gaidīt gaida turienes burātājus. Tam īpaši tapuši bukleti, kas uzrunā potenciālos klientus – ceļā no Zviedrijas vai Somijas salām uz Rīgu nav labāka servisa kā Kuivižu un Salacgrīvas jahtostās. Kad darbību sāks jahtu servisa centrs “Bu-



ra” Salacas labajā krastā, tas būs modernākais jahtotāju atpūtas komplekss Vidzemes jūrmalā. “Kapteiņu osta” Kuivižos jau šobrīd piedāvā ļoti labu servisu.

Īstenais agrākajos gados daudzkārt bijis izstādēs Minskā, arī Maskavā un Minhenē, bet šogad par prioritārām atzītas tūrisma ļaužu sateces Stokholmā un Helsinkos. Minhenes dārdzība atturējusi, tieši izvērtējot brauciena lietderību.

26. jūlijā Salacgrīvu apmeklēja satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Par ostā paveikto, tās attīstību un plāniem runāja Salacgrīvas ostas valdes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs un ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais. Viņi atzina, ka nākotnes plāns ir ostu attīstīt jūrā, kam būs nepieciešamas privātās investīcijas. Tāpat ostas pārvaldnieks aicināja, plānojot 2021.–2027. gada perioda aktivitātes, iekļaut arī finansējumu mazo ostu infrastruktūrai. “Mēs neesam mazā, esam reģiona osta, un mums ir jāpilda tās pašas funkcijas, kas lielajām ostām,” uzsvēra Ivo Īstenais.

Ministrs aicināja atsaukties uzaicinājumam iesaistīties ar ostas attīstību saistītos projektos, lai varētu plānot, kāds finansējums būs nepieciešams nākamajā plānošanas periodā, tai skaitā arī Salacgrīvas ostai.



CETURTDALĢGADSIMTA 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 jācinās, 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 tonnām 2017. gadā līdz pat 13 043 tonnām pērn. Divkāršojies papīrmalkas eksporta apjoms – no 90 821 līdz 18 3545 tonnām, nedaudz audzis kūdras eksports – attiecīgi 36 973 un 46 033 tonnas. Keramzīts ievests līdzīgā apjomā – pērn 37 769 tonnas, gadu iepriekš – 39 891.

No jauna 2018. gadā parādījušās šķembas (3551 t) un balķi (5043 t), taču sārūcis malkas eksports (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 tās apjomi ir lieli, savukārt siltās ziemas iespaido šķeldas pieprasījumu. Abos Salacas krastos strādā viens stivdors – “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 ar dziņrakmeņiem. 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, šajā pusē nav aizmirsta liča 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, noda 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.

Kuivīžu ostas atdzimšana sākās tieši ar Eiropas Savienības struktūrfondu prasmīgu ieguldīšanu Krišupītes krastos – pietātnēs, zivju apstrādes kompleksā, kas neapšaubāmi ir pārdomātas privātās iniciatīvas un partnerības rezultāts.

2018. gads ostas vēsturē iezīmējās ar labā krasta pietātnes atjaunošanu iepretim AS

“Brīvais vilnis” saldētavai. Tagad zvejas kuģiem (arī igauniem, kuri ziemā intensīvi izmanto Salacgrīvas ostu) ir nodrošināti lieliski apstākļi zivju nodošanai, ieskaitot pārkraušanas tehniku un citu loģistikai nepieciešamo aprīkojumu. Pietātnes nodošana īsi pirms Latvijas simtgades iezīmēja darbu pabeigšanu, ko tik ļoti gaidīja zvejnieki.

Runājot par ostas nākotnes iecerēm, I. Īstenais lēš, ka stividoriem par jaunu nenāktu domāt par jaunu slēgto noliktavu būvi, jo tādas kravas kā kūdra, kas pārkraujot rada putekļus, aizvien vairāk var satraukt “zaļo” prātus. Kā nekā – tirā 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 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.

Kuivīžu 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.



Salacgrīvas ostas valdes priekšsēdētājs un novada domes vadītājs Dagnis Straubergs (no kreisās) un Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais iepazīstina satiksmes ministru Tāli Linkaitu ar ostas plāniem.



Ostas pārvalde 2019. gadā atskatās 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 līdzī 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.■

MĒRSRAGU INTERESĒ KAZAHSTĀNA UN BALTĶRIEVIJA

Latvijas Mazo ostu asociācijas prezidents Jānis Megnis, kurš veic pārvaldnieka pienākumus Rojas un Engures ostās, atzīst, ka patlaban, kad piedalīšanās Latvijas stendā "VIA Latvia" jāsedz no pašu līdzekļiem (agrāk to apmaksāja Ostu attīstības fonds), ļoti izvērtējama ir katra pasākuma lietderība. Pēdējos gados visas mazās ostas ir iesaistījušās starptautiskajā "Interreg" programmā jahtu tūrisma attīstībai, tur vismaz trīs reizes gadā ir projektā ietverti braucieni uz izstādēm Skandināvijas valstīs, un tas ir vajadzīgi – perspektīvi! Toties transporta un loģistikas izstādes ostām, kam nav dzelzceļa pievedceļu, ir tikai "tusiņš".

Citās domās ir Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika. Viņš labprāt izstādēs piedalītos, taču trūkst kapacitātes – vienam visur izbraukāt nav iespējams. Risinot ostas lietas, pēdējā laikā daudzkārt nācies būt Ukrainā, taču interese nav zudusi arī par Baltkrieviju un Kazahstānu. Turp J. Budreika dodas ar piedāvājumu paketi, kur izrēķināta visa loģistikas ķēde (ja nepieciešams, ar vilcienu līdz Stendes stacijai, tālāk krava Mērsragā tiek nogādāta ar autotransportu). Regulāri tiek rakstīti projekti LIAA, lai izstādēs ieguldītos līdzekļus atgūtu.

Ostas pārvaldnieks atzīst, ka ostas pārvalde savu enerģiju ir ieguldījusi un turpina ieguldīt kravu diversifikācijā, kas jau ir devis labus rezultātus – ostas termināļos tiek apstrādātas dažādas kravas. "Nav tā, ka osta ir atkarīga tikai no viena veida kravas, piemēram, papīrmalkas. Šāda situācija vienmēr liek būt atkarīgam no tirgus konjunktūras. Mums ir kūdra, granulas, tehniskais sāls, smiltis, kurināmā šķelda, celulozes šķelda, zivis. Būtībā mēs esam reģionālā osta, kas apkalpo reģionālos uzņēmējus," savu viedokli pauž ostas pārvaldnieks. "Piestātnē uzbūvēts arī angārs graudiem, lai varam pieņemt graudus no vietējiem zemniekiem. Diemžēl papīrmalkas tirgus bremsējas, jo cena ir bijusi ļoti augsta un Skandināvijas valstīs no Latvijas puses ir savests liels daudzums papīrmalkas, plus Eiropā pašlaik postu nodara mizgrauži, tāpēc arī no mums papīrmalka tiek ņemta mazāk. Bet domāju, ka mēs tomēr



strādāsim iepriekšējā gada līmenī. Pamainīsies varbūt kravas, iespējams, ka pieaugs smilšu apjoms.”

Vērtējot ostā padarīto, J. Budreika minēja, ka komersants, piesaistot Eiropas fonda līdzekļus, ir izbūvējis ceļu un sāksies būvniecības darbi jahtu piestātnē pie tilta. Notiek arī SIA “IMS” izsole, un izsoles solis ir zems – 139,4 tūkstoši eiro. J. Budreika kā pozitīvu virzību vērtē to, ka pāris komersantu ir interesējušies par ostas režīmu, kas ļauj cerēt, ka atrisināsies “IMS” sasāpējušais jautājums, jo tas ir radījis problēmas gan Mērsraga ostai, gan pašvaldībai. Mērsraga pašvaldības vadītājs Roberts Šiliņš teica, ka reāli “IMS” beidza darboties jau 2018. gadā, bet 2019. gada vasarā “Zitari” demontēja iekārtas. “Ļoti ceram, kāds nopirks ēkas un te ienāks cita ražošana. Ēka nav izcilā tehniskā stāvoklī, bet ir labas un plašas telpas, kur var ražot jebko,” sacīja R. Šiliņš. Mērsraga ostas pārvaldnieks, raksturojot situāciju zivju tirgū, atzina, ka zivīm nav tirgus. “Latvijas tirgus ir nulle, bet Krievija nav atvērusi savu tirgu mūsu ražotājam, tāpēc radušās tādas problēmas. SIA “IMS” astoņdesmit procentus savas produkcijas eksportēja uz Krievijas tirgu. Lai gan “IMS” bija atradusi citus klientus, pietrūka vien pāris mēnešu, lai varētu veiksmīgi turpināt strādāt. “IMS” bija liela, padomju laikos būvēta fabrika. Lai būtu peļņa, vajadzētu saražot vismaz 1,5 miljonus kārbu, “IMS” jauda ir bijusi 4 miljoni kārbu, bet esošais tirgus ar 600 tūkstošiem kārbu mēnesī nozīmēja uzņēmumam slīgt arvien lielākos minusos,” situāciju raksturoja Roberts Šiliņš.

Tāpat nevar noliegt, ka zivju konservu patēriņu ir skāruši jauni ēšanas paradumi, pēc šīs produkcijas vairs nav tik liels pieprasījums.■

PABEIGTA PĀVILOSTAS MOLU REKONSTRUKCIJA

Pusotra gada vēlāk, nekā bija plānots, pabeigta Pāvilostas Ziemeļu un Dienvidu mola rekonstrukcija. Darbi kavējās nelabvēlīgo laika apstākļu dēļ, kas vairakkārt lika pašvaldībai meklēt kompromisus un pagarināt līgumu ar būvuzņēmēju AS “Kauņas tilti”. Kavēšanās apdraudēja Eiropas fondu finansējuma saņemšanu turpat triju miljonu eiro apmērā, kā arī sadārdzināja projektu.

“Pilnīgi nevienu centu ne pašvaldība, ne osta nepielika klāt. Viss sadārdzinājums aizgāja uz būvuzņēmēja pleciem. Paldies Dievam, ka bija turīgi uzņēmēji, kas varēja ieguldīt savu naudu, lai projektu veiksmīgi pabeigtu,” pauda Pāvilostas novada domes priekšsēdētājs Uldis Kristapsons.





Ziemeļu mols pagarināts par 90 metriem, Dienvidu par 150 metriem, attiecīgi sasniedzot turpat 400 un 500 metru garumu. Tik vērienīgs projekts Pāvilostā nav bijis kopš 1878. gada, kad Sakas upes grīvā izveidoti abi moli, atzīst ostas pārvaldnieks Ronalds Griškevičs. Starpmolu kanāla vidējais dziļums ir aptuveni trīsarpus metri, bet to plānots padziļināt vēl par metru. Jaunie hidrotehniskie risinājumi ir apturējuši sanesumu veidošanos, par ko liecinot kustība ostā. ■

ENGURES OSTAS PADZIĻINĀŠANAS DARBI RADĪJA SATRAUKUMU

Jūlija sākumā tika sāka kuģu ceļa padziļināšana Engures ostā, bet nelabvēlīgo laika apstākļu dēļ darbi uz laiku tika pārtraukti. Engures ostas pārvaldnieks Jānis Megnis stāsta, ka gandrīz pusgadsimtu ostas akvatorijā nav veikta kanāla tīrīšana un padziļināšana, tāpēc uzkrājušies pamatīgi smilšu sanesumi, arī melnas krāsas masa. 28. jūlijā sociālajos tīklos izplatītais video, kurā redzams, ka



no caurules pludmalē izplūst šķidra melna masa, sacēla trauksmi, uz kuru reaģēja arī Valsts vides dienests. Pārbaudē tika konstatēts, ka tās ir tikai gultnes smiltis, kas sajaukušās ar dūņām un sanešiem, tāpēc apdraudējumu videi un cilvēkiem nerada.

“Dūņu ieslēgumi var būt, bet no kopējā apjoma tie ir tikai apmēram viens līdz divi procenti, un tas uz izraktajiem divdesmit tūkstošiem kubikmetru nav nekas liels. Tā ir dzīves realitāte, ka šādi dubļi var parādīties,” uzskata Jānis Megnis.



Lai arī melnā masa nav kaitīga veselībai, un to ir apstiprinājis arī Valsts vides dienests, tomēr ostas pārvald-

niekam būs jāskaidro, kāpēc nav novērsta izraktās grunts nonākšana ūdenī. “Tur ir paredzēta virkne vides prasību. Un viena no tām ir tāda, ka darbu veikšanas laikā viss ir jādara tik rūpīgi un piesardzīgi, lai maksimāli novērstu izraktās grunts nonākšanu ūdenī,” uzskata VVD pārstāve Maruta Bukleviča. “Turpmāk noteikti tiks uzdots darba veicējiem izvietot informatīvus plakātus, lai iedzīvotājiem būtu pieejama informācija par notiekošo.” ■



SKULTES OSTA DOMĀ PAR VIDI UN STRĀDĀ ZAĻI

Pirms divdesmit pieciem 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 zāgmateriāli; 2000. gadā sākās kūdras, bet 2001. gadā – kurināmās šķeldas eksports.

Ilggadējais ostas pārvaldnieks Igors Akulovs uzskata, ka osta lielāku kapacitāti ieguva pēc tam, kad 2002. gadā tika pabeigta ziemeļu mola rekonstrukcija, padziļināta ostas akvatorija, arī ostas kanāls un vēlāk rekonstruēts dienvidu mols, pēc kura rekonstrukcijas ostas akvatorijā aizsērējumi vairs neesot novēroti. Ostā strādājošie uzņēmumi uzbūvēja jaunas piestātnes un kravus laukumus pie tām, tika rekonstruēti arī pievedceļi. Tagad 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”. SIA “Varita” nodarbojas ar zivsaimniecību, tostarp zivju šķirošanu un atdzesēšanu. Ostas teritorijā vēl no kolhoza laikiem mantotā un 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.



Igors Akulovs.

2019. gada decembra sākumā Skultes ostas teritorijā sākti būvdarbi projektā “Aģes upes labā krasta stiprinājums”. Projekta dokumentācijas izstrādes, autoruzraudzības un būvdarbu kopējās izmaksas ir 554 102,24 eiro, tajā skaitā Skultes ostas pārvaldes līdzekļi 200 162,24 eiro un Eiropas Reģionālā attīstības fonda līdzekļi 353 940,00 eiro. Būvprojekts ir saskaņots un apstiprināts Valsts vides dienestā, Latvijas Jūras administrācijā, SIA „Saulkrastu komunālserviss” un Saulkrastu novada būvvaldē.



Igaņu celtnieki īsteno Skultes ostas jaunāko projektu – atjauno 233 metrus garo pierātņi.

Saskaņā ar projektu paredzēts, izmantojot rievpiļus, stiprināt Aģes upes labā krasta posmu – 170 metrus, izbūvēt slīpu laivu nolaišanai ūdenī, kā arī ietvi un apgaismojumu gājēju ērtībām, ierīkot elektrības pieslēguma vietas un dzeramā ūdens ņemšanas vietu. Būvdarbus plānots pabeigt 2020. gada pavasarī, un tos veiks Igaunijas uzņēmums OU „BauEst”.

Būvdarbi tiek īstenoti Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projektā “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā”. Realizējot projektu, tiks iegūta atbilstoša infrastruktūra jahtu ostas izveidei, osta kļūs pieejamāka Saulkrastu iedzīvotājiem un pilsētas viesiem. Vienlaikus tiks izbūvēta promenāde, izveidojot apgaismojtu bruģētu celiņu gar Aģes upes krastu.

“Strādājām *zaļi* – nekraujam neko videi kaitīgu. Ostā apstrādā tikai ekoloģiski tīru produktu kravas – koksni, kūdru, zivis. To apstrādei rūpīgi seko līdz 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 – zviņu ķērājā, kas no ūdens atdala zviņas; tad ūdens plūst caur tauku ķērāju un tikai tad nokļūst kopējās pilsētas attīrīšanas iekārtās,” skaidro Skultes ostas pārvaldnieks.■

Sagatavoja Anita Freiberga un Gints Šīmanis

JŪRNICĒKA GĒNS

“Kuģa vēsture ir tikpat veca kā pašas cilvēces vēsture. Kuģa rašanās ir miglā tīta. Par to varam tikai iedomāties. Ideju kuģim droši vien devusi pati daba. Piekēries vajadzības brīdī peldošam koka stumbram, cilvēks atrada, ka peldēt kopā ar stumbru ir vieglāki nekā bez tā,” “Kuģniecības gada grāmatā 1930./31.” rakstīja kuģu būves inženieris Voldemārs Šmulders, kurš bija arī viens no pirmajiem kuģu būves vēstures pētniekiem Latvijā.

Vēl varam teikt, ka Latvijas valsts jūrniecības pamatā ir mūsu tautas jūrnieka gēns un gadsimtiem senas tradīcijas. Un tā ir aksioma, ko neapstrīdēs neviens.

Bet bija arī vīri, kuri jau ilgi pirms Latvijas valsts dibināšanas modināja tautu un sauca uz jauniem izaicinājumiem. Krišjānis Valdemārs. Pietiek pateikt tikai šos divus vārdus, lai mēs varētu runāt par dižu laikmetu, kas iezīmēja ceļu uz Latvijas valstisko neatkarību.

Pēdējā laikā liels akcents tiek likts uz meiteņu piesaistišanu jūrnieka profesijai, kas varētu mazināt kadru deficītu, bet arī te nav īpaši labu ziņu, jo tas pats “HR Consalting” pētījums liecina, ka vīrieši jūrniecībā pelna gandrīz par 44% vairāk nekā sievietes. Savukārt BIMCO publicētā informācija par globālo pieprasījumu pēc jūrniekiem rāda, ka nozarē ir aptuveni 754 500 jūras virsnieku deficīts, ko tā uzskata par trauksmes signālu.

Latvieši būvēja buriniekus un devās tālās jūrās, un, kad atgriezās krastā, ar savu brīvības garu inficēja daudzus citus. Un šī labvēlīgā infekcija vēl arvien turpina savu iedarbību.



UZRAUDZĪBA, REAGĒŠANA UN RĪCĪBA. CĪNA AR PIRĀTIEM TURPINĀS

Plašākā nozīmē jūras drošība attiecas uz valstu sauszemes un jūras teritoriju aizsardzību. Drošību negatīvi ietekmē plašs nelikumīgu darbību kopums, tai skaitā ieroču, narkotiku un cilvēku tirdzniecība, nelegāla un neregistrēta zvejniecība, vides piesārņojums un vēl citas ietekmes, par kurām bieži vien sabiedrība uzzina pastarpināti sakarā ar ziņojumiem, piemēram, par pirātu uzbrukumiem, kas nonāk publiskajā informācijas telpā.

Pētījumi liecina, ka pirātismu veic un atbalsta, ja tā varētu teikt, atstumtās sabiedrības, kurās vada ekonomiskā atpalcība, nabadzība, bezdarbs, ko vēl jo īpaši pastiprina korupcija, slikta pārvaldība, vāja tiesībsargājošo institūcija darbība. Viss pieminētais iemeslu kopums ir raksturīgs pirātisma un bruņotu uzbrukumu karstajos punktos – Adenas līcī Austrumāfrikā un Gvinejas līcī Āfrikas rietumos. Tieši šeit mūsdienās notiek jūras pirātisms un bruņotas laupīšanas – tiek nolaupīti kuģi un jūrnieki, lai pieprasītu izpirkuma maksu, bet Gvinejas līcī zeļ uzbrukumi, kuru mērķis ir jēlnaftas zādzības no tankkuģiem, lai to tālāk piegādātu nelegālajām pārstrādes rūpnīcām.

Šādai situācijai ir ne tikai reģionāla, bet arī globāla ietekme, kas rada nopietnus draudus pasaules ekonomikai. Lai ar to cīnītos, tiek apvienoti starptautiskie resursi, gan pieņemot un izmantojot attiecīgus juridiskus dokumentus, kāda, piemēram, ir ANO Jūras tiesību konvencija (UNCLOS), gan piesaistot militāros un civilos drošības dienestus.■



NODROŠINĀT DROŠU KUĢOŠANU, IEVĒROJOT KUGOŠANAS BRĪVĪBU UN TIĒSĪBAS

Britu tankkuģa "Stena Impero" aizturēšana starptautiskajos Hormuza šauruma ūdeņos tiek uzskatīta par atbildi Lielbritānijas solim pie Gibraltāra aizturēt irāņu kuģi, kurš, ļoti iespējams, pārkāpa pret Sīriju vērstās sankcijas, piegādājot valstij naftu. "Stena Impero" aizturēšana 19. jūlijā notika dažas stundas pēc tam, kad Lielbritānijas aizjūras teritorijas Gibraltāra varasiestādes bija paziņojušas, ka par 30 dienām pagarina Irānas tankkuģa "Grace 1" aizturēšanu. Kuģi, kam bija Panamas karogs, britu jūras spēki bija aizturējuši pirms divām nedēļām aizdomās par Eiropas Savienības sankciju pret Sīriju pārkāpumu.

Irānas varasiestādes Hormuza šaurumā 19. jūlijā aizturēja divus britu kuģus. Viens no kuģiem tika atbrīvots, bet tankkuģi "Stena Impero", kas kuģo zem Lielbritānijas karoga ar 23 jūrniekiem, starp kuriem ir arī Latvijas pilsonis, paturēja arestā Irānas ostā. Tobrīd vienīgā informācija, ko par Latvijas jūrnieku publiskoja Latvijas Ārlietu ministrija, bija tā, ka Latvijas jūrnieks ieņem kapteiņa vecākā palīga amatu, viņš ir 41 gadus vecs, jūras virsnieka drošībai, veselībai un dzīvībai briesmas nedraud, kā arī viņam ir bijusi iespēja sazināties ar ģimeņi. Tāpat ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs masu medijiem atklāja, ka sarežģītā





situācija neatrisināsies ne stundu, ne dienu laikā, tādēļ jābruņojas ar pacietību, jo kuģa sagrābšana ir politiska. Kā vēlāk izrādījās, lai no aresta atbrīvotu kuģi un jūrniekus, būs vajadzīgi vairāk nekā divi mēneši, bet 19.jūlijā neviens īsti nevarēja zināt, kā risināsies notikumi un kas notiks ar jūrnikiem.

Teherāna, ziņojot par aizturēšanas iemesliem, apgalvoja, ka kuģis it kā

sadūries ar Irānas zvejas kuģi, pēc sadursmes izslēdzis raidītājus un nav atbildējis uz zvejas kuģa palīgā saucienu. Tāpat Irāna apgalvoja, ka "Stena Impero" kuģojis pa Hormuza šaurumu nepareizā braukšanas virzienā. Londona uzskata šos apgalvojumus par nepatiesiem un pieprasījis kuģi atbrīvot.

Lai panāktu Latvijas valstspiederīgā atbrīvošanu, vienotos par ciešu koordināciju un ES Ārējā dienesta atbalstu, ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs sazinājās ar Eiropas Savienības augsto pārstāvi ārlietās un drošības politikas jautājumos Federiku Mogerīni un Apvienotās Karalistes ārlietu ministru Džeremiju Hantu. Tāpat Latvija uzturēja sakarus ar Indijas konsulu, kuram jau ir bijusi izdevība apmeklēt aizturēto kuģi un tikties ar tā komandu. Laikā, kad Latvijā vizītē uzturējās Somijas ārlietu ministrs Peka Hāvisto, tiekoties ar Latvijas ārlietu ministru Edgaru Rinkēviču, uzmanības centrā bija jautājums par situāciju ar Hormuza šaurumā aizturēto britu tankkuģi. Kopīgajā ministru preses konferencē Rinkēvičs skaidroja, ka kuģa apkalpe kļuvusi par ģeopolitiskās spēles ķīlnieci un joprojām nevar paredzēt, kad tā varētu tikt atbrīvota.

"Mūsu galvenais mērķis ir pārliecināties, ka cilvēkiem nekā netrūkst. Ir jautājumi, kas tiek risināti ikdienas režīmā. Ja šis būtu klasisks konsulārais gadījums, tad varbūt mēs varētu runāt par konkrētiem apkalpes un kuģa atbrīvošanas termiņiem. Mēs saprotam, ka šeit pastāv nopietna ģeopolitiskā komponente. Irānas puse norādījusi, ka britu tankkuģa aizturēšana ir saistīta ar Irānas tankkuģa aizturēšanu Gibraltārā," sacīja Rinkēvičs.

"Mūsu prasība Irānai bija nodrošināt apkalpei komunikācijas iespējas, lai viņi varētu sazināties ar savām ģimenēm, un lai apkalpe tiktu atbrīvota. Starp Somiju un Latviju ir bijusi lieliska sadarbība. Ar ministru Rinkēviču mēs sazināties arī telefoniski un cieši sekojam notikumu attīstībai," norādīja Hāvisto.



LATVIJAS JŪRNIKU REĢISTRS SEKO NOTIKUMIEM

Situācijai un notikumu virzībai tankkuģa un jūrnieku aizturēšanas sakarā sekoja arī Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs, un notikušo komentēja JR vadītājs Jāzepe Spridzāns: "Manuprāt, ir sacelta pārlieku liela aiztātža par jūrniekiem, kas atrodas uz Irānas aizturētā kuģa "Stena Impero", jo pasaules ostās ik dienu tiek aizturēti dažādu karogu kuģi. Protams, šajā gadījumā izskatās pēc kuģa aizturēšanas politisko motīvu dēļ.

Jūrnieku reģistrs no pirmās kuģa aizturēšanas dienas seko situācijai, saņem informāciju gan no kruinga kompānijas vadības, kura norīkoja mūsu jūrnieku uz kuģi, gan no kuģa īpašnieka – kompānijas "Stena Bulk".

Kā jau presē ir izskanējis, kuģa komandu veido 23 apkalpes locekļi, četru valstu jūrnieki – Indijas, Filipīnu, Krievijas un viens no Latvijas. Pārsvarā, kapteini ieskaitot, tie ir indieši, bet Latvijas jūrnieks ir otrs pēc ranga uz kuģa un ieņem kapteiņa vecākā palīga amatu. Mūsu jūrnieks pēc nacionalitātes ir latvietis. Viņš ir pieredzes bagāts, desmit gadus strādā par kapteiņa vecāko palīgu, no 2013. gada viņam ir tālbraucēja kapteiņa kvalifikācija, bet par kapteini vēl nav strādājis. Viņš ir 41 gadu vecs, ģimene dzīvo Rīgā, 2002. gadā beidzis Liepājas Jūrniecības koledžu un 2009. gadā izglītību papildinājis Latvijas Jūras akadēmijā, pabeidzot profesionālās pilnveides kursu.

Oficiālā kuģa aizturēšanas versija no Irānas puses ir par kuģošanas noteikumu pārkāpumu Hormuza jūras šaurumā, sadursmi ar zvejas laivu un palīdzības nesniegšanu. Aizturēts uz izmeklēšanas laiku, tomēr kapteinis un kuģa īpašnieks kategoriski noraida kuģošanas režīma pārkāpumus un sadursmi ar zvejas kuģi. Par to nav arī īstu pierādījumu, un vēl jo vairāk tiek noliegts fakts, ka no cietušās laivas ticis raidīts avārijas (briesmu) signāls, bet kuģa radio aparātūra bijusi izslēgta. Sliecos domāt, ka pārkāpts nekas netika, bet kuģa aizturēšana ir politiska atbilde uz Gibraltārā aizturēto Irānas tankkuģi.

Par jūrniekiem uztraukties pārāk nevajadzētu, jo viņu dzīves apstākļi uz kuģa ir normāli. Pārtikas un ūdens netrūkst, tāpat netiek liegta kuģa apgāde ar svaigiem produktiem. Visi ir veseli, pietiekami mundri un gaida, kad jautājums par atgriešanos mājās tiks politiski atrisināts. Jūrniekiem



Jāzepe Spridzāns.

UZZIŅAI

Tankkuģis "Stena Impero" būvēts 2018. gadā, dedvēits 49 683 DWT. Kuģis tika aizturēts 2019. gada 19. jūlijā ap 16.00. Pietuvojās Irānas helikopters un vairāki bruņoti kuteri, un tika dota komanda mainīt kursu un doties uz Bandarabāsas enkurstāvvietu Irānas teritoriālajos ūdeņos. Tas, ka notiek šādas lietas starptautiskos ūdeņos, nav pieņemami, un tam būs politiskas sekas.



ir iespēja katru dienu limitētu laiku sazināties ar tuvākajiem radniekiem, ko viņi arī izmanto. Gan Latvijas, gan Zviedrijas, gan Lielbritānijas ārlietu ministrijas, gan kuģa īpašnieks, gan "Northern Marine" menedžments dara visu iespējamo, lai ātrāk atbrīvotu kuģa komandu un tā varētu atgriezties mājās. Pastāvīgi tiek uzturēti arī sakari ar jūrnieku ģimenēm, tās informējot un morāli atbalstot. Kā zināms, Latvija piesaistīja arī Somijas Ārlietu ministriju, kurai ir vēstniecība Irānā. Tomēr jāsaprot arī tas, ka atbrīvošana prasīs laiku.

Kā izteicās "Stena Bulk" prezidents Eriks Hanels, kuģa īpašniekam vissvarīgākais ir aizturēto jūrnieku dzīves apstākļu nodrošināšana un atgriešana mājās."

KĀ RISINĀT SASPĪLĒTO SITUĀCIJU HORMUZA ŠAURUMĀ?

Hormuza šaurums Persijas līcī ir viens no svarīgākajiem naftas transportēšanas ceļiem, un pēdējā laikā tur notikušie incidenti ievērojami vairojuši spriedzi reģionā.

Irānas IRIB TV pārraidītajā videomateriālā redzami tankkuģa apkalpes locekļi, tostarp Latvijas pilsonis, tomēr eksperti norāda, ka tas nesniedz pilnīgu informāciju par jūrnieku situāciju. Tikmēr Irānas varas iestādes turpina apgalvot, ka kuģis aizturēts likumīgi, lai garantētu drošību reģionā.

Somijas vēstnieks vairākkārt bijis uz pārrunām Irānas Ārlietu ministrijā un ticis ar Irānas amatpersonām. "Paudām raizes par jūrnieku atrašanās vietu un to, vai apkalpe, ieskaitot latviešu jūrnieku, saņem pārtiku, dzeramo ūdeni un nepieciešamības gadījumā arī medicīnisko palīdzību. Kontaktus ar mūsu



"Stena Impero" apkalpe.



vēstniecību uzturam katru dienu, un šīs nedēļas sākumā esam saņēmuši indikācijas, ka mūsu konsuls drīkstēs apmeklēt kuģi, satikt jūrniekus un savām acīm pārliecināties, ka viss ir kārtībā,” skaidroja Hāvisto.

Irānas prezidents Hasans Rouhani ir draudējis slēgt jūras šaurumu pašreizējās spriedzes dēļ, kas varētu izjaukt pasaules naftas piegādi un izraisīt cenu paaugstināšanos.

“Mēs vienmēr esam garantējuši šī šauruma drošību un kuģošanas brīvību,” telekompānijai “Deutsche Welle” sacīja Irānas prezidents Hasans Rouhani. “Bet nespējējieties ar lauvas asti, jūs to nožēlosiet mūžīgi.”

Lai parūpētos par kuģu drošību Hormuza šaurumā, Lielbritānija izteikusi priekšlikumu izveidot Eiropas valstu vadītus kuģošanas aizsardzības spēkus Persijas līcī. Šādu misiju kopīgi varētu vadīt Lielbritānija un Francija. Savukārt ASV vēlas izveidot Hormuza šauruma aizsardzības koalīciju, un aicinājums tajā iesaistīties izteikts arī Latvijai. Latvijas Ārlietu ministrija norādījusi, ka Latvija šobrīd vērtē iespējas sniegt ieguldījumu starptautiskajos centienos, kas vērsti uz drošības un stabilitātes veicināšanu reģionā. “Mums nav tādu līdzekļu un tādu kuģu, lai piedalītos, bet mums ir pieredze, kad Latvijas virsnieki ir bijuši komandvadības elements kādā no operācijām,” norādīja Rinkēvičs.

Lielbritānijas ārlietu ministrs Hants uzrunā parlamentā uzsvēra, ka navigācijas brīvība ir katras valsts interesēs un to var nodrošināt, izveidojot Eiropas valstu vadītu kuģošanas aizsardzības misiju. Tā garantētu kuģu un apkalpu drošību stratēģiski svarīgajā reģionā. Lai nodrošinātu savu kuģu drošību, Lielbritānija 25. jūlijā deva rīkojumu savai karaflotei pavadīt britu kuģus caur Hormuza šaurumu. Kuģi zem Lielbritānijas karoga tiks pavadīti atsevišķi vai grupās, ja iepriekš tiks saņemta informācija par došanos caur šaurumu. Amatpersonas ir vienprātis, ka brīva kuģošana caur Hormuza šaurumu ir Eiropas valstu augstākā prioritāte un jācenšas izvairīties no jebkādiem konfliktiem. Jādara viss iespējamais, lai novērstu karu. Par plāniem kuģošanas drošības garantēšanai jau paziņojušas arī ASV, kas rosinājušas īstenot civilo kuģu eskortēšanu.

KOPĪGAIS PAZIŅOJUMS PAR SITUĀCIJU HORMUZA ŠAURUMĀ

2019. gada 2. augustā Starptautiskā kuģniecības palāta (ICS), Eiropas Kopienas kuģu īpašnieku asociācijas (ECSA) un Āzijas kuģu īpašnieku asociācija (ASA) nāca klajā ar kopīgu aicinājumu, mudinot starptautisko sabiedrību nekavējoties rīkoties, pārtraukt spriedzes saasināšanos un pilnībā ievērot starptautiskās tiesības.

Visām valstīm būtu jārūpējas, lai tiku nodrošināta tirdzniecības kuģu droša kuģošana, kas noteikta Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada Jūras tiesību konvencijas (UNCLOS) 19. pantā.



UZZIŅAI

Kā liecina IVN 2018. gada statistika, katru dienu caur Hormuza šaurumu izved aptuveni 21 miljonu barelu naftas un naftas produktu, kas ir apmēram viena trešdaļa no pasaules jūras naftas tirdzniecības. Lielākā daļa naftas, ko 2018. gadā transportēja caur šaurumu, tika vesta uz Ķīnu, Japānu, Dienvidkoreju un Indiju. ASV pa šo ceļu dienā importēja gandrīz 1,4 miljonus barelu. Lielbritānija caur Hormuza šaurumu importē nedaudz naftas un apmēram trešo daļu no sašķidrinātās dabasgāzes.

"Kuģošanas brīvība un drošība ir starptautisko jūras tiesību pamatprincips, un tas ir ārkārtīgi svarīgi globālajai tirdzniecībai. Jūrniekiem un kuģiem jāgarantē drošība, tāpēc gluži vienkārši nav pieļaujams, ka viņi jebkādā veidā tiek izmantoti kā ierocis politisko un citu problēmu risināšanā," uzsvēra ICS ģenerālsēkretārs Gajs Platens.

"Kuģus, kas nodarbojas ar starptautisko tirdzniecību, nedrīkst pakļaut nelikumīgiem arestiem vai bruņotiem uzbrukumiem. Hormuza šaurums ir svarīgs ceļš Eiropas tirdzniecības kuģiem, un mēs mudinām ES dalībvalstis sadarboties ar Irānas varas iestādēm, lai stabilizētu situāciju," papildināja ECSA ģenerālsēkretārs Mārtins Dorsmans.

"Hormuza šaurums ir vienīgais ceļš no Persijas līča un viens no svarīgākajiem kuģu ceļiem, kas savieno Eiropu un Āziju, tādēļ mēs mudinām visas valstis nodrošināt drošu kuģošanu, ievērojot kuģošanas brīvību un tiesības, kas noteiktas

UNCLOS, un censties mazināt spriedzi reģionā," sacīja ASA ģenerālsēkretārs Angs Čin Engss.



IRĀNA PIENĒM LĒMUMU ATBRĪVOT TĀNKUĢI "STENA IMPERO"

2019. gada 23. septembrī Irāna paziņoja, ka naftas tankkuģis "Stena Impero", kas pirms vairāk nekā diviem mēnešiem tika aizturēts Persijas līcī

un turēts pie Irānas ostas Banderabāsas, var brīvi pamest Irānu.

"Juridiskais process ir noslēdzies, un, balstoties apstākļi, ka nosacījumi, lai naftas tankkuģis varētu tikt atbrīvots, ir izpildīti, tas var doties tālāk," preses konferencē teica Irānas valdības pārstāvis sakariem ar presi Ali Rabiei.■

Sagatavoja Anita Freiberga



BRIESMĪGA BIJA NEZIŅA, KAS AR MUMS NOTIKS

Latvijas jūrniece Dzintars Stanis atradās uz Zviedrijas kompānijas “Stena Bulk” tankkuģa “Stena Impero”, ko 19. jūlijā sagrāba Irānas revolucionārā gvarde. Kuģis ir reģistrēts zem Lielbritānijas karoga, uz tā atradās 23 apkalpes locekļi. Dz. Stanis bija kuģa kapteinā vecākais palīgs.

5. septembrī atbrīvoja septiņus apkalpes locekļus, tostarp arī Dzintaru. 27. septembrī “Stena Impero” tika atbrīvots un pameta Irānas ostu.

“Man tas bija pirmais reiss uz šā kuģa, pirmais reiss arī šajā kuģošanas kompānijā. Uz kuģa biju tikai trīs dienas. 19. jūlijā ap pusdienlaiku izgājām no Fudžeiras ostas. Tā kā Gibraltārā bija aizturēts irāņu kuģis “Grace 1”, nebija izslēgts, ka varētu notikt uzbrukums kādam britu kuģim. Angļu admirālitate bija ieteikusi ceļus, pa kuriem labāk pārvietoties, un mēs gājām pa ieteikto ceļu. Apmēram piecas stundas pēc izešanas no ostas notika uzbrukums mūsu kuģim. Tas bija mans sardzes laiks,” stāsta Dz. Stanis.

Viņš atceras, ka laiks bija dūmakains, valdīja reģionam raksturīga karsta migla, turklāt Hormuza šaurumā parasti esot daudz laivu un mazu kuteru, tādēļ uzbrukums izdevies straujš un negaidīts. “Tas notika brīdī, kad migla sāka izklīst. Pirms mums gāja tankeris, to neaiztika, bet uz mūsu kuģa borta bija redzams, ka pieraksta osta ir Londona, acīmredzot tieši tādēļ mums uzbruka. Kuģi ielencā kādi septiņi astoņi kuteri, arī šāva pa bortu. Vīrs mums riņķoja helikopters, mēs mēģinājām no tā izvairīties, viņiem tikai trešajā reizē izdevās nolaist bruņotus cilvēkus uz klāja. Viņi bija astoņi, vēlāk skatījās video, tur gan izskatās, ka seši. Mums angļiski lika visiem gulties ar seju pret zemi! Izsauca kapteini un pavēlēja doties ziemeļu virzienā. Es biju uz tiltiņa, stāvēju un skatījos tikai uz priekšu, virzienā, kur kuģis devās. Pēc kāda laika man atļāva apsēsties. Tā mēs braucām apmēram trīs stundas. Uzbrucēji visu laiku meklēja un jautāja, kuri ir angļi. Kuri no jums ir angļi? Taču uz kuģa bija tikai indieši, krievi, viens filipīnietis un es. Viņiem vajadzēja tieši angļus, laikam bija domājuši, ja Londona ir pieraksta osta, tad būs arī angļu apkalpe,” skaidro Dzintars.

Ap pulksten 11 vakarā kuģis sasniedza Irānas ostu. “Pirmās dienas uz kuģa atradās viņu “specnazs”, pavadīja katru no mums. Pēc četrām dienām palika tikai vairāki apsargi. Uz kuģa bija ēdiens un ūdens, taču jau pēc pāris dienām mums jautāja, vai ir viss, kas nepieciešams. Tomēr pirmo nedēļu bija ļoti bail, nezinājām, kas ar mums notiks. Mūs apsūdzēja visādos grēkos, teica, ka esam braukuši ar izslēgtu GPS, tad sacīja, ka esam sabraukuši kādu irāņu zvejas kuģi, bet tas viss bija pilnīgas muļķības. Mūs pratināja pa vienam, filmēja, jautāja,



Dzintars Stanis.

piemēram, kāpēc bijām izslēguši GPS. Nu nebijām taču! Bet ja nu kāds no apkalpes locekļiem būtu pateicis, ka bija izslēgts? Tā neziņa bija briesmīga. Pēc nedēļas jau sapratām, ka gluži pie sienas mūs laikam tomēr neliks," atceras Dz. Stanis.

Pirmās četras dienas jūrnieki tika turēti gūstā uz tiltiņa, tualete bija pieejama, taču nomazgāties nebija iespējams. "Pēc tam jau sāka pa četriem cilvēkiem vest uz kajītēm, lai varētu nomazgāties un sakopties. Pēc nedēļas atļāva pirmo reizi sazināties ar ģimeni."

Dzintars atceras arī sava veida kuriozu: kamēr kuģis bija aizturēts, bet apkalpe jau varēja samērā brīvi pa to pārvietoties, ieradies kāds slavens irāņu kinorežisors, kurš uzņēmis filmu par kuģa aizturēšanu. Apkalpei vajadzējais tēlot pašiem sevi, kad no jauna inscenēta kuģa sagrābšana. "Ko var zināt, varbūt vēl kļūšu par irāņu kinozvaigzni!" pasmejas jūrnieks.

Notikušo atceras arī Mihails Kiriljins, kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijas "Ultramarin" vadītājs. "Ultramarin" nosūtīja Dz. Stani darbā uz "Stena



Impero" un pēc kuģa sagrābšanas darīja visu iespējamo, lai palīdzētu gan jūrniekam, gan viņa ģimenei. "19. jūlijā ap pulksten 18 man zvanīja no "Stena Bulk" kompānijas un teica, ka, visticamāk, kādi spēki mēģina sagrābt kuģi. Apmēram pēc stundas zvanīja otrreiz, ka kuģis ir sagrābts. Vēlāk sazinājos ar Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītāju Jāzepu Spridzānu un ar Latvijas vēstniecību Lielbritānijā. Mums zvanīja arī no apdrošināšanas kompānijas, viņu pārstāvis pabija uz kuģa un teica, ka ar apkalpi viss ir kārtībā. Taču ar ģimeni sazināties varējām tikai mēs, jo Dzintaram un viņa sievai bija dažādi uzvārdi, patiesībā tikai es zināju viņas uzvārdu. Mēs sazvaniņāmies regulāri." Dzirdot Kirilina teikto, Dzintars piebilst, ka nu gan viņam un sievai jau esot vienādi uzvārdi.

M. Kiriljns ir pārliecināts, ka kuģa sagrābšanai bija tikai politiski motīvi – Irānai bija svarīgi "atspēlēties" par kuģa "Grace 1" aizturēšanu, parādīt, ka ar viņiem nedrīkst nerēķināties.

Dz. Stanis atzīst, ka viņam joprojām nav skaidrs, kādēļ tieši viņš bija starp septiņiem apkalpes locekļiem, kurus atbrīvoja pirmos. No sākuma viņa vietā atbrīvojamo sarakstā bijis iekļauts kāds apkalpes loceklis no Indijas, taču pēc tam veiktas izmaiņas. M. Kiriljns uzskata, ka tas, visticamāk, bijis Irānas labas gribas žests – atbrīvot vienīgo ES pilsoni.

Pēc atbrīvošanas Dzintars aizlidojis uz Dubaju, kur bija nodrošināta iespēja ierasties viņa sievai. Tālāk jau ceļš veda uz mājām.

"Tas, protams, ir piedzīvojums, ko vairāk negribētos atkārtot. No 2008. līdz 2010. gadam tiku kuģojis caur pirātu kontrolētajiem rajoniem, bet toreiz laikam paveicās. Šoreiz, zinot, ka ir aizturēts kuģis "Grace 1", pirms reisa teicu sievai, ka būšu uz britu kravas kuģa, visādi var gadīties, bet pats biju pārliecināts, ka gan jau nekas ļauns nenotiks. Taču esmu gatavs atgriezties darbā "Stena Bulk" kompānijā. Droši varu teikt, ka man tur patīk. Esmu pārliecinājies, ka kompānija ir atbildīga un darīja visu, lai atbalstītu un glābtu savus cilvēkus, viņi strādāja visaugstākajā profesionālajā līmenī, par ko esmu kompānijai pateicīgs. Tāpat esmu pateicīgs kruingkompānijai "Ultramarin", saka Dz. Stanis.

M. Kiriljns piebilst, ka "Stena Bulk" ir stabila kompānija, kas saviem darbiniekiem nodrošina augstu atalgojumu, tādēļ cilvēkiem, pirms uzsākt darbu šajā kompānijā, jāiztur ļoti stingra atlase: "Mēs uz šo kompāniju sūtām tikai profesionālākos jūras virsniekus, Dzintars ir viens no tādiem. Pavisam "Stena Bulk" strādā ap 250 latviešu virsnieku, galvenokārt kapteiņi, vecākie palīgi un vecākie mehāniķi." ■

Sarma Kočāne



LATVIJĀ JŪRNIKUS DARBĀ IEKĀRTO 56 KRUINGA KOMPĀNIJAS

Latvijā ir 11 408 aktīvie jūrnieki, kam, pēc 2019. gada 1. janvāra datiem, ir derīgi kvalifikāciju apliecinājoši dokumenti darbam uz tirdzniecības flotes kuģiem. Pēc Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra datiem, lielākā daļa tirdzniecības flotes jūrnieku iekārtojas darbā uz kuģiem, izmantojot kādas no Latvijā reģistrētajām 56 kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijām (kruinga kompānijas) pakalpojumus.

JR Konvencionālās uzraudzības daļas vadītājs Roberts Gailītis informē, ka puse no Latvijas jūrniekiem (52%), ko darbā iekārto kruinga kompānijas, strādā uz naftas uz ķīmijas tankkuģiem. Vēl salīdzinoši daudz jūrnieku strādā uz gāzes tankkuģiem (10%) un *ro-ro* kravas kuģiem (13%). Pavisam uz šo triju tipu kuģiem ir nodarbinātas trīs ceturtdaļas no visiem Latvijas jūrniekiem.

4% Latvijas jūrnieku strādā uz kuģiem zem Latvijas karoga, 44% uz kuģiem zem kādas citas Eiropas Savienības valsts karoga, bet 52% uz trešo valstu karoga kuģiem. Visvairāk jūrnieku ir nodarbināti uz kuģiem zem Māršala Salu karoga – 17%, Maltas – 11%, Apvienotās Karalistes – 8%, Libērijas – 8%.

“Sertificēto tirdzniecības flotes kuģu virsnieku skaits gada sākumā bija 5821, ierindas jūrnieku – 5587. Gan dati par sertificētajiem jūrniekiem, gan Latvijas kruinga kompāniju darbā iekārtotajiem jūrniekiem apliecina starptautiskajā jūrniecības darba tirgū nu jau vairākus gadu vērojamo tendenci – pieprasījuma samazināšanos pēc Latvijas ierindas jūrniekiem un noturīgu pieprasījumu pēc Latvijas kuģu virsniekiem,” uzsver R. Gailītis.■



KAPTEIŅI PIEDALĀS LATVIJAS JŪRNICĪBAS STRATĒGIJAS VEIDOŠANĀ

2019. gada 15. martā Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) biedri pulcējās uz savu gadskārtējo kopsapulci, lai atskatītos uz aizvadītajā gadā paveikto un spriestu par jauniem darbiem, uzdevumiem un, kā tagad pieņemts teikt, jauniem izaicinājumiem.

LKKA prezidents kapteinis Jāzeps Spridzāns sniedza 2018. gada pārskatu un iezīmēja 2019. gada darbības virzienus, kā arī pasniedza Satiksmes ministrijas Atzinības rakstus diviem kapteiņiem, kuri tos nebija saņēmuši Jaungada ballē, kad Jūrlietu departamenta direktore kapteiņiem pasniedza Atzinības rakstus par īpašu ieguldījumu jūrniecības attīstībā Latvijā.

"Kapteinis jau tāds pats cilvēks vien ir," sacīja kapteinis Spridzāns, kurš ir ne tikai Jūrnieku reģistra vadītājs, bet arī Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas 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 lielāka vērība tiek veltīta jaunākās paaudzes kapteiņu piesaistīšanai. Vairāki kapteiņi jau pārkāpuši astoņdesmit gadu



Ikgadējā LKKA kopsapulcē kapteiņus uzrunā asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns.



sliekšni, 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 vai-

rāk iesaistītos izglītības procesā,” uzsver Spridzāns. “Vārdos jau faktiski nav neviena, kurš nebūtu gatavs to darīt, bet reālā dzīve parasti ienes 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 nāk daudz, bet uztrauc tas, 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 ir krievu valoda, bet ar latviešu valodas zināšanām, maigi izsakoties, bija paknapi, lai neteiktu, ka nebija nekā, bet tagad 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.

NESTRĀDĀJAM JAU PATEICĪBAS DĒĻ

Lai gan kapteinis Spridzāns ir pārliecināts, ka īsti profesionāli 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 jau tā 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 pieņēmumu 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, tik 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!"



CESMA valdes sēdē 2019. gada 31. janvārī Briselē.

KAPTEIŅI SATRAUKTI PAR PIEAUGOŠAJĀM PRASĪBĀM

Kapteiņu asociācijas sapulcē piedalījās Latvijas Jūras administrācijas Ostas valsts kontroles (PSC) darbinieki, lai informētu kapteiņus par Kuģu drošības inspekciju darbības principiem, uzdevumiem un stratēģiju ne tikai Latvijā, bet arī pasaulē. PSC speciā-

listi uzsvēra, ka galvenie aizrādījumi kuģu inspekciju laikā ir par kuģošanas drošības, ugunsdrošības, darba un sadzīves apstākļu pārkāpumiem, kā arī pārkāpumiem ar navigācijas kartēm un pārgājiena plānu.

Lielas problēmas kapteiņiem sagādā izpildīt tās prasības, ko viņiem uzliek starptautiskās konvencijas. Piemēram, uz kuģiem, kur ir minimāls apkalpes sastāvs, ir grūti izpildīt visas esošās prasības par darba/atpūtas stundu ievērošanu. Šis apstāklis kuģu inspektoriem ir kā signāls augstāka riska noteikšanai. PSC inspektori atzina, ka šādos gadījumos apkalpe ir situācijas ķīlniece, jo, veicot nepieciešamo darba apjomu, neizbēgami būs pārkāpumi attiecībā uz darba un atpūtas stundu ievērošanas grafiku. Ko darīt šādos gadījumos? Ostas valsts kontroles darbinieki iesaka saglabāt visus pierādījumus par darba devēja pieprasīto darba apjomu, saglabāt pierādījumus, ka kapteinis ir ziņojis kompānijai par iespējamo darba un atpūtas stundu neatbilstību pieprasītā uzdevuma izpildei.

Tāpat kapteiņiem ir jābūt gataviem jaunajām MARPOL prasībām, kas stāties spēkā no 2020. gada 1. janvāra, kad maksimālais izmešu līmenis "Global Sulphur Limit" no kuģu dzinējiem tiks samazināts līdz 0,50% m/m. Būs nepieciešams uzstādīt papildu tehniskās iekārtas, lai ievērotu jaunās prasības.■



KOPĀ CĪNĀS PAR SOCIĀLO VIENLĪDZĪBU

Tūkstošiem arodbiedrības darbinieku un biedru 27. martā pulcējās Briselē uz noslēguma demonstrāciju kampaņai “Par godīgu transportu Eiropā”, kuru vadīja un organizēja Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF). Kampaņa, kas norisinājās no 22. līdz 27. martam, bija vērsta pret sociālo dempingu Eiropas transporta sektorā, par cienīgiem darba apstākļiem un algām, kvalitatīvu un drošu darbu, kā arī uzticamu servisu.

Transporta nozares darbinieki un arodbiedrības izvērsa protesta akcijas visā Eiropā, kuru laikā lika ieklausīties protestos pret dažādiem pārkāpumiem, dzelzceļa nozares privatizāciju, darba spēka tirdzniecību kruīza nozarē, iebiedēšanu un uzmākšanos, kā arī pret pārmērīgu ostu un kuģu automatizāciju. Protestu organizētāji transporta nozares darbinieku vārdā pauda viedokli, ka Eiropas Savienības Mobilitātes pakotne, kuras mērķis ir pārskatīt un precizēt esošo nozares regulējumu, neatspoguļo patiesos centienus, tāpēc reforma būtībā ir nonākusi strupceļā. EP Transporta komitejas virzītā reforma lobē Rietumeiropas valstu intereses, no tirgus cenšoties izspiest Centrāleiropas un Austrumeiropas valstis. To publiski ir paudis arī EP Transporta un tūrisma komitejas loceklis eiroparlamentārietis Roberts Zile, kurš uzsvēris, ka īpaši centieni šajā virzienā ir Francijas prezidentam Makronam.

Noslēguma demonstrācijā piedalījās arī pārstāvji no Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības. 2019. gada 27. martā LTFJA delegācija, kurā bija trīs jūrnieki, kopā ar daudzskaitlīgu transporta nozares





darbinieku pulku un transporta darbinieku arodbiedrībām no visas Eiropas ieradās Briselē, lai aizstāvētu savas tiesības uz cienīgu darbu transporta sfērā, šādā veidā padarītu Eiropu solidārāku, parādot arodbiedrības kustības saliedētību.

ITF ģenerāldirektors Stīvens Kotons: "Vairāk nekā desmit miljoni eiropiešu strādā Eiropas transporta nozarē – uz sauszemes, jūrā un gaisā, dodot ieguldījumu Eiropas ekonomikā. Tāpēc ir vairāk nekā godīgi prasīt, lai pienācīgi tiktu novērtēts viņu darbs un ieguldījums. Maijā, kad notiks Eiropas Parlamenta vēlēšanas, ir ļoti svarīgi atdot savu balsi tiem deputātu kandidātiem, kuri izturas atbildīgi pret transporta politiku Eiropā."

ETF prezidents Franks Morels: "Mēs esam šeit, lai pamodinātu Eiropas Parlamenta deputātus, kuri joprojām ignorē transporta darbinieku prasības un bez izpratnes izturas pret tiem nozares cilvēkiem, kuri vairo Eiropas labklājību un ceļ dzīves līmeni."

Pēc atgriešanās no Briseles savu viedokli pauda jūrnieki.

Vecākais mehāniķis Roberts Veidemanis: "Šis grandiozais un iespaidīgais pasākums bija noorganizēts augstākajā līmenī, tāpēc demonstrācija noritēja bez konfliktiem, ja nu vien dažas nesankcionētas petardes un uguņošanas, pret ko policija tomēr izrādīja iecietību un sapratni. Bet demonstrācijas apmēri liecina par to, ka Eiropā problēmu netrūkst un viss nav tik gludi un skaisti."

Galvenais inženieris Sergejs Seņins: "Demonstrācijā piedalījās praktiski visas Eiropas transporta darbinieku arodbiedrības. Mēs kā LTFJA pārstāvji atbalstījām Eiropas Transporta darbinieku federācijas izvirzītās prasības – taisnīgus darba noteikumus transporta nozarē. Tūkstošiem cilvēku gāja pa Briseles ielām, lai paustu savu viedokli, un tas parāda, cik liels spēks ir vienotībā."

Kapteinis Jevgeņijs Gordejevs: "Bija jauki būt daļai no Eiropas Transporta darbinieku federācijas un streika laikā Briselē redzēt, cik daudzu valstu pārstāvji un dažādu nozaru transporta darbinieki no visas Eiropas savā starpā ir solidāri. Ieņemot dažādus amatus, mēs visi kopā cīnāmies par sociālo vienlīdzību un visi vēršam skatienu vienā virzienā."

Lai gan Latvija ir maza ES valsts, tomēr streika laikā mēs to neizjutām, jo visi cilvēki bija draudzīgi un bija gatavi kopā cīnīties pret sociālo dempingu."■

KUR RAST PAREIZOS VĀRDUS?

Kapteinis Normunds Vilkaušs savā *facebook* lapā pauž satraukumu par to, ka Salacgrīvas vidusskolai neizdevās nokomplektēt pilnu komandu dalībai vidusskolēnu konkursā “Enkurs”. Kapteinis vērsās pie jurniecības nozares ar aicinājumu: “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 jurniecības nozarei, mums visiem kopā ir jāķeras pie mājas darba!”

2019. gadā notika vairāki pasākumi, kuru mērķis bija uzrunāt jaunos cilvēkus: izstāde “Skola”, pirmo reizi sarīkotās Karjeras dienas Latvijas Jūras akadēmijā, Atvērto durvju dienas akadēmijā un Liepājas Jurniecības koledžā. Tāpat “Bibliokuģis “Krišjānis Valdemārs”” turpina savu ceļojumu pa visu Latvijas novadu skolām, lai iepazīstinātu jaunatni ar jurniecības vēsturi un popularizētu jurnieka profesiju. Tomēr nav pārliecības, ka visi šie vēstījumi sasniedz adresātu. Tādas aizdomas radās kādā pasākumā, kad cienījami kapteiņi uzrunāja topošos jurniekus un stāstīja par jurnieka profesijas plusiem un mīnusiem, par to, ar ko jārēķinās, strādājot jūrā, uz ko jābūt gataviem un kādi būs ieguvumi, bet studenti turpināja sērfot internetā un savā starpā sazināties globālajā tīmeklī, vārdu sakot, izturējās tā, it kā nekas tamlīdzīgs uz viņiem nekad neattieksies. Kapteinim Vilkaušam ir taisnība – visiem kopā ir jādomā, kā uzrunāt jauniešus, tikai diemžēl nav īstas skaidrības un priekšrakstu, kā tad jauniešus uzrunāt, lai informācija viņus sasniegtu, ieinteresētu un pārliecinātu, jo tas, ka pie plusiem vienmēr piemin salīdzinoši labo atalgojumu, izrādās, jauniešiem nav svarīgākais arguments, kas runātu par labu šai profesijai.



“VISU SAVU MŪŽU ESMU ATDEVIS JŪRAI”

Kapteinim ARVĪDAM BUKAM šie Jūras svētki bija nedaudz skumji, jo 15. jūlijs bija viņa pēdējā darba diena Ventspils ostas kapteiņa amatā. Par daudzajiem darba gadiem kapteinim pateicās kolēģi un pilsētas dome. Jūras svētkos Ventspils domes priekšsēdētājs Aivars Lembergs pasniedza Arvidam Bukam Atzinības rakstu un naudas prēmiju. Atzinīgus vārdus un augstu darba novērtējumu tagad jau bijušajam ostas kapteinim izteica Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis. Savukārt pats veterāns pateicās simtiem cilvēku, ar kuriem viņš strādājis šajos gados gan jūrā, gan krastā. “Mēs pelnījām naudu sev un zivis valstij,” atceras veterāns. Savos 83 gados viņš joprojām pildīja Ventspils ostas kapteiņa pienākumus. Taču tagad ir pienācis brīdis, kad jāšķiras no kolēģiem un iemīļotā darba.

Kapteiņa Arvīda Buka cilvēka un darba mūžs ir novērtēts. 2018. gads viņam bija ļoti nozīmīgs, jo 3. maijā, dienu pirms Latvijas Republikas Neatkarības deklarācijas pasludināšanas gadadienas, kapteinis no Valsts prezidenta Raimonda Vējoņa rokām saņēma augstāko valsts apbalvojumu – Triju Zvaigžņu ordeni. Jau 2010. gadā Latvijas Jūrnieceības savienības biedru kopsapulcē Ventspils brīvostas kapteinis Arvids Buks saņēma LJS apbalvojumu “Par mūža ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā” un arī Satiksmes ministrijas Pateicības rakstu, bet 2014. gadā Ventspils pilsētas dome bija novērtējusi Arvīda Buka ieguldījumu pilsētas un ostas attīstībā, pasniedzot viņam balvu par godu Ventspils 724. dzimšanas dienai.

Pārdomājot savu dzīvi, darbu un karjeru, Arvids Buks neko tur nevēlētos mainīt, nevienu dienu, jo jūra ir bijusi viņa dzīves piepildījums. Lai gan īpaši netic likteņa zīmēm, tomēr ir pateicīgs augstākiem spēkiem, kas visu izkārtājuši tā, lai viņš kļūtu par jūrnieku, kapteini un godīgu cilvēku. Liela darba mīlestība, milzīgs gribasspēks un neatlaidība, sapratne un cilvēciskums. Tie ir tikai daži apzīmējumi, kas pirmie nāk prātā, lai raksturotu kapteini Buku. Tas ir cilvēks, uz kuru var paļauties, kura klātbūtne vieš drošības sajūtu un tajā pašā laikā liek apjaust, ka nekas šajā dzīvē nenāk viegli. Darbs un jūra – lūk, tās divas atslēgas, kas tālbraucējam kapteinim Arvidam Bukam atvērušas visu pasauli, noliekot pie kājām gan profesionālus sasniegumus, gan cilvēku mīlestību.

“Ar gandarījumu varu teikt, ka Triju Zvaigžņu ordenis ir mana mūža augstākais novērtējums, ko esmu nopelnījis ar savu darbu. Visu savu mūžu esmu atdevis jūrai, un arī tos divdesmit septiņus gadus, ko nostrādāju par Ventspils



ostas kapteini, var pie-skaitīt kā jūrai atdotus.”

Arvīds Buks vienmēr uzsver, ka visi viņa darba sasniegumi bijuši, tikai pateicoties mācībām. “Kā tikai piedāvāja, ka var mācīties, es biju pirmais, kas pieteicās. Biju pārliecināts, ka dzīvē uz priekšu tikšu tikai tad, ja mācīšos.”

1992. gadā Buks kļuva par pirmo Ventspils ostas kapteini neatkarīgajā Latvijā. Toreiz ostas kapteiņa dienests pārgāja Ventspils brīvostas pārvaldes pārziņā. Arvīda Buka un Ventspils brīvostas pārvaldes vadībā ostas kapteiņa dienests tika faktiski izveidots no jauna. Arvīds Buks bija klāt un iesaistījās ostā notiekošajās milzīgajās pārmaiņās. Viņa darba gados osta ieguva pavisam citu kvalitāti – tā kļuva par dziļūdens ostu, mūsdienīgu un drošu; ostā ir uzbūvēti jauni termināļi un piestātnes.

Tango un akordeons ir kapteiņa divas lielās sirdslietas, bet kādā mēlē dzied, tam neesot nozīmes, labai mūzikai nav tautības. Vēl ostas kapteinim patik makšķerēt un tikties ar labiem cilvēkiem. Jautāts, kāda loma Arvīda Buka dzīvē ir bijusi viņa kapteiņa formai, Buks atbild, ka dzīvē tai ir bijusi īpaša nozīme: vispirms jau pēc reglamenta ostas kapteinim darbā jābūt formā, bet savulaik, kad gāja jūrā, tas piedeva stāju un apliecināja piederību jūrniecībai, par ko viņš vienmēr ir īpaši lepojis.

Saimniecībā “Buki” rit spraiņa dzīve, tur kopā satiekas ģimenes četru paaudžu pārstāvj, un viņiem vienmēr noder dzimtas vecākā padoms. Kapteiņa Arvīda Buka lielākā dzīves daļa ir iemūžināta melnbaltajās fotogrāfijās, un tām šodien ir kāda īpaša aura. Reiz sarunā kapteinis teica, ka līdz šim vēl nav bijis laika sakārtot bilžu arhīvu, gan jau kādreiz, kad būšot pensijā, to izdarīšot.

“Ja man jautā, kā jūtas cilvēks, kas nostrādājis 64 gadus, varu atbildēt: kā sprinteris, kurš sprinta tempā noskrējis garo distanci un tagad var noslaucīt sviedrus un atpūsties,” saka kapteinis Arvīds Buks.

No garā skrējiena atpūsties, bet izturību un veselību, īsās distances joprojām veicot, novēl



Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks kopā ar savu kapteiņdienesta komandu.



KAPTEINA AMATS NAV PRIVILĒGIJA, TAS IR DARBS

TATJANA PLETEŅA ir pirmā Latvijas sieviete kapteine. Intervijā viņa uzsver: “Negribu, lai mani uzskata par īpašu sieviešu tiesību aizstāvi. Mans ceļš līdz kapteiņa amatam tikai apliecina to, ka katram cilvēkam ir jādara tas, kas viņam patīk, ir jāiet uz savu mērķi un savs darbs jādara ar maksimālu atdevi. Tad nav nekā neiespējama.”

Pirmo reizi uz kuģa T. Pleteņa uzkāpa 2001. gadā kā kadets savā pirmajā praksē. Tas bija kompānijas “Bergesen”, tagad BW, kuģis, un šai kompānijai viņa palikusi uzticīga visus šos gadus. Tatjana ir arī pirmā sieviete kapteine BW kompānijā, un kompānija ar viņu pamatoti lepojas.

“Mana ģimene nekādā veidā nav bijusi saistīta ar jūrniecību, tādēļ man nav skaista stāsta par to, kā izlēmu kļūt par jūrnieku. Kad bija jāizlemj, ko darīt un kur mācīties tālāk, es šķirstīju izglītības iestāžu katalogu un ieraudzīju bildi – skaista meitene uniformā ar baltiem cimdkiem, un nolēmu, ka es arī gribu būt drosmīga meitene skaistā uniformā! Kad iesniedzu dokumentus, uzņemšanā bija kāda kundze gados, kura teica, ka tas nav īsti darbs sievietēm, un pierunāja mani iestāties ostu tehnikas nodaļā. Taču tā drīz vien tika reorganizēta, un es atkal nonācu izvēles priekšā – pāriet uz Tehnisko universitāti vai tomēr studēt kuģu vadīšanu. Tā atkal atgriezās pie kuģu vadības,” atceras Tatjana.

Pirmajā praksē meitenei bez jebkādas pieredzes neklājās viegli. “Skaidrs, ka man gribēja ierādīt manu īsto vietu. Bija brīži, kad domāju – nē, neturpināšu, kam man to vajag! Bet tad padomāju un sapratu – ja padošos, tad tiem, kuri uz mani skatās no augšas, būs izrādījusies taisnība! Tieši tas man neļāva padoties.



Tatjana Pleteņa (pirmā no labās) savā otrajā reisā kapteiņa amatā kopā ar savas komandas virsniekiem.



Tagad manā apkalpē ir divas stūrmanes un viena kuģu mehāniķe. Es viņām uzreiz teicu: no jums prasīšu maksimumu, jo citādi šo darbu darīt nevar,” saka kapteine Pleteņa. Viņa ir pārliecināta, ka sievietes uz kuģa strādā daudz apzinīgāk un ar lielāku atbildību nekā vīrietis, jo labi zina – atliek pielaut kļūdu, un uzreiz būs jādzird: nu jā, ko var gribēt no sievietes! “Man otrajā praksē vecākais palīgs teica: “Tava vieta ir virtuvē!” Bet pēc dažiem gadiem, kad biju kļuvusi par stūrmani un viņš par kapteini citā kompānijā, viņš man piezvanīja un sacīja: “Es gribētu, lai tu strādā uz mana kuģa, tad es naktīs mierīgi varētu gulēt.””



Kapteina trešā palīdzība.



Kapteina otrā palīdzība.

Meitenēm, kuras sapņo par jūras virsnieku, varbūt pat kapteina karjeru, ir jāsaprot, ka uz kuģa neeksistē tāds jēdziens kā “sieviešu tiesības”. Uz kuģa tu nevari prasīt pret sevi īpašu attieksmi. “Vai nu tu spēlē kopā ar visiem, vai arī tevis tur nav,” secina Tatjana.

“Es sāku strādāt jau pēc trešā kursa beigšanas, tolaik bija tāda iespēja. Tomēr ātri vien sapratu, ka, lai dzīvētu attīstītos, jāturpina mācības, un iestājos LJA neklātienē. Strādāju un mācījos vienlaicīgi, un patiesībā tas nebija viegli. Neskatoties uz to, vēlāk pabeidzu arī “Lloyds Maritime Academy” tālmācības kursu programmā “Ostu vadība” un Londonā sekmīgi nokārtoju eksāmenu.

Sākot strādāt par stūrmani, domāju, ka pastrādāšu jūrā kādus gadus piecus. Pēc tam termiņš pamazām pieauga – jau bija nostrādāti septiņi gadi, tad jau deviņi... Un nu jau astoņpadsmit. Kur tas laiks tā skrien?!

Bet, godīgi sakot, tagad saprotu, ka citu darbu nevēlos, un pat nevaru iedomāties, ko citu varētu savā dzīvē darīt.”



JŪRNICĪBA – CILVĒKI UN LIKTENĪ



Tatjana Pleteņa vēl kā kapteiņa vecākā palīdzde.



Latvijas Jūras akadēmijas 10 gadu jubilejā
kopā ar Hugo Legzdiņu.

Lai kļūtu par kapteini, ļoti svarīga ir virsnieka reputācija. Tatjana saka – lai to iegūtu, sevi ir jāpierāda un jāapliecina atkal un atkal. “Sev nedrīkst dot nekādas atlaides. Un tad pienāk brīdis, kad jūti – tava reputācija sāk strādāt tavā labā.

Gads pirms mana pirmā reisa kapteiņa amatā pagāja sagatavošanās procesā – kursi, testi, intervijas. Mani ļoti stingri vērtēja gan profesionālā, gan arī psiholoģiskā aspektā – vai derēšu, vai tikšu galā. Un tas nebija tāpēc, ka esmu sieviete. Man vienkārši atkal “paveicās” būt pirmajai kompānijā jaunievietajā paaugstināšanas (*promotion*) sistēmā.

Man noteikti ir paveicies, ka strādāju skandināvu kompānijā, viņiem nav īpašu aiz-

spriedumu pret sievietēm vai arī tie ir daudz mazāki nekā daudzās citās valstīs.

Man pašai nav problēmu pajautāt pieredzējušiem kolēģiem, ja kaut ko nezinu, mani tas nekādi nepazemo, un man ir patiešām lieliski kolēģi! Reisa laikā mana vienīgā prioritāte ir, lai mans kuģis būtu drošs, kaut kādām personīgajām ambīcijām nav vietas.

Mana pārliecība ir, ka kapteiņa amats nav nekāda privilēģija, tas ir nopietns un smags darbs.

Kad devos pirmajā reisā par kapteini, kompānija mazliet tomēr bažījās, kā apkalpe uzņems sievieti kapteini. Intervijā pirms paaugstināšanas prasīja arī, kā rīkošos, ja kas... Taču apkalpe bija lepna un laimīga, ka strādā uz kuģa,



kuru vada pirmā sieviete kapteine, jo tā ir tiešām reta pieredze.

Kapteinim ir jābūt ļoti labam psihologam, visu laiku jāvērtē, kāda būs katra apkalpes locekļa reakcija, kas darbojās un kas ne. Jāspēj arī uzticēties savai apkalpei. Nav tā, ka es naktīs neguļu, tomēr zinu, ka man visam jāseko un jābūt gatavi pieņemt jebkuru lēmumu jebkurā brīdī. Protams, ir arī problēmas, un tomēr man ļoti patīk mans darbs!



Kopā ar savu komandu kapteins organizētajā Sporta dienā reisa laikā.

Pirms diviem gadiem mani izsauca palīdzēt kompānijas Oslo ofisā Jūrniciības departamentā. Darbs bija ļoti interesants, man piedāvāja tur palikt, taču es atteicos – pietrūka brīvības. Pietrūka patstāvības un neatkarības. Taču, kad mani atkal aicina palīdzēt, es labprāt piekrišu. Tā ir jauna pieredze, turklāt man kā kapteinei ir viegli strādāt ar tiem cilvēkiem, kurus esmu iepazinusi kopīgā darbā,” skaidro kapteine Pleteņa.

Ja cilvēks iet uz savu mērķi tik apņēmīgi, kā to ir darījusi Tatjana, tad nākas arī no daudz kā atteikties. “Esmu ļoti pateicīga ģimenei un draugiem, kuri mani saprot un atbalsta, gaida mājās vai ciemos jebkurā laikā. Man ir lieliska ģimene, par kuru man pienācis laiks rūpēties, un lieliski draugi ļoti daudzās pasaulēs valstīs. Brīvajā laikā man patīk ceļot, es izmantoju visas iespējas. Man nav tādas vienas sapņu valsts vai zemes, kur gribētu aizbraukt, patiesībā man parasti pat nav iespēja kaut ko iepriekš saplānot, visbiežāk ir pāris brīvas dienas, es paskatos, kurp var iegādāties biļetes, un turp arī dodos! Man patīk dažāda arhitektūra, interesē vēsture, bet patīk arī daba, pastaigas gar jūru. Ja to visu izdodas apvienot, tad ir bijis lielisks ceļojums un ideāla atpūta. Man patīk arī sportot. Uz kuģa, ja brīvāks laiks, organizēju īpašas sporta dienas. Apkalpe to ļoti novērtē – tas palīdz saliedēties, labāk iepazīt citam citu.”

Pati par sevi Tatjana Pleteņa saka: “Man ir uzticami draugi un kolēģi, man ir lielisks darbs, esmu tik daudz ko redzējusi un piedzīvojusi – es esmu laimīgs cilvēks! Paldies par to visiem cilvēkiem, kurus esmu satikusi savā dzīves ceļā!”■

Sarma Kočāne

LJG 2019

Attēli no T. Pleteņas personīgā arhīva, nav paredzēti pārpublicēšanai



LĒMUMI KATRAM JĀPIENEM PAŠAM

Ar ANITU ŠĶINUMU tiekamies tieši pirms viņas brauciena uz lidostu, lai dotos kārtējā reisā. Par kuģa stūrmani Anita nostrādājusi piecus gadus un savu izvēli nekad nav nožēlojusi. Tomēr viņas ceļš uz jūru nosaucams drīzāk par nejaušu.



“Beidzot 12. klasi, radās jautājums, ko darīt tālāk. Biju jau iesniegusi dokumentus RTU Ķīmijas fakultātē, kad ieraudzīju reklāmu par studijām Latvijas Jūras akadēmijā. Mani ieinteresēja studiju programmas, arī tas, ka, beidzot akadēmiju, iegūšu profesionālā bakalaura grādu, bet, pats galvenais, perspektīvas – pēc studijām noteikti būs darbs. Bija viens šķērslis – studiju maksa. Jau zināju, ka Tehniskajā universitātē būšu budžeta grupā, bet akadēmijā togad bija tikai 20 budžeta vietu. Tomēr iekļuvu budžetā arī akadēmijā. 1. septembrī aizgāju uz akadēmiju un vispār nesapratu, kur atrodos. Par laimi, man bija istabas biedrene, kura visu jau bija izpētījusi un zināja, kas kur atrodas, tad es visu

laiku staigāju viņai pa pēdām!” atceras Anita.

Sākot mācības, Anita sapratusi, ka nonākusi pilnīgi jaunā un nepazīstamā pasaulē. Pirmā apjaušana par to, kas vispār ir jūra un jūrniece, radusies pirmajā praksē, kuras laikā viņa nonākusi uz kompānijas “Tallink” prāmja, taču pa īstam sapratusi, kas viņu sagaida, tikai otrās prakses laikā kompānijā “Anglo-Eastern”. Šajā kompānijā Anita strādā joprojām.

“Tikai otrās prakses laikā sapratu, ka patiesībā neko nesaprotu. Jūrnieki runā, es nesaprotu. Viņi visu laiku piemin “ģedu”, es domāju: no ko viņi ņemas par to vectēvu? Jābrauc uz kuģi, bet es pat nezinu, ko ņemt līdzi. Vēlāk jau tu apjēdz, ka uz kuģa ir gan veļas mazgājamā mašīna, gan tīrīšanas līdzekļi, gan ēdiens... Kad kļuva par trešo stūrmani, bija vēl trakāk. Aizlidoju, mani, protams, lidostā sagaidīja, aizveda uz kuģi un pateica – pēc 20 minūtēm sākas tava sardze! Un tad tu paliec viena ar sardzes matrozi. Tā laikam jūtas kaķēns,



kuru iemet ūdenī un kuram pašam jāsaprot, kā izpeldēt malā. Neizpeldēsi – nogrimsi. Uz pirmā kuģa, kur strādāju par stūrmani, kapteinis bija ar pārliecību, ko viņš nemaz neslēpa, ka sievietes uz kuģa nes nelaimi. Ātri sapratu, ka man viss ir jādara mazliet labāk, nekā to pašu izdarītu stūrmanis virietis. Virietim sīkas kļūdas piedod, sievietei – nekad. Vienmēr kāds pajautās: bet kāpēc tu to tā dariji? Nu jā, tu jau esi sieviete!” stāsta Anita.

Darba gaitā viņa sapratusi, ka sievieti stūrmani grūtāk pieņemti nevis pārējiem virsniekiem, bet tieši klāja komandai, “vecajiem jūras vilkiem”, kuri nespēj samierināties ar domu, ka sieviete viņiem kaut ko mācīs. “Parasti saku: es jums neko nemācu, es daru savu darbu un gribu, lai jūs darāt savējo.”

“Lai cik divaini tas izklausītos, bet esmu novērojusi, ka vīriešiem vairāk nekā sievietēm patīk patenkot, paklačoties. Ja tu esi vienīgā sieviete uz kuģa, tad skaidrs, ka tiksi apspriesta un aprunāta. To vienkārši nevajag ņemt galvā. Uz kuģa vispār nav vietas nekādām sievišķīgām izpausmēm, piemēram, uz kādu par kaut ko apvainoties. Dari savu darbu, un viss. Ieklausies, ko tev saka, bet aizmirsti slikto, atceries labo!” skaidro Anita.

Viņa uzsver, ka, strādājot par stūrmani, ir ļoti svarīgi, lai varētu palauties uz kuģa komandu. Taču jāsaprot, ka cilvēki ir ļoti dažādi – cits nosvērts un mierīgs, cits ātri “uzvelkas”, citam pietiek ar īsu komandu, citu vienmēr jāpārbauda, vai viņš ir sapratis. “Man paveicās divus gadus strādāt ar vienu un to pašu komandu, tad jau bija sajūta, ka tā ir mana otra ģimene. Tagad daļa komandas ir nomainījusies, atkal jāsaprot, kāds kurš ir. Protams, ļoti daudz ir atkarīgs no kapteiņa. Profesionālā ziņā visi kapteiņi tiešām ir augstākās klases speciālisti, īsti *profi*, no kuriem ļoti daudz var mācīties. Taču tīri cilvēciskā ziņā viņi ir dažādi. Gadās, ka kapteinis nav labā omā un noteikti sabojās noskaņojumu arī visai komandai. Tas ir smagi. Tagad dodos uz savu kuģi un zinu, ka ir nomainīts kapteinis. Es viņu nepazīstu, esmu tikai dzirdējusi nostātus. Taču braucu ar pārliecību, ka gan jau būs labi. Kāds vecākais mehāniķis man reiz teica: Anita, tu esi pārdzīvojusi to un to, tev jau vairs nav, par ko uztraukties, tu ar visu tiksi galā!”

Anita strādā par otro stūrmani, viņai ir arī kapteiņa vecākā palīga sertifikāts, taču jāgaida, kad atbrīvosies vecākā palīga vieta. “Esmu visu laiku strādājusi uz *heavy lift* kuģiem, ja tagad gribētu pāriet, piemēram, uz tankkuģi, atkal viss būtu jāsāk no gala, no trešā stūrmaņa, un to man negribētos. Man patīk mans darbs. Kādreiz paskatos uz savu kuģi no krasta un nodomāju: ārpārs, es taču to milzīgo monsturu vadu! Citreiz esi uz kuģa, velkas mākoņi, nāk vētra, un tad saproti – tas kuģis, pat vislielākais, patiesībā taču ir tikai tāds puteklītis pret dabas spēkiem. Man laiks uz kuģa nekad nevelkas. Kad nokāpju krastā, saplānoju – jāizdara tas un tas, bet, kad viss ir izdarīts, tad velk atpakaļ uz kuģi. Gribas uz tiltiņa, gribas savas sardzes un to īpašo darba režīmu. Uzkāpjot uz kuģa, visas problēmas paliek krastā, ir tikai jūra, es un mans darbs.”



Gadās, ka reisa laikā visus četrus mēnešus tā arī neiznāk nokāpt krastā. Bet ne vienmēr: "Esmu skrējusi maratonu Singapūrā, esmu kāpusi kalnos Meksikā, braukājusi ar kvadracikliem un motocikliem, esmu apciemojusi savus radniekus, kuri dzīvo ārzemēs, ir daudz laba, ko atcerēties."

Anita atzīst, ka nekad nav bijusi uz vietas sēdētāja, arī atpūta, atgriežoties mājās no kārtējā reisa, viņai var būt tikai aktīva un rosīga: "Es dejoju tautas dejas, tā man ir sirdslieta. Pagājušajā vasarā piedalījos simtgades Dziesmu un deju svētkos, nodejoju gan lielkoncertu "Māras zeme", gan "Vēl 100 gadu dejai". Te gan man nākas saskarties ar sieviešu nenovīdību, un to var arī saprast – ir meitenes, kas nākušas uz mēģinājumiem mēnešiem ilgi, bet es atbraucu mājās no jūras un uzreiz varu "ielēkt" un nodejot labāk nekā viņas. Taču tas ir tāpat kā ar vīriešu nenovīdību darbā – es neņemu galvā un daru to, kas man patīk, ko protu un varu labi izdarīt. Kad esmu Latvijā, skrienu "Stirnu buku", skrienu maratonus, braukāju ar moci – man ir motocikls "Honda". Man ir arī divi lieli suņi, kuri mani gaida mājās, un liels dārzs. Darba pietiek. Aizbraucu arī uz ārzemēm atpūsties, tikai esmu sapratusi, ka ārpus darba man nepatīk lidot ar lidmašīnu, jo lidostas ir tik ļoti nogurdinošas. Labāk braucu uz tuvākām valstīm, bet ar mašīnu. Kad esmu mājās, stāstu tuviniekiem par savu darbu jūrā, kaut gan zinu, ka viņi mani nevar saprast, ja paši to visu nav redzējuši un piedzīvojuši. Visādi kuriozi gadās, piemēram, es pieminu tiltiņu, bet man prasa: vai tas ir tāds kā īsts tilts uz kuģa?"

Atrodoties Latvijā, Anita ir izmēģinājusi roku arī pasniedzēja darbā, lasot lekcijas Latvijas Jūras akadēmijā, un pārliecinājusies, ka šis darbs nav viņai piemērots. "Esmu strādājusi ar pirmo, otro un trešo kursu. Pirmais kurss nesaprot, ko un kāpēc es stāstu, jo viņi kuģi vispār nav redzējuši. Otrais kurss gatavojas iet praksē, tāpēc viņus nekas cits neinteresē. Savukārt treškursnieki ir atgriezušies no prakses un nu jau visu zina un uzskata, ka vairāk neko mācīties nevajag. Lielākā nelaime ir tā, ka studenti negrib domāt, viņi nemēģina saskatīt sakarības, izdarīt secinājumus. Diemžēl jāatzīst, ka studentiem trūkst mērķtiecības. Es atceros sevi studiju gados – tiecos pēc zināšanām un zināju, ko vēlos sasniegt. Mums vispār bija fantastisks kurss, visi, kas pabeidza, strādā jūrā, visi ir otrie stūrmaņi, trīs jau vecākie palīgi."

Nereti kolēģi jūrnieki, kuriem aug meitas, prasa Anitai, vai var meitām iedot viņas telefona numuru, lai viņa izstāsta, ko nozīmē sievietei strādāt uz kuģa. "Es saku: tu taču pats redzi, vai tad nevari izstāstīt? Taču neatsaku, ja meitenes interesējas, pastāstu par savu darbu, par to, kāda ir situācija uz kuģa, ar ko jārēķinās. Padomus gan nekad nedodu un neko neiesaku. Uzskatu, ka to nedrīkst darīt, jo katram pašam ir jātiek skaidrībā ar sevi, pašam jāpieņem lēmumi un pašam jāatbild par savu dzīvi. Tā ir mana pārliecība," uzsver Anita Šķinuma.■

Sarma Kočāne



KĀPĒC MAN TO VAJAG, NEVIS – KĀPĒC MAN TO NEVAJAG

Kapteinis VIESTURS VĪKSNE ir Latvijas Jūras akadēmijas pirmā izlaiduma absolvents. Toreiz, 1994. gada 18. jūnijā, Latviešu biedrības nama Baltajā zālē cēli iesoļoja 22 kuģu mehāniķi profesora J. Cimanska vadībā, 10 kuģu elektroiekārtu un automātikas specialitātes absolventi profesora V. Uzāra vadībā un 19 jaunie kuģu vadīšanas speciālisti profesora G. Gladkova vadībā. Tikko Doma baznīcā mācītājs Jānis Liepiņš bija iesvētījis mākslinieces Ārijas Vītoliņas darināto Latvijas Jūras akadēmijas karogu, nupat vēl pie Brīvības pieminekļa, Krišjāņa Valdemāra un Egona Līva atdusas vietās sagūla margrietiņu un rudzupuķu klājums, bet nu svinīgā atmosfērā prezidents Guntis Ulmanis uzrunāja pirmos akadēmijas absolventus un labākajiem savās specialitātēs pasniedza pulksteņus. Šī tradīcija bija aizsākta pirmās brīvvalsts laikā K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu jūrskolā un Jūras akadēmijā tiek turpināta jau 26 izlaidumus. Toreiz viņi visi esot bijuši labākie, jo bija pirmie, savu izlaiduma dienu atceroties, saka kapteinis Vīksne.

“Sākums Jūras akadēmijā bija visai traks, jo nekā nebija, pat mācību telpu īsti nebija, kur tik mums lekcijas nenotika. Tā kā akadēmija bija Rīgas Tehniskās universitātes pakļautībā, lekcijas notika arī tur. Mācību telpas bija atrastas pat kādā koka mājiņā,” atceras Viesturs. “Mājas pirmā stāva logi bija tik augstu, ka labi, ja garāmgājējiem varēja redzēt cepuru augšas, bet bieži tur garām gāja mūsu raženā auguma basketboliste Uljana Semjonova, tāpēc mēs jau bijām pieraduši, ka viņas galva laiku pa laikam pazib logā. Reiz lekcijas lasīja jauns pasniedzējs, un viņš bija šokēts, kad logā, kur pēc loģikas nevienu nevarētu redzēt, pēkšņi parādās Semjonovas seja. Visbeidzot akadēmija noenkurojās Kronvalda bulvārī, un tad viss iegāja kaut cik normālās sliedēs.”

Valmierietis Viesturs Vīksne īsti nemaz nezina teikt, kāpēc izvēlēties darbu jūrā. “Nezinu, nezinu,” viņš vairākas reizes atkārto, bet tā nu esot noticis. Varbūt kādu impulsu bija devis tēvs, kurš savulaik mēģināja strādāt zvejas flotē, bet kā politiski neuzticams no kuģa tika norakstīts. Studijas izvēlētajā profesijā Viesturs sāka vēl tā sauktajos krievu laikos, kad kā zvejnieku kolhoza “Brīvais vilnis” stipendiāts devās mācīties uz Ļeņingradas Admirāļa Makarova augstāko inženieru jūrskolu ar noteikumu, ka pēc tās beigšanas papildinās kolhoza Atlantijas zvejas flotes rindas. Pa vidu bija vēl divi gadi padomju armijā. “Tad sākās nacionālais pacēlums Latvijā, un ļoti gribējās mājās. Bez atļaujas aizbraucu uz Latviju, bet pēc tam mani vienkārši palūdza aiziet no jūrskolas Ļeņingradā.



Latvijā jau bija nodibināta Jūras akadēmija, un šeit pabeidzu pirmo kursu, kaut Ļeņingradā jau biju otrā kursa students.”

Pēc divdesmit pieciem jūrā nostrādātiem gadiem Viesturam Viksnem studiju laiki un prakse uz burinieka “Sedov” šķiet romantisma apvīts laiks, kas dzīvei un izvēlētajai profesijai iedeva tādu īpašu pozitīvisma lādiņu. “Gadiem ejot, par romantiku jūrā vairs nedomāju,” saka Viesturs. “Vismaz tādās kategorijās, kā par to domāju studiju un pirmajā darba laikā. Tagad reizēm gadās kāds skaists saullēkts, bet jūsma par to ir zudusi. Gadās tādi spilgti uzplaiksnījumi, taču pamatā tas ir darbs, kam ir savi plusi un savi mīnusi. Reizēm prātā ienāk doma, ka derētu pastrādāt krastā, bet tad apsveru, ka katru dienu vajadzēs iet uz darbu birojā, būs jāstrādā noteiktas stundas un atvaļinājums būs tikai vienu mēnesi, un tad šī doma atkal attālinās. Dilemma ir bijusi laiku pa laikam, bet, kad lieta nonāk līdz izlemšanai, vienmēr esmu nosliecies par labu jūrai. Nezinu, kāpēc, bet tas ir fakts.”

MĪTI UN REALITĀTE

Pētot, ar kādām problēmām šodien jāsastopas, strādājot jūrā, skaidrs ir viens – katrā līmenī uz kuģa ir savas problēmas, tādu, protams, netrūkst arī kapteinim, un kapteinis Viesturs Viksne bija ar mieru stāstīt par sava darba plusiem, mīnusiem un reālo situāciju kuģošanas nozarē.

– Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas gada kopsapulcē kapteiņi diskutēja, dalījās pieredzē un bija visai satraukti par pieaugošo birokrātijas slogu un gandrīz neizpildāmajām prasībām. Vai tiešām tik liels ir šis birokrātijas slogs?

– Kādreiz kapteinis tiešām bija kapteinis, bet tagad ir kļuvis par administratoru. Bez visām drošības lietām, kas reāli gulstas uz mani kā kapteini un fiziski jāievēro uz kuģa, visu dienu notiek nemītīgas sarakstes par šīm drošības lietām. 1994. gadā pēc akadēmijas beigšanas sāku strādāt par stūrmani, un toreiz vēl tādās birokrātijas nebija, bet varu teikt, ka 2005. gadā, kad kļuvu par kapteini, arī aizsākās visas birokrātiskās procedūras, auditi un kontroles, milzīga formāla papīru rakstīšana. Reizēm tā vien liekas, ka svarīgāk par visu ir pareizi aizpildīt dokumentus. Tikai pašsaprotami, ka visa pamatā uz kuģa ir drošība un vēlreiz drošība, jo ir nepieļaujami, ja kāds jūrniece uz kuģa aiziet bojā vai iegūst darba traumu, tāpēc varu teikt, ka viss, kas tiek pieprasīts, lai uz kuģa būtu drošība, tiek nodrošināts. Bet joprojām aktuāls ir kāds cits jautājums: kā katram apkalpes loceklim iestāstīt, ka drošības prasības domātas un jāievēro tikai un vienīgi katra paša labā? Viens no kapteiņa svarīgākajiem uzdevumiem ir motivēt apkalpi ievērot drošības noteikumus. Bet kā es viņus varu motivēt, ja cilvēki neapjēdz un nepieņem drošības prasības kā aksiomu? Un neapzinās, ka katram pašam jābūt atbildīgam un jādara viss, tai skaitā jāievēro arī drošības noteikumi, lai pasargātu sevi no nevajadzīgām traumām un visus no bezjēdzīga stresa.



– Miniet kaut vienu piemēru no jūsu pieredzes, kā cilvēks neievēro drošības noteikumus.

– Piemēram, notiek kravas kraušanas process, strādā celtni, tiek celtas kravas, bet kāds iznāk uz klāja bez ķiveres. Ai, es tikai tāpat vien iznācu paskatīties! Bet tāpat vien var uzlikt ķiveri un tad nākt uz klāja. Vai arī tiek celta



krava, bet kāds neievēro darba drošības noteikumus un kaut ko smagu uzmet uz kājas. Labi, ja šādas un līdzīgas situācijas var novērst un par tām nav jāziņo, bet, tiklīdz ir bijusi nepieciešamība griezties pēc ārsta palīdzības, iestājusies darba nespēja vai tamlīdzīgi, par notikušo ir jāziņo. Un tad sākas jautājumi un izmeklēšana: kāpēc tas notika, kāpēc to vai to neievēroja? Tas ir visai nepatīkams process. Bet atbilde nav tālu jāmeklē, jo pamatā cilvēks ir bijis bezatbildīgs pret sevi, pret darbu un nav ievērojis prasības. Nu, uzliec taču to ķiveri un uzvelc cimdus! Tev pašam sāpēs, nevis tam dzelzs gabalam vai stabam!

– Protams, ir ļoti slikti, ja cilvēks cieš un sevi savaino, bet apdrošināšana taču strādā. Vai tad tagad uz kuģa viss nav apdrošināts, arī negadījumi un incidenti?

– Tāds uzskats valda, bet tas ir maldīgs. Patiesībā, nedod Dievs, ja kaut kas nebūs pareizi noticis, pareizi uzrakstīts vai nebūs ievērota kāda procedūra, tad apdrošinātājs pateiks, ka pats esi bijis vainīgs. Incidenta gadījumā apdrošinātājs skatās, kā tas noticis, un beigu beigās kapteinis jau vienmēr ir vainīgs. Ja ar manu kuģi ir noticis kāds incidents, tad es kā kapteinis jau esmu ierakstīts tādā kā riska ailē, un, ja būs vēl kāds atgadījums, kaut ne no manis atkarīgs, tad apdrošinātājs, slēdzot apdrošināšanu, mierīgi pateiks – es viņu negribu redzēt.

– Jums ir bijuši šādi gadījumi?

– Jā, ir bijuši, un es to nenoliedzu, tikai vēlos uzsvērt, ka notikušais nebija no manis atkarīgs, taču, tā kā esmu kapteinis, tad esmu arī vainīgais, un apdrošinātājs nevēlas manu vārdu redzēt.

– Kādas ir tālākās sekas? Ja apdrošinātājs nevēlas šo kapteinu redzēt, tad arī kuģa īpašnieks ar viņu nevēlas slēgt kontraktu?

– Kuģa īpašnieks vispirms skatās uz izmaksām. Ja apdrošina kuģi, bet apdrošinātājs pieprasa lielāku apdrošināšanas maksu, es kļūstu neērts.



– Vai kuģa īpašnieks izvērtē un ņem vērā notikušā incidenta patiesos iemeslus?

– Tagad visa ziņošanas sistēma par negadījumiem un incidentiem ļauj rast atbildi uz jautājumu – kāpēc tas notika? Un izdarīt secinājumus, kā rīkoties, lai nākotnē šādas situācijas nepieļautu un tās neatkārtotos. Taču tā tas ir tikai vārdos, jo patiesība ir pavisam cita – galvenais nav atrast iemeslu, bet gan vainīgo, un teiktā apliecinājums, piemēram, ir nenoslēgts darba kontrakts ar mani, jo triju gadu laikā pāris reizes mans vārds ir parādījies kāda incidenta sakarā.

– Lai lasītājiem būtu skaidrs, pastāstiet, kas bija, piemēram, viena incidenta pamatā, kāpēc esat nokļuvis šādā statusā.

– Vispirms vēlos uzsvērt, ka tas ir mans personiskais viedoklis par to, kas un kāpēc notika. Konkrētajā gadījumā kuģis uz pusotru mēnesi bija ielikts dokos uz diezgan lielu pārbūvi. Mainīja elektroiekārtas, ģeneratorus un vēl šo to. Visai haotiska bija remonta noslēguma fāze, jo remonta procesā uzradās neparedzēti darbi, kas prasīja neparedzētus izdevumus, piedevām vēl nāca komerciālais spiediens – gaidīja krava, tāpēc darbus neizdarīja, kā nākas. Man bija aizdomas, ka remonta darbi nav līdz galam paveikti. Protams, varēju visu dokumentēt, un, visticamāk, tā arī vajadzēja darīt, jo uzrakstīts papīrs jau ir dokuments, bet mutiski pateikto dokumentiem nepievienosi, taču it kā aiz lojalitātes pret kuģa īpašnieku diemžēl to neizdarīju. Reisa laikā, kad ar loci gājām iekšā šaurumā, kuģis noslāpa. Lai glābtu kuģi no uzskriešanas uz sēkļa, izmetu enkuru, kuru ar visu ķēdi norāva, jo kuģim bija liels ātrums. Otrs enkurs kuģi noturēja, un tas tomēr neuzskrēja uz sēkļa, patiesībā uz salas. Pēc mirkļa mehāniķi dabūja atpakaļ elektrību, sāka darboties visas ierīces, bet, ielūkojies eholotē, redzēju, ka aizmugurē zem kuģa dziļums ir tikai aptuveni kāds metrs, kas principā nav pieļaujams. Ieradās Japānas Jūras administrācija, bija izmeklēšana, atbrauca kompānijas pārstāvji un jautāja: kā tas vispār varēja notikt? Tā taču nevarēja notikt! Labi, saku, aiziesim lejā un piespiediet to pogu, kurai vajadzēja nostrādāt, bet kura nenostrādāja. Viņi uz to man atbild: nē, neko nevajag spiest! Izmeklēšanā mehāniķi teica, ka dokos remonta darbi nebija pabeigti līdz galam. Tagad, visu pārdomājot, varu teikt, ka man un, protams, kuģim ļoti paveicās, jo nevar paredzēt, kas būtu noticis, ja ar trīspadsmit mezglu lielu ātrumu kuģis būtu gājis Singapūras šaurumā, kur ir ļoti daudz kuģu.

– Tā ir smaga pieredze, ko esat guvis pats un ar kuru varat padalīties. Kāda mācība jums un citiem varētu būt no šī incidenta?

– Vispirms jau visam ir jābūt atzīmētam *check list*, jo citādi viss ir tikai vārdi un kapteiņa teiktais jau pēc incidenta būs tikai tāda spriedelēšana par notikumu. Ir jābūt dokumentam, ka esmu veicis nepieciešamās pārbaudes un norādījis un esošajiem trūkumiem. Nezinu, kā viss būtu norisinājies, ja es uzrakstītu papīru, ka noņemu no sevis atbildību par to, ka kuģis nav līdz galam izremontēts.



– Varbūt par to, ka kuģa remonts nebija pabeigts, atbildība tomēr gulstas uz kuģa īpašnieku?

– Būtībā par daudz ko atbildīgi ir tieši kuģu īpašnieki. Tagad daudz runā par komerciālo spiedienu, un arī Kapteiņu asociācijas kopsapulcē Jūras administrācijas pārstāvji runāja par apkalpes darba un atpūtas stundām, ko nosaka konvencijas prasības, bet ko faktiski nemaz nevar ievērot. Pamatā jau viss ir ļoti labi: kontrolējam darba un atpūtas laiku, un tas ir ļoti jauki, bet fiziski to izdarīt nemaz nav iespējams. Daudzas reizes, īpaši ASV, ir bijis tā, ka kuģim vēl nemaz nav atnācis imigrācijas dienests, bet jau ierodas ostas valsts kontrole, lai gan pats tikko esmu gājis iekšā ostā un man vajadzētu četras atpūtas stundas.

– Kontrolējošie dienesti taču to ļoti labi zina?

– Zina, bet izliekas neredzam.

– Pieņem konvenciju, zinot, ka tā nav izpildāma.

– Tā jau ir. Ja kuģis ostā ienācis iepriekšējā vakarā, bet kraušanas operācijas sāktas tikai no rīta, tad par stāvēšanu ostā jāmaksā, un tas nav izdevīgi kuģa īpašniekam. Tad labāk naktī ap vieniem pacelt enkuru, ap diviem paņemt loci, sešos ierasties ostas piestātnē un septiņos jau sākt kravas operācijas, un tas tikai tāpēc, lai nav jāmaksā par stāvēšanu ostā. Bet, ja mēs ierodamies ostā sešos no rīta un es paziņoju, ka tagad nekādas procedūras neuzsāksim, jo man nepieciešamas atpūtas stundas, pirmais jautājums, ko man uzdotu – kāpēc jūs nesaplānojat darbu? Es jau plānoju, bet reizēm tam nav jēgas, jo saplānot jau var tikai tad, ja zina, kas notiks, cik ilgi jāstāv uz enkura, bet to neviens nevar pateikt.

– Vai kapteinis kuģa īpašniekam var kļūt neērts arī tad, ja nevar ievērot konvenciju prasības?

– Arī tā var būt. Vispirms jau kapteinim problēmas sākas skaitliski mazo apkalpi dēļ. Ar septiņiem apkalpes cilvēkiem vispār nav iespējams nodrošināt noteiktās darba un atpūtas stundas, arī ar deviņiem un pat divpadsmit cilvēkiem to ir grūti izdarīt. Man bija divpadsmit cilvēku ekipāža, un tagad paskaidrošu, ko tas reāli nozīmē. Ja ostā ir kravas izkraušana un iekraušana, tas nozīmē, ka pēc izkraušanas jāiztīra rūmes, lai uzņemtu jaunu kravu, tāpēc diviem stūrmaņiem sardzē jāstāv sešas pēc sešām stundām, kas ir divpadsmit stundas dienā, tātad vēl pieļaujamā robeža nav pārkāpta, bet, ja kaut kas notiek un ir jāveic kādi ārpuskārtas pasākumi, tad, strādājot režīmā sešas stundas pēc sešām, būs atpūtas stundu pārkāpums. Ja tādā garā turpinās divas nedēļas no vietas, tad īsti labi vairs nav.

Nedrīkst arī aizmirst, ka līdztekus visām pārbaudēm un kontrolēm ostā jānodrošina ISPS kodeksa prasību izpilde. Ja kuģis atrodas bīstamajās ostās, tādās kā Venecuēlas, Kolumbijas vai Āfrikas valstu ostas, tur ir jābūt dubultai sardzei gan no ostas, gan ūdens puses. Kenijā reiz bija gadījums, kad no ūdens puses kuģi iekļuva divi cilvēki, tā sauktie zaķi. Kuģis jau bija uzkrauts, bet, tā kā tā bija liелgabarīta nestandarta krava, dienas piecas sešas bija vajadzīgas,



lai kravu nostiprinātu, un *zaķi*, nevarēdami saprast, kāpēc kuģis tik ilgi neiet prom no ostas, sāka rosīties, un viņus noķēra. Izsaucām attiecīgos dienestus un nelūgtos viesus nodevām to ziņā, bet, ja kuģis būtu izgājis ārā no ostas jau nākamajā dienā, tad gan būtu daudz problēmu. Ir valstis, kas mūs ar šādiem pasažieriem gluži vienkārši nelaistu iekšā, citās valstīs varētu ieiēt, bet no kuģa viņus noņemt nevarētu. Ir dzirdēti gadījumi, kad šādus *zaķus* nācies vadāt līdzī pat pusgadu.

Pateicoties ISPS kodeksa prasībām, tagad ostās ir daudz lielāka kārtība un drošība, bet deviņdesmitajos gados bija absolūta anarhija, uz kuģa nāca tirgotāji un uzdarbojās zagļi, taču pēdējos gados viss ir mainījies, pat Kolumbijā ir laba kārtība gan drošības, gan infrastruktūras ziņā.

AR MENTALITĀTI JĀRĒKINĀS

– Kādreiz bija dziesma par daudzu tautību bērniem, kuriem sapnis par laimi ir viens, bet šodien daudznacionālas kuģu apkalmes ir realitāte. Kā kapteinis spēj panākt disciplīnu uz kuģa, kad kopā strādā tik dažādu tautību un mentalitāšu cilvēki?

– Man tiešām ir nācies strādāt kopā ar dažādu tautību cilvēkiem – eiropiešiem un aziātiem, bet nevaru tā strikti novilkt līniju un teikt: vieglāk ir strādāt ar tiem un tiem, jo ar visiem ir bijusi laba un ne tik laba pieredze. Vienu gan droši varu teikt – mentalitātei tiešām ir ļoti liela loma. Cilvēki no postpadomju teritorijām, pie kurām lielā mērā vēl joprojām pieder arī Latvija, labi pilda savus darba pienākumus, bet, pirms ķerties pie darba, viņi mēdz apspriest, kritizēt un apšaubīt, no sērijas – kam mums tas vajadzīgs? Tādos gadījumos parasti saku: dari, nejautā un netērē laiku nevajadzīgām diskusijām. Tā vienkārši ir jādara! Viss! Pats sevi mēģinu kontrolēt, bet reizēm šķiet, nu, cik var atkārtot vienu un to pašu, beidzot taču vajadzētu saprast! Tu runā un runā vienu un to pašu, bet nekas nemainās. Reiz kārtīgi pacēlu balsi un uzkliežu mehāniķim, bet viņš man saka: priekšniek, kur tu biji, kāpēc uzreiz normāli nepateici? Es viņam jautāju, vai tad tas ir normāli, ja man jākliež, lai tu saprastu, bet tāda, lūk, ir krievu cilvēku domāšana un mentalitāte.

Kad filipīniešiem uzdod darbu, viņi bez jautāšanas dara, bet ne vairāk, ne mazāk, galvenais, nepabeigt darāmo ātrāk, lai tikai nesaņemtu vēl kādu uzdevumu. Daudznacionālas apkalmes intereses un vajadzības ir tik atšķirīgas, ka nav jēgas kaut ko mākslīgi izdomāt, lai atpūtas stundās varētu kaut ko kopā padarīt. Katram ir sava mentalitāte. Un tagad jau visās procedūrās ir noteikts, ka jārēķinās ar cilvēku mentalitāti.

– Klausoties šķiet, ka pietrūkst tāda kopīga komandas gara, jo katram ir savas intereses. Bet varbūt tā ir jaunāko laiku iezīme un šodien vairs nav svarīgi būt vienotiem. Kā tad apkalpe dzīvo tos četrus plus kontraktā mēnešus?



– Strādā un atpūšas pēc grafika. Pēc darba parasti visi izklīst pa savām kajītēm, jo līdzi ir paņemtas filmas vai mūzikas ieraksti. Uz daudziem kuģiem ir iespējama sazināšanās ar krastu pa internetu. Reizēm uzrīkojam kādu barbekjū partiju. Ir kompānijas, kas pieļauj vieglā alkohola lietošanu, un kuģa veikaliņā var nopirkt, piemēram, aliņu. Bet ir viens bet – var izdzert vienu bundziņu alus astoņas stundas pirms darba. Ja esmu darbu beidzis divpadsmitos un astoņos atkal jābūt uz strīpas, tad arī to vienu bundziņu alus nevaru atļauties, ja nu vienīgi garajos okeāna pārbraucienos. Taču, ja kompānija ir noteikusi nulles toleranci alkoholam, tad tu nevari atļauties iedzert pat aliņu, un tas ir jāievēro. Reizēm gan kāds pa kluso kaut ko mēģina atnest uz kuģa, bet visiem jau izstāvēt klāt nav iespējams.

Sliktas ziņas no krasta cilvēkam rada spriedzi, jo reāli viņš neko nevar ietekmēt vai mainīt, bet krasta problēma cilvēku nelaiž valā, un viņš domā – kā būtu, ja būtu. Smagi brīži ir tad, ja kompānija atsūta ziņu, ka kādam no manas apkalpes cilvēkiem ir nomiris kāds tuvinieks, un man šī vēsts ir jāpasaka cilvēkam. Tas kārtīgi dod pa nerviem, bet jādara, kas jādara.

– MLC konvencija dod lielākas iespējas jūrniekiem, tai skaitā arī paust savu neapmierinātību, ja šķiet, ka tiek pārkāptas viņu tiesības. Apkalpes locekļi var ziņot arī par kapteini?

– Mierīgi. To nemaz nevar izkontrolēt, jo katram taču ir privātais e-pasts. Nemācēšu teikt, vai kāds par mani ir ziņojis, bet viens gan pavisam droši – kontrole notiek nemitīgi. Kad kuģis ienāk ostā, ierodas kompānijas pārstāvis, superintendants, kuram ir pašam savs plāns, ar ko un par ko viņš runās, bet ko viņš prasa un ko viņam atbild, to jau es nezinu.

JŪRA GAN DOD, GAN ŅEM

Kapteinis Viesturs Vīksne ir pārliecināts, ka katram ir svarīgi uzdot jautājumu, kāpēc man to vajag, nevis meklēt iemeslus, kāpēc man to nevajag. Pie šāda principa viņš iesaka pieturēties ikvienam, jo īpaši jaunajiem cilvēkiem, kuri domā savu dzīvi saistīt ar jūrnieka profesiju. Savu dēlu gan viņš ir mēģinājis atrunāt no jūrnieka gaitām.

– Vai jūs jaunos cilvēkus mēģināt atrunāt no iešanas jūrā?

– Nē, tā nav, es to neieteicu savam dēlam, bet vispār Latvijas Jūras akadēmija ir ļoti labs variants, un arī profesija ir labi apmaksāta, taču jāatceras, ka darbs jūrā daudz prasa un patērē nervus. Pēdējā reisā, piemēram, no kuģa nokāpu tikai reisa beigās, jo pastaigāšana pa ostas piestātņi jau īsti neskaitās. Jaunajiem un topošajiem jūrniekiem ļoti vajadzētu domāt par specializāciju, piedevām jau no pirmās prakses laika. Silti iesaku laikus domāt par tankkuģu floti, jo, pirmkārt, tur ir labāka darba samaksa, otrkārt, ja nebūsi specializējies darbam uz šā tipa kuģiem, pēc tam uz tiem vairs netiksi, bet, ja tiksi, tad tikai ar pazemināšanu rangā. Tieši tāpat ir, ja no tankkuģiem kāds vēlas pārkvalificēties uz



sauskravu floti, tas būtu ļoti grūti, neskatoties uz to, ka būtībā pati kuģa vadīšana neatšķiras, atšķirīga ir kravu specifika, bet to jau var apgūt, viss atkarīgs no cilvēka, ja viņam to vajag. Tomēr ne vienmēr viss ir atkarīgs tikai no paša cilvēka.

Varu padalīties savā pieredzē. Savulaik sāku strādāt uz refrīžeratorkuģiem, esmu strādājis uz *ro-ro* un *ro-pax*, uz "Irish Ferries" kuģiem, kas ir daļēji iegremdējami kuģi nestandarta kravu pārvadāšanai uz klāja, tāpat esmu strādājis uz sauskraivniekiem, un dabūt darbu uz tankkuģa man vispār nav nekādu izredžu, neskatoties uz to, ka ir divdesmit piecu gadu darba pieredze jūrā un četrpadsmit gadus esmu nostrādājis par kapteini. Pirms pāris gadiem biju apņēmības pilns kaut ko mainīt savā dzīvē, tāpēc izgāju visus nepieciešamos kursus, kas vajadzīgi tankkuģa kapteinim, bet kruinga kompānijās man saka – nē, nevaram ņemt par kapteini, jo nav pieredzes darbā tankkuģu flotē. Nemaz jau negribēju tūlīt par kapteini, biju gatavs par jaunāko oficiēri, lai iegūtu vajadzīgo pieredzi un varētu virzīties uz augšu, bet man saka – tikai par matrozi.

– Kā? Kapteinis par matrozi?!

– ... Jā (un kapteinis rūgti pasmejas).

– Absurds!

– Bet tā ir realitāte. Varbūt, ja man tik ļoti gribētos strādāt uz tankkuģa, ietu arī par matrozi, bet mana vēlēšanās tomēr nav tik stipra. Esmu vienisprātis ar Jūrnieku reģistra vadītāju kapteini Jāzepu Spridzānu, kurš teicis: lai kļūtu par tankkuģa kapteini, uz tankkuģa ir jāpiedzimst. Ja topošo jūrnieku paņems par kadetu uz tankkuģa, tad viņš jau būs iegājis aprītē, un tas ir ļoti svarīgi.

Mainās kuģošana un prasības, un mainās arī paši jūrnieki. Kādreiz rakstīja vēstules un gaidīja vēstules no mājām. "Tas bija tik satraucoši un arī tik romantiski," saka Viesturs. "Toreiz saruna pa telefonu maksāja piecus dolārus minūtē, vēlāk nāca uz kuģa cilvēki ar pirmajiem mobilajiem telefoniem, un tad uz mājām varēja piezvanīt par dolāru minūtē, bet tas jau bija tikai reizēm, ne katru dienu."

Jautāts par pašu spilgtāko mirkli jūrā, kapteinis Viesturs Viksne saka: "Reiz pēc kārtīgas vētras, kas plosījās tieši Jāņu dienā, nākamā diena atausa mierīga. Jūra bija kā spogulis, bez neviena vilnīša, un tad es saņēmu ziņu, ka man piedzimis dēls. Laime pilnībā." Bet uz jautājumu, kas ir pats svarīgākais jūrnieka profesijā, kapteinis atbild: "Atnākt mājās un zināt, ka tevi te gaida. Es nemāku modelēt situāciju, kad mājās negaida, jo man tā nav."■

Anita Freiberga



MANI NOTUR JŪRA UN LATVIJA

Saruna ar ULDI OZOLU brieda jau ilgāku laiku. Viņu ievēroju jau tad, kad viņš studēja Latvijas Jūras akadēmijā, patiesībā topošo speciālistu nemaz nevarēja nepamanīt – viņš bija aktīvs, nevairījās kāpt tribīnē un paust savu viedokli arī tad, ja zālē sēdēja jūrniecības nozares autoritātes. Starp citu, arī tagad nekas nav mainījies, Uldis ir savas profesijas un savas valsts patriots, viņam ir viedoklis, pieredze, arī krietna paškritikas deva, drosme paust savu viedokli un būt opozīcijā, par ko nācies arī ciest. Mehānika – tā bijusi skaidra izvēlē un pārliecība, ko Uldis nevienu savas dzīves mirkli nav nožēlojis.

Kad jautāju viņam, kāpēc tāda izvēle – Jūras akadēmija, un kāpēc tieši mehāniķa profesija, Uldis atzīstas, ka, pirms nākt uz interviju, par to jau domājis un pārcilājis savus papīrus un fotogrāfijas. 1997. gadā laikrakstā "Diena" bijusi reklāma, ka LJA uzņem studēt gribētājus, un tas nostrādājis. Savukārt mehāniķa profesiju izvēlējies tāpēc, ka no mazām dienām bija noņēmis ar tehniskām lietām, pēc 9. klases vienu gadu Zviedrijā mācījies par automehāniķi. Tas sakrita ar laiku, kad traģiski nogrima prāmis "Estonia", un notikušais tik skaudri uzrunāja jaunieta, ka atkal un atkal lika domāt par jūru, bet punktu uzlika tolaik Latvijas televīzijā demonstrētais seriāls "Rēdereja". Tā nu Kolkā un Pitragā uzaugušais Uldis Ozols, kurš bija sapņojis kādreiz tāpat vien iekuģot līcī, bet nopietni savas profesijas saistību ar jūru nebija apsvēris un par LJA līdz tam neko nebija dzirdējis, nu pēkšņi aptvēra – kuģa mehāniķa profesija ir tas, kas viņam vajadzīgs.

"Jūras akadēmija tolaik vēl bija Kronvalda bulvārī, bet ar pirmo piegājienu sekmju dēļ akadēmijā netiku iekšā," Uldis ir atklāts. "Gaidot nākamā gada uzņemšanu, izmācījos par mērnieku. Tagad ikreiz, kad no Rīgas lidoju



Mirklis, pirms kāpt uz kuģa.



uz kuģi un lidmašīna paceļas gaisā, atceros to laiku, kad vadīju lidostas pirmā termināļa ģeodēzijas projektu, bet tas bija tikai interesants starpposms ceļā uz jūru.”

Uldis neslēpj, ka kopumā sekmes nav bijušas pašas labākās, bet tikai ar vienu piebildi: “Man nav problēmu ar domāšanu, vienkārši neredzu jēgu bāzt galvā nevajadzīgas lietas, tās mācījos tikai nepieciešami minimālā apjomā, tik vien, lai nokārtotu eksāmenu, bet to, kas mani patiesi interesēja, apguvu ar novērtējumu “izcili”. 1997. gadā atšķirībā no šodienas tika uzņemtas divas pilnas mehāniķu grupas. Lai tiktu iekšā akadēmijā, gāju uz sagatavošanas kursiem, krietni piemācījos matemātiku, fiziku un angļu valodu.



LJA pasākums Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

Kad Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā rektors Bērziņš akadēmijas pirmā kursa studentiem izsniedza apliecības, viņš ironiski pajokoja, ka apliecības tagad gan saņem visi, bet visi jau neizturēs un pēc pirmā semestra atsijāsies. Taču tā nebija, mēs turējāmies. Kam bija mērķis un kas gribēja, tas izturēja,” saka Uldis. “Bija draugi, kas aizgāja no akadēmijas un atkal atgriezās, jo tajā laikā akadēmija bija vienīgā iespēja, kā tikt pie izglītības un darba diploma. Tagad

ir dažādi moduļu kursi un viss ir savādāk. Pirmie atsijājās pēc pirmās jūras prakses, jo saprata, ka tas nav priekš viņiem. Ar tām praksēm gāja traki, bija problēma vispār tikt jūrā, vienalga, uz kāda peldoša līdzekļa, kaut kambīzē, ka tikai jūrā. Patiesībā jau mēs nemaz nezinājām, uz ko un uz kuriem ejām, jo līdz praksei daudziem vienīgais priekšstats par kuģi bija akadēmijas mācību kuģis “Veidenbaums”, kas stāvēja piestātnē. Piedevām akadēmijai bija savi principi, pēc kuriem studenti tika sadalīti un nonāca praksē. Man paveicās, kursa biedrs atteicās, un es viņa vietā nokļuvu uz “Latvijas kuģniecības” kuģa “Tālava”, kam tas bija pēdējais reiss pirms nodošanas sagriešanai. Tur nu es ieguvu pieredzi visam mūžam.”

Vēlos zināt, vai tolaik “Latvijas kuģniecība” skaitījās laba prakses vieta. Uldis uzskata, ka viss atkarīgs no cilvēka ambīcijām: ja bija ambīcijas nopelnīt naudu, tad ne, bet, ja bija ambīcijas iegūt gan labu, gan sliktu dzīves pieredzi, tad tā bijusi laba prakses vieta. Izsaku aizdomas, ka otrajā kursā diez vai daudzi tādās kategorijās domā par savām ambīcijām, bet Uldis man nepiekrīt, jo cilvēkam deviņpadsmit gadu vecumā ir gan ambīcijas, gan galva uz pleciem.



KONSTRUKTĪVAIS OPOZICIONĀRS

Uldis Ozols jau studiju laikā atšķirībā no citiem, kuri neapmierinātību ar akadēmijā notiekošo izteica vien šaurā draugu lokā vai noklusēja, savu viedokli pauda skaļi un publiski, arī Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulcēs. Kā pats saka, ne jau tāpēc, lai kritizētu, bet gan ar domu meklēt risinājumu, kā uzlabot, darīt labāk, lai sasniegtu vairāk. "Savulaik daudz esmu kritizējis akadēmiju, ne viss bija pieņemams, bet tolaik pats svarīgākais tomēr bija tas, ka, pateicoties akadēmijai, tu vispār varēji tikt jūrā, citas iespējas jau nebija."

Uldis uzskata, ka akadēmijas studenti, vismaz uz mehāniķiem tas noteikti attiecas, daloties tādās kā divās daļās: vieni no tehnikas neko nesaprot un visu cītīgi mācās no grāmatām, bet otri jau kopš bērnības ir darbojušies ar tehniku, tāpēc lietas, ko māca no grāmatām, jau sen ir apguvuši praksē, un mācību process viņiem šķiet neinteresants. Vieniem ir tehniskā domāšana, bet otri zina visas formulas. "Starp citu, šodien jūrā strādā tieši tie tehniski domājošie džeki, un tieši viņi ir superintendanti un vecākie mehāniķi," saka Uldis "Tagad, pēc piecpadsmit gadiem, skumīgākais tomēr ir tas, ka no mūsu divām akadēmijas mehāniķu grupām reti kurš vairs iet jūrā. Pats gan neplānoju nākt krasta darbā. Visiem saku, ka krastā var strādāt, ja ir veselības problēmas vai arī tas ir mans ofiss."

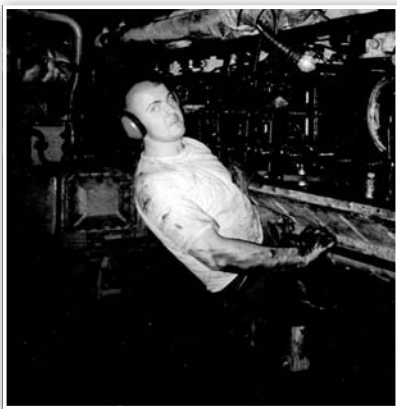
STARP TEORIJU UN PRAKSI

Kopš 2005. gada Uldis strādā jūrā un neslēpj, ka nav pabeidzis Jūras akadēmiju. Ceturtā kursa beigās sapratis, ka tas viņam nav tik svarīgi. "Vēl pavisam nesen sazvaniļos ar bijušo kursa biedri, kura ļoti labi mācījās, bija pabeigusi Rīgas 1. vidusskolu, tagadējo ģimnāziju, bet es tolaik biju tāds kā divnieku karalis. Tagad abi jau krietnu laiku esam nogājuši jūrā, ieguvuši pieredzi, un sekmīga ir bijusi arī mūsu profesionālā jūras karjera. Kad bijām studenti un arī tagad mūsu viedoklis sakrīt – ar to, ko mācīja un arī šobrīd māca akadēmijā, ir par maz. Nevar mehāniķi sagatavot, zīmējot kaut ko uz tāfeles. Lai gan iegūts bakalaura grāds, pēc būtības jaunais speciālists nav ne šis, ne tas – nav nekāds zinātnieks un arī ar rokām nemāk strādāt. Kad mācījās 4. kursā, jūrskolā trūka pasniedzēju, un mani palūdza pamācīt par dzinējiem un citām tehniskām lietām. Vienīgais mācību līdzeklis jūrskolā bija melnā tāfele un krits, cita nekā."

Tomēr neatlaižos un tincinu, kāpēc gan studijas nav pabeigtas, jo būtībā jau Uldis Ozols nav cilvēks, kurš iesāktu atstāj pusratā. "Kad biju studentu padomes priekšsēdētājs, uzliku veto mācību maksas pacelšanai, kam sekoja mājiens, ka varu savākt savas mantas un lasīties. Fizikā bija palicis parāds un vēl kādā priekšmetā, kad man pateica – pie komisijas tiksimies. Bija skaidrs, kas sekos. Un tieši tobrīd man piedāvāja darbu, tāpēc nolēmu, ka neiešu vairs ņemties. Vēlāk gan profesors Cimanskis, pie kura bieži gāju parunāties, teica: "Beidz muļķoties, pabeidz studijas!", bet neesmu to izdarījis, lai gan pagājušajā gadā atjaunojos



JŪRNICĪBA – CILVĒKI UN LIKTEŅI



Prakse uz LK tankkuģa "Tālava".



LK tankkuģis "Tālava".

akadēmijā studijām neklātienē. Savulaik man bija palicis tikai viens nenokārtots priekšmets, bet tagad, pēc izmaiņām mācību programmās, tādi jau ir seši. Uz mācību iestādi cilvēks taču iet gūt zināšanas, bet, kad redzu, kā viss notiek, nolaižas rokas, jo esmu sašķāries ar absurdu situāciju. Piecpadsmit gadus esmu gājis jūrā, bet man, pirmajam mehāniķim, pasaka, ka jāiziet kadeta grāmata, jo pietrūkst viena kredītpunkta. Eju uz kuģi un prasu vecākajam mehāniķim: "Paklau, vai vari man iedot kadeta grāmatu?", bet čīfs ir nesaprašanās: "Pag, kāds tev sakars ar kadetu?" Saprotu, ka burts paliek burts, bet jēga tam maza. No vienas puses ir tāds kā akmens uz pleciem, jo neesmu dabūjis augstskolas diplomu, bet redzu, ka manā dzīvē tas neko nemainīs, tāpēc man vairs nav ambīcijas pabeigt akadēmiju. Par mani kā profesionāli ir perfektas atsauksmes, pat ja neesmu pabeidzis akadēmiju, esmu uz paaugstinājumu."

Kompānija, kurā Uldis strādā, ir paziņojusi, ka tā neuzticas nevienam augstskolas diplomam un nevienam mācību kursu sertifikātam, kas izsniegts ārpus kompānijas mācību centra. Darba devējs aprēķināja, ka apdrošināšanas gadījumā izmaksā daudz dārgāk nekā sava mācību centra izveidošana, lai sagatavotu savus jūrniekus tādā līmenī, kāds atbilst kompānijas standartiem un prasībām. Lekcijas šajosursos lasa pasaules līmeņa profesionāļi, un, kā saka Uldis, tās ir augstākā līmeņa personības. "Iesākumā mēs, protams, spurojāmies pretī, jo kurš gan vēlas savā atvaļinājumā braukt un mācīties kaut kādosursos, bet kompānija maksā un diktē savus noteikumus, un tad tu saproti, ka šīs kompānijas prasības ir pamatotas," saka Ozols.

KĀDS TAD IR TAS DARBS JŪRĀ?

Lai palīdzētu studentiem labāk izprast, kā studiju procesā iegūtās zināšanas izmantot praksē, kā arī pilnīgotu studentu izpratni par mūsdienu jūrniecības nozares attīstības tendencēm, Latvijas Jūras akadēmijā izveidota mentoringa programma, ko atbalsta Jūrniecības savienība, un Uldis



Ozols, būdams atvērts sabiedriskām aktivitātēm, bija gatavs savā jūrnieka darba pieredzē dalīties ar akadēmijas studentiem. "Mentoringa programmā topošie jūrnieki uzdod jautājumus par darbu jūrā. Atbildot uz jautājumiem, saku, ka vienas domas par darbu jūrā ir tad, kad tu esi viens, bet situācija mainās, kad jā-rēķinās ar otru cilvēku un ģimeni. Neslēpju, ka jūrā strādā ļoti daudz nelaimīgu cilvēku, ka nereti ģimenes jūk un brūk. Esmu tik daudz redzējis studentus no visas pasaules, tāpēc varu teikt, ka viss ir atkarīgs no katra cilvēka paša. Ja ir iedots darba tikums, tad viss kārtībā, bet, ja cilvēkam ir ap trīsdesmit, bet man viņam ir jāatgādina, ka pēc tualetes jānomazgā rokas, tad ko no viņa vispār var gaidīt un kāda būs šā cilvēka attieksme pret darbu? Kad uz kuģa praksē atnāk kadeti, es viņiem visiem uzdo-du vienu jautājumu: vai tas, ko esi izvēlēties darīt, interesē tevi pašu vai kādu citu, varbūt vecāki piespieda? Ja pašu interesē, tad es tev tiešām palīdzēšu visu saprast un apgūt, bet, ja tas vajadzīgs taviem vecākiem, tad varam formāli ierakstīt, ka prakse ir izieta. Katram pašam ir jāspēj atbildēt uz jautājumu: ko es vēlos sasniegt? Bija gadījums, kad students uz kuģa pakārās. Izmēģināja, vecāki maksāja par dēla studijām un vēlējās, lai viņš kļūst par jūrnieku, bet viņš pats to negribēja, un tad vēl kapteinis bija aizrādījis, ka kaut kas nav izdarīts, un rezultātā cilvēks pakārās. Kam to vajadzēja?"



Ceturtā mehāniķa amatā.

Uldis uzskata, ka akadēmijā topošos speciālistus psiholoģiski nesagatavo darbam jūrā, tāpat kā nemāca strādāt ar cilvēkiem. Kāds no testiem ir parādījis, ka aptuveni astoņdesmit procenti no Jūras akadēmijas studentiem psiholoģiski nav gatavi darbam jūrā. "Jāsaprot, ka reāli tas ir cietums, tikai cilvēks tur nonāk labprātīgi, bet studiju laikā to neviens nesaka," savu viedokli pauž Uldis. "Par sevi varu teikt, ka man ir vienalga, kuģis jauns vai vecs, jo man ir svarīgi, lai uz tā būtu normāli cilvēki, taču pēdējā laikā arvien vairāk ir tādu, par kuriem rodas jautājums, vai viņiem ir izziņa no psihiatra. Tā ir nopietna un reāla problēma. Nežēlīgi! Ja neesi mentāli stiprs, cilvēku reāli samaj. Īpaši grūti ir tad, kad cilvēks nonāk augstākā amatā un viņam ir jāvada padotie. Daudzi to nespēj, trako, klie dz, taču no tā jau nekas nemainās. Nedod dievs, ja rodas

Uldis uzskata, ka akadēmijā topošos speciālistus psiholoģiski nesagatavo darbam jūrā, tāpat kā nemāca strādāt ar cilvēkiem. Kāds no testiem ir parādījis, ka aptuveni astoņdesmit procenti no Jūras akadēmijas studentiem psiholoģiski nav gatavi darbam jūrā. "Jāsaprot, ka reāli tas ir cietums, tikai cilvēks tur nonāk labprātīgi, bet studiju laikā to neviens nesaka," savu viedokli pauž Uldis. "Par sevi varu teikt, ka man ir vienalga, kuģis jauns vai vecs, jo man ir svarīgi, lai uz tā būtu normāli cilvēki, taču pēdējā laikā arvien vairāk ir tādu, par kuriem rodas jautājums, vai viņiem ir izziņa no psihiatra. Tā ir nopietna un reāla problēma. Nežēlīgi! Ja neesi mentāli stiprs, cilvēku reāli samaj. Īpaši grūti ir tad, kad cilvēks nonāk augstākā amatā un viņam ir jāvada padotie. Daudzi to nespēj, trako, klie dz, taču no tā jau nekas nemainās. Nedod dievs, ja rodas



JŪRNICĪBA – CILVĒKI UN LIKTENĪ



Ulda Ozola matroža laiks.

avārijas situācija, kurā vari aizmirst savu vārdu, bet tev ir jāpaliek mierīgam, savāktam un jāreaģē adekvāti. Mums uz kuģa bija labs vecākais mehāniķis, kurš nespēja komunicēt ar cilvēkiem, nevienam neko nevarēja pateikt un neprata sevi prezentēt. Lielie bosī viņam deva pusgadu, lai iemācās komunicēt. Mūs neinteresē, ka tu esi labs profesionāls mehāniķis un lieliski pārzini savu darbu, tavos darba pienākumos ietilpst vadīt cilvēkus, bet tu to nespēji. Tāds bija darba devēju uzstādījums. Šo komunikāciju un prasmi sevi prezentēt māca speciālosursos.

Uz kuģa, uz kura strādāju, kapteinis un vecākais mehāniķis strādāja kā viens vienots mehānisms, un ir prasība, ka augstākajiem virsniekiem uz kuģa jāspēj radīt tāda atmosfēra, lai apkalpe labi justos. Piedevām jāņem vērā, ka tā ir daudznacionāla apkalpe.

Savulaik akadēmijā pasniedzēji, kuriem nebija reālas prakses, mums teorētiski stāstīja, kā tas varētu būt – strādāt ar filipīniešiem un ķīniešiem. Tagad, kad jau n-tos gadus strādāju kopā ar dažādu tautību cilvēkiem, varu teikt, ka ne tuvu nav tā, kā akadēmijā stāstīja. Patiesība ir tikai viena, un jāievēro viena elementāra lieta – jārespektē vienam otru, bet to arī tagad nemāca.

Kamēr Latvijā vēl nebija ieviestas moduļu programmas un jaunie jūrskolas izglītības standarti, Latvijas Jūras akadēmijas diploms bija vienīgā iespēja tikt līdz vecākā mehāniķa vai kapteiņa amatam. Tolaik es, gandrīz beidzis akadēmiju, darba tirgū biju vienā līmenī ar citu valstu jūrskolas absolventu, un tikai tāpēc, ka viņš, piemēram, ir no Anglijas, kur ir cita izglītības sistēma. Mūsu akadēmijas absolventi, kuri, augstskolu pabeidzot, saņēma zelta pulksteni, darba tirgū nostājās vienā līmenī ar citas valsts vienkāršas jūrskolas beidzējiem."

PASAULES LIKUMSAKARĪBAS

Kad dažādu ekonomisko apsvērumu dēļ daudzi angļu jūrnieki bija palikuši bez darba, Anglijā tika pieņemts lēmums, ka kruunga kompānijām darbā jāņem jūrnieki ar angļu vai skotu pasi, pārējie varēja būt brīvi. Uldim un vēl dažiem viņa Latvijas kolēģiem paveicās, jo viņi amerikāņu kompānijā, kuras kruings ir Anglijā, bija sākuši strādāt vēl pirms šī politiskā un stratēģiskā lēmuma



pieņemšanas, bet pēdējo piecu gadu laikā no Latvijas šajā kompānijā neviens vairs nav ticis iekšā, jo tas ir lo-bijs visaugstākajā līmenī.

“Kad savulaik man piedāvāja strādāt kompānijas kadetu programmā, paa-nteresējos, vai varēšu programmā ņemt arī studentus no Latvijas Jūras akadēmijas, uz ko atbilde bija nolie-dzoša. Ja es kaut ko jēdzīgu neva-ru izdarīt savējiem, tad šāds projekts mani pilnībā neinteresēja. Sazinājos ar akadēmijas studentiem un ieteicu pašiem uzrakstīt pieteikumu kadetu programmai, uz ko viņi visi saņēma atteikumu ar motivāciju, ka kaut kas īsti neatbilsts kompānijas prasībām. Protams, tā ir diezgan apšaubāma motivācija, jo mūsu akadēmijas prog-rammas taču ir akreditētas un starp-tautiski atzītas, patiesais iemesls ir sava darba tirgus aizsardzība un savu jūrnieku lobijs – tā tad nozares stratē-ģija,” uzskata Ozols.

KĀ PĀRLĒKT PĀRI PĪĻU DĪKĀ LATIŅAI?

Arī Latvijas jūrniecības sabiedrība šogad ķērusies pie jaunas jūrniecī-bas politikas veidošanas. Stratēģija – tā mums ir ļoti nepieciešama. Notiek diskusijas, kādai vajadzētu būt šai po-litikai, lai mēs būtu moderna valsts ar modernu un uz nākotni vērstu jūrnie-cības nozari. Par šo tematu runājot ar Uldi, kurš vairākus gadus bijis ārā no Latvijas aprites, vispirms nākas dzir-dēt nopūtu – mēs joprojām esam pīļu dīķis. “Joprojām te nekas daudz nav mainījies. Varbūt ir jānomainās paaud-žēm, lai viss notiktu savādāk? Varbūt



Pirmais mehāniķis uz LNG kuģa
“Sonangol Sambizanga”.



Uz kuģa pie svētku galda.



būs savādāk, kad strādās cilvēki bez padomju atmiņas un pieredzes? Varbūt mani bērni te ienesīs kaut ko jaunu? Taču pašlaik nav nedz redzējuma, nedz vērīena, nedz arī uzdrīkstēšanās.

Atgriežoties no ārzemēm pēc dažādiem semināriem, gribas jautāt – kas te neiet kopā? Pie mums viss tā bremzējas, bet tur lietas notiek! Kad mūsējiem stāsti par pasaulē dzirdēto, te visu noliedz – kādas muļķības, tā nav! Ja labi padomā, Singapūra taču ir tikusi tālāk nekā mēs. Daudzas lietas, protams, nevar salīdzināt, bet daudz tomēr var mainīt ar attieksmi un izpratni. Runāt un spriest var bez gala, bet laiks iet un nekas nemainās.

Pirms gadiem piecpadsmit LJS kopsapulcē diskutēja un jautāja: kur ir jaunie? Būtu labi, ja katrs seniors uz LJS atvestu vismaz vienu jauno, bet pa šiem gadiem tā arī nekas nav mainījies. Robertam Gailītim ir entuziasms, bet cik ilgi viņam tā pietiks? Viņš pabeidza studijas ārzemēs un, lai gan tur bija visai vilinoši un labi apmaksāta darba piedāvājumi, tomēr atgriezās Latvijā. Taču cilvēks viens pats nevar to vezumu pavilkt. Mums ar Robertu ir bijušas daudzas idejas, un es, protams, varu Robertam palīdzēt, cik manos spēkos, bet manos plānos neietilpst pārnākt krasta darbā, jo es vēlos strādāt jūrā. Jūrā iešu, kamēr mani iznesīs ar kājām pa priekšu. Bija piedāvājums strādāt krasta darbu Londonā, bija arī piedāvājums no Singapūras, bet es tam visam pateicu nē, paldies, tas nav man. Mani notur jūra un Latvija. Esmu Latvijas patriots, un mājas ir mājas. Mani kolēģi no Latvijas, un nekrīt svarā, vai tas krievs, baltkrievs, ukraiņis vai latvietis, visi saka vienu un to pašu – Latvija ir mūsu mājas, un es vienmēr gribu mājās. Mēs, jurnieki, jau visu nopelnīto investējam Latvijā, četras piecas gimesenes pelna naudu no tām iespējām, ko dod viens jurnieks.”

MAIZEI IR ARĪ GAROZA

Tāpat kā jebkuram darbam, arī jurnieka darbam ir savas tumšās puses, un Uldis piesauc darbu pirātu rajonos. “Tad reizēm sev uzdod jautājumu, vai man to vajag. Bet viss jau ir atkarīgs no tā, cik nopietni kompānija rūpējas par savu kuģi un saviem jurniekiem. Mūsu kompānija par to visu domā tiešām nopietni, piedevām mums ir tik liels kuģis, ka tam nemaz nav viegli tikt klāt, ja ejam pilnā gaitā, to darīt ir bīstami. Un tomēr, kad notiek mācības un klāt ir drošībnieki, pat mācību situācijas rada spriedzi. Spriedze ir arī tad, kad ir pārlidojumi uz kuģi vai mājup, īpaši, ja tas notiek Āfrikas valstīs, Indonēzijā vai Indijā. Kādu manu kolēģi, piemēram, ielika Kongo cietumā, jo kaut kas nebija kārtībā ar dokumentiem, un tas nu gan nav nekāds joks. Ja Rīgā notiek kāds pārpratums, to nekādā gadījumā nevar salīdzināt ar incidentu Kongo. Kolēģi, kuri bija piedzīvojuši pirātu uzbrukumu Nigērijā, vienā mirklī bija nosirmojuši un pateikuši nē darbam jūrā. Kamēr tu pats to neesi piedzīvojis, par notiekošo ir viens viedoklis, bet, kad kaut kam tādām nākas iziet cauri un izjust uz savas ādas, viss mainās.”



Būtu pavisam neloģiski, ja es kā žurnāliste neuzdotu mūžseno un tik triviālo jautājumu par jūras romantiku, kuru allaž piesauc vecākās paaudzes jūrnieki, bet ne īpaši izceļ jaunie. Uldis saka, ka viena romantika ir tad, kad tu no krasta skaties uz jūru, bet pavisam savādāk izskatās, no jūras raugoties uz krastu. Pats par



Kuģis "Berge Arzew", uz kura Uldim Ozolam sākās profesionālā jūrnieka gaitas.

romantiku vairāk esot domājis pirmajā jūras praksē, bet, kad profesionāli jādara darbs, tad romantika aiziet otrā plānā. Tagad, kad kuģi ostā izkrauj un iekrauj diennakts laikā, visu kontraktu var nostrādāt, nenokāpjot krastā. "Un tad, kad puse ekipāžas jūdzas nost, arī nav prātā domāt par romantiku," teic Uldis. "Ir gadījies, ka tev klūp virsū ar nazi, un tad tu nedomā, vai jūrā ir kāda romantika, bet prātā iešaujas doma, vai tev to visu vajag? Diemžēl notiek arī tā, bet kopumā jau dzīvot un strādāt var."

Uldim ir nepieciešamais cenzs, lai no pirmā mehāniķa kļūtu par vecāko, bet daudzi nemaz nevēlas būt par vecāko mehāniķi, jo tad ir jākļūst par tādu kā starpnieku starp krasta ofisu un kuģi, un tās problēmas, kas gāžas pār vecākā mehāniķa galvu, esot visai nopietnas. No ofisa bieži vien nāk tik stulbi jautājumi, ka atliek tikai nobrīnīties, bet no vecākā mehāniķa prasmes komunicēt ar krasta ofisu ir atkarīgs, vai viņš par savu darbu savāks plusus vai mīnus. "Vecākais mehāniķis viens neko nevar, viņam ir nepieciešama laba komanda, zinošs un uzticams pirmais mehāniķis, tikai tad tu vari mierīgi dzīvot. Tas ir komandas darbs, bet ar uzticēšanos arī var būt problēmas, jo nekad nevar zināt, ko atsūtīs darbā, un raksturojums uz papīra par cilvēku jau neko nepasaka. Ir labi, ja komandā ir cilvēki, ar kuriem kopā jau strādāts, par kuriem zini, ko viņi prot un var. Mūsu kompānijā ik pa laikam kapteini un vecāko mehāniķi rotē, lai neiesēžas vienā vietā. Patiesībā ir tāda sajūta, ka tev visu laiku seko. Uzticas, bet pārbauda. Strādājot uz kuģa, vienmēr jāņem vērā nacionālās īpatnības. Visdemokrātiskākie, piemēram, ir norvēģi, bet horvātiem ir savas dīvainības. Ja tu neesi no viņa pilsētas vai ciema, par paaugstinājumu vari aizmirst un gadiem to gaidīt. Uz kuģa reiz biju tādā komandā, kur visi bija horvāti, un, lai gan es pierādīju sevi darbā, viņi mani diez kāpēc tomēr uzskatīja par krievu spiegu. Tagad gan daudzi no viņiem man ir kļuvuši labi draugi."



IEDZIMTAIS JŪRNIKA GĒNS

Sarunas laikā atkal un atkal atgriežamies pie Jūras akadēmijas un Latvijas jūrniecības politikas. Var just, ka Uldim Ozolam šie jautājumi nav vienaldzīgi, viņam no sirds gribētos, lai lietas grieztos uz labo pusi. “Žēl, ka akadēmijai nav pievilksanas spēka, jo tie, kas šeit studējuši, maz komunicē savā starpā, nav tāda īsta patriotisma, bet gribētos, lai būtu. Tāpat gribētos, lai Jūras akadēmija kļūst dinamiskāka un modernāka. Piemēram, “Novikontas” koledžai ir jauns skatījums uz lietām, cilvēki visu dara ātri un rīkojas izlēmīgi. Biju desmit dienu kursos Īrijas Jūras akadēmijā, kur ir tieši tādi paši studenti kā pie mums, bet tur ir tāda materiālā bāze, un, kas vēl svarīgāk, tur ir jūtams cilvēka faktors – ieinteresēti pasniedzēji, bet mūsu akadēmijā var just daudzu pasniedzēju neieinteresētību. Kā jau teicu, man bija neliela pasniedzēja darba pieredze LJA jūrskolā, kur nebija pilnīgi nekādu uzskates līdzekļu, tāpēc rakstīju visām lielajām kompānijām, kas ražo dzinējus, un jautāju, vai var atsūtīt kādu plakātu, piemēram, ar dzinēju šķērsriezumā. Atsaucība bija milzīga, spēju tik staigāt uz pastu pēc jauniem sūtījumiem. Jautāju akadēmijā, vai var iedot kādu rāmīti, kur šos plakātus ielikt, bet ar to bija nepārvaramas problēmas. Tolaik vēl nevienam nebija laptopu, kā tas ir tagad, tāpēc šādi uzskates materiāli bija ļoti noderīgi.”

Sarunas laikā aizdomājos, kas Uldim liek būt tādām nemiera garam. Atbilde, visticamāk, rodama senču gēnos – no vecāsmātes vectēva mantotajās jūrnieka asinīs. Viņš bija kuģa kapteinis, kuram jau divdesmit piecu gadu vecumā piederēja kuģa daļas, ko mūsdienās sasniegt nemaz nevar. “Viņš bija no Pitraga un mācījās Mazirbes jūrskolā,” stāsta Uldis. “Pirmajā jūrniecības enciklopēdijā ieraudzīju viņa vārdu, sāku izjautāt vecmammu, atradu vēstules un bildes, daļu no kurām nodevu muzejam.”

Vecā kapteiņa mājā dzīvo Uldis ar ģimeni. Tās ir mājas, kas stabili stāv jūras krastā, kā saka Uldis, tās stāvēs vēl gadus divsimt. Un sauks mājās jūrnieku Uldi Ozolu, kur viņu gaida ģimene, lai viņš brīvā brīdī pārmaiņās pēc no krasta varētu lūkoties jūrā.■

Anita Freiberga

Foto no Ulda Ozola personīgā arhīva

LAI VIENMĒR VĒJŠ BURĀS!

Daudzi jūrniecības speciālisti joprojām ir pārliecināti, ka burinieks ir labākā vieta, kur jaunais jūrniece var sākt savas jūras gaitas. Pirmās Latvijas brīvvalsts laikā bija tāds burinieks “Jūrniece”, ko 1931. gadā, pārbūvējot par mācību kuģi, Jūrniecības departaments nodeva Krišjāņa Valdemāra jūrskolas rīcībā. 1939. gada jūnijā “Jūrniece” kopā ar 24 kursantiem un 14 kuģa apkalpes vīriem uz sešdesmit dienām devās savā pēdējā prakses braucienā. Pēc tam mainījās vara, sistēma, un zuda vecās tradīcijas.

Burāšanas kā sporta un brīvā laika pavadīšanas tradīcijas Latvijā aizsākās ar Rīgas jahtkluba izveidi 1878. gadā un pirmajām burāšanas sacensībām Daugavā tajā pašā gadā, bet atjaunotās Latvijas laiks pēc 1990. gada ziemžēl atnāca bez valsts jūrniecības politikas, tajā skaitā arī bez burāšanas attīstības politikas. Katrs pērās, kā varēja un prata. Patiesībā burāšana un burāšanas sports Latvijā izdzīvoja, tika pateicoties entuziastiem, kuri nežēloja savu laiku un arī līdzekļus, lai Latvijā vispār kaut kas notiktu. Pēdējos gados situācija šķietami mainās, attīstās jahtklubi, sakārtojas infrastruktūra un mūsu ūdeņos redzams arvien vairāk baltu buru, bet atkal jāteic diemžēl, jo tas nenotiek tāpēc, ka valsts politika būtu vērsta uz burāšanas attīstību un ūdens resursu, ar kuriem bagāta Latvija, saprātīgu izmantošanu. Eiropas nauda infrastruktūrā, privātu ziedotāju ieguldījums starptautisku sacensību rīkošanā un vecāku finansiālās iespējas bērnu nodarbībām uz ūdens virza uz priekšu Latvijas burāšanu un saglabā senās burāšanas tradīcijas.

Lai arī nav kopēja valsts redzējuma burāšanas jomā, arī pie mums ir cilvēki, kuri spēj, prot un var! Lai viņu pulks vairojas – to, sagaidot Jūras svētkus, Latvijas valsts jūrniecības simtgadē novēlam visiem!



VAI IZDEVIES PĀRCIRST GORDIJA MEZGLU?

To, ka jahtu ostu bizness ir ļoti sarežģīts, saka itin visi, kam ar šo jomu nācies saskarties un kas šajā biznesā ir iekšā. Par naudu, ko, ienākot ostā, samaksā jahta, jahtklubu uzturēt nevar. Pamatā jahtu ostu jeb, kā burātāji saka, marīnu attīstību var balstīt uz šo ostu krasta servisu – viesnīcu, klubu, saunu, jahtu remonta pakalpojumiem un tamlīdzīgi, nevis uz piestātnes maksām. Tāpēc arī jahtklubi attīstās tur, kur tiek piedāvāts šis krasta serviss.

NEDAUDZ VĒSTURISKA ATKĀPE

1928. gada 10. novembrī pirmajā Latvijas Republikas kuģniecības izstādē, ko sarīkoja Rīgas, Vidzemes un Latvijas jahtklubi, ūdenssporta nodaļā bija izstādīta glezna, kurā redzama pirmā jahta Ķīšezerā. Anotācija liecināja, ka tas noticis 1781. gadā. Baltā bura, vējš un ūdens bija iecienīta rīdzinieku atpūta. 19. gadsimtā jahtas bija bieži redzamas Ķīšezerā un Juglas ezerā. Ar katru gadu interese par burāšanu pieauga.

1878. gada 6. augustā, Daugavā uz jahtām "Nixe" un "Nautilus" svinot t.s. Ābolu svētkus, E. Kabotam, E. Grasam, D. Levendem, E. Mejennam, V. Darīsam un T. Bērmanam radās ideja dibināt burātāju savienību – jahtklubu. Tā kļuva par Baltijā pirmā kluba dibināšanas dienu. Tas ieguva Rīgas jahtkluba nosaukumu.

Lēmumu apstiprināja 1879. gada 28. martā. Pirmajā sanāksmē piedalījās 42 dalībnieki. To vidū bija fabriku direktori M. Albrehts un T. Bērmans, inženieri V. Darīss, E. Grass, A. Tišbeins, fabrikanti K. Šmits un A. Lange, tālbraucējs kapteinis A. Hertvigs, tirgotāji N. Klatco, E. Mejenns, G. un O. Zengbuši, arhitekts H. Šēls, enkurnieku vecākais A. Štraus u.c. Apspriedē izstrādātos statūtus nosūtīja uz Iekšlietu ministriju Pēterburgā, kur tos apstiprināja 1879. gada 7. septembrī. 1880. gada 20. janvārī jahtkluba biedru sapulcē ievēlēja vadību. Par pirmo komodoru kļuva E. Mejenns. 1880. gadā klubs izveidoja oficiālu jahtu reģistru, kurā tika ierakstītas 11 jahtas. Jahtkluba mītne un osta atradās Pārdaugavā. Pirmajā gadā tas no Rīgas pilsētas valdes ieguva šķūni Āgenskalna līča krastā starp Raņķa dambi un Tuzova tiltu. 1880. gadā jahtklubs uzbūvēja uz koka plostā jaunu kluba mītni, kurā varēja novietot jahtu inventāru. 1885. gada 9. jūlija vētra izpostīja ēku un blakus esošo jahtu ostu, tāpēc nākamajā gadā tika uzbūvēta jauna kluba māja uz prāmja, kuru varēja pārvietot. Tā parasti bija noenkurota netālu no Jūrnietu nama Āgenskalna līcī, bet blakus izvietojās jahtas. 1895. gadā Rīgas jahtklubs nopirka gruntsgabalu Ķīpsalā, Balasta dambī 1. Nākamajā gadā kluba jahtu ostu ierīkoja aiz CD dambja.



1897. gadā kluba mītne uz prāmja kļuva nederīga, un rudenī to noplēsa, bet uz nopirkta gruntsgabala jau bija uzsākta jahtkluba ēkas celtniecība, ko projektēja pazīstamais Rīgas arhitekts V. Neimanis. 1900. gadā māju, kas Rīgas jahtklubam izmaksāja 14 805,23 rubļus un ir saglabājusies līdz mūsdienām, pieņēma Celtniecības komisija.

1879. gada 9. septembrī Daugavā notika pirmā regate Rīgā, kuru rīkoja jaundibinātais Rīgas jahtklubs. Iepretī Anglikāņu baznīcai Daugavā startam gatavojās jahtas "Lydia", "Mathilde", "Nautilus", "Novum", "Rival", "Saylor" un "Tümmeler".

1895. gada 21. februārī Rīgā nodibināja otru jahtklubu – Vidzemes (sākotnēji ar nosaukumu „Baltic”). Par kluba pirmo komodoru kļuva fabrikants A. Volfšmits. 1897. gadā Vidzemes jahtklubs iegādājās zemi Balasta dambī 3, kur vēlāk uzcēla kluba ēku, bet jahtu osta arī atradās aiz CD dambja.

1913. gadā Rīgas jahtklubā bija 331 biedrs un 68 jahtas, bet Vidzemes jahtklubā 147 biedri un 25 jahtas. Pirmā pasaules kara laikā abi jahtklubi darbību pārcēla uz Ķīšezeru. Klubu ēkas Balasta dambī slēdza un inventāru pārveda uz Ķīšezera mītnēm. 1915. gada jūlijā jahtklubi no pilsētas evakuācijas komisijas saņēma paziņojumu, ka visām jahtām jānoņem svina ķīļi un motorlaivām motori un jāsagatavo izvešanai uz Krieviju. Kara laikā, it sevišķi Bermontiādē, cieta abas klubu ēkas Balasta dambī. Rīgas jahtkluba nams pēc kara stāvēja bez logiem un durvīm, bet Vidzemes jahtkluba ēka bija gājusi zudībā. Pēc kara jahtklubi aktīvi atsāka darbību. 1924. gadā, atdaloties no Vidzemes jahtkluba, izveidojās trešais jahtklubs Rīgā – Latvijas jahtklubs.

1939. gadā Rīgas jahtklubam bija 48 buru jahtas, Latvijas jahtklubam 46, bet Vidzemes jahtklubam 26 buru jahtas.

Politiskie notikumi ietekmēja Latvijas burāšanu. 1939. gada sezonu, kaut iesākās Otrais pasaules karš, izdevās pabeigt. 1940. gadā Latviju okupēja PSRS, un tā gada 6. novembrī visi jahtklubi tika slēgti. Karš iznīcināja lielāko daļu Rīgas, Latvijas un Vidzemes jahtklubu jahtu.

KAD PIETRŪKST VALSTS POLITIKAS

Daudzus gadus pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā jahtu ostu attīstība bija atstāta novārtā. Bija citas lietas, kas tolaik šķita svarīgākas un neatliekamākas. Valdība uzskats – ar izklaides industriju lai nodarbojas privātais bizness. Diemžēl šāds uzstādījums, stingras valsts politikas trūkums, arī ierēdņu tuvrēdzība – tas viss ir kavējis mūsu mazo ostu attīstību jahtu ostu virzienā. Var teikt, ka tikai pēdējo piecu gadu laikā situācija ir mainījusies, un arī ne jau pateicoties jaunai jūrniecības politikai Latvijā, jaunās vēsmas ir nākušas no Eiropas kopā ar Igaunijas – Latvijas Pārrobežu sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projektu "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā" ("EST-LAT Harbours").



Jau apnicis skatīties Igaunijas virzienā un ar dziļu nožēlu secināt, ka diez kāpēc pie kaimiņiem daudzas lietas ir notikušas un arī tagad notiek nesalīdzināmi loģiskāk, nekā tas ir pie mums. Nemaz negribu pieminēt finansējumu jūrniecības izglītībai. Igaunijas Jūras akadēmijai, kas ir zem Tallinas Tehniskās universitātes jumta, gada budžets ir pieci miljoni eiro, un tas ir piecas reizes vairāk nekā mūsu Jūras akadēmijai. Līdzīga situācija ir ar Igaunijas jahtu ostām. Visi burātāji, ar kuriem gadījies sarunāties, atzīst, ka mēs pagaidām vēl nevaram līdzināties Igaunijai, kuras jahtu ostas ir modernas, stilīgas, tīras un labiekārtotas, daudzas no tām tikai nesen piedzīvojušas uzlabojumus un ir modernizētas.

IGAUNIJAS PRIEKŠROCĪBAS

Tās ir vismaz divas: igauņu domāšanas veids, kas vērsts uz to, lai piedāvātu iespējami labāko. Kāds gudrītis esot paironizējis, ka igauņi sava lēnīguma dēļ nespējot shēmot, tāpēc projektiem domātā nauda nonākot tieši domātajam mērķim. Otra priekšrocība ir aptuveni 2000 salu, kas ieskauj Igauniju, un daudzās no tām ir lielākas vai mazākas jahtu ostas un piestātnes, kas piesaista burātājus. Tikai dažās stundās tur var nokļūt burātāji no tādām burāšanas lielvalstīm kā Somija un Zviedrija. Īsākais maršruts no Igaunijas ziemeļu krasta līdz Somijai pāri Somu līcim ir tikai 25 jūras jūdzes. Pērnavā jau tradicionāli tiek uzskatīta par Igaunijas vasaras galvaspilsētu, no kurienes gluži vai ar roku var aizsniegties līdz Kihnu vai Roņu salai. Necik nav jāpiepūlas, lai nokļūtu Hāpsalā, Hījumā vai Sāremas salā.

Burātājs, pasniedzējs un arī ierēdnis ar lielu pieredzi kapteinis Gunārs Šteinerts uzskata, ka Igaunijā jahtu ostu attīstībai bija veltīts diezgan liels valsts atbalsts un valsts politika bija virzīta uz jahtu ostu attīstību, tāpēc tagad visas ostiņas ir modernas, daudzas no tām to spējušas panākt, izmantojot Eiropas naudu. Tāda bija valsts politika, un attiecīgi arī tika veidota attīstības stratēģija. Latvijā nebija neviena, kas spētu pierādīt, ka Latvijai jahtu ostu attīstība ir svarīga. "Tomēr pamazām jau uz priekšu virzāmies," saka Gunārs Šteinerts.



Hāpsalas jahtklubs Igaunijā.



UZ PRIEKŠU AR EIROPAS SVĒTĪBU



Pēc gada, 2020. gada 31. maijā, noslēgsies Igaunijas – Latvijas Pārrobežu sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projekts “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā” (“EST-LAT Harbours”), kura mērķis ir izveidot mazo ostu tīklu, kas sniegtu kvalitatīvus pakalpojumus Baltijas jūras austrumu piekrastē un Rīgas jūras līcī Igaunijā un Latvijā, un popularizēt šo reģionu kā atraktīvu galamērķi. Pateicoties šā projekta finansējumam, ieguvēji būs gan vietējie un ārvalstu burātāji, jahtu īpašnieki, gan jahtklubi un burāšanas skolas, kas varēs uzlabot servisu. Ieguvējam vajadzētu būt arī pašvaldībām, jo būtu loģiski, ja piekrastē aktivizētos uzņēmējdarbība, kas sniedz pakalpojumus pieaugošajam tūristu skaitam. Projekta īstenošanas laikā jahtu ostās ir izdarīts liels darbs, lai paaugstinātu drošības un komforta līmeni burātājiem, kā arī veikti ostu padziļināšanas darbi, kas ļaus ostās ienākt lielākām jahtām, un to ļoti augstu novērtē ārvalstu burātāji.

Šogad jau otro reizi Kurzemes plānošanas reģions sadarbībā ar Rīgas plānošanas reģionu, Igaunijas jahtu ostu attīstības centru un Latvijas un Igaunijas jahtu ostu pārstāvjiem piedalījās starptautiskajās jahtu tūrisma izstādēs Vācijā, Somijā, Polijā un Zviedrijā. Mērķis bija stāstīt ārvalstu burātājiem par Baltijas jūras austrumu piekrastes jahtu ostām un aicināt iekļaut tās savos burāšanas maršrutos.

Lai darbs izstādēs būtu produktīvāks, tika sagatavots Jahtu ostu katalogs un jahtu ostu tīkla karte, un šajos materiālos tika iekļautas ne tikai projekta partneru ostas, bet arī visas citas Latvijas un Igaunijas piekrastē esošās jahtu ostas. Sagatavotie materiāli izstādēs tika augstu novērtēti, jo tajos ir atrodamā tāda burātājiem svarīga informācija kā ostu piestātņu dziļums, pakalpojumi ostas teritorijā un tuvējā apkārtnē, ostas piestātņu izvietojums un informācija par ieeju ostā. Kopumā katalogā ir ziņas par 72 jahtu ostām Latvijā un Igaunijā.

Katrā izstādē kopā ar projekta ostu pārstāvjiem piedalījās kāds vietējā valodā runājošs burātājs, kas apmeklēja lielāko daļu Latvijas un Igaunijas jahtu ostu, un tas noteikti

UZZIŅAI

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.



Izstāde Vācijā.



Izstāde Somijā.



Izstāde Zviedrijā.

palīdzēja pārliecināt interesentus par to, ka burāt uz Baltijas jūras austrumu piekrasti ir droši un ērti, turklāt atraktīvais tūrisma piedāvājums var padarīt ceļojumu neaizmirstamu.

Burātājus galvenokārt interesēja laika apstākļi Baltijas jūras austrumkrasta reģionā, pieejamie pakalpojumi un dziļumi jahtu ostās, tūrisma piedāvājumi ostu tuvējā apkārtnē. Vēl viens jautājums, kas interesēja stenda apmeklētājus, bija par vietu skaitu pietātnēs. Un burātāji bija patīkami pārsteigti, ka nav nepieciešams iepriekš rezervēt vietu maršrutā plānotajā ostā, jo vietas pietiek visiem. Tas stipri atšķiras no situācijas Vācijā, Somijā un Zviedrijā, kur burātāju ir daudz un vietu skaits ostās ir ierobežots.

Savukārt stenda darbinieki, kas šajās izstādēs piedalījās jau otro gadu, atzina, ka interese par burāšanas iespējām Latvijas un Lgaunijas piekrastē, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, ir manāmi augusi. Īsākas vai garākas sarunas ar vairāk nekā 3300 potenciālajiem burātājiem ļauj cerēt, ka jau šogad mūsu puses jahtu ostās ir sagaidāms burātāju pieplūdums. Patīkamas diskusijas izvērtās ar tiem, kas mūsu jahtu ostās jau ir pabijuši. Burātāju atmiņas par viesošanās Latvijā un Lgaunijā bija tikai pozitīvas, visi slavēja mūsu ostu labo infrastruktūru, ārkārtīgo

viesmību, tīrību, mieru un klusumu pie pietātnēm. Somijas izstādē nācās dzirdēt īpaši pozitīvas atsauksmes par Rojas ostu, Varšavas izstādē atpazīstamākā bija Liepāja, bet Vācijas izstādē apmeklētāji visbiežāk uzteica Pāvilostu par viesmīlīgu uzņemšanu.

UZZINAI

“Interreg” projektā no Latvijas puses ir iesaistījušies Rīgas brīvostas pārvalde, Liepājas SEZ pārvalde, Pāvilostas, Rojas, Engures, Jūrmalas, Skultes, Salacgrīvas un Mērsraga ostu pārvaldes, kā arī Liepājas, Pāvilostas, Ventspils un Mērsraga jahtu ostas.

KĀDI IEGUVUMI NO “INTERREG” PROJEKTA? RĪGĀ

Projekts Rīgas ostas konkurētspējas paaugstināšanai burāšanas tūrisma un lielo burāšanas sacensību uzņemšanas jomā. Projekta kopējās plānotās izmaksas ir 446 tūkstoši eiro, 85% tiek finansēti no “Interreg” programmas līdzekļiem, 15% ir RBP līdzfinansējums, kas novirzīts infrastruktūras attīstībai Ķīpsalas jahtu



ostā, tā sauktajā Pilsētas jahtklubā, jahtu noteikudeņu savākšanas iekārtu iegādei, navigācijas zīmju infrastruktūras pilnveidošanai, peldošās platformas ar eliņu uzstādīšanai, kā arī peldošā viļņlauža ierīkošanai. Tāpat ir izvietotas informatīvās zīmes, veikti uzlabojumi elektronisko sakaru



pieejamībā un teritorijas apsardzē. Pakalpojumu kvalitātes paaugstināšanai plānots uzbūvēt divstāvu peldbūvi, kurā atradīsies buru labošanas darbnīca, labierīcības un atpūtas telpas.

LIEPĀJĀ

2019. gada vasaras sezonā Liepājas jahtu centram nebija viegli uzņemt ceļotājus, jo notika ilgi gaidītā jahtu ostas rekonstrukcija. Jahtu ostas rekonstrukcijas projekta budžets bija 409 650 eiro, no kuriem 85% ir "Interreg" fonda finansējums, un Liepājas SEZ pārvalde to īsteno Latvijas – Igaunijas pārrobežu projekta "Labāks jahtu ostu tīkls" ietvaros.

Pēc rekonstrukcijas Liepājas jahtu centrs atrodas tuvāk Tramvaja tiltam – starp viesnīcu "Promenāde" un tiltu, jahtu piestātņu pontoni gar kanālmalu gan stiepsies tikpat tālu kā iepriekš.

Neskatoties uz to, ka notika rekonstrukcija, Liepājas jahtu ostā 2019. gadā bija aktīva sezona – kopumā no aprīļa līdz septembrim apkalpotas 285 jahtas, kas ir par 14 jahtām vairāk nekā gadu iepriekš. Ar katru gadu Liepājas jahtu ostā ienāk arvien vairāk jahtu. Skaita pieaugums gan ir salīdzinoši neliels, bet stabils. Šogad īpaši dominē jahtas no Vācijas, Polijas un Lietuvas, bet vasaras vidū parādās vairāk jahtu no Zviedrijas un Somijas.





VĒJŠ BURĀS



ROJĀ

Rojas ostas iekšējā kanāla padziļināšana tika sākota 2018. gada jūnijā ES Igaunijas – Latvijas Pārrobežu projekta „Burāšanas infrastruktūras un jahtu ostu tīkla uzlabošana Igaunijā un Latvijā” („EST-LAT Harbours”) ietvaros. Saskaņā ar projektu bija paredzēts 2018. gadā veikt iekšējā

kanāla padziļināšanu un jaunu apgaismotu peldošo navigācijas zīmju (boju) uzstādīšanu, 2019. gadā krasta nostiprināšanu upes labajā krastā jahtu ostas infrastruktūras izbūvei, bet 2020. gada burāšanas sezonas sākumā uzstādīt mūsdienu prasībām atbilstošas peldošās piestātnes līdz 60 jahtu uzņemšanai.

Tāpat Rojā uzbūvēta jahtu skola, kur burāšanas prasmē tiek apmācīti mazie *optimisti*. Tie ir vietējie bērni, divas grupas, ar kurām strādā ostas kapteinis Gūnārs Reinholds, kurš pats kādreiz ir bijis labs burātājs.

Atpērienu 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 jāpiespriež 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 atvasēm.



SALACGRIVĀ

Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais pauž gandarījumu, izvērtējot to, ko projekts devis, bet īpašs ieguvums, viņaprāt, ir no Somijas uzņēmuma “OY Meritaito” iegādātie navigācijas līdzekļi. Jaunās,



modernās vadlīnijas ugunis 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".

VENTSPILĪ

Ar EST-LAT 55 projekta "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā" atbalstu 2020. gadā tiks pabeigts projekts "Ventspils jahtu ostas pārbūve un teritorijas labiekārtojums", kas ļaus nodrošināt kvalitatīvus pakalpojumus ostas apmeklētājiem. Atbalsta programmas ietvaros veikta piestātnes rekonstrukcija un uzstādīti trīs uzņēmumā "Marinetek" izgatavoti pontoni, kas papildus rada 26 jahtu un kuteru stāvvietas. Turpmākajos gados jahtu osta spēs vienlaikus uzņemt vismaz 50 jahtu, nodrošinot tām atbilstošu servisu. Iegādāts firmas "Roodberg" pārvietojamais celtnis ar 35 tonnu celbspēji un jahtu glabāšanas paliktni, kas ļaus 2019./2020. gada ziemas sezonā sniegt uzglabāšanas pakalpojumu vismaz 30 jahtām. Vienlaikus ostā piedāvās sagatavot jahtas ziemai un iespēju robežās veikt remonta un apkopes darbus. Apmeklētāju ērtībai darbosies kafejnīca "Jahtu māja".



2019. gada sezonā Venstpils jahtu ostu apmeklēja 390 jahtas, par 48 vairāk nekā 2018. gadā. Ostu pārsvarā izvēlas burātāji no Vācijas, Zviedrijas, Somijas un Polijas.

ENGURĒ

2019. gada 7. septembrī notika Engures jahtu ostas atklāšanas pasākums, kas bija apvienots ar jahtklubu "Engure" sezonas noslēguma regati. Tas bija vēsturisks brīdis, jo pēc aptuveni 12 gadiem Engures ostas kanāls atkal ir kuģojams. Kuģošanas kanāls tika padziļināts projekta "EST-LAT Harbours" ietvaros.





Pasākumā piedalījās Engures domes priekšsēdētājs Gundars Važa, Rīgas plānošanas reģiona pārstāve Jūlija Jaunroziņa, Engures ostas pārvaldnieks Jānis Megnis, jahtkluba "Engure" vadītājs Ģirts Fišers-Blumbergs, noslēguma regates dalībnieki – astoņas komandas, kā arī mediji un vietējie iedzīvotāji. Pasākuma dalībnieki

tika iepazīstināti ar projekta "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā" realizācijas gaitu un plāniem Engures ostā, kā arī citās jahtu ostās Latvijā un Igaunijā.

Projekta ietvaros Engures ostā jau ir uzbūvēts sanitārais mezgls, turpinās slīpa, piestātņu un krasta nostiprinājuma būvniecība un padziļināšanas darbi, lai kuģa ceļā un pie jahtu piestātnēm nodrošinātu līdz 3,5 metru dziļumu. Visus pieminētos darbus paredzēts pabeigt līdz gada beigām.

Nākamā gada pavasarī pirms sezonas sākuma tiks uzstādītas jaunas peldošās piestātnes 50 jahtām, atjaunota ostas vadlīnija darbam diennakts režīmā un uzstādītas peldošās navigācijas zīmes.



PĀVILOSTĀ

Tiek uzskatīts, ka no "EST-LAT Harbours" projekta lielākā ieguvēja ir Pāvilsta, kas kļuvusi par vienu no modernākajām jahtu ostām Latvijā. Tur ne tikai iegriežas daudzu valstu jahtas sezonas laikā, bet arī vairāki

jahtu īpašnieki no Nīderlandes, Dānijas un Vācijas to izraudzījušies 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 Pāvilsta ir atzīta par Latvijas labāko jahtu ostu. „Bet tas ir tikai sākums, mēs gribam kļūt par vienu no labākajām mazajām ostām visā Baltijā.” Pāvilstā 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 Pāvilstā uz viena no peldošajiem pontoniem uzbūvēti seši apartamenti, kas tiek izīrēti tūristiem, un viņi saviem apartamentiem var piebraukt ar laivu.■



SALACGRĪVĀ TOP “BURA”

Jau 1994. gada pavasarī, kad Salacgrīvas ostā pirmo reizi piestāja atjaunotās Trīsstūra kausa regates burātāji, jahtas “Polaris” kapteinis Jānis Ramiņš paredzēja šai tobrīd Latvijas ceturtajai lielākajai ostai spožu nākotni tieši jahtošana, jo kur gan vēl atrast labāku un drošāku upes grīvu ceļā no Igaunijas salām uz Rīgu. Nu viņa vārdi ir piepildījušies – Salacas labajā krastā top jahtotāju servisa centrs “Bura”.

“BURA” BŪS LABĀ KRASTA DOMINANTE

18. aprīlī topošajai jahtu servisa ēkai ielika pamatakmēni un iemūrēja kap-sulu ar vēstījumu nākamajām paaudzēm. Svinīgā brīža uzrunā varējām dzirdēt, ka Zaļajā ceturtdienā pulcēšanās Rogaiņu kalniņā, kur taps “Bura”, nav nejauša. Tā ir Salacgrīvai vēsturiski nozīmīga vieta – te sievas allaž gaidījušas vīrus pār-nākam no jūras, te vīri sēdējuši un sprieduši par lomiem, vienmēr neaizmirstot *grozīt laiku*, lai labāk veiktos selgā. Tieši te pirms septiņdesmit gadiem prātojuši par zvejnieku kopsaimniecības “Brīvais vilnis” izveidi, ko nu pazīst visā plašajā pasaulē kā gardāko šprotu ražotāju Latvijā.

Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs: “Šis ir aizkus-tinošs brīdis, jo īstenojas jau gadus divdesmit lolotais sapnis. Jahtotāju servisa ēka ir ārkārtīgi svarīga būve mūsu pilsētai. No šīs vietas mēs redzam jūru, upi, ostu, te kūsā dzīvība. Lai attīstītu šo vietu, mums bija vajadzīgs centrālais ob-jekts, kas piepildīts ar cilvēkiem. Ar šo objektu sākas šā krasta – ļoti vērtīgas te-ritorijas – attīstība. Jahtotāju servisa ēka mainīs pilsētas ainavu. Paldies visiem, kas ticēja šim projektam, jo ceļš līdz tā uzsākšanai nebija viegls.”





VĒJŠ BURĀS



Gints Šimanis vada jahtu servisa ēkas "Bura" pamatakmens ielikšanas pasākumu.



Konkursa kārtībā iespēju būvēt "Buru" ieguvusi SIA "Cander Būve", un tās direktors Edgars Štrauss ir gandarīts: "Vieta ir fantastiska. Tradīcija atstāt vēstījumu nākamajām paaudzēm ir gadsimtiem sena. Novēlu, lai te taptu jauka satikšanās vieta."

Jahtotāju servisa ēka Salacgrīvā top, īstenojot "Interreg" Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projektu Nr.55 "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā (EST-LAT Harbours)".



ARĪ OSTAS PĀRVALDI GAIDA JURČI

Atskatu uz projekta ieceri un tā īstenošanas gaitu vislabāk zina sniegt Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais: "Šai ēkai ir ļoti garš radīšanas laiks – gandrīz divdesmit gadu. Konkrētāka apjausma, ka "Bura" ir reāla, radās 2014. gadā. Jahtotāju servisa ēka būs atvērta ikvienam – burātājiem, airētājiem, tūristiem un, protams, ostas pārvaldes klientiem. Celtnieku uzņemtais temps ir patīkams, komunikācija – pozitīva, un problēmu te nav."

Kopā ar vēstījumu nākamajām paaudzēm laika kapsulā tika ievietots laikraksts "Auseklis", "Salacgrīvas Novada Ziņas", jahtotāju servisa ēkas vizualizācija un konvertējamā valūta – eiro.■

Gints Šimanis

VĒSTĪJUMS NĀKAMAJĀM PAAUDZĒM

Salacas grīvā vējš burās pūtis jau kopš seno lībiešu laikiem. Mūsdienās vēja enerģiju cilvēki pratuši pielāgot atpūtas industrijai. Burinieku gadsimtā vējš pūta zēģelkuģu mastos, šodien tas svilpo jahtu grotos, fokos, klīveros un spinakeros. Ceļā no Rīgas uz Tallinu Salacgrīva ir ideāla jahtotāju atpūtas vieta, tādēļ jahtotāju servisa centrs "Bura" ir lieliskākā dāvana pilsētai kustībā, ko Salacgrīvas ostas pārvalde, atzīmējot savas pastāvēšanas ceturtdaļgadsimtu, dāvā jūras skartajiem tuviem un tāliem balto buru pavēlniekiem.

Vējš burās ir pirmais piesaistes punkts, nu gluži kā āķis lūpā jaunaļiem, kuriem jūra nav vienaldzīga. Jūras jungām, airētājiem un burātājiem centrs "Bura" būs draudzīga tikšanās vieta seno jūras arodu prasmju apguvei. Savukārt Salacgrīvas ostas pārvalde un ostas kapteinis iegūs jaunu komandtiltiņu, kas nodrošinās veiksmīgu un drošu kuģošanu Ziemeļvidzemes krāšņākās upes Salacas jūras vārtos.





PATS SAVU AMBĪCIJU UN SAPŅU REALIZĒTĀJS

Pirms četriem gadiem 29. jūnijā notika Rīgas sporta burāšanas centra atklāšanas pasākums. "Mēs esam jaunākais un, iespējams, lielākais jahtklubs pēc ūdens transporta līdzekļu un izrotējušo jahtu skaita," saka Rīgas sporta burāšanas centra dibinātājs un vadītājs, burātāju komandas "Latvian Sailing Team" izveidotājs ANDREJS BULS. Un piebilst, ka statistikai šosezon mēģinās veikt precīzāku uzskaiti.

Andrejs burāt sācis jau bērnībā Lielupes jahtklubā pie trenera Rūdolfa Vikmaņa ar "Optimist" klases laivu. Viņš ir desmitkārtējs Latvijas čempions dažādās laivu klasēs, iegūti arī citi apbalvojumi. Andrejs ir Latvijas Jūras akadēmijas absolvents, kurš jūras virsnieka karjeru sāka uz arābu kompānijai piederoša ķīmijas tankkuģa, kursējot līnijā Persijas līcis – Austrumi: Ķīna, Japāna, Koreja. Un tad vienā brīdī sev jautājis: "Ko es šeit daru?" Viņa mākslinieciskā un nepieradināmā daba rāvusies brīvībā, bet kuģis ir kā peldošs cietums.

"Sākot šo biznesu, nedomāju, ka gūšu lielu peļņu. Tas ir vairāk hobijs biznes, kur es ieguldu savu enerģiju un mīlestību pret sportu," saka Andrejs. Šoreiz saruna ar pasaules klases burātāju Andreju Bulu nebūs par jūras ceļiem, bet par dzīvi krastā.

– Te, Ķīpsalas galā, jūsu jahtklubā ir daudz jahtu. Pēc kāda principa tās šurp nāk?

– Pats galvenais mūsu princips ir kārtīga jahtkluba dzīve un atmosfēra. Tas arī ir galvenais moto un princips, pēc kura mēs izvēlamies klientu un arī klients izvēlas mūs, jo mēģinām radīt atmosfēru, piederības sajūtu klubam un lepnumu sacensībās šo klubu pārstāvēt. Tomēr gaidīti pie mums ir jebkuri ūdens transporta līdzekļi, kas vēlas stāvēt Rīgas centrā gan krastā, gan ūdenī, gan ziemā, gan vasarā. Te vieta ir visiem: jahtām, motorlaivām, švertlaivām. Mums ir arī akadēmiskās tautas airēšanas laivas, mazie *optimisti*. Sadarbojamies ar Latvijas Sporta burāšanas akadēmiju, tāpēc *optimisti* pie mums trenējas pavasaros un rudenos, bet vasarā Ķīšezērā. Jau no pagājušā gada te ir arī zvejniņu laivas, tāpēc visi, kas interesējas par makšķerēšanu Rīgā, droši var nākt pie mums, jo zvejas laivas ir aprīkotas ar visu nepieciešamo, tāpat uzbūvējām slipu, lai tās var ērti nolaist ūdenī. Mūsu jahtklubā iegriežas upju kuģi, cilvēki te svin kāzas, un mākslinieki šeit ir noskatījuši vietu saviem plenēriem. Viss notiek. Bet pats galvenais, kas man ir svarīgi, – radīt *filingu*, lai cilvēkiem šeit gribētos atbraukt un pavadīt laiku, dzīvot šeit dzīvi. Esmu pilnīgi pārliecināts, jo vairāk būs redzams, ka uz ūdens notiek aktivitātes, jo vairāk cilvēku, tai skaitā arī jaunieši,



Andrejs Buls.

pārvērtēs savu attieksmi pret aktivitātēm uz ūdens. Cilvēkiem taču patik vērot dažādus procesus, kuģu kustību, baltas buras Daugavā, un vispār jau osta pilsētai piešķir savu šarmu un odziņu. Piedevām pienācis laiks apzināties, ka arī Daugava ir Rīgas teritorija kā jebkura cita vieta, tāpēc visā pilnībā vajadzētu izmantot tās iespējas, ko sniedz būšana tik vienreizīgā vietā.

– Kā jums šķiet, vai Rīgas vadība to apzinās un veido pilsētas attīstības stratēģiju, paturot prātā tās iespējas, ko dod ūdens teritorija? Varbūt šīs vietas labākai attīstībai ir iespējams piesaistīt Eiropas finansējumu?

– Tas ir traks jautājums, jo līdz šim viss paveiktais balstās tikai uz mūsu pašu finansējumu, bet mēs, protams, vēlamies situāciju mainīt. Vispirms jau es nekādi nespēju izprast Eiropas politiku. Rīgai kā lielam centram iegūt finansējumu jahtu ostu attīstībai ir praktiski neiespējami, tāpēc ka Eiropas nauda vispirms jau tiek novirzīta attālākiem reģioniem. Daudzkārt esmu mēģinājis Rīgas domē runāt par finansējumu, bet viss velti. Neviens reāli domājošs cilvēks nevar saprast, kā tas var būt, jo te taču ir ielikts stabils pamats tālākai attīstībai. Mēs gribētu šeit uzbūvēt jahtklubu, kas, no vienas puses, protams, ir miljonu projekts, bet tai pašā laikā arī stratēģisks objekts pilsētai. Ir apsveicami, ka Engure, Usma, Pāvilosta un vēl citas ostas iegūst Eiropas finansējumu, par to nav runa, bet ir neatbildēts jautājums, kāpēc mēs saviem projektiem nevaram piesaistīt Eiropas naudu. Rīga tikai atbild, ka naudas nav, bet kur tad tā nauda paliek?! Kad runāju par šo tematu, *uzvelkos*, jo mierīgi diskutēt par to nespēju. Varu tikai uzdot



– Ja mēs nebūtu tik mērķtiecīgi rīkojušies un tik neatlaidīgi strādājuši, lielās pasaules meistarsacīkstes šeit nenotiktu. Čempionātu sākām organizēt jau divus gadus iepriekš. Iesākumā Rīgas dome izrādīja ieinteresētību, bet pēc tam interese kopā ar finansējumu pazuda. Varējām, protams, atnest ar roku un



sacensību organizēšanu atdot Klaipēdai, kas arī rosījās, lai šo pasākumu ievilkto savā ostā. Braucot uz čempionāta organizēšanas sapulci Sicīlijā, mani pārņēma *skrobe* – nē, mēs čempionātu Klaipēdai neatdosim! Rīkosim paši – te, Rīgā! Čempionāts tiešām izdevās, sponsori atbalstīja un arī valsts piešķīra līdzfinansējumu. Pasaules čempionāta organizēšanas mērķis bija parādīt, ka Latvijā burāšanas sports attīstās, tiek popularizēts un piesaista bērnus un jauniešus olimpiskajai burāšanai. Pēc pasākuma saņēmām gada notikuma balvu, un mūs abus ar sievu apbalvoja kā gada komandu, ko parasti gan piešķir par panākumiem sacensībās. Par paveikto biju patiešām gandarīts, lai gan tai pašā laikā biju arī pilnīgi izdedzis. Čempionātu sarīkojām augstākajā līmenī, nevis izvilkām kā nabadzības apliecību. Tiklīdz cilvēki redz, ka tu centies nevis izgrozīties, bet tiešām ar pilnu atdevi ko dari, daudzi ir gatavi pieslēgties un nesavtīgi palīdzēt, kaut vai telti uzlikt vai zālīti nopļaut. Un viss notiek.

– Un tad tas patiešām jau ir klubs.

– Tieši tā! Veidojas tāds enerģētiskais lādiņš, godīgi sakot, tas attiecas pilnīgi uz visu. Svarīgi radīt atmosfēru. Latvijā jahtklubu attīstība notiek ar kādu desmit piecpadsmit gadu novēlošanos, kas gan kosmosa izteismē nav pilnīgi nekas.

PAR NĀKOTNI DOMĀJOT

Pagaidām vēl Ķīpsalā ir nesakārtots zemes jautājums, te ir gan valsts, gan pašvaldības zeme, savukārt Rīgas sporta burāšanas centrs vēlas loģiski turpināt attīstīties un izrāda vēlmi apsaimniekot valsts īpašumā esošo zemi, un ar šo jautājumu jau ir vērsušies pie valsts. Andrejs ir pārliecināts, ka Rīgas sporta burāšanas centrs pilnībā atbilst visām prasībām, tai skaitā Rīgas attīstības plānam līdz 2030. gadam, kas paredz Ķīpsalas ziemeļu gala attīstību. Ļoti iespējams, ka, pateicoties tieši šim apstāklim, Rīgas sporta burāšanas centrs varētu pretendēt



VĒJŠ BURĀS



"Platu 25" klases pasaules čempionāts Rīgā 2018. gadā.

uz Eiropas fondu līdzfinansējumu jahtkluba tālākai attīstībai. Pašlaik nesakārtoto zemes jautājumu dēļ ne visur Ķīpsalā ir piekļuve Daugavai, bet būtu tikai loģiski, ja no Vanšu tilta līdz pat pašam Ķīpsalas galam būtu gājēju promenāde. Kā vienu no nākotnes iecerēm Andrejs min arī augstskolu airēšanas sacensības Daugavā. Tādas rīko daudzviet pasaulē, tās ir ļoti populāras un piesaista cilvēku interesi. Šajā virzienā jau sperts pirmais solis – Rīgas sporta burāšanas centrs ir parakstījis sadarbības līgumu ar Latvijas Jūras akadēmiju, kas paredz, ka studenti šeit varēs iziet burāšanas praksi un trenēties akadēmiskajā tautas airēšanā. Abi bijušie Jūras akadēmijas absolventi – LJA rektore Kristīne Carjova un Rīgas sporta burāšanas centra vadītājs Andrejs Buls – ir atraduši kopīgu valodu, jo viņiem nav vienaldzīga Latvijas kā jūras valsts nākotne.

Visu, kas burāšanas centrā redzams, Andrejs ir radījis pats savām rokām. Kad sarunāju interviju žurnālam un jautāju, kad un kur viņu varētu satikt, Andrejs teica – protams, jahtklubā, viņš te faktiski esot visu laiku. Viņam te svarīgs ir itin viss: gan puķu podi, gan puķes podos, gan atpūtas divāniņi, gan grils, ja kādam ir vēlme kaut ko uzgrīlēt. Andrejam ir svarīgi, lai cilvēks šeit justos kā savējais. "Reizēm man pieslēdzas palīgi. Dažreiz esmu nikns uz politiķiem, dusmojos uz tiem, kuri zog savā mājā. Un nevaru ciest, ka mums mēģina iestāstīt, ka latviešiem jau nekas nesanāk, ka esam tāda maza un nevarīga tauta. Tā ir tukša muldēšana! Es sevi neuzskatu par nevarošu, kur nu vēl par neveiksminieku. Daudzi domā, ka šo to varētu izdarīt lētāk, bet es uzskatu, ka savā saimniecībā ir jāinvestē, jo man gribas, lai te viss ir augstākajā līmenī!"■

Anita Freiberga



IESĀKUMĀ ĀKIS LŪPĀ, PĒC TAM ENKŪRS MUGURĀ

Stereotipi. Tas ir pirmais, ko nākas lauzt, kad runa ir par jahtām un burāšanu, bet mainīt priekšstatus nekad nav viegli. Acu priekšā uzburas aina: ostas un jūras lagūnas ar skaistām jahtām, masti un baltas buras, saulē iedeguši smaidoši cilvēki elegantā apģērbā. Tas izskatās nedaudz attālināti no dzīves realitātes, tāpēc šķiet, ka tā var atļauties dzīvot tikai ļoti labi situēti ļaudis, kurus šajā rūpju pilnajā pasaulē nekas neapgrūtina. Tie, kuri sevi pieskaita burātāju ciltij, vienā balsī apgalvo, ka jau sen šie stereotipi bija jāatmet. Patiesībā dzīvē viss ir savādāk.

Vēstures liecībās var atrast ziņas, ka kopš 17. gadsimta burāšana ir sākusi attīstīties kā vaļasprieks, laika pavadīšana uz ūdens un, protams, arī sacensību rīkošana. Bet laivas apzīmējums "jahta" esot dzimis Ziemeļeiropā, no dāņu un vācu vārda "jagd", zviedru un holandiešu "jagt", kas nozīmē medīt, traukties, joņot. Holandieši 16. gadsimtā šādas laivas izmantoja militārām vajadzībām, senajos franču tekstos "Histoire de la Marine Française" (1551. gads) jahtu apraksta kā laivu, kas tiek izmantota atpūtai, dāņi 17. gadsimtā ar "jagd" apzīmēja slaidu un veiklu laivu, kas parasti tika izmantota kā eskorta kuģis, bet briti bija tie, kuri ieviesa terminu "jahta", ar to apzīmējot kuģi atpūtas braucieniem, un jahta kļuva par simbolu atpūtai uz ūdens.

Taču patiesībā burāšanas kā izklaides pirmsākumi meklējami daudz senāk, vēl pirms Kristus, jo visos laikos cilvēks ir tiecies iepazīt jaunus horizontus. Un ne tikai. Tā ir vēlme sacensties ar vēju un būt labākajam. Kopš pirmajām karaliskajām jahtu sacīkstēm Temzā 1661. gadā buru sports ir kļuvis par neatņemamu burāšanas sastāvdaļu.

BURU SPORTĀ IERAKSTĪTI VĀRDI

Šogad vienam no 20. gadsimta ievērojamākajiem burāšanas sporta veicinātājiem Latvijā Laimonim Milleram (1914.15.07. – 2009.10.10.) apīr 105. gadskārtā kopš dzimšanas un desmit gadu, kopš viņš burā mūžības jūrā, taču viņa vārds joprojām dzīvo, jo Pilsētas jahtkluba burāšanas skolai Rīgā ir dots Milleravārds. Burāšanas gaitas Millers sāka vēl pirmās Latvijas brīvvalsts laikā. Būtibā viņš bija kā tilts starp brīvvalsts laikā iedibinātām burāšanas tradīcijām un to burāšanas skolu, kas veidojās padomju gados. Tikai loģiski, ka to brīvības, burāšanas un jahtkluba garu, kāds tolaik valdīja un noteica burāšanas kultūru un toni Latvijā, viņš bija sevī uzsūcis un lika pamatā, kad 1944. gada 5. decembrī kopā ar domubiedriem Kārli Bliti, Bruno Jurkovu, Ēriku Siliņu un



UZZIŅAI

Par Eiropas čempioniem 1979. gadā kļuva Edgars Terjohins un Aleksandrs Mužičenko, kurš gadu vēlāk saņēma olimpisko zelta medaļu Tallinā. PSRS čempiona titulu vairākkārt ieguvis Bruno Jurkovs (1949, 1950), Jevgeņijs Kanskis (1950, 1954, 1955, 1962, 1964), Olga Koroļenko (1945, 1948, 1962), Maija Štrāle (1954, 1961, 1962). Šie panākumi lielā mērā ir bijuši arī Laimoņa Millera nopelni.

Aleksandru Zviedri dibināja Daugavas jahtklubu. Vairākas burātāju paaudzes uzaudzināja Millers gan kā republikas kategorijas treneris burāšanas sportā, gan vadot un organizējot jahtu vadītāju kursus, gan vairākus gadu desmitus pildot Daugavas jahtkluba kvalifikācijas komisijas priekšsēdētāja un Latvijas burātāju kvalifikācijas komisijas sekretāra pienākumus. Sākot ar 1947. gadu, toreizējās PSRS burāšanas sacensību kalendāros parādījās tādas regašu vietas kā Ķīšezers, Rīga, Rīgas līcis. No veiksmīgi aizvadītām regatēm citās jūrās mūsu zēģelētājus bieži sagaidīja ar ziediem, ovācijām, ielas gājieniem, kā tagad sagaida hokejistus, basketbolistus vai bobslejistus.

GUNĀRA ŠTEINERTA TĀLREDZĪBA UN UZDRĪKSTĒŠANĀS

Gunārs Šteinerts ir viens no tiem Latvijas jūrnieceības grandiem, kura skatījums uz jūrnieceības atjaunošanas procesiem, Latvijas vajadzībām un šo vajadzību salāgošanu ar civilizētiem likumiem ir spējis pacelties pāri "pīļu diķa žogam", par ko gan viņam nācies arī ne mazums ciest.

Latvijas Burāšanas mācību asociācijas ilggadējais valdes loceklis, Latvijas jahtas "Spaniel" īpašnieks tālbraucējs kapteinis Gunārs Šteinerts 2018. gada decembra sākumā saņēma Starptautiskās burāšanas mācību organizācijas (*Sail Training International / STI*) balvu par mūža ieguldījumu. Tā ir atzinība un darba novērtējums, bet tas gan nenozīmē, ka kapteinis Šteinerts uz jūru turpmāk raudzīsies tikai no krasta. "Reizēm par sevi domāju, vai man vairs vajadzētu krāties pa tiem vilņiem, bet jūra velk. Pagājušajā gadā priekš saviem astoņdesmit

diviem gadiem izdarīju lielu varoņdarbu," saka Gunārs. "Mēs, pieci vīri, no Gērsnijas salas uz Rīgu, kas ir apmēram 1500 jūdžu, atdzinām jahtu "Blue Jon", un tagad tā būs otra mācību jahta, kas piepulsēsies jau pazīstamajam "Spanielam". Fiziski to izdarīt nebija viegli, jo, pirmkārt, jau dienas laikā vajadzēja tikt līdz ostai, lai nakti nevajadzētu pavadīt jūrā. Bija dažas tehniskas ķibeles, un tad vēl klapatas ar kabelķuģi, kas lika mainīt virzienu – gājām uz austrumiem, bet mums lika iet atpakaļ, ko mēs gan ignorējām. Arī šovasar "Spaniel" piedalīsies "Tall Ships" regatē, un esmu pieteicies kruīza reisā Norvēģijas fjordos, kas iekrīt tieši Jūras svētku laikā."

UZZIŅAI

Usmas jahtklubs izveidots 1972. gada rudenī, kad Ilmārs Lakšs, Gunārs Šteinerts un Nikolajs Makarovs nolēma dibināt jahtklubu Usmas ezerā. Dibināšanas sapulce sanāca 1973. gada 24. februārī. Tika uzbūvētas pietātnes, jahtkluba ēka, dušas un labierīcības, kā arī uzstādīts stacionārs celtnis jahtu iecelšanai ūdenī un izcelšanai.



Nopietni burāšanai Gunārs esot pievērsies tad, kad 1990. gadā atvadījies no darba tirdzniecības flotē un kļuvis par ierēdni Satiksmes ministrijā, lai gan brīvajā laikā burājis arī tad, kad gājis jūrā. "Padomju laikā jau nebija tik viegla un pieejama burāšana jūrā, tāpēc darbojāties pa Usmas ezeru, kur kopīgiem spēkiem nodibinājām jahtklubu. Galvenais vilcējspēks toreiz bija Ilmārs Lakšs, kurš vēl tagad tur darbojas. Viņš bija tas, kurš pats taisīja laivas un izveidoja projektu mazo mikroklašu jahtām. Savulaik nopirku vienu laivu, kas bija tik pamatīgi sapuvusi, ka kluba biedri teica: ar tādu burāt ezerā nevar! Un, kamēr biju jūrā, viņi manu laivu Jāņu ugunskurā nokurināja."



Gunārs Šteinerts.

KĀ DABŪT REGATI UZ RĪGU?

Deviņdesmito gadu pirmā puse iezīmējās ar daudzām jaunām iespējām cilvēkiem, kuri nupat vēl bija spiesti dzīvot aiz dzelzs priekškara. Šajā laikā Gunārs Šteinerts strādāja IMO un dzīvoja Londonā. "Tolaik mēs kontaktējāmies ar starptautisko organizāciju "Sail Training", kas rīkoja "Cutty Sark" regates. Uz regates uzņemšanu varēja pieteikties pilsētas, un pieteicās arī Rīga, bet regates organizatori toreiz teica: ko tad Rīga var gribēt, ja jums nav nevienas jahtas? Kāpēc lai mēs brauktu uz Rīgu? Gādājiēt laivu! Un mums nekas cits neatlika, vajadzēja gādāt," stāsta jahtas "Spaniel" īpašnieks Gunārs Šteinerts.

UZZIŅAI

No 1973. līdz 2003. gadam burāšanas sacensības bija pazīstamas kā "The Cutty Sark Tall Ships Races", ko sponsorēja "Cutty Sark" viskijs, bet kopš 2004. gada regates nosaukums ir "Tall Ships Races". Rīgā šī regate iegriezās 2003. un 2013. gadā.



Gunāra Šteinerta labs draugs Uģis Kalmanis ķērās pie piemērotas jahtas meklēšanas. Jahta "Spaniel", kas tagad ir pazīstama kā organizācijas "Sail Training International" rīkotās burinieku regates "The Tall Ships Races" aktīva dalībniece, būvēta 1979. gadā Ščecinā dalībai prestižajās solo sacīkstēs OSTAR pāri Atlantijai no Plimutas (Anglija) uz Ņūportu (ASV). Tolaik jahtu sauca "Spaniel II", bet tās priekšgājēja bija 11,5 metrus garā jahta "Spaniel I", ar kuru 1976. gadā OSTAR sacīkstēs viens no visu laiku labākajiem poļu burātājiem Kazimirs 'Kuba' Javorskis ieguva otro vietu savā klasē, bet kopvērtējumā finišēja trešajā vietā.

1981. gadā "Spaniel II" nopirka Latvijas Zinātņu akadēmija un deva tai vārdu "Spaniel". Tolaik jahtu vadīja Latvijas slavenākais un profesionālākais jahtu kapteinis Egons Stieģelis, kurš organizēja jahtas pārbūvi, pārveidojot to lielākas apkalpes uzņemšanai un pielāgojot arī zinātniskajam darbam – jūras ūdeņu izpētei. Egona Stieģeļa vadīta, jahta veica daudzus sacīkšu braucienus un atpūtas burājumus, arī tam laikam nozīmīgus reisus uz Ziemeļjūru 1988. gadā un Vidusjūru 1989. gadā. 1997. gadā jahtu no Latvijas Zinātņu akadēmijas nopirka kapteinis Gunārs Šteinerts.

"Kad nopirku "Spanielu", uz tā joprojām darbojās vecā komanda, turpinājās vecā kārtība, un viņi bija pārliecināti, ka nekas nemainīsies. Stingri uzstāju, ka būs tā, kā es teikšu! Vīri jauno kārtību nepieņēma, vecā komanda pašķīda, un mēs stāvējām problēmas priekšā – ir nepieciešama jauna komanda. Tieši tas deva pirmo grūdienu un stimulu, lai ķertos pie jaunu burātāju apmācīšanas. Visa tā rezultātā ir izveidojies "Spaniel" klubs, un tagad "Spaniel" nav tikai viena jahta, tas ir klubs ar saviem biedriem, kuri vēlas piedalīties kluba dzīvē, maksā dalības maksu un uztur klubu. Tas ir klubs, kas pats sevi uztur un dod ļoti lielas iespējas saviem biedriem, piemēram, piedalīties tālajos reisos. Kopš 1997. gada jahta "Spaniel" ir "Sail Training" sistēmā un piedalās "Tall Ships Races" regatē, un tajā pašā laikā uztur arī "Spaniel" kluba sistēmu."

Lai aktīvi piedalītos "The Cutty Sark Tall Ships Races 2003" organizēšanā Rīgā, 2003. gada janvārī tika dibināta Latvijas Burāšanas mācību asociācija (LBMA), kuras pirmais valdes priekšsēdētājs bija Uģis Kalmanis. Latvija griebeja iekļūt šajā sistēmā, un Uģis Kalmanis to arī panāca. Tieši pateicoties viņa neatlaidībai Rīga jau divas reizes piedzīvojusi lielos buru svētkus (ši regate apmeklētāju skaita ziņā tiek uzskatīta par otru lielāko sporta notikumu aiz Olimpiskajām spēlēm). Protams, bija jāorganizē daudzas prezentācijas, jāver daudzas un dažādas durvis, pa tām jāiet vēl un vēlreiz un visi jāpārlicina, tai skaitā arī Rīgas dome.

Visus šos gadus Gunārs Šteinerts ir LBMA valdes loceklis, ar pilnu jaudu iesaistās burāšanas mācību popularizēšanā, apmācības procesā, uzrunā jauniesus un aicina viņus piedalīties "The Tall Ships Races" regatēs.



KURA SISTĒMA LABĀKA? PAR UN PRET

"Kopš 1997. gada mēs katru gadu komplektējam jaunu komandu. Šādā veidā "Spaniel" komandu esam pārvērtuši par klubu, un klubs ir pārveidojies par asociāciju. Viens no asociācijas darbības virzieniem ir atpūtas kuģu vadītāju kursu organizēšana, kas ir sertificēta CSDD. Sertificēšana notiek atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem par atpūtas kuģu sertifikāciju, kas šodien ir apmācības sistēmas pamats Latvijā. Un te nu mēs nonākam pie jautājuma par atpūtas kuģu vadītāju apmācības sistēmas pamatojumu. Likumā ir teikts, ka jāievēro starptautiskie likumi un Eiropas Komisijas rezolūcija Nr.40 "Par izklaides kuģu sertifikāciju", uz kuras pamata tad mēs arī izveidojām apmācības programmu. Valsts pārvaldes principi nosaka, ka sabiedriskās organizācijas nevar veikt valsts uzraudzības funkcijas, tāpēc Latvijas Zēģelētāju savienība piedalās burātāju apmācības rezultātu novērtēšanā. Esmu ievēlēts par eksaminācijas komisijas priekšnieku, un galvenais princips, no kura neatkāpjos, ir kvalifikācijas prasību ievērošana.

Tagad notiek aktīvas diskusijas, reizēm pat strīdi par apmācības sistēmu, tātad iegūtās kvalifikācijas atbilstību Latvijas likumdošanai. Pamatā šīs diskusijas notiek ar burāšanas skolu "Nautica" un tās vadītāju Askoldu Hermani, kurš pieņēma savu kandidatūru kvalifikācijas komisijas locekļa amatam, bet neizturēja balsojumu un netika uzņemts kvalifikācijas komisijā. Galvenais pretarguments bija tas, ka viņš apmāca burātājus pēc citām sistēmām, par pamatu ņemot "International Yacht Training" programmas, kas patiesībā ir Kanādas sistēma. Mēs, vismaz lielākā daļa, kurus no dažādiem klubiem sertifikācijas komisijā



delegējusi Zēģelētāju savienība, veicam sertifikāciju atbilstoši Latvijas Ministru kabineta noteikumiem, tas ir, pēc Latvijas, nevis Kanādas sistēmas. Arī "Nautica" programmas ir sertificētas CSDD, bet mēs uzskatām, ka Latvijā tomēr ir jāpieturas pie vienotiem standartiem. Diskusijas turpinās, jo ne visi komisijas locekļi ir "pret", un ne visi ir "par", balsis sadalās apmēram uz pusēm. (Sarunā ar Askoldu Hermani lasāms viņa viedoklis par apmācības programmām – aut.)

"Spaniel" apmācības programma ir domāta tiem, kuri vēlas iegūt atpūtas kuģa vadītāja sertifikātu caur CSDD atbilstoši Latvijas prasībām. Mūsu kursi ir sertificēti, gadā apmācām astoņus līdz divdesmit cilvēkus, un šogad tas ir jau piektais sasaukums. Ik pavasari "Spaniel" rīko sapulces, uz kurām tiek aicināti visi interesenti, un tās ir kā indikators, kas parāda – ir vai nav interese. Šopavas ar interese bija laba, aptuveni trīsdesmit cilvēku atnāca, lai uzzinātu kaut ko par burāšanu, un tie pārsvarā bija jauni cilvēki. Ko cilvēks plāno darīt pēc sertifikāta iegūšanas, tā jau ir katra personīga darīšana."

CIK ILGI TURĒSIES "SPANIEL"?

Sacensības ir un paliek sacensības. Tas ir ātrums, dažādas tehniskas ķibeles un viss cits, kas tomēr pamatīgi nodzen jahtu. Varētu domāt, vai nav mazliet žēl, ka privāta jahta tā tiek nodzīta.

"Nu jau divus gadus LBMA "Spanielu" ir paņēmusi bezmaksas nomā uz patapinājuma līguma pamata. Tas nozīmē, ka asociācija menedžē, uztur un maksā visus jahtas izdevumus, līdz ar to uztur arī komandas. Man kā jahtas īpašniekam ir labāk, ka jahta tiek uzturēta un izmantota, bet pats varu piedalīties burāšanā kā kapteinis, protams, ievērojot citu kapteiņu intereses. Jebkurš brauciens, īpaši sacensībās, kad gribas burāt ātrāk un tad pieforsē, lai panāktu pretinieku, jahtu nodzen, tāpēc arī ir jāatjauno buras, jāmaina kaut kādi gali, striķi un daudz kas cits, jo nekas jau nav mūžīgs. Apdrošinātājs saka, ka aprikojums jahtai ir jāmaina katrus desmit gadus, bet mēs to neesam darījuši jau trīsdesmit gadus. Šogad "Spaniela" remonts ieilga, jo vēlējāmies pēc iespējas labāk jahtu sagatavot sezonai, un vislielākās pūles prasīja korpuss. Ja tu man jautā, cik ilgi šī jahta vēl kalpos, tad varu teikt, ka tas tiešām ir kutelīgs jautājums," saka jahtas īpašnieks.

2017. gadā "Spaniel" piedalījās "Rendez Vous 2017 Tall Ships Regatta", kas bija veltīta Kanādas 150. dzimšanas dienai. "Spaniel" dalība regatē ilga četrus mēnešus – no 1. maija, kad Sinešā, Portugālē, tika dots starts otrajam sacensību posmam, līdz 3. septembrim, kad regates dalībnieki finišēja Havrā, Francijā. "Spaniel" bija īstenojusi savu gadsimta projektu un sapni – bija šķērsojusi Atlantijas okeānu. Bet kopš jahta piedalās "The Tall Ships Races" regatēs, tai ir gājis visai raibi: pūtuši gan skaudri vēji, gan burās nav bijis ne mazākās vēja pūsmas. Kapteinis Šteinerts atceras, kā 2012. gadā "Spaniel" saņēmusi tik pamatīgu nokdaunu, ka masts bijis līdz ūdenim. "Bija stiprs vējš, lieli vilņi, un



viens no tiem kā deva pa apakšu, tā izsita stūres vīru ar visu piesprādzēto jostu pāri bortam. Laimīgā kārtā viņš tika atpakaļ, bet ar avārijas situācijām ir ļoti bīstami, tāpēc vislielākā uzmanība tiek veltīta kuģošanas drošībai. Kad laiva skrien uz priekšu pa vējam un nav lieli viļņi, tad jau tas ir tīrais kaifs. Pavisam cita situācija ir lietū, vējā un lielos viļņos, kad sāk pamatīgi kratīt. Tad ir jautājums, vai tu vari pārvarēt nelabumu un nākt uz klāja darīt, kas jādara. Un tā ir sevis pārvarēšana.”

Vēl kapteinis Šteinerts kliecē maldīgos priekšstatus par burāšanu kā miljonāru izpriecu. “Mēs jau visu laiku aicinām jauniešus, nāciet uz “Spaniel”, samaksāji nelielu dalības maksu par katru reisa dienu un burāji. Vēl studentiem, kuri piedalās “The Tall Ships Races” regatē, ir iespēja pieteikties uz Omānas Sultanāta stipendiju, un 2019. gada regatē uz “Spaniel” būs trīs šādi stipendiāti. Tas, ko dara Omānas šeih, ir tīrs mecenātisms. Viņi regatei piešķir miljonu, no kura katrs stipendiāts var pretendēt uz piecīsimt eiro lielu summu.”

“Spaniel” kluba biedri ir priecīgi sanākt kopā, jo viņus visus vieno aizraušanās ar burāšanu. Un nav svarīgi, vai radu rakstos tev ir slaveni burātāji, vai arī nekad iepriekš tev nav bijis nekāds sakars ar burāšanu. Kapteine Signe Andersone nāk no burātāju ģimenes, viņas tēvs uz “Spaniel” burājis vēl kopā ar Egonu Stieģeli, Ringla Roga nāk no Latgales, un viņai nav bijis nekāds sakars ar burāšanu, bet pamēģināja un iepatikās. Viņa smeļot saka, ka iesākumā bija āķis lūpā, pēc tam enkurs mugurā.■

Anita Freiberga



Jahta “Spaniel”.





BURĀŠANA – TĀ IR DZĪVE UZ VILNA

Vilnis paceļ un atkal nolaiž, apkārt lēkā delfini, citā reizē virs ūdens spoguļa parādās vaļa mugura. “Oho!” kāds saka. “Šito es redzu pirmo reizi mūžā!” Un tad saulriets, ko nemaz negribas ietērt vārdos. Debess saplūst ar jūru, un fonā skan latviešu mūzika. ASKOLDS HERMANIS saulrietā savu balsi mēģina saskaņot ar ģitāru, ko ceļojumos vienmēr ņem līdzi. “YouTube” ievietotās filmiņas ļauj ieskatīties burātāju ikdienā un liek domāt – vai arī tu pats tā gribētu mēnesi, divus vai trīs būt projām citā realitātē? Askolda Hermana darbs, aizraušanās, prieks un dzīvesveids ir burāšana, vēl arī muzicēšana, slēpošana, laivošana, fotografēšana un filozofēšana. Viņš ir uzņēmējs, jahtu kapteinis, burāšanas skolas “Nautica.lv” īpašnieks un dibinātājs. Starptautiska līmeņa burāšanas instruktors ar inženiera grādu mehānikā, studējis arī būvniecību un multimediju. Pašreiz studē uzņēmējdarbību.

“Neviens no mums nekad nevar zināt, kā un kas notiks. Manā gadījumā bija izplānotas inženierzinātņu studijas, bet iznāca, ka burāšana ievilkā sevī. Kā jau mēdz būt studiju laikā, bija švaki ar naudu, un tad kāds burātājs mani paņēma par kuģa puiku uz savas jahtas. Sākumā vajadzēja kaut ko piekrāsot, veikt vēl šādus tādus palīgdarbus, vēlāk varēju arī reāli paburāt, un par to vēl pādam divdesmitnieciņam samaksāja. No tādas darbošanās bija vairāki labumi: viens – tā bija iespēja nopelnīt, otrs – darbošanās uz jahtas pa īstam iepatikās, un tagad tas ir mans dzīvesveids. Kad iznāk tālāk paburāt, reizēm pat nevaru saprast, kāpēc vispār ir vajadzīgs krasts. Vairākas reizes esamu apgājis apkārt Eiropai: tu redzi vienu valsti, otru, tās mainās, tad tu uzķer kādu ziņu no Latvijas un saproti, ka tas viss ir tā – kaut kur citur, uz mani it kā neattiecas,” par sevi un savu dzīvi uz jūras saka burāšanas skolas “Nautica” dibinātājs un valdes priekšsēdētājs Askolds Hermanis.

– Kā tad ar mājām un Latviju?

– Piesaista ģimene un cilvēki, bet ne jau ziņas par to, kurš tilts ir ciet, kurš valā, īpaši jau, ja esi kaut kur tālu no Latvijas krastiem. Tad vairāk domā, kurā ostā būsīm šovakar, ko ēdīsim, kurš mazgās traukus.

– Ir jābūt finansiālajam pamatam, lai dzīvotu, burātu un būtu projām no mājām.

– Kad pirms nepilniem divdesmit gadiem biju apguvis burāšanas prasmes kursus Latvijā, radās doma paskatīties, kā burāšanas pamatus māca citviet pasaulē. Sanāca, ka mani ceļi aizveda uz Libānu un Turciju, kur tajā laikā bija



Askolds Hermanis.

aizkuģojuši Kanādas burāšanas instruktori. Viņi mūs arī skoloja, tur izgāju pamatīgu instruktoru skolu, kur man mācīja, kā vajag mācīt, un parādīja, kā pasaulē viss notiek. Kanādā šī apmācības sistēma par paraugu ņēmusi Anglijas burāšanas sistēmu, tā ir ar ļoti senām tradīcijām, kas veidojušās vairāk nekā trīs simt gadu laikā, un tā lielu uzsvāri liek uz praksi, kuras pamatā, protams, ir teorētisko zināšanu bāze. Arī teorija ir balstīta pamatā uz tām zināšanām, kurām varētu būt reāls pielietojums praksē. Piemēram, kaut vai sataisīt iepirkumu sarakstu, ja ejam uz nedēļu jūrā. Pirmajā brīdī varētu domāt, tas taču tik elementāri, bet, kad nākas to praktiski darīt, tad tā nemaz nav. Ja visu neesi paredzējis, jūrā vari attapties, ka palicis tikai viens makarons, un tajā brīdī pilnīgi nevienam nepietrūks Bernulli vienādojuma, kas Latvijā, kursus beidzot, tiek prasīts. Tas būtu līdzīgi tam, ka, mācoties braukt ar mašīnu, vajadzētu apgūt sajūga berzes formulu. Latvijas sistēma paredz ļoti smagnējas teorētiskās mācības, kas reālajā kuģošanā nemaz nav nepieciešamas. Redzētais un piedzīvotais iedvesmoja, sapratu, ka šī ir forša niša, un 2008. gadā nodibināju savu burāšanas skolu SIA "Nautica" – www.nautica.lv.

Kad vērs vājā dzelzs priekšgars, cilvēki gribēja iegūt jahtu vadītāja tiesības, lai varētu apskatīt pasauli, un tam bija vajadzīgs papīrs. Tie, kam bija kaut kādas iemaņas burāšanā, mazliet pamācījās teoriju, kas bija vairāk, nekā vajadzētu, un izgāja praktiskās nodarbības, kas varbūt bija mazāk, nekā būtu vajadzējis, un papīrs bija rokā. Pēdējā laikā situācija Latvijā ar atpūtas kuģu vadītāju



sertifikāciju ir mainījusies un sistēma sakārtojies, bet vēl 2008. gadā Latvijā izsniedza jahtu vadītāju tiesības, kas būtībā bija "Rimi" kartes statusā, ne starptautiski atzītas, ne derīgas, jo kursos faktiski nemaz nemācīja burāt.

– Kapteinis Gunārs Šteinerts teica, ka jūsu starpā notiek spēcīgas diskusijas, jo mācību programma "Nautica" burāšanas skolā atšķiras no Latvijas Ministru kabineta apstiprinātās mācību programmas.

– Tas ir atšķirīgs redzējums par svarīgāko, un tā ir akcentu likšana. Savulaik, kad Latvijā biju pabeidzis kursus, es nepratu pietauvoties, jo tie jahtu īpašnie-



ki, kuri mani ņēma par kuģa puiku, pietauvošanos veica paši. Es varēju izlēkt un piesiet, paraut un pastūrēt, tikai ne pietauvoties. Kas gan tā par mācību sistēmu, ka teorētiski tu zini visu, bet praktiski to nespēj lietot, jo trūkst vajadzīgo iemaņu! Tu gribētu ar jahtu pavizināt draugus, bet netiec laukā no ostas, jo neproti attau-

voties, kur nu vēl pietauvoties atpakaļ. Tieši tas arī savulaik bija pamats idejai taisīt augšā savu skolu. Jo vairāk nācās reāli saskarties ar burāšanu pasaulē, jo vairāk pārliecinājos, ka daudzas lietas tur notiek savādāk. Mēs tolaik jahtas sējām tā, lai tās praktiski karātos uz piestātnes ar galiem, kas novilkti kā stīgas, turpretī ārzemēs, kā ievēroju, laivu necenšas pakārt pie piestātnes, bet piesien, lai tā brīvi plūncājas savā nodabā. Tās bija tādas nianšes, kas šodien liekas pašsaprotamas. Dzels priekšgars un padomju laiki turēja izolācijā no pārējās civilizētās pasaules. Tagad, lai arī apmācības sistēma Latvijā mainās, daudzas lietas joprojām šķiet neloģiskas. Ārzemēs praktiskās nodarbības notiek uz tādām laivām, ar kurām kaut kur var arī aizbraukt, bet pie mums eksāmenus vēl arvien bieži kārtu uz tādām, kurām nav pat motora. Latvijas Zēģelētāju savienība attīstās, un lietas iet uz labo pusi. Tagad Latvijā iegūtās tiesības ir starptautiski atzītas, un tas ir ļoti forši, bet pirms desmit gadiem, kad es uzsāku šo biznesu, tās bija pilnīgas šausmas.

– Vai uzskatāt, ka esat konkurenti Latvijas Zēģelētāju savienībai?

– Īsti nē. "International Yacht Training" sertifikātu atzīst visvairāk valstu un organizāciju pasaulē, tai ir partnerskolas vairāk nekā trīsdesmit pasaules valstīs, tāpēc esmu pilnīgi drošs, ka šī apmācību programma ir laba. Plānoju arī ciešāk sadarboties ar Latvijas Zēģelētāju savienību, jo tagad tās sistēma ir gandrīz loģiska,



kāda tā diemžēl daudzus gadus nebija. Tomēr joprojām esmu pārliecināts, ka apmācības procesā lielāku uzsvāri vajadzētu likt uz praktiskajām mācībām, nevis nevajadzīgu teoriju. Tomēr var jau saprast šādas sistēmas pamatojumu, jo teoriju stāstīt ir daudz vieglāk, nekā sapirkt laivas, lai varētu darboties.

– Kā jūsu burāšanas skola organizē praktiskās mācības?

– Praktiskajām mācībām domāta burāšanas skolas jahta "Lateko", kas gan nav būvēta kā mācību jahta, bet šim nolūkam nopietni tiek izmantota. Pēc teorētiskajām nodarbībām piecas dienas notiek burāšanas un kuģošanas nodarbības, tad uz vienu nedēļu ejam, piemēram, uz Roņu salu, Sāremā, varbūt arī Gotlandi, vārdu sakot, kurā virzienā pūš vējš, un visbeidzot ir parkošanās apgūšana: pieiet, atiet no piestātnes, un tā līdz nelabai dūšai un spēku izsīkumam.



– Parkoties skaitās visgrūtāk?

– Jā, un tāpēc to liek pašu pēdējo. Ir cilvēki, kuri ātri apgūst parkošanās prasmi, bet citi to nespēj apgūt nekad, taču bez tās iztikt nevar, jo ko gan tu darīsi, ja, teiksim, Vidusjūrā iznomāsi jahtu, bet nemācēsi tauvoties, un tur jau atkal tas piesauktais Bernulli vienādojums nekādi nepalīdzēs.

JAHTA NAV TIKAI VIENA CILVĒKA TRANSPORTLĪDZEKLIS

– Skatoties uz daudzajām lielākām un mazākām jahtām kaut vai tepat Ķīpsalas sporta burāšanas centra jahtklubā, šķiet, ka laiki mainās un arī Latvijā jahtu kļūst arvien vairāk, bet visā visumā joprojām valda uzskats, ka tas ir kaut kas ekskluzīvs, no sērijas "oligarhi un viņiem pietuvinātie".

– Tas ir maldīgs priekšstats. Diezin kāpēc cilvēki domā, ka ar burāšanu var nodarboties tikai tad, ja tev ir pašam sava jahta. Īstenībā tā nav! Piemēram, uz manas jahtas ir desmit vietu, no kurām gan divas ir atvēlētas noliktavai, tātad astoņi cilvēki var doties ceļojumā ar šo jahtu, un vienam no šiem astoņiem tā varētu piederēt. Man kā jahtas īpašniekam ir svarīgi, lai tie septiņi, kas kopā dodas ceļā, būtu laba kompānija, lai kopā interesanti varētu pavadīt laiku un, protams, arī dalīt izmaksas, tā ir stāvēšanas maksa ostā – trīsdesmit, piecdesmit vai simt septiņdesmit eiro, kā kurā. Rēķinājām, ka ēšana dienā izmaksā aptuveni



VĒJŠ BURĀS



desmit eiro, un restorāni arī nav katru dienu. Ja izmaksas sadala uz galviņām, tad nemaz tik dārgi neiznāk. Burāšanas izdevumi ir salīdzināmi ar slēpošanas izmaksām. Tīri tehniski ar laivu (tā Askolds saka par savu visai solidā izmēra jahtu) galā varētu tikt divi trīs cilvēki, bet, dodoties tālākos ceļos, līdzbraucēji parasti mai-

nās. Jahta taču nav viena cilvēka transportlīdzeklis.

Kādu laiku mācīju burāt Vidusjūrā, kur pārsvarā bija krievu publika ar savu mentalitāti, tur viss bija pilnīgi savādāk, sava specifika. Latvijā mācīties burāt pamatā nāk latviešu publika. Protams, gribētos, lai Latvijā attīstās burāšana, jo mums ir visi priekšnosacījumi, lai tā būtu. Varu teikt, ka interese par burāšanu ir kļuvusi lielāka, arī mazās laivas vairojas.

– Visticamāk, ka veci stereotipi joprojām cilvēkam neļauj atbrīvoties. Varbūt mums šajā ziņā pietrūkst tradīciju, varbūt esam pārāk piezemēti, bet varbūt dzīvojam vecu stereotipu varā?

– Ja mēs tās senās tradīcijas paceltu augšā, tad viss būtu kārtībā, bet mūs joprojām saista mazvērtības kompleksi – ko tad es, es jau neko! Barselonā ostā stāvējām blakus ar vienu šveicieti, kurš pats savā pagalmā no bleķa bija uzmetinājis jahtu. Tā nebija nekādā foršā un skaistā, bet viņš to bija sameistarojis un kopā ar sievu tagad kuģo. Vēl kāds matemātikas profesors bija izdomājis, kā optimizēt degvielas patēriņu, pārdevis patentu un par patenta naudu nopircis laivu un arī kuģo. Pasaulē ir daudzi, kas nav bagāti, bet vienkārši domā savādāk. Interneta vietnes ir pilnas ar komandu meklētājiem. Vispopulārākais variants, teiksim, ir tāds, ka divi pensionāri vēlas doties pāri okeānam un meklēt komandu, tāpēc aicina gribētājus ar noteikumu, ka vienīgais, kas pašiem jānopērķ, ir biļete turp un atpakaļ. Daudzviet pasaulē cilvēki dzīvo uz jahtas un nemaz nevēlas mainīt šo dzīves veidu.

Ja mēs pamēģinātu lauzt veco stereotipu mūrus, mēs ļoti daudzās jomās sasniegtu labus rezultātus.

– Uzburiet ainiņu – kas un kā notiek uz jahtas ceļojuma laikā. Jūs esat astoņi cilvēki, kas tālāk?

– Patiesībā ne jau vienmēr esam astoņi, reizēm esam divi vai trīs. Bet parasti kādi divi stūrē, pat ne stūrē, bet seko jahtas kustībai, jo stūrē autopilots.



Vienam no viņiem vajadzētu būt ar jahtas vadītāja zināšanām. Pārējie dara, ko grib: gatavo ēst, lasa, piemēram, Jūrnieceības gadagrāmatu, arī visi vecie žurnāli brauciena laikā tiek kārtīgi izstudēti. Kāds uzspēlē zolīti, kāds pasēž kompānijā, bet vēl kāds vienkārši paguļ.

Foršākais stāsts ir tas, ka šāda ceļošana neapgrūtina cilvēku. Jahtklubu parasti ir pilsētas centrā. Tu pietāji kādā no ostām, paņem tukšu mugursomu, jaciņu un iešļūcenēs dodies iepazīt pilsētu. Nekādu apgrūtinājumu. Atpakaļ nākot mugursoma parasti nav pilna ar suvenīriem, bet gan ar kaut ko ēdamu un kaut ko garšīgu.

– Izklausās, ka viss notiek tā relaksēti, vēsā mierā, bet kaut kādai disciplīnai un noteikumiem taču ir jābūt.

– Ir kuģa žurnāls, kurā ierakstīts, ko nevajadzētu darīt. Parasti tā ir iepriekšējā pieredze, kas liek no vienas vai otras darbības uzmanīties. Mūsu komandā ir viens karakuģa kapteinis, kurš joprojām ir aktīvajā dienestā, un viņš mēģina uz jahtas ieviest dažas lietas un kārtību no lielās flotes. Es atkal mēģinu turēt to otru kursu – šito jau tik traki nevajadzētu. Tā mēs mēģinām atrast vidusceļu, un beigu beigās tas vidusceļš ļoti labi strādā. Tās lietas, kas attiecas uz navigāciju, tur ir pilnīgi skaidrs – visam jānotiek atbilstoši drošības prasībām, savukārt, kad ir brīvais laiks, tad nekāda īpaša disciplīna nav vajadzīga, bet jārēķinās, ka jahtas tāpat tiek pārbaudītas. Tepat Daugavā ir ostas policija, valsts policija,



pašvaldības policija un robežsardze. Jūrā krasta apsardze un robežsardze, kas pamatā skatās, lai nebūtu lietots alkohols, ir jāpūš arī trubiņā. Pēdējos gados jahtotāju sabiedrībā dzeršanas lietas vairs nav aktuālas. Ja vēl pirms gadiem piecpadsmit bez dzeršanas nebija iedomājama kuģošana, acu gaišumam vajadzēja ieņemt, tad tagad situācija ir mainījusies, jo pati burāšana jau ir kaifs, kāpēc to vajadzētu sabojāt. Otra lieta, ko attiecīgie dienesti pārbauda, ir glābšanas plosti, vestes, raķetes – tās lietas, kas tiek prasītas no kuģošanas drošības viedokļa. Patiesībā jau, izejot apskati, tam visam uz kuģa ir jābūt, tāpēc kuģojot par pārbaudēm var neuztraukties.

Arī paši ceņšamies ievērot iekšējās kārtības noteikumus, jūrā ceņšamies ievērot sauso likumu, jo pašiem nav interesanti, ja kāds ir dārzenis. Kad stāvam ostā, tad iedzeram kādu aliņu.

– Jūrā noteikti ir svarīgi, lai uz jahtas būtu labs mikroklimats.

– Ir svarīgi, lai tie, kas kopā dodas jūrā, varētu saprasties, lai būtu sadarbība, ja kas, tad vismaz lai māk paklusēt. Katru gadu komanda aug, tā mainās, veidojas klubiņš, kas kopā vēlas ceļot un kopā arī sedz izdevumus, tāda kā pašfinansēšanās. Klubiņš – tā patiesām ir ļoti laba un interesanta lieta, sava brandža, cilvēki, ar kuriem kopā ir interesanti. Te varam būt kopā ar savām ģimenēm un kopā plānot ceļojumus. Gadā pietiek ar vienu mēnesi, ja esi krustām šķērsām izkuģojis, tad atgriežoties krastā galva ir iztīrīta un tā pa īstam ne ar vienu nevari sakašķēties. Kāds ir uztraucies, kaut ko mēģina pierādīt, bet tu mierīgi skaties un smaidi. Manuprāt, tieši aktīva burāšana ir labākais veids, kā izmantot savu atvaļinājumu, jo sakārtojas nervu sistēma un lieliski izvēdinās galva. Tāpēc jau arī pasaulē tik daudzi nodarbojas ar burāšanu, lai atslēgtos no krasta problēmām un savādāk paskatītos uz visu notiekošo.

2018. gadā burāšanas skola "Nautica" iestājās Latvijas Jūrniecības savienībā. Askolds Hermanis ir pārliecināts, ka Zēģelētāju savienība nav darījusi pietiekami daudz, lai popularizētu burāšanu, kaut tai būtu vajadzējis to darīt. "Tā vien šķiet, ka, prasot bezjēdzīgas lietas topošajiem burātājiem, Zēģelētāju savienība dara visu, lai būtu iespējami mazāk cilvēku, kas ar šo lietu vēlētos nodarboties," savu viedokli pauž Askolds Hermanis. "Daudz laba patiesām dara "Spaniel" klubs, tāpat jahtklubs "Auda", arī citi aktivizējas, bet tas viss notiek, katram pa sevi kaut ko darot. Nav tādas kopīgas idejas, nekas nenotiek centralizēti, katrs rušinas savā piemājas dārziņā. Tāpēc ir nepieciešama kāda autoritāte, caur kuru var paust viedokļus un nākt ar saviem ierosinājumiem. Zēģelētāju savienība atkrit, un Jūrniecības savienība paliek kā profesionālās piederības organizācija."■

Anita Freiberga



JŪRAS SKAISTUMA SAVALDZINĀTĀS...

Kurš no mums gan bērnībā nav sapņojis par tālām, nezinām un pat eksotiskām zemēm! Daudzi ir devušies pasaules apceļojumā ar jahtu “Dunkans”, meklējot kapteini Grantu lieliskā rakstnieka Žila Verna pavadībā. Daudzi ir dzīvojuši uz neapdzīvotas salas kopā ar Robinsonu Krūzo un Piektdieni. Arī sapņojuši par vēja dziesmām Kristofora Kolumba, Magelāna, Vasko de Gamas un citu dižu jūras braucēju kuģu burās. Pieaugot, esam priecājušies par Džeka Londona dienvidjūru stāstiem, dižā Hemingveja zveju Golfa strauzes ūdeņos un Žaka Iva Kusto vai Tūra Heijerdāla zinātniskajiem pētījumiem un iniciētajiem jūras braucieniem pasaules jūrās un okeānos. Taču tas viss notika šķietami citā pasaulē, no kuras mūs kādreiz šķīra dzelzs priekšgars un Berlīnes mūris.

Bet tad nāca lielo pārmaiņu vēji, mūri un priekšdari bruka un gaisa, mūsu karogs atkal plīvoja kuģu mastos visās pasaules jūrās un okeānos. Un dzīvi vēl bija tie vecie vīri, kas savā jaunībā bija jautuši zēģelnieku mastu un buru radīto jūras mūžīgo valdzinājumu, no kura nebija vairs iespējams atteikties. Mūsu jaunie un esošie burātāji ar savām jahtām piedalījās Kolumba regatē un vēl daudzos citos slavenos pasaules klases burāšanas pasākumos. Katamarāns “Kaupo” un jahta “Milda” apliecināja zemeslodi, tā pierādot, ka mūsu burātāji atkal ir gatavi doties kaut vai uz Tobāgo un Gambiju gluži kā senlaikos. Vai pat vēl krietni tālāk.

21. gadsimts atnāca ar daudzām agrāk mums nezināmām lietām un globāliem pārmaiņu griežiem. Tagad ikvienam no mums ir brīvi pieejama satelītnavigācija, ik mirkli varam salīdzināt dažādu avotu sniegtās laika ziņas un vēl daudz ko citu savā kabatas viedtālrunī. Pasaule ir mainījusies negaidīti ātri. Tagad mēs dzīvojam pasaulē, par kuru zinātniski fantastisko romānu autori rakstīja pirms 50–70 gadiem. Un mēs pavisam noteikti vairs nedomājam, ka sieviete ir nevēlama būtne uz kuģa, gluži pretēji! Meitenes mācās mūsu jūrniecības augstskolā un pārliecinoši dodas mācību praksē Latvijā un ārpus tās. Jūrniecība šobrīd ir atvērta ikvienam, un tāpēc nav nekāds pārsteigums, ka dāmas pavisam droši kāpj uz jahtu klājiem, veido savas komandas un veiksmīgi piedalās burāšanas sacensībās. Par to šoreiz arī mūsu stāsts – par burātājām levu Kaļķi un Kristīni Kanku.

SAPŅI, KAS PIEPILDĀS

“Viss sākās ģimenē. Manam tēvam bija sapnis burāt ar savu jahtu. Viņš gan dzīvoja patālā no jūras – Krimuldā, tomēr jūra vilināja. Bija laivošana pa Gauju



VĒJŠ BURĀS



un citām Latvijas upēm kopā ar draugiem, tomēr gribējās kaut ko lielāku un tālāku! Viņam ūdeņi ļoti patika, un viņš uzbūvēja pats savu jahtu, ielaida to ūdenī, un tā mūsu ģimeniskie jūras braucieni sākās. Kaut arī agrāk neko tādu nebijām darījuši... Tie pamatā bija brīvdienu braucieni, un mēs apceļojām Baltijas jūru. Bijām Igaunijā, Somijā, Zviedrijā, ceļojām uz Ālandu salām. Vēlāk uzzināju, ka tētis jau astoņu gadu vecumā bija sapņojis par savu jahtu, bet pārējie sētas draugi bija par to uzjautrinājušies – nu, kāda tev jahta! Bet jahtu viņš tomēr uzbūvēja, nosauca to par “Klaidoni”, un ar to es ieguvu pirmo burāšanas pieredzi. Viss sākās apmēram deviņdesmito gadu vidū. Toreiz man bija kādi desmit gadi.” Tā leva Kaļķe sāk savu stāstu, turot rokā tasīti ar karstu zaļo tēju. Ievas tēvs Aldis Kaļķis, starp citu, savulaik piedalījās slavenajā jahtas “Milda” braucienā apkārt pasaulei. Ieva atceras, ka viņas pirmie burājumi notikuši desmit vienpadsmit gadu vecumā, un viņai ļoti patīcis, kā jahta traucas pa viļņiem. Viss būtu bijis gana labi, ja vien ne jūras slimība. Reiz viņi braukuši mājās no Igaunijas, bijis slikts laiks, nācies visu laiku iet pret vēju, un viļņi bijuši lieli. Kajītē no šūpošanās grāmatas lidojušas no plauktiem, tāpat viss pārējais... Beidzot sasnieguši Salacgrīvu, kur patvērušies no sliktajiem laika apstākļiem, jo tētim nācies vienam cīnīties ar vēju teju dienu un nakti bez apstājas. Toreiz mazā Ieva iekāpusi Salacgrīvā autobusā un ar to devusies mājās. Ar laiku gan grūtais brauciens aizmirsies, jūras vilinājums izrādījies daudz spēcīgāks, un Ieva atkal kāpusi uz jahtas. Vēl no “Klaidoņa” braucienu laikiem atmiņā palikusi skaistā Somijas daba, neskarto šēru valdzinājums, kuram līdzvērtīgu citur grūti atrast.

Aiz nelielās kafejnīcas loga plosās auksts ziemeļu puses vējš, bet Ķīpsalas lejasgalā zied ievas un balsi iemēģina lakstīgalas. Brāzmainais vējš, skriedams



augšup pa Daugavu, dzen virsū viļņus piestātnē stāvošajām jahtām. Starp tām ir arī "RA", jahta ar dzeltenī krāsotu korpusu, un "RAevolution". Abas relatīvi nelielās jahtas šobrīd izmanto Latvijas sieviešu burāšanas komanda "RA". Tā jau eksistē un darbojas vienpadsmito sezonu, tātad aiz muguras labs laika sprīdis, un tas pierāda, ka šī komanda ir ilgtspējīgs pasākums, nav vienas sezonas iegriba vai mirkļa modes untums. Komanda visu šo laiku pastāvējusi, lielā mērā pateicoties levas enerģijai, darboties gribai un jūras mīlestībai. Ra ir Saules dievs, nu tam pienākums būt par patronu ne tikai jahtai, bet arī burāšanas komandai. Savulaik slavenais norvēģu pētnieks un ceļotājs Tūrs Heijerdāls ar senlaiku ēģiptiešu buru laivas prototipu "RA-2" no Āfrikas krastiem sasniedza Jauno pasauli, un tas vien jau ir gana iedvesmojoši.

"Jūrā braukšana un burāšana man ir kā sava veida meditācija – tā iztīra no galvas visu lieko, nevajadzīgo," saka leva un uz īsu mirkli pieklust. Viņas sacītajam droši vien piekritīs visi, kam patīk burāt un izjust jahtas slidējuma vienreizīgo valdzinājumu. Taču leva arī piebilst, ka jahta ir jāgatavo braucieniem, jāapkopj tās tehniskais aprīkojums, jāiegulda darbs, spēks un enerģija. Ir jāapgūst dažādas prasmes, jābūt zināšanām un rūpīgam. Arī jāiemācās daudz jauna. Un tāpēc arī dāmas apvienojušās un izveidojušās savu burāšanas komandu "RA".

"RA komanda ir kā puzzle, kas salikta no daudziem gabaliņiem – iedvesmojošiem, vējainiem, viļņainiem, vētrainiem un neapraktāmi skaistiem piedzīvojumu gabaliņiem. Nu jau 10 gadu to veidojusi sauiņa iedvesmojošu cilvēku, kas ir atraduši savu vietu uz laivas, savu sajūtu burāšanā un iepazīnusi, iemīlējusi jūru, un tieši tas mūs tik ļoti vieno." Tā "RA" komanda raksturo sevi sociālajā tīklā "Facebook".



VĒJŠ BURĀS UN DĀMAS UZ "RA"

Pēc kāda jūras brauciena levai piezvanījis pazīstams burātājs un teicis, ka vienam kapteinim esot traka ideja – radīt sieviešu burāšanas komandu. Tā viss arī sācies jau vairāk nekā pirms 10 gadiem. Sākumā gan levai licies – kāpēc tas vajadzīgs, kāpēc jāpiedalās kaut kādās sacensībās... Taču, kad viņa aizgājusi uz pirmo tikšanos, viss strauji mainījies, un ideja ievilkusi levu. Atnākušas bija dāmas, kurām jau bija lielāka vai mazāka burāšanas pieredze, tika sastādīts reģašu plāns, kurās jāpiedalās, un tā viss sākās. Pavasarī sākušies pirmie treniņi, taču idejas autoram kapteinim gadījusies neparedzēta ķibe, un levas organizatorisko pusi ņēmusi savās rokās. To viņa tagad nenožēlo, tāpat kā padarīto lielo darbu un laiku, kas tam patērēts.

Kapteinis Ilgonis Balodis, idejas autors un jahtas "RA" īpašnieks, ir nodevis jahtu dāmu burāšanas komandas rīcībā un apsaimniekošanā.



"Mums ir izveidota sava biedrība, un otru jahtu mēs jau iegādājāmies pašas," saka leva. "Kad svinējām desmit gadu jubileju, secinājām, ka šajos gados 43 dāmas ir piedalījušās mūsu pasākumos un apguvušas vai stiprinājušas savas burāšanas prasmes. Daudzas no viņām jau burā uz citām jahtām un pat ieguvušas kapteiņa tiesības. Viens no mūsu galvenajiem mērķiem ir popularizēt burāšanu, un tas mums labi izdodas. Šķiet, ka daudzi neko pat nezina par burāšanu un domā, ka tā ir ļoti dārga un ekskluzīva lieta. Mums gan šķiet, ka tas tā gluži

nav, un mēs gribam lauzt šo stereotipu. Katru gadu uzņemam četras piecas jaunas komandas dalībnieces, apmācām viņas, parādām, kā savām rokām darīt visus darbus uz jahtas. Arī nepieciešamos remonta darbus cenšamies paveikt pašas. Uz vienas laivas reizē brauc piecas sešas burātājas, un sezonas laikā mēs cenšamies viņas kvalitatīvi apmācīt. Uzņemt sezonas laikā lielāku cilvēku daudzumu kavē ierobežotie resursi, taču mēs to cenšamies kompensēt ar savu darba kvalitāti."

Vēl leva teic, ka burāšana ir aktīva lieta, ar sacensībām un arī asākām emocijām, un dāmu "RA" komanda ar to veiksmīgi tiek galā. Kad jautāju, kā uz dāmu komandu reaģē burātāji no vīru komandām, leva pasmaida. Ja krastā vajagot palīdzību, kur varbūt vajag vairāk fiziska spēka, dāmām neviens neatsaka un palīdzot labprāt. Savukārt sacensību laikā distancē viņām neviens atlaides



nedod. Tomēr sacensību sezonas nogales kopvērtējuma tabulā dāmu jahtas esot ap tuveni vidusdaļā, tātad sniegums esot konkurētspējīgs, ne sliktāks. Vīriem brīžiem nākoties krietni vien iespringt, lai neatpaliktu.

“RA” DĀMAS IR ĻOTI DAŽĀDAS

“Esmu grāmatvede pēc profesijas, burāšana man ir hobijs un dzīvesveids, tai ir sezonāls raksturs. Nopietnajam un saspringtajam darbam vajag kaut kādu labu atslodzi,” saka Ieva. Kad lūdzu nedaudz raksturot pārējās komandas dāmas, kas nāk uz burāšanas treniņiem,

kuri notiek vidēji divas reizes nedēļā, Ieva teic, ka tās ir sievietes, sākot no 35 gadu vecuma. Pārsvārā visām jau ir ģimene un bērni, nostabilizējies darbs, un laikam jau gribas vēl kaut ko labu ārpus visa tā saviem brīvajiem brīžiem. Līdzīgas dāmu komandas esot arī Igaunijā un Lietuvā. Ar lietuvietēm laika gaitā izveidojušās tuvākas attiecības, jo sakrītot jahtu klases, un “RA” burātājas piedaloties arī dažos pasākumos Lietuvā. Jahtu uzliktot uz auto piekabes, un ripojot tik prom! Komandas jau esot labi uztrenējušās un jahtu varot nocelt no piekabes un sagatavot burāšanai teju stundas laikā. Vasarā sacensības notiek Daugavā, Rīgas jūras līcī vai vēl kaut kur ne pārāk tālu. Jahtas nav lielas, uz tām trūkstot pat minimāla komforta, lai dotos tālākos jūras braucienos, un tādiem tās faktiski arī neesot domātas. Tiesa, burātājām esot kluss sapnis reiz tikt pie lielākas jahtas, lai varētu doties tālākos braucienos. Līdz šim izmantota iespēja paburāt ar īrētu jahtu Vidusjūras ūdeņos, un “RA” komanda drīzumā dosies uz Kanāriju salām, kur to laipni sagaidīs viena no izcilākajām Latvijas jahtām – “Spaniel”. Un gan jau sapnis par savu jahtu tālākiem burājumiem ar laiku materializēsies!





Un vēl – dzīve krastā ir viena lieta, bet jūra atklāj cilvēka rakstura slēptās pušes, un tad atklājas, vai cilvēks spēj darboties komandā, uz klausīt citu viedokli un rīkoties kopēju interešu labā. Kolektīvam jābūt saliedētam, jo īpaši sacensību laikā. Ieva teic, ka komandas “RA” dāmām tas izdodas, viņas spēj cita citu papildināt, un, ja katrs mazais zobratīņš darbojas labi, tad viss izdodas! Subordinācija uz jahtas esot jāievēro pilnīgi visām, uz ūdens savs *ego* jāaizmirst, jādarbojas komandas interesēs. Un jāsadarbojas!

Kamēr top šis rindas, “RA” komanda jau veiksmīgi startējusi Usmas ezera burāšanas sacensībās, ieņemot 6. vietu. Pēc dažām dienām jādodas uz Lietuvu, lai piedalītos daudz lielākās sacensībās Traķu apkārtnē. Vasara un burāšanas sezona vēl tikai sākas. Savukārt sociālajā tīklā “Facebook”, kur dāmu komandai ir sava aktīva un interesanta lapa, publicēts aicinājums nākt uz atvērtajiem burāšanas treniņiem. Tiek gaidītas visas burātgribētājas. Pat tās, kuras nekad agrāk uz jahtas klāja nav kāpušas. Ir iespēja iepazīt un izjust viļņu šalkšanu un vēju dziesmu jahtas burās! Un spert pirmo soli uz jahtas klāja nekad nav par vēlu.

KAS IR KANI KELI?

Ar Kristīni Kansku tiekamies uz katamarāna “Kani Keli”. Tā ir skaista un komfortabla jahta, kas tapusi 21. gadsimta pašā sākumā. Ar plašu un mājīgu salonu, kurā ātri vien sāk smaržot aromātiska kafija, un mūsu saruna noris, katamarānam rimti šūpojoties Daugavas viļņos piestātnē pie Ķīpsalas, Pilsētas jahtklubā. Pilsētas dunoņa ir palikusi kaut kur ārpusē, par tās klātbūtni vien liecina netālu esošie Vecrīgas torņi un Rīgas pils dzeltenīgā fasāde. Atmiņā nez no kurienes uzvirto nesen redzēts fotoattēls ar dāmu augsta jahtas masta pašā galā. Laikam tāpēc taujāju Kristīnei, vai viņa arī kādreiz bijusi masta galā. Viņa smejojot atbild: “Jā! Bet man tur nepatika...” Un tad viņa izstāsta leģendu par katamarāna vārda izcelsmi, kura pašai ļoti tik. Inženierim, kurš būvējis katamarānu, esot bijusi interesanta uzbūvētā kuģa vārda došanas metode. Kad kuģis bijis gatavs, meistars ņēmis rokā globusu un neskatoties tam pieskāries kādā vietā. Kur trāpījis, tāds bijis jaunizvēlētais nosaukums. Un Kani Keli ir kāda mums gana tāla un eksotiska vieta (ciems uz salas netālu no Madagaskaras), taču tās skanējums, šķiet, harmoniski sadzīvo ar jūras viļņiem, vēju un burām. Tas pavisam noteikti vilina doties tālumā, pretim nezināmajam. Kristīne šobrīd ir ne tikai katamarāna komandā, viņa ir apguvusi dažādas jūrā braukšanas prasmes, viņai ir pat jahtas vadītāja dokumentārs apliecinājums.

Vēlme uzkāpt uz jahtas gan nav nākusi no tālas bērnības. Bijis darbs, saistīts ar presi un žurnālistiku, tad tuva kļuvusi komunikāciju sfēra. Tagad viņa ir projektu vadītāja uzņēmumā, kurš nodarbojas ar pieaugušo izglītības pilnīgošanu un sniedz tiem jaunas sociālās prasmes. Vasaras ir mazliet brīvākas, un tad atliek pietiekami daudz laika burāšanai un jūras lietām. Lielais pagrieziena no



Kristīne Kanska kopā ar tēti.

sauszemes jūras virzienā nācis tikai apmēram 27 gadu vecumā, kad viņa "piesitusi kājiņu pie zemes un paziņojusi tētim – gribu burāt"!

Te gan jāpiezīmē, ka Kristīne ar lielu lepnumu teic, ka viņas tēvs burājis, vec-tēvs un vecmāmiņa bijuši burāšanas sporta meistari un pat vecvectēvs burājis! Viņa savā ģimenē ir burātāja jau ceturtajā paaudzē. Tie ir bijuši pieredzes bagāti un slaveni burātāji, kas piedalījušies daudzās starptautiskās sacensībās un arī guvuši augstu atzinību. Tāpēc laikam šajā vietā jāveic neliela vēsturiska atkāpe un nedaudz jāatskatās pagātnē.

JAHTA "AMATA"

1909. gadā Zviedrijā uzbūvē jahtu "Margit", kura 1913. gadā tiek pārdota un nonāk Tallinā (tolaik Rēvele) cariskās Krievijas gubernatora rīcībā. Varbūt viņam jahta un jūra nepatīk vai kā citādi, bet to savām vajadzībām pēc gada iegādājas Rīgas notārs Vjačeslavs Kanskis, Kristīnes vecvectēvs. Jahta tiek pārdēvēta par "Amatu", un tās nosaukumam nav nekāda sakara ar Vidzemes straujo tecētāju. Latīņu un itāļu valodā šis vārds nozīmē "mīlētā, mīlotā". Ar laiku jahta tiek nedaudz pārbūvēta, uzlabotas tās ātruma spējas, un, piedaloties dažāda mēroga sacensībās, jahta 1937. gadā jau ir savākusi iespaidīgu balvu klāstu – 200.

Jahtas vēsturē ir arī gana dramatisks piedzīvojums, kuru beigas gan ir laimīgas. Tā Bretaņas regates laikā izceļas pamatīga vētra, un "Amata" ir vienīgā no 18 jahtām, kas spēj veiksmīgi finišēt. "Amata" saņem Francijas piemiņas medaļu "Par varonību", un Latvijas drosmīgajiem burātājiem tiek ļauts nolikt piemiņas vainagu Parīzē pie Nezināmā karavīra kapa.



VĒJŠ BURĀS

Jahta pārdzīvo abus pasaules karus, piedalās neskaitāmās sacensībās un šobrīd atrodas restaurācijas procesā. Tā ir Latvijas vecākā jahta, un, lai aprakstītu tās burājumus dažādos pasaules ūdeņos, laikam būtu jāuzraksta pabiezs piedzīvojumu stāstu apkopojums. Starp citu, "Amata" esot piedalījusies arī 1912. gada Olimpisko spēļu burāšanas sacensībās. Piektās Olimpiskās spēles norisinājās Zviedrijā, Stokholmā.

Arī Kristīnes vectēvs Jevgēnijs Kanskis, Vjačeslava Kanska dēls, kļuvis par izcilu personību Latvijas sporta vēsturē. Pirms Otrā pasaules kara viņš Francijā bijis "Amilcar" rūpnīcas auto izmēģinātājs, kā sportists piedalījies autosacīkstēs

Beļģijā un Francijā, startējis Monte-karlo rallijā. Taču viņa lielā mīlestība tomēr bijusi burāšana – tai veltīti 70 viņa dzīves gadi. 16 reizes viņš bijis PSRS čempions burāšanā, tai skaitā ledusburāšanā, bijušas arī otrās un trešās vietas.

Arī Kristīnes tētis Eižens Kanskis aktīvi piedalījies ar burāšanu saistītos procesos, kad tikusi atjaunota burāšanas sporta federācija – Latvijas Zēģelētāju savienība, un šobrīd darbojas Kuivižu jahtklubā un piedalās sacensību tiesāšanā. Viņš arī sācis atjaunot jahtu "Amata", jo deviņdesmitajos gados tā bijusi ļoti sliktā stāvoklī, atgādinājusi bezcerīgu vraku.

Kristīnei visas šīs lietas ļoti zināmas, un viņa par tām stāsta ar aizrautību.



KRISTĪNE KANSKA PAR BURĀŠANU UN SEVI

"Ne jau visiem jābūt jahtu īpašniekiem. Sākumā var meklēt partnerību un piedalīties rūpēs par jahtu kopā ar citiem. Var sadalīt atbildību, pienākumus, un tad arī doties piedzīvojumos. Man liekas, ka burāšana ir pieejama katram, kurš to patiesi vēlas. Vajag tik iesaistīties un saprast, ko vēlas vairāk – atpūsties burājot un baudīt jūru vai sportot sacensībās." Tā domā Kristīne Kanska. Viņa aktīvi iesaistās arī sacensību organizēšanā ne tikai Latvijas, bet arī starptautiskā mērogā. Tā esot fantastiska pieredze un sajūta! Viņai gribas izdarīt ko paliekošu burāšanas jomā, kā to darījuši ģimenē pirms viņas.

Līdz 27 gadu vecumam nekādas lielas burāšanas pieredzes viņai nav bijis. Dzīvojuši līkšķilē. Taču tad uzradusies lielā gribēšana tikt jūrā un vienlaikus



ziņkārība – kas tur īsti notiek? Pirmās nodarbības burāšanā Kristīne sarunājusi pie vectēva drauga leģendārā burātāja Ābrama Leiboviča. Kad pirmo reizi uzkāpusi uz viņa jahtas, viņš teicis: “Tagad tu tikai skaties un neko nejautā! Visi jautājumi lai pēc tam ir krastā!” Tā arī viss sācies.

“Kad pirmo reizi nokļuvu jūrā, nāca sapratne, kāpēc man to vajadzēja. Visa zemes dzīve paliek krastā, uz jūras nav tik daudz domu galvā. Nav to daudz balsu, kas tur iekšā runā. Man jautā: tu uz jūras medītē vai nodarbojies ar jogu? Nē, es tur gūstu to stāvokli, kuru nevaru sajust uz cietzemes. Ir cilvēki, kas mīl jūru, ir, kas mīl kalnus vai varbūt mežus. Kalnos man ir dīvaina sajūta – aiz vienas virsotnes nāk nākamā, tur grūti saprast un aptvert attālumus. Jūrā ir plašums līdz horizontam, tas man patīk.

Baltijas jūra ir izburāta dažādos virzienos, arī Vidusjūrā vairākkārt būs – Grieķija, Itālija, Maljorka. Ir arī sapnis tikt pāri Atlantijai,” teic Kristīne.

Vajadzības gadījumā Kristīne spētu uzņemties arī jahtas vadību, gadu gaitā tā ir apgūta. Taču burāt vienai pašai uz jahtas gan Kristīnei negribētos.

“Es skatos, kādā kursā mēs ejam, kā darbojas buras un vai nav jāveic kādi manevri. Vēroju, kas notiek, un vajadzības gadījumā varu pieslēgties jebkurai darba pozīcijai uz jahtas. Taču parasti pie stūres ir kapteinis un mēs visi pārējie darām to, kas ir jādara. Es pati pie stūres īpaši neraujos. Ja ir smagāks laiks, kad pūš stiprāki vēji, man var pietrūkt fiziskā spēka ātri pagriezt vinčas, un tad labāk, ja to dara puisi.”

Kad vaicāju, vai ir nācies izbaudīt arī stipri vētrainu laiku, Kristīne atbild apstiprinoši.

“Šī ir okeāna jahta ar lielu jūras spēju, un es braucu jūrā ar cilvēkiem, kuriem uzticos. Ar tiem, kuri spēj tādos gadījumos pieņemt adekvātus lēmumus. 30–35 mezglu vējš – nav ļoti patīkams laiks, taču vēl ir baudāms. Neomulīga sajūta varbūt parādās tad, kad naktī jūrā visapkārt zibeņo. Laikam tomēr neesmu piedzīvojusi ko tādu, kas būtu vērā ņemams izaicinājums.

Kad mācījos jahtu vadītāju kursus, mans pasniedzējs Rolands Millers teica, ka iekulties vētrā Baltijas jūrā – tā esot kapteiņa klūda. Attālumi šeit ir tik salīdzinoši nelieli, ka visam vajadzētu būt prognozējamam. Es nevēlos sevi saukt par ļoti pieredzējušu burātāju, drīzāk esmu burāšanas mīlētāja. Es vienmēr cenšos turēties savā komforta zonā, adrenalīna ķeršana mani nevilina. Kad sacensībās esmu uz tiesnešu laivas, redzu sportisko azartu, ko piedzīvo burātāji sacensību laikā. No malas skatoties tas ir skaisti.

Es pati uz jūras izjūtu piepildījumu. Tā ir sajūta, ka man ir viss. Būt uz jūras – man tā ir satikšanās pašai ar sevi.”■

Normunds Smajnskis

LJG 2019



BURĀŠANĀ PIRMOREIZ IZCĪNĪTS LIVONIJAS KAUSS

No 25. līdz 29. jūnijam Rīgas līcī notika piecu dienu regate “Gulf of Riga Regatta” (GoRR). Kopumā piedaloties 33 jahtu komandām no Baltijas valstīm, trijās dažādās klasēs tika noskaidroti Latvijas atklātā jūras burāšanas čempionāta uzvarētāji un arī pirmie Livonijas kausa ieguvēji.

Burāšanas sacensības sākās uzreiz pēc Jāņiem, 25. jūnijā, kad 33 komandām dienas vidū tika dots starts no Rojas uz Montu ostu Igaunijā, Sāmsalā. Lai arī sākotnēji sacensībām bija pieteikušās 37 jahtas, dažādu iemeslu dēļ uz jūras starta līnijas stājās par četrām komandām mazāk. Kopumā no Latvijas bija pieteikušās 22 komandas, no Igaunijas astoņas, bet no Lietuvas trīs.

“Esam gandarīti par kuplo apmeklējumu GoRR regatē. Īpaši priecājamies par pasaules līmeņa burātāju ierašanos – par komandu no Igaunijas “Sugar 2”, kas vien pirms pāris nedēļām ieguva ORC klases pasaules čempiona titulu burāšanas sacensībās Horvātijā,” vērtēja Latvijas Zēģelētāju savienības valdes loceklis un sacensību organizators Valters Romans. Lai dažādās jahtas būtu savstarpēji salīdzināmas, tās tika sadalītas trijās klasēs, balstoties uz divām apmērīšanas sistēmām – ORC regates un LYS. ORC klasē piedalījās astoņas komandas, bet pārējās LYS klases jahtas tika sadalītas divās apakšklasēs pēc apmērīšanas koeficientiem, kas ļauj salīdzināt dažādo jahtu sniegumu pēc tehniskajiem parametriem. LYS1 klasē savā starpā par uzvaru cīnījās 13 komandas, bet LYS2 klasē – 12 komandas.

“Pirmajā posmā no Rojas uz Montu Sāmsalā vējš ar mums pārāk nerotaļājās, līdz ar to sportistiem nebija jāizmanto sarežģītas taktikas, izvēloties labāko

kursu. Faktiski tā bija ļoti vienkārša burāšana, tā teikt, taisnās līnijās. Ar to ir jāreķinās atklātās jūras burāšanā. Tomēr labākās un ātrākās komandas tāpat tika noskaidrotas,” komentāru par pirmo sacensību dienu sniedza sacensību galvenais tiesnesis Madis Ausmans.





Otrajā dienā bija paredzēts visu jahtu pārgājiens turpat Igaunijā, vienas salas ietvaros – no Montu uz Kuresāri. Sākotnēji kopējie distances garumi ielānoti 20 un 26 jūras jūdzes (37 un 48 kilometri), tomēr uzreiz pēc starta visai sacensību flotei nācās cīnīties ar bezvēju, jo vēja stiprums distances sākumā sasniedza vien divus mezglus jeb nedaudz virs viena metra sekundē.

Šādā situācijā nokļūšana galamērķī var ļoti aizkavēties, jo burāšanā ir atļauts izmantot vien tā saucamo zaļo enerģiju – vēju un dažādās straumes, kas var piešķirt jahtai gaitu un palīdz virzīties uz priekšu. “Motora izmantošana sacensību laikā gaitā ir aizliegta, tā būtu nesportiska rīcība, kas pielīdzināma dopinga lietošanai citos sporta veidos,” skaidro GoRR sacensību Protesta komitejas priekšsēdētājs Luidži Čukoti no Itālijas. Pēc viņa teiktā, motora darbināšana tukšgaitā jūras distanču sacensībās ir pieļaujama atsevišķos gadījumos, piemēram, ārkārtas situācijās cilvēku glābšanai vai akumulatoru uzlādei, kuri darbina navigācijas sistēmas vai citas nepieciešamās elektroniskās ierīces. Sacensību normatīvos ir noteiktas procedūras, kā šādas situācijas tiek uzraudzītas.

Lai arī sākotnēji organizatori bija ielāņojuši piecus sacensību posmus, laikapstākļi programmā ieviesa korekcijas. “Burāšanas sacensību organizatoriem un dalībniekiem ir jābūt elastīgiem un dažkārt arī gataviem palikt krastā. Ņemot vērā spēcīgo vēju, kad regates flote atradās Kuresāres ostā, sacensību galvenais tiesnesis pieņēma lēmumu pārcelt pārgājienu uz Roņu salu par vienu dienu,” skaidro Valters Romans. “Vēja stiprums brāzmās pārsniedza 35 mezglus, un šādos apstākļos burāšana jau kļūst par izdzīvošanu, nevis sacensībām.”

Kuresāres ostā burātājiem neplānoti bija jāpavada viena pilna diena, tāpēc sacensību organizatori operatīvi pieņēma lēmumu rīkot lekcijas par



VĒJŠ BURĀS



burāšanas tematiku. Kuresāres jahtkluba telpās notika informatīvs seminārs par LAT LYS apmērišanas sistēmas aktualitātēm, ko vadīja pieredzes bagātais sacensību dalībnieks un LAT LYS apmērišanas sistēmas uzturētājs Latvijā Ģirts Fišers-Blumbers.

Tāpat laiks Kuresāres ostā tika izmantots, lai sadarbībā ar Latvijas Hidro-ekoloģijas institūtu (LHEI), regates lieldraugu "Linstow" un nevalstiskajām organizācijām regates dalībniekiem pastāstītu par galvenajiem Baltijas jūras piesārņojuma cēloņiem, skaidrotu mītus un patiesības par to, kā piesārņojums sateces baseinā ietekmē Baltijas jūru, vai jūra iet bojā, vai Baltijas jūras zivīs ir uzkrājušās kaitīgās vielas, kā arī sniegtu informāciju par Baltijas jūras rifieriem. LHEI pārstāve bioloģijas doktore Ingrīda Puriņa skaidroja: "Esam dzirdējuši daudz pieņēmumu par Baltijas jūras tīrību un tās potenciālo piesārņojumu, taču nereti tie ir neprecīzi vai nepamatoti. Mums kā vadošajam zinātniskajam institūtam, kurš pēta ar Baltijas jūras vidi un ekoloģiju saistītas problēmas, ir būtiski informēt sabiedrību par pašreizējo situāciju un lauzt pieņemtos stereotipus. Gribam kopīgiem spēkiem veidot par jūras ekoloģiju zināšus un izglītus prātus."

Ceturtajā sacensību dienā, rietumu – ziemeļrietumu vējam mazinoties, regates dalībniekiem tika dots starts pārgājienam no Kuresāres uz Roņu salu. Kopējais distances garums – 48 jūras jūdzes (89 kilometri) lielajām ORC un LYS1 klases jahtām un 38 jūras jūdzes (70 kilometru) mazākajām LYS2 klases jahtām.

"Pie vēja stipruma 20 – 25 mezgli (10 – 13 metri sekundē) un teju trīs metrus augstiem viļņiem posms Kuresāre – Roņu sala bija tieši tāds, kādu to



plānojām – neliela navigācija pie Igaunijas salas Abrukas un ātra burāšana uz Roņu salu,” komentē sacensību galvenais tiesnesis Madis Ausmans. Trešais posms no Sāmsalas uz Roņu salu bija aptuveni piecas stundas garš.

Pēc finiša videi draudzīgā regate turpināja priecēt burātājus. “Roņu salas igauņi kārtējo reizi iepriecināja ar savu draudzīgumu, viesmīlību un “zaļumu,” saka pasākuma organizatore un videi draudzīgo ideju atbalstītāja Ilona Skorobogatova. “Sacensību dalībniekiem tika sarīkota ekskursija uz Gustava Eifeļa projektēto bāku, iepriecināja arī igauņu grupas OUU īstenotā burātāju akustiskā sagaidīšana uz mola un vakara koncerts, bet īpaši esam pateicīgi Roņu salas ostas kafējnīcas atbalstam un vēlmei līdz ar GoRR iestāties par vienotām idejām – samazināt plastmasas patēriņu un uz salas izmantot tikai sacensību laikā burātājiem dāvinātās daudzkārt uzpildāmās ūdens pudeles.”

Noslēdzošais, ceturtais regates posms no Igaunijas salām atpakaļ uz Latviju, uz Kapteiņu ostu Kuivīžos, bija 36 jūras jūdzes (68 kilometrus) garš lielo klašu jahtām – ORC un LYS1, bet mazākajām LYS2 klases zēģelēm distance tika noteikta 32 jūras jūdzes (59 kilometri). Arī vēja stiprums bija mērens – 10 – 15 mezgli (5 – 8 metri sekundē).

Regates kopvērtējumā tiek iekļauti rezultāti par visiem četriem sacensību posmiem, kas ļāva katrā no klasēm noskaidrot trīs godalgotās vietās. Tā kā šīs sacensības bija ne tikai starptautiskā Rīgas liča regate jeb GoRR, bet vienlaikus arī Latvijas atklātais jūras burāšanas čempionāts, visi sportisti, kuri plūca uzvaras laurus, vienlaikus kļuva par uzvarētājiem abās sacensībās. Turklāt, neraugoties uz dažādo rezultātu aprēķināšanas sistēmu, šoreiz sakrita, ka arī Livonijas kausa ieguvēji ir tās pašas komandas, kuras ieņēma goda pjedestāla pirmo pakāpienu.

GoRR un Latvijas atklātā jūras burāšanas čempionāta laureāti 2019. gadā

ORC klase

1. vietā komanda no Igaunijas “Jazz”, kapteinis Risto Rims (buras numurs EST-465). Livonijas kausa ieguvēji.
2. vietā komanda no Lietuvas “Extreme”, kapteinis Aistis Kalanavičs (buras numurs LTU-1620).
3. vietā komanda no Igaunijas “Sugar 2”, kapteinis Alari Akermans (buras numurs EST-711).

LYS1 klase

1. vietā komanda no Latvijas “Extra Brut”, kapteinis Aleksejs Aleksejevs (buras numurs LAT-577). Livonijas kausa ieguvēji.
2. vietā komanda no Lietuvas “Prus Primo”, kapteinis Gintars Hormentausks (buras numurs LTU-2037).
3. vietā komanda no Latvijas “Project A1”, kapteinis Jānis Norde (buras numurs LAT-424).

LYS2 klase

1. vietā komanda no Igaunijas “Castor”, kapteinis Joseps Lauss (buras numurs EST-39). Livonijas kausa ieguvēji.
2. vietā komanda no Latvijas “Diks”, kapteinis Ģirts Fišers-Blumbergs (buras numurs LAT-454).
3. vietā komanda no Latvijas “Terrado”, kapteinis Romāns Mickēvičs (buras numurs LAT-572).



Atskatoties uz aizvadītajām sacensībām, ORC klases uzvarētājs igauņu jachtas "Jazz" kapteinis Risto Rīms atzinīgi vērtē regates nedēļu: "Manuprāt, GoRR ir viens no labākajiem šā brīža burāšanas notikumiem Baltijas reģionā. Turklāt šajās sacensībās ORC klasē piedalījās arī pasaules čempioni – komanda "Sugar 2". Mūsu klasē, lai kāptu uz pjedestāla augstākā pakāpiena, komandas "Jazz", "Sugar 2" un "Extreme" ļoti sīvi cīnījās savā starpā. Šoreiz uzvara ir mūsu, un mēs ļoti priecājamies, ka līdz ar uzvaru GoRR pirmo reizi esam kļuvuši arī par Latvijas čempioniem, kas ir milzīgs pagodinājums, un tieši "Jazz" komandai ir gods vest uz Igauniju pirmo Livonijas kausu. Esam patiesi gandarīti un plānojam arī nākamajos gados noteikti piedalīties Rīgas liča regatē, tas nu ir droši!"

GoRR norises laikā tika akcentēti vides un ekoloģijas jautājumi, īpaši pievēršot burātāju uzmanību Baltijas jūras vides veselībai. Lai veicinātu gan pašu regates dalībnieku, gan skatītāju izpratni par jūras ekosistēmas izmaiņām, jūras piesārņojumu un sniegtu praktiskus padomus jūras tīrības uzlabošanai un saglabāšanai, sacensību organizatori sadarbībā ar Latvijas Hidroekoloģijas institūtu bija sagatavojuši informatīvus materiālus un organizēja krasta lekcijas gan Kuresāres ostā, gan arī Kuivižos, aicinot burātājus kļūt par Baltijas jūras "sargsaņiem".

"Rīgas liča regate ir izcila vieta, kur runāt par jūras ekoloģijas aktuālajiem jautājumiem, tai skaitā, makro- un mikro- plastmasas piesārņojumu, svešzemju sugām Latvijas ūdeņos un eutrofikāciju. Mūsu uzdevums ir radīt veselīgu diskusiju par pašreizējo situāciju Rīgas līcī un Baltijas jūrā, kā arī aicināt sacensību dalībniekus pievērst lielāku uzmanību savu un līdzcilvēku ietekmei uz



apkārtējo vidi," ir pārliecināta LHEI pārstāve Ieva Putna. Viņa atklāšanas pasākumā sniedza praktiskus padomus burātājiem, kurus ievērot, atrodoties jūrā, un iedzīvināt ikdienas paradumos krastā. Tāpat noslēguma pasākumā īsi pirms apbalvošanas visi sacensību dalībnieki tika aicināti noklausīties Latvijas Hidroekoloģijas institūta prezentāciju par svešzemju sugām, kas ieceļo Baltijas jūrā. Prezentāciju sniedza LHEI vadošā pētniece Solvita Strāķe. Prezentācijas laikā tika ne vien demonstrēti Baltijas jūrā sastopamie svešzemju viesi, piemēram, dažāda veida vēžveidīgie un gliemji, bet arī piedāvāta iespēja nobaudīt apaļo jūras grunduli, kas ir plaši izplatījies mūsu jūrā un kura ietekmē mainās arī Baltijas jūras ekosistēma.

GoRR regati organizēja Latvijas Zēģelētāju savienība sadarbībā ar Latvijas Jūras burāšanas asociāciju un Sāmsalas Jūras burāšanas asociāciju. Regates lieldraugs bija uzņēmums "Linstow".■

Informāciju apkopoja Gints Šimanis



JAUNIEŠI IEPAZĪST BURĀŠANAS PAMATUS

Latvijas Burāšanas mācību asociācija (LBMA) sadarbībā ar Rīgas domes Izglītības, kultūras un sporta departamentu turpina pirms trim gadiem aizsākto tradīciju "Āķis lūpā!", kas Rīgas 100 jauniešiem piedāvā iespēju jūnija sākumā atklāt vasaras brīvlaiku ar neaizmirstamu triju dienu burāšanas piedzīvojumu Daugavā un Rīgas jūras līcī! Pateicoties Rīgas domes Izglītības, kultūras un sporta departamenta atbalstam un LBMA burātāju aktīvai brīvprātīgai iesaistei, jauniešiem dalība pasākumā ir par brīvu.



Šogad jauniešiem būs iespēja burāt ar jahtām "Spaniel", "Venta", "Angostura", "Lība" un "Jauda". LBMA saka lielu paldies jahtu īpašniekiem un kapteiņiem, kuriem rūp jauniešu jēgpilnas brīvā laika pavadīšanas iespējas un amatierburāšanas attīstība Rīgā.

Pasākumu noslēgumā jahtu komandas pulcēsies jahtklubā "Auda", lai izvērtētu piedzīvoto un uzklausītu jahtas "Spaniel" jauniešu stāstus par pieredzēto regatē "Tall Ships Races" dažādās Eiropas valstīs un dodoties pāri Atlantijas okeānam. Jauniešiem būs iespēja uzzināt par tālburāšanas iespējām Rīgā un Eiropā.

Nesen iedibināto LBMA tradīciju ir iecienījuši ne tikai jaunieši, bet arī jahtu īpašnieki un kapteiņi. "Triju gadu laikā projekts "Āķis lūpā!" ir kļuvis par nozīmīgu LBMA burāšanas sezonas pasākumu. LBMA ir izveidojusies laba sadarbība ar vairākām jahtām, kas labprāt uzņem uz klāja jaunos burātgribētājus un tādējādi iesaistās amatierburāšanas attīstībā Rīgā. Projekta realizācijas gaitā jahtas "Spaniel" komandai ir pievienojušies jauni biedri, no kuriem drosmīgākie pēc projekta piedalījās regatē "Tall Ships Races 2018". Arī šogad jaunieši pēc burāšanas izmēģināšanas projektā "Āķis lūpā!" var pieteikties šai starptautiskajai regatei, piemēram, sacensībām posmā Olborga (Dānija) – Fredrikstāde (Norvēģija), kas norisināsies no 5. līdz 12. jūlijam un kur puse komandas būs jaunieši vecumā līdz 25 gadiem. Jahta "Spaniel" šajā regatē piedalās jau 30 gadus, un šogad tas ir iespējams, pateicoties AS "Emergn" atbalstam," stāsta LBMA valdes priekšsēdētājs Ivo Ivanovs.■

STRANDĒJUŠI BURINIEKI UN APSLĒPTI DĀRGUMI

Vētras mūsu piekrastē bieži atklāj agrāk bojā gājušu burinieku atliekas. Pat vēl tagad jau labi paaugušos priežu ielokā patālu no ūdens malas mūsu slavenajā Kolkas ragā skatāmas smiltīm klātas burinieka atliekas. Zinātāji teic, ka šajā apkārtnē zem ūdens apslēpta teju lielākā kuģu kapsēta Baltijas jūrā.

Mazirbes pusē vecie ļaudis pirms Otrā pasaules kara zinājuši stāstīt, ka reiz senlaikos visa jūrmala no Pitraga līdz Sikragam bijusi kā nosēta ar bojā gājušiem svešzemju karavīriem. Vēlāk jūra no savām dzilēm izskalojusi arī svešo karotāju kuģus – vienu Pitragā un divus Sikraga jūrmalā. Vairāki karakuģi toreiz gājuši bojā arī uz Kolkas sēkļiem. Dažu kuģu vraki jūrā pie Mazirbes zvejniekiem bijuši zināmi vēl pirms Pirmā pasaules kara. 1898. gadā Dundagas barons pavēlējis izvilkt no jūras vienu šāda kuģa enkuru. Tas bijis apmēram 4,5 metrus garš ar 3,5 metrus gariem ragiem. Vēlākos laikos to sazāģējuši un mēģinājuši aizvest, taču enkurs pat sazāģēts bijis tik smags, ka to nav varējuši izdarīt.

Vēl šajā piekrastē dzirdēti nostāsti par vētrā avarējušu zviedru kuģi, uz kura atradusies karaļa kase. To zviedri aprakuši kāpās un devušies prom. Kad pēc laika atgriezušies, noslēpto karaļa kasi vairs nav izdevies atrast. Raugi, slēpjot kāpās dārgumu, zviedri mērījuši attālumu no ūdens malas, bet mēs taču labi zinām, ka krastus pamatīgi noskalot spēj pat viena vidēji spēcīga vētra, ja vien vējš iegriežas no īpaši labvēlīgas puses. Tā nu zviedri pieļāva kļūdu, un varbūt dārgumi vēl tagad atdusas kaut kur jūras piekrastes ūdeņos.

Grūti teikt, cik ticami ir visi iepriekš minētie stāsti. Lielāks vai mazāks racionāls kodols pavisam droši slēpjas katrā no tiem. Tukšā vietā un bez iemesla nekas šajā pasaulē nerodas un nenotiek!



LATVIJAS LOČI. KO STĀSTA MUZEJA KRĀJUMS

Pavisam nesen vienā no Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas laidieniem bija stāsts jeb vēsturisks apskats par Rīgas ostas ločiem, viņu darbību un profesionālo izaugsmi gadsimtu gaitā, par loču dienesta attīstību un tā funkcionalitātes dažādajām izpausmēm, kuras cieši saistītas ar pašas ostas darbības virzieniem vairāku politisko iekārtu fonā. To pašu var teikt arī par abu pārējo lielāko Latvijas ostu – Liepājas un Ventspils – loču ikdienas darbu. Bet kas ir šis jūrnieceības aprindās zināmās personas, kā dzīvojušas, kāds bijis viņu dzīves gājums bez sausiem informatīviem faktiem, tas bieži vien uzzināms no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļas krājumā esošajiem (pašu loču dāvinātiem) lietiskajiem un vizuālajiem materiāliem, viņu atmiņu pierakstiem, fotogrāfijām, priekšmetiem, kuri piederējuši ločiem viņu dzīves gaitās un kurus viņi vai viņu piederīgie savulaik dāvinājuši muzejam. Šīs saglabātās liecības dod vispusīgu redzējumu par katru no rakstā tālākminētajiem loču profesijas pārstāvjiem. Viņiem jāsaka arī paldies par atbildību nākamo paaudžu priekšā, jo šie muzeja krājumā esošie materiāli neies zudībā un vēstīs nākamajiem jūrniekiem un arī citiem interesentiem, kas tad īsti bijuši Latvijas ostu loči savas dzīves gājumā.

Par īstu muzeja draugu un savas profesijas patriotu var uzskatīt pieredzes bagāto loci Rūdolfu Lagsbergu. Būdams ilggadējs Rīgas ostas locis un pavadīdams šajā amatā 33 gadus, viņš sakrājis un nodevis muzeja krājumā daudz interesantu materiālu. Piemēram, paša lietotu sekstantu, loča cepuri, pašizgatavotu Morzes atslēgu, Rīgas ostas loča žaketi. Atsevišķa nodoto lietu grupa ir mācību grāmatas un lekciju pieraksti burtnīcās un kladēs. Krājumā glabājas R. Lagsberga, bijušā K. Valdemāra jūrskolas audzēkņa, mācību konspekti un, protams, arī plaši pazīstamā Hugo Legzdiņa navigācijas grāmata. Savas darba gaitas R. Lagsbergs pierakstījis t. s. loču reģistru kladēs, kurās atzīmēts katrs viņa apkalpotais kuģis. Tādu 33 darba gados bijis daudz – precīzi uzskaitīti 4873 kuģi, uz kuru klāja viņš kāpis, pildot amata pienākumus. Vēl minamas K. Valdemāra jūrskolas apliecības par attiecīgo klašu mācību kursa beigšanu, fotogrāfijas, kur R. Lagsbergs redzams jūrnieku vidū, kopā ar K. Valdemāra jūrskolas pasniedzējiem un audzēkņiem, fotogrāfija no jūrskolas 1939. gada izlaiduma, kur viņš atrodams absolventu pulkā. Rūdolfu Lagsbergu raksturoja liela sabiedriskā aktivitāte gan padomju gados, gan arī Atmodas laikā. Saglabājušās fotogrāfijas, kur viņš redzams Ainažu jūrskolas 130 gadu svinībās un kopā ar citiem pazīstamiem jūrnieceības veterāniem – Aleksandru Kārkliņu, Arturu Kunstbergu, Hugo Legzdiņu, Oskaru Staltu, literātu Egonu Līvu pie Anša Bandreviča



Latvijas jūrnieceības veterāni Ainažu jūrskolas 130 gadu svinībās. Pirmajā rindā septītais no kreisās Rūdolfs Lagsbergs, pa labi no viņa – Ainažu jūrskolas muzeja direktore Iveta Erdmane, LR Valsts prezidents Guntis Ulmanis, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore Klāra Radziņa. 1994. gada 16. oktobris.

kapa pieminēkļa, pieminot pazīstamo jūrnieceības darbinieku atceres brīdī. Viesojoties muzejā, Rūdolfs Lagsbergs atstājis savus atmiņu pierakstus, kuros līdztekus mācību un darba aprakstam viņš piemin dažus interesantus faktus, cik nu ticami tie varētu būt, proti, ka K. Valdemāra jūrskolas audzēkņi apmeklējuši skolas apmaksātus deju kursus, jo jūrniekam jābūt iznesīgam un staltam, jābūt arī dejojot, ko daudzi nav mācējuši darīt. Atmiņu pieraksti, lai cik subjektīvi tie reizumis ir, tomēr sniedz interesantu ieskatu rakstītāja ikdienas dzīvē.

Vairāk nekā simt atgādinājumu dažādu priekšmetu, dokumentu un fotogrāfiju veidā mums vēsta par Augustu Strubergu, tālbraucēju kapteini un loci, kura dzīves ceļš ir krasu pavērsienu un līkloču pilns. Jāatzīmē, ka daudzus no šiem materiāliem muzeja krājumā nodeva Rūdolfs Lagsbergs. Par A. Strubergu varam lasīt Latvijas jūrnieceības enciklopēdijas 1. sējumā, bet muzeja krātuves novietnēs glabājas viņa saglabātais tvaikoņa "Jānis Rainis" zvans, kuru arī muzejam nodeva viņa kolēģis Rūdolfs Lagsbergs. Te atrodama arī A. Struberga loča cepures kokarde un ikdienā lietotais portfelis. Plašajā priekšmetu, dokumentu un fotogrāfiju klāstā ir liecības par katru kapteiņa dzīves posmu, sākot no bērnības. Pirmā bērnības fotogrāfija datēta ar 1910. gadu, 16 gadu vecumā absolvēta V. Olava komercskola, par ko liecina 1923. gadā izdotā apliecība. Tāpat kā Rūdolfs Lagsbergs, arī viņš saglabājis mācību konspektus un K. Valdemāra jūrskolas audzēkņa karti, loča apliecības, autobiogrāfiju. Fotogrāfijas rāda mums



Aleksandrs Strubergs. 80. gadu sākums.

Aleksandru Strubergu bērnībā ģimenes lokā, zīmīga ir 1935. gadā uzņemta fotogrāfija no viņa kāzām ar iemīloto Elizabeti. Vēl vienā fotogrāfijā redzami abi Strubergi, Elizabete un Augusts, pēc gadu desmitiem – 1960. gadā. Dramatisks laiks kapteiņa dzīvē sākās 1949. gadā, kad Polijas varas iestādes viņu izdeva PSRS. Jāatceras, ka A. Strubergs Polijas ostās Gotenhāfenē (tagadējā Gdiņa) un Dancigā (tagadējā Gdaņska) strādāja jau no 1942. gada, vācu okupācijas laika. Tad sākās izsūtījums līdz pat 1955. gada 6. martam, kad viņš tika nosacīti atbrīvots pirms termiņa. Par izsūtījuma laiku liecina PSRS Augstākās tiesas kara kolēģijas lēmuma noraksts par A. Struberga kā

“dzimtenes nodevēja” izsūtīšanu uz attālākiem PSRS rajoniem un arī šā laika noslēguma dokuments – kara tribunāla izziņa par viņa krimināllietas izbeigšanu un rehabilitāciju. Muzeja krājumā glabājas 1950. un 1953. gada fotogrāfijas, kurās A. Strubergs redzams izsūtījuma laikā PSRS. Krātuvē atrodamas arī A. Struberga pašrocīgi rakstītas autobiogrāfijas, kuras tapušas 1950. un 1958. gadā. Kā atmiņa un suvenīrs vienlaikus no tālajiem un eksotiskajiem braucieniem pasaules jūrās palicis zobenzivs fragments, kurš arī atrodas krājuma novietnē.

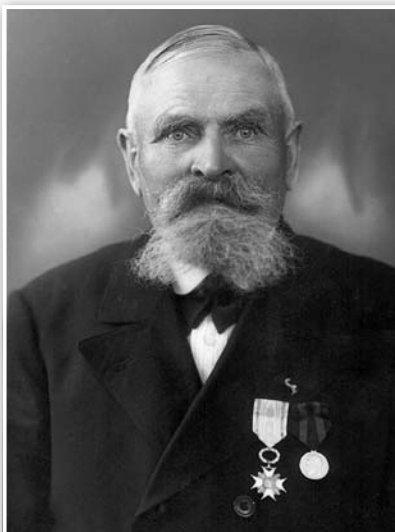
Mārtiņš Bite Latvijas kuģniecības vēsturē pazīstams kā tālbraucējs kapteinis, kurš braucis uz dažādu valstu kuģniecības kompāniju kuģiem un pat papildinājis zināšanas Sietlas (ASV) jūrskolā. 1889. gadā beidzis Rīgas jūrskolu, bijis burinieku kapteinis, tad darba gaitas aizvedušas viņu uz Tālajiem Austrumiem, kur viņš vadīja tvaikoņus starp Krieviju, Japānu un ASV. 1912. gadā Mārtiņš Bite iestājās Krievijas Brīvprātīgās flotes dienestā, sekoja trauksmainie Pirmā pasaules kara gadi, un tikai 1923. gadā viņš atgriezās Latvijā. Sekoja darbs Rīgas ostā, no 1933. gada 1. janvāra līdz 1938. gada 10. februārim kapteinis pildīja Rīgas ostas loču komandiera pienākumus un pēc tam devās pelnītā atpūtā. Viņa aktīvā darba gaitas sākās jau 19. un 20. gs. mijā, bet arī pēc gadu desmitiem muzeja krājumā ir liecības par kapteini Mārtiņu Biti. Par loču komandiera gaitām Rīgas ostā atgādina Rīgas loča cepures kokarde, saglabāties kapteiņa dokumentu maks, personīgā farmācijas zāļu kārba un no burinieku laikiem – šūšanas adata. Līdz muzejam nonācis arī kapteiņa perlamutra gliemežvāks, kurš pildījis pelnutrauka lomu. Krājumā glabājas Krievijas Sv. Elizabetes žēlsirdīgo māsu un brāļu biedrības žetons, kuru Mārtiņš Bite ieguva 1902. gadā, apmeklējot



Kreisajā pusē – tvaikonis "Kotik", pa labi kuģa kapteinis Mārtiņš Bite. 20. gs. sākums.

pareizticīgo baznīcu Krievijā. 19. un 20. gadsimta mijā šādus žetonus deva tiem, kuri apmeklēja baznīcas un deva arī savus ziedojumus labdarībai. Tāpat par kapteini Mārtiņu Biti atgādina viņa personīgie kalendāri, bankas čeku grāmatiņa un citi finanšu dokumenti. Saglabājušās viņa dzīves 19. un 20. gs. mijas perioda fotogrāfijas. Tajās redzams Mārtiņš Bite ar ģimeni 1901. gadā Japānā, kā arī viņš uz kāda Kamčatkas kuģniecības sabiedrības tvaikoņa klāja. Šī fotogrāfija uzņemta pirms Pirmā pasaules kara. Pirms kara tapusi arī fotogrāfija, kur kapteinis ir uz sava tvaikoņa "Redondo" pirms reisa no Sanfrancisko ostas uz Komandora salām Klusā okeāna ziemeļu daļā. Kuģis piederēja kādai (mums nezināmai) ASV kuģniecības kompānijai. Diemžēl mūsu rīcībā nav lietisko un vizuālo liecību par Mārtiņa Bites dzīves gaitām Latvijā.

Latvijas kuģniecības vēsturē pazīstamas arī loču dzimtas, kur arods tiek nodots no paaudzes paaudzē. Vispirms mūsu stāsts ir par loču Kaijaku dzimtu. Kā loču amata dzimtas patriarhs te minams Jānis Eduards Kaijaks, Mangaļu jūrskolas 1890. gada absolvents, burinieku kapteinis līdz 1897. gadam, kad viņš sāka savu ilggadējo loča darbu Rīgas ostā, būdams nepārtraukti šajā amatā līdz pat 1935. gadam. Sirmāis locis pazīstams ar dažiem ievēribas vērtiem notikumiem savā dzīvē – 1910. gadā viņš ieveda Rīgas ostā Krievijas cara Nikolaja II jahtu, bet 1919. gada oktobrī zem apšaudes – tvaikoni "Saratov", par pēdējo veikumu saņemdam Triju Zvaigžņu ordeni. Krājumā glabājas 1937. gada fotogrāfija, kur J. Kaijaks redzams ar šo ordeni pie krūtīm. Materiālu par viņu nav daudz – pāris fotogrāfiju un kopējais Latvijas kapteiņu saraksts, kur atrodams arī Jāņa Kaijaka vārds. Toties vairāk liecību muzeja krātuvēs ir par viņa dēlu, arī tālbraucēju kapteini un loci Pēteri Paulu Kaijaku. Hronoloģiski te ir viņa iesvētības lapiņa no Bolderājas baznīcas, kur ceremonija notika 1909. gadā, te ir atestāts Nr. 472 par Mangaļu jūrskolas sagatavošanas kursu beigšanu 1911. gada 18. aprīlī, tāds pats dokuments par Mangaļu jūrskolas beigšanu un visbeidzot tālbraucēja kapteiņa diploms, kuru Pēteris Pauls Kaijaks saņēma 1929. gadā. Viņa darba gaitas uz kuģiem no 1925. līdz 1929. gadam aprakstītas Rīgas ostas zvērinātā



Jānis Eduards Kaijaks.
1937. gada 4. maijs.



Brāļi Jānis Kaijaks (no kreisās) un Pēteris
Pauls Kaijaks. Somija, 1916. gads.

vateršauta izdotajā darba grāmatiņā. Par Rīgas ostas loci kapteinis tika iecelts 1928. gadā un nostrādāja šajā postenī līdz pat 1948. gadam. Tā arī bija viņa pēdējā darba vieta, jo 1950. gadā P. Kaijaks aizgāja mūžībā. Viņš redzams arī fotogrāfijās – gan kopā ar Mangaļu jūrskolas 1914. gada absolventiem un skolas pasniedzējiem, gan viens pats 1924. gadā Ventspilī un 1939. gadā Rīgā, gan kopā ar brāli Somijā 1916. gadā. Loča darba apliecinājums rodams Rīgas ostas valdes 1932. gada 21. decembra rīkojumā, ar kuru P. Kaijaks iecelts par vecāko loci. Acīmredzot kapteinis bijis ne tikai prasmīgs kuģu vadītājs, bet sekmīgi piedalījies arī šaušanas sacensībās, jo dabūjis godalgotu vietu un kā balvu saņēmis pašlaik novietnē glabāto ģipša figūru.

Ko mēs varam atrast krājuma novietnēs par otru dēlu Jāni Kaijaku? Vispirms ziņas par viņa dzīvi, kuras savulaik sniedza Jāņa Kaijaka meita Otilija Žilde. Tās papildina paša rakstīta autobiogrāfija, kura datēta ar 1941. gada 2. septembri. Saglabājusies arī loča kokarde un nozīme. Dokuments, kas apliecina Jāņa Kaijaka iegūto jūrniecības izglītību – Mangaļu jūrskolas 1910. gada absolvēšanas atestāts, par viņa darbību loča amatā vēsta apliecība, kurā ir datējumi no 1914. līdz 1917. gadam un arī vēlāk, 1919. gadā, kad Jānis Kaijaks atgriezās no Krievijas. Nepārtrauktais loča darba stāžs Rīgas ostā viņam ir no 1927. gada līdz pat 1954., savas dzīves pēdējam gadam. Varam iepazīties ar kuģu vadītāja galveno dokumentu – tālbraucēja kapteiņa apliecību. Tā iegūta 1922. gadā. Arī vācu okupācijas laikā Jānis Kaijaks bija Rīgas ostas locis, par ko liecina 1943. gadā



viņam izsniegtā izziņa. Diemžēl par visiem Kaijaku dzimtas ločiem nav taustāmu liecību, tikai informatīvas ziņas par viņu dzīves gājumu. Tāds ir Ludvigs Alfrēds Kaijaks, kura biogrāfija ir zināma un lasāma Latvijas jūrmniecības enciklopēdijas 1. sējumā. Kaijaku dzimtas kokā ir arī viens jūrnieku profesijas pārstāvis, kuram nav saistības ar loča arodu, bet kurš arī ir bijis pieredzes bagāts jūrnieks. Tas ir Gothards Oskars Kaijaks, kuģu mehāniķis, K. Valdemāra jūrskolas 1931. gada absolvents.

Vēl viena ļoti pazīstama loču dzimta – Zāmueli. Pats senākais dzimtas loču aroda pārstāvis Pēteris Zāmuels dzimis 1878. gada 26. jūnijā. Mangaļu jūrskolas absolvents un tālbraucējs kapteinis, kurš tomēr savu dzīvi 46 gadus saistīja ar loča amatu Rīgas



Arvīds Zāmuels. 1986. gads.

ostā. Godprātīgi strādāja dažādās politiskajās iekārtās, tika veiksmīgi galā ar saviem pienākumiem un 1936. gada 14. novembrī tika apbalvots ar piektās pakāpes Triju Zvaigžņu ordeni. Par to liecina jūrmniecības vēsturnieka entuziasta Jāņa Hartmaņa muzeja krātuvē nodotā ordeņa zīme ar kārbu un diplomu, par ko viņam jāizsaka liela pateicība. Pētera Zāmuela augsti profesionālā līmenī izpildītie darba pienākumi Rīgas ostā tika atzīmēti arī padomju laikā, kad viņam piešķīra Darba Sarkanā Karoga ordeni. Ordeņa grāmatiņa arī glabājas Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļas krātuvē. Viņa dēls Arvīds Zāmuels turpināja tēva iesākto un Rīgas ostā loča amatā strādāja ilgu laiku – no 1941. līdz pat 1976. gadam. Viņa darbs padomju laikā tika atzīmēts, 1966. gadā piešķīrot Darba Sarkanā Karoga ordeni, kurš patlaban glabājas muzeja krātuvē. Otrs Pētera Zāmuela dēls Artūrs Zāmuels tēva darbu neturpināja, bet bija vairāku Latvijas tirdzniecības flotes kuģu mehāniķis.

Kā redzam, slaveno Latvijas loču dzīves un darba gaitu pieraksti un vizuālie atspulgi nav pazuduši, un, kas svarīgi, tie dažādos veidos rāda šo cilvēku personību, viņu iespēto un padarīto. Tas ir arī atgādinājums nākamajiem jūrmnieciku aroda pārstāvjiem par to, ko viens cilvēks var veikt sava mūža laikā. Ir kāds diezgan bieži lietots teiciens, ka cilvēks mirst tikai tad, kad zūd atmiņas par viņu. Mūsu uzdevums ir šīs atmiņas vākt un saglabāt.■



JŪRNICĪBAS SABIEDRISKĀS ORGANIZĀCIJAS LATVIJĀ (1918 – 1940)

Nodibinoties Latvijas valstij, izveidojās jurniecības sabiedriskās organizācijas, kurām bija liela nozīme šīs ekonomikas nozares attīstībā. Dažas no tām atjaunoja Pirmā pasaules kara laikā pārtraukto darbību, daudzas tika izveidotas no jauna. Kuģniecības atjaunošana, kuģu reevakuācija, likumu projektu izstrāde un to apspriešana, jurnieku algas un to tarifi, dalība dažādās valsts pārvaldes struktūrās, jurniecības popularizēšana bija daļa no šo organizāciju daudzveidīgās darbības. Izmaiņas notika pēc 1934. gada 15. maija apvērsuma. Līdz ar kameru izveidošanu sākās Likuma par biedrību, savienību un politisko organizāciju slēgšanu, likvidācijas un reģistrēšanas kārtību izņēmuma stāvokļa laikā realizācija. Biedrībām bija jālikvidējas triju mēnešu laikā un īpašums bez atlīdzības jānodod kamerām un pašvaldībām. Jaunizveidotās biedrības tika pakļautas kamerām. Šā likuma ietvaros daudzas jurniecības sabiedriskās organizācijas likvidējās vai tika likvidētas. Dažas turpināja darboties mainītā veidā.

Rīgas Latviešu biedrības **K. Valdemāra jurniecības uz zvejniecības nodaļa**. Dibināta 1903. gadā kā Rīgas Latviešu biedrības K. Valdemāra jurniecības nodaļa. Pirms Pirmā pasaules kara tā noorganizēja Latvijas zvejnieku kongresu un Baltijas jurnieku kongresu, izdeva "Baltijas jurnieku kalendāru" un laikrakstu "Jūrnieks". Kara laikā nodaļa darbību pārtrauca un to atjaunoja 1923. gada 13. oktobrī. Tā atradās Rīgā, Merķeļa ielā 13, Rīgas Latviešu biedrības namā. Nodaļā bija īstie biedri (tikai Rīgas Latviešu biedrības biedri) un biedri veicinātāji. 1929. gadā to skaits bija 91, bet 1938. gadā – 88. Sākotnēji nodaļas priekšnieks bija jurists Jānis Kreicbergs, 30. gados viņu nomainīja tālbraucējs kapteinis Artūrs Grasis. Nodaļas uzdevumi bija veicināt dzimtenes jurniecību, izplatīt literatūru, iepazīstināt ar valdības izdotajiem likumiem un noteikumiem, uzlabot jurnieku materiālo stāvokli, rīkot izstādes, kongresus. 1926. un 1927. gadā nodaļa noorganizēja divus Latvijas jurnieku kongresus. Tie aktualizēja risināmos kuģniecības jautājumus. Daudzas kongresu rezolūcijas tika īstenotas un pieņemti attiecīgi likumi un noteikumi. Nodaļa piedalījās Latvijas kuģniecības izstādē 1928. gadā. Jūras dienās 1939. gada septembrī apmeklētāji varēja iepazīties ar jaunu izstādi. No 1929. gada nodaļa izdeva kuģniecības, zvejniecības un literatūras žurnālu "Jūrnieks". Tas iznāca 700 eksemplāru metienā. 1940. gadā līdz ar Rīgas Latviešu biedrības likvidāciju nodaļa darbu pārtrauca.



Latvijas Kuģu īpašnieku savienība. Dibināta 1919. gadā un atradās Rīgā, Biskapa ielā 1, no 1932. gada Brēmiešu ielā 5. Savienība apvienoja Latvijas kuģu īpašniekus un kuģniecības sabiedrības. 1924. gadā tajā bija 17 biedri. 1925. gada jau 38, 1935. gadā 32 biedri un 16 sabiedrības, kas pārstāvēja 80% Latvijas kuģu bruto tonnāžas. Par biedriem veicinātājiem varēja būt personas, kas interesējās par Latvijas kuģniecību un bija iemaksājušas gada maksu. 1925. gadā biedru nauda aktīvajiem biedriem bija 10 latu, pasīvajiem – pieci lati. Par valdes priekšsēdētāju ievēlēja rēderi Artūru Zēbergu. Savienības mērķis bija atjaunot un noturēt regulāras Latvijas tirdzniecības kuģu īpašnieku apspriedes, kurās risināja arodu problēmas, izskatīja priekšlikumus par jūrnieku algām un to tarifus, izstrādāja un ieteica kuģniecības likumu projektus.

1920. gadā Latvijas Kuģu īpašnieku savienība, lai nodrošinātu kuģu atgūšanu no Padomju Krievijas, kopā ar citām organizācijām izveidoja Kuģu reevakuācijas komisiju.

1924. gadā valdes sēdes notika Rīgas Biržas komitejas telpās. Savienība noteica algu likmes savu biedru kuģniecības sabiedrībām, kuras bija jāmaksā no 1924. gada 1. jūnija. Sakarā ar pieteikto jūrnieku streiku un varbūtēju ģenerālstreiku savienība nolēma izsludināt lokautu, jo prasības pārsniedza agrāk noteiktās algu likmes. Lielie nodokļi nedeva iespēju vēl vairāk palielināt algas. Priekšsēdētājs A. Zēbergs ierosināja papildināt savienības kasi ar labprātīgu nodevu – 1 rubli no katra kuģa NRT. Kopējā tonnāža biedru kuģiem bija 19 034 NRT. Valde priekšlikumu vienbalsīgi pieņēma. 1924. gada augustā savienībā apsprieda kuģu mehāniķu jautājumu. Uz kuģiem to sāka trūkt, it sevišķi trešo mehāniķu. K. Valdemāra jūrskolas direktors Ernests Kalniņš jau 1922. gadā Jūrniecības departamentam bija iesniedzis Mehāniķu skolas budžetu. Savienības prasība bija atvērt to pēc iespējas ātrāk. Valde pieņēma lēmumu, ka visiem kuģiem jāpieņem kuģu ļaudis vienīgi no vateršauta.

1925. gadā savienība atbalstīja jautājumu par skolas kuģi. Tā piekrita, ka kuģu hipotēkas pagaidām atstāj Kredīta departamentam, jo Hipotēkas bankā nav kuģniecības lietpratēja. Savienība norādīja, ka Latvijas valdībai jānoslēdz konvencija ar Lielbritāniju, jo tā neatzīst Latvijas kuģu mēru grāmatas un tas traucē valstu savstarpējai tirdzniecībai. Tā lūdza Jūrniecības departamentu plānot Rīgas ostai kuģu remontam piemērota doka iegādi.

1926. gada sākumā savienība piekrita Saeimas ierosinājumam pie parlamenta izveidot jūrniecības komisiju. Aprīlī tika iesniegts tās lūgums finanšu ministram, lai Hipotēkas bankas valdē viena vieta būtu kuģu īpašnieku pārstāvim. Kuģa īpašnieks M. Zandbergs bija paaugstinājis uztura naudu uz tvaikoņa "Skauts". Valde lēma, ka tas bez savienības lēmuma nav pieļaujams un biedriem tas jāievēro. Savienība aizstāvēja viedokli, ka mehāniķi, kas jau brauca uz kuģiem, atstājami šajās vietās un Jūrniecības departamentam jāizdod viņiem attiecīgas apliecības. Savienība iesniedza lūgumu Jūrnieku kongresa padomei



sasaukt jūrnieku organizāciju apspriedi sakarā ar Jūrniecības departamenta direktora nomaiņu. Decembrī tā nolēma jūrnieku algas nepaaugstināt, bet izmaksāt Ziemassvētku piemaksu tiem, kas braukuši uz viena kuģa vismaz trīs mēnešus. Kas bija nobraucis vismaz gadu, tam piemaksa pienācās mēneša algas apmērā.

Lai veicinātu glābšanu uz ūdeņiem, valde 1927. gadā nolēma, ka visiem rēde-riem ik gadus jāmaksā 100 latu no katra tālbraucēja tvaikoņa un 50 latu no katra krastbraucēja. Valdē bija iesniegts kolektīvs kuģu virsnieku lūgums paaugstināt algas par 50% un uztura naudu par 30%. Ievērojot, ka fraktis ir zemas un daudzi kuģi atrodas remontā, valde nolēma algas pagaidām nepaaugstināt un turpmāk neatbildēt uz kolektīviem pieprasījumiem. Uz kuģiem bija jūtams pavāru trūkums. Jūrskolas direktors E. Kalniņš apzināja informāciju par līdzīgiem divu mēnešu kursiem Dānijā, un valde atvēlēja apmācībai nepieciešamos 1500 latus. Novembrī tā nolēma noteikt apdrošināšanas prēmiju nelaimes gadījumiem 3% apmērā no darbinieka algas.

1928. gadā valdes sēdēs apsprieda likumprojektus par vateršautiem, par avārijās zaudēto jūrnieku mantu atlīdzību, jūrnieku likumu. Savienība ierosināja likumu grozīšanu par kuģu mehāniķiem, par kuģa flagas patenta iegūšanu. Valde sprieda par peldošā doka un otra ledlauža iegādi Rīgas ostai. Tā vienbalsīgi nolēma, ka Rīgai steidzamības kārtā nepieciešams peldošais doks (celtspēja lielāka par 6000 tonnām, garums lielāks par 175 m, platums lielāks par 20 m.). Tāpat Rīgas ostai nepieciešams otrs ledlauzis, jo kuģiem Rīgas jūras līcī dažkārt uz to nācās ilgi gaidīt. Savienība sprieda par kuģu bibliotēku nodibināšanu, kuģu laužu algu un uztura naudu, par kandidatūrām goda konsula amatam Havrā, Ņūportā, Hernesandē, Honolulu, par Meksikas goda konsulu Rīgā. Valde finansēja pavāru un saimniecības vadītāju kursu sarīkošanu. Savienība atbalstīja K. Valdemāra jūrskolas lūgumu aizdot 2000 latu Kuģu mehāniķu nodaļai, lai ar to palīdzētu nākamajā mācību gadā pabeigt kursu vairākiem audzēkņiem. Novembrī savienībā no mehāniķu biedrības ienāca jauns pieprasījums paaugstināt algas. Tā nolēma neatbildēt.

1929. gada februārī savienība atbalstīja Liepājas jūrskolas atvēršanu. Aprīlī tā nostājās pret Jūrniecības departamenta pievienošanu Satiksmes ministrijai. 18. maijā sakarā ar kuģu mehāniķu streiku kuģu īpašnieki izsludināja lokautu Latvijas ostās. Streikojošos mehāniķus atlaida no streika pieteikšanas dienas. Lokautu atcēla 27. maijā, 3. jūnijā streiks bija uzskatams par izbeigtu. 18. jūnijā savienība vienojās kuģu kalpotājiem izdot uzturu naudas veidā. 25. jūlijā tā vienbalsīgi pieņēma jaunas algas normas.

1930. gadā smagas ekonomiskās krīzes apstākļos savienība panāca, ka Hipotēkas banka piekrita esošo aizdevumu atmaksas termiņu pagarināšanai, piešķīra īstermiņa kredītus kuģu avārijas un klasifikācijas remontiem. Savienība izdeva inženiera J. L. de Franko grāmatu "Taupība kurināmā patēriņā tvaika



katlu ierīcēs". Daudzi tirdzniecības kuģi krīzes dēļ bija novietoti brīvguļā. Stāvot Latvijas ostās, maksāja pusi no algas un pilnu uztura naudu. Brīvguļā, veicot klasifikācijas remontu, alga bija pilna.

1931. gadā turpinājās saimnieciskā krīze. Aprīlī savienība panāca pirmo algas pazemināšanu par 15%, 6. maijā valde vienbalsīgi nolēma pazemināt algas par 10% un uztura naudu normēt. Valdes priekšsēdētājs A. Zēbergs izteicās, ka apstākļi kuģniecībā ir tik slikti, ka nav iespējams maksāt līdzšinējās algas, jo tad visi kuģi būtu jāpiesien. 10. oktobrī viņš bija pie finanšu ministra un izteica protestu pret neizdevīgo valūtas tirdzniecību kuģniecībai. Savienībai neizdevās panākt savstarpējās apdrošināšanas biedrības nodibināšanu, jo mainījās Finanšu ministrijas attieksme pret šo jautājumu. 1932. gada 4. augustā finanšu ministrs apstiprināja kuģu apdrošināšanu Finanšu ministrijas Apdrošināšanas nodaļā, pagaidām to kuģu, kuri bija iekļāti Hipotēkas bankā.

1933. gadā savienība izdeva speciālu izdevumu "Mūsu kuģniecība un saimnieciskā krīze". Tai izdevās panākt hipotekāro parādu atmaksas atlikšanu uz diviem gadiem (līdz 1934. gada beigām). Savienība panāca, ka tās biedri varēja izdarīt visus vajadzīgos maksājumus un brīvi rīkoties ar iekasētām vedmaksām ārzemju valūtā, neizprasot ikreizēju Valūtas komisijas atļauju. Tā panāca līdzdalību Hipotēkas bankas aizdevumu komisijā un Valsts apdrošināšanas nodaļas Kuģniecības padomē. Savienībai bija pārstāvji Vispārējās nelaimes apdrošināšanas biedrībā, Jūrnieku slimokasē, Jūrnieku vietu apgādē, Jūrnieku nama padomē.

1935. gada 25. novembrī notika ārkārtēja pilna biedru sapulce. Tā aplūkoja esošo stāvokli. Latvijas tirdzniecības flote no 1920. līdz 1931. gadam pieaugusi no 11 146 BRT līdz 207 092 BRT. Krīzes apstākļos:

1) no 1931. gada 14 tvaikoņi (24 367 BRT) pārdoti ūtrupēs, 8 tvaikoņi (10 893 BRT) noplēsti vecās dzelzīs, 21 tvaikonis (~ 50 000 BRT) pārdots uz ārzemēm;

2) tirdzniecības tonnāža samazinājusies par 14 282 BRT. Visstraujāk samazinājusies 1935. gadā, neskatoties, ka valdība sniegusi atbalstu ar nelielām subsīdijām un hipotēku moratoriju;

3) samazinājusies tirdzniecības flotes loma maksājumu bilancē no 10 miljoniem latu uz 3,5 miljoniem latu valūtas gadā;

4) novērojama tieksme kuģus likvidēt. Patlaban likvidējas Krievu – Baltijas kuģniecības a/s, kas kuģus pārdevusi uz ārzemēm.

Savienība lūdza Finanšu ministriju hipotekāro moratoriju piešķirt arī 1936. gadā.

1935. gada 23. decembrī no valdes priekšsēdētāja amata atteicās A. Zēbergs. Viņu nomainīja rēderis Fricis Grauds. Tad pat no valdes izstājās jūrskolas direktors E. Kalniņš.

Savienība finansēja dažādus labdarības pasākumus, piešķīra līdzekļus Brīvības pieminekļa celtniecībai, Valsts aizsardzības fondam, jūras aizsargiem,



apbalvoja labākos jūrskolniekus, atbalstīja nedēļas laikrakstu "Latvijas Sargs", maksāja pensiju jūrniecības darbiniekam un publicistam A. Bandrevičam.

1924. gadā savienība nolēma labākajam jūrskolas beidzējam dāvināt zelta kabatas pulksteni. Pulksteņa iegāde izmaksāja 200 latu. Turpmāk savienība katru gadu pasniedza zelta pulksteni jūrskolas labākajam absolventam. 1924. gadā valde nolēma Vidzemes artilērijas pulkam piecu gadu jubilejā ziedot 10 000 rbļ. sudraba tauru iegādei. 1925. gada decembrī tā nolēma ziedot 25 000 rbļ. Rīgas tālbraucēju kapteiņu biedrības karoga iegādei.

1926. gada 18. maijā savienība nolēma iestāties par biedru Valsts aizsardzības fondā un iemaksāt 200 latu kā biedru naudu. 1928. gadā valde dāvināja kausu Latvijas jahtklubam. 1928. gadā savienība piedalījās pirmajā Latvijas kuģniecības izstādē un 1939. gadā Jūras dienās.

1930. gada 7. jūnijā Mangaļsalā savienības delegācija nodeva Valsts prezidentam A. Kviesim sešas sudraba taures nodošanai Daugavgrīvas artilērijai 10 gadu jubilejā. 1936. gadā savienība nolēma dāvināt aizsargu aviācijai vienu lidmašīnu. 26. augustā Rīgas aerodromā lidmašīnu KOD 1 nodeva aizsargiem. Tās nosaukums bija "Jūras Ērglis". Pie lidmašīnas piestiprināja sudraba plāksni ar uzrakstu "Tēvu zemes mīlestību mēs ar darbiem rādīsim". 1939. gada 2. jūnijā savienība uzdāvināja aizsargu organizācijai jūras motorjahtu "Aizsargs". Tā bija 17 m gara, ar 9 jūras jūdžu ātrumu un uzņēma ap 100 cilvēku.

Savienībai darbība bija jāpārtrauc 1936. gada 31. martā, pamatojoties uz likumu par Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameru, kas pārņēma savienības funkcijas. Tomēr tā turpināja darbību kā Rīgas tirgotāju biedrības Kuģniecības sekcija. 1936. gada aprīlī Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kameras Kuģniecības sekcija norādīja, ka minētajā organizācijā jāiekļauj arī rēderi no Liepājas un Ventspils. Priekšlikums tika īstenots. Rīgas tirgotāju biedrība un tās Kuģniecības sekcija tika likvidēta 1940. gadā.

Latvijas Kuģu mehāniķu biedrības statūti reģistrēti Rīgas apgabaltiesā 1926. gada 17. novembrī. Tā atradās Rīgā, Kalnciema ielā 2b. Dibināšanas laikā biedrībā bija deviņi biedri, bet 1928. gadā – 138. Par valdes priekšsēdētāju ievēlēja J. Krūmiņu. Biedrības uzdevums bija uzlabot jūrnieku materiālo stāvokli (darba algas paaugstināšana, dzīvības un veselības apdrošināšana, jūrnieka mantas vērtības noteikšana kuģa bojāejas gadījumā). 1927. gada 18. janvāra sapulce, kurā piedalījās 17 biedri, iesniedza lūgumu Latvijas Kuģu īpašnieku savienībai palielināt algas par 50% un par 30% uztura naudu. Lai samazinātu mehāniķu trūkumu uz kuģiem, tā iesniedza valdībai priekšlikumu noteikt, ka personas, kas ne mazāk par trim gadiem strādājušas fabrikā par atslēdznieku vai mehāniķi, liek pārbaudījumu kā eksterns ar saīsinātu programmu, kuru izstrādā Jūrniecības departaments. Sagatavošanai tas dibinātu kursus. 1927. gada 28. februārī notika pirmā valdes sēde. Biedrībā bija 59 aktīvie biedri un četri veicinājamie biedri. Biedru nauda bija viens lats mēnesī un pieci lati iestāšanās nauda. 13. oktobrī



sanāca ārkārtēja biedru sapulce. Galvenais jautājums bija veco pirmskara mehāniķu tiesības. Viens no priekšlikumiem bija, ka biedrība izsniedz attiecīgas apliecības personām, kas laikā no 1907. līdz 1927. gadam ieņēmušas mehāniķa vietu uz tirdzniecības kuģiem un mazākais divus gadus strādājušas mehāniskās darbnīcās. Apspriede nespēja izlemt šo jautājumu. 1928. gada 30. aprīlī biedrības valde nolēma izdot periodisku mēneša žurnālu "Kuģu mehāniķis" (iznāca tikai divi numuri). Redaktors bija biedrības sekretārs J. Bērzs. Žurnālu paredzēja izdot 500 eksemplāros. Valde pieņēma lēmumu par Bēru fonda dibināšanu. Tika izveidots Bezdarbnieku fonds. 1928. gada 1. oktobrī biedrība iesniedza rakstu par algām Latvijas Kuģu īpašnieku savienībai, kas to atstāja bez atbildes. 21. oktobrī valde izveidoja Dāmu komiteju. Tika izskatīts jautājums par streika rīkošanu, ja netiek pildīta prasība par algām. Nolēma izsūtīt uzsaukumu un balsošanas zīmes visiem mehāniķiem un radiotelegrāfistiem. 1928. gada 17. novembrī atvēra balsošanas urnu. Tajā bija 192 zīmes, par streiku bija 122 zīmes. 28. novembrī pilna biedru sapulce izlēma sākt streiku. Mehāniķu izvirzītās prasības:

- paaugstināt kuģu mehāniķu un radiotelegrāfistu algas par 50%,
- atlīdzība par virsstundām pēc Latvijā pastāvošiem noteikumiem,
- paaugstināt uztura naudu Ls 4 apmērā,
- kolektīvā līguma slēgšana,
- kuģu mehāniķu, radiotelegrāfistu un viņu ģimeņu nodrošināšana slimības gadījumā,
- nekavējoties ieviest vecuma un darba nespēka nodrošināšanu,
- piešķirt kuģu mehāniķiem un radiotelegrāfistiem katru gadu vienreizēju atvaļinājumu, kas paredzēts vispārējās darba normēšanas un aizsardzības likumos,
- izbeigt visas sistemātiski lietotās represijas.

1929. gada 5. maijā ārkārtējā valdes sēdē, kurā piedalījās J. Bērzs, Kārlis Griķmanis, Miķelis Nicmanis, Aleksandrs Hennings, Jānis Buivids un Voldemārs Frišs, nolēma sākt streikot 7. maijā. Par to paziņoja Valsts kuģu pārvaldei un Latvijas Kuģu īpašnieku savienībai, kuģniecības rēderejām un sabiedrībām, valsts iestādēm un amatpersonām – Jūrniecības departamentam, Tautas labklājības ministrijas Aizsardzības departamentam, Rīgas ostas valdei, finanšu ministram, jūrnieceku darba inspektoram. Par streiku informēja laikrakstus "Jaunākās Ziņas", "Pēdējais Brīdis", "Latvis", "Sociāldemokrāts", "Latvijas Sargs". Taču organizēšanā trūka informācijas un vienotības. Ventspilī mehāniķi uz tvaikoņa "Everita" par streiku nebija zinājuši, pēc sarunām apņēmas to sākt. Tvaikoņa "Kurbads" mehāniķi, izņemot trešo, nestreikoja. Uz tvaikoņa "Kandava" mehāniķi solīja jautājumu pārrunāt. Uz tvaikoņa "Selonia" noskaņojums pret streiku bija noraidošs. 13. maijā Rīgas ostā streikoja 27 kuģi. Biedrības biedru skaits pieauga par 30 cilvēkiem. 14. maijā streiku pārtrauca tvaikoņu "Ausma" un "Everita" mehāniķi, un kuģi izgāja jūrā. Sapulce nolēma vērsties pret streiklaužiem. Par tādiem



nolēma izsludināt personas uz biedru sapulces lēmuma pamata, iepriekš apspriežot izsludināšanas iemeslu. 21. maijā kuģu īpašnieki izsludināja lokautu. 24. maijā rēderi paziņoja uz ārzemēm, ka streiks beidzies. 29. maijā Valsts kuģu pārvaldes tvaikoņu mehāniķi pārtrauca streiku, jo bija saņēmuši algas pielikumu 15% apmērā. 5. jūnijā par streika turpināšanu izteicās biedrības biedru vairākums. 1929. gada jūrnieku streiks ilga 31 dienu. Prasības tika izpildītas daļēji. 1. augustā 10–25% algas pielikumu saņēma visi jūrnieki.

1933. gada sākumā biedrībā bija 254 biedri, gada beigās 266. Biedru nauda bija astoņi lati. 1. jūlijā notika ārkārtēja pilna biedru sapulce. Tā izskatīja attieksmi pret tobrīd notiekošo jūrnieku streiku. Tam neviens nepiekrita. Sapulce uzskatīja, ka vajag uzstādīt prasības rēderiem, bet streikot katrs var pēc brīvas gribas.

1934. gada 18. februārī pilnu biedru sapulci nenoturēja, jo ieradās tikai deviņi biedri. 25. februāra sēdē piedalījās 33 biedri. 30. oktobrī biedrība atstāja telpas Mazās Pils ielā 13–7.

1935. gada 30. septembrī biedrības valde nolēma visus biedrības fondus, tekošo rēķinu un noguldījumus Pasta krājkasē likvidēt un pievienoties Latvijas jūrnieku arodbiedrībai kā Mehāniķu sekcija.

Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrība dibināta 1899. gadā ar nosaukumu "Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrība". Pirmā pasaules kara laikā tā darbību pārtrauca, zaudēja daļu kapitāla un inventāru. 1919. gadā biedrību atjaunoja. Tās mitne atradās Rīgā, Ģildes laukumā 4–6. 1936. gada 20. oktobrī biedrība pārgāja uz Ausekļa ielu 6/8, jo Ģildes namu pārņēma Tirdzniecības un rūpniecības kamera. 1931. gadā biedrība mainīja nosaukumu. Rīgas apgabaltiesā 17. novembrī Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrība reģistrēta ar jaunu nosaukumu – "Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrība". Statūtus grozīja pilnā biedru sapulcē 1931. gada 20. septembrī. Biedrības biedru skaits pārsniedza 200. 1938. gada beigās tajā bija reģistrēti seši goda biedri, 87 mūža biedri, no kuriem trešā daļa dzīvoja ārpus Latvijas, 124 aktīvie biedri, 14 biedri veicinātāji, kopā 231 biedrs. Iestāšanās nauda bija pieci lati, gada biedru maksa 10 latu, bet bērū fondā bija jāiemaksā pieci lati.

1933. gadā Valsts zemes ierīcības komiteja pēc biedrības lūguma piešķīra tai nekustamo īpašumu Vecmīlgrāvi pie Lodera steķiem, Meldru ielā 2/6. Tajā bija gruntsgabals 1,8 ha platībā ar parku un divām dzīvojamām ēkām, kurās bija četri un divi dzīvokļi. Biedrība to domāja izmantot kā atpūtas vietu un kultūras vajadzībām. Dzīvokļus sveda kārtībā un iznomāja. 1938. gadā nobruģēja Meldru ielu, un biedrībai bija jāizveido 180 metru gara ietve un jāpārceļ žogs. 1930. gadu beigās tā nekustamo īpašumu atdeva valstij.

1935. gadā biedrība griezās Tautas labklājības ministrijas Pensiju daļā, lūdzot piemērot pensijas likumu arī tālbraucējiem kapteiņiem. Ministrijas atbilde bija noraidošā, jo tiekot izstrādāts vispārējs likums. Biedrības pārstāvji



pedalijās Tautas labklājības ministrijas sēdē, kurā sprieda par dažādo jūrnieku organizāciju apvienošanu jeb likvidāciju. Ilggadējais biedrības priekšnieks tālbraucējs kapteinis Kārlis Blaus atteicās no amata. Vienlaicīgi tālbraucējs kapteinis Jānis Nadziņš atstāja vietnieka amatu. Par biedrība priekšnieku ievēlēja tālbraucēju kapteini Alfrēdu Bērziņu, par vietnieku A. Grasi.

Biedrība bija pārstāvēta dažādās padomēs un komisijās, tādās kā Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas kolēģija (A. Grasis, F. Kreicbergs, F. Egliītis, K. Aizstrauts), Jūrnieku nama padome (A. Grasis, K. Aizstrauts), Jūrnieku slimības kases revīzijas komisija (K. Aizstrauts), Profesiju kameras Tautsaimniecības sekcija (A. Bērziņš).

Biedrība izvērsa dažādas sabiedriskās aktivitātes. 1936. gadā tā ziedoja 100 latu Uzvaras laukuma izbūvei. 30. gados biedrība izveidoja J. Breikša stipendijas fondu, kurā bija uzkrāti 1200 latu. No ienākušajiem procentiem ik gadus 50 latu izsniedza K. Valdemāra jūrskolas trūcīgo skolnieku pabalstam. 1939. gadā biedrība pedalijās Jūras dienu komitejā un ar eksponātiem kuģniecības izstādē.

Biedrības statūti bija jāsaskaņo ar Likumu par bezpeļņas biedrībām. Kamēr biedrībai nebija jaunu statūtu, tā nevarēja uzņemt jaunus biedrus, pastāvēja arī ierobežojumi sapulču ziņā. Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības statūti 1938. gada septembrī tika grozīti un pārreģistrēti Sabiedrisko lietu ministrijā.

Viena no pēdējām biedrības apspriedēm notika 1940. gadā 11. martā kuģniecības sabiedrības "Gaida" telpās. Pedalijās 30 biedru. Dienas kārtībā bija jūrnieku disciplīna uz kuģiem un kuģa provianta žurnāls. Biedrību slēdza padomju vara 1940. gada 12. oktobrī saskaņā ar Likumu par bezpeļņas biedrībām un to savienībām.

Latvijas jūrnieku un iekšējo ūdeņu braucēju savienības statūtus Rīgas apgabaltiesa reģistrēja 1921. gada 28. augustā. Tā atradās Rīgā, Ķemerejas ielā 3, no 1929. gada Skultes ielā 6. Organizācijas uzdevums bija apvienot Latvijas jūrniekus, realizēt viņu arodnieciskās intereses, rūpēties par jūrnieku algas, darba un darba laika regulēšanu. Savienība sastāvēja no valdes, Rīgas, Liepājas un Jelgavas nodaļām. Priekšsēdētājs bija Andrejs Plintmanis. 1930.–1931. gadā savienība divreiz mēnesī izdeva laikrakstu "Jūrnieku Vēstnesis" (redaktors A. Plintmanis). 1931. gadā Rīgas nodaļa nesaskaņu un kreiso politisko strāvojumu cīņas dēļ darbību pārtrauca. Jelgavas nodaļa vēl neilgi darbojās, bet arī to tajā pašā gadā likvidēja. 1932. gadā savienības delegātu kongress nolēma iesniegt valdībai prasības: izdot 81. panta kārtībā likumu par darba laika normēšanu; apdrošināt jūrniekus pret bezdarbu un darba nespējas gadījumā; gādāt par likumu, kas dotu valsts garantiju jūrniekiem kārtīgi saņemt nopelnīto algu; nodibināt Latvijas ostās jūrnieku darba tiesas, kurās atļaut pedalīties jūrnieku un iekšējo ūdeņu braucēju pārstāvjiem kā tiesas locekļiem; Latvijas konsulātiem un ostu priekšniekiem Latvijā uzdot nelaist no ostām kuģus, kuru darbinieki ceļ sūdzības par neizmaksātu algu. Savienību saviem mērķiem izmantoja kreisās organizācijas.



1924. gadā savienība izsludināja jūrnieku streiku, kas beidzās ar neveiksmi. Centrālā valde un Liepājas nodaļa darbību izbeidza 1934. gadā. 1936. gadā slēgtās savienības inventāru un dokumentus pārņēma Aizsargu štābs.

Latvijas Jūrnieku arodbiedrības valde sāka darbību 1935. gadā un aicināja jūrniekus un iekšējo ūdeņu braucējus iestāties jaunajā arodbiedrībā. Biedrības priekšsēdētājs bija tālbraucējs kapteinis Miķelis Grapmanis. Tā paredzēja apvienot visus Latvijas jūrniekus. Valde ievadīja sarunas par apvienošanos ar Latvijas jūrnieku un iekšējo ūdeņu braucēju biedrību, Latvijas kuģniecības darbinieku biedrību un Latvijas kuģu mehāniķu biedrību. 1935. gadā izgatavoja biedrības karogu. Metu zīmēja mākslinieks Reinholds Kasparsons. 1936. gadā arodbiedrība pārcēlās no Muižas ielas 2 Rīgā uz Kalēja ielu 59. 1938. gadā Latvijas jūrnieku arodbiedrība un Rīgas tirgotāju biedrība noslēdza kolektīvo darba līgumu, kas noteica darba apstākļus iekšējo ūdeņu kuģniecībā. Līgums paredzēja minimālās algu likmes un maksimālās darba laika normas. Pieņemot strādniekus darbā, priekšroka bija paredzēta arodbiedrības biedriem. Arodbiedrību likvidēja padomju vara 1940. gadā.

Latvijas piekrastes un upju kuģniecības kapteiņu biedrību dibināja 1933. gada 9. maijā. Tās priekšnieks bija Voldemārs Zīrings. Biedrību likvidēja 1936. gadā.

Latvijas jūrniecības veicināšanas biedrību kā bezpeļņas organizāciju reģistrēja Rīgas apgabaltiesā 1925. gada 30. septembrī. 1926. gadā tā izdeva Zigfrīda un Kristīnes Meierovics Piemiņas albumu. 250 eksemplārus iespieda tipogrāfijā "Kaija". Biedrību likvidēja Preses un biedrību departamenta Biedrību nodaļa 1940. gadā.

Latvijas kuģu aģentu biedrību izveidoja 1929. gada 17. aprīlī. Tajā bija visi Rīgas kuģu aģenti, izņemot "Hermann Baumann & co", "Baltic Steamship Co", "Chr. Jensen" un "Riga Chartering & Timber agency". Biedrības priekšnieks bija P. Cimmermans, kas pārstāvēja "Helmsing & Grimm". Biedrības valde saskaņā ar 1935. gada 31. decembra likumu par Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kameru nolēma darbību izbeigt. Tā likvidēta 1936. gada 27. novembrī.

Latvijas kuģniecības darbinieku biedrība reģistrēta Rīgas apgabaltiesā 1933. gada 5. decembrī. Dibināšanas sapulce notika 9. decembrī Rīgā, Tērbatas ielā 4. Organizācijā uzņēma 62 biedrus. Biedrības mērķis bija apvienot valstiski domājošus kuģniecības darbiniekus, aizstāvēt viņu intereses un tiesības. Biedrību slēdza ar iekšlietu ministra 1936. gada 18. decembra lēmumu. Likvidācijas procesu pabeidza 1937. gada 1. jūlijā.

Kurzemes kuģu īpašnieku biedrība izveidota Liepājā 1934. gada 12. aprīlī. Dibināšanas sanāksme notika 12. februārī notāra Gotfrīda Stengrēvica kantorī Lielā ielā 20. Uz to bija ieradušies Liepājas kuģu īpašnieki J. Smiltnieks, R. Teters, G. Stengrēvics, F. Verbelis (daļas pie tvaikoņa "Klints"), A. Verbelis, Ž. Verbelis ("Zenta"), K. Goldmanis ("Zenta", "Latava"), T. Kiršteins, G. Tiemerts ("Latava",



"Martin"), A. Freijs ("Latava"), Reltafs ("Klints", "Mars"), J. Kalniņš ("Mars"), K. Valciņš, I. Spēlmanis, A. Zēniņš, J. Beķeris ("Vulcan"), J. Šlosers, K. Šmits, J. Hartmanis, M. Bitens, A. Millers ("Līva"), G. Grīnvalds ("Bārtava"). Sanāksmes dalībnieki ar 21 balsi par un vienu pret nolēma izveidot biedrību, kas pārstāvētu Liepājas kuģu īpašnieku intereses. Nevienš no viņiem nebija Latvijas Kuģu īpašnieku savienības biedrs. Par priekšsēdētāju ievēlēja notāru G. Stengrēvicu. Biedrības darbība bija neilga. Tā kā tā neizbeidza darbību Likuma par Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kameru 3. punkta paredzētajā laikā, to slēdza iekšlietu ministrs. Biedrības aktīvus pārņēma Tirdzniecības un rūpniecības kamera. Liepājas apgabaltiesa to galīgi likvidēja 1936. gada 24. oktobrī.

K. Valdemāra jūrskolas absolventu biedrība atradās jūrskolas ēkā, Rīgā, Kuģu ielā 25. Dibināta 1940. gada 10. martā. Biedrības dibināšanas komitejas priekšsēdētājs bija Leo Šverts. Dibināšanas sapulci vadīja jūrskolotājs Miķelis Grotiņš. Tajā bija ap 100 dalībnieku. Tie pieņēma statūtus. Nolēma par biedrības biedriem uzņemt arī bijušās Liepājas jūrskolas un bijušās Mangaļu jūrskolas absolventus. Kā dibinātājus sapulce pilnvaroja jūrskolas inspektoru Arvidu Bērziņu, jūrskolotājus Krišjāni Freidenfeldu, M. Grotiņu, Ernestu Ābeli, tālbraucējus kapteiņus Oto Brūveli, Ādolfu Blumbergu, mehāniķi A. Osi. Maijā sabiedrisko lietu ministrs A. Bērziņš apstiprināja statūtus. Par biedrības priekšnieku ievēlēja tālbraucēju kapteini Frici Grasi. Nolēma iestāšanās naudu noteikt vienā lata, bet biedru naudu gadā divu latu apmērā. Biedrību likvidēja padomju vara 1940. gadā.

Rīgas ostas kuģniecības biedrība dibināta 1920. gadā. Tā apvienoja Rīgas ostas velkoņu, liellaivu un laivu īpašniekus. Kā īpaša darbojās Enkurnieku sekcija. Biedrības priekšnieks bija J. Vaivods. Tās karogu iesvētīja 1926. gada 18. martā Latvijas jahtkluba telpās. Lai nodrošinātu kuģu atgriešanu no Padomju Krievijas, biedrība 1920. gadā kopā ar Latvijas Kuģu īpašnieku savienību un Rīgas Biržas komiteju dibināja Kuģu reevakuācijas komisiju. Biedrības darbība bija saistīta ar Rīgas ostu. 1924. gadā tā bija pret astoņu stundu darba laika ieviešanu uz velkoņiem un noraidīja Darba ministrijas likumprojektu. Novembrī valdes sēdē izskatīja Doles spēkstacijas būves koncepciju. Biedrība norādīja, ka projektētajam kanālam jāizlaiž pa Daugavu vienā dienā pienākošos plostus. 1929. gada 1. janvārī pie biedrības pastāvošā Enkurnieku sekcija izbeidza darbību un likvidējās. Enkurnieku sabiedrība 1931. gadā bankrotēja. 1936. gada 23. martā biedrības valdes un revīzijas komisijas kopējā sēdē biedrības telpās Rīgā, 11. novembra bulvārī Nr. 8. nolēma izbeigt darbību.

1940. gadā PSRS okupēja un anektēja Latvijas valsti. Jaunajai varai nebija vajadzīgas jūrnieku sabiedriskās organizācijas, jo politiskā sistēma tādās neparedzēja. Izņēmums bija arodbiedrība. Bet tai nu bija pavisam citas funkcijas nekā Latvijas Republikā.■



KĀ SVEŠUMĀ GAISMOTA LATVIJAS JŪRLIETU VĒSTURE

1919. gadā iedibinātais Latvijas jūrniecības gadsimts aiztraucies ne tikai saimnieciskās celsmes, kāpumu, kritumu un godpilnu tautsaimniecisko sasniegumu zīmē, bet arī – un tas nav nekāds jaunatklājums – uzturot dzīvu atmiņu par to, kā latviskā jūrniecība brieda un veidojās līdz neatkarīgās valsts dzimšanai, vienlaikus iezīmējot aktuālos notikumus nozares laika rituma annālēs. Kā zinām un atminamies, Latvijas jūrlietu vēstures izpētei un saglabāšanai nopietni pievērsušies ne vien pētnieki un pētitāji tepat Latvijā; arī gluži tālās un svešās zemēs garus, garus gadus stīgoja starpkaru Latvijā sakņoto vēstures izpētes ieceru turpinājums, kas izpaudās dažādās formās, mērogos, līmeņos, zīmīgi izskanot visas latviešu trimdas kultūrainavas akordā. Savu balsi tajā ievija profesionāli vēsturnieki, tautsaimnieki, politiķi, dzimtas vēstures pētnieki, arī paši jūrnieki, izskaņā piebalsojot arī Latvijas muzeju darbiniekiem un sabiedriskajiem censoņiem.

Jau 50.–60. gados trimdā pamodās plašākā publiskajā telpā pamanāma interese par Latvijas jūrlietu vēstures izpēti, un tai jau laikus pievērsās gan paši jūrnieki, gan profesionāli vēsturnieki un citu humanitāro zinātņu pārstāvji. Izsmeltošus reģistrus par Kurzemes un Vidzemes piekrastē ūdenī nolaistajiem buriniekiem sastādījis tāljūras kapteinis Voldemārs Štāls (1908–1995; Lielbritānija), par jūrlietu vēsturi interesējies tāljūras kapteinis Alvars Mastiņš (1905–1992; Lielbritānija) un citi. Savu dzimtu vēsturi pētīja un grāmatās publicēja jūrnieku Zēbergu un Dambekalnu dzimtas pārstāvji – kuģīpašnieka Kārļa Zēberga mazdēls jurists Manfrēds Zihmanis (1911–2005; Kanāda) un tāljūras kapteiņa Friča Dambekalna dēls tautsaimnieks Paulis Dambekalns (1917–2006; ASV), un viņu grāmatas izdotas arī svešvalodās, tā izvedot latviešu jūrlietu mantojumu ārpus tautiešu loka. Pašai trimdas sabiedrībai īpaši gāja pie sirds M. Zihmaņa pētījumi: tie, raugi, atgādinot par to, kā 19. gadsimta latviešu kuģīpašnieki Plūdoņa atraitnes dēla centībā kļuvuši turīgi, parādot latviešiem raksturīgo atjautību, mērķtiecību, spītu un uzņēmību.

Pavisam nopietni Latvijas jūrniecības vēsturi lūkoja aptvert akadēmiski skolotie pētnieki. Spožākais piemērs – jurists un tiesību vēsturnieks Kārlis Kļaviņš (1911–2002; Meksika), kurš apcerē “Latvijas kuģu likteņi” Austrālijā izdotajā rakstkrājumā „Archivs” 1971. gadā ar zinātnieka rūpību izstaigājis tos ceļus, pa kuriem pasaulē izklīduši Latvijas kuģi un to komandas, atgādinot par abās “dzelzs priekškara” pusēs palikušajiem kuģiem un kuģiniekiem, par



tiem dažiem uzņēmīgajiem latviešiem un Latvijas Republikas diplomātiskajiem darbiniekiem, kas aizvien centušies saglabāt Latvijas kuģu saikni ar mūsu valstiskumu. Rietumvalstīs nonākušo Latvijas kuģu problēmas ieņēmušas redzamu vietu arī slavenā vēstures profesora Edgara Andersona (1920–1989) interešu spektrā; līdzās pazīstamajiem pētījumiem Kurzemes hercogistes vēsturē, kas cieši pieskaucas kuģniecības vēsturei, viņš Latvijas jūrlietas piesaucis arī manuskriptos un publicējumos, kas veltīti Latvijas Republikas un tās īpašumu liktenim Otrā pasaules kara un pēckara laikgriežos. Bet neba Latvijas jūrlietu pagātnes grāmatu lūkoja caurlapot paši latvieši vien. Ar latviešiem trimdā cieši sadarbojās arī vācbaltu kultūrvēspētnieks un aprakstnieks Heincs fon spalvai pieder ne viena vien publikākurām daļa veltīta arī citu cittautu pētflores vēsturei.



Manfrēda Zihmaņa apcere "Brāli Zēbergi".

Tomēr par spīti šai rosmei līdz galam neīstenojās domas par visaptverošu un monumentālu Latvijas jūrniecības vēsturi, kas nodarbināja ne viena vien latviešu jūrniecības darbinieka prātu; šāda nodoma vadīti, kopā sanāca Latvijas jūrniecības vēstures arhīva dibinātāji (par to tuvāk nākamajās rindkopās), šis nodoms ieskanējās latviešu publicistu rakstos presē un trimdas jūrlietu darbinieku sarakstē.

Pavisam konkrētas šāda apcerējuma saturiskās līnijas savās vēstulēs amatbrālīm Jānim Birzem (1915–2002; Kanāda) 60. gadu nogalē skicējās latviešu vidējās paaudzes jūrnieris Voldemārs Plosis (1905–2000; ASV), atzīstot, ka vienu pilnīgi visaptverošu darbu par laiku no pašiem pirmsākumiem tomēr neesot iespējams uzrakstīt un ka tādēļ vajadzētu rūpīgāk apskatīt tikai noteiktu laikposmu. Kādā vēstulē J. Birzem V. Plosis pasvītro vajadzību detalizēti apcerēt dažus īpašus latviešu jūrnierības laikmetus, kas, kā redzams, skar latviešu nacionālo jūrnierību un tālab ir arī ideoloģiski zīmīgi: “Pamatīgāki būtu jāapskata tas sākums ar Kr. Valdemāru, tām pirmām jūrskolām, tad zēģelnieku laikmetu līdz 1919. gadam un pēc tam lielais uzplaukums līdz 1939. gadam. Tad kara laiks un [laikposms] pēc kara līdz mūsu dienām.” Tāpat V. Plosis piemin arī



Latvijas zemes seno kuģniecību, īpaši izceļot Kurzemes hercogistes laikmetu un seno kuršu varonību, uzbrūkot Rīgai un jūrā sakaujot bīskapa kuģus, kā tas piesaukts “Indriķa hronikā”, tomēr, pēc V. Ploša domām, šie senie slavas mirkli nebūtu jāiztirzā tik plaši kā, piemēram, burinieku un Latvijas neatkarības laikmets – kaut vai tā iemesla dēļ, ka, piemēram, par Kurzemes hercogisti jau padziļināti rakstījis E. Andersons, kurpretī jaunākie laikmeti palikuši otrajā plānā un tajos vēl daudz pētāmā. Tālāk seko pārdomas par materiāla izkārtošanas principiem un to, kādus pagātnes skatus un aspektus izcelt, bet kādus apskatīt garāmejojot. V. Plošis šai problēmai pieskaras samērā konstruktīvi, bez lieka patosa un tendenciozitātes, norādot, ka materiāli šajā aprakstā organizējami un traktējami pirmkārt kā tautsaimnieciska parādība.

Bet kā gan uzrakstīt gruntīgu analītisku pētījumu bez Latvijā palikušajiem materiāliem?! Turklāt trimdā trūka ne vien avotu, bet arī pašu pētītāju, kuriem noteikti bija jābūt tiklab profesionāliem kādā akadēmiskās (vēlams, humanitārās) zinātnes laukā, kā gana nenoslogotiem laika ziņā un vienlaikus kaislīgi ieinteresētiem tieši jūrniecības vēsturē. Akadēmiski izskoloto pulkā šādi īsteni censoņi neatradās pat trimdas perioda vidusposmā, kad ne viens vien augsti skolots un titulēts latviešu cilmes vēsturnieks un kultūrvēsturnieks (tāpat kā jūrnieki) savos karjeras ceļos jau bija tiktāl nostabilizējies – vai pat šos ceļus pilnībā izstaigājis –, ka būtu varējis sākt pievērsties arī tādai šaurai un īpatnai tēmai kā jūrniecības vēsture... Daži, kas uzdrīkstējās šo utopiju – domu par apkopojošu Latvijas jūrlietu vēsturi trimdā – vismaz daļēji īstenot, gan atradās, tomēr viņu sekmes, zināms, nebija galvu reibinošas: šiem dažiem drosmīgajiem acīmredzami trūka kādas no minētajām “ideālā pētnieka” pazīmēm. Savā laikā vistuvāk šīm mērķim tika tāljūras kapteinis Arvīds Kārklīšs (1912–1981; ASV) ar savu plašo apceri “Latvijas Republikas tirdzniecības flote 1918–1948”, kas galvenokārt tapusi 70. gados un tā arī palikusi manuskriptā, dienasgaismu plašākā telpā ieraugot vien dažiem A. Kārklīņa rakstiem trimdas laikrakstos.

Pats apjomīgākais trimdinieku ieguldījums Latvijas jūrniecības vēstures izpētē ir savulaik mūsu gadagrāmatā jau aprakstītās 1966. gada 27. novembrī Kārdifā (Lielbritānija) sešu latviešu tāljūras kapteiņu dibinātās sabiedriskās organizācijas “Latvijas Jūrniecības vēstures arhīvs” (LJVA) devums, kas arī saistīts ar panorāmiskas Latvijas jūrlietu vēstures iecerēm. Atbilstoši statūtiem LJVA bija bezpeļņas organizācija, kuras galvenais uzdevums bija, pulcējot brīvajā pasaulē esošos jūrlietu vēstures entuziastus un sadarbojoties ar mītnes valstu jūrniecības vēsturniekiem, izveidot Kārdifā īpašu Centrālo krātuvi ar savāktajiem materiāliem, uz kuru bāzes nākotnē būtu iespējams “radīt [apkopojošu] Latvijas jūrniecības vēsturi, starplaikā aizpildot dažus sāpīgus robus”. LJVA dibinātāji ar ilggadējo un aizrautīgo organizācijas vadoni Arvaldu Kalniņu (1917–2006) priekšgalā sevi bez urdošām šaubām uzskatīja par starpkaru Latvijā aizsāktās jūrniecības vēstures izpētes darba turpinātājiem, un galvenais



Daži Anglijas latviešu jaunieši 1936. gadā bojāgājušo Latvijas tvaikoņa "Helena Faulbaums" jūrnieku atdusas vietā Kilčatanas kapsētā 1983. gada 31. maijā.

impulss biedrības izveidei bija savulaik ne pārlieku auglīgi apspriestā ideja par Latvijas jūrniecības muzeju, kas sabiedriskajā domā sāka ieviesties – bet diemžēl ne iesakņoties – līdz ar 1934. gada janvārī žurnālā "Jūrnieks" publicēto iecerētās Latvijas Jūrniecības muzeja biedrības statūtu projektu. Tiesa, LJVA statūtu 7. punkts lielā mērā un vismaz zināmā laika nogrieznī izslēdza šīs struktūras darbību līdzīgi arhīvam vai muzejam mūsdienu izpratnē, kad ar šiem jēdzieniem saprotam mūžīgas glabātavas: minētais punkts noteica, ka organizācijas "biedri ir neapstridami savu materiālu īpašnieki un tiem ir tiesības tos atprasīt, ja tos nodevuši Centrālā Krātuvē". (Tas nodrošināja to, ka vēlāk, pēc LJVA iziršanas, daļa savākto materiālu atgriezās likumisko īpašnieku rokās, tā krietni devalvējot krājuma kā vērtīga veseluma nozīmi arhīva mājvietā pēc A. Kalniņa aiziešanas mūžībā.)

LJVA pulcēja gandrīz visus Rietumos mītošos latviešu un Latvijas jūrlietu vēstures pētniekus, ieskaitot profesoru E. Andersonu. Organizācijā līdz tās slēgšanai 2006. gadā darbojušies 69 cilvēki, no kuriem gandrīz 40% bija trimdā praktizējošie jūrnieki (pārsvārā virsnieki), bet pārējie – latviešu jūrlietu vēsturnieki gan trimdā, gan Latvijā (pēc 1989. gada), latviešu kuģīpašnieku pārstāvji, citvalstu jūrniecības vēstures pētnieki, rakstnieki (Gunars Janovskis), latviešu trimdas garīdznieki un citi interesenti no dažādām valstīm – Lielbritānijas (51%), ASV (13,5%), Vācijas (10,5%), Kanādas, Zviedrijas, Beļģijas un Latvijas. Kā lai nepiekrīt kādā avīzē sastaptam izteikumam, ka organizācijas paspārnē bija



izveidojies vesels zinātnisko līdzstrādnieku tīkls teju visās pasaules malās?! Tomēr šis plašais ģeogrāfiskais vēriens nesa sev līdzī kādu pavisam nelāgu blakni – organizācijas biedri, kuru – tiesa, kas tiesa – nebija pārlieku daudz, bija gaužām izkļiedēti, un vismaz organizācijas jaunības gados – kā jau pirmstīmekļa laikmetā – tas daudzkārt traucēja ātru saziņu LJVA līdzstrādnieku vidū; tiesa, laika gaitā, organizācijas darbā iesaistoties aizvien vairāk līdzstrādniekiem un ieviešot sakaru padomnieka posteni, saziņas problēma mazliet noplaka (jauns ķibeles uzbangojums sekoja tad, kad vairākums organizācijas biedru bija sasnieguši ļoti cienījamu vecumu, kas bija nācis kopsolī ar ne vienu vien fizisku kaiti un grūtumu). LJVA iekšienē darbu koordinēja atbildīgie sekretāri Kanādā, Vācijas Federatīvajā Republikā, Skandināvijas valstīs, ASV, kuru darbību pārraudzīja administrācija – organizācijas prezidents un viceprezidents jeb ģenerālsēkretārs (faktiski – galvenais darbinieks). Pētniecisko darbu savukārt pārraudzīja zinātniski pētnieciskais padomnieks, un šo posteni ilgstoši ieņēma profesors E. Andersons, kura vadībā tapa gan minētās LJVA biedru A. Kārklīņa un H. fon Basi publikācijas pasaules latviešu un vietējos mītnes valstu laikrakstos, gan tika atspoguļots organizācijas darbs 3. Baltijas studiju konferencē Stokholmā 1975. gada jūnijā. Skicējot bildi par sabiedriskajiem ieguvumiem no LJVA darbības, jāpiemin arī fakts, ka šīs organizācijas savāktie vēstures materiāli ne reizi vien lieti noderēja arī trimdā mītošajiem latviešu kuģīpašniekiem un viņu mantiniekiem cīņā par to, lai Rietumu lielvalstu valdības, īpaši Lielbritānijas varasvīri, neaizmirstu Latvijas privāto kuģu īstās īpašumtiesības un Otrā pasaules kara laikā pārņemtos Latvijas pilsoņu kuģus atdotu to likumīgajiem īpašniekiem, vismaz izmaksājot pienācīgas kompensācijas par pārņemtajiem peldlīdzekļiem.

Tomēr par spīti šai rosībai un tam, ka pirmo desmit darbības gadu laikā ar degsmi bija izdevies apkopot ziņas par neskaitāmiem kuģiem, simtiem dokumentu par Latvijas jūrskolām, ostām, jūrniekiem, atmiņas, dokumentus un fotogrāfijas no latviešiem teju visā pasaulē, nav iespējams runāt par LJVA darbības vainagojumu nedz apkopojošas Latvijas jūrniecības vēstures konceptuālā izstrādē, nedz arī Centrālās krātuves pilnīgā izveidē, ko neļāva īstenot organizācijas darbības apstākļi Latvijas Trešās atmodas gados, – pārkāpums daudz vēl bija veicams materiālu sistematizācijā un balto laukumu aizpildīšanā, arī nostiprināts ar likuma spēku šis vākums kā veselums, kā jau noskaidrojām, nebija. Nelaime arī tā, ka gan informatīvi, gan arhivistiski un muzejiski šīs visnotaļ cienījamais krājums veidojās ārkārtīgi neviendabīgs: līdzās fotogrāfiju oriģināliem, rokrakstiem un dokumentiem tajā kārtojās samērā viegli pieejamu laikrakstu izgriezumus un dažādas kvalitātes kopijas – gan tādas, kas gūtas no unikāliem oriģinālmateriāliem un tādēļ var dot pētniekam vērtīgas ziņas (iespējams pat, ka oriģināls vairs nav saglabājies), gan plaši tirāžētiem izdevumiem; blakus nogūlusies unikāla oriģinālfotogrāfija un kserokopija ar



neciešamu kvalitāti – teju vai knapi iespējams nojaust, kur nu vēl droši saziņēt attēlā redzamo objektu (uzlūkojot šādu kopiju, mēdz rasties zināmas pārdomas par to, cik pārdomāts bijis šī vākuma veidotāju darbs). Tomēr, lai gan dažādo autentiskuma pakāpi un kvalitātes dēļ nevar sacīt, ka viss savāktais būtu kultūrvēsturiski augstvērtīgs un neaizstājams, jau pats fakts, ka tas viss ticis vākts vienkopus, ir atzīstams un cienījams – gluži tāpat kā biedrības pamatideja. Augstu vērtējama ir arī tolaik, arhīva veidošanas brīdī, vēl dzīvo vecākās paaudzes jūrnieku liecību izglābšana no nebūtības, kas citādi droši vien nebūtu notikusi – vismaz ne tādā formā un apjomā –, pat ja šķiet, ka vēl lielāku vērti šīs organizācijas darbības virziens – laikbiedru liecību ievākšana – būtu iemantojis tad, ja lielāka vērība būtu pievērsta aktuālajām norisēm – latvisko jūrlietu dokumentācijai pašā trimdā – pēckara Rietumu pasaulē, kaut vai apzinot iespējami vairāk tādu latviskas cilmes jūrlietu darbinieku, kas jau piedēvēja drīzāk jaunajām trimdinieku paaudzēm un ar Latvijas tirdzniecības flotes likteni vairs nebija saistīti.

LJVA, kaut gan allaž itin kā nīcis trimdas pamanāmāko norišu arēnas nomaļē, pelnījis savu zīmīgu vietu ne vien Latvijas jūrlietu mantojuma saglabāšanas un izpētes vēsturē, bet arī visas trimdas kultūras zvaigznājā – tas līdzās, piemēram, Latviešu Mūzikas krātuvei Austrālijā ir viena no nedaudzajām latviešu trimdas organizācijām, kas nodarbojās ar tematiski noteiktas Latvijas un latviešu kultūras mantojuma daļas uzkrāšanu un arhivēšanu, kamēr daudzo trimdas latviešu centru un centrālo struktūru bibliotēkās un arhīvos pamatā saplūda plaša spektra kultūras norišu un kopējās trimdas dzīves laikmeta dokumenti. Tāpat LJVA, pēc tautsaimnieka un vēstures pētnieka Arnolda Aizsilnieka iedalījuma, uzskatāms par tā saucamo specializēto organizāciju, kuras trimdā pulcēja aizrautīgus savas jomas vai tēmas entuziastus, atstājot tematiski šauru, bet konkrētu un paliekamu intelektuālo devumu trimdas un visas nācijas kultūras ainavā; un tādu organizāciju trimdas milzīgajā biedrību un apvienību svītā bija absolūts mazākums iepretim tā dēvētajām universālajām biedrībām, kuru uzmanības centrā nereti bija saviesīgā dzīve un kuru darbība bieži rādījās itin kā daudzaptveroša, tomēr vienlaikus pārlietu vispārīga un sekla.

Latviešu jūrlietu vēstures gaismošanā un visas trimdā esošās latviešu nācijas pašapziņas sekmēšanā ar jūrlietu vēstures spožo piemēru spēku piedalījās ne tikai paši jūrniecības darbinieki un daži akadēmisko jomu pētnieki vai literāri, kas ar jūrlietu darboņiem cieši sadarbojās, bet arī entuziasti no pārējām latviešu trimdas aprindām un sabiedriskajām organizācijām. Viņi nereti bija tie, kas jūrlietu vēstures izpētei ļāva ieaugt tautiešu sabiedriskajā dzīvē, uzturot latviešu jūrnieku piemiņu.

Tā, piemēram, 1986. gadā, jau trimdas perioda nogalē, plaši pasaules latviešu sabiedrībā izskanēja ziņas par 15 Latvijas tvaikoņa "Helena Faulbaums" katastrofā 1936. gadā Skotijā bojāgājušo un 11 turpat Kilčatanas (*Kilchattan*)



kapsētā Luinga (*Luig*) salā apbedīto latviešu jūrnieru piemiņas saglabāšanas pasākumiem, ko britu zemē rosināja latviešu trimdas jaunatnes sabiedriskās organizācijas. 1983. gada maijā Luinga salu apmeklēja Eiropas Latviešu Jaunatnes Apvienības (ELJA) jauniešu grupa, bet rudenī – ievērojamais grāmat-tirgotājs, skautu kustības vecskauts un viens no latviešu skautu vadoņiem Lielbritānijā Nikolajs Doičevs (1918–2005). Par to, ka latviešu jūrnieru piemiņu kopj jaunā latviešu paaudze trimdā, īpaši gandarīts bija sirmais tāljūras kapteinis un LJVA ģenerālsekretārs A. Kalniņš, vēstulē ELJA Anglijas nodaļas valdes priekšsēdim Rolandam Blezūram norādot, ka jaunajiem šādās aktivitātēs laiks "pārņemt stafeti": "Priecājos ļoti, ka jaunā audze šo braucienu velta .. Latvijas jūrnieru piemiņai, no vecās tas gandrīz neiedomājami." Abos apmeklējumos tika konstatēts, ka veco, 1938. gadā uzstādīto pieminekli bojāgājušajiem jūrnieriem sagandējis jūras klimats: akmens apsūbējis, iekaltie jūrnieru vārdi kļuvuši nesalasāmi. Un, lai to novērstu, 1985. gadā, kad tuvojās kuģa bojāejas piecdesmitā gadskārta, N. Doičevs uzsāka plašu ziedojumu vākšanas kampaņu pieminekļa atjaunošanai, kas kopumā prasīja 850 mārciņu. Apbrīnojama aizrautība, ar kādu N. Doičevs nodevās šim uzdevumam: aicinājumi līdzdarboties – gan ar līdzekļiem, gan ziņām par kritušajiem jūrnieriem – tika adresēti vairākiem desmitiem latviešu sabiedrisko organizāciju un privātpersonu kā Lielbritānijā, tā citur brīvajā pasaulē, un tiem laipni atsaucās gan vairākas Daugavas Vana-gu apvienības nodaļas, gan vietējās latviešu draudzes, gan Latviešu Nacionālā Padome Lielbritānijā, gan citi labvēļi. Vienā laikā ar domu par pieminekļa atjaunošanu radās arī ideja svinīgi atzīmēt bojāejas pusgadsimta gadskārta, un jau 1983. gadā šo domu sāka briedināt ELJA Anglijas nodaļa, vēlāk vadību pārņēmot N. Doičevam. Sarīkojums ar garīgo aktu, kura norisi balstīja vietējā skotu draudze un tā dēvētā Salas komiteja, notika 1986. gada 13. septembrī, piedaloties Anglijas latviešu, skotu un angļu organizāciju pārstāvjiem, kā arī vairākiem luterāņu garīdzniekiem. Pasākums, saukts par Svētceļojumu, tika it plaši atainots gan brīvās pasaules latviešu, gan britu presē, uzsverot notikuma lielo simbolisko nozīmi divu nāciju – latviešu un britu – draudzības stiprinājumā. Un šāda "draudzības stiprināšana" turpinājās arī vēlāk; piemēram, 1989. gada 3. jūnijā un 13. septembrī – nu jau Latvijas Trešās atmodas noskaņās – kapsētā un vietējā baznīcā atkal norisa plaši svētbrīži, pieminot dzelmē aizrautos latviešu jūrnierus.

(Te vietā piekabināt, ka Latvijas un latviešu jūrlietu piemiņas sabiedriskajā uzturēšanā ierakstās arī vēsturnieka E. Andersona iniciētā Kurzemes hercogistes jūrlietu vēstures atcere, ko iemiesoja gan viņa rīkotas starptautiskas konferences, veltītas Kurzemes hercogistes jūrnierības un koloniju vēsturei, gan – jo īpaši – Tobāgo salas kolektīvie apmeklējumi.)

Līdztekus rūpēm par vēstures mantojumu latviešu jūrlietu izpēti un daudzinašanu trimdā, protams, caurdauda arī politiskie un ideoloģiskie uzdevumi.



Viens no tiem – radīt tādu Latvijas jūrlietu vēstures stāstu, kas stāvētu pretim padomju Latvijā pastāvošajam traktējumam, vairāk vai mazāk apzināti apliecinot arī to, ka vēl vairākus desmitus gadu pēc Latvijas Republikas aneksijas un Latvijas jūrniecības nozares saskaldīšanas divās – padomju un brīvās pasaules – daļās latviešu jūrniecība spējusi turpināties ne tikai okupētajā Latvijā vien un ka tikai Rietumvalstīs šis turpinājums uzskatāms par nacionālās jūrniecības nozares atvasi. Vienlaikus visa šī rosme bija mēģinājums ikviena brīvās pasaules latvieša acīs apliecināt šādas caurcaurēm pragmatiskas tautsaimniecības nozares ideoloģisko nozīmi visplašākajā nacionālajā kontekstā un caur jūrlietu lauka kopšanu uzturēt arī kopējās latviskās pašapziņas lauku. Latvijas un latviešu jūrniecībai, pateicoties tās augstajiem sasniegumiem un savulaik populārajiem saukļiem par Latviju – jūras lielvalsti, jau kopš Krišjāņa Valdemāra laikiem piemitusi arī nacionālo pašapziņu uzturoša un kāpinoša idejiskā slodze, kuru varēja izmantot arī trimdā. Turklāt, pateicoties Latvijas sūtņa Vašingtonā Alfrēda Bilmaņa (1887–1948) un netiešā veidā arī vēstures profesora E. Andersona darbībai, daļa Rietumos nonākušās latviskās jūrniecības cēli iemantoja Latvijas valstiskuma iespējamās atjaunotnes tautsaimnieciskā stūrakmens – vismaz viena no stūrakmeņiem – slavu. A. Bilmanis un viņa domubiedri trimdā ASV un Lielbritānijas ūdeņos pēc 1940. gada palikušos Latvijas pilsoņu kuģus uzskatīja par bāzi neatkarīgās Latvijas jūrniecības nozares – vienas no svarīgākajām valsts tautsaimniecības jomām – atdzimšanai, *de facto* atjaunojot pašu neatkarīgo Latviju, savukārt E. Andersons šos pašus kuģus līdzās Rietumu bankās noguldītajam Latvijas zeltam ne reizi vien pieminējis kā raksturīgu un spilgtu piemēru tiklab Rietumos nonākušās Latvijas tautsaimniecības daļas nozīmībai, kā padomju varas pārstāvju centieniem iegūt arī ārpus viņu likumu ietekmes lauka esošās Latvijas un tās pilsoņu materiālās vērtības, kuras, nomaļus atstājot latviešu intereses, vienlaikus centās naski izmantot vai pat izsūknēt arī pašu Rietumvalstu varas galotnes.

Tiesa gan, minētie E. Andersona pieminējumi ir tikai epizode – pat ja spilgtā – uz kopējā fona, bet A. Bilmaņa centieni un to atbalsis publiskajā telpā caurauž tikai noteiktu trimdas perioda nogriezni. Pirmajos trimdas gados, šķiet, retais atklāti šaubījās par Rietumos esošās latviešu jūrniecības daļas potenciālo nozīmi Latvijas valstiskās neatkarības atjaunošanas gadījumā – tā domāja ne vien A. Bilmanis un viņa tuvākie domubiedri, bet arī citi Latvijas diplomātiskie pārstāvji, jūrniecības sabiedriskie darbinieki un aktīvie jūrniece; to sludināja publicisti trimdas mediju telpā. Tomēr, laikam ritot, šis cerības, kā labi zinām, pamazām noplaka un to vietā stājās agrāk, iespējams, otršķirīgā vēlme uzturēt trimdā esošās starpkaru Latvijas jūrniecības paliekas kā apziņas un zināmu pašapziņas telpu, uzsverot katra latviešu cilmes jūrnieka, kuģīpašnieka un Latvijas kuģa saikni ar Latviju un latviskajām idejām. Un varbūt tādēļ taisni šajā



brīdī, ko varam ievērot 50. gadu vidū, par atslēgas jēdzienu kļuva Latvijas jūrniecības slavenā pagātne – ne vairs nākotne saiknē ar ilgām atjaunot zudušo tēvzemi. Vēlāk, aukstajam karam norietot, trimdas jūrnieki bija tie, kas līdzēja veidot tiltu starp jūrniecības jomām pirmajā un otrajā Latvijas Republikas valstiskās neatkarības posmā.

Latvijas jūrlietu vēstures faktu un liecību saglabāšana un izpēte, kā arī jūrnieku piemiņas saglabāšana, reizēm sabiedriskajā telpā izceļot arī atsevišķu aktīvo latviešu jūrnieku devumu un lielākoties samērā īsi apskatot ar latviešu jūrniecību Rietumos saistītās aktualitātes, kļuva par latviešu jūrniecības pārstāvju un jomas interesentu sabiedriskās darbības galveno virzienu trimdā, viņu artavu trimdas kopienas nacionālās pašapziņas sardzē. Tas bija tiešs starpkaru laika Latvijas tradīciju turpinājums, kas šādā tematiskajā izvēsumā, saprotams, varēja atrasties tikai trimdā, ne padomju okupētajā Latvijā, kur ideoloģiskie žņaugi, protams, traucēja kā pētīt, tā skaļi pieminēt gan starpkaru posma kuģniecību kopumā, gan daudzu jūrniecības korifeju gaitas.

Glūži jaunu nozīmi un skanējumu iepriekšminētajiem centieniem piešķīra trimdas posma norieta gadu procesi. Sabrūkot dzelzs priekškarā, trimdā kopā latvisko jūrlietu vēsturiskā atmiņa iekļāvās atjaunojamās Latvijas Republikas intelektuālajā un mazliet arī sabiedriski politiskajā dzīvē.

Vēstures izpētes un apzināšanas laukā Latvijas pētnieku sadarbība ar Rietumu pētniekiem sākās vēl aukstā kara laikā. Jau 80. gadu vidū Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja (RVKM) Latvijas kuģniecības nodaļas (LKVN) darbinieki sāka sadarboties ar H. fon Basi ideoloģiski remdēna Latvijas jūrniecības vēstures perioda – 19. gadsimta – kuģu un jūrnieku likteņu apzināšanā, muzejniekiem precizējot ziņas un papildinot muzeja krājumu, bet Trešās atmodas gados aizsākās arī sadarbība ar citiem pētniekiem un sabiedriskajiem darbiniekiem – LJVA biedriem un amatpersonām, īpaši tā ģenerālsekretāru A. Kalniņu; Latvijas pētnieki pieslējās nominālo arhīva līdzstrādnieku rindām. Tā no 1989. līdz 1996. gadam organizācijas biedru pulkā tika uzņemti pieci Latvijas pētnieki – Arvis Pope (1933–2007) (Latvijas Kultūras fonda (LKF) Jūrniecības vēstures kopas (JVK) vadītājs), Jānis Hartmanis (jūrniecības vēstures pētnieks), Erna Zubova (jūrniecības vēstures pētniece), Ilze Bernsone (RVKM LKVN vadītāja) un Inta Kārkliņa (RVKM LKVN darbiniece). A. Popes pārstāvētā LKF JVK, kas darbību pārtrauca 1994. gadā, šajā laikā līdztekus RVKM LKVN kļuva par otro institūciju Latvijā, kas nodrošināja trimdā mītošo jūrlietu pētnieku saikni ar Latviju: A. Pope aicināja latviešu jūrniekus trimdā iesaistīties pētniecības darbā Latvijā, ziņoja viņiem par jau paveikto un vēl iecerēto jūrniecības vēstures izpētē, 1991. gada aprīlī un maijā apmeklēja tautiešus svešumā ASV, apgaismojot interesentus par LKF un JVK darbību. Un viesu kustība, protams, norisa abos virzienos: gan LJVA biedri (Arvalds un Rūta Kalniņi, LJVA biedrs tāljūras kapteinis, izcilais sabiedriskais darbinieks



Dažu trimdas jūrlietu vēstures sargu vizīte Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā 1997. gada 19. augustā. Sēž (no kreisās) Arvalds Kalniņš ar kundzi Rūti un nodaļas vēsturniece Inta Kārklīņa; stāv – nodaļas vadone Ilze Bernsone un tāljūras kapteinis Imants Balodis.

Imants Balodis (1924–2001) Kanādā u. c.), gan citi trimdas jūrnieceības sabiedrības pārstāvji ne reizi vien viesojušies Rīgā, par galveno tikšanās vietu izraugoties RVKM LKVN telpas.

Ja sākotnēji trimdas un Latvijas pētnieki sastrādājās kā līdzīgs ar līdzīgu, tad jau pavisam drīz pēc Latvijas neatkarības pilnīgas atgūšanas – 90. gadu vidū – A. Kalniņam kļuva skaidrs, ka LJVA, pateicoties biedru novecošanai un pakāpeniskai aizejai mūžībā, vairs nav gaidāms ilgs mūžs un ka vajadzētu apsvērt vākuma nodošanu kādai struktūrai Latvijā. "Archīva liktenis ir visā drīzumā jāizšķir, jo vairums biedru, arī vadība, ir sasnieguši cienījamu vecuma pakāpi, kura gan nenožīmē cienījamu darba spēju pakāpi," 1993. gadā, smeldzīgi smīnot, I. Bernsonei rakstīja A. Kalniņš. Jau 1991. gada novembra izskaņā Latviju ar motorkuģi "Inženieris Kreilis" sasniedza dažas uzskaitītas materiālu kopas ar vairākiem tūkstošiem materiālu, un par to formālo glabātāju tika nozīmēta LKF JVK ar A. Popi kā atbildīgo glabātāju priekšgalā, kurš savukārt drīz nodeva materiālus faktiskā glabāšanā RVKM LKVN, kuras krājumā I. Bernsones un A. Kalniņa ilgstošas sarakstes gaitā, sākot ar 1989. gadu, jau bija nokļuvusi daļa 1991. gadā Latvijai nodotajā fondā neiekļauto materiālu. Tomēr vēl dažus turpmākos gadus 1991. gadā atceļojušais krājums aizvien nebija pārgājis RVKM īpašumā, un sarakstē ar LKVN vadītāju I. Bernsoni A. Kalniņš vēl dēvē muzeju par



vēstures liecību pagaidu mājvietu, ieceļot I. Bernsoni par tābrīža atbildīgo materiālu glabātāju, bet pieļaujot, ka šos materiālus varētu glabāt arī citviet Latvijā, piemēram, Ainažos, Engurē vai kādā citā vietā, kas vēsturiski saaudusies ar jūrniecību. Paša A. Kalniņa vārdiem runājot, arhīva liktenis faktiski izšķīrās 90. gadu vidū: 1994. gadā beidza pastāvēt LKF JVK, bet 1995. gada 20. jūnijā tika parakstīts oficiāls pieņemšanas – nodošanas akts par materiālu nodošanu RVKM LKVN un to iekļaušanu nodaļas zinātniskajā arhīvā. 2006. gada oktobrī, aizejot mūžībā A. Kalniņam, LJVA kā organizācija Kārdifā oficiāli izbeidza savu darbību, un turpmāko gadu laikā ar A. Kalniņa atraitnes Rūtas Kalniņas gādību uz Latviju atceļoja un līdz 2012. gadam RVKM LKVN krājumā un nodaļas arhīvā iegūla vēl vairāki simti vēstures liecību.

Tā 21. gadsimta ieskaņā, turpinot atspirgt atjaunotajai Latvijai, trimdā piekoptās Latvijas jūrlietu atmiņas kopšanas augļi jau bija ievērojami iekļāvušies atdzimušās valsts jūrlietu pagātnes gaismojumā, kā arī Latvijas vēstures un kultūrvēstures pētniecības aprītē kopumā. Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā pa daļai uz pakāpeniski saņemto LJVA un trimdas privātpersonu piedāvāto ziņu un materiālu bāzes jau 90. gadu vidū – 21. gadsimta sākumā tapa vai katarām zināmā enciklopēdija "Latvijas jūrniecības vēsture" divos sējumos (īpaši svarīgi trimdā gūtie materiāli, protams, bija pirmā sējuma izstrādē). Savukārt daži citi nu jau bijušās trimdas jūrnieki un arī jūrlietu vēstures kopēji – īpaši tāl-jūras kapteinis I. Balodis – nozares nacionālo un rietumniecisko vaibstu atžirgšanu sekmēja arī citādi – dedzīgi iesaistoties Latvijas Republikas jūrlietu jomas atdzimšanā ar Rietumos smeltām nozares zintīm un rietumniecisko pasaules uzskatu, kura gaismā zināmā mērā bija aiztecējušas vairākas jūrlietu vēstures gaismošanas desmitgades viņpus lielajam žogam.■

Dāvis Beitlers



“JUMS 24 STUNDU LAIKĀ JĀATSTĀJ KALĪNINGRADĀ!”

Šis stāsts ir par kādu notikumu, kurā aktīvi piedalījās skolas kuģu “Tropiks” un “Kropotkins” kursanti no Odesas jūrskolas un Ros-tovas pie Donas jūrskolas. Pieļauju, tas datējams ar 1957. gada vasaru. Tajā laikā Rīgas jūras zvejas ostā bija pierakstīti mācī-bu kuģi SRT-449, vēlāk “Grifs”, kuģa īpašnieks – Ekspedicijas zvejas pārvalde, barkentinās “Mendeļejevs”, “Tropiks”, “Meridi-āns” un “Kropotkins”, kuģu īpašnieks – Baltijas zivrrūpniecības tresta Pionerskas traleru flotes pārvalde. Līdz 1955. gadam tri-ju pirmo mācību kuģu īpašnieks bija Rīgas zvejniecības jūrskola, “Meridiāna” īpašnieks – Klaipēdas jūrskola savukārt, “Kropotkins” piederēja Ļeņingradas jūrskolai.

Kuģu īpašnieku sastāvs tika mainīts, lai nodrošinātu kuģu ekspluatāciju ar nepieciešamajiem finanšu un materiālajiem resursiem. Pēdējā pozīcija bija īpaša problēma, jo PSRS Valsts plāna un Materiālo resursu komitejas neatzina nekādus mācību iestāžu pasūtījumus kuģu uzturēšanai. Uz mācību kuģiem jokoja: ja barkentinu vajadzībām atdotu visas krāsas, kas piešķirtas Lietuvas, Latvijas un Ļeņingradas zvejas flošu vajadzībām, tad varbūt tos vienu reizi arī varētu nokrāsot, bet mācību kuģu apgāde ar augu trosēm takelāžai un burau-deklu rezerves burām vispār nebija reāla. Tāpēc mācību kuģu entuziasti Pāve-la Gļebova vadībā bija panākuši, ka PSRS Zivsaimniecības ministrija šos kuģus nodod īpašumā lielākajai Baltijas baseina zivsaimniecības organizācijai – Bal-tijas zivrrūpniecības trestam Kalīņingradā.

Protams, loģiski būtu līdz ar šo lē-mumu kuģus pārvest uz Kalīņingradu un pierakstīt tos Kalīņingradas jūras zvejas ostai, bet pret šādu rīcību tika celti iebildumi: pirmkārt, kuģu pār-dislocēšana uz Kalīņingradu radītu problēmas ar to nokomplektēšanu ar kvalificētiem buru kuģu speciā-listiem, jo tādā gadījumā no diviem Rīgas ostas buriniekiem speciālisti va-rētu pāriet darbā uz ražošanas ku-ģiem, lai paliktu Rīgā, savukārt bija cerība, ka speciālisti no Ļeņingradas un Klaipēdas (attiecīgi “Kropotkina”



Skolas kuģis – barkentīna ar labā borta bakštāgu Baltijas jūras ūdeņos.



Uz "Kropotkina" komandtiltiņa. No kreisās: Rostovas pie Donas jūrskolas kursantu prakses vadītājs kapteiņa vecākais palīgs Gunārs Zakss, kapteiņa trešais palīgs Henrijs Sadovskis un kapteinis Vitālijs Lapotinskis. 1957. gada foto.



Fotogrāfija par atmiņu pēc Rostovas pie Donas kursantu grupas lūguma. Uz "Kropotkina" komandtiltiņa stāv (no kreisās) kapteiņa otrais palīgs Anatolijs Savunovs, kapteiņa vecākais palīgs Gunārs Zakss un sestais, šķiet, kursants Govorovs. 1957. gads.

un "Meridiāna" komandas) paliks strādāt uz šiem kuģiem arī Rīgas ostā. Otrkārt, uz buru kuģiem praksē galvenokārt tika sūtīti kursanti pēc pirmā kursa teorētiskās daļas apgūšanas, kuri vēl nebija saņēmuši pielaidi darbam ārpus valsts teritoriālajiem ūdeņiem, un Rīgas jūras līcis gan kā PSRS teritoriālās jūras daļa, gan kā no vētrām labāk aizsargātā jūras daļa bija labākā un drošākā vieta jauno jūrnīeku sagatavošanai darbam ar burām. Kad 1956. gada pavasarī mani iecēla par kapteiņa vecāko palīgu uz "Kropotkina", uz kuģa vairs nebija neviena ļeņingradieša. Arī klaipēdieki uz "Meridiāna" neuzkavējās daudz ilgāk, bet atgriezās mājās Lietuvā.

Visi zvejniecības organizācijām piederošie un Baltijas jūras ostās bāzētie mācību kuģi tika apvienoti Baltijas mācību kuģu vienībā. No 1955. līdz 1961. gadam vienību vadīja tālbraucējs kapteinis Pāvels Gļebovs. Viņa vadītajai krasta speciālistu grupai (mehāniķis flagmanis, kadru inspektors) bija uzticēta vienības kuģu apkālpju komplektēšana, tehniskās eksploataācijas uzraudzība, bet gal-

venokārt viņi nodrošināja vienības operatīvo vadību un ar jūrskolu vadību saskaņotu rīcību kursantu prakses programmas apgūšanā. Vienības vadība gatavoja kuģiem reisa uzdevumus, kuros tika norādīts braukšanas rajons Baltijas jūrā, ostas, reisa termiņi, prakses apgūšanas programmas nodaļas, kā arī mācību kuģis, ar kuru attiecīgajam kuģim jāsadarbojas. Šodienas izpratnē to varētu saukt par brūkšanu vienā grupā. Vienības vadību uzturēja un finansēja tas pats Baltijas zivrrūpniecības trests.

"Kropotkins" un "Tropiks" bija vienā grupā. Uz mūsu kuģa bija kursanti no Rostovas pie Donas jūrskolas, uz "Tropika" – Odesas jūrskolas kursanti. Pēc nedēļas kuģošanas Rīgas jūras līcī abi kuģi devās uz Ļeņingradu. Tur stāvējām dienas četras, apskatījām pilsētu, arī ostu. Tika veikti visi nepieciešamie kuģa uzturēšanas darbi. Atceros, ka bija nepieciešams pielabot kuģa borta



krāsojumu vietās, kur atradās mīkstie un arī cietie fenderi. Darbu vadīja bocmanis, krāsoja matroži un kursanti. Kad paredzētajā dienā abi mācību kuģi attauvojās no piestātnēm, lai dotos jūrā, skatam atklājās uz piestātnes sienas ar baltu krāsu uzkrāsoti iespaidīga izmēra uzraksti krievu valodā: "Rostov papa" uz mūsu kuģa piestātnes, un "Odessa mama" uz "Tropika" piestātnes. Apsteidzot notikumus, jāpastāsta, ka līdzīgus uzrakstus mēs atstājām arī Pērnāvā, Liepājā un Kaļiņingradā, tikai pēdējā tie nebija tik izcili, jo bija uzkrāsoti uz piestātnes tauvošanās pāļu saišķiem.

Kaļiņingradā iebraucām kopā ar "Tropiku", kurš pietauvojās metrus 200 aiz mums Prēgeles upes lejtecē. Bija svētdiena, un kursanti, kuri mācību uzdevumu atskaites žurnāla izpratnē bija izpildījuši, varēja saņemt atvaļinājumu uz pilsētu. Tādu izrādījās tikai desmit, jo jūra bija nemierīga un lielais vairākums kursantu šo piņķerīgo darbu bija,





atlikuši uz ostā stāvēšanas laiku. Atvaļinājums zēniem bija līdz pusnaktij, un es, vakts stūrmanis, nesteigdamies darīju savus darbus, kad ap pulksten deviņiem no "Tropika" ieradās vakts stūrmanis un satraukts pavēstīja, ka visi kursanti, arī vaktī norīkotie, ir pametuši kuģi un viņš nezina, ko tagad darīt. Ieteicu vakti nodrošināt ar kuģa matrožiem, bet arī tie esot pilsētā, un kursanti viņam teikuši, ka ejot kauties kaut kur balles laukumā. Visi mūsu kursanti grupā ieradās pirms noteiktā termiņa, un es pats pieņēmu no viņiem atvaļinājuma apliecības. Kautiņa sekas uz viņu ķermeņu redzamās daļas nemanīju, bet kursantu atgriešanās vienā grupā viesā aizdomas, ka zēni varēja būt iejaukti šādā nedarbā.

Ap vieniem izdzirdu kāju dipoņu uz mūsu kuģa klaja, kas ierasti liecināja par neikdienišķiem notikumiem, tāpēc devos noskaidrot kustības iemeslus. Kad izgāju uz klaja, ieraudzīju krītam akmeņus starp kuģi un krastu, bet paši metēji nebija redzami. Kopā ar sardzes kursantiem stāvēju uz klaja un skatījos, kas notiks tālāk. Pēc minūtēm desmit akmeņi pārstāja lidot, no centra puses krastmalā iznāca bars kursantu un nesteidzīgi virzījās garām mūsu kuģim un uzkāpa uz "Tropika". Aiz kursantu bara brauca divas smagās automašīnas, vienā atradās vairāki miliči, otrā lekšlietu ministrijas spēku kareivji. Tām sekoja vieglā automašīna ar milicijas virsniekiem. Kad odesieši bija uzkāpuši uz sava kuģa, kravas mašīnas aizbrauca, bet milicijas virsnieki uzkāpa uz "Tropika". Pēc stundas mani izsauca klaja dežurants, jo vairāki miliči vēloties runāt ar kapteini. Uz trapa stāvēja pieci vai seši milicijas virsnieki ar pulkvedi priekšgalā. Palūdzu uzgaidīt, lai paziņotu kapteinim par viņu ierašanos. Kapteinis nelūgtos viesus aicināja pie sevis, bet tie pieprasīja nostādīt visus kursantus, lai varētu atrast vainīgos kautiņa rīkošanā. Izziņojām vispārējo trauksmi, pēc minūtēm piecām visi kursanti bija nostādīti ierindā uz kuģa baka, kur milicijas seržants vienā no mūsu kursantiem atpazīna līdzvainīgo kautiņā, ja pareizi atceros, tas bija kursants Govorovs. Paņēmuši līdzī mūsējo un vēl divus trīs kursantus no "Tropika", miliči krastmalu pameta.

No rīta saņēmu uzaicinājumu ierasties milicijas pārvaldē, bet mūsu kapteinis un "Tropika" kapteinis V. Čudovs – partijas Kaļiņingradas apgabala komitejā.

Milicijā mani sagaidīja milicijas apakšpulkvedis. Saruna notika viņa kabinetā, lai gan to par sarunu nosaukt nevar, jo manas vēlmes pārtraukt apakšpulkveža monologu un uzsākt dialogu rezultātus nedeķa. Tad nu klausījās viņa runā, kura tika izpildīta man nezīnāmā krievu valodas dialektā un ar neskaidru domas gaitu. Vairākkārt viņš pieminēja vārdus "pravonarušeņije" un "bezčinstvo", bet doma bija izteikta tā, ka izprast tās gaitu nebija iespējams, tāpēc drīz pārtraucu mocīt savas smadzenes, vienkārši sēdēju un izlikos klausāms. Pēc pusstundas mana audience bija beigusies, un es, neticis skaidrībā, kāpēc biju aicināts, devos uz kuģi. Pēc pusdienām no "apspriedes" atgriezās abi kapteiņi, un mūsējais man sacīja: "Vecāko palīg, gatavo kuģi izbraukšanai jūrā, mums iedeva 24 stundas, lai no mums Kaļiņingradā nebūtu ne smakas." "Laivas



ar pasūtīto nepieciešamo materiāli tehnisko apgādi no Baltijas zivrupniecības tresta noliktavām ir atgriezušās. Saņemts viss, kas bija pasūtīts. Komanda ir uz kuģa, noliksim laivas vietā un būsim gatavi izbraukšanai no ostas,” es atbildēju. Man nekas nebija jādara, visi ostas dienesti centās bez mūsu līdzdalības kuģus izraidīt no ostas. Ja agrāk locis ieradās uz kuģa ar nokavēšanos, tad tagad jau pusstundu pirms noteiktā izbraukšanas laika staigāja pa kuģa komandtiltiņu, Kaļiņingradas kanāls bija brīvs mūsu izbraukšanai, un ostas sanitārajam dienestam par mums nebija nekādas intereses. Vēl nebija pagājušas pat 20 stundas, kad mēs jau atradāmies pie Baltijas priekšostas tauvošanās pāļu saišķiem, jo pūta stiprs SW. Turpat aiz mums pietauvojās “Tropiks”, un nākamajā dienā, kad laika apstākļi bija labvēlīgi, bez loča palīdzības izbraucām no Baltijas ostas iekšējā reida jūrā.

Vēlāk noskaidrojās, ka kautiņa cēlonis





nebija ne nacionālais naidis, ne teritoriālās pretenzijas, bet gan, kā saka franči, “meklējiet sievieti”. Kad deju laukumā ieradās labi noaugušie staltie puīši jūrnieku formās, kuras gan nekāds jaunums Kaļiņingradā nebija, jo tās pievārtē, Baltijskā, atradās kara flotes bāze un pilsētā Baltijas kara flotes pavēlniecības štābs, viņiem pievērsās meiteņu skatieni. Skaistās meitenes prot lasīt vilinošos uzrakstus uz ciemiņu cepuru lentītēm, un tur stāv rakstīts Odesa vai Rostova, un tās taču atrodas dienvidos, par kuriem te visi tā jūsmo. Šie uzraksti daļējām meitenēm liek saprast, ka ir darīšana ar nākamajiem jūras virsniekiem, kuriem darbs tīrāks un algas lielākas par vagonrūpnīcas atslēdzniekiem. Rūpnīcas arodskolnieku parādes formas tērpi maz atšķiras no viņu darba tērpiem, un dzelzceļnieku cepures vispār nevar salīdzināt ar jūrnieku bezgaženēm. Un, beigu beigās, kur tad tie vietējie paliks, ja no ciemiņu puses netiks saņemta gaidītā atsaucība.

Kad Kaļiņingradas ostas pieņemšanas boja palika aiz muguras un mēs turējām kursu uz Irbes jūras šaurumu, kapteinis, nedaudz nomierinājies, sacīja: “Es nekādi nevaru izprast pieņemtā lēmuma jēgu par mūsu izraidīšanu. Ziņotāji sanāksmē vēstīja, ka kautiņu balles placī uzsākuši vagonu būvētāji, bet sanāksmes vadītājs pieņēma lēmumu publiski sodīt kautiņa uzvarētājus – mūs. No savas pieredzes zinu, ka pats neaptēstākais krodzinieks valsts visnomaļākajā nostūrī no kroga padzen nevis tos, kas pēdējie tajā ienākuši, bet gan tos, kas viesiem traucē baudīt saimnieka viesmīlību. Labi, ka paspējām saņemt no noliktavām nepieciešamos materiālus, jo nevar jau zināt, vai nākamo reizi atļaus iebraukt ostā. Jā, tā jau ir, jo ilgāk dzīvoju, jo vairāk brīnos,” ar savu iemīļoto teicienu pārdomas pabeidza kapteinis V. Lapotinskis.

Tomēr drīz vien mēs aizmirsām par notikušo, arī Kaļiņingradā izlikās to aizmirsuši, bet varbūt tiešām neatcerējās. Vai tad tādā pilsētā trūkst notikumu, kuri atstāj vēl dziļākas pēdas varas vīru atmiņā?! Arī es nebūtu to centies aprakstīt, ja vien par to neatgādinātu cits notikums daudzus gadus vēlāk. Domāju, tas datējams ap pagājušā gadsimta septiņdesmito gadu otro pusi, kad Rietumu zivsaimniecības baseina galvenā pārvalde tika reorganizēta par Vissavienības Rietumu baseina zivsaimniecības apvienību, kurā pārvaldes orgāns kolēģija bija aizstāta ar direktoru padomi. Uz vienu no kārtējām direktoru padomes ceturkšņa sēdēm padomes loceklis V. Kirejevs, nevarēdams tajā piedalīties, par savu atvietotāju bija norīkojis mani, iepriekš saskaņojot jautājumu ar padomes priekšsēdētāju I. Šinkarjovu. Divi zinātnieki no “Atlantniro” (Atlantijas zivsaimniecības un okeanogrāfijas zinātniski pētnieciskais institūts ar mītni Kaļiņingradā) sēdes dalībniekus iepazīstināja ar jūras produktu stāvokli Atlantijas okeāna zvejas rajonos un savām prognozēm par šo resursu apgušanas iespējām nākamajā ceturksnī. Pēc šā jautājuma izskatīšanas tika izziņots pusdienu pārtraukums. Sēdes dalībnieki, tai skaitā abi zinātnieki, devās uz izeju, kur mēs nejauši sastapāmies. Viens no viņiem uzrunāja mani, stādījās priekšā, iepazīstināja ar savu kolēģi un



saciņa: "Spriežot pēc jūsu uzvārda, vārda, tēvavārda un, pieļauju, arī izskata, esat latvietis, bet Šinkarjovs, cik nu mēs viņu pazīstam, ir krievu cilvēks, taču viņš, iepazīstinot jūs ar klātesošajiem, paziņoja, ka esot jūsu onkulis. Mūs interesē, kā tāda radniecība ir iespējama." "Grūti un sarežģīti to izskaidrot, bet varu tikai teikt, ka pasaulē notiek arī brīnumi." Abi smaida un piekrietoši māj ar galvu. "Ja jums ir laiks, mēs varam izstāstīt Kaļiņingradas brīnumus, paiesim tikai malīnā," tā zinātnieks. Mēģināšu šo stāstījumu jums pārstāstīt.

Pie viņiem Kaļiņingradā viens veiksmīgs jūrasbraucējs, kuģa vecākais mehāniķis, centīgi strādādams, sakrājis Ārējās tirdzniecības bankas čekus (tautā sauktus par bonām), lai bez rindas iegādātos "Volgu". Tiešām paveicies, pats priecīgs, ģimene laimīga, skauģi, kā vienmēr, nepriecājas. Braucis pa pilsētu varbūt mēnesi, varbūt ilgāk, līdz pavisam nejauši sastapies ar vēl vienu melnu "Volgu". Pats to nemaz nav pamanījis, uzzinājis tikai tad, kad viņu aizturējuši autoinspekcijas darbinieki un ar visu mašīnu nogādājuši apgabala milicijas pārvaldē. Augsta ranga priekšnieki nekādas citas pretenzijas nav izvirzījuši, tikai likuši melno auto pārkrāsot jebkurā citā krāsā, jo, izrādās, kompartijas Kaļiņingradas apgabala komitejas



pirmais sekretārs aizliedzis citiem Kaļiņingradas apgabalā braukt ar melnu auto. Kad "vainīgais" apjēdzis, ko no viņa prasa likumsargi, viņš esot līdz sirds dziļumiem sašutis un atteicies mašīnu pārkrāsot. Iejūtīgākie inspekcijas darbinieki viņu mierinājuši, citi skaidrojuši, ka nevajadzējis pirkt to melno, nebūtu tagad nonācis nepatīkšanās. Viņš taisnojies, ka, ja būtu bijusi izvēle, būtu pircis citas krāsas, bet viņam piedāvāta tikai melna. Miliči paziņojuši, ka viņiem arī jāuztur ģimenes, tāpēc vajadzīgs darbs, paņēmuši auto un uz valsts rēķina to pārkrāsojuši.

Otrs Kaļiņingradas brīnums esot nedaudz citāda rakstura. Vietējais imperators (tas pats pirmais sekretārs), kārtējo reizi apceļodams savus valdījumus, līcis šoferītim nogriezties no galvenās ielas šķērsielā, un, ko jūs domājat, ielu aizšķērsojis šlagbaums, nu tieši tāds, kādu mums rādot filmās par vācu okupācijas laikiem, arī sargbūda tāda pati svītaina kā aizšautais bomis, vēl jaunāk, pie tās stāvējis vācu zaldāts ar automātu kaklā un neesot pat acis pamirkšķinājis ne uz melno "Volgu", ne tur sēdošo valdnieku. Pa šķērsielu staigājuši gan bruņoti SS formās tērpti vācu kareivji, gan gestapovieši. Uz sarkanu ķieģeļu ēkas fasādes



bijis piestiprināts fašistiskās Vācijas karogs un ģerbonis. Kad pārsteigtais valdnieks atjēdzies, tad steidzinājās šoferīti ātrāk braukt uz apgabala komiteju.

Tur sasaukta ārkārtas sanāksme, lai noskaidrotu, kas un kāpēc bez valdnieka ziņas pieļāvis tādas fašistiskas akcijas. Pilsētas tēvi svīzdami taisnojušies, ka tur filmējot viena no lielākajām PSRS kinostudijām ar pilsētas izpildkomitejas un partijas komitejas ziņu un atļauju. Valdnieks pieprasījis filmēšanu pārtraukt, jo šai nodarbei neesot izprasīta viņa atļauja. Vai kinoļaudīm izdevies iecerētos darbus Kaļiņingradā pabeigt, vai arī nācies meklēt citu filmēšanas laukumu, neesot zināms. Pēc šā starpgadījuma gan neviena filmēšanas grupa Kaļiņingradā neesot redzēta.



“Bet galvenais visiem zināmais un izjūtamais brīnums mums Kaļiņingradā ir pārtikas deficīts. Pie mums bez grūtībām varat iegādāties vienīgi saldēto zivju produkciju. Piens pēc saraksta vai taloniem tiek pārdots tikai ģimenēm ar bērniem. Un tas notiek bijušajā Vācijas maizes klētī, kas barojusi visu Vāciju. Apgabala lauku teritorijas ir aizaugušas ar nezālēm, netiek apstrādātas, tāpēc arī neko neražo. Kaļiņingradieši, tie, kam ir personīgās automašīnas, kopā ar draugiem brīvdienās dodas uz

Lietuvu pēc produktiem. Apgabala varasvīri ar partijas pirmo sekretāru priekšgalā cīnās ar Otrā pasaules kara izraisītajām grūtībām un starptautiskās buržuāzijas aplenkumu. Pārkrāso automašīnas un terorizē kultūras darbiniekus, bet pārtikas trūkumu aizstāj ar politisko propagandu. Tagad gan mums jādodas tālāk. Mēs ar kolēģi ķemmēsim jūsu pārtikas veikalus gan savām, gan savu draugu vajadzībām,” tā runātīgais zinātnieks no Kaļiņingradas.■

Gunārs Zakss

2019. gada decembrī

Foto no G. Zaksa albuma



VENTSPILS OSTAS KAPTEIŅI UN PĀRVALDĒJIEKI OSTAS VĒSTURĒ

Šis nelielais vēsturiski informatīvais apskats veltīts Ventspils ostas kapteiņiem un ostas pārvaldniekiem, kuri, nomainot cits citu, nodrošināja ostas ikdienas darbu un kuru darbs atstājis paliekošas atmiņas gan nozares profesionāļiem, gan visiem, kurus interesē Ventspils ostas cilvēku padarītais vairāku gadu desmitu laikā. Katrs no viņiem palicis atmiņā ar savu pienesumu ostas dzīvē, bet jāatzīst, ka tālāku iepriekšējo gadu desmitu ostas kapteiņu un arī ostas pārvaldnieku dzīves un darba gājums mums bieži vien ir nezināms, jo, nomainoties paaudzēm un laikam ritot, atmiņas izblāv un vērtīgi dokumentēti pieraksti izgaist. Tad palīgā nāk arhīvos atrastie dokumenti, dažreiz arī fragmentāri un nepilnīgi, bet, saliekot kopējo mozaiku, mēs varam vēstīt par šiem jūrniecības darbiniekiem, kuru zināšanas un darbs bijis nozīmīgs Ventspils ostas darbībā un attīstībā. Tāpat arī viena šā pārskata daļa veltīta Ventspils zvejas ostas kapteiņiem, jo izsenis Ventspils osta zināma arī kā nozīmīga piekrastes un tāljūras ekspedīcijas zvejas kuģu osta.

Viens no pirmajiem normatīvajiem aktiem, kas regulēja Ventspils ostas kapteiņa dienesta darbību, bija 1910. gada 30. novembrī pieņemtie Ventspils loču biedrības statūti. Tie reglamentēja ostas loču skaitu – 11 cilvēku, darbības pamatprincipus un viņu kā ostas oficiālo pārstāvju tiesības un pienākumus. Tāpat kā Rīgas ostā, arī Ventspilī loču darbību pārraudzīja un vadīja loču komandieris, kurš tika izraudzīts no vecāko loču vidus un savukārt bija pakļauts Ventspils ostas priekšniekam. Tāpat kā Rīgā, arī Ventspilī ostas administratīvā pārraudzība balstījās uz Krievijā 1893. gadā pieņemto likumu, kas noteica Krievijas impērijas ostu pārvaldes izveidošanas un darbības principus. Ostas pārvaldē bija ostas priekšnieks, viņa palīgs, ostas tehniķis, ostas lietvedis un atsevišķs ostas virsuzraugs. Ostas kapteiņa institūts Ventspilī atšķirībā no Rīgas tika izveidots vēlāk. Arī jaunizveidotās Latvijas Republikas laikā Ventspils ostas kapteiņa pienākumus pildīja ostas priekšnieks. Latvijas ostu administratīvā pārvaldība bija Latvijas Republikas Jūrniecības departamenta pārraudzībā, un no 1921. gada 1. septembra tas tika pakļauts Finanšu ministrijai. 1938. gadā atjaunoja ostas kapteiņa amatu, bet tikai uz pāris gadiem – 1941. gada 1. janvārī tika atjaunots ostas priekšnieka amats. Atgriešanās pie ostas kapteiņa amata un dienesta izveidošanas notika 1945. gadā, un šis amats pastāv līdz pat mūsu dienām.



Latvijas Republikas nodibināšanas gadā, 1918. gada 18. decembrī, par Ventspils ostas priekšnieku iecēla **Frici Martinsonu**. Viņš pildīja arī ostas kapteiņa pienākumus un vadīja Ventspils ostas loču darbu. Tālbraucējs kapteinis Fricis Martinsons jau no 1883. gada bija gājis jūrā par stūrmani uz vairākiem latviešu buriniekiem un 1886. gadā absolvēja Ainažu jūrskolu. Pēc Ainažu jūrskolas beigšanas viņš strādāja par kapteini uz buriniekiem "Latvija", "Johannes", "Lilly", "Seedons", "Bangpuhtis" un "Laima", no 1907. gada bija kapteinis uz tvaikoņiem "General Zimmerman" un "Natalie". Pirmā pasaules kara laikā F. Martinsons dzīvoja evakuācijā Krievijā, Ribinskā. Kara laikā viņš kā līdzīpašnieks zaudēja buriniekus "Bangpuhtis", "Laima", tvaikoni "Amanda", kurus nogremdēja vācu zemūdenes. Kapteinis atgriezās Latvijā un īsu brīdi ieņēma Ventspils ostas priekšnieka vietu (līdz savai nāvei 1921. gadā). Viņa pēctecis šajā amatā bija tālbraucējs kapteinis, Ventspils jūrskolas 1898. gada absolvents **Kārlis Dinsbergs**. Viņš jūrā sāka iet 1890. gadā, bija stūrmanis uz buriniekiem "Anton", "Antares", "Livadia" un kā kapteinis vadīja buriniekus "Pollux", "Lenok", "Spica". Latvijā K. Dinsbergs atgriezās 1904. gadā un 1. aprīlī sāka darbu gaitas Ventspils ostā, kur strādāja par ostas loci. Pirmā pasaules kara laikā K. Dinsbergs bija kapteinis uz Krievijas kara transportkuģa "Sirena". 1918. gada maijā viņš atgriezās Latvijā, un tā paša gada decembrī viņu iecēla par Ventspils ostas loču priekšnieku. 1921. gada 1. septembrī Kārlis Dinsbergs kļuva par Ventspils ostas priekšnieku. Šajā laikā kapteinis ieņēma dažādus posteņus, būdams gan Latvijas Glābšanas biedrības uz ūdeņiem Ventspils nodaļas priekšnieks, gan Ventspils brīvprātīgo ugunsdzēsēju biedrības priekšnieks, bet no 1930. līdz 1932. gadam bija Ventspils jūrskolas priekšnieks, tika ievēlēts pilsētas domē. Ventspils ostas priekšnieka pienākumus viņš pildīja līdz savai nāves stundai 1934. gada 7. septembrī. Dienu vēlāk, 8. septembrī, ar Jūrniecības departamenta rīkojumu par Ventspils ostas priekšnieku tika iecelts **Vilis Ernests Ābelnieks**. Pēc 1938. gadā pieņemtā Likuma par ostām viņš bija pirmais Ventspils ostas priekšnieks, kurš oficiāli kļuva par Ventspils ostas kapteini. Arī viņš bija Ventspils jūrskolas absolvents un šo jūrniecības mācību iestādi pabeidza 1913. gadā. Braucis par stūrmani uz tvaikoņiem "Rusland", "Windau" un "Triton". Pirmā pasaules kara laikā V. Ābelnieks dienēja cariskās Krievijas kara flotē – bija Kronštātē mīnu traleru un kara transportkuģu vecākais virsnieks. 1919. gadā viņš atgriezās Latvijā un tika iecelts par Ventspils ostas komandanta palīgu. Nostrādājis gadu šajā amatā, viņš pārgāja darbā uz Ventspils muitas arteli un šajā laikā bija arī Ventspils Transporta štaueru sabiedrībā valdes loceklis. 1926. gada aprīlī kapteinis V. Ābelnieks sāka strādāt Ventspils ostas valdes dienestā par ostas priekšnieka palīgu un iecirkņa pārzini. Ar Jūrniecības departamenta 1934. gada 8. septembra rīkojumu viņu iecēl par Ventspils ostas priekšnieku. Darba gaitas šajā amatā turpinājās līdz pat 1941. gada 12. aprīlim, kad toreizējās padomju varas drošības orgānu pārstāvji viņu arestēja, un tā



paša gada 28. oktobrī Novosibirskā PSRS Sibīrijas kara apgabala tribunāls piesprieda V. Ābelniekam nāves sodu nošaujot. Vēl tagad kā piemiņa par šo Ventspils ostas kapteini Ventspilī slejas 1938. gadā atklātais piemineklis jūrnikiem, kuru kaps ir jūras dzelmē, jo viņš bija šā tēlniecības darba uzstādīšanas idejas autors un realizētājs. Nākamais Ventspils ostas priekšnieks un arī ostas kapteiņa pienākumu izpildītājs bija tālbraucējs stūrmanis **Artūrs Kunstbergs**. Viņu šajā amatā iecēla pēc V. Ābelnieka aresta. Jūrniecības izglītību A. Kunstbergs bija ieguvis K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā, kur 1940. gadā viņš absolvēja Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasi. Pēc tam A. Kunstbergs brauca par stūrmani uz tvaikoņiem "Neptūns", "Amata", "Kandava" un "Spīdola". 1940. gadā viņš bija Ventspils kuģniecības sabiedrības "Jūra" pilnvarnieks un nacionālizācijas komisijas darbinieks. 1941. gada 28. jūnijā viņš evakuējās uz Ļeņingradu ar tvaikoni "Amga", taču ceļā kuģis tika torpedēts, un A. Kunstbergu ievainoja. Viņu nosūtīja uz kara hospitāli Čkalovas pilsētā. 1944. gadā A. Kunstbergu iekļāva Ventspils ostas operatīvajā grupā, kura tūlīt pēc tam, kad vācu karaspēks kapitulēja Kurzemē, vadīja Ventspils ostas atjaunošanas darbus. 1946. gadā viņš bija Ventspils "Inflot" priekšnieks. Gadu iepriekš A. Kunstbergs bija iecelts par Ventspils ostas priekšnieku, bet 1949. gada 6. septembrī viņu arestēja un 1950. gadā Baltijas baseina līnijas tiesa par pretpadomju propagandu un agitāciju un ļaunprātīgu dienesta stāvokļa izmantošanu piesprieda viņam 10 gadus labošanas darbu noietnēs un trīs gadus tiesību atņemšanu. Sods tika izciests Sverdlovskas apgabala "Ivdelļagā". A. Kunstbergs tika atbrīvots 1956. gada jūlijā un Ventspilī vairs neatgriezās. No 1956. gada līdz aizīšanai pensijā 1980. gadā viņš strādāja par Rīgas jūras zvejas ostas uzraudzības kapteini.

Tāpat kā Rīgas osta, arī Ventspils osta 1945. gadā pēc padomju varas atjaunošanas Latvijā nonāca Vissavienības jūrniecības organizāciju pārziņā. Kā jau iepriekš minēts, tika atjaunots Ventspils ostas kapteiņa amats. 1945. gada 12. maijā par ostas kapteini kļuva tālbraucējs kapteinis, Ventspils jūrskolas absolvents **Kaspars Grīntāls**. Jūrnieka gaitas viņš sāka 1906. gadā, Pirmā pasaules kara laikā strādāja par loci Murmanskas ostā. K. Grīntāls bija aktīvs Neatkarības kara dalībnieks – šajā laikā viņš dienēja Jūrnieku rotā. Pēc kara brauca par stūrmani uz Latvijas Republikas tirdzniecības tvaikoņiem "Daugava", "Leaside", "Everelza", "Miervaldis", "Florentine", "Everline", "Everest", "Everards", "Everosa", kā arī bija locis Rīgas ostā no 1938. gada 27. augusta līdz 1944. gada oktobrim. Apmēram pēc pusgada K. Grīntālu iecēla par Ventspils tirdzniecības ostas kapteini, un šajā amatā viņš nostrādāja līdz 1948. gada 29. jūnijam. Pēc tam par Ventspils ostas kapteini kļuva **Vilhelms Kļaviņš**, kurš bija pēdējais no vietējiem jūrniecības darbiniekiem, jo padomju varas iestāžu kopējā politika bija vērsta pret tiem kā bieži vien neuzticamiem un nepārbaudītiem kadriem. Par to liecina arī Artūra Kunstberga liktenis. V. Kļaviņš bija tālbraucējs kapteinis, K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas 1933. gada absolvents.



Jūrnieka gaitas sācis 1924. gadā, Latvijas neatkarības laikā viņš brauca par stūrmani uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem "Kalpaks", "Auseklis", "Kurbads", "Kaupo" un "Kuhrs". Arī V. Kļaviņš strādāja loču dienestā – no 1938. gada 18. augusta viņš bija Rīgas ostas locis. 1941. gada 27. jūnijā, Latvijas valsts jūras kuģniecības kuģu karavānai evakuējoties no Rīgas uz Ļeņingradu, viņš izveda jūrā tvaikoni "Skauts" un tika aizvests uz Ļeņingradu, kur piedalījās pilsētas aizstāvēšanā. 1942. gada oktobrī V. Kalniņš tika smagi ievainots. Pēc diviem gadiem, 1944. gadā, viņu iekļāva Latvijas valsts jūras kuģniecības operatīvajā grupā, kuras uzdevums bija vadīt pēckara jūrniecības nozares atjaunošanu. 1948. gada 29. jūnijā viņš tika apstiprināts Ventspils ostas kapteiņa amatā un nostrādāja samērā ilgi – līdz 1955. gada 18. jūnijam. Pēc tam V. Kalniņš turpināja darbu Ventspils ostā līdz pat aiziešanai pensijā 1969. gadā. Pēdējos divus darba gadus viņš bija ostas kapteiņa palīgs.

Iebraucēju sarakstu Ventspils ostas kapteiņa amatā atklāja **Aleksandrs Pjatljins**, kurš gan nostrādāja par ostas kapteini neilgu laiku – no 1955. gada 1. jūnija līdz 1956. gada 1. janvārim. Ļoti maz ziņu ir par nākamo Ventspils ostas kapteini **Ābramu Faingeršu**, Odesas jūras tehnikuma 1935. gada absolventu. Viņš Ventspils ostas kapteiņa amatā stājās 1955. gada 29. decembrī un nostrādāja šeit gandrīz 20 gadu – līdz 1974. gada 24. septembrim. Savukārt **Vladimirs Kopeikins** par Ventspils ostas kapteini bija pavisam īsu brīdi – tikai divus mēnešus, no 1974. gada 14. septembra līdz tā paša gada 20. novembrim. Viņš bija tālbraucējs kapteinis un Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākās inženieru jūrskolas 1963. gada absolvents, kurš strādāja par kapteini uz Latvijas jūras kuģniecības kuģiem. No 1972. gada viņš bija Ventspils ostas kapteiņa vietnieks, vēlāk – ostas kapteinis. Arī pēc tam V. Kopeikins bijis saistīts savā darbībā ar Ventspils ostu – no 1985. līdz 1991. gadam strādāja šeit par ostas loci. Arī nākamais Ventspils ostas kapteinis **Anatolijs Šelkovs** bija tālbraucējs kapteinis. Viņš jau no 1958. gada strādāja Latvijas jūras kuģniecības kuģiem – uz motorkuģiem "Roja", "Rinūži", "Pļaviņas", "Bauska" un citiem. 1971. un 1972. gadā viņš bija Hudeidas (Jemena) ostas kapteinis, bet par Ventspils ostas kapteini strādāja no 1974. gada 20. novembra līdz 1976. gada 24. martam. Nākamais Ventspils ostas kapteinis – **Vladislavs Parfentjevs**. Par viņu ir maz informācijas, jo šajā amatā viņš nostrādāja tikai no 1976. gada 24. marta līdz 1. septembrim.

1976. gada 1. septembrī par Ventspils jūras tirdzniecības ostas kapteini kļuva **Georgijs Siņicins**. Viņa iecelšana turpina tendenci, ka par Ventspils ostas kapteiņiem kļuva bijušie Latvijas jūras kuģniecības kuģu kapteiņi. G. Siņicins ir ienācējs, dzimis 1936. gada 1. martā Veļikije Luku apgabalā. 1955. gadā viņš vispirms absolvēja Rīgas zvejniecības jūrskolu, bet 1963. gadā – Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas augstāko inženieru jūrskolu. Jūras gaitas sācis Krievijā,



Murmanskas traleru flotē kā zvejas kuģu stūrmanis. Latvijas jūras kuģniecībā strādājis par kapteini uz motorkuģiem "Ogre", "Abrene", "Fjodors Bredihins". Ventspilī ostas kapteiņa amatā viņš bija līdz 1983. gada 1. februārim, kad aizgāja strādāt iepriekšējā darba vietā – Latvijas jūras kuģniecībā par kapteini instruktoru. 1990. gadā G. Siņicins atsāka kapteiņa gaitas uz vairākiem Latvijas jūras kuģniecības kuģiem. **Pjotrs Nīkiforovs** tika iecelts par Ventspils ostas kapteini 1983. gada 27. janvārī un strādāja šajā amatā līdz savai aiziešanai mūžībā 1990. gada 24. decembrī. Viņš dzimis 1930. gada 15. novembrī Krievijā, Sočos. 1973. gadā absolvējis Rīgas jūrskolu un vēlāk arī Admirāļa S. Makarova Augstāko inženieru jūrskolu. Braucis par kapteini uz Latvijas jūras kuģniecības motorkuģiem "Zenta Ozola", "Larisa Reinsnere", "Ivans Polzunovs", "Vasilis Fesenkovs". Nedaudz vairāk par gadu – no 1991. gada 25. marta līdz 1992. gada 24. augustam – Ventspils ostas kapteiņa amatā bija **Aleksandrs Šupinskis**. Pēc tam sākās pārmaiņu posms, jo Ventspils osta bija kļuvusi par vienu no lielākajām neatkarību atguvušās Latvijas Republikas ostām.

Ventspils ostas darbību noteica LR Saeimā 1994. gada 22. jūnijā pieņemtais Likums par ostām. Saskaņā ar to tika organizēts Ventspils ostas kapteiņdienesta darbs. 1992. gadā par Ventspils ostas kapteini apstiprināja tālbraucēju kapteini **Arvidu Buku**. Viņš šajā amatā nostrādāja ilgāk par visiem iepriekšējiem ostas kapteiņiem – līdz pat 2019. gada 16. jūlijam, kad viņu nomainīja Gunārs Trukšāns, tālbraucējs kapteinis, pašreizējais Ventspils ostas kapteiņdienesta vadītājs. Arvīds Buks lielu sava darba mūža daļu pavadījis Latvijas zvejniecībā. 1961. gadā viņš absolvēja Liepājas jūrskolu, bet jau 1956. gadā sāka braukt jūrā uz Liepājas zvejnieku kolhoza "Boļševiks" un Ventspils "Sarkanā bāka" zvejas kuģiem. Pirms stāšanās Ventspils ostas kapteiņa amatā A. Buks no 1990. līdz 1992. gadam vadīja Ventspils zvejnieku kolhozu "Sarkanā bāka". **Gunārs Trukšāns** 1969. gadā beidzis Rīgas jūrskolu, 1980. gadā – Kaļiņingradas Augstāko inženieru jūrskolu. Ilgus gadus strādājis par kapteini uz Rojas zvejnieku kolhoza "Banga" zvejas kuģiem, bijis šā kolhoza priekšsēdētājs no 1988. gada līdz 1992. gada septembrim. Sekoja darba gaitas "Latvijas kuģniecībā", kur G. Trukšāns bija tankkuģu "Dāvids Sikeiross", "Antonio Gramši", "Džons Rīds", "Zemgale" kapteinis, pēc tam arī ārzemju kompāniju kuģu kapteinis. Jūrā beidza braukt 2016. gadā, pēc tam neilgi strādāja par pasniedzēju Liepājas Jūrniecības koledžā un no tā paša gada 10. oktobra Ventspils ostā par Kuģu kustības dienesta operatoru.

Ventspils brīvostas pārvaldes kuģu piestātņi K. Valdemāra ielā 6 sauc arī par Ziemas jeb veco zvejas ostu, kura izmantota jau viduslaikos kā patvērumu kuģiem ziemas laikā un piestātne zvejas kuģiem. 19. gs. beigās te izveidota jūras zvejas osta. 1946. gadā tā tika atjaunota un no 1949. gada marta atradās Rīgas jūras zvejas ostas pārvaldes pakļautībā. 1954. gada 27. jūlijā ar PSRS Ministru Padomes lēmumu Nr. 1550 bija paredzēts Ventspils zvejas ostu



izmantot kā bāzes ostu Latvijas zvejnieku traleru flotei, lai apgūtu jaunās zvejas rajonus tālās jūras ekspedīcijās Atlantijas okeānā. 1955. gadā Ventspils zvejas osta bija bāzes osta 85 kuģiem un vēlāk, 1967. gadā, nonāca Ventspils zivju konservu kombināta pakļautībā. Pirmais zvejas ostas kapteinis bija **Jānis Artūrs Bergs**, kurš 1929. gadā ar izcilību beidza K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu un pirms tam (1918 – 1919) bija mācījies Rostovas pie Donas jūrskolā. Braucis par stūrmani un kapteini uz Latvijas tirdzniecības flotes kuģiem. Pēc kara 1952. gadā viņš kļuva par Ventspils ostas kapteiņa vietnieku un 1955. gadā tika apstiprināts par Ventspils jūras zvejas ostas kapteini, nostrādājis šajā amatā līdz 1964. gadam. Nākamais zvejas ostas kapteinis tika iecelts 1967. gadā. Par to kļuva **Kārlis Harps**, vietējais kuģu vadītājs un zvejnieks. 1939. gadā viņš pabeidza K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas trīs klases. Darba gaitās K. Harps ir braucis uz Latvijas tirdzniecības flotes kuģiem par stūrmani, 1945. un 1946. gadā piedalījies kuģu pārdzīšanā no Vācijas, strādājis par Ventspils ostas velkoņa "Neptūns" kapteini. 1954. gadā K. Harps piedalījās pirmajās Latvijas zvejnieku tālās jūras zvejas ekspedīcijās, kur bija zvejas kuģu vadītājs. Pēc Ventspils zvejas ostas kapteiņa amata atstāšanas 1973. gadā viņš turpināja braukt tālās jūras zvejas ekspedīcijās, tajā pašā gadā kļūdams par Ventspils zvejnieku kolhoza "Sarkanā bāka" lielā zvejas saldētājtralerā "Dzintarjūra" kapteiņdirektoru un arī veicdams kolhoza zvejas ekspedīcijas priekšnieka pienākumus. Nākamais Ventspils zvejas ostas kapteinis **Pēteris Mazitāns** dzimis Kurzemē, Ances ciemā. 1953. gadā viņš pabeidza Rīgas zvejniecības jūrskolu un zināšanas papildināja Liepājas jūrskolā, kuru absolvēja 1965. gadā. 1970. gadā ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu. Viņš bija divu Kurzemes zvejnieku kolhozu – Liepājas "Boļševika" un Ventspils "Sarkanās bākas" zvejas kuģu kapteinis, pirms 1973. gadā kļuva par Ventspils jūras zvejas ostas kapteini. Šajā amatā P. Mazitāns nostrādāja līdz 1982. gadam, kad viņu nomainīja novadnieks **Voldemārs Korše**, kurš arī dzimis Ances pagastā 1924. gadā. Viņš 1948. gadā pabeidza Rīgas jūras zivju rūpniecības tehnikumu un tūlīt sāka strādāt uz Valsts jūras zvejas pārvaldes zvejas kuģiem. 1970. gadā pārgāja darbā uz Ventspils jūras zvejas ostu, pirms tam strādājis vietējā zvejnieku kolhozā "Sarkanā bāka" par kuģu kapteini. Zvejas ostā viņš vispirms bija ostas kapteiņa vecākais palīgs, pēc tam ostas uzraudzības dienesta kapteinis. Ventspils zivju konservu kombināta ostas kapteinis, kā toreiz dēvēja Ventspils jūras zvejas ostu, V. Korše bija no 1982. līdz 1989. gadam. Viņu šajā amatā nomainīja slavens Ventspils zvejnieks un kuģu vadītājs – tālbraucējs kapteinis **Vilnis Otomers**. Jūrā viņš sācis braukt 1945. gadā, bijis zvejnieku kolhoza "Sarkanā bāka" kuģu kapteinis līdz pat 1981. gadam, kad pārgāja krasta darbā. Par Ventspils jūras zvejas ostas kapteini V. Otomers strādāja līdz 1991. gadam. Par nākamo zvejas ostas kapteini iecēla tālbraucēju kapteini, ilggadējo zvejnieku kolhoza "Sarkanā bāka" kuģu kapteini **Gunti Tīrmani**.



Viņš 1967. gadā beidza Liepājas jūrskolu, bet darba gaitas sāka jau 1961. gadā zvejnieku kolhozā "Sarkanā bāka". Laika gaitā bijis šā kolhoza lielo saldētājtraleru "Dzintarjūra" un "Dzintarkrasts" kapteiņdirektors, krasta darbā – kolhoza galvenais kapteinis un galvenā kapteiņa dienesta vadītājs, kā arī kolhoza priekšsēdētājs. Ventspils jūras zvejas ostas kapteiņa amatā G. Tīrmanis bija 1991. un 1992. gadā, pēc tam tika iecelts par Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieku. Ventspils jūras zvejas ostas kapteiņa amats tika likvidēts, jo zvejas osta pārgāja Ventspils ostas administratīvajā pārvaldībā.

Tūlīt pēc Otrā pasaules kara Ventspilī tāpat kā citās Latvijas ostās ostas priekšnieka un ostas kapteiņa amati bija funkcionāli nodalīti un ostas kapteiņdienests ar kapteini vadībā bija pakļauts ostas priekšniekam. Pārsvārā ostas priekšnieki bija šurp nosūtīti vadoši jūrnieceības darbinieki no citiem PSRS rajoniem. Pirmais bija **A. Nikiforovs**, kurš ieņēma šo posteni no 1947. līdz 1950. gadam, sekoja **S. Golubevs**, kurš šo amatu ieņēma divreiz – 1950. – 1951. gadā un no 1956. līdz 1960. gadam. Arī **V. Čuvašins** Ventspils ostas priekšnieka amatā bija divas reizes – no 1952. līdz 1955. gadam un no 1961. līdz 1964. gadam. Viņu nomainīja **V. Neļjodovs**, kurš par Ventspils ostas priekšnieku strādāja no 1964. līdz 1968. gadam. **Valentīns Jevstignejevs** par ostas priekšnieku kļuva 1968. gadā. Viņš 1959. gadā ar izcilību bija absolvējis Odesas Jūras flotes inženieru institūtu, kuru padomju laikā beidza daudzi pazīstami jūrnieceības darbinieki. Darbu Ventspils ostā V. Jevstignejevs sāka 1966. gadā kā ostas priekšnieka vietnieks ekspluatācijas jautājumos. Vēlāk, kad Ventspils ostas priekšnieka amats jau bija atstāts, viņš 1976. gadā kļuva par Rīgas ostas priekšnieku un nostrādāja šajā amatā līdz 1991. gadam. Viņa pēctecis Ventspils ostas vadītāja amatā **Aleksandrs Poltarabatkjo** arī bija absolvējis Odesas Jūras flotes inženieru institūtu un uzreiz pēc tam, 1956. gadā, sāka darbu Ventspils ostā kā mehanizācijas darbnīcu meistars. No 1964. līdz 1974. gadam viņš bija ostas galvenais inženieris. Par Ventspils ostas priekšnieku A. Poltarabatkjo iecēla 1974. gadā, un šajā vadošajā ostas pārvaldes postenī viņš strādāja līdz 1979. gadam. 1979.–1980. gadā samērā īsu laiku Ventspils ostas priekšnieka amatā bija **M. Berdņiks**. Viņa pēctecis **Jurijs Paderovs** Odesas Jūras flotes inženieru institūtu bija absolvējis 1959. gadā, pēc tam strādāja Ventspils ostā par maiņas mehāniķi un gadu gaitā sekmīgi veidoja savu karjeru dažādos ostas pārvaldes amatos, līdz 1980. gadā tika iecelts par ostas priekšnieku. 1986. gadā viņš amatu atstāja un turpmāk vadīja Flotes nodaļu PSRS Jūras flotes ministrijā, kā arī no 1987. līdz 1991. gadam bija Latvijas jūras kuģniecības priekšnieks. No 1987. līdz 1991. gadam Ventspils ostas priekšnieka amatā strādāja **Aleksandrs Rimars**, Admirāļa S. Makarova augstākās inženieru jūrskolas 1958. gada absolvents. Viņu nomainīja **Oļegs Stepanovs**, arī Odesas Jūras flotes inženieru institūta absolvents. No 1984. gada O. Stepanovs strādāja Ventspils ostā dažādos amatos, līdz 1991. gadā viņu iecēla par ostas priekšnieku. Pēc šā amata



Pārskatu sagatavoja A. Cekuls, A. Miklāvs



JŪRNIEMI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

Censonis Ābiķis dzimis 1919. gada 26. augustā Krievijā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolas 2. klasi beidzis 1940. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1943. gadā. Jūrā sācis iet 1938. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa "Sigulda". 2. pasaules kara laikā braucis par matrozi uz vācu tirdzniecības tvaikojiem.

Rūdolfs Balodis dzimis 1919. gada 16. martā Stelpes pagastā Bauskas apriņķī. 1938. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. 1942. gadā beidzis jūrskolu. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1940. gadā. Jūrā sācis iet 1935. gadā kā apkalpotājs uz tvaikoņa "Dagmar". 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikojiem "Konsuls P. Dannebergs" un "Saule". 1941. gada maijā iecelts par 2. stūrmani uz tvaikoņa "Utena". Neilgi pirms kuģa evakuācijas no Rīgas uz Ļeņingradu to atstājis.

Genādijs Buts dzimis 1919. gada 25. martā Zaporožjes apgabalā. Zivrrūpniecības darbinieks, kuģu mehāniķis. Latvijas PSR Ekspedīcijas zvejas flotes pārvaldē strādāja no 1960. gada; bija peldošā celtņa maiņas mehāniķis. Vēlāk tika norīkots par 2. mehāniķi uz Rīgas traleru flotes bāzes kuģiem. 20. gs. 70. gados līdz pat aiziešanai pensijā 1984. gadā bija lielo saldētājtraleru "Leons Paegle", "Imants Sudmalis", "Linards Laicēns", "Rūdolfs Blaumanis" vecākais mehāniķis.

Anatolijs Četverikovs dzimis 1919. gada 18. jūlijā Harkovas apgabalā. Zivrrūpniecības un ostu darbinieks. Zivrrūpniecībā strādāja no 20. gs. 50. gadiem, bijis Liepājas motorizētās zvejas stacijas direktors, Latvijas PSR Ekspedīcijas zvejas flotes pārvaldes priekšnieka vietnieks, Rīgas jūras zvejas ostas priekšnieks (1960–1967), Rīgas refrīžeratorflotes bāzes priekšnieka vietnieks flotes jautājumos. No 1983. gada strādāja Latvijas PSR zvejnieku kolhozu sistēmā, ieņēma Starpkolhozu ražošanas un apgādes uzņēmuma Mangāļu nodaļas vecākā inženiera amatu. Zvejnieku kolhoza "Padomju zvejnieks" valdes priekšsēdētājs (1984–1986). Miris 1988. gadā Rīgā.

Arvīds Dombrovskis dzimis 1919. gada 5. jūlijā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuras 3. klasi beidzis 1941. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1944. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku E. Ceppa mašīnu fabrikā (1935–1936) un Jessena porcelāna fabrikā (1938–1939). Jūrā sācis iet 1936. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa "Regent".

Jānis Galiņš dzimis 1919. gada 19. oktobrī Rīgā. 1941. gadā beidzis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 3. klasi. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1941. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku E. Zeltmaņa elektrobūvētavā (1935–1938). Jūrā sācis iet 1938. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa "Rauna". 1930. gadu beigās braucis par kurinātāju uz Latvijas tirdzniecības tvaikojiem "Krimulda" un "Rauna".

Jānis Herberts Grunte dzimis 1919. gada 1. aprīlī Cēsu apriņķa Priekuļu pagastā. 1943. gadā beidzis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasi. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1944. gadā. Jūrā sācis iet 1935. gadā kā apkalpotājs uz tvaikoņa "Biruta". 1930. gadu beigās braucis par matrozi



uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem un motorkuģa "Hercogs Jēkabs". Kara laikā bijis bocmanis uz motorkuģa "Bru" (1943–1944).

Voldemārs Irbe dzimis 1919. gada 25. augustā Petrogradā, Krievijā. 1938. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidzis 1942. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1940. gadā. Jūrā sācis iet 1936. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa "Everita". 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem.

Georgs Jablokovs dzimis 1919. gada 10. augustā Bauskā. Kuģu vadītājs, zivrupniecības un ostu darbinieks. 1940. gadā beidzis K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasi. Jūrā sācis iet no 15 gadu vecuma, bijis Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņu "Rauna", "Astra", "Ausma", "Spīdola" jaunākais matrozis. 2. pasaules kara laikā vadījis Vācijas flotes tvaikoņus. Latvijā atgriezās 1944. gadā, sāka strādāt zivrupniecības nozarē, Latvijas PSR Zivsaimniecības Tautas komisariātā, pēc tam Zivsaimniecības ministrijā. No 1952. gada zvejnieku kopsaimniecības, vēlāk kolhoza "9. Maijs" zvejas kuģu kapteinis un kolhoza zvejas flotes galvenais kapteinis. Sasniedzot pensijas vecumu, turpināja darbu Latvijas Zvejnieku kolhozu savienībā kā ostas inspektors līdz 1983. gadam. Kopā ar pārējiem K. Valdemāra jūrskolas absolventiem aktīvi piedalījies jūrnieru veterānu salidojumos Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā un Ainažu jūrskolas muzejā. Miris 2004. gadā Rīgā, apglabāts Jaunciema kapos.

Jānis Junga dzimis 1919. gada 25. septembrī Drabešos, Cēsu pagastā. Pēc Cēsu arodskolas Mehānikas nodaļas beigšanas iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē, to beidzis 1939. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku VEF (1937–1938). Jūrā sācis iet 1939. gadā kā mašīnists uz motorkuģa "Bru". PSRS – Vācijas kara sākumā bijis kurinātājs uz tvaikoņa "Everanna". 1941. gada jūlijā no Ļeņingradas evakuēts uz Arāla jūru. 1942. gadā iesaukts Sarkanajā armijā un karojis 43. gvardes divīzijā. Pēc kara iestājies un absolvējis Latvijas Universitātes Mehānikas fakultāti (no 1958. gada RPI Mehānikas fakultāte), pēc tam strādājis šajā fakultātē par vecāko pasniedzēju (1953–1967).

Edgars Aleksandrs Kajaks dzimis 1919. gada 31. janvārī Rīgā. Jūrnierības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolas 4. klasi beidzis 1943. gadā. Jūrā sācis iet 1935. gadā kā apkalpotājs uz tvaikoņa "Laimdota". 1930. gadu beigās braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem "Valdona", "Gundega", "Latvis", "Velta" un "Everita".

Georgijs Kovaļovs dzimis 1919. gada 1. aprīlī Irkutskā. Kuģu būves inženieris, zivrupniecības darbinieks. 1943. gadā beidzis Ļeņingradas Kuģu būves institūtu. Strādāja savā profesijā kuģu būves uzņēmumos Krasnojarskā, Omskā, Tallinā. Latvijā no 1963. gada, ieņēma vadošus amatus Rietumu baseina Zivju rūpniecības galvenās pārvaldes Kuģu remonta nodaļā. No 1963. līdz 1966. gadam bija Kuģu remonta nodaļas galvenais inženieris, vēlāk galvenais mehāniķis (līdz 1981. gadam).

Elmārs Krastiņš dzimis 1919. gada 14. aprīlī. 1936. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Jūrskolas 3. klasi beidzis 1939. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku E. Ceppa mašīnu fabrikā (1935–1936). Jūrā sācis iet 1934. gadā kā apkalpotājs uz tvaikoņa "Johanne". Pēc jūrskolas braucis par motoristu uz motorkuģa "Hercogs Jēkabs" (1939–1940). 1940. gada decembrī Kaljao ostā (Peru) kuģi atstājis.



Vilhelms Eduards Kauliņš dzimis 1919. gada 7. maijā. Jūrnieceības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, ko beidzis 1943. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku VEF (1934–1938). Jūrā sācis iet 1939. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa "Ausma". 1940. gadu sākumā braucis par kurinātāju uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem.

Zigfrīds Kvists dzimis 1919. gada 4. martā Sarkanmuižas pagastā, Ventspils apriņķī. Jūrnieceības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidzis 1941. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1940. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku mehāniskā darbnīcā "Spēks" Ventpilī (1935–1936). 30. gadu beigās braucis par kurinātāju un asistentu uz tvaikoņa "Andrejs Kalniņš". 40. gadu sākumā iesaukts Sarkanajā armijā. Piedalījies kaujās frontē un ievainots. 50. gados braucis par vecāko mehāniķi uz Valsts zvejas pārvaldes kuģiem. Strādājis zvejnieku kolhozā "9. maijs" (1959–1982). Miris 2006. gadā.

Viktors Nīcmanis dzimis 1919. gada 12. jūnijā Omskā, Krievijā. Pēc Rīgas amatniecības skolas Mehānikas nodaļas beigšanas iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Jūrskolas 3. klasi beidzis 1942. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1942. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku sabiedrībā "Latvijas nagla" (1936–1938). Braucis par kurinātāju uz tvaikoņa "Kandava" (1939–1940) un mašīnista palīgu uz velkoņa "Gulbis" (1941).

Laimonis Paegle dzimis 1919. gada 5. janvārī Vitebskas guberņā, Krievijā. Jūrnieceības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Tās 2. klasi beidzis 1943. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1944. gadā. Amatu apguvis kā mācekli J. Veinberga mehāniskā darbnīcā (1935–1936). Jūrā sācis iet 1936. gadā kā apkalpotājs uz tvaikoņa "Velta". Pirms iestāšanās jūrskolā braucis par ogļu padevēju un kurinātāju uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem.

Laimonis Pētersons dzimis 1919. gada 28. augustā Tukumā. 1943. gadā beidzis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasi. 3. šķiras kuģu mehāniķu diplomu ieguvis 1944. gadā. Amatu apguvis akciju sabiedrībā "Omega" (1935–1936). Kara laikā strādājis par atslēdznieku dažādās rūpnīcās un braucis par kurinātāju uz vācu tirdzniecības kuģiem. 1944. gadā no tvaikoņa "E. Russ" nokāpa malā Zviedrijā. 1945. gada oktobrī nelegāli atgriezās Latvijā. 1945. gada 21. novembrī arestēts. LPSR Iekšlietu ministrijas karaspēka tribunāls 1946. gada 16. maijā par "dzimtenes nodevību" piesprieda 15 gadus labošanas darbu nometnē un piecus gadus tiesību atņemšanu. Atbrīvots 1956. gada 7. jūlijā. Reabilitēts 1991. gada 24. jūnijā.

Aleksejs Pravcs dzimis 1919. gada 5. septembrī. Jūrnieceības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuras 2. klasi beidzis 1940. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1941. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku G. Ērenpreisa fabrikā (1936–1938). Jūrā sācis iet 1939. gadā kā kurinātājs uz tvaikoņa "Ilga". 1940. gadu sākumā braucis par kurinātāju uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem. 1941. gada 16. jūnijā iecelts par 3. mehāniķi uz tvaikoņa "Konsuls P. Dannebergs".

Jānis Edgars Ramanis dzimis 1919. gada 23. februārī Palsmanes pagastā, Valkas apriņķī. Pēc Cēsu arodskolas Mehānikas nodaļas beigšanas iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Jūrskolu beidzis 1943. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku J. Milmaņa papes fabrikā Rankā (1937). 1939. gadā braucis par smērētāju uz motorkuģa "Hercogs Jēkabs".



Boriss Ščerbiņins dzimis 1919. gada 15. maijā Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasi beidzis 1941. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1940. gadā. Jūrā sācis iet 1934. gadā kā apkalpotājs uz tvaikoņa "Sigulda". 1941. gadā norikots par 3. stūrmani uz tvaikoņa "Saule". Pēc kuģa evakuācijas uz Ļeņingradu iesaukts Sarkanajā armijā. Kritis frontē.

Otomārs Tekenbergs dzimis 1919. gada 15. novembrī Tūjā, Liepupes pagastā, Valmieras apriņķī. 1944. gadā beidzis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku jūrskolas darbinīcās (1940–1942). Vienlaicīgi braucis par kurinātāju un dunkemani uz vietējiem kabotāžas tvaikoņiem.

Mārtiņš Luters Vilips dzimis 1919. gada 12. martā Skultē. Jūrniecības izglītību ieguva K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidza 1943. gadā, kļūdamas par profesionālu tvaikoņu mehāniķi. 1. šķiras mehāniķa diplomu ieguva 1973. gadā. Jūrā sāka iet 15 gadu vecumā kā kurinātājs un matrozis uz tvaikoņa "Konsuls P. Dannebergs". No 1938. gada brauca uz tvaikoņa "Vulcan". Pēc 2. pasaules kara strādāja par praktisko mācību instruktoru Latvijas PSR Jivju rūpniecības Tautas komisariāta jūrniecības jungu skolā (1945–1951). No 1951. gada brauca par mehāniķi un vecāko mehāniķi uz vidējiem zvejas traleriem tālējās zvejas ekspedīcijās Atlantijas okeānā, uz transporta refrīžeratorkuģa "Nemuna" (1957–1958) un peldošās bāzes "Konda" (1958–1964). Vēlāk bija vecākais mehāniķis uz zvejnieku kolhoza "Zvejnieks" zemessmēlēja "Zarja". 1962. gadā apbalvots ar ordeni "Goda zīme". Miris 1979. gadā Rīgā, apbedīts 2. Meža kapos..

Edmunds Aleksandrs Zoltners dzimis 1919. gada 1. janvārī Ventspilī. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Tās 2. klasi beidzis 1941. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1942. gadā. Jūrā sācis iet 1937. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa "Auseklis". 1941. gadā sācis braukt par kurinātāju uz tvaikoņa "Andrejs Kalniņš". PSRS – Vācijas kara sākumā kuģis bija Libekā, kur Vācijas varas iestādes to konfiscēja un pārlīka zem Vācijas karoga. Tvaikoni pārdēvēja par "Stadt Riga". Pēc kuģu mehāniķa diploma iegūšanas iecelts par tā 3., vēlāk 2. mehāniķi. Gājis bojā 1944. gada 6. augustā Vācijas piekrastē Ziemeļjūrā britu aviācijas uzbrukuma laikā.

Aleksandrs Zverevs dzimis 1919. gada 27. novembrī Maskavas apgabalā. Inženieris, zivrrūpniecības darbinieks. 1943. gadā beidzis A. Mikojana Maskavas Zivrrūpniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu. Strādājis zivsaimniecības uzņēmumos Tulā un Heresonā. PSRS Zivsaimniecības ministrijas Zvejniecības pārvaldes priekšnieka vietnieks (1950–1954). No 1954. gada strādāja Latvijā vadošos amatos zivrrūpniecības nozarē, bija Latvijas PSR Jivju rūpniecības pārvaldes priekšnieka vietnieks, jivju rūpniecības ministra 1. vietnieks (1954–1960), pēc tam Ekspedīcijas zvejas pārvaldes priekšnieks. 1961. gadā iecelts par Latvijas PSR Zvejnieku kolhozu savienības plānošanas un ražošanas nodaļas priekšnieku. No 1964. gada Latvijas PSR Iekšējo ūdeņu pārvaldes priekšnieka vietnieks, no 1967. līdz 1968. gadam pārvaldes priekšnieks. Sekoja darbs Starpkolhozu ražošanas un apgādes uzņēmumā par ekonomisko pētījumu nodaļas vadošo inženieri (līdz 1987. gadam).■



VĒL VIENA LATVIJAS JŪRNIKĒKA DZĪVES STĀSTS

K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola bija Latvijas valsts tirdzniecības flotes kadru kalve, četrgadīga jūrskola tālbraucēja kapteiņa Ernesta Kalniņa vadībā tikko nodibinātās Latvijas valsts darbības sākuma gados. No turienes uz jūras tvaikoņiem devās jaunieši ar kapteiņa, stūrmaņa, kuģu mehāniķa diplomu. Jūrskola deva teorētisko jūras izglītību arī nākamajiem Latvijas kara flotes virsniekiem. 1944. gadā K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola beidza pastāvēt. Tā bija darbojusies ar labiem panākumiem un sagatavojusi lielu skaitu diplomētu kuģu vadītāju un mehāniķu.

K. Valdemāra jūrskolas vairs nav, un nu jau visi kādreizējie tās audzēkņi aizgājuši mūžībā un kuģo aizsaules jūrās, bet daudzu gadu gaitā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā ir savāktas biogrāfiskās ziņas par viņiem un jūrskolnieku atmiņas par skolu un skolotājiem. Fotografijas, dokumentus – tālbraucēju kapteiņu diplomus, braukšanas grāmatiņas un jūrskolnieku mācību līdzekļus – dāvinājuši skolas absolventi, šo cilvēku bērni, mazbērni un citi radinieki. Diemžēl daudzas no šīm liecībām ir zudušas, bet tās, kas saglabājušās, atrodas muzeja krājumā un aplūkojamas Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijā.



Bruno Mažeiks. 20. gs. 30. gadi.

Pagājušajā gadā pa elektronisko pastu pienāca vēstule no Jāņa Mažeika, kurš piedāvāja savu vectēvu, bijušās K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas audzēkņa Bruno Mažeika personiskās lietas. Viņš uzdāvināja mācību burtnīcas un pierakstu klades, mācību grāmatas, fotografijas, personīgās lietas. Īpaši interesanti bija Ilonas Mažeikas rakstītie memuāri, kurus apkopojis un atmiņu fragmentus muzejam darīja zināmus viņas dēls Jānis Mažeiks.

Katra cilvēka liktenis pieder viņam pašam un viņa tuviniekiem, un tomēr viss dziļi personiskais ir daļa no tā, ko saucam par laikmetu. Kā vairumam cilvēku,



Bruno un Alise Mažeiki kopā ar meitu Ilonu. 20. gs. 30. gadu beigas.

arī Bruno Mažeikam dzīvē milzīgas pārmaiņas nesa Latvijas okupācija un Otrais pasaules karš. Bruno Mažeika jūrnieka gaitas nebija ilgas. Viņa mūžs aprāvās agri un traģiski. Atmiņu fragmenti parāda laikmetu, sekojot meitas Ilonas piedzīvotajam no agras bērnības līdz 1940. gadam.

Ielūkosimies dažās atmiņu lappusēs, un tajās ir lasāms: “Mans tēvs Bruno Mažeiks piedzima 1904. gada 2. februārī Auru pagasta Bukaišos, vecvecāki no tēva puses dzīvoja Sauriešos. Savā dzimtā tēvs nebija vienīgais jūrnieks. Tēvam bija brālis Osvalds un divas māsas – Alīne un Elfrīda. Osvalds bija jūrnieks pēc profesijas, un viens no viņa diviem dēliem arī brauca jūrā kā kuģu mehāniķis. Tēva mamma vācu laikā, kad mēs ar tēvu biežāk ieradāmies Sauriešos pie viņiem, strādāja skolā par apkopēju, un viņai bija hobijs vākt miklas, ko viņai skolas bērni piegādāja un ko viņa rakstīja biezā kantora grāmatā. Vectēvs taisīja glītus groziņus, no kuriem viens vēl tagad stāv man uz skapja, tā ka groziņam ir jau vairāk nekā 70 gadu.”

Pēc pamatskolas uzreiz jūrskolā nemaz tā nevarēja tikt, vajadzēja uz zēģelniekiem nobraukt kādu laiku. Pēc Jelgavas arodskolas beigšanas Bruno Mažeiks iestājās K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā, kad tajā atvēra jaunu nodaļu – kuģu mehāniķu sagatavošanai. Sākumā K. Valdemāra jūrskolā bija tikai kuģu vadītāju nodaļa.

Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas 1920. gadā dibinātajā jūrskolā uzņēma zēnus, ne jaunākus par 16 gadiem, kuri bija beiguši sešu klašu pamatskolu. Skolas nauda bija 20 latu gadā, bet līdz 25% trūcīgo skolnieku no skolas



naudas atbrīvoja. Mācības notika latviešu valodā. Mācīja navigāciju, jūras astronomiju, algebru, trigonometriju, angļu valodu, kuģniecības likumus, kuģu būvi, elektrotehniku, tvaika turbīnas, tvaika katlus, tvaika mašīnas un palīgmehānismus, virzuļmašīnu teoriju, iekšdedzes dzinējus, apgaismes ķermeņus, kā arī citus priekšmetus.

1928./1929. mācību gadā Kuģu mehāniķu nodaļā otro klasi beidza 41 skolēns, to vidū Bruno Mažeiks. Pabeidzis otro klasi, viņš brauca uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem "Vizma", "Bārta" un karakuģa "Varonis". Viņa amats bija kurinātājs un ogļu padevējs. Darbs bija fiziski grūts.

Kā raksta Ilona Mažeika, tēvs lāgiem mācījies jūrskolā, lāgiem gājis jūrā, jo jūrskolas noteikumi paredzēja, ka pēc katra kursa beigšanas jāiziet obligātā prakse.

K. Valdemāra jūrskolas mācību programmā bija paredzēts, ka Kuģu mehāniķu nodaļas audzēkņiem pirms katra mācību gada vajadzēja izpildīt darba cenzu vai braukšanas cenzu, vai arī darba un braukšanas cenzu. Kuģu mehānikas nodaļas otrās līdz ceturtās klases audzēkņiem pēc kursa pabeigšanas un likumā noteiktā jūras braukšanas un darbnīcu darba cenza izpildīšanas Jūrniecības departaments izsniedza trešās, otrās vai pirmās šķiras kuģu mehāniķa diplomu.

Bruno Mažeiks no 1926. līdz 1928. gadam darbnīcu darba praksi jeb darba cenzu izpildīja un atslēdznieka amatu apguva V. Pelca, J. Zariņa un R. Dziedātāja mehāniskajās darbnīcās. Muzejam dāvinātajos materiālos lasāms, ka 1933. gada 5. maijā Latvijas pilsonis Bruno Mažeiks rakstījis Finanšu ministrijas Jūrniecības departamenta Kuģniecības nodaļai adresētu lūgumu: "Laipni lūdzu izsniegt man otrās šķiras kuģu mehāniķa diplomu. Esmu 24 gadus vecs, 1933. gadā beidzu Krišjāņa Valdemāra kuģu mehāniķu nodaļas trešās klases kursu. Esmu nobraucis uz jūras kuģiem mašīnu personāla sastāvā un nostrādājis metālapstrādāšanas darbnīcās likumā paredzēto cenzu. Braukšanas cenzs: tvaikonis "Imanta", 700 IHP, kā III mehāniķis 9 mēnešus un 12 dienas, tvaikonis "Bārta", 1100 IHP, kā III mehāniķis 15 mēnešus un 7 dienas. Darba cenzs: V. Pelca mehāniskā darbnīcā kā atslēdznieka palīgs 9 mēnešus un 20 dienas, J. Zariņa un R. Dziedātāja mehāniskā darbnīcā Rīgā kā atslēdznieks 18 mēnešus un 7 dienas, Pasta un telegrāfa departamenta galvenā darbnīcā Rīgā kā atslēdznieks 14 mēnešus 9 dienas. Uzrādītā braukšanas laikā kuģis nav atradies brīvgulā, nedz ilgstošā remontā."

Par savu vecāku iepazīšanos Ilona Mažeika raksta: "Tajā laikā, kad mani vecāki iepazīlušies kādā zaļumballē, tēvs jau bijis jūrnieka formā, un varbūt šis apstāklis nospēlējis savu lomu, kādēļ mana mamma, kas bija noskatījusi, ka viņš sarunājas ar savu onkuli, pēc tam šim onkulim, kuru pazina, bija palūgusi pasveicināt "to puisi, ar ko jūs pirmīt runājat". Tēvs pēc tam viņu uzaicinājis uz deju, un tā tās lietas sākušās. Vispār mana mamma bijusi apsviedīga un



glīta, puisiem patikusi. Būtu varējusi ieprecēties bagātās mājās, bet, būdama emocionāla un artistiska, izvēlējās vīru pēc citiem kritērijiem. Mamma mācījās Liepājas komercskolā, bet to pameta, jo gribējās kaut ko citu. Sāka strādāt par piena pārraudzi un vēlāk par krejotavas vadītāju.”

Jaunā ģimene pārcēlās uz Rīgu un sāka mājot īrētos dzīvokļos. Rocība bija neliela. Ilona raksta: “Kad nu abi bija pietiekami tālu nonākuši, viņi devās iekarot Rīgu. Pārdaugavā Palisādes ielā īrēja sīku dzīvoklīti, baznīcu, kurā laulāties, izraudzījās Dubultos, jo tur mazāk jāmaksā. Bija nepieciešamākās mēbeles, nepieciešamākie trauki. Vēl dzīvojuši arī citur, kaut ko atceros tikai no Ģertrūdes ielas sētas mājas, kur pārcēlāmies no Pārdaugavas un dzīvojām līdz 1939. gadam. No tiem laikiem atceros, ka istabā bija ēdamgalds ar milzīgi resnām kājām. Zem tā varēju paiet stāvus. Rudenī pēc atgriešanās no laukiem kaut kas ar galdu bija noticis – paiet stāvus zem tā vairs nevarēju.”

Tālāk Ilona atceras: “1939. gada rudens. Vācieši repatriējušies, ģimene ievācās jaunā dzīvoklī Stabu ielā. Četras ar pusi istabas, vannas istaba. Arī dažas jaunas mēbeles, ko mamma nopirkusi no aizbraucējiem. Arī pāris gleznu, viena no tām varētu būt bijusi labs baltvāciešu mākslinieka darbs, un skaista vāze, kura tāpat kā glezna ņēma sliktu galu.”

Vēlākajos gados viņa rakstīja: “Tā nu ir iznācis, ka mani vecāki visu laiku ir strādājuši, sitoties pa dzīvi, kā nu varēdami, un kaldami rožainus nākotnes plānus. Daudz jau nebija sastrādājuši arī uz to brīdi, kad es piedzimu, ja jau pēc atvešanas no slimnīcas nolikuši gultiņas vietā mani gulēt uz diviem sasietiem krēsliem. Grāmatu mājās bija maz, viena etažerīte, un arī tajā augšējā plauktiņā vēl bija vieta puķu vāzītei. Tēvam gan bija diezgan daudz tehnisku grāmatu, kas bija galvenokārt vācu valodā. Vācu un krievu valodu tēvs prata labi, angļu ne. Atceros, viņš sacīja, ka angļu valodā bieži bijuši “coberi”. Mammai bija Si-gridas Unsetes kopotie raksti un daži tajā laikā populāri romāni. Tēvam bija ļoti labas rokas, viņš pats piesita kurpēm papēžus un pazoles, bez problēmām salaboja visu mājas tehniku (daudz jau toreiz nebija), labi gatavoja ēst. Mājās pāris kalendāra turētāji, ko viņš bija ļoti akurāti un mākslinieciski izzāgējis no metāla loksnes, un precīzi nostrādāts masīvs metāla enkurs, apmēram 15 cm augsts ar kustīgu savienojuma vietu starp kātu un apakšdaļu. Viņam patika noņemt ar tehniskām lietām.”

1938. un 1939. gadā Bruno Mažeiks gāja jūrā par kuģu 2. un 3. mehāniķi uz tvaikoņiem “Malta” un “Abava”, kuri devās uz dažādām Eiropas zemēm. 1940. gadā viņš pabeidza K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu, un tajā pašā gadā Padomju Savienība okupēja Latviju. Okupācija un karš izjauca daudzas cerības un skaistus sapņus. Ilona Mažeika stāsta: “Mans tēvs bija kluss, inteligents un prātīgs cilvēks, bet nepietiekami enerģisks, lai pievaldītu savu izdarīgo sievu. Viņai gribējās dzīvēt tikt uz augšu, bet viņa nenovērtēja, kas tā par varu, kas tobrīd bija Latvijā. Lozungi jau bija skaisti – apspiestajiem



Bruno, Ilona un Alise pēdējo reizi kopā. Jelgavā, 1941. gada jūnijā.

darbaļaudīm nu tik viss būs, no katra pēc spējām, katram pēc viņa darba. Mamma dabūja darbu Rīgas manufaktūrā par kadru daļas vadītāju. Atmodās viņas mākslinieciskie talanti, un viņa sāka organizēt māksliniecisko pašdarbību savā darbavietā, sacerēja un uzveda dzejas montāžas, piedalījās skatēs. Man arī tika. Pēc garām un garlaicīgām sapulcēm ar referātiem, kuru laikā es klusu sēdēju un spēlējos ar kabatlakatiņu, jo nekā labāka līdzī nebija, notika izrādes, kur es skaitīju: "Staļins, lielais bērnu draugs, vēl par tēvu gādīgāks". Vairāk neatceros, bet uzstāšanās bija vairākas, un manā repertuārā arī bija kas vairāk par šo vienu dzejoli."

Karam sākoties, Ilona ar vecmammu tika aizsūtītas uz Jaunauci. Nekas nebija zināms par Ilonas vecākiem. "Vēlāk no krusttēva uzzināju, ka neilgi pirms krievu aiziešanas no Rīgas mamma teikusi, ka jāevakuējas uz Krieviju, jo vācieši netaupīs nevienu," raksta Ilona. "Vajadzību evakuēties viņa apzinājās, bet tas nebija iemesls, lai kaut kā gatavotos. Aizgāja uz darbu kurpītēs uz augstiem papēžiem, adīta jaciņa palika darbā uz atzveltnes, jo diena bija silta, un tāda viņa aizgāja darba darīšanās uz kādu iestādi. Tur pagalmā pulcējās kaut kādi aktīvisti. Viens no viņiem mammai sacījis: "Alise, iesim kopā partizānos." Mamma atbildējusi: "Labprāt! Kas man būs jādara?" Iestājusies kopējā rindā. Pēc brīža atnācis kāds pieredzējušāks un pateicis: "Visas sievietes aiziet tajā pagalma pusē un (pievērsdamies mammai) jūs arī." Viņas partizānu gaitas šajā vietā beidzās. Smagajā mašīnā viņu pa Brīvības ielu izveda no Rīgas, no augšējiem māju stāviem šāvuši. Kādu gabalu ārpus Rīgas pabraucis, šoferis pateicis, ka



sapļisusi mašina, un tālāko ceļu mamma brīžam braukšus, vairāk kājām veikusi līdz Valgai, kur tikusi evakuējamo vilcienā.”

Rakstīdama par skolas gadiem, Ilona atceras: “Otrajā vācu laika ziemā skolā bija jābūt jau sešos no rīta, jo skola strādāja trijās maiņās. Vai, cik ļoti negribējās no rīta celties, cik tētīm manis bija žēl! Toties pēcpusdienā varēja doties klejot pa Rīgu. Mācīšanās notika tikai vakarā, kad tētis pārnāca mājās. Tā bija iegājies, un es uzskatīju par pašsaprotamu, ka viņš piedalās mācīšanās procesā. Tajā ziemā tēvs mani laida Beatrices Vīgneres ritmoplastikas studijā. Man tur ļoti patika, žēl, ka tam bija ātri jābeidzas. Kad atgriezos Rīgā pēc krievu ieņākšanas, es to māju Teātra ielā uzmeklēju. No turienes dvesa pamestība. Abas māsas Vīgneres bija aizbraukušas uz ārzemēm.” Tālāk Ilona Mažeika stāsta, ka viņa ar tēvu bieži gājusi uz teātri, bet īpaši uz operu. “Lielākoties stāvējām galerijā kājās, jo biļetes dabūt sēdvietās varēja reti – sezonā divas trīs reizes tēvam darbvietā tādas biļetes bija iespējams dabūt. Visu operas namu aizņēma vācu karavīri. Kur tai tautai bija radies tik daudz muzikālu zaldātu, tā man ir mīkla. Arī muzejus pa reizei apmeklējām. Tēvs bija ārkārtīgi rūpīgs, lai bērnam nekā netrūktu. Pārtika bija uz kartiņām. Paēdusi vācu laikā es biju diezgan labi, kā tēvs to dabūja gatavu, es nezinu.

Vācieši, kas pēdējās dienās pirms atkāpšanās no Rīgas ķēra ielās vīriešus, tēvu bija saķēruši un ar kuģi aizveduši. Kuģis bija piestājis Liepājā, tēvs bija no kuģa aizgājis pie radiem. Ja viņi būtu bijuši ar mieru, tēvs tur varētu arī palikt. Tas nozīmētu septiņus mēnešus līdz pašai kapitulācijai. Viņi acīmredzot nebija ar mieru, tēvs aizgāja atpakaļ uz kuģi, citas iespējas viņam nebija.”

Bruno Mažeika tālākais dzīves ceļš līdzinās daudzu cilvēku moku ceļam pagājušajā gadsimtā. Tēvu Ilona vairs nesastapa. Pēc piespiedu darba Vācijā viņš bija ceļā atpakaļ uz Latviju, no viņa ir saņemta viena vēstule, kurā rakstīts, ka viņš ir jau padomju okupācijas zonā. Ilona Mažeika pēc kara bija satikusi kādu, kurš stāstījis, ka tēvs miris transporta vagonā ar tifu vai difteriju.■

Inta Kārkliņa

VAI LATVIJA IR JŪRAS VALSTS VAI VALSTS PIE JŪRAS?

Latvija ir jūras valsts! Apriori! Ir! To taču zina visi. Ne jau velti Latvijai iedalīti 500 kilometri no Baltijas jūras 8000 kilometru garās krasta līnijas. Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības šefs Igors Pavlovs arodbiedrības rīkotajos Jūras svētkos Brīvdabas muzejā atgādināja, ka Latvija nav valsts pie jūras, bet ir jūras valsts. Tomēr reizēm šķiet, ka Latvijas jūrniecība ir pamatīgi izkliedēta šajā 500 kilometru garajā jūras piekrastē. Varbūt mūsu kaimiņi lietuvieši ar jūrlietu koncentrēšanos Klaipēdā kā tādā jūrniecības salīnā ir ieguvēji? Kaut vai tas vēriens un milzīgā nozīme, kāda valsts līmenī ar dažādiem pasākumiem tiek pievērsta Jūras svētku svinēšanai nedēļas garumā, apliecina valsts attieksmi pret jūrlietām. Šogad uz Jūras svētkiem Klaipēdā ieradās pat jaunievēlētais Lietuvas prezidents Gitans Nausēda.

Zīmīgi, ka simt gadu pēc Latvijas valsts jūrniecības izveides Latvijas jūrniecības sabiedrība skaudrāk nekā jebkad agrāk ir apjautusi, ka Latvijas valsts jūrniecībai steidzami jāveic reanimācija: ir jāpieņem jūrniecības nozares politika un jāizstrādā tāda stratēģija, kas varētu kļiedēt bažas par jūrniecības nozares drīzu nāvi, kā arī spētu izcelt jūrniecību no tās bedres, kādā tā ir nonākusi Latvijas brīvvalsts trīsdesmit gados.

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits atzīst: “Protams, mēs esam jūras valsts, un es gribu cerēt, ka arī jūras lielvalsts. Mēs varam lepoties ar ļoti garu krasta līniju, un šis potenciāls ir jāizmanto. Ne tikai ostu potenciāls, ne tikai tūrisma un atpūtas potenciāls, kas arī ir ļoti svarīgi, bet tas ekonomiskais potenciāls, kuru mums var dot jūra.”



NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

JAUNS SKATU TORNIS KUIVIŽOS



Autobraucēji, dodoties pa “Via Baltica” (A1) no Salacgrīvas Igaunijas virzienā, noteikti būs pamanījuši 14 metrus augsto skatu torni Kuivižos Krišupītes krastā. Tas ir blakus 2002. gadā atklātajai ciema identitātes zīmei (koka tēlnieks Ģirts Burvis), kurā norādīts gada skaitlis “1864”, kad, pēc nostāstiem, 13 vīri ar lāpstām padziļinājuši Krišupītes grīvu, lai tur iebūvētu ostu piekrastnieku laivām. Tajā pašā gadā Ainažos pēc K. Valdemāra iniciatīvas atvēra pirmo latviešu un igauņu jūrskolu.

Jaunā skatu torņa projekts īstenots, pateicoties biedrības “Jūrkanete” (zivsaimniecības vietējā rīcības grupa) un Lauku atbalsta dienesta sniegtajam finansējumam pasākumā “Sabiedrības virzītas vietējās attīstības stratēģijas īstenošana. Atbalsts resursu vairošanai un klimata pārmaiņu mazināšanai teritorijā”.

Projekta īstenotājs Atis Jirgensons stāsta, ka aktivitāšu rezultātā blakus skatu tornim izbūvēts labiekārtots stāvlaukums, soli un galdi velotūristu atpūtai, kā arī tualete.

Skatu tornī sadarbībā ar Salacgrīvas Tūrisma informācijas centru izvietoti stendi par vietējo zvejniecību un kultūrvēsturisko mantojumu. Tādējādi, attīstoties velotūrismam, vietējiem iedzīvotājiem un novada viesiem tiks nodrošināta labiekārtota apmešanās vieta, kur būs iespējams uzkāpt skatu tornī, lai pavērotu piejūras dabas krāšņumu un vietējo zvejnieku gaitas, atpūsties un sagaidīt jahtas un zvejnieku laivas no selgas un saulrietu jūrā.■

REŅĢĒDĀJU FESTIVĀLA VIRSUZDEVUMS IR REĢIONĀLA EKONOMISKĀ UN SOCIĀLĀ ROSĪBA

25. maijā Salacgrīvā notika jau ceturtais Reņģēdāju festivāls. Pasākumu ievadīja pūtēju orķestra, kora un dalībnieku gājiens. Vēlāk tika dots starts reņģu smelšanas sacensībām un Salacgrīvas sievas dalījās ar reņģēdāju stāstiem.

“Komplimentāri teikts, ka festivāls ir veltīts reņģu cildināšanai – reņģu ķērāji un reņģu ēdāji. Tas viss, protams, tā ir no emocionālā viedokļa. Bet festivāla virsuzdevums ir reģionāla ekonomiskā un sociālā rosība. Lai cilvēki paši sevi



apzinātos, lai veidotu jaunus produktus, lai strādātu jau kā nelieli uzņēmēji. Lai viņiem vienkārši šajā pusē būtu labi, un arī tiem, kas atbrauc, būtu interesanti. Reņģēdāju festivāla galvenais mezgla punkts ir ģimeņu sacensības reņģu ēdienu gatavošanā. Šoreiz nolikumā ierakstīts, ka tam jābūt siltajam. Tad ir liels sektors bērniem, kur viņi var dzīvoties gan kopā ar vecākiem, gan atsevišķi. Tā ka reņģēdāji nav vis pagātnes metaforisks apzīmējums, bet pagātne šodien, šajā sestdienā un uz nākotni," skaidroja festivāla idejas autors Dzintris Kolāts.



"Ēdiet reņģes, cik tik jaudas!" Tā, sagaidot ceturto Reņģēdāju festivālu Salacgrīvā, pie tautas vērsās pazīstamais dietologs Andis Brēmanis. Kad pietiekami baudīti laši, zuši un nēģi, laiks piesēst pie galda, ko grezno "zivju zivs" – reņģe. Ja tautā populārais dakteris Anatolijs Danilāns pirms reņģēdāju svētkiem iesmej: "Ēdiet reņģes, kamēr paliek nelabi!", Andis Brēmanis tomēr pakrata pirkstu – festivāla rītā Salacas krastā dabūto "reņģu spainīti par brīvu" vajag gudri sadalīt visai nedēļai, jo pārēsties reņģes arī nav nekāds prāta darbs. Ceļā uz reņģi kā Latvijas nacionālo zivi, šķiet, latviešiem priekšā jau aizsteigušies igauņi, kuri 2006. gadā Zivsaimnieku asociācijas izsludinātajā balsojumā reņģi iecēluši Igaunijas nacionālās zivs godā. Tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis necieta ļaudis, kuri atļāvās apgalvot, ka zivis smird. "Tās smaržo!" uzsvēra viedais Kolkas raga saimnieks. Ja nu tomēr jums liekas, ka pēc reņģu tīrīšanas rokas ož, notīriet tās ar svaiga citrona šķēlīti vai kafijas biežumiem. Reņģēdāji no jūras velšu aroma nebaidās!■

"LATVIJAS PASTS" IZDOD ŠLĪTERES BĀKAI VELTĪTU PASTMARKU

"Latvijas pasts" izdevis jaunu pastmarku sērijā "Latvijas bākas", uz tās redzama 1849. gadā būvētā Šlīteres bāka, kas atrodas Dundagas pagastā Zilo kalnu kraujas malā un ir gan virs jūras līmeņa augstākā, gan iekšzemē vistālāk celtā bāka Latvijā. Jaunās pastmarkas pirmās dienas zīmogošana notika 2019. gada 15. martā. Pastmarka "Šlīteres bāka" izdota 80 tūkstošu eksemplāru lielā metienā, un tās nominālvērtība ir 90 eiro centu, kas atbilst vienkāršas A klases vēstules nosūtīšanas izmaksām Eiropas Savienības teritorijā. Līdz ar pastmarku izdota īpaša aploksne 1000 eksemplāru





UZZIŅAI

"Latvijas pasts" sēriju "Latvijas bākas" sāka izdot 2003. gadā, un šajā laikā pavisam emitētas 14 dažādām Latvijas bākām veltītas pastmarkas: Ragaciema bākai (2018), Rojas bākai (2017), Ovišu bākai (2016), Salacgrīvas bākai (2015), Ainažu bākai (2014), Užavas bākai (2010), Liepājas bākai (2009), Akmeņraga bākai (2008), Papes bākai (2007), Mērsraga bākai (2006), Daugavgrīvas bākai (2005), Miķeļbākai (2004) un Kolkas bākai (2003).

metienā. Jauno filatēlijas izdevumu dizaina autore ir māksliniece Arta Ozola-Jaunarāja.

Šlīteres bāka atrodas 5,3 kilometrus no Baltijas jūras krasta Šlīteres Zilo kalnu kraujas malā. Tās torņa augstums ir 26 metri un piektais stāvs atrodas 100 metru augstumā virs jūras līmeņa, no kurienes paveras skats uz Baltijas jūru un Slīteres Nacionālā parka mežiem. Bāku 1849. gadā uzcēla Dundagas muižas barons, lai novērotu meža ugunsgrēkus un tā būtu dienas orientieris kuģiem Baltijas jūras lrbes šaurumā. Bākuguns Šlīteres bākā dega līdz 1999. gadam, bet kopš 2000. gada bāka ir viens no Slīteres Nacionālā parka tūrisma un dabas izglītības objektiem.■

NAVIGĀCIJAS TEHNISKO LĪDZEKĻU DIENĀ MĒRSRAGA BĀKU APMEKLĒ 108 INTERESENTI



Papes bāka.

Pirmo reizi atzīmējot Pasaules jūras navigācijas tehnisko līdzekļu dienu, 1. jūlijā Latvijā bez maksas apskatei tika atvērtas trīs bākas. Mērsraga bāku šajā dienā apmeklēja 108 interesenti, Papes bāku – vairāk nekā 30 un Ovišu bāku – ap 20 cilvēku.

Ventspils brīvostas Kuģošanas atbalsta dienesta vadītājs Normunds Kornijanovs uzsvēra, ka salīdzinoši mazā interese par Ovišu bāku ir sa-

protama, jo šo bāku par simbolisku samaksu iespējams apmeklēt arī ikdienā, tāpēc daudzi, kam bāka šķiet interesanta, jau ir paguvuši to apskatīt. Savukārt Papes bāka atrodas vistālāk no Rīgas, un, kā pastāstīja Liepājas ostas Hidrogrāfijas grupas vadītājs Dainis Enģelis, to 1. jūlijā apciemoja tikai liepājnieki.

Mērsraga bāku visvairāk apmeklēja rīdzinieki, arī vietējie mērsradznieki, bet tālākie viesi bija no Francijas. Mērsraga informācijas centra vadītāja Inga



Hartika pat noskaidrojusi, ka jaunākais apmeklētājs, kurš Pasaules jūras navigācijas tehnisko līdzekļu dienā “uzkāpis” Mērsraga bākā, bija četrus mēnešus vecais Jēkabs, savukārt vecākā – kāda 83 gadus veca kundze.

“Vairāki apmeklētāji atzina, ka šeit nekad nav bijuši un informācija par bāku atvēršanu bezmaksas apskatei mudinājusi izkustēties no mājām. Vairāki mērsradznieki nāca ar interesantiem stāstiem un atmiņām gan no piecdesmitajiem gadiem, gan arī no laika, kad Mērsrags bija slēgtā zona, kur varēja iekļūt, uzrādot caurlaidi un personu apliecinošu dokumentu,” pastāstīja Inga Hartika. ■

KĀJĀM GAR JŪRAS KRASTU

Autotransporta direkcija sadarbībā ar tūrisma asociāciju “Lauku ceļotājs” piedāvā iedzīvotājiem izbaudīt pārgājienu pa vairāk nekā 1200 kilometru garo Jūrtaku, pie kuras ērti un droši var piebraukt ar autobusu vai vilcienu. Piekrastē iespējams apskatīt vairāk nekā 500 dabas, vēstures un kultūras objektu, turklāt ar sabiedrisko transportu ērti var nokļūt teju pie katra gājēju maršruta visā Latvijā.

Asociācija izstrādājusi vairākus vienas vai divu dienu pastaigu maršrutus gar visu Latvijas piekrasti, kas dod iespēju apskatīt Dižjūru, Mazjūru, Jūrmalu un Rīgu, kā arī visu Vidzemes piekrasti un turpināt ceļu pa Igaunijas krastu. Lai atvieglotu nokļūšanu līdz maršrutu galapunktiem, tiek piedāvātas vairākas sabiedriskā transporta maršrutu idejas no galvaspilsētas. Piemēram, no Rīgas uz Saulkrastiem ar vilcienu vai autobusu var nokļūt katru stundu visas dienas garumā, ar sabiedrisko transportu iespējams aizbraukt arī uz mazāk zināmiem Jūrtakas maršrutu galapunktiem – Kaltēni, Ģipku, Saunagu un citiem. Jūrtakai var viegli piekļūt arī no citām pilsētām un gājēju ceļu uzsākt no gandrīz jebkuras vietas jūras krastā.

Piekraste kopumā ir sadalīta astoņos posmos, un ceļotāji pēc saviem iesakiem pārgājienu var izvēlēties jebkuru maršruta daļu. ■



JŪRAS PIEKRASTĒ SVIN JŪRAS SVĒTKUS – ZVEJNIEKU SVĒTKUS

Viens no vasaras košākajiem notikumiem Latvijas zvejniekciemos un piejūras pilsētās ir Jūras svētki, ko daudzviet pēc veca ieraduma un senām tradīcijām sauc par Zvejnieku svētkiem. Jūras pavēlnieks Neptūns, laivu regates, svinīgais svētku gājiens, amatnieku tirdziņi, jēstri koncerti un pāri visam zivju



smarža un kopības sajūta vietējiem iedzīvotājiem un svētku apmeklētājiem. Šogad Zvejnieku svētki pulcēja apmeklētājus Ventspilī, Jūrmalcīemā, Lapmežcīemā, Salacgrīvā, Rojā, Carnikavā, Liepājā, Mērsragā, Pāvilosā un Rēzeknes novada Nagļos – vienīgajā iekšzemes zvejniekcīemā, kā arī citviet Latvijā.

Oficiāli pirmo reizi Zvejnieku svētki svinēti 1936. gadā, bet plašas svinēšanas aizmetņi, kā liecina tā laika preses materiāli, redzami jau 20. gadsimta divdesmitajos gados.

Pirms 80 gadiem, 1939. gada 2. jūlijā, Kolkā ir notikuši pirmie Zvejnieku svētki. Aizgājušo gadu svētku notikumus glabā kolcinieku fotoarhīvs. Lielu daļu no šīm bildēm 13. jūlijā varēja skatīt Kolkas tautas namā izstādē "Jūras svētkiem Kolkā — 80".

Sākotnēji šie svētki svinēti, lai popularizētu zvejniecību un veicinātu vietējo zvejnieku, zivju cehu darbinieku un vietējo iedzīvotāju kopā sanākšanu, taču līdz mūsdienām tie kļuvuši par plaši svinētiem svētkiem, gandrīz vai vieniem no populārākajiem latviešu vasaras svētkiem, kuru organizēšanā joprojām iesaistās arī zvejnieku ģimenes, kaut to skaits ar katru gadu sarūk.

Visplašāk un krāšņāk šos svētkus savulaik svinēja zvejnieku kolhozi, bet arī tagad visā piekrastē no Liepājas līdz Ainažiem pulcējas cilvēki, lai baudītu jūras vilinājumu gandrīz pašā vasaras viducī. Lai gan zvejnieki ir bažīgi par sarukušajiem zivju resursiem, tomēr svētkos zivju nekad netrūkst. No jūras pūš spirtga brīze, no tuvējās estrādes skan jūras dziesmas, kaut kur noris zvejnieka zābaka tālmešanas sacensības, vēl citur vīri, kā ik gadus, cenšas nepadoties alus grādiem un caur sevi izlaist simtiem litru miestīņa. Šajā Jūras svētku naktī visi ir uz viena viļņa, saceltais virpulis norimst vien uz rīta pusi. Sākas jauna diena, bet tas jau ir pavisam cits stāsts.■

JŪRNICĪBAS NOZARES PLUDMALES VOLEJBOLA TURNĪRS

20. jūlijā jau otro gadu pēc kārtas Vecāķu pludmales volejbola laukumos notika pludmales volejbola turnīrs "IMSC Friendship Volleyball Tournament 2019",

ko rīkoja Starptautiskā Jūrniciības sporta savienība (*International Maritime Sport Community, IMSC*) sadarbībā ar Latvijas Jūrniciības savienību.

Turnīrs pulcēja 24 komandas – vairāk nekā 100 dalībnieku un viņu ģimenes locekļu. Komandas bija no jūrniciības mācību iestādēm, kuģu apkalpju komplektēšanas





kompānijām, kuģu menedžmenta kompānijām, arī no Latvijas Jūras administrācijas un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības.

Lai iespēja cīnīties par balvām būtu visām komandām, sacensību pirmajā kārtā tika noteikti "profesionāļi" un "amatieri", lai pēc tam, otrajā kārtā, jau noteiktu stiprākās komandas katrā grupā jeb "lielajā" un "mazajā" finālā.

"Lielajā" finālā 1. vietu izcīnīja "Lloyd's Register – Garant Group Klaipeda" komanda, 2. vietā Latvijas Jūras akadēmija un 3. vietā "Novikontas" Jūras koledža.

"Mazajā" finālā uzvarēja "Novikontas" Jūras koledžas studentu 2. komanda, aiz sevis atstājot "Bernhard Schulte Shipmanagement", savukārt 3. vietā ierindojās "Candina Baltica" komanda. Uzvarētāji tika apbalvoti ar speciāli šim pasākumam izgatavotiem kausiem un medaļām.■



UZZIŅAI

Turnīru sponsorēja "Novikontas Group", "Bernhard Schulte Shipmanagement", "Klip Marine Shipmanagement", Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, "LAPA Ltd", "Dunam Marine", "Amento", "Luminor Bank".

ARĪ NĒGIEM SAVI SVĒTKI

Nēģu svētki ir vērienīgākie svētki Carnikavas novadā, kuri ik gadu tiek svinēti augustā, atzīmējot nēģu zvejas sezonas atklāšanu.

Dienas laikā notiek amatnieku tirdziņš, svētku gājiens, sportiskās aktivitātes, laivu parāde, muzikantu koncerts, nēģu ātrēšanas sacensības. Viens no svētku nozīmīgākajiem notikumiem ir Carnikavas nēģu zupas vārīšana 400 litru lielā katlā. Gaujmalas "ledvesmas piestātnē" svētku viesiem bija iespēja piedalīties dažādās radošajās darbnīcās un meistarklasēs un atpūsties skaistā vietā pie Gaujas. Savukārt pie Carnikavas Novadpētniecības centra tika daudzīnātas nēģu ķeršanas tradīcijas un galvenie tradīciju glabātāji – Carnikavas zvejnieki. Viens no vecākajiem Carnikavas zvejniekiem Arvīds Ozoliņš izrādīja vēl pavisam nesen paša uzmeistaroto linuma nēģu murdu un stāstīja Carnikavas Novadpētniecības centra apmeklētājiem par nēģu ķeršanas tradīciju turpināšanu mūsdienās.





12. oktobrī Nēgu svētki tika svinēti Salacgrīvas novadā, tajos godināja nēgu zvejas amata meistarus un pašu apaļmutnieku nēgi. Viesi apmeklēja trīs nēgu tačus uz Salacas un vienu pie Svētupes. Notika Nēgu kross, "Pasaulē garākais viltotais nēģis", radošās darbnīcas, amatnieku tirdziņš, foto orientēšanās Salacgrīvā, ciemošanās Salacgrīvas muzejā un Dabas izglītības centrā.

Pirmo reizi rīkojot Nēgu dienu Pāvilostā 2018. gadā, pasākuma rīkotājiem pietrūka zināšanu un pieredzes šādu svētku organizēšanā. Pēc pasākuma tika izvērtēti kā plusi, tā arī lietas, kas būtu jāuzlabo un jāpapildina. Ar šādu domu Nēgu dienas organizatori 12. oktobrī devās uz Salacgrīvu, kur Nēgu diena notika nu jau astoto reizi. Viesiem bija iespēja gan aprunāties ar Salacgrīvas nēgu dienas rīkotājiem, gan redzēt, kā pasākums norisinās pie Salacas un Svētupes nēgu tačiem. Informācija un idejas bija iegūtas, vien atlika tās ieviest arī Pāvilostas Nēgu dienas pasākumā, ko organizatori arī darija.

Šogad Nēgu diena Pāvilostā notika par mēnesi agrāk nekā iepriekšējā gadā, proti, 27. oktobrī, lai pasākuma apmeklētājus un dalībniekus nestindzinātu pirmais ziemas sals. Zemas gaisa temperatūras nebija, toties visā valstī tika ziņota stipra vētra. Lai gan brāzmainie vēji ik pa brīdim iepūta arī Nēgu dienas norises vietā Pāvilostas ostas teritorijā, tomēr nēgu cienītājus tas nenobiedēja, apmeklētāju bija vairāk nekā pirms gada.■

JŪRIECĪBAS BOULINGA TURNĪRS KĻUVIS PAR TRADĪCIJU

Novembra sākumā norisinājās nu jau tradicionālais "IMSC Latvian Maritime Bowling Cup" jeb Latvijas jūrniecības bowlinga kausa izcīņa. Pasākumu organizēja IMSC (*International Maritime Sport Community*) un Latvijas Jūrniecības savienība.

Spēkiem mērojās 22 komandas, tas ir maksimālais komandu skaits atbilstoši celiņu skaitam pasākuma norises vietā, taču piedalīties gribētāju bija vēl vairāk. Sacensību pirmajā kārtā komandas izcīnīja tiesības startēt "lielajā" vai "mazajā" finālā – katrā pa 11 komandām. Otrajā kārtā jau tika sadalītas balvas.

"Lielajā" finālā pirmo vietu izcīnīja "TB Marine", otrajā vietā atstājot "Luminor Latvija", bet trešajā vietā ierindojās "BGI LAT". "Mazajā" finālā pirmie bija "Novikontas Connect", otrie "Marine Service Group", trešie "Hanza Marine Management".

Protams, turnīrs varēja notikt, pateicoties atbalstītājiem un





sponsoriem "Novikontas Group", Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieru arodbiedrībai, "Bernhard Schulte Shipmanagement", "MARINE Legal Bureau", "Ultramarin", "Unimars", "Luminor Latvija", "LAPA Ltd" un "Ziemeļu enkurs" alus darītavai. Komandas tika apbalvotas dažādās nominācijās ar īpaši šim pasākumam izstrādātam balvām, ka arī piemiņas balvām no "Ziemeļu enkurs" alus darītavas.■

"GRĀMATA VIENO BURTNIEKU AR JŪRU"

Ar šādu rosinošu nosaukumu šoruden Salacas baseina bibliotēkās un skolās darbību uzsāka salacgrīviešu biedrība "Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs"". Sākotnēji paredzētie "Latvijas valsts mežu" un Valsts Kultūrkapitāla fonda atbalstītie pasākumi Vidzemes kultūras programmas ietvaros Salacgrīvas novada bibliotēkās un skolās pārauguši patriotiskā akcijā, rādot un stāstot, cik pašpieietiekams ir Salacgrīvas novads un kādas garīgās kultūras vērtības te gadu gaitā radušās un top vēl arvien.

Salacas burvību tēlojis Auseklis, Rūdolfs Blaumanis, Apsīšu Jēkabs, Pāvils Rozītis, Alfrēds Krūklis, Valdis Rūja, Viks un mūsu novadniece Daina Avotiņa. Kur nu vēl Jāņa Petera "mīlas vārdi Salacai". Cik vasaras dzejnieks ir pavadījis Vidzemes akmeņainajā jūrmalā! Un kur tad citur ainažnieks Rihards Bērziņš (Valdess) varēja radīt savus "Jūras vilkus"? Protams, tikai latviešu kuģniecības šūpulī Ainažos, kur vecajā skolā vēl arvien spokojas jūrskolnieku gari, lai gan viņi paši jau sen atdusas Ainažu vecajos kapos zem zilām atraitnītēm. Kā sēnes pēc lietus novada skolās un bibliotēkās izaugušas grāmatu izstādes, kas stāsta par Salacgrīvas novadu.

Bibliokuģis 2019. gada rudenī viesojās 19 Vidzemes bibliotēkās – Alojā, Braslavā, Puikulē, Ungurpilī (uzņēmējdarbības centrā "Sala"), Vilzēnos, Ēvelē, Matīšos, Rencēnos, Valmieras pagasta "Viesturos", Ramatā, Sēļu pagastā, Skaņkalnē un Burtniekos. Salacgrīvas novadā patriotisma stundas notiks Ainažu, Korģenes, Liepupes, Salacgrīvas, Svētcima un Tūjas bibliotēkās.■

LŪGŠANA PIE JŪRAS

Vides aizsardzības klubs (VAK), kā jau tas kopš 1998. gada tradicionāli iegājies, septembra pirmajā svētdienā aicināja uz gadskārtējo akciju "Lūgšana pie jūras". Par notikuma centrālo vietu tika izraudzīts Zaļās atmodas muzejs Jūrmalā, Dubultos. Visai ironiski, jo pašvaldība bija likusi muzejam rudenī izvērties no šīm telpām, taču muzeja vadība to darīt neplāno. Akcija iesākās ar svētbrīdi pie jūras, kuru vadīja Dubultu evaņģēliski luteriskās draudzes mācītājs Arnis Bušs. Pēc tam pie muzeja kopā ar māksliniecī Mariku Magnoliju tika veidota ziedu mandala, lai lūgšanām un labajiem nodomiem piešķirtu arī ārēju veidolu.



UZZIŅAI

1988. gadā VAK pirmo reizi aicināja iedzīvotājus pulcēties pie jūras, lai aizlūgtu ne tikai par Baltijas jūras, bet arī dvēseļu tīrību. Atmosferas priekšnojautās šī akcija radija plašu sabiedrības rezonansi – lūgšanā piedalījās aptuveni 30 tūkstoši Baltijas valstu iedzīvotāju, lai pievērstu uzmanību jūras ekoloģiskajām problēmām. 2019. gada rudenī lūgšana notika 31. reizi.

Pēdējos gados šai akcijai ir piešķirta lielāka ekoloģiska nozīme, jo Baltijas jūra ir viena no piesārņotākajām un kuģu transporta noslogotākajām jūrām pasaulē. Ievērojamu piesārņojumu rada intensīvā lauksaimniecība visās Baltijas jūras valstīs, pārmērīga nozveja. Turklāt regulāri parādās jauni apdraudējumi – pašlaik aktuālā iecere attīstīt akvakultūru, piesārņojums ar dažādiem plastmasas iepakojumiem, svešu agresīvo sugu ieceļošana Baltijas jūrā ar kuģu balasta ūdeņiem, Latvijā nesakārtotais jautājums ar kuģu notekūdeņiem. Vēl joprojām nav apzināts piesārņojums, ko rada pēc Otrā pasaules kara nogremdētie ķīmiskie ieroči. Šajā situācijā arvien lielāku nozīmi iegūst pilsoniskās sabiedrības un katra indivīda iesaiste dabas vērtību saglabāšanā, vides izglītības veicināšanā un ekoloģisko problēmu aktualizēšanā.■

“GROTS” TURPINĀS SAVU MISIJU



Jūras svētkos publiskai apskatei tika nodots atjaunotais zvejas kuģis “Grots”, viens no pirmajiem “Baltika” klases kuģiem, kas strādāja Baltijas jūrā. 1973. gadā tas nonāca zvejnieku kolhoza “Banga” rīcībā, bet pēdējos gadus uzticami kalpoja zvejnieku kompānijai “Verģi”. 2017. gada novembrī Ventspils muzejs parakstīja līgumu ar Lauku atbalsta dienestu par norakstītā kuģa sagatavošanas projektu, lai vēlāk to izliktu publiskai apskatei. Pateicoties Ventspils domes atbalstam, izdevās atrisināt visas problēmas un sagatavot kuģi apskatei.■

“Grotā” bijušais kapteinis Atvars Nākurts (no labās), kolhoza “Banga” bijušais priekšsēdētājs, tagad Ventspils ostas kapteinis Gunārs Trukšāns, Aivars Lembergs un pilsētas domes izpilddirektors Aldis Ābels.



PĀVILOSTA CENŠAS SAGLABĀT VĒSTURES LIECĪBAS

Biedrības “Pāvilostas kultūrvēsturiskais vides centrs” vadītāja Marita Horma ar lepnumu stāsta, ka uzmērīta viena no vēsturiskajām Pāvilostas vecajām zvejnieku mājām E. Šneidera laukumā 10. Tas tika darīts, lai nākotnē uz pašvaldībai piederošas zemes uzbūvētu autentisku Pāvilostas zvejnieku māju, jo restaurācija vēsturiskajai ēkai diemžēl vairs nav iespējama. Uzmērīšanu veica vēstures zinātņu maģistrs, arheologs ar Rīgas celtniecības tehnikumā iegūtu arhitekta tehniķa izglītību Normunds Jerums.



Šo ēku kā saglabājamu kultūrvēsturisku objektu vecajā pilsētas daļā Pāvilostas novada pašvaldība apstiprinājusi novada teritorijas plānojumā 2012. – 2024. gadam. Tāpēc arī pašvaldība, apliecinot savu ieinteresētību un vēlmi saglabāt nākamajām paaudzēm liecības par zvejnieku sadzīvi pilsētas veidošanās pirmsākumos, atsaucās uz biedrības “Pāvilostas kultūrvēsturiskais vides centrs” aicinājumu finansiāli atbalstīt vecās zvejnieku mājas uzmērīšanu. Cerams, ka pašvaldība atbalstīs arī biedrības ideju piedalīties Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda finansētajā projektu konkursā, iesniedzot projektu par autentiskas zvejnieku ēkas būvniecību.■

PIEDZĪVOTS SILTĀKAIS 16. OKTOBRIS VĒSTURĒ – PĀVILOSTĀ +20,5 GRĀDI, DAUDZ NEATPALIEK RUCAVA

16. oktobra pēcpusdienā gaisa temperatūra Pāvilostā sasniedza +20,5 grādus, tādējādi šis ir siltākais 16. oktobris Latvijas meteoroloģisko novērojumu vēsturē, liecina meteoroloģiskā informācija. Kopumā 14 meteoroloģisko novērojumu stacijās pārspēts 16. oktobra maksimālās gaisa temperatūras rekords, vēsta Toms Bricis (lsm.lv Laika ziņas). Šis ir jau otrais gads pēc kārtas, kad piedzīvots rekordsilts 16. oktobris. Pērn gaisa temperatūra Saulkrastu apkaimē sasniedza +19,6 grādus, pārspējot vairāk nekā 100 gadu senu rekordu.■



"TALLINK" SVIN JUBILEJU UN DOMĀ PAR ATTĪSTĪBU

2019. gada 4. aprīlī uz kruīza kuģa "Romantika" svinīgi tika atzīmēta "Tallink Latvija" 13. gadskārta un "Tallink Grupp" 30 gadu jubileja. Pirms 13 gadiem, 2006. gada 5. aprīlī, svinīgi tika atklāts maršruts starp Rīgu un Stokholmu, un 6. aprīlī pasažieri devās pirmajā ceļojumā. Šajā laikā linijā kursējuši seši kuģi – "Fantaasia", "Regina Baltica", "Vana Tallinn", "Silja Festival", "Romantika" un "Isabelle", kopumā starp Rīgu un Stokholmu pārvadājot pāri par 7,6 miljoniem pasažieru no vairāk nekā 200 valstīm.



Hilards Tauris.

"Uzlabojot maršrutu ar jaunākiem un lielākiem kuģiem, veicot pastāvīgus un ilgstošus ieguldījumus maršruta attīstībā, investējot kuģu tehniskajā un publisko telpu atjaunošanā, pasažieru ērtību un pakalpojumu kvalitātes celšanā, kompānija ir izaugusi no 150 tūkstošiem pasažieru 2006. gadā līdz gandrīz 800 tūkstošiem pasažieru," uzsvēra AS "Tallink Latvija" vadītājs Hilards Tauris.

Hilards Tauris uzskata, ka veiksmīgās darbības pamatā ir tas, ka "Tallink" kuģi savā piedāvājumā spējuši apvienot regulārās prāmja linijas un kruīza kuģa funkcijas. "Vienīgā atšķirība varētu būt tā, ka mēs strādājam tikai starp diviem galamērķiem. Bet viss piedāvājums, visas iespējas, kādas ir uz mūsu kuģa, ir līdzvērtīgas tām, kādas piedāvā tradicionālās kruīzu kompānijas," saka Tauris.



Ansis Zeltniņš.

Maršruts Rīga – Stokholma kļūst arvien populārāks, un stabils "Tallink" serviss Rīgas ostai ļauj audzēt apkalpoto pasažieru skaitu. Par ieguldījumu pasažieru pārvadājumu jomā uzņēmums AS "Tallink Latvija" 2019. gadā saņēma Rīgas brīvostas balvu. Pasniedzot balvu, Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltniņš uzsvēra: "Vēlamies ne vien atzīmēt "Tallink" sasniegto pasažieru pārvadājumu



rekordu 2018. gadā, bet arī pateikties AS "Tallink Latvija" par labo sadarbību ar Rīgas ostu nu jau 13 gadu garumā. Mēs Rīgas ostā priecājamies par "Tallink" ieguldījumu pasažieru pārvadājumu attīstībā, tāpat kā rīdzinieki, Latvijas iedzīvotāji un tūristi no tuvākajām kaimiņvalstīm priecājas par iespēju ceļot no Rīgas ar "Tallink" prāmjiem."

Abi prāmji – "Isabelle" un "Romantika" – kuģo ar Latvijas karogu. "Mūsu sadarbība ir bijusi ļoti laba un veiksmīga," gandarījumu puda Latvijas Jūras administrācijas direktors Jānis Krastiņš. "Mūsu speciālisti nodrošina kuģu drošības uzraudzību, un tas ir tikai loģiski, jo abi prāmji taču kuģo no Rīgas ostas. Drošība uz "Tallink" prāmjiem, kuri uztur satiksmi starp Stokholmu un Rīgu, savā ziņā ir arī mūsu darba redzamā daļa, jo to var novērtēt ne tikai kuģa apkalpe, bet arī pasažieri. Esmu pārliecināts, ka mūsu sadarbība ar "Tallink" arī turpmāk būs cieša un produktīva."■



Jānis Krastiņš.

UZZIŅAI

"Tallink" pārvadājumi nodrošina 90% no visas pasažieru plūsmas Rīgas ostā. 2018. gadā "Tallink" caur Rīgas ostu pārvadāja 800 tūkstošus pasažieru, kas ir uzņēmuma absolūtais rekords. Pērn "Tallink" prāmji Rīgas ostā ienāca 365 reizes, tas ir, katru dienu.



SALACGRĪVAS OSTAS PĀRVALDEI 25 GADI

Kā teikts Salacgrīvas ostas mājaslapā, ostas pārvaldi 1994. gada 19. oktobrī izveidoja Salacgrīvas pilsētas dome. Atzīmējot ostas pārvaldes darbības gadsimta ceturksni, 25. oktobrī Salacgrīvas novada muzejā tika atvērta Salacgrīvas ostas vēsturei veltīta izstāde "Ostas stāsti" un grāmata "Vidzemes jūras vārti. Salacgrīvas osta. Versijas, vizijas, dokumenti".



Piektdienas pēcpusdienā Salacgrīvas muzejā valdīja patiesi omulīga, bet reizē svētku gaisotne. Sākotnējais iemesls, kālab nelielā izstāžu zālīte bija ļaužu pārpildīta, – ostas pārvaldes 25 gadu jubileja. Tiesa, tāda gadskārta šogad atzīmējama ne vien Salacgrīvas ostas pārvaldei, bet arī kolēģiem citviet, jo 1994. gadā valstī tika pieņemts Likums par ostām, kas pagērēja šādu institūciju veidošanu. "Ne jau mēs šo ostu veidojām, vien to pārņēmām," atzīst tagadējais ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais. Pateicoties tam, ka viņš ir grāmatu un vēstures fans, tika nolemts šajā pusapaļajā pārvaldes jubilejā nerīkot balli, bet gan darīt ko pamatīgāku – dot savu artavu vēsturei. Tālab, gatavojoties pārvaldes dzimšanas dienai, vietējā muzejā tapa izstāde "Ostas stāsti", bet kuivižnieks Gints Šīmanis gluži



Ivo Īstenais daļa autogrāfus grāmatas atvēršanas un ostas jubilejas reizē.

kā bērnu deviņus mēnešus iznēsāja grāmatu "Vidzemes jūras vārti", kurā apkopoja versijas, vizijas un dokumentus par Salacgrīvas ostu. Tā izdota 500 eksemplāros, grāmatu finansēja ostas pārvalde, un to izmantos reprezentācijai. "Grāmata nav tikai stāsts par ostu, bet arī par Salacgrīvu un tās cilvēkiem," uzsvēra I. Īstenais. Izdevumu savā



Ostas emblēmas autors
ir Dagnis Straubergs.



īpašumā varēja saņemt ikviens pasākumā klātesošais, jo neviens no viņiem nebija nejaušs garāmgājējs, visi saistīti ar ostu.

Salacgrīvas muzejā notiekošo pasākumu vadīja grāmatas līdzautors kuivižnieks Gints Šīmanis. "Man patīk Salacgrīvas ostas pārvaldnieka postulējums – nav mazo ostu, tās ir reģionālās ostas. Salacgrīvas osta jau otro gadu simtu ir Vidzemes jūras vārti. Precīzi pateikt, kurā gadā te iedzina pirmo mietu vai kras-tā izkāpa kuršu vikingi, nevar neviens, tas vēl ir jāpēta. 1973. gadā kompartijas *orgāns* "Cīņa" rakstīja, ka Salacgrīvas osta svin savu simtgadi. Ja mēs tam ticētu, tad tagad Salacgrīvas ostai būtu 146 gadi. Bet nevar jau īsti zināt, kā ir patiesībā. Toties ir cita lieta, ko mēs droši zinām, – kur esam šodien, un par to, kur šodien ir Salacgrīvas osta, vislabāk liecina renovējamā domes ēka," sacīja Gints Šīmanis.

Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs un Salacgrīvas ostas valdes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs: "Osta vienmēr ir bijusi mūsu lepnums. Salacgrīvas vārds nenoliedzami asociējas ar ostu. Kas paveikts? Tas bija samērā grūts laiks, kad 2001. gadā ostai vajadzēja ļoti straujas pārmaiņas. Toreiz ostā nebija pietiekamu dziļumu, bija jautājums – būt vai nebūt? Smagi bija jācīnās, lai veiktu izmaiņas, panāktu, lai ostā ienāk konkurenti, citi stividori. Ieguvām kredītu ostas kapitālai padziļināšanai, bet diemžēl iekļuvām lielo ostu, politiķu krust-ugunis, mums tāpat kā lielajām ostām tika pieprasīts ne tikai valsts galvojums, bet arī pašvaldības garantijas nekustamā īpašuma veidā. Dubults galvojums, bet mēs to paveicām, kredīts tika paņemts un osta padziļināta, un šogad mēs jau esam brīvi no lielā kredīta. Varu droši teikt, ka lielais risks ir attaisnojies un mēs esam izdarījuši lielu darbu. Tas bija to vērts. Osta ieguva jaunas iespējas. Šajā laikā brīnišķīgi ir atdzimuši Kuiviži. Tur ir zivju pārstrāde, zvejniecība, jahtu tūrisms. Tas ir viens no veiksmīgākajiem piemēriem. Osta nav rūpējusies tikai par savu biznesu, pilsētā ir attīstīti vairāki infrastruktūras objekti, un attīstība turpinās. Top jahtu ostas servisa ēka. Osta ne tikai dod darbu uzņēmumiem, investīcijas ietekmē arī mūsu sabiedrisko dzīvi. Līdzšinējie gadi ir bijuši ražīgi. Paldies visiem, kas pielikuši roku ostas attīstībā."



Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības nodaļas vadītājs Andris Cekuls: "Šis ir unikāls notikums, jo kur gan vēl reizē ar ostas pārvaldes jubileju iznāk grāmata un notiek izstāde, ko veiksmīgi veidojušas manas kolēģes. Nosauciet vēl Latvijā tādu vietu! Divi aspekti – vietas apziņa un tas, ka mēs varam, un, ja varam, tad arī izdarām. Šodien mēs piedalāmies unikālā pasākumā."

Žurnāla "Jūrnieks" galvenā redaktore Anita Freiberga: "Mēs interesējamies par to, kas notiek reģionos, kas notiek ostās un ar cilvēkiem. Šis nav tikai reģionāls vai vietējas nozīmes pasākums, šis ir visai Latvijai nozīmīgs pasākums. Grāmata uz galda un izstādes stendi nozīmē, ka ostai nav svarīgi tikai dziļumi un pārkrautās tonnas, ostai ir svarīga vēsture un laika liecības, svarīgi atstāt pēdas un ziņas aiz sevis. Kas ir uzlikts uz papīra, tas paliek!"

Izstādi, kurā ieguldīts liels darbs, negulētas nakts un satraukums, atklāja Salacgrīvas muzeja direktore Ieva Zilvere: "Mūsu ostas vēsture ir sena. Ar izstādi centāmies uzsvērt un parādīt divas lietas – to, ka ostai ir ļoti sena vēsture, un to, ka ostai Salacgrīvas kā apdzīvotas vietas, miesta un pilsētas attīstībā ir bijusi un ir noteicošā loma. Vēsturnieks Hūpels ir pierakstījis nostāstu, ka tālajā 1147. gadā vācu Brēmenes tirgotāji izkāpuši Salacas krastos, lai tirgotos ar vietējiem iedzīvotājiem, un tikai pēc tam viņi devušies uz dienvidiem un atraduši Daugavu, noenkurojošies un sākuši būvēt savas apmetnes un tirgoties pie Daugavas. Bet vēstures dokumentos ir runa par 14. gadsimtu, liecībās minēts, ka Rīgas osta un Rīgas tirgotāji bijuši neapmierināti ar to, ka attīstās tādas ostas kā Ventspils, Salacgrīva un arī Kolka. Izstāde ved ceļojumā no senajiem laikiem līdz pat mūsdienām un sniedz arī nelielu ieskatu ostas nākotnē."

Ivo Īstenais: "Šodien mēs atceramies ostas pirmsākumus. Ostas pārvaldei ir vien 25 gadus ilga vēsture, bet mēs esam ostas bagātās vēstures mantinieki. Kā izrādīt cieņu ostas vēsturei? Pēc sarunas ar muzeja direktori dzima ideja par grāmatu un izstādi. Grāmata ir Ginta Šimaņa, Salacgrīvas muzeja, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja un Misiņa bibliotēkas kopīgs darbs. Man ir patīess prieks par grāmatu. Mēs dzīvojam, strādājam un attīstāmies."

Salacgrīvas ostas valdes pirmais priekšsēdētājs Gunārs Nartišs: "Salacgrīvas ostā deviņdesmitajos gados tika dibināta ostas valde, un Salacgrīvas domes priekšsēdētājs Jānis Ramats par valdes priekšsēdētāju iecēla mani. Es teicu, ka Latvijā ir trīs lielās ostas, Salacgrīva un mazās ostas. Uzskatu, ka Salacgrīvas osta ir ceturrtā osta Latvijā."

Igors Lubiņš, kurš savulaik vadīja kopsaimniecības "Brīvais vilnis" floti: "Es biju aculiecinieks tam, kā Kuivīžos dienvidu molā ielika pirmo akmeni. 1956. gadā bija divi arteļi – "Brīvais vilnis" un "Enkurs". Uz to mazo Krišupīti jātaisa osta – tā nobalsoja paši zvejnieki. Salacgrīvā ostu sāka būvēt divus gadus vēlāk. Maskavā Voldemārs Stiķis dabūja atļauju Salacgrīvā būvēt zvejas ostu, Latvijā to nedeva – lašu upe Salaca ir sargājama."■



“BRĪVAJAM VILNIM” – 70!



Kad 1949. gadā Salacas grīvā zvejnieki apvienojās kop-saimniecībā “Brīvais vilnis”, nevienam pat prātā nenāca, ka Latvijas simtgadē viņu pēcteči ražos labākās šprotes pasaulē. No vienkāršām airu laivām līdz atpazīstamam zīmolam tuvu un tālu aiz valsts robežām – tāds ir akciju sabiedrības “Brīvais vilnis” septiņos gadu desmitos noietais ceļš.

NO AINAŽIEM LĪDZ SKULTEI – TIE ESAM MĒS

Saka – iesākumā bija vārds. Jā, bet kādam tas bija jāpasaka! Turklāt gudri un pārliecinoši. Un te nāca talkā talants. Tā savu lomu Tūjas zvejnieku arteļa “Brīvā kaija” (dibināts 1947. gadā) pievienošanā “Brīvajam vilnim” 1962. gadā atceras mūsu zivsaimniecības veterāns, Latvijas Jūras akadēmijas izveides “kurators” Gunārs Ozoliņš. Braucis uz Tūju ar bažām, jo neatkarības un brīvības zaudēšana arī tolaik nebija nekas tīkams. Tomēr izdevies pārliecināt, ka kopus saimniekojot, kļūs vēl turīgāki, un uz Salacgrīvu jau devušies ar dziesmām. Tiesa, zvejnieku arteļa “Enkurs” pievienošana 1975. gadā bija daudz trauksmaināka. Kuivižnieki daudzviet grieza pogas ārā salacgrīviešiem. Viņus prasmīgi bija vadījis Pēteris Maksimovs un Jānis Kosītis, kurš savās atmiņās raksta:

“Atbildības sajūta, kad tev, vienkāršam zvejniekam, kolektīvs uzticējies tik lielus pienākumus, arī audzina cilvēku. Vecie zvejas vīri, kuriem savā laikā tikai gadu vai divus palaimējies sēdēt skolas solā un kuri agrāk tikai pratuši saskaitīt naudu un parakstīties, šodien valdes sēdēs lietišķi spriež par pašizmaksu, rentabilitāti, ražošanas fondiem, peļņu un citiem svarīgiem ekonomiskajiem jautājumiem. Nē, šos vīrus, kā saka, neapvedīsi vairs ap stūri. Viņi zina, kas ir labi un kas slikti, kas saimniecībai izdevīgi un kas neatmaksājas. Viņi izvirza labas idejas, dod vērtīgas ierosmes, norāda pat uz mazākajām kļūdām. Un, ja gribi saprātīgi vadīt saimniecību, tad šie ieteikumi uzmanīgi jāuzklausa, jāizlobo no tiem veselīgais kodols un vecajiem vīriem jāpasaka liels paldies.

Tālu aiz mūsu kolhoza robežām pazīst republikas Nopelniem bagātā zvejnieka Mārtiņa Līdaka vārdu. Veco zvejnieku slavina gan par to, ka viņš vairāk nekā 20 gadus nenogurstoši vadījis brigādi un pratis celt smagus lomus, gan arī par to, ka uzaudzīnājis dēlu – visā Padomju Savienībā slavēto kapteini Sociālistiskā Darba Varoni Hariju Līdaku. Taču vecais Mārtiņš, kā mēs viņu cienīgi saucam kolhozā, ir jāslavina arī par to, ka visus gadus viņš bijis īsts savas brigādes un sava kolhoza saimnieks. Viņš centīgi veicis valdes locekļa pienākumus, garus gadus bijis revīzijas komisijas priekšsēdētājs. Viņš interesējas par visu: gan par Atlantijas kuģu darbu, gan laivu būvi, virvju višanu, saimniecības kases stāvokli. Bieži viņš ieskatījies siltumnīcās un zivju kūpinātavā. Visur viņš raudzījies ar



īsta saimnieka aci, uztraucies par katru sīkumu. Arī pēc aiziešanas pensijā Mārtiņš Līdaks nav pārtraucis aktīvi darboties. Joprojām viņš ir nomodā par saimniecības mantu un allaž raižējas, ja kādam kuģim tālajā Atlantijā neveicas ar zveju. Joprojām šis zvejnieks nāk pie priekšsēdētāja un speciālistiem ar saviem plāniem, idejām, aizrāda uz kādu nekārtību, dusmojas par slikti paveiktu darbu.

Mārtiņš Līdaks nav vienīgais šāda kaluma cilvēks kolhozā. Tādi ir arī vecie zvejnieki Johans Bērziņš, Jānis Krūmiņš, vidējās paaudzes vīri Jānis Skuja, Jānis Ģerķis, Raimonds Pommers, Mārtiņš Kleins un daudzi, daudzi citi. [..]

"Brīvais vilnis" plauka un zēla, un te nenovērtējams ir ilggadējā valdes priekšsēdētāja Alfrēda Šlisera nopelns. Kopā ar rakstnieci Dainu Avotiņu pat tapa romāns divās daļās "Saksiņu vējos. Akmens enkurs". Kad zvejnieku kopsaimniecība atzīmēja savas pastāvēšanas ceturtdaļgadsimtu, Daina Avotiņa un Jānis Peters atvēzējās kinoscenārijam "Mēs un jūra", kam mūziku komponējis pats maestro Raimonds Pauls. Greznais kultūras nams ar skatītāju zāles paceļamo grīdu, stadions un Zvejnieku parka estrāde – tas viss bija drošs pamats nākotnei, kur centrā bija pašu celtā vidusskola, lai gaismas pilis nevajadzētu meklēt ārpus Salacgrīvas.

NO KOLHOZA – PAR AKCIJU SABIEDRĪBU

1991. gada 20. decembrī tika galīgi izlemts par akciju sabiedrības "Brīvais vilnis" dibināšanu. Akcionāru pilnvarotie ievēlēja valdi piecu cilvēku sastāvā, tās vadību uzticot privatizācijas komisijas priekšsēdētājam Jānim Cīrulim. Tā kā dibinātāju vien bija vairāk nekā 1700, pilnsapulcei tika pilnvaroti akciju grupu pilnvarnieki. Pamatkapitāla lielums bija turpat 42 miljoni rubļu, un dibinātāji noteica akciju veidus un to nominālvērtību (viena akcija – 1000 rubļu).

Vēstures avotos minēts, ka zvejnieku kopsaimniecības "Brīvais vilnis" lielākā bagātība bija samērā labi funkcionējošs saimnieciskais mehānisms un darba tradīcijas, tādēļ, privatizējot kolhozu, tas jāaglabā. Veidojot akciju sabiedrību, derēja iegaumēt, ka tās priekšrocība ir iespēja brīvi pirkt un pārdot akcijas, ka akciju sabiedrības forma attīstītās valstīs galvenokārt tiek lietota strauji augošos, kapitālu meklējošos uzņēmumos.



KUR TOP VISGARŠĪGĀKĀS ŠPROTES PASAULĒ?

Katru pirmdienu, kad AS "Brīvais vilnis" īpašnieki un vadošie speciālisti pulcējas uz produkcijas degustāciju, viņiem ir tikai viena doma – kā šos zivju izstrādājumus padarīt vēl pievilcīgākus un atbilstošākus modernā starptautiskā tirgus prasībām. Šādas tikšanās ir tradicionālas. Arī uzņēmuma "Brīvais vilnis" 70. dzimšanas gadā, ko iezīmēja akciju sabiedrības daudzīnājums Latvijas Universitātes Akadēmiskajā bibliotēkā 22. februārī, Zemkopības ministrijas Zivsaimniecības departamenta direktors Normunds Riekstiņš, kurš pasniedza Zemkopības ministrijas Atzinības rakstu, tā arī teica: "Nu mēs vaigā varam redzēt tos, kuri ražo garšīgākās šprotes pasaulē!"

Šobrīd uzņēmums ne tikai ražo "Cara šprotes" un augstvērtīgu šprotu pastēti, bet tam ir arī jauni produkcijas veidi, kam pamatā grilēta Atlantijas izejviela (skumbrijas, sardīnes u.c.) dažādās eļļās, mērcēs un piedevās. Jaunā produkcija arī jau paspējusi iekarot vietējo un ārvalstu tirgu. Nule kā tradicionālajā degustācijā baudīti



anšovi, top arī "lētais gals" – zivju tefteli ar dārzeniem, kur pati gardākā, šķiet, ir "brīvvilniešu" tomātu mērce.

Latvijas zivrrūpnieku standā pasaulē lielākajā pārtikas produktu izstādē "Foodex Japan 2019" uzņēmuma pārdošanas nodaļas vadītājs Jānis Savičs atzina, ka, lai gan japāņi nepazīst šprotes, tās viņiem iegaršojušās. 90 valstu un reģionu pārstāvētā izstādē "Brīvā viļņa" standu apmeklēja vairāk nekā 3500 interesentu.

"Brīvā Viļņa" septiņdesmitgades daudzīnājumā piedalījās vairāki ārvalstu vēstnieki, kā Polijas Republikas vēstniece Monika Mihališina, Azerbaidžānas Republikas vēstnieks Latvijā Džavanširs Ahunzade, kurš apsveikuma runā teica zīmīgus vārdus par Latvijas izcilības zīmoliem – "šprotēm, pēc kurām tikai seko Rīgas Melnais balzams un Jūrmala".

Salacgrīvas fotostudija jubilejai par godu piecēja ar fotoizstādi "Salacgrīva mūsdienā acīm", savukārt LU Akadēmiskajā bibliotēkā no periodikas krājuma ir iekārtota izstāde par "Brīvo vilni" – tā darbību un cilvēkiem 70 gadu laikā kopš 1949. gada.

Rezumējošs bija Salacgrīvas domes priekšsēdētāja Dagņa Strauberga vērojums: "Sakām – "Salacgrīva", domājam – "Brīvais vilnis"!""

LJG 2019

Gints Šimanis



ĒDĪSIM LATVIJAS ZIVIS!

Ar šādu nosaukumu biedrības “Ziemeļkurzemes biznesa asociācija” (Dundagas un Ventspils novads), “Partnerība laukiem un jūrai” (Engures novads) un “Jūrkante” (Salacgrīvas novads) no 2018. gada aprīļa līdz 2019. gada augustam īstenoja Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda (EJZF) sadarbības projektu “Ēdīsim Latvijas zivis”.

Vai Latvija ir jūras valsts? Varbūt šis ietilpīgais jautājums sākas ar atbildi uz vienkāršu vaicājumu – vai bērni ēd zivis? – un turpinās jau ar sarežģītākiem. Ko skolēni zina par Baltijas jūras zivsaimniecību, zivju pārstrādi, zivju produktu nozīmi uzturā? Projektā “Ēdīsim Latvijas zivis” 10 līdz 15 gadus veci piejūras novadu jaunieši trīs nometnēs un vairākās meistarklasēs izzināja šos jautājumus, tikās ar zvejniekiem, brauca jūrā, spēlēja spēles un sadraudzējās, apstrādāja zivis, gatavoja ēdienus un tos arī apēda! Projekta dalībnieki visu, kas saistās ar zivīm, zvejošanu un jūru, itin kā atklāja no jauna, un kāds jauniešis dažādo arodu klāstā varbūt atradīs arī sev piemērotu nodarbi nākotnē.

PAR PROJEKTU

Starpteritoriju sadarbības projekts “Ēdīsim Latvijas zivis”, ko finansiāli pilnībā balsta EJZF, noris saskaņā ar sabiedrības virzītas vietējās attīstības stratēģiju un ir vērsts uz jūras piekrastes teritoriju attīstību. Latvijas teritorija ir sadalīta vietējās rīcības grupās (VRG) jeb partnerībās, kas sagatavo darbības stratēģiju, ko apstiprina Zemkopības ministrijā. Projektus, atsaucoties uz VRG izsludinātiem konkursiem, raksta pašvaldības, sabiedriskās organizācijas un uzņēmēji – vietējie iedzīvotāji, lai uzlabotu savas dzīves kvalitāti. LEADER pieejas projektus finansē Eiropas Lauksaimniecības fonds lauku attīstībai un EJZF, un šīs iespējas mūsu lauku iedzīvotāji varēs izmantot līdz 2020. gadam ieskaitot. Ideja projektam “Ēdīsim Latvijas zivis” radās, trīs VRG pārstāvjiem pirms diviem gadiem tiekoties zivsaimniecības konferencē.

NOMETNES UN MEISTARKLASES

Trīs nometnes pulcēja 45 jauniešus katra, pa 15 no katras VRG – skolēnus no Engures, Lapmežciema, Ķesterciema, Ainažiem, Salacgrīvas, Liepupes un Tārgales.

Pirmajā nometnē “Mazirbes bute” pagājušā gada jūlijā bērni un jaunieši iepazīna bušu (plekstu) zveju un kūpināšanu Ziemeļkurzemē. Kolkā piekrastes zvejnieks Andris Lauksteins pastāstīja, ka Baltijas jūrā sastopamas trīs bušu sugas, bet izplatītākā ir plekste, kas peld kā pankūka ar tumšo pusi uz augšu. Ziemeļkurzemē plekste izsenis ir vietējo iedzīvotāju iztikas avots un tirgus prece.



Kolkā zvejas laivas velk jūrā ar traktoru.

Tā kā šajā krastā nav ostas, zvejnieki laivas jūrā ieviek un izvelk ar traktoru, un nometnes dalībnieki bija tam liecinieki.

Nometnes laikā lija tik stiprs lietus un pūta tik spēcīgs vējš, ka šķita jau – butes iepazīt izdosies tīri teorētiski. Tomēr pēdējā dienā jūras māte apžēlojās un dāvāja puscasti ar plakanajām zivīm. Nu visi varēja doties pie Andra Antmaņa Pitragā, ilggadēja bušu kūpinātāja. Uzklausījuši pamācības, dūšīgākie bērni ķidāja butes un lika tās sālijumā, pat aizraujoties šajā neparastajā nodarbē. Pēc tam nokūpinātās butes visi varēja pagaršot un katrs pa divām plekstēm paņemt līdzi, lai tās notiesātu kopā ar vecākiem. Vēlākās atsauksmes liecināja, ka esot bijušas ļoti garšīgas.

Otrajā nometnē “Zutiņš (Salacgrīvas nēģis)” pērn augustā piekrastes skolu audzēkņi iepazīna nēģi, kas zinātniskā lūkojumā gan nav godājama par zivi, bet ko pavisam noteikti zvejo. Lai nu piedod zinātņu vīri un paši nēģi arī, bet šajā projektā šiem dzīvniekiem jāsadzīvo ar kaimiņiem ūdeņu pasaulē – zivīm!

Ikvienam interesentam neizmirstama ir tikšanās ar Salacas nēģu karali Aleksandru Rozenšteinu. No pieredzējušā zvejnieka bērni uzzināja, ka nēģim ir trešā acs, līdzīga kā GPS, kas tētiem un mammām palīdz ar auto aizbraukt uz svešu vietu, un ka nēģi nārsto tikai reizi mūžā. Visi varēja izstaigāties pa taci, bet zēni lūkoja pacilāt kurķi, smago veseri, ar kura palīdzību upes gultnē iedzen tača balstus, – tas katru gadu jābūvē no jauna. Aleksandra krāsainajā stāstījumā patiesību reizēm izpušķo izdoma. Tā projekta komanda “uzzināja”, ka nēģu iztaisošanai tiem pēc noķeršanas iebarojot spageti makaronus...



Projekta dalībnieki pie zivju kūpinātāja Andra Antmaņa Pitragā.



Biedrības “Tūjaskrasts” vadītājs Ingus Kostants piedāvāja jauniešiem iespēju tīrīt zivis un piepalīdzēja tās nožāvēt, savukārt pie Svētupes kopā ar zvejnieku Nikolaju Koluškinu un viņa dzīvesbiedri Inesi visi, kas vien gribēja, varēja grilēt tikko ķertus nēģus, ko lielākā daļa darīja pirmo reizi. Vairākumam arī labi garšoja pašu gatavotā zivju zupa. Ciemojoties pie piekrastes zvejniekiem “Vēja-vās”, jaunieši redzēja tādu izzūdošu dabas parādību kā vēžus, kā arī uzzināja, kā senāk gāja jūrā un kādus zvejas rīkus izmantoja.

Trešajā nometnē “Lapmežciema reņģe” šā gada jūnijā dalībnieki nostiprināja zināšanas par Latvijas zivīm, brauca jūrā zvejot un arī vizinājās ar SUP dēļiem, gatavoja zivis, iepazīna zvejošanas tradīcijas, ciemojoties zvejnieku sētā “Dieniņas”, piedalījās dažādās izzinošās viktorīnās un darbnīcās.

Meistarklases Ragaciema zivju restorānā “Bermudas” dalībnieki vēlāk nodēvēja par izcilām. Bieži vien ir vilinoši ielūkoties kādas norises aizkulisēs jeb virtuvē, un izrādās, ka pavisam interesanti ir, ja šī virtuve ir... restorāna virtuve! Jaunieši profesionālu pavāru vadībā vispirms zivis iztīrīja un pēc tam pagatavoja zivju uzkladu no reņģēm, bet pamatēdienu – no mencas. Tas vēl nebija viss! Gatavo ēdienu, skaisti servētu, jaunieši pasniedza zālē citiem nometnes dalībniekiem. Tā visi iejutās gan virtuves strādnieka, gan pavāra, gan viesmīļa lomā. Starp citu, restorānā ir uzskatāma, izglītojoša vide – pie griestiem piestiprināts murds, ar kuru kādreiz Ragaciemā ir zvejots, savākti arī citi senie zvejas rīki, kas rosina lielu un mazu apmeklētāju pajautāt, kā kuru sauc un kam tas domāts. Jaunieši uzzināja arī par zivju produktu uzturvērtību. Pēc meistarklasēm sajūsmīnāti bija gan paši skolēni, gan līdzī atbraukušie skolotāji.

Nometnēm kļūstot aizvien populārākām, rīkotājiem bija jādodomā, kā izraudzīties pašus motivētākos dalībniekus. Kandidātiem vajadzēja atbildēt uz jautājumiem, kādas ir apkaimes būtiskākās problēmas un iespējas tās risināt, bija jānosauca Baltijas jūrā dzīvojošās zivis un jāpamato sava vēlme piedalīties nometnē. Ieva Vītola no “Partnerības laukiem un jūrai” stāsta, ka skolēni minējuši gan ceļu stāvakli, gan atkritumu apsaimniekošanu, gan brīvā laika pavadīšanu, rosinājuši rīkot talkas un pauduši apņēmību pašiem iet un aprunāties ar pašvaldības speciālistiem. Protams, kur jautājumi, tur arī kuriozi. Kāds zēns atklāti atzinies, ka grib piedalīties nometnē, jo vēlas tuvāk iepazīt vienu meiteni, kas noteiktā vecumā neapšaubāmi var būt pati svarīgākā dzīves problēma, bet kāds cits bija uzrakstījis, ka Baltijas jūrā dzīvo šprotes. Šiem pretendentiem nometne šoreiz gāja secen, bet Ilze Turka, “Partnerības laukiem un jūrai” valdes priekšsēdētāja, uzsver, ka nometnes tik labi izdevušās arī tādēļ, ka tajās piedalījās bērni, kuri to patiešām gribēja.

VAI ZIVIS TAGAD GARŠO LABĀK?

Tas ir viens no centrālajiem jautājumiem projekta noslēgumā. Andris Laukšteins, zvejnieku saimniecības “Zvīņas L” īpašnieks, uzteicot bērnus, kas



labi pazīst zivis, skumīgi secina, ka jaunā paaudze zivis tomēr neēd. "Laikam jau meklē vienkāršāko. Burgers ir populārs, to reklamē, un vecāki uzskata, ka tā var bērnu palutināt. Ar zivi ir jāķēpājas, lai to pagatavotu. Lai kļūtu par zvejnieku, no bērna kājas pie tā jāradina. Ar ēšanu ir tāpat. Taisnība, vietējās zivis kļūst aizvien dārgākas, jo zivju kļūst mazāk un mazāk."

Airita Mūrniece no zivju

restorāna "Bermudas" ir visai līdzīgās domās: "Nebūtu pareizi teikt, ka bērni zivis neēd. Vecāki tās negatavo, vieglāk ir veikalā nopirkt gaļu. Zivis nav negaršīgas, tikai jāiemācās tās pagatavot." Taisnība! Piebilde, ka šī raksta autoram nelabākās bērnu dienu atmiņas saistās ar ceturtdienām – "zivju dienām", bet tās visdrīzāk liecina par to zivi, kas puva no galvas jeb tā saucamo attīstītā sociālisma laikmetu, kad zivs pilsētu un skolu ēdnīcu pavāru rokās pārvērtās par ēstgribu atbaidošu simbolu.

Pārējie projektā iesaistītie pieaugušie, piekritis, ka pie zivs maltītēm jāradina jau mājās un skolā, ir optimistiskāki, uzsverot visās nometnēs vēroto – dažu dienu laikā daudzi zivju neēdēji mainījuši attieksmi, taisnība, kāds varbūt pat īsti to neapzinoties... Tā biedrības "Jūrkante" koordinatore Dzintra Eizenberga ar smaidu atceras nometnes sākumā ar izbailēm dzirdēto jautājumu "Vai tiešām zivju zupa būs jāēd?" un vēlāk iztukšoto zupas katlu pie Salacgrīvas zvejnieka Andra Skujas. Reizēm noderējusi maza viltība. Tā kāda meitene, paziņojusi, ka neēd zivis, vakarā prasa, kas tikko taisītā burgerā ir iekšā. Saņēmusi apstiprinājumu, ka zivs tur nav, ar gardu muti to notiesā, lai gan ... zivs tur ir. Tādi paši novērojumi ir zvejnieka Nikolaja Koluškina dzīvesbiedrei Inesei. Barriņš meiteņu vispirms strikti apgalvo, ka zivju zupu neēd, bet vēlāk izēd tukšas bļodiņas, tāpat lielum lielā daļa nav smādējusi Ineses nēgu pīrādziņus un zivju pastēti. Arī Salacgrīvas zivju pārstrādātājs Armands Belasiks teic, ka viņa vārtītā zivju zupa bērniem gājusi pie dūšas.

Līdzīgs stāsts ir par zivju ķidāšanu un pagatavošanu. Airita un Gatis Mūrnieki dalās savos vērojumos meistarklasēs restorānā "Bermudas": "Sākumā kāds arī negribēja zivis tīrīt, bet beigās pat tīrīja bez cimdiem, saprotot, ka tā ir vieglāk.



Projekta noslēgumā Ainažu jūrskolas muzejā kopā ar Antru Dūcīti.



Lielai daļai jau tēvs vai vectēvs iet jūrā, bet bija arī tādi, kas teica, ka zivis neēdis. Pateicām, ka top *fish and chips*, mūsdienīgs ēdiens. Kā tādu neēdīsi? Parādījām arī, ka rokas pēc zivs gatavošanas ar citrona palīdzību var nomazgāt, tās ir tīras un nesmird." Jā, arī "iesaiņojumam" ir nozīmē. Bija laiki, kad tikko slauktu pienu lēja stikla pudelē, lai bērns to dzertu kā veikala pienu. Ja *fish and chips* iedarbojas, ja burgers patīk labāk, lai nu būtu, ja tā var iekarot zivi.

Madars Eizenbergs, Salacgrīvas vidusskolas 4. klases skolēns, kurš piedalījies nometnē Mazirbē un Vecmuižā (Salacgrīvā) un jūrā jau ir braucis kopā ar vecākiem, ar prieku atceras dažādas sacensības, ar miltiem piepildītu balonu taisīšanu un lietusmētelišu pagatavošanu. Butes gan neesot izdevies nomakšķerēt, toties laimējies atrast piecus dzintara gabaliņus Mazirbes jūrmalā. Nometņu laikā arī izdevies sadraudzēties ar citiem bērniem. Bet kā ar zivju ēšanu? Tur nu Madars ir nelokāms: "No zivīm man garšo tikai lasis!"

TURPINĀJUMS

Katra projekta patieso vērtību rāda tas, kā ideja attīstās tālāk. Projekts "Ēdisim Latvijas zivis" vēl īsti nav noslēdzies, vēl top īsfilmas "Zvejniecība un zivju apstrāde – business, darbs, hobijs, dzīvesveids" izrādīšanai sabiedriskās vietās visās partneru teritorijās, bet jau tagad var teikt, ka projekts devis ierosmi turpinājumam. Tā nav tikai jauna garšas pieredze un iegūtas zināšanas, vecāku un skolotāju atzinīgas atsauksmes un pašu bērnu jaunas draudzības. Kā uzsver Gatis Mūrnieks, restorānā viņi ieraudzīja otru pusi – kā ēdiens top. Nākamreiz nevienā kafejnīcā viņi vairs neuztrauksies, uzreiz nesagaidot ēdienu, jo zinās, ka tas ir jāpagatavo un tam vajag laiku. Bija tādi, kas pēc meistarklasēm teica: "Kad es izaugšu, man arī būs zivju restorāns pie jūras. Es gribu kļūt par pavāru."

Vēl iepriecinošāk ir tas, ka tieši meistarklases "Bermudās", kā stāsta Ilze Turka, ierosināja jaunu projektu jauniešu karjeras izglītībā. Proti, zivju restorānā iespējams apgūt četru profesiju – virtuves strādnieka, pavāra, viesmīļa un bārmeņa – pamatus. Novada skolotāji, sajūsmināti par šo iespēju, ar prieku atsaukušies, un tā tapa jauns starptautisks sadarbības projekts "Karjerizglītība – atbildība par savu un valsts nākotni", kurā iesaistīta "Partnerība laukiem un jūrai", "Ropažu Garkalnes partnerība", "Lauku partnerība "Lielupe"" un Somijas partnerība "Suupohja" un kas palīdzēs skolēniem saprast savas iespējas nākotnes darba tirgū. Ieguvēji ir arī restorāns "Bermudas", jo pie viņiem turpinā broukt skolēni.

Bet pats galvenais – krietni vairāk bērnu un jauniešu tagad labprāt ēdis zivis un varbūt pat pamācīs mammas, kā ūdeņu veltes pagatavot. ■

Alnis Auziņš



KAD VIMBU VIETĀ NĀK JŪRASGRUNDUĻI

Salacgrīvas puses zvejnieks **Visvaldis Šrenks (1939)** nav no runātīgākajiem. Parasti izbļautās citi, un tad viņš mierīgi nosaka: “Tā viņš ir!” Ko tur daudz muti dzesēt, tāpat jau nekas nemainīsies. Tomēr ir reizes, kad sirds vai pa muti kāpj laukā. Un tad Visvaldis ir jāuzklausā. Cieņa un pienākums. Šoreiz tiekamies izgājušajā rudēnī atvērtajā “Kuivižkrogā” Krišupītes kreisajā krastā, kur blakus jaunais skatu tornis, 2002. gadā atklātā Ģirta Burvja darinātā Kuivižu identitātes zīme, kam kūmās stāvējis pats tautas dzejnieks Imants Ziedonis, bet pāri Tallinas šosejai (tomēr slavenā “VIA Baltica”!) osta un tīklu šķūnis, kur aizrit Visvalža darbīgās dienas.

NO BĒRNA KĀJAS SELGĀ

Visvaldis jūrā iet kopš bērnības. Viņi bija septiņi brāļi un māsa, tādēļ kopā ar brāli vajadzējis iet jūrā līdzī tam no mazotnes. Kārtojuši un tīrījuši tīklus, jo tēvs teicis, ka divu stundu laikā tiem jābūt gataviem, lai varētu mest iekšā. Pirmais loms puikam gan bijušas tikai divas reņģes, bet tas nekas, uzvilcās vēl lielāks asums pēc brangāka ķēriena.

Ko nu tagad – tās ir tikai atmiņas! Šobrīd Visvaldim ir pašam sava zvejnieku saimniecība “Bute”, kur zivju cehā viņš ņemas ar Atlantijas izejvielu – siļķēm un skumbrijām. Te top kulinārijas izstrādājumi un kūpinājumi.

Pamatots ir jautājums: kā tad tā – kāpēc sirmā vīrs nežāvē reņģes, plekstes un vimbas? Un atbilde skaidra: jūrā zivju nav! Lai kaut ko nopelnītu, jūrā ir jāiet katru dienu. Bet, ja zivju nav, tikai pa tukšo nodedzina degvielu, un jēgas nekādas. Butes pat, nu galīgi mūsu krastā vairs neķeras. Ar skaudību jālūkojas uz lielās Kurzemes krastu, kas kā nosēts ar bušu makšķerniekiem, un arī selgā tās ķeras.

Ar reņģēm var nopelnīt. Tas ir smags darbs tos tīklus cilāt un raudzīt, un tad jau reņģe nāk vairāk, nekā spēj apstrādāt. Kad gribēja žāvētās reņģītes piedāvāt veikalu tīklam “Maxima”, saprata, ka neko nenopelnīs, jo iepērk jau par “kapekām”, bet pārdod par “rubli”. Tā Visvaldis ņemas ar tāljūru zivīm, sūta savu





“busiņu” uz iekšzemi, kur ļaudīm zivis nav ikdienu un labu mantu reti kad var nopirkt.

“MAN JĀTIEK LIELAJĀ JŪRĀ!”

Izprātojies tā un šitā, Visvaldis nolēmis iekarot Baltijas jūru, kur treknākas butes (kurzemnieki gan saka – lestes!). Viengad pat nopircis licenci kādā turienes piekrastes pašvaldībā, lai zvejotu lrbes jūras šaurumā, bet nav pat izprovējis, jo ar paša laivu pāri licim un uz lielo jūru baidījies doties. Viņš sapņo par lielāku laivu, ar kuru var doties Baltijas viļņos. Smuku kuģīti redzējis Pāvilostā, kur turienes zvejnieki to atdzinuši no Gotlandes. Visvaldis nupat kā bijis Igaunijā, kur otrpus Pērnavas licim ir vēl dzīvs profesionāls laivu būvētājs. Viņš ir gatavs tādu laivu uzmeistarot, bet tas maksā astoņarpus tūkstošus eiro, un Visvaldim tādu līdzekļu investīcijai jaunajā laivā nav. Tā būtu gana skaista – no stiklplasta, 12 metrus gara, ar klāju un kārtīgu rūmi, vinču, un droša, lai no bangojošās jūras ar garantiju varētu tikt krastā.

Nav jau vairs te, Latvijā, kas prot taisīt zvejnieku laivas. Par koka laivām vispār nerunāsim – to cenai vajag būt astronomiskai! Vēl sešdesmitajos un septiņdesmitajos gados laivas meistarotas tepat Kuivižu “Enkurā”, vēlākos gados visi piekrastnieki brauca pie igauņiem, kur laivu būves tradīcijas un galdnieki vēl bija saglabājušies.

Visvaldis ir izprātojies, ka varbūt tādu zvejas kuģīti priekš lielās jūras varētu dabūt no somiem. Būs jāmeklē caur igauņu draugiem, jo citādi uz vimbām un butēm Baltijā netikt.

KUR PAZUDUŠAS VIMBAS?

Kad dūmu namiņā nokūpina vimbas, pat visizsmalcinātākajam gardēdim to daudzās asakas (īpaši tās spīļasakas!) vairs neliekas par grūtu. Kāda delikatese! Bet nu jau vairākus gadus līcī vimbu kļūst arvien mazāk. Visvaldis ir pārliecināts, ka Eiropas Savienības zivsaimniecības politikas veidotāji latviešu zvejniekus ir iznesuši cauri – laivas mudināja sagriezt, un tradicionālo zivju vietā nu lai letiņi cīnās ar apaļajiem jūrasgrundļiem. Tie, ievazāti no dienvidu jūrām kopā ar tirdzniecības kuģu balasta ūdeņiem, nu līcī taisa īstu uzvaras parādi. Visvaldis ar luču mudiem zvejo jūrasgrundļus, spļaudās un neēd, jo negaršo, un sūta pārpircējiem, kuri taisa kravas uz Ukrainu, Kazahstānu, Rumāniju un Bulgāriju.

Te nu vietā mūsu zinātnieku komentārs. Lūk, ko par zvejnieku galveno iztikas avotu – reņģēm – saka Didzis Ustups, pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskā institūta “BIOR” Zivju resursu pētniecības departamenta vadītājs:

“Kopš 90. gadu sākuma Rīgas liča reņģu krājumi bija lieli, ko veicināja labvēlīgi vairošanās un mazuļu attīstības apstākļi. Parasti pēc siltām ziemām veidojas ražīgas paaudzes, bet pēc aukstām ziemām neražīgas. Tomēr, lai gan pēdējos



gados liča reņģēm bijuši labvēlīgi vairošanās apstākļi, jo ziemas ir bijušas siltas, 2014. un 2016. gada paaudzes bija zem vidējā ražīguma līmeņa. Ražīgāka bija 2015. gada un īpaši 2017. gada paaudze, kas bija krietni virs vidējā ražīguma līmeņa. Paaudžu ražību var ietekmēt ne tikai vides apstākļi, bet arī zvejnieki. Pēdējos gados daudz vairāk liča reņģu tiek nodotas pārstrādei zivju miltos, un šādām nozvejām vērtība nemainās atkarībā no mazuļu piezvejas. Agrāk, kad reņģes pamatā nodeva pārtikas produktu ražošanai, liela mazuļu piezveja samazināja nozvejas vērtību. Pēdējos gados novērots, ka viengadnieku skaits nozvejā gada pirmajā pusē ir samērā augsts, bet vasaras otrajā pusē viengadnieku skaits jau ir daudz zemāks. Šāda aina bija vērojama gan 2015., gan 2017. gadā. Būtu ieteicams zvejniekiem izvairīties no zvejas vietās, kur augsta mazuļu piezveja, jo reņģu mazuļi lielā skaitā iet bojā, arī izejot caur tikla acīm.”

Samazinās arī plekstu nozveja. 2018. gadā kopējā plekstu nozveja Latvijā bija 1322 tonnas. Pēc 2015. gada, kad nozveja pārsniedza 2000 tonnu, tā sāka samazināties. Pēdējos gados daļa no nozvejotajām plekstēm tiek izmantota dzīvnieku barībai.

“BIOR” katru gadu Baltijas jūras piekrastē veic piekrastes zivju un pleksteveidīgo mazuļu uzskaiti. Plekstu pēdējo gadu paaudzes pamatā ir vidēji ražīgas. Pētījumos konstatēts, ka pēdējos gados būtiski ir pieaudzis svešzemju sugas – apaļā jūrasgrundūļa – daudzums, kas ietekmē ne tikai plekstu, bet arī citu piekrastē mājamo zivju mazuļus. Latvijas piekraste, īpaši lrbes šaurums, ir svarīga plekstu mazuļu dzīves vieta, un plekstu un akmeņplekstu mazuļiem veidojas barības konkurence ar apaļo jūrasgrunduli. 2019. gadā, tāpat kā iepriekšējos gados, plekstu nozvejas limits netika noteikts, jo Latvija drīkst ieviest savus



nacionālos zvejas ierobežojumus tikai piekrastes 12 jūras jūdžu zonā. Tā kā plekstu krājumi ir samērā labā stāvoklī, nav nepieciešams ierobežot nozveju.

To, cik bīstams mūsu Baltijas jūrai ir apaļais jūrasgrundulis, vēlreiz akcentē D. Ustups: "Apaļais jūrasgrundulis ir agresīva zivju suga, un tās pamatbarība ir gliemenes. Lielākie konkurenti uz šiem barības objektiem mūsu piekrastē ir plekstes un lucīši. Tomēr apaļais jūrasgrundulis nav īpaši izvēlīgs un gadījumos, kad gliemenes nav pieejamas pietiekamā daudzumā, barojas ar citiem piegrunts iemītņiem – zooplanktonu, mizidām, krevetēm. Pētījumi Latvijas piekrastē ir pierādījuši, ka kopš apaļā jūrasgrunduļa parādīšanās būtiski samazinājusies akmeņplekstu paaudžu ražība. Tas, iespējams, ir skaidrojams ar konkurenci uz barību, jo tieši mizīdas ir nozīmīgākais barības objekts akmeņplekstu mazuliem. Situācijās, kad apaļais jūrasgrundulis izēd mizīdas, akmeņplekstu mazuli ir spiesti baroties ar krevetēm, kas pēc izmēriem ir lielākas un grūtāk noķeramas. Latvijas Hidroekoloģijas institūta kolēģu veiktais pētījums liecina, ka piekrastē, kur ir visaugstākā apaļo jūrasgrunduļu koncentrācija, būtiski samazinājusies gliemeņu daudzums. Tas ir ļoti satraucoši, jo gliemenes ir dabiskie ūdens filtri, kas palīdz attīrīt Baltijas jūru."

Bet kā tad ar vimbām – te tās ir, te atkal ne ar uguni nesameklēsi. Savulaik Visvaldis malā vedis pa sešām kastēm vimbu, visas 500–800 gramu smagas. Zinātnieku teiktajam jātic, taču arī viņiem nav izskaidrojuma par piekrastes zivju samazinājumu.

Un vēl – pašvaldībā jābūt speciālistiem zivsaimniecības jautājumos. Nāk novadu reforma, un maz ticams, ka tā piekrastnieku lietas sakārtos. Ja "augšā" nebūs zvejnieku aizstāvju, vīri varēs vicināt dūres, cik uziet. "Jānāk atkal tādām zemkopības ministram, kāds bija Mārtiņš Roze," ir pārliecināts Visvaldis Šrenks, kurš nu jau savos 80 gados pārdzīvojis desmitiem valdību un ministru.

Atstājot "Kuivižkrogu", nevilus nāk prātā tepat upmalā dzirdēta doma: zivju mums vēl ir gana, ja nu vienīgi būtu, kas iet jūrā. Ar jaunajiem zvejniekiem gan ir pavisam bēdīgi, jo no reņģēm vien jau nevar izdzīvot. Laikā, kad vimbas nomainījuši jūrasgrunduli, ar vecajiem zvejas paņēmieniem tālu vis netiksi.■

Uzklausīja Gints Šmanis



BOJĀ IET LAIVOTĀJS AIGIS AUDERS

Sestdien, 2019. gada 17. augustā, pulksten 11.16 Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrā atskanēja telefona zvans: tuvieki nevar sazināties ar Aigi Auderu, kurš piektdien, 16. augustā, pulksten deviņos no rīta savā kajakā pameta Kolka krastu, lai dotos uz 37 kilometrus attālo Roņu salu. "Roņos" viņš bija plānojis ierasties ap četriem tās pašas dienas pēcpusdienā.

Nekavējoties meklēšanā tika iesaistītas divas jahtas – "Palsa" un "Tuscan", kas atradās netālu no Roņu salas. "Palsai" tika dots uzdevums pārskatīt apkārtni. 11.37 informāciju par meklēšanas sākšanu saņēma dienesta helikopters. Tā sākās plaša meklēšana jūrā un piekrastē. Vairākas dienas pagāja bez panākumiem. Meklēšanā iesaistījās Audera draugi un brīvprātīgie.

Ņemot vērā, ka Aigis tālāk plānoja doties uz Abruksa un Sāremā salu, ar suņiem tika pārmeklēta Sāremā piekraste. Gaisā pacēlās ne vien NBS, bet arī privāts helikopters, kurš pārmeklēja apkārtni. 22. augustā – sestajā meklēšanas dienā – Matsi pludmalē nejauši tika atrasts Aiga kajaks. Uzmanību piesaistīja pie kajaka rūpīgi nostiprinātais airis. Tālākā meklēšana turpinājās, jau nojaušot iznākumu. Svētdien jūra atdeva arī laivotāja – Aiga Audera mirstīgās atliekas. Igaunijā Matsi pludmalē tika izskalots vīrieša liķis, kas tika atpazīts kā laivotājs, rotu mākslinieks Aigis Auders.

"Izcils, labs cilvēks, mākslinieks un liels izgudrotājs – pats uztaisīja laivu, pats inventāru. Kapitāls vecis!" Tā par Aigi Auderu – nedēļu meklēto laivotāju, kura mirstīgās atliekas svētdien tika atrastas Igaunijas piekrastē, saka viņa ceļabiedrs Gundars Patmalnieks. Abi kopā pa jūru mērojuši vairāk nekā tūkstoš kilometru.

NOTIKUMU REKONSTRUKCIJA: VERSIJAS

Kas todien notika – varam tikai minēt, bet īsto atbildi, visticamāk, tā arī neuzzināsim. Piektdienas, 16. augusta rīts bija silts un saulains. Sinoptiķi iepriecināja – diena saglabāsies skaidra un silta, pūtīs lēns, mērens dienvidu, dienvidaustrumu vējš.

59 gadus vecais Aigis uzvilka tumši pelēku jaku, melnu glābšanas vesti, galvā uzlika smilšu krāsas naģeni ar garu malu, iesēdās četrus metrus garajā kajakā un devās jūrā. Ne pirmo reizi. Laivošana bija viņa dzīvesveids – jau četrus gadus. Auders labi zināja, ka jūra var būt neprognozējama.

2016. gadā stāstot par laivotāju dzīvesveidu, Aigis saka: "Galvenais stāsts ir nevis var vai nevar noairēt tos 30 kilometrus... Jūra vienmēr ienes savas korekcijas – var būt spēcīgs vējš, vilņošanās, kas var radīt drošības apdraudējumu, it sevišķi mazām laivām."



Visticamāk, zināja arī to, ka tumšs, pelēcīgs apgērbs ekstrēmā situācijā var līdzināties nāves spriedumam – vienkārši tāpēc, ka, meklējot cilvēku, no helikoptera viņš jūrā nav redzams – pelēkais saplūst ar tumšo ūdens fonu un viļņiem.

“Tā pa istam laika apstākļus mēs neesam iemācījušies prognozēt – varbūt ceļa vidū uznāca brāzmas, kaut kas notika,” iesāk Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta Kuģošanas drošības inspektors Ričards Buners. “Auders bija plānojis ceļā atrasties no deviņiem līdz četriem pēcpusdienā – visticamāk, plānoja ar nelielu rezervīti, lai krastā būtu no trim līdz četriem.” Saliekot kopā pārvietošanās ātrumu ar iespējamo atrašanās vietu, kartē redzams, ka Auders varēja nonākt riskantā situācijā – viļņi jūrā sasniedza metru, metru un 20 centimetrus.

Kā atzīst cilvēki, kuriem ir liela pieredze, kas saistīta ar riskiem jūrā – vēju, straumēm un viļņiem, šis viļņu augstums, lai gan sagādā neērtības, nav ļoti bīstams. Ričards Buners piemetina, ka Rīgas jūras līcī starp Kolku un Sāremā var būt un satikties neparedzamas straumes.

“Kas notika, mēs nezinām, tāpēc tās ir tikai spekulācijas... Kajaks ir mazizmēra kuģošanas līdzeklis, būtibā paredzēts iekšējiem ūdeņiem vai jūras piekrastei, un tas var apgāzties. Notikumus rekonstruēt nevar, jo mēs nezinām pilnīgi neko – vienīgā versija, ko varam atnest, ir tā, ka viņam uzbraucis kuģis,” sarunas sākumā saka Gundars Patmalnieks – Aiga draugs, viens no brīvprātīgajiem, kurš piedalījās meklēšanā. “Pagaidām nezinām, vai viņš nosalis vai noslīcis. Ir tikai totāli daudz neatbildētu jautājumu. Viņš nebija no tiem, kas “bremzē”, – viņam patika meklēt izaicinājumus.” Patmalnieks atzīst, ka Aiga airēšanas pieredze nebija milzīga un arī meistarība nebija pārāk liela. Jā, airēt viņš spēja ilgi. Tāpat Aigis ar kompasu nedraudzējās”.

Nav izslēgta neviena versija – arī tāda, ka tas bija banāls, muļķīgs negadījums. Tomēr varēja atgadīties arī kas tāds, ko nespējam iedomāties.

Krasta apsardzes pārstāvis saka, ka glābšanas vestē atklātā jūrā šobrīd var izdzīvot līdz pat 20 stundām – konkrēti to nav iespējams pateikt, jo daudz kas atkarīgs no situācijas, stresa līmeņa, veselības stāvokļa un tā tālāk. Pieredzējuši laivotāji min īsāku laiku – dažas stundas.

STULBI TĀ TEIKT, BET... BEZATBILDĪGI

“Ja godīgi, bezatbildīgi – gan pret sevi, gan tuviniekiem. Tagad ir tā stulbi teikt par pieredzējušu laivotāju, bet...” saka Kaspars – burātājs ar gandrīz 30 gadu pieredzi.

Jautāts, vai ir vietā runāt par bezatbildību, kuģošanas drošības inspektors brīdi klusē un tad saka: “Tā mēs par daudziem varam teikt... Vienatnē, bez speciāla aprikojuma...” Ričards Buners nosauc lietas, kas uz jūras izglāb dzīvību: sarkana signālrakete, personālā lokācijas boja, kas, nokļūstot ūdenī, caur satelītu raida signālu ar konkrētu atrašanās pozīciju, jūras sakaru rācija.



“Varbūt viņš neņēma neko līdzī, domājot par svaru, lai vieglāks gājiens,” saka Buners, piebilstot, ka personiskie glābšanas līdzekļi maksā ap 200, 300 eiro, bet dzīvība nav tēma, uz kuru ietaupīt naudu.

Dažas dienas pēc Audera pazušanas viņa dzīvesbiedre, mākslas zinātniece Ilona Audere sociālajos tīklos vēstīja, ka sestdienas vakarā starp Kolku un Roņu salu redzēta balta signālrakete. Buners noraida šo informāciju, skaidrojot, ka rakete manīta citā dienā un vietā un nekādi neattiecas uz ar Audera laivošanas maršrutu. Turklāt briesmu signāls, kas pievērs apkārtējo kuģu uzmanību, ir sarkana rakete.

“Baltām, dzeltenām un zaļām mēs uzmanību nepievēršam – visbiežāk tas ir salūts un nozīmē prieku par dzīvi.” Bauers saka, ka ikvienam, dodoties jūrā, vajadzētu ģērbties spilgtā apģērbā ar atstarojošiem elementiem. Šis nav pirmais gadījums, kad meklēšana no helikoptera ir apgrūtināta tieši neuzkrītoša apģērba dēļ. 2015. gada janvārī pie Kolkas neizdevās identificēt jūrā pazudušo keitbordistu, lai gan košā glābšanas veste tika drīz vien pamanīta.

Bauers norāda, ka Audera gadījumā informācija par cilvēka pazušanu tika saņemta novēloti. “Ja viņam Roņu salā vajadzēja ierasties četros, bet pēc stundas, divām viņš nebija sazvanāms, vajadzēja celt trauksmi.” Viņš pieļauj, ka Auderam tuvie cilvēki domāja, ka viņš vienkārši ir krastā. Audera draugs Gundars Patmalnieks saka, ka laivotāju aprindās ir “tikai normāli” pazust uz dienu, divām un tad uzrasties.■

Evija Hauka



IMANTS VIKMANIS (1932. 9. VIII – 2019. 14. X)



Astoņdesmit septiņu gadu vecumā no dzīves aizgājis tālbraucējs kapteinis Imants Vikmanis.

Viņš bija cilvēks, kurš jutās atbildīgs par visu, profesionālis, kurš četrdesmit deviņus sava mūža gadus dažādos amatos atdevis "Latvijas kuģniecībai", bet visu dzīvi veltījis jūrai.

Jūrniecības izglītību ieguvis Rīgas zvejniecības jūrskolā, Tallinas jūrskolā, kuru pabeidza ar izcilību, un Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas (tagad Sanktpēterburga) Augstākajā inženieru jūrskolā. No 1959. gada strādāja Latvijas jūras kuģniecībā (vēlāk "Latvijas kuģniecība"), kapteiņa diplomu

ieguva 1965. gadā, bet par kapteini sāka strādāt 1967. gadā.

Nosvērts un ieturēts attiecībās ar cilvēkiem, paš aizlīdzīgs Latvijas patriots, kapteinis Imants Vikmanis bija viens no Latvijas Jūrniecības savienības dibinātājiem un Latvijas jūrniecības izglītības un vēstures izpētes atbalstītājiem.

Jūra nepiedod paviršību, ar jūru ir jāsaaug, jābūt uz "tu" – pēc tāda principa dzīvoja kapteinis Imants Vikmanis.

Energija, gribasspēks un mērķtiecība – šie trīs vārdi raksturoja kapteini Imantu Vikmani. "Esmu darījis, ko mīlēju," par savu dzīvi un darbu teica Imants Vikmanis.

Mēs noliecam galvu kapteiņa Imanta Vikmaņa dzīves priekšā.■

Latvijas Jūrniecības savienība



VIJA PUTĀNE

Mūžībā aizgājusi Latvijas Jūras administrācijas vecākā juriskonsulte, tiesību zinātņu doktore starptautiskajās tiesībās Vija Putāne.

Vija Putāne ieguvusi jūras tiesību maģistra grādu Maltas jūras tiesību institūtā. Tiesību zinātņu doktora grāds V. Putānei piešķirts ar Latvijas Universitātes Promocijas padomes lēmumu par promocijas darbu "Kuģa vraka aizvākšanas tiesības zemūdens kultūras mantojuma aizsardzības kontekstā" 2017. gadā. Līdz tam tēma par kuģu vrakiem nebija pētīta, kaut gan tā ir aktuāla gan Latvijā, gan visā pasaulē.



Vijas Putānes promocijas darbs Latvijas tiesību zinātnē ir pirmais pētījums, kas saistībā ar kuģu vraku aizvākšanas tiesiskā regulējuma pilnveides jautājumiem aplūko kuģošanas tiesību attīstību Latvijā pēc neatkarības atjaunošanas 1990. gadā un pārejas no padomju (sociālistiskās) tiesību sistēmas, kad Latvijas PSR spēkā bija bijušās PSRS kuģošanas tiesības, uz Kontinentālās Eiropas tiesību sistēmu, kā arī kuģošanas tiesību attīstību pēc Latvijas Republikas pievienošanās Eiropas Savienībai.

Vija strādāja Latvijas Jūras administrācijā kopš 1994. gada 15. septembra. Jūras administrācijas kolektīvs atcerēsies Viju ne tikai kā ļoti erudītu un vienmēr palīdzēt gatavu kolēģi, bet arī kā patiesi iejūtīgu, ļoti tolerantu un vienmēr laipnu cilvēku.■

Latvijas Jūras administrācija



ALFRĒDS MAČTAMS (1937. 30. I – 2019. 08. V)

2019. gadā aizsaulē devies jūrniecības darbinieks, Ventspils novada patriots un krietns sava darba darītājs Alfrēds Mačtams. Viņa dzīves gaitas aizsākās 1937. gada 30. janvārī Puzē, netālu no Ventspils. Absolvējis Ventspils 20. arodskolu, viņš ilgus gadus saista sevi ar jūru, ar vietējo zvejnieku kolhozu "Sarkanā bāka", kā kuģu mehāniks šajā profesijā iepazīdams vissīkākos amata noslēpumus. Darba gaitu sākumā Alfrēds Mačtams bija kolhoza zvejas kuģu mehāniķis, no 1975. gada strādāja vadošos amatos – bija gan kolhoza flotes dienesta vadītājs, gan kolhoza priekšsēdētāja vietnieks no 1978. līdz pat 1989. gadam, kad kļuva par kolhoza priekšsēdētāju. Sākās pārmaiņu laiks Latvijā – strauji mainījās ekonomiskās un sociālās attiecības, un padomju laikā radītās zvejnieku kopsaimniecības bija sevišķi grūti vadīt. Alfrēds Mačtams nebaidījās grūtību, pienācīgi vadīja sev uzticēto kolektīvu, un tāda pati uzdrīkstēšanās un godprātīga attieksme pret darbu raksturoja viņu tad, kad 1993. gadā viņš kļuva par Ventspils ostas pirmo pārvaldnieku atjaunotajā Latvijas Republikā. Par savas zemes patriotu viņš pierādīja sevi 1990. gada 4. maijā, kā Augstākās Padomes deputāts balsodams par Latvijas Republikas Neatkarības deklarāciju. Par pašreizējā darbu Alfrēds Mačtams 2000. gadā tika apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeni un par aktīvu dalību 1991. gada barikāžu notikumos saņēma barikāžu dalībnieka piemiņas zīmi. Aizritējis ražens cilvēka mūžs, un, atvadoties no Alfrēda Mačtama, viņam tuvie cilvēki un kolēģi var teikt – paldies par visu, ko darīji, paldies, ka biji un joprojām esi mūsu atmiņās un domās!■

Andris Cekuls

EDVĪNS SERŽANS (1937. 25. X – 2019. 30. V)

LAIMA LEGZDINA (1933. 27. XII – 2019. 07. VII)



IVARS VIRGA

(1935. 30. XII – 2019. 22. II)

Astoņdesmit trīs gadu vecumā mūžībā aizājis ilggadējais Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Goda liepājnieks Ivars Virga.

"Ko tad es daudz esmu izdarījis – audzinājis jūrniekus. Ja mēs visi strādātu godīgi savu darbu, Liepāju padarītu vēl skaistāku," tā Ivars Virga sacīja, 2016. gada martā, saņemdamas pilsētas augstāko apbalvojumu Goda liepājnieka titulu. Visu darba mūžu Ivars Virga pavadījis jūrskolā, kas ir bijusi viņa vienīgā darbavieta "no laboranta līdz direktoram".

Jūrskolā jaunais fizikas un matemātikas skolotājs sāka strādāt 1959. gadā, bet, Latvijai atgūstot neatkarību, Ivars Virga kļuva par mācību iestādes direktoru, kura uzdevums bija ieviest skolā valsts valodu, modernizēt aprīkojumu un saglabāt skolas patstāvību. I. Virga savulaik devis lielu ieguldījumu arī Jūras spēku Mācību centra izveidē, kļūstot par šī centra pirmo priekšnieku.

Viņš vienmēr ir uzsvēris, ka nav mērķtiecīgi kāpis pa karjeras kāpnēm, bet drīzāk viņa mūža notikumus diktējušas apstākļu sakritības. Kolēgi par viņu ir teikuši - godīgs, profesionāls un atsaucīgs, godavīrs, bezgala inteliģents un iejūtīgs. Liepājas Jūrniecības koledžu viņš vadīja līdz 2013. gadam. Viņa dēli kļuva par mūziķiem, bet mazdēli – par jūrniekiem.■





JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2019!

ASTOŅDESMIT PIECI

Eduards Delvers
Uldis Mačs
Harijs Reitmanis
Jānis Štālbergs
Jānis Vanags
Gunārs Zakss

ASTOŅDESMIT

Aivars Baltvilks
Pēteris Brokāns
Oļģerts Brizgo
Valdis Dreimanis
Alberts Evertovskis
Oļegs Kolosovs
Kārlis Kukarāns
Aloizs Kundziņš
Jēkabs Laivenieks
Ivars Leitis
Kārlis Ludāns
Kornēlijs Rundāns
Ēriks Streičs
Bronislavs Tumans

SEPTIŅDESMIT PIECI

Ģertrūde Aniņa
Jānis Brūnavs
Guntis Tirmanis
Māris Vīlipsis

SEPTIŅDESMIT

Vladimirs Bogdanovs
Imants Burvis

Maija Streiča (Migla)

Edgars Murds
Gunārs Trukšāns
Ingrīda Vīlpa

SEŠDESMIT PIECI

Haralds Apogs
Pēteris Avotiņš
Pēteris Iesalnieks
Aigars Krastiņš
Juris Leimanis
Leonīds Loginovs
Elita Vīliama

SEŠDESMIT

Andris Cekuls
Aleksejs Čurkins
Iveta Erdmane
Aigars Pelcis
Andrejs Umbraško

PIECDESMIT PIECI

Gints Šīmanis

ČETRDESMIT PIECI

Ingus Siliņš
Renārs Vjaters

TRĪSDESMIT PIECI

Ingus Bajinskis

TRĪSDESMIT

Lienīte Ragže



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 jūrnieru arodbiedrībai

Firmām

SIA "Lapa"

"Rīgas pasažieru termināls"

"Caltic Container Terminal"

SIA "Strek"

Paldies visiem, kas palīdzēja "Latvijas jūrniecības gadagrāmatas 2019"
sagatavošanā, neliedzot padomu, informāciju, fotomateriālus, kā arī
finansiāli atbalstīja tās izdošanu.



Satura rādītājs

LATVIJAS VALSTS JŪRNICIBAI 100

- 4 AINAŽU JŪRSKOLA – LATVIJAS VALSTS STŪRAKMENS
- 13 LATVIEŠU JŪRNIKIEKI MŪSU VALSTS TAPŠANAS LAIKĀ
- 17 PIRMS 100 GADIEM LIEPĀJĀ UN KO VĒL JOPROJĀM SLĒPJ BĪSTAMIE AKMEŅRAGA SĒKĻI
- 20 NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ 2019. GADĀ
- 28 "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" ATZĪMĒ SAVU SIMTGADI

JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

- 32 AR LEPNUMU PAR JŪRNICĪBU, BET NE TIKAI
- 55 JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAS TRĪSDESMITO GADADIENU GAIDOT
- 63 JAUNAS JŪRNICĪBAS POLITIKAS REDZĒJUMU MEKLĒJOT
- 65 PAR LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAS NĀKOTNI – LJS JAUNO BIEDRU DOMAS
- 67 LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA KĻŪST PAR AUDŽUBĒRNU DRAUGU
- 70 JĀAPZINĀS IEPRIEKŠ NOIETAIS CEĻŠ
- 72 AINAŽU JŪRSKOLAS MUZEJAM – 50!
- 77 AR VECIEM SKALIEM NEVAR IEKURT JAUNU UGUNI

POLITIKA

- 92 NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ
- 100 LATVIJA 30. VIETĀ PARĪZES MEMORANDA BALTAJĀ SARAKSTĀ
- 101 LATVIJAS PREZIDENTŪRA BALTIJAS JŪRAS VALSTU PADOMĒ – AKCENTS UZ INTEGRITĀTI UN SABIEDRĪBAS DROŠĪBU
- 105 PIETUVINĀT PROFESIONĀLO SAGATAVOTĪBU DARBA TIRGUS VAJADZĪBĀM
- 106 MAN VISAS LIETAS PATĪK REDZĒT KOPĒJĀ SISTĒMĀ
- 119 SVARĪGI SAGLABĀT LĪDZSVARU
- 128 ZĪMOLS "VIA LATVIA" NES LATVIJAS TĒLU PASAULĒ
- 139 LATVIJA STARPTAUTISKĀS IZSTĀDĒS
- 146 EIROPAS ILGTSPĒJĪGAS KUĢOŠANAS FORUMA SANĀKSME

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

- 150 CILVĒKS AR MISIJAS APZĪŅU
- 167 KĀ IZMĒRĪT JŪRAS VALSTS LIELUMU?
- 177 LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA 2019. GADĀ
- 188 "KRISTIĀNS DĀLS" UN APKALPE

JŪRAS SPĒKI

- 194 LATVIJAS JŪRAS SPĒKI 2019. GADĀ
- 205 VIENMĒR JĀBŪT GATAVAM RĪKOTIES
- 218 MĀCĪBU, PILNVEIDOŠANĀS UN ATTĪSTĪBAS CEĻŠ IR NEMITĪGS
- 227 JŪRAS SPĒKI DIENESTĀ AICINA SIEVIETES



JŪRA, VIDE, CILVĒKS

- 230 VIDES ZIŅAS 2019.GADĀ
- 234 AKTUALITĀTES VIDES AIZSARDZĪBAS JOMĀ
- 236 CĪNOTIES PRET KLIMATA PĀRMAIŅĀM, SVARĪGI IR APTURĒT OGLEKĻA EMISIJAS
- 239 JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS DARBINIEKI VEIC DABAS SAGLABĀŠANAS DARBUS

IZGLĪTĪBA

- 242 JŪRNICĪBAS NOZARE MEKLĒ ATBILDES UZ JAUTĀJUMIEM
- 244 MĒRKIS – CELT LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS UN JŪRNI
- 251 SVĒTKI IR KĀ BĀKUGUNS TĀLĀKAM CEĻAM
- 260 LJA 26. IZLAIDUMA ABSOLVENTIEM SĀCIES CEĻŠ UZ JŪRU
- 262 LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJA PIEDALĀS STUDENTU BIZNESA IESPĒJU FESTIVĀLĀ "ICEBREAKERS'19"
- 264 IEDVESMOJOŠAS IDEJAS TRIJU DIENU GARUMĀ
- 266 INOVĀCIJU GRANTI JŪRNICĪBAS NOZARĒ STUDĒJOŠIEM
- 268 JAUNS MĀCĪBU MATERIĀLS STŪRMAŅIEM
- 270 LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽA 2019. GADĀ
- 279 KONKURSĀ "ENKURS 2019" PĀRLIECINOŠI UZVAR ALŪKSNE

OSTAS

- 284 STATISTIKA
- 290 LATVIJAS OSTU ZIŅAS
- 313 RĪGAS OSTA 2019. GADĀ
- 315 KOMPĀNIJA "STREK" ATTĪSTĀS KRIEVU SALĀ
- 318 VENTSPILS BRĪVOSTA TURPINA DARBU JAUNĀ STATUSĀ UN AR JAUNU VADĪBU
- 319 SPILGTĀKIE NOTIKUMI VENTSPILS OSTĀ 2019. GADĀ
- 331 LSEZ IZVĒRTĒ 2019. GADA VEIKUMU
- 333 MAZAJĀS OSTĀS IZVĒRTĒ STARPTAUTISKO IZSTĀŽU LIETDERĪBU

JŪRNICĪBA

- 342 UZRAUDZĪBA, REAGĒŠANA UN RĪCĪBA. CĪŅA AR PIRĀTIEM TURPINĀS
- 343 NODROŠINĀT DROŠU KUĢOŠANU, IEVĒROJOT KUĢOŠANAS BRĪVĪBU UN TIESĪBAS
- 349 BRIESMĪGA BIJA NEZIŅA, KAS AR MUMS NOTIKS
- 352 LATVIJĀ JŪRNIKUS DARBĀ IEKĀRTO 56 KRUINGA KOMPĀNIJAS
- 353 KAPTEIŅI PIEDALĀS LATVIJAS JŪRNICĪBAS STRATĒGIJAS VEIDOŠANĀ
- 357 KOPĀ CĪNĀS PAR SOCIĀLO VIENLĪDZĪBU

JŪRNICĪBA – CILLVĒKI UN LIKTŅI

- 360 "VISU SAVU MŪŽU ESMU ATDEVIS JŪRAI"
- 362 KAPTEIŅA AMATS NAV PRIVILĒGIJA, TAS IR DARBS
- 366 LĒMUMI KATRAM JĀPIENĒM PAŠĀM
- 368 KĀPĒC MAN TO VAJAG, NEVIS – KĀPĒC MAN TO NEVAJAG
- 376 MANI NOTUR JŪRA UN LATVIJA



SATURS

VĒJŠ BURĀS

- 388 VAI IZDEVIES PĀRCIRST GORDIJA MEZGLU?
- 397 SALACGRĪVĀ TOP "BURA"
- 400 PATS SAVU AMBĪCIJU UN SAPŅU REALIZĒTĀJS
- 405 IESĀKUMĀ ĀĶIS LŪPĀ, PĒC TAM ENKURS MUGURĀ
- 412 BURĀŠANA – TĀ IR DŽĪVE UZ VIĻŅA
- 421 JŪRAS SKAISTUMA SAVALDZINĀTĀS...
- 428 BURĀŠANĀ PIRMOREIZ IZCĪNĪTS LIVONIJAS KAUSS
- 432 JAUNIEŠI IEPAZĪST BURĀŠANAS PAMATUS

VĒSTURE

- 436 LATVIJAS LOČI. KO STĀSTA MUZEJA KRĀJUMS
- 442 JŪRNICĪBAS SABIEDRISKĀS ORGANIZĀCIJAS LATVIJĀ (1918 – 1940)
- 452 KĀ SVEŠUMĀ GAISMOTA LATVIJAS JŪRLIETU VĒSTURE
- 463 "JUMS 24 STUNDU LAIKĀ JĀATSTĀJ KAĻIŅINGRADA!"
- 471 VENTSPILS OSTAS KAPTEIŅI UN PĀRVALDNIEKI OSTAS VĒSTURĒ
- 479 JŪRNIEMI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI
- 483 VĒL VIENA LATVIJAS JŪRNIEMI DZĪVES STĀSTS

NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

- 490 NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA
- 500 "TALLINK" SVIN JUBILEJU UN DOMĀ PAR ATTĪSTĪBU
- 502 SALACGRĪVAS OSTAS PĀRVALDEI 25 GADI
- 505 "BRĪVAJAM VILNIM" – 70!
- 508 ĒDĪSIM LATVIJAS ZIVIS!
- 513 KAD VIMBU VIETĀ NĀK JŪRASGRUNDUĻI
- 517 BOJĀ IET LAIVOTĀJS AIGIS AUDERS
- 520 PRO MEMORIA
- 524 JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2019!
- 525 PALDIEN PAR SADARBĪBU UN ATBALSTU!