

92-4
L 64

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA



91



92-4
L 64

LATVIJAS KULTŪRAS FONDA
JŪRNICĪBAS VĒSTURES KOPA

L
629

LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATA '91

RĪGA «ZINĀTNE» 1991

39.4
Ju 651

LATVIJAS VALSTS
BIBLIOTEKA
92—~~7643~~

0302015153

Sastādītāja MAIJA FRĪDBERGA

Atbildīgais redaktors ARVIS POPE

Redakcijas kolēģija: ILZE BERNSONE, JĀNIS HARTMANIS, VITAUTS
ĻŪDĒNS, ARTURS KRASTIŅŠ

Mākslinieks AGRIS LIEPIŅŠ

Ilustrācijām izmantoti Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Ainažu jūrskolas
memoriālā muzeja, Jūrnieceības vēstures kopas fonda fotomateriāli

Latvijas jūrnieceības gadagrāmata izdota ar Latvijas Kuģniecības atbalstu

Ju 651

Latvijas jūrnieceības gadagrāmata '91 / Sast. M. Frīdberga;
atb. red. A. Pope. — R.: Zinātne, 1991. — 222 lpp., il.
ISBN 5—7966—0831—2

Gadagrāmatas otrais laidniņš veltīts K. Valdemāra 100. nāves dienas atcerei
un admirāļa T. Spādes 100. dzimšanas dienai. Plašajā vēsturiskajā daļā bez tam
dotas ziņas par latviešu jūrnieku likteņiem dažādos vēstures posmos. Atspoguļoti
arī pirmie soļi mūsu nacionālās kuģniecības atjaunošanā. Ievietoti ceļojumu
apraksti un jūrskolnieku pirmās jūras prakses dienasgrāmatu fragmenti.

Plašam lasītāju lokam, it sevišķi tiem, kas interesējas par latviešu jūrnieceības
pagātņi un nākotni, arī jaunatnei.

J 320500000—106 Bez izsludin.
M811(II)—91

651

ISBN 5-7966-0831-2

© Latvijas Kultūras fonda
Jūrnieceības vēstures kopa

PAVADVĀRDI GRĀMATAI

Divās simtgadu zīmēs iznāk mūsu gadagrāmatas otrais laidiens.

1891. gadā no latviešu tautas dzīvajo sarakstiem tika svītrots Krišjānis Valdemārs. No dzīvajo sarakstiem, taču ne no vēstures. Daudz darījis, daudz cildināts, daudz arī pelts. Varētu Valdemāru nosaukt par lielāko Latvieti, kāds mūsu patiesajā vēsturē piedzīvots, taču viņa kritizētāji iebildīs. Un tomēr: lai šie kritiķi sameklē kādu citu, kas būtu cienīgs stāvēt Krišjānim Valdemāram blakus uz mūsu vēstures pjedestāla un būtu kaut par pirksta biezuma tiesu lielāks!

1891. gadā latviešu tauta kļuva bagātāka par vienu zvejniekpuiku, kurš vēlāk izrādījās tās pirmais admirālis. Teodors Spāde nodzīvoja mūžu, kurā var saskatīt mūsu tautas likteņgaitu pēdējos simt gados: cara tētiņš — karš — revolūcija — sava valsts — pazemojums — nāve — augšāmcelšanās...

Un ir vēl kāda vēsturiska zīme — 1941. gads. Ciešanu un nepiepildījušos cerību zīme. Mācība, ka neviena sveša vara nenāk, lai palīdzētu atjau-

not Latvijas Valsti. Un vēl daudzas citas vēsturiskas mācības, pamācības un pārmācības nāca reizē ar 1941. gadu.

Par šīm lielās atceres dienām esam savu iespēju robežās stāstījuši jaunajā gadagrāmatā.

Gadagrāmata bija jau sastādīta, kad 1991. gads ieguva jaunu sen nepieredzēta spožuma zīmi — tika atjaunota Latvijas valstiskā neatkarība. Neatkarība gan vēl joprojām atkarīga no dažādiem ārējiem un iekšējiem faktoriem, tomēr vēstures filma šķiet virzāties pretējā virzienā: Kremlis atzīst Latvijas suverenitāti, delegācija atgriežas no Maskavas, kuģi nolaiž sarkanos karogus un paceļ sarkanbaltsarkanos.

1991. gada nogalei zināma līdzība ar 1939. gada vēlo rudenī — svešs karaspēks apēd mūsu maizi un izmīda laukus, taču sola, ka nejauksies mūsu darīšanās... Notikumiem arī tālāk virzoties atpakaļgaitā, svešajiem tankiem (nelielas, bet skaļas demonstrantu grupas izvadītiem) vajadzētu doties uz austrumiem, bet kādam kreiserim Liepājas ostā —

skanot "Dievs, svētī Latviju!" — pacelt enkuru un aizbraukt uz neatgriešanas.

Tomēr mums gandrīz visiem skaidrs, ka atgriezties trīsdesmito gadu Latvijā neizdosies — pasaule cita un arī tauta citāda...

Grūti sastādīt gadagrāmatu laikā, kad pat dienas avīzes bieži sniedz lasītājiem jau novecojušu materiālu. Daži šīs grāmatas "mūsdienīgie" raksti vairs neatbaido patieso stāvokli jau šobrīd, kad tie atrodas ceļā uz tipogrāfiju. Nonākot pie lasītājiem, šī neatbilstība būs vēl lielāka. Tomēr mēs nolēmām atstāt šo materiālu bez būtiskām izmaiņām, lai tas būtu vakardienas atspoguļojums un vēstures

liecība. Atsevišķi (pēc 21. augusta) ar jurniecību saistītie notikumi ietverti hronikā.

Diemžēl Latvijas Otrās Republikas apstākļos mūsu redakcijas problēmas palikušas iepriekšējās un klāt vēl nākušas citas. Taču tas atbilst laika garam, un redakcijas kolēģija, kā arī Jurniecības vēstures kopa apņēmusies pastāvēt vai iznīkt reizē ar jurniecības gadagrāmatu.

Tāpat kā līdz šim: devīze — jūra. Jūra arī latviešiem... bez Maskavas atļaujas.

*Arvis Pope,
JVK valdes priekšsēdētājs*

LATVIJAS
KULTŪRAS FONDA
JŪRNICĪBAS VĒSTURES KOPA

226900 Rīgā, Basteja bulvārī 12,
3. stāvā,
telefoni 228449 vai 213887

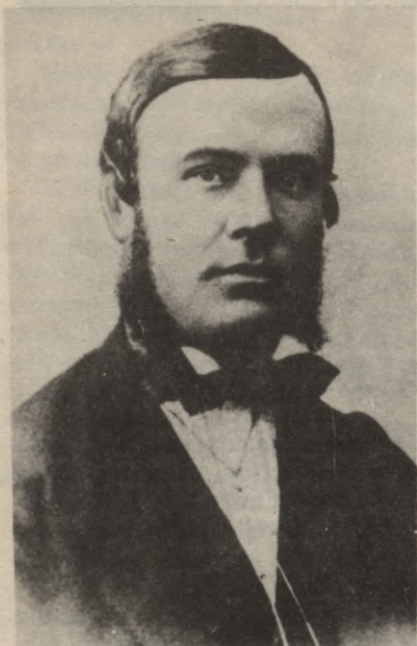
Pārrunas un jauni atklājumi katru otrdienu
no plkst. 16.00 līdz 18.00 Kamīna zālē

KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS

Lieliem vīriem, kas rada vēsturi un tā iejaucas tās norisē, vēsture atliekas ar to, ka viņus nonivelē. Lai uzrakstītu tāda vīra biogrāfiju, kas veidojis sava laikmeta vēsturi, biogrāfam pašam jābūt apceramās personas līdziniekam. Uzrakstīt liela vīra biogrāfiju nozīmē uzrakstīt viņa laikmeta vēsturi. Tā kā lieli biogrāfi un lieli vēsturnieki ir vēl retāki nekā lieli vīri, pēdējo biogrāfijas parasti ir nepilnīgas un plakanas. Tā vēsture nonivelē to vīru sasniegumus, kas uzdrošinājušies ķerties tās ratu spieķos.

Arī Valdemārs nav izņēmums no šī vispārējā likuma. Labas Valdemāra biogrāfijas vēl joprojām trūkst. Šādas biogrāfijas priekšnoteikums būtu Valdemāra Kopotu rakstu izdevums vai svarīgāko rakstu izlase. Tādu izdevumu gan pasāka Latvijas studentu padomes grāmatnīcas vadītājs privātdocents E. Ķiploks, bet darbs palika sākumā. No iecerētajiem astoņiem sējumiem 1936. un 1937. gadā izdevās publicēt tikai divus. Pirmajā sējumā ir sakopoti Valdemāra savā laikā latviešu periodikā ievietotie raksti, otrā — Valdemāra sacerētās brošūras vācu un krievu va-

lodā. Abos sējumos nav uzņemti raksti par jūrniecību, kurus bija paredzēts sakopot atsevišķi. Labi iecerēto darbu izdevējiem neizdevās turpināt, jo trūka grāmatas pircēju un Kultūras fonda atbalsta. Ir ļoti problemātiski, vai jebkad izdosies savākt un izdot pārējos K. Valdemāra rakstus. Daudzi materiāli, ko savāca iecerētajam izdevumam, aizgāja bojā kara laikā. Viens no E. Ķiploka līdzstrādniekiem bija jūrskolas skolotājs Miķelis Grotiņš. Viņa nams, kurā atradās daudz manuskriptu nākošiem Valdemāra rakstu sējumiem, sevišķi jūrniecības jautājumos, tika sagrauts un nodega 1941. gadā. Rīgas Latv. biedrības K. Valdemāra vēstuļu krājums bija novietots Rīgas rātsnamā un sadega līdz ar to. Nav ziņu par Ķiploka otra līdzstrādnieka A. Bauņa savākto materiālu, kas atradās Rīgā, Rakstniecības un teātra muzejā. Trešais līdzstrādnieks Verners Abele gāja bojā 1944. vai 1945. gadā, un par materiālu, kas bija viņa rīcībā, arī ziņu nav. Ja kādreiz atkal domās par Valdemāra rakstu izdevuma turpināšanu, var cerēt vēlreiz savākt triju valodu laikrakstos iespiestos rakstus, bet daudzas brošūras, skrejla-



Krišjānis Valdemārs

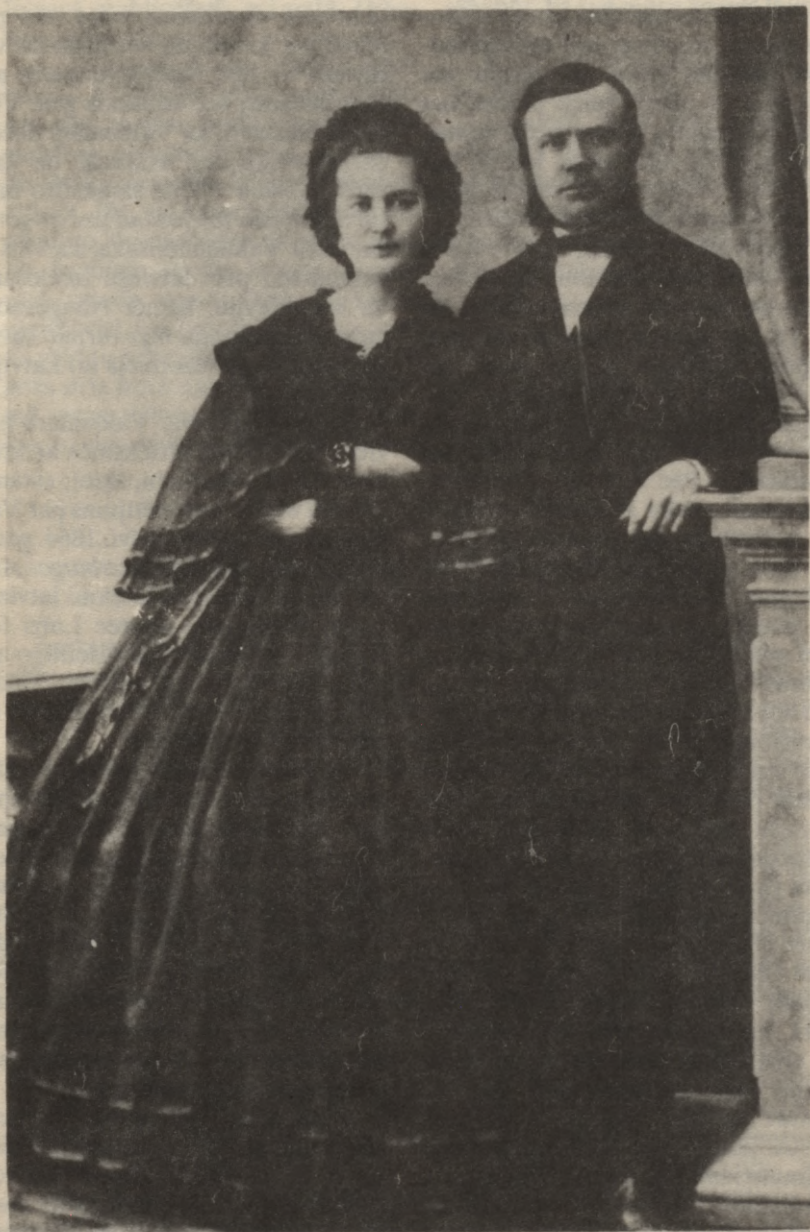
pas un katrā ziņā vēstules, kas aizgāja bojā pagājušajā karā, ir zudušas vēsturei galīgi un neatjaunojami. Var tādēļ teikt, ka to, kas tika palaists garām Latvijas brīvības divdesmit gados, nekad vairs nevarēs saņiegt. Nekad arī latvieši netiks pie tik pilnīgas K. Valdemāra biogrāfijas, kādu varētu uzrakstīt, ja E. Ķiploka iecere būtu realizēta.

Skaidrības un drošu ziņu vietā par vienu no lielākajiem latviešiem stāties leģendas. Ir vēsturnieki, kas par tādu parādību priecājas, bet no zinātnes viedokļa viskrāšņākā leģenda ir nožēlojama, kamēr vispelēkāka patiesība ir cildena.

Krišjāņa Valdemāra lielums izpaužas apstākļi, ka daudzās latviešu kultūras dzīves nozarēs viņš bija pirmais. Valdemārs nodibināja pirmo

latviešu kori. Viņš nodibināja pirmo Latviešu bibliotēku. Viņš nodibināja pirmo latviešu biedrību. Viņš bija pirmais latvietis, kas, jau būdams pieaudzis, ieguva formālu vidējo izglītību. Viņš bija pirmais latviešu akadēmiskais tautsaimnieks. Viņš bija pirmais, kas pulcināja latviešu studentus nacionālpolitiskam darbam. Viņš bija pirmais latviešu inteliģences pārstāvis, kas ne vien nepārvācojās, bet pasvītroti deklarēja, ka viņš ir latvietis. Valdemārs bija pirmais latvietis, kas ne vien protestēja pret Latvijas agrārās iekārtas netaisnībām, bet arī meklēja un atrada praktisku ceļu, kā šīs netaisnības novērst. Valdemārs bija pirmais latvietis, kas pavēra latviešu lauku iedzīvotājiem praktiskas iespējas darbam ārpus lauksaimniecības. Valdemārs bija pirmais, kas deklarēja, ka latviešu bagātā folklorā jāglābj no iznīcības pašiem latviešiem. Valdemārs bija tautiskās atmodas garīgais tēvs. Vēl vairāk — Valdemāra ietekmē lietuvietis J. Basanvičs ar draugiem nesa tautisko atmodu leišu tautai.

Daudzus Valdemāra ierosinājumus un veikumus var kritizēt vai arī iztulkot tos par ne sevišķi oriģināliem. Nav, piemēram, no mūsu viedokļa simpātisks apstāklis, ka Valdemārs bija pirmais latvietis, kas ienesa latviešu kultūras politikā slavo-filas tendences. Ciniķis varētu arī teikt, ka Valdemāra slavenā rīcība, piespraužot pie savas studenta mītnes durvīm Tērbatā vizītkarti ar parakstu «Latvis», nebija oriģināla, jo Valdemārs nedarīja neko citu kā piestiprināja pie savām durvīm Vecā Stendera kapa plāksni. Tomēr pat ciniķis nevarēs noliegt Valdemāra centienos kristāltīro dzidrumu. Valdemāra slavenie vārdi: «Ak, snie-



Luīze un Krišjānis Valdemāri

dziet jūs, kam Dievs līdzējis pie gaismas tikt un tās gudrības saules spīdumu baudīt, sniedziet jele saviem brāļiem tumsībā roku un velciet tos gaismā!» — nebija tukšs patoss, bet paša Valdemāra dzīves programma. Viņš sniedza roku savai tautai, kas tikko bija atbrīvota no lielākā sloga un murga savā līdzšinējā vēsturē. /.. /

Visbargākā kritika, kas raidīta pret Valdemāra darbību, ir, ka viņš darbojies latviešu pārkrievošanas labā. Tā Valdemāra krieviem simpatisējošās tendences iztulko vācu vēsturnieki. Pēc Vitrama domām, Valdemārs bija tas, kas Katkovam piegādāja materiālu un tā ievadīja Baltijas rusifikāciju. Pēc Vitrama sprieduma, Valdemārs, «vīrs ar lielāko enerģiju un iniciatīvu», šai virzienā izlietojis arī savu paziņanos ar ķeizara brāli lielkņazu Konstantīnu. Valdemārs un pārējie jaunlatviešu vadoņi neesot apzinājušies, ka viņi ir tikai šaha figūras krievu pārtautotāju rokās. Arī boļševiki uzskata Valdemāru par pārkrievojotāju un tādēļ, piemēram, veltī viņam pagaru cildinātāju rakstu lielajā padomju enciklopēdijā. Pašu latviešu starpā šai jautājumā valda lielas domstarpības, un tā noskaidrošana prasa plašu pētījumu. Tie, kas argumentē par labu tēzei, ka Valdemārs bija pārkrievojotājs, atsaucas uz viņa 1888. g. izdoto grāmatu krievu valodā *Mūsu jūrskolu organizācija*, kurā Valdemārs atkārtoti pasvītro, ka viņš daudz strādājis Baltijas guberņu pārkrievošanas labā. Tie, kas aizstāv pretējo viedokli, norāda uz Dr. A. Zandberga 1925. gadā izdoto grāmatu *Atmiņas par Kr. Valdemāru*, kurā autors atstāsta savas sarunas šai jautājumā ar Valdemāru, — pēc Zandberga atmiņām, slavofili bija šaha figūras Valdemāra rokās, lai iz-

nīcinātu dominējošo vācu ietekmi. «Latvieši vienādvien turēs sevi pārākus par krieviem, bet padodas vācietim» — lūk, tādēļ krieviskais neesot bīstams, bet vāciskais gan. Viedokļa aizstāvji, ka Valdemārs nebija pārkrievojotājs, arī atsaucas uz viņa 1867. g. vācu valodā sarakstīto brošūru *Latviešu izceļošana uz Novgorodu*, kurā Valdemārs saka, ka viņš ir kategoriski pret latviešu izceļošanu uz Iekškrieviju, kamēr Novgorodas guberņas kolonija bija turpat Latvijas pievārtē pie dzelzceļa no Latvijas uz Pēterpili.

Šai polemikā par Valdemāra īsto viedokli latviešu attieksmēs ar krieviem un ar vāciešiem, šķiet, zināmu gaismu varētu nest pētījums par Valdemāra personisko dzīvi. 1864. gadā, tātad laikā, kad viņš *Pēterburgas Avīzēs* sīvi apkaro vācu ietekmi latviešu tautā, Valdemārs apprec Luīzi fon Rammu — Rīgas vācu dižciltīgo aprindu rakstnieci. Kā redzams, Valdemārs prata līdzsvarot subjektīvos un objektīvos spriedumus.

Šis rakstu virknes nolūks ir tēlot latviešu tautas vēsturi uz kādas spilgtas personības fona attiecīgajā gadsimtenī. Ja mūsu nolūks būtu sniegt tikai Valdemāra biogrāfiju, mēs nevarētu izvairīties, neieņemot viedokli šai svarīgajā problēmā par Valdemāra lomu latviešu rusifikācijā. Šoreiz tomēr šīs problēmas iztīrājums nav vajadzīgs, jo latviešu tauta netika pārkrievojota, bet gan pieauga savā nacionālās pašapziņas spēkā.

Valdemāra gadsimtenī latviešu tauta bija nostādīta situācijā, kādu apraksta Homērs, tēlojot Odiseja piedzīvojumus, kad tas kuģoja starp Skillu un Haribdu. Latviešiem draudēja vai nu pārvācošana, vai pārkrievošana. Lūk, kādu padomu dod lat-

viešiem Jaunais Stenders 1805. g. Jelgavā publicētajā grāmatā *Dziesmas, stāstu dziesmiņas, pasakas etc.*:

«... dodeties uz vācu valodas mācīšanu — kā citkārt prūšu tauta darīja, kas caur to vācu tautā un visas vācu gudrības pieņēmiņa tape, — tad ir jūs lētāki pie visām labām atzišanām kļūsiat. Jūs, vidū starp vāciešiem būdami, to lēti paspēsiet. Pilsētās, muižās, baznīcās, skolās, krogos — visur vācu valoda skanēt skan. Tā kā tie vācieši visi, kas latviski runā, no jums to valodu mācījušies. Ak, kauču šis laiks drīz būtu nākams, ka mūsu zemē viena valoda, viena tauta būtu, kas to par savu augstāku godu tur,

prātnieki labi un klausīgi tai valdīšanai būt, kā tad mūsu zemes laime audzin augs!»

Šo posmu Valdemārs ievietoja savu 300 stāstu ievadā.

Latviešu tauta savā ceļojumā pa vēstures jūru prata izvairīties kā no pārkrievošanas, tā pārvācošanas, un tā, divās ugunīs rūdīta, tā spēš saglabāt savu tautisko dzīvību arī turpmākos gadsimteņos un gadu tūkstošos.

Edgars Dunsdorfs

Fragmenti no grāmatas «Devīnvīru spēks». — Daugava, Zviedrijā, 1956. — 196. — 199., 200. — 202. lpp.

SIMT GADU PĒC NĀVES...

Laiks visu noliek savā vietā un cilvēku vērtē pēc viņa padarītā darba. Tas vēstures ritumā pierādījies vairākkārt, un nemaz nešaubos, ka jaunlatviešu slavēšanas vai pelšanas lietā būs citādi.

Šī Latvijas atmoda pietiekami labi atsedz patiesās vērtības, atsijā graudus no pelavām, notrauš sūbējumu lietām, kas nekad nav zaudējušas spēju spīdēt. Domāju, ka tieši tā ir arī ar Krišjāni Valdemāru — savu laik vācu muižnieku nīsto un latvju censoņu mīlēto, okupācijas ideologu aizmirst likto un viedo pētnieku saulītē celto jaunlatvieti, kurš, par spīti 19. gadsimta saltajiem vējiem, spējis nākt latviešiem līdzī, mudināt un cīņās saukt vēl šodien.

Tas nekas, ka lētu sensāciju tīkojumos kāds uzbirdina pelnus, pieķeras pie vēstures rata un mēģina to griezt savam labumam. Valdemāra

laiks ir burinieku gadsimts, un cilvēks, kurš kaut nedaudz spēj iztēloties šo laiku, vispirms pats sev pajautās — vai man pietiktu spēka burinieka stūresratu noturēt? Noturēt, lai kuģis vēstures vējos vismaz virs ūdens turētos!

Tādi lieli gari kā Valdemārs savu vēsturisko nozīmību pierāda jau dzīves laikā. Kam liekulīgas kapu runas un citi glaimi? Valdemāram tādu nevajag, jo darbs un dzīve, galu galā — atstātais mantojums runā pats par sevi. Palūkosimies laikā un cilvēkā saprāta acīm, palūkosimies, nevis uzmetīsim nevērtīgu skatu vēstures personībām, kuras spēja un prata ne vien burinieka stūresratu noturēt.

«Kas latvju tautai bija Valdemārs?» — šis ir visparastākais Latvijas vēsturnieku jautājums. Šādi un līdzīgi taujājumi skanēja ne tikai 20. un 30. gados. Tie ir arī šodien un

bija, Valdemāram dzīvam esot. Baltvācu muižniecība un cara žandarmērija sarakstījusi garum garos ziņojumus par «lielo dumpinieku» un «laužu musinātāju», kura «centieni pastāvīgi virzoties uz latviešu tautas pārcelšanu pāri muižnieku interesēm». (Šādas un līdzīgas domas lasāmas krājuma «Latvijas vēstures avoti» 5. sējuma «Dokumenti par tautas atmodas laikmetu (1856—1867)».)

Lai saprastu Valdemāra darbus un idejas, nepieciešams nopietni un vispusīgi izprast viņa laikmetu. Tā ir ābece patiesība, kas skan pat banāli, bet ko bieži aizmirstam. Un Blaumanis ir teicis, ka medus kāre itin bieži kļūst par vienkāršu koka rāmi, ja stropā iemitinājušies tranī. Arī «raganu medības» vēsturē atkārtojas laiku pa laikam. Valdemāram tādas ir bijušas arī brīvajā Latvijā.

1930. gadā Alfreds Goba mēneš-



Krišjānis Valdemārs

raksta «Daugava» 7. numurā publicē rakstu «Divas leģendas», pirmo veltot Valdemāram. Viņaprāt, Valdemāra un laikabiedru darbības pozitīvais vērtējums ir liekulīgs un kā tāds uzskatāms par melu un pompozitātes paraugu. Valdemārs ir viltus «leģenda», viņš noteikti jāatmasko. Cik mūsdienīgi!

Tā paša gada «Izglītības Ministrijas Mēnešraksta» 11. un 12. numurā Andrejs Vičs rakstā «Ne leģenda, bet patiesība par K. Valdemāru» cenšas atspēkot A. Gobas spriedumus, piebilstams, ka šāda autora «leģenda» ir mūsu tautas lielāko svētumu zaimošana. Protams, arī tās ir emocijas. Tiesa, A. Gobas raksts rada plašāku rezonansi sabiedrībā, un žurnāls «Latvju Grāmata» 1930. gada 6. numurā publicē bibliogrāfa Jāņa Misiņa priekšlasījumu (Zinību komisijas sēdē Rīgas Latviešu biedrībā 1930. gada 10., 27. oktobrī un 7. novembrī, Latvijas bibliotēku biedrībā un citviet) «Vecas un jaunas leģendas Alfreda Gobas apgaismojumā» pārstāstījumu. Lūk, viena no J. Misiņa atziņām:

«Valdemārs bija vīrs. Viņš bija Latvietis, kas tik daudz strādājis latviešu labā, ka šos vārdos nevar nemaz apskatīt. Viņu labi pazina arī tauta. Kad 1873. gadā «Baltijas Vēstnesis» vēlējās dzirdēt lasītāju domas, kādu ģimēni kā pielikumu dot avīzei līdz, tad no visām pusēm ienākušas atbildes: tam jābūt Valdemāram. Un tāda popularitāte bija nevis tikai ap 1891. gadu, kā to iedomājas Goba, bet gan 20 gadu agrāk.»

Interesanti pārlūkot, kā Valdemāru vērtē viņa simtās gadskārtas laikā. Edgars Šillers rakstā «Daži vilcieni K. Valdemāra intelektuālā sejā» (Izglītības Ministrijas Mēneš-

raksts. — 1925. — Nr. 11.) sniedz šādu jaunlatvieša raksturojumu:

«Išumā formulējot Valdemāra domu gājienus, teiksim tā: apstākļi veido cilvēku, no turības atkarīga viņa izglītība. Tā būtu šī tēze.

Izglītība tautai rada turību, cilvēka prāts un tā daba darina apstākļus. Tā būtu antitēze.

Kā saskaņot šīs atziņas, kuras pašas par sevi nebūt nav kļūdainas? Kāda būtu domājama šo atziņu sintēze: kāda trešā, «augstākā» atziņa, kas galīgi mums noskaidrotu abu «zemāko» atziņu varbūtību un kop-sakaru dziļākos pamatus? Šo sintēzi velti esam meklējuši Valdemāra rakstos. (..) Valdemāram piemīt tipiskas apgaismotāju pretrunas.»

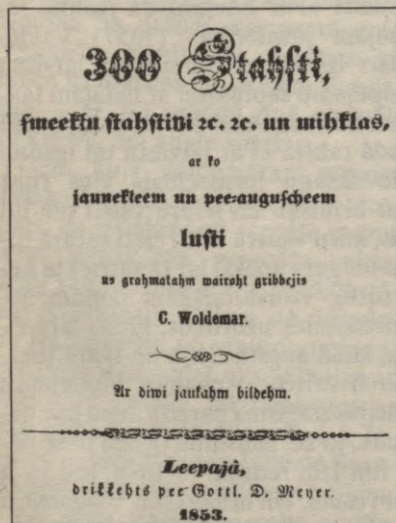
Kā redzams, «pretruna» nav tikai šālaika modesvārds, tā nelika mierā arī jaunlatviešus laikmetu un tautību griežos. K. Valdemāram garīgā kultūra bija augstākais mērķis, kam materiālais kalpoja tikai par pamatu un

līdzekli, lai šo augsto mērķi sasniegtu. Pēc viņa domām, bez materiālās kultūras un saimnieciskā pamata nav sasniedzama garīgā kultūra. Kamēr cilvēkam izmisīgi jārūpējas par to, kur viņš ņems maizi rītdienai, viņš nedomā par garam vajadzīgo. Tas viss skan tik mūsdienīgi!

Tomēr — runāsim par būtisko. Valdemāram daudzkārt pārņemts kosmopolitisms, pārlieku lielā sliekšme sadarboties ar krieviem un nespēja savos rakstos skaidri formulēt domas par Latvijas valstiskumu nākotnē. Cilvēki arīdzan taujājuši — vai nav par daudz prasīts no darbinieka, kurš acis uz mūžu vēra jau 1891. gadā, nenodzīvojis pat septiņdesmit gadu? Dažādos laikos virmojušas kaislības ap Valdemāra tieksmi izmantot savā un latviešu labā slavofilus, popularizēt krievu kultūru, izglītot ne tikai Baltijas iedzīvotājus vien. Kādēļ tik maz rakstījis latviski, vai maz pratis? — periodikā lasīti pat šādi jautājumi. Saprota, ka cilvēki vēlas uzzināt objektīvu Valdemāra darbības izvērtējumu. Ne jau apzināti Valdemārs pieļāva tās kļūdas, kuras laiks spilgtināja, bet ar patosu arvien dziedošie pagātnes izgaismotāji (valdošās politikas gaudē) nepieminēja.

Vispirms — par Valdemāra rakstu valodu. Te vispareizāk būtu uzklaut viņa laikabiedrus. 1869. gadā Maskavā ieradies Jānis Krodznieks, kurš, atbildēdams līdzīgam jautājumam, savās atmiņās raksta:

«Ar latviešu valodas palīgu Valdemārs varēja griezties tik pie saviem tautiešiem un ne tām šķirām, kurām bija tā noteikšana. (..) Viņa pirmais jautājums nebija vis «kas man laba no tā atliks?», bet «vai tas nāks latviešiem par labu?».» (««Lat-



K. Valdemāra pirmā grāmata

vijas Vēstneša» pielikums». — 1923. — 20. jūn.)

Kosmopolitismu Valdemāra darbībā viņa kritizētāji visvairāk saskatījuši visas Krievijas problēmu risināšanā, «neveltot visus gara un dvēseles spēkus Latvijai». Te izdevīgā brīdī tiek piesaukts vispusīgais darbs jūrniecības attīstībā un jūrskolu izveidē. Valdemāra diplomātiskā «taisnošanās» saviem oponentiem, kuri Krievijā vēlējas redzēt tikai vienvalodīgu — krievu apmācības valodu jūrskolās, rakstā «Mūsu jūrskolu organizācija». Lai kļiedētu sabiezējušos mākoņus virs jaunizveidotajām jūrskolām un apmācības nacionālajā valodā, Valdemārs uzsver arī krievu valodas mācīšanas nepieciešamību, kas praktiski tālākajā dzīvē jūrniekiem bija visnotaļ vajadzīga. Domājams, ka te nu vismazāk varētu pārņemt — valodu zināšanas tikai bagātina cilvēku.

Par pārkrievošanu jāpiebilst, ka tieši senatora Manaseina revīzija un tās rezultātu apkopošana cara galmā iesāka pārslāviskošanu Baltijas telpā. Kas tad isti notika? 1877. gadā cara valdība pavēlēja ieviest Baltijas pilsētās Iekšējās likumus. Tas stipri satrauca vāciešus, un itin drīz viņi sāka valdībai sūdzēties. Petīcijas cara galmā pienāca arī no latviešiem un citām mazākumtautībām par vāciešu ļaunprātībām. Revīzija, kurai caram bija jāsniedz izsmeloša informācija par Baltijas stāvokli, ilga no 1882. gada maija līdz 1883. gada augustam. Manaseins atzina šejienes kārtību par neapmierinošu, ļaudis — par krievu valodu neziņošiem un prasīja steidzamu valdības iejaukšanos. Tā arī drīz vien bija — viena iekārta, viena ticība, viena valoda. Vai Valdemārs to spēja maz nojaust? Un

jāpiekrīt Egonam Līvam, kurš kādā sarunā par šīm lietām drūmi noteica — Valdemārs no diviem ļaunumiem izvēlējās to mazāko. Vismaz tobrīd, pirms Manaseina revīzijas, mazāko.

Arīdzan sadarbībā ar ietekmīgākajiem slavofilu kustības darbiniekiem — M. Katkovu, J. Samarinu un citiem — Valdemārs nostājās pret vācu muižniecību, nevis par slavofilu tieksmēm pārkrieivot Baltiju. Cik lielā mērā vispār tādas ir bijušas? Valdemārs vadījās pēc tīri subjektīvas Baltijas problēmu izpratnes, nedomādams, ka visu vācisko tik varmācīgi pārņems slāviskais. Kad viņš reāli redzēja cara valdības politikas pirmos «augļus», jau bija par vēlu. Te tiešām vairs nelīdzēja ne Friča Brivzemnieka, ne citu Valdemāra uz Latviju sūtītu tautskolu inspektoru iekļaušanās.

Vissarežģītāk pārņemt vai — otrādi — aizstāvēt Valdemāru latviešu tautas un valsts nākotnes jautājumā. Rakstā «Par latviešu un igauņu iespējām jūrniecībā» (1857) Valdemārs izsaka minējumu par latviešu iespējamo saplūšanu ar lielajām tautām tālā nākotnē. Savukārt tajā pašā gadā rakstā «Par latviešu un igauņu pievilksanu jūrniecībai» viņš runā par brīnīšķu un stipru valsti pie jūras, kuru «katru brīdi cieti satura roku un gara spēks, lai tā satriekta neizzustu, visuvarēnākām tautām nemitēdamies uzbrūkot, kuras labi ziņa, kādā augstā cieņā un svarā turama šī valsts». Apvainot Valdemāru nācijas traģisma paredzēšanā nav pamata, jo 20. gadsimta otrajā pusē paši itin labi redzam — tuvu, ļoti tuvu tam esam. Un nesauksim Valdemāru arī par gaišreģi! Paši, visvairāk jau paši esam vainīgi, ka šodien tā dzīvo-

КАРМАНИЙ

РУССКО-АНГЛИЙСКО-ФРАНЦУЗСКО-НѢМЕЦКО-ИТАЛИАНСКО-ДАТСКО И НОРВЕЖСКО-ШВЕДСКО-ЛАТЫШСКИЙ

МОРСКОЙ СЛОВАРЬ

СЪ ПРИКЛАДНЕМЪ

ГОЛЛАНДСКАГО И ИСПАНСКАГО ЯЗЫКОВЪ НА СТР. 54 - III ВЪ ГЛАВѢ О ТОВАРОВѢДѢНІИ

И СО МНОГИМИ ПРИЛОЖЕНІЯМИ.

ПОДАВАНЪ

ИМПЕРАТОРСКИМЪ ОБЩЕСТВОМЪ, ДЛЯ СОДѢЙСТВІЯ РУССКОМУ ТОРГОВОМУ МОРЕХОДСТВУ.

МОСКВА

Типографія бывш. А. В. Кудринцевой. Мясницкая, домъ Сытова.

1881.

K. Valdemāra "Jūras vārdnīcas" titullapa

jam. Arī Somija kādreiz gandrīz kļuva «vienotās un nedalāmās» n-tā republika... Iespējams, ka šeit būtu jāatgādina tik dažādi interpretējamie Valdemāra vārdi par tautības kā svārku uzvilšanu: «...es tiem [latviešiem — G. Š.] nekādā ziņā neuzvilktu krievu, bet angļu svārkus.»

Tiem, kuri Valdemāram pārmet slāvisko orientāciju, vajadzētu atcerēties, ka jaunlatvieši saprata mazas tautas savrupības postošās sekas. Kādēļ gan Valdemāram, jūrskolotājiem Kristiānam Dālam un Nikolajam Raudsepam un viņu domubiedriem būtu jāorganizē ekspedīcijas uz Obas upes grīvīci, jākontaktējas ar zelta tirgotājiem M. Sidorovu, I. Ignatovu — neapšaubāmi tobrīd bagātākajiem Sibīrijas cilvēkiem? Šķiet, ne jau lētas slavas vai zelta smilšu dēļ. Šī sadarbība ar krievu ģeogrā-

fiem un tirgotājiem daudziem latviešu jūrniekiem radīja vienreizēju iespēju iepazīt pasauli, uz laiku laiķiem tapt ierakstītiem Ziemeļu jūrasceļa atklājēju sarakstā. Ne velti Valdemārs teicis: «Drošsirdīgais lai ir pasaules glābējs!»

Jāpiemin gan kāds maz popularizēts Valdemāra uzskats. Advokāts Jānis Kreicbergs savās atmiņās raksta, ka Valdemārs vienmēr aicinājis latviešu studentus nepiedalīties nekādos dumpjos, jo tie allaž prasot daudz upuru, kurus mazā latvju tauta nevarot nest. Tā esot izskaidrojams, ka Valdemāra laikā Maskavas latviešu studenti samērā maz cieta no valdības represijām studentu nemiros.

Lūk, te vislabāk redzama Valdemāra uzskatu maiņa, jo šādas domas diez vai viņš popularizētu Tērbatas

un Pēterburgas laikā, kad bija konsekventi jāsējās pretī Aleksandra Suvorova (1848—1861 Baltijas ģenerālgubernators; 1861—1866 Pēterburgas ģenerālgubernators) aicinājumam rimties un neietekmēt zemniekus Baltijas provincēs. Kam gan jāatgādina, ka Valdemāram par katru cenu vēlējās liegt tiesības vispār apmeklēt Baltiju?

Krišjānis Valdemārs, spriežot pēc viņa rakstiem un vēstulēm, apzinājās savu vietu un lomu sabiedrības krustcelēs. 1885. gada 17. martā no Maskavas sūtītajā vēstulē Dāvim Grīntālam viņš raksta:

«Mana dzīve paliek pavisam vienāda jau 10 gadus, mūsu 40 jūrskolas ir mans darba lauks, ik gadus mūsu biedrība [Krievijas Ķeizariskā tirdzniecības flotes veicināšanas biedrība — G. Š.] izgatavo vairāk biezas grāmatas, no kurām lielākā daļa ir mans darbs. Mūsu biedrība dabū ik gadus 5000 rub. kroņa palīdzības, tā kā iztikt varu un darbs ir pēc manas gribas. Manu vietu cits nevar vēl izpildīt — ar laiku varēs būt citādi.»

A. Vičs apcerē par K. Valdemāru (Latviešu literatūras vēsture. — R., 1935) min arī šādu Valdemāra prātumu:

«Ai, cik jauki būtu, ja man divu roku vietā būtu 4, 6 vai pat 8 rokas un diena 96 stundas gara! Tad varētu ātrāki izvest visus tūkstošus plānus.»

Nesavtība bija jaunlatviešu pamatiezīme. To saprata un spēja novērtēt pēcnākamajos laikos, tā veidoja apziņu par jaunlatviešu atstātā nozīmīgā mantojuma iezīmēšanu tālaka vēsturiskajā un Eiropas kultūras kontekstā. Vilis Plūdons rakstā «Vēco «Pēterburgas Avīžu» darbinieki» viņus izvērtē šādi:

«Ja man būtu jādod liecība, caur

ko mūsu pirmie tautiskie censoņi iedvesuši vārgajam tautas organismam dzīvību un caur ko viņi pastrādājuši tik dažus darbus, ka vēl mūsu laiku tautas priekšstāvji svētā godbijībā loka ceļus šo darboņu piemiņas priekšā, tad es atbildētu:

- 1) viņi saprata sava laika garu, un
- 2) viņi mācēja uzpurēties.»

Īsi un trāpīgi, tāpat kā Valdemāra vizītkartē «Latvietis». Jā, Latvietis bija viņa tautība, pasaules uzskats un cīņas mērķis — viss izteikts vienā vārdā. Nez kādēļ gan jau Tērbatas latviešu vakaros ap Valdemāru pulcējās viņa vienaudži? Un pirms tam Ēdolē — dīvainajā Baltijas jūras izsmelšanas biedrībā? Nemaz nerunājot par Pēterburgu un Maskavu. Aizvest pārdot kartupeļus, apciemot Valdemāru, samest naudu Ainažu jūrskolai — vai tas patiešām bija tik ikdienišķi? Ne velti Anša Bandreviča memuāru «Atmiņas iz Maskavas latviešu garīgās dzīves» (Rokraksts Nacionālās bibliotēkas Reto grāmatu un rokrakstu fondā) pēdējā lapā lasāms:

«Pēc Valdemāra laika biedru atziņuma un uz Brīvzemnieka ieteikumu komiteja nosprieda, ka K. Valdemāra kapam nav liekams it nekāds iežogojums, jo, dzīvs būdams, Valdemārs bijis visiem pieticams.»

Valdemāra atstātajā mantojumā visiem rodamas universālas atziņas. Jau savā grāmatīnā «300 stāsti» (Liepāja, 1853) viņš teicis:

«Dedzīga tuvāku mīlestība, cieta apņemšanās un nešaubīga izdarīšana v i s u iespēj.»

Šobrīd Latvijas atmodai vislielākās briesmas var radīt ieroči un dilemtanti, kuri ir itin manīgi, un viņu darbība tautsaimniecībā, valdībā, kultūras mantojuma izvērtējumā var radīt

neparedzamas sekas. Ja gribam Latviju kā augstas kultūras valsti ievest Eiropas kopapritē, būsim sevis un sava darba cienīgi. Jaunlatviešu gājumam daudz kā kopīga ar šodien eja-mo ceļu. Krišjāņa Valdemāra centie-

ni vēl arvien sauc prātā kādu vēlējumu un reizē brīnišķu domugraudu: «Draugi, mēs neesam tik bagāti, lai pirkto lēti.»

Gints Štmanis

KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA BĒRU APRAKSTS

Krišjānis Valdemārs
18 15/XI 25 — 18 25/XI 91

Trakajās aukās nelocītais diženais latviešu ozols, bangojošo pasaules jūru vārtu vērejiņš Krišjānis Valdemārs, latviešu kuģniecības nodibinātājs, visu jūrnieku cerība, visu kuģnieku patversmes osta negaisu laikos — aizmidzis, un, viņa jūrniekus sargādama, spēcīgā roka nāves lauzta, tautas dēlu pulciņa spodrākā zvaigzne norietējusi...

Otdien, 3. decembrī, dārgā nelaiķa atdzisušās miesas, četriem tautas dēliem pavadītas, atveda no Maskavas uz Rīgu, lai guldītu tās zemītes smiltē, kuras labā Vissvētākā priekšā aizgājušais strādnieks tik daudz cīnījies, tik daudz cietis...

Minētajā dienā no rīta dārgā nelaiķa draugi, cienītāji skumjām pilnu sirdi pulcinājās Rīgas—Dinaburgas dzelzceļa stacijā gaidīt neaizmirstamā censoņa līķi. Sēru braucienam pienākot, ļaudis jo cieši apstāja no sēru ratiem izņemto zārku un pavadīja to uz Rīgas Latviešu biedrības namu, kur, bēru dziesmām atskanot, nolika starp skaistām puķēm.

Biedrības lielā zāle bija ļaudīm

pildīta visu cauru dienu līdz pat vēlai pusnaktei. Jau pēc kādām stundām Kr. Valdemāra zārku sāka pušķot viens pēc otra pateicīgās tautas un nelaikā darbības cienītāju košie vainagi, tā kā beidzot neaizmirstamā tautas gādnieka zārks bija tērpts vienos vainagos. To starpā atradās: 1) Maskavas latviešu un «Austruma» redakcijas sudraba vainags; 2) Tautas modinātājam Valdemāra tēvam — pateicīgie Mask. latv. studenti (kopīgi); 3) Savam mīļotam Valdemāra tēvam — Maskavas latvieši (Birks, Pauļuks, Pētersons, Gobiņš, Skrēģe, Krustkalns, Volfs, Veidners u.c.); 4) От князя Д. Н. Долгорукова — Х. М. Вальдемар; 5) Основателю и Делопр-изводителю Хр. М. Вольдемар — от Императорского Общества для Содействия Русскому Торговому Мореходству; 6) Хр. М. Вальдемар — от почитателя Н. И. Куманина; 7) Незабвенному Х. М. Вальдемару — Н. А. Журавлев; 8) Кrišjānim Valdemāram, 25. nov. 1891. g. — Pateicīgie Dinaburgas

latvieši; 9) Krišjānim Valdemāram, 4. decembrī. Dusi saldi!

Lai tas mira, kam bija vaļas,

Tev nebij' vaļas mirt;

Zelta kalni neecēti,

Zīda plavas nenoplautas. —

Jelgavas Latviešu biedrība; 10) Jūrniecības tēvam Kr. Valdemāram — Liepājas Kuģnieku un Amatnieku biedrības; 11) Neaizmirstamajam Kr. Valdemāram — Liepājas Latv. Labdar. Biedrība; 12) Kr. Valdemāram: Dzīvojot tautai bijī palīgs jo spēcīgs un liels, pēc nāves palīgs būsī caur spīdošās priekšzīmes burvību — Liepājas Palīdzības biedrība; 13) Kr. Valdemāram: Dusi saldi, dārgais tautiet — Pēterburgas Latvju studenti; 14) Latviešu kuģniecības tēvam — Pēterburgas latvieši; 15) Latvju tautas censonim un labdarim, Krievijas tirdzniecības-jūrniecības nodibinātājam un lielajam veicinātājam Kr. Valdemāram: Lai me sūtīj sav' dēliņu pušķot tautas vainadziņ. Pateicīgā Valmieras biedrība; 16) Savam Goda Biedram Kr. Valdemāram, dzim. 15. nov. 1825. gadā Sasmakā, mir. 25. nov. 1891. Maskavā. «Tēvijas, tautas diženajam strādniekam, Gaismas, mantas un goda gādniekam» — Rīgas Latviešu biedrība; 17) Kr. Valdemāram, latvju kuģniecības veicinātājam, jūrskolu tēvam — Mangaļu jūrskola; 18) Kr. Valdemāram, Ainažu jūrskolas dibinātājam un aizsargātājam — Pateicīgie Ainažu jūrskolas skolotāji un skolēni; 19) Kr. Valdemāram, Kurzemes jūrskolu tēvam un gādniekam — Pateicīgās Ventpils un Enguru jūrskolas; 20) Kr. Valdemāram — «Austra».

Bez tam vainagus nolika latviešu avižniecības reprezentanti: «Baltijas Vēstneša», «Balss» un «Dienas La-

pas» redakcijas un Rīgas politehnikas latv. studenti.

Trešdien jau no rīta sāka ļaudīm pildīties Latviešu biedrības telpas un it īpaši zāle, kurā netaisījās bija nolikts. No malu malām bija ieradusies delegāti un bērenieki pavadīt dūšīgo sargu uz pēdējo dusas vietiņu, uz Ģertrūdes kapsētu. Ap pulksten vienu pēc pusdienas, kad bija nodziedāta dziesma «Mājās, mājās steigsimies», Smiltēnes mācītājs K. Kundziņš noturēja iesvētīšanas runu, pamatodamies uz apustuļa vārdiem: «Vēl atliek svētā dusēšana Dieva ļaudīm.» Sirsnīgā teicēja nozīmīgie vārdi dziļi spīdās klausītāju sirdīs. Kad pēc mācītāja runas nodziedāja «Pie mīlā Tēva kļūšu», Rīgas Latviešu biedrības priekšnieks advokāts Fr. Grosvalds runāja:

«Cienījamie biedri un bērinieki!

Tikai uz Īsu brīdi mūsu biedrības namā tālā ceļā uz beidzamo dusas vietu apstājušās tā vīra izdzisušās miesas, kura sirds līdz beidzamajam dvasas vilcienam pukstēja jo silti priekš mums, kura pūliņi un cēšanās piederēja vispirms savai tautai un dzimtenei un kura beidzamā vēlēšanās bija viņu guldīt dzimtenes smiltīs.

Tas rāda, cik mīla, cik dārga viņam bijuse dzimtene, cik ciešas saites saistījušās dārgo netaisīj ar viņu. Ja kam par paraugu savā darbībā derēja tautas dziesmu vārdi:

«Tēvu zemes brīvstību

Pirksim mēs ar dzīvību;

Tēvu zemes mīlestību

Mēs ar darbiem rādīsim.» —

tad tas bija netaisīj Krišjānis Valdemārs. — Pēc grūtiem šķēršļiem jau vīra gados 1854. gadā Tērbatas augstskolas zinību avotus sasniedzis, viņš ar priekšzīmīgu dedzību, uzcītību un

nopietnību tīkoja iegūt zinību varenos ieročus priekš nākamiem sadzīves cīņiem, priekš sprāustā mērķa panākšanas: pacelt latviešu tautas garīgo un laicīgo stāvokli. Līdz ar to viņš augstskolā pulcināja domubiedrus Juri Alunānu, Biezbārdi un citus, pirmoreiz aicināja augstskolas latviešu dēlus «Latviešu vakaros». Šiem vakariem bija sevišķa, mūžam pieminama svētība, jo viņi izaudzināja ne tikai pašus dalībniekus par krietniem vīriem, viņos modinādami svētas jūsmas priekš savas tautas labklāšanas, no kuriem dažs labs vēlākās dzīves vētrās nelokāmi staigāja pa reiz uzņemto ceļu, bet arī palīdzēja pašu latvju tautu modināt uz jaunu pašapziņīgu dzīvi. Še radās gars, no kura vēlāko «Latviešu vakaru» dziesminieks apzīmīgi dziedāja:

«Kaut klinšu akmins šķeltos,
Mēs mūžam droši celtos.»

Krišjānis Valdemārs augstskolā, sevišķi ar tautas saimniecībās zinātni nodarbojamies un latviešu laimīgo dzīves vietu pie Baltijas jūras ievērodams, jau toreiz dedzīgiem vārdiem grieza savu tautiešu vērību uz jūru un kuģošanu. Augstskolas mācību nobeidzis, viņš drīz pēc tam mūsu Krievijas galvaspilsētā stājās pie darba, savu veiklo, aso spalvu kustinādam gan mātes, gan citās valodās. Še viņam atvērās plašs jo plašs darbalauks un bija lemts arī piedzīvot vienu no svarīgākiem mūsu gadusimtena notikumiem — dzimtbūšanas atcelšanu Krievijā. Šis atgadījums nepalika bez sevišķa iespaida uz Kr. Valdemāru, kam savas tautas modināšana bija viens no svarīgākajiem dzīves uzdevumiem. Viņš naigi ar līdztautiešiem ķērās pie jauna latviešu laikraksta izdošanas, kam savā īsā mūžā bija necerēti, līdz tam nere-

dzēti panākumi, tā kā visa latvju tauta savos centienos tika modināta un iekustināta doties kopā, strādāt vienotiem spēkiem.

Iz šī gara veselās sēklas izauga mūsu biedrība 1868. g. Viņas celšanas, tālāko ceļu un attīstīšanos ievēroja ar lielāko uzmanību, līdzjušanu un labvēlību nel. Valdemārs, to uzmodinādams, pamācīdams, aizstāvēdams; nevienā no viņas baltām dienām netrūka uzmanīgā Valdemāra tēva laimes novēlējumu gan iepriecinādamos, gan spēcīnādamos vārdos.

Tādēļ biedrība, daudz maz nodibinājusēs, nēlaiķi kā pirmo latviešu vīru pateicībā par viņa neapnikušiem pūliņiem visas tautas un viņas labā 1870. g. 15. februārī iecēla par savu goda biedri. Kādus gadus iepriekš Valdemārs bija aizgājis dzīvot uz Maskavu, kur viņa gaišam prātam, censiģam garam un nepiekusdamai enerģijai izdevās ne vien pulcināt izklīdušos tautiešus, viņos iekustināt darbīgu tēvijas mīlestību, bet arī godā celt tās centienus un it sevišķi tautu modināt jūrā iet. Cik pilnīgi, cik bagātīgi un sekmīgi tas viņam izdevies, liecina latviešu kuģniecības uzplaukšana, liecina nēlaiķa goda nosaukums — «jūrnēcībās tēvs», ko viņš izpelnījies no atzinīgiem jūrnēkiem un tautēšiem.

Šī nepiekusušā vadoņa un strādnieka latviešu tautas druvā, šī drošā stūrmaņa vairs nav mūsu starpā.

Cienījamie bērinēki un biedri! Grūti pildāmais robs visādi jāizpilda un jāaizpilda, īpaši turpinot nēlaiķa krietnos darbus, vienprātīgi strādājot viņa garā.

To solīsimies šinī nopietnā, svētā šķiršanās brīdī, to centīsimies izdarīt patiesībā; jaukāka pieminēkļa, lielākas goda parādīšanas, sirsnīgākas

pateicības par šo nevarēsim parādīt savam neaizmirstamam Krišjānim Valdemāram!»

Pēc šiem vārdiem visi kopā ar mācītāju nodziedāja dziesmu, pēc tam goda sargi, latviešu studenti, kuri bija dien' un nakti biedrības zālē pie nelaika zārka, iznesa dārgo tēvu un padoma devēju no Rīgas Latviešu biedrības un nolika to uz līķu ratiem, kuri, tad pavadīti no ļaužu pulka un garas rindas braucējiem, pamazām devās pa Aleksandra ielu uz Ģertrūdes kapiem; tur sagaidīja sēru mūzika. Kad dārgā aizgājušā miesas bija nolaistas kapā un mācītājs Kundziņš Dieva vārdus runājis, vaļējam kapam tuvojās advokāts A. Vēbers un runāja:

«Ko lai runāju, ko lai teicu? Kādos vārdos lai tēru tās jūtas, kas mums, stāvot pie šā dārgā vīra kapa, kustina prātus un aizgrābj sirdis? Kā lai daudzīnu tā vīra nopelnus, kas bija starp saucējiem pirmais, modinot latviešus uz jaunu, možu dzīvi? Kā lai aprakstu viņa nopelnus un rūgtu piedzīvojumu mūžu? Ko lai teicu par zaudējumu, ko sāpīgi sajūt ne tikai latviešu, bet visas Krievijas jūrnieki, guldinot Krišjāni Valdemāru, savu tēvišķo gādnieku un padoma devēju, dzestrajās smiltiņās? Kādām krāsām lai zīmēju tās bēdas un žēlabas, kuras skumdina visu latviešu zemi?

«Bēdas, bēdas, lielas bēdas visās latvju sētiņās!

Nav vairs dižā bāleliņa, jūras vārtu vērejin'».

Satricināti mēs stāvam pie tāda vīra kapa, kas savā mūžā daudz strādājis, nerimstoši centies, daudz mīlestības sējis, daudz ko panācis, bet arī daudz cietis un dažu jauku cerību redzējis izpostītu. Ne Isos vārdos spēju zīmēt un saņemt Krišjāņa Valdemāra

neapkusušo un nerimstošo darbību. Ja visu to sakopojam, kas viņa nāves dēļ ticis un tiks runāts un rakstīts, tad varbūt dabūtum no viņa darbības un viņa nopelniem cik necik skaidru bildi. Tāpēc lai man pietiek, ka, Rīgas Latviešu biedrības vārdā noliekot šo vaiņagu uz Tava kapa vietu, dārgais aizgājēj, ka Tevim sirsnīgi pateicos, ka Tu bijis starp latviešiem to saucēju pirmais, kas latvju tautu modinājis uz jaunu, mundru dzīvi. Tevim pateicos, ka esi latviešu vārdu godā cēlis; Tevim pateicos par visiem cilvēku mīlestības darbiem; Tevim pateicos, ka Tu mums visiem bijis tēvišķs gādnieks un padoma devējs. Tavas atdzisušās miesas guldinās tumšā zemes klēpī, bet Tavi darbi mirdzēs saules spožumā!»

Kad runātājs bija nolīcis uz nelaika zārku lauru vaiņagu no Rīgas Latviešu biedrības puses, Maskavas studentu pulciņa uzdevumā students A. Birks atvadījās sekošiem vārdiem:

«Mums, Maskavas latviešu studentiem, nākas grūti šķirties no Tevis, mūsu mīļā tēva. Tu biji mūsu stiprais ozols, kura ēnā patversmi atradām, kad dzīves vētras trakoja. Kā tēvs Tu mūs sargāji un glabāji caur saviem bagātiem piedzīvojumiem un derīgiem padomiem, kā tēvam steigāmies Tev atklāt savas sirdis priekos un bēdās. Aizbraukušiem Maskavā, mūsu pirmais gājiens bija pie Tevis, un, Maskavu atstājot, mēs lēti nevarējām atvadīties no sava mīļotā Valdemāra tēva. Satriektu sirdi mēs stāvējām ap Tavu miršanas gultu, dziļi noskumuši mēs Tevi izvadījām no Maskavas. Visi Maskavas studenti vēlējās Tevi pavadīt līdz Tavai pēdīgai dusas vietai. Kad tas nebija iespējams, tad, vismazākais, daži no

mums atbrauca Tev līdz, lai kapa malā pēdējā šķiršanās brīdī Tev visa mūsu pulciņa vārdā izsacītu tās jūtas, kuras Tu mūsu sirdīs dēstījis. Patieciības un mīlestības jūtas liesmos mūsu krūtīs mūžīgi priekš Tevis, mūsu neaizmirstamā tēva. Tavš paraugs mums vienumēr spīdēs priekš acīm, un mūsu lielākā centība būs — iegūt to slavu, ka mēs, Tavi audzēkņi, stāigājuši sava slavenā tēva pēdās!

Lai Dievs Tev piešķir vieglu dusu!»

Otrais Maskavas students Bruņnieks savā runā aizrādīja uz to, ka viņiem, augstskolu mācekļiem, paliēkot dārgā tēva neiznīcīgais mantojums — netaiķa darbi un dārgā piemiņa, kas lai katram latviešu jauneklīm iedvestu Valdemāra garu... Norādījis uz Valdemāra milzīgajiem nopelniem pie jūrskolu nodibināšanas un mūsu kuģniecības attīstības un uzplaukšanas, Mangaļu jūrskolas priekšnieks J. Breikšs sēri sauca netaiķim pakaļ:

«Žūžat, kaut, jūras bangas,
Raudat līdzī bāriņiem!
Gauži raudat, jūras dēli,
Velkat flagas pusmastā!»

Jelgavas Latviešu biedrības deleģāts, zvērināts advokāts A. Stērste, savā runā minēja, ka dārgais netaiķis pieskaitāms pie tādiem vīriem, kādi tikai pa gadasimteniem varbūt tikai viens pasaulē parādotes, cīnoties, strādājot un tad pazūd, atstādams sevīm pakaļ savus darbus, uz kuru pamatiem vēlākās audzes uzbūvējot sevīm plašas ēkas dažādu zināšanu valstīs; viss netaiķa mūžs — sacīja runātājs — aizritējis pastāvīgā darbā vispārības labā, nezinādams, kas ir miera un vaļas brīži. Valdemāra darbība atšķirōties no pārējo latviešu censonu darbības sevišķi caur savu

daudzpusību un lieliskumu. Viņš nodibinājis uz pareiziem pamatiem jūrniecības tirdzniecību Krievijā, gandrīz viens pats ar savu spalvu cēlis Krievijas jūrniecības literatūru, radījis latviešu īstu avižniecību, mazākais, radījis latviešu avižniecībai, kādai tai īstenībā vajadzētu izskatīties, kādi ceļi tai būtu staigājami. Šādus darbus var pastrādāt tikai tāds vīrs, kas pats apzinās būt diezgan spēcīgs, kas cer, cer un nekad neizsamist. Un, kaut gan Valdemārs jau ļoti daudz bijis strādājis, tad tomēr caur viņa necerēto nāvi izcēlies robs, kurš laikam gan tik drīz nebūšot pildāms.

Liepājas kuģnieku un amatniecības biedrības, kā arī Liepājas ģimnāzijas latviešu audzēkņu vārdā runāja Liepājas advokāts J. Kreicbergs. Jūtu pilnās un dedzīgās runas saturs šāds:

«Valdemārs bija viens no mūsu tautas ievērojamākiem žurnālistiem un publicistiem. Valdemāram bija spēcīgi vārdi, jo tajos bij drēgs kods un veselīgas idejas. Ar saviem dedzīgiem, dzīvības pilniem vārdiem tas radīja latvju kuģniecību, uzrādīdams latvjiem neizsmelamu peļņas avotu. Savus darbus Valdemārs paspēja izdarīt caur savu universālo, visu apkampjošo garu, ar savu silto sirdi, bet sevišķi — ar savu ticību. Tas bija milzīs ticībā, tāpat cerībā un progresā pārliecībā. Ikkatram, kas grib dabūt ievērojamas domas, izdarīt ievērojamus darbus, tas lai tic vēlcei, nākotnei un sevīm. Tam ticēdams, netaiķis spēja padarīt tik daudz darbu. Viņa mūžā bij vairāk darbu nekā dienu. Dusi saldi, Tu censon, kura dvēsele tik nerimstoši dzinās pēc patiesības! Tu skatījies vienumēr uz priekšu tāļu, tāļu — tā-

dēļ radīji ko jaunu, dzīvības pilnu!
Dusi saldi! Tavs tikumīgais un garī-
gais tēls būs spīdoša priekšzīme vi-
siem.»

Pēterburgas latviešu studentu un
vietējā Latviešu biedrība bij atsūtīju-
si par delegātu studentu J. Stoķetu,
kurš netaisnīgi Pēterburgas latviešu
vārdā izsacīja pateicību un nolika no
studentu, kā arī no biedrības puses
puķu enkuri un lauru vainagu uz
dārgā kapa smilšu kopīgas. Savā ru-
nā Stoķets aizrādīja, ka latviešu tau-
ta salīdzināma ar mazu laiviņu jūras
straujos viļņos. Gadās nu laiviņai
krietns stūrmanis, tad tai gan ir cerī-
bas laimīgi iekļūt ostā. Šāds stūrma-
nis, kas savu tautu droši un ar praša-
nu vadījis, bijis mīļotais aizgājējs. Ar
viņa nāvi latviešu tauta zaudējusi sa-
vu drošāko padoma devēju.

Rīgas politehnikas latviešu stu-
dents L. Griens, atvadīdamies no ne-
aizmirstamā censoņa, aizrādīja, ka
bargais liktenis piemeklējis latviešu
saimi, laužot latviešu sirmāko,
kuplāko, dižāko ozolu, kura pavēnī
no dzīves negaisiem atradis patvēru-
mu katris, kas turpu tikai griežies.
Caur Valdemāra nāvi latviešu tauta
zaudējuse savas slavas, mantas un
goda vairotāju, latviešu centīgā jau-
nekļi savu tēvu, padoma devēju un
pabalstītāju kā materiālā, tā garīgā
ziņā... Saviem daudzajiem darbiem
Rīgas politehnikas studentiem Val-
demārs kļuvis tik mīļš un dārgs, ka
viņi to ieslēguši dziļi jo dziļi savās
sirdīs... Pie dārgā netaisnīgi kapa svēti
zvērēdami Valdemāra tēvu ņemt par
spīdošu priekšzīmi visos savos dar-
bos... Rīgas politehnikas latviešu
studenti sagrauztām sirdīm stāvēt
pie neaizmirstamā netaisnīgi kapa, no
debesīm lūgdamies spēt uzaugt Val-

demāra tēva garā un viņa piemiņu
godinādami, uz vēsajām velēnām uz-
liekot lauru vainagu. Lai viegla un
salda atpūta un dusēšana būtu Tev,
nenogurušais ceļinieks, dzimtenes
smiltīs!

Ainažu, Ventspils un Enguru jūr-
skolu vārdā runāja Engures jūrsko-
lotājs, daudzdzināms netaisnīgi par
mūsu gubernu jūrskolu nodibinātā-
ju un latviešu attīstījušās kuģniecī-
bas radītāju, pie kam runātājs pie-
minēja, ka Kr. Valdemāram, mūsu
kuģniecībai par labu strādānot un
jūrskolas aizsargānot, pēdējā laikā
bijis grūti jo grūti jācinās un vētras
jāpārspēj...

Arī dažas telegrammas bija pie-
sūtītas Rīgas Latviešu biedrībai, ku-
rās bija izsacītas dziļas sāras par tā
slavenā strādnieka zaudēšanu, kura
spēcīgās rokas un diženā gara rīcība
bij manāma virs zemes un virs jū-
ras...

Vakara tumsai metoties, skumdi-
nātie bērenieki grūtām jūtīm atvadi-
jās no tā vīra kapa, uz kuriem latvie-
šus allažin vadīs pateicības jūtas, —
no tā enerģiskā censoņa dusas vietī-
ņas, kur jaunās paaudzes atradīs ie-
spēcināšanu un jaunus spēkus tur-
pmākiem darbiem ...

Salda dusa tev,
Dūšīgais jūras vārtu vērējiņ!
Tu dzīves vētras neaizkusi,
Grūtos darbos nenoguri;
Palikdams tautai svētā atmiņā,
Neesi miris, bet dzīvosi tai mūžīgi.

*Baltijas Jūrnieku Kalendārs
1892. gadam. —81.—89. lpp.;
publikācijas autors nav norādīts*

LATVIEŠU TAUTAS JŪRNICĪBA

«Ieslēdzieties koka mūros!» Tādu padomu it vecos laikos deva Atēnu grieķiem viņu izslāvētie pravieši, kas runāja caur Delfijas orākulu. Atēnu grieķi toreiz bija ļoti izbijušies no milzumu liela persiešu karaspēka, kas draudēja Grieķijas patstāvību iznīcināt, tamdēļ tie izlūdzās Delfijā savu praviešu padomus, kas arvienu tapa doti tumšos, grūti saprotamos vārdos. Taču atēnieši drīz saprata, ka — ieslēgties koka mūros — nozīmē kāpt kuģos un tādā vizē iekarot tautas patstāvību. Atēnieši tam padomam paklausīja un tapa laimīgi.

«Ieslēdzieties koka mūros!» — šie svarīgie vārdi tagad zīmējas ne uz grieķiem, bet uz citu mazu, dzīvības pilnu tautu: uz latviešiem. Ne par velti latviešu mājokle, Kurzeme un Vidzeme, Krievijas valsts rakstos top dēvēta par jūrmalas guberņām jeb jūrmalas piekrasti, jo gandrīz visa Kurzeme un pus Vidzemes guļ netāli no jūrmalas, mazāk kā simts verstu, un tas ir tik tuvu, kad salīdzina ar Iekškrēvijas guberņām, kas ir 500 vai 1000 un vairāk verstu no jūrmalas atstatu. Vēl tas jāpiemin, ka mūsu Baltijas jūra ir no daudz lielāka svara jūrniecības darīšanās nekā Baltā jūra, Ledus jūra un pat Melnā jūra, jo mūsu Baltijas jūra stāv tuvāk visbagātākajām tautām ar milzumu lielu jūras tirdzniecību. Mūsu Baltijas jūra atrodas pašā Eiropas vidū,* un varam paredzēt, ka latviešu tautas nākamība būs kupla un dziļena, kad Rīteiropas, t.i., Krievijas attīstība būs diezgan liela tikusi, jo tad mūsu jūrmalās tirdzniecība izāugs brīnišķīgi liela un ieņems pilnī-

gi tādu stāvokli, kādu Holande ieņēma Vakareiropā. Pat Vakarāzija, t.i., Sibīrija ar Obas upi un daļa no Vidusāzijas, sūtīs daudz no savām precēm uz mūsu jūrmalu, jo bez jūras tirdzniecības nevar un negrib iztikt, tādēļ ka jūras ceļš ir tas vislētākais un aizsniedz uz visām pasaules daļām, kuras ar dzelzceļiem nevar viss sasniegt.

Tad nu latviešu tautas liktenis pats aicina ieslēgties koka mūros.

Pirmos soļus tauta šinī lietā jau spērusi. No tā laika, kad pie mums pastāv labs skaits jūrskolu, latvieši ir jau sev iegādājuši kādus simts kuģus priekš tālbraukšanām, neskaitot vairāk kā simts piekrastes kuģus, kas tikai pa mūsu Krievijas jūrmalām brauc. Labs skaits piekrasta kuģu latviešiem piederēja jau agrāk, kad latviešu jūrskolas vēl nebij un tikai Rīgā un Liepājā atradās mazas vācu jūrskolas (1840—1870), kur mācījās nedaudz skolēnu (tā ap 5 un 15 katrā skolā).

Minētos lielākos un mazākos kuģos ir gandrīz visi tie kapitāli ielikti, kas latviešu kuģniecībai bij viegli aizsniedzami. Visi tagad latviešiem piederīgie 100 kuģi varbūt būs vienu

* Kad velkam uz Eiropas kartes līniju no tālākā Eiropas zemes stūra pret ziemeļu-rītiem, Karas jūru uz tālāko dienvid-vakara stūri Kap St. Vincent Portugālē — un otru līniju no tālākā ziemeļu stūra Nordkap Norvēģijā uz tālāko dienvidus stūri Kap Matapan Grieķijā, tad abas šīs līnijas satiekas mūsu Baltijas jūrā netālu no Kurzemes Kolkas raga. Tad nu šinī vietā ir EIROPAS VIDUS, EIROPAS SIRDIS. Eiropas sirds ir latviešiem it tuvu un skubina uz jūru viņu sirdīgākos dēlus.

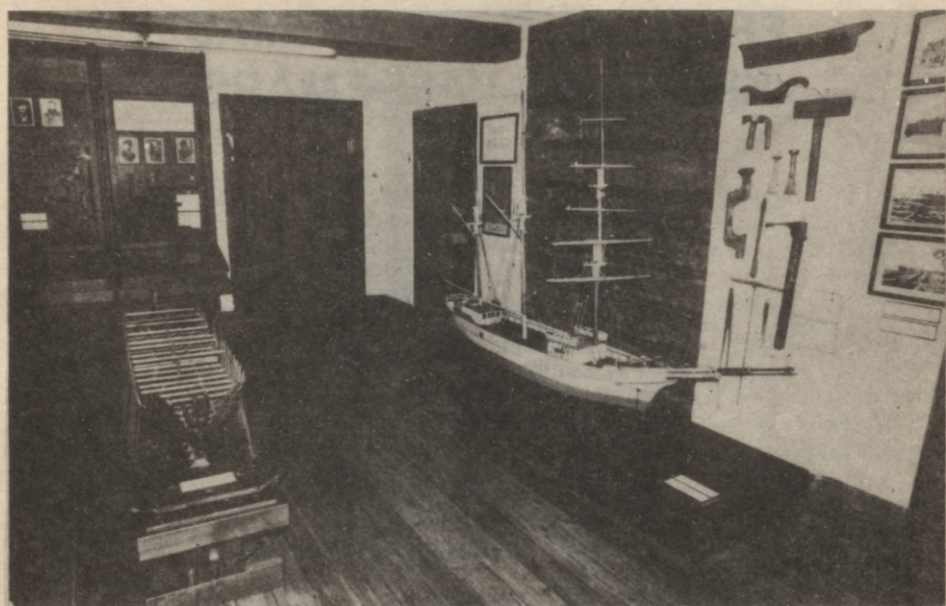
miljonu vērti un visi krastu kuģi kopā varbūt ceturto daļu no miljo-
na rubļiem. Tā ir liela nauda, kad
salīdzinām ar to, kas bij 20 gadus
atpakaļ, bet ļoti maz, kad zinām, ka
Anglijā viens pats liels tvaikonis no
6—8000 tonnu lieluma maksā tik-
pat vai arī vairāk kā visi šie piemi-
nētie latviešu 200 kuģi! Kur nu lai
nabaga latviešu tauta ņem to milzu-
ma lielo kapitālu, kas viņai kuģniec-
ības lietās vajadzīgs, lai tauta reiz
var ieņemt to lepno stāvokli, ko lik-
tens tai ir nospriedis. Svešas tautas
tai jau neko nedos un arī neliens,
ja mūsu tauta nespēs iepeļnīt lielo
slavu kā Ipaši naudas lietā uzticama
un jūrniecībā veikla un saprātīga
tauta. Tad nu tautai jāgādā pašai
par sevi, kā jau arvienu mēdz būt
visās saimniecības lietās.

Mums par laimi, vēl ar lētiem
koka kuģiem labos gados tikpat
daudz un sliktos tikpat maz peļnīt
kā ar dārgiem tvaikoņiem, kuru iz-
mantošana latviešu tautai vēl nav
iespējama.

Šinī 1884. gadā ir gan grūti sku-
bināt latviešus ņemt dalību jūrniec-
ībā, jo jūrniecības lauks ir reti tik
neauglīgs bijis kā tagad. Bet jāap-
domā, ka zemkopji arī nesadzīvo
auglīgus gadus vien. Fraktes bij
1884. gadā, visvairāk Eiropas jūrās,
pārlietu zemas, pirmāk, tādēļ ka
angļi pēdējos 3 gados pārlietu
daudz dārgus dzelzs un tērauda
tvaikoņus (kopā trīs miljonu tonnu
lielus) ir sabūvējuši, no kuriem ta-
gad labs skaits guļ bez darba, otr-
kārt, holeras slimības dēļ. Bet
fraktes mēdz drīz laboties, kad tās



Ainažu jūrskolas memoriālais muzejs. Senā klase



Ainažu jūrskolas memoriālais muzejs. Kuģubūves vēstures ekspozīcija

neilgu laiku pavasarī, vasarā vai rudenī ir zemas bijušas, kamēr zemkopībai arvien jācieš veselu gadu, ja 3 vai 4 mēnešus augšanas laikā uz nāk negaiss. Tāpēc jūras laukā arvienu ir labāka peļņa. To arī neviena tauta neliedzas — pat mūsu pilsētās var atrast vecus un pusvecus cilvēkus, kas galvas krata par mūsu tagadējo jūrskolu lielo skaitu un par to «aplamību», ka tagad pat kalpa dēls var tapt par kuģa kapteini, stūrmani, kamēr taču esot Dieva likums, ka zemniekam, ja daudz, tad pieklājoties tapt par matrozi, bet tālāk tikt esot tikai cienīgu pilsētnieku, birģeru pienākums, katrs prātīgs cilvēks arī diezgan labi saprotot, ka tā vaja-

got būt. — Mums še, par laimi, nav jāstrīdas ar šiem veciem prātvēderiem. Mums tikai jā rūpējas, ka tauta var patiesi iegādāt kuģus, bez kuriem ne jūrskolas var zelt, ne jūrnieki var dabūt pelnīties.

Citādi pie liela kuģu skaita jau nevar tapt kā ar lielu naudas spēku. Tādēļ latviešu jūrniekiem pašiem jāgriežas pie visas latviešu tautas, tiem jāiemanto tautas uzticība. Citādi mēs nevaram sasniegt to augsto stāvokli, ko liktens latviešu tautai ir ierādījis.

Krišjānis Valdemārs
Austrums. — 1885. —
Nr.1. — 5.—9. lpp.

FRAGMENTI NO POĒMAS «KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS»

III

— Kas esi tu, nekautrīgo puisi,
kas klauvē pie laika vārtiem?
— Latvietis Krišjānis Valdemārs.
— Es, laika vecis, tikai retam vārtus
veru. Man mūždien rokas aizņemtas.
Rokā kreisajā man pagājība gulst,
kaist nākamība rokā labajā. Es tavu
mūžu sveru. Ko vēlies manās mājās?
Kam pacietīgi negaidi pēc manām
dāvanām?
— Sev lemto laiku pats paņemt gribu.
— Kó darīsi ar laiku, lemtó sev?
— No sava laika tīltus dzimtenei
darināt gribu uz ziemeļiem, dienvidiem,
austrumiem, rietumiem. Lai
iziet pasaulē manas tautas
spēks ar pasaules spēku mēroties.

VI

Pēc kuģa kuģis
Liktens līniju šķel;
No pašu gribas
Radīts šis ceļš,
Šoneru buras —
Spēka karogs tavs,
Un atpakaļceļa
Vairs nav, vairs nav.
Rauc pieri Biskajs,
Draud Gibraltārs,
Smīn dziļdziļi klintis,
Smej bangains ārs,
Bet ēnkuru ķēdes
Nesatrūks,
Un visas ostas
Tevi ienākt lūgs.
Dziļš reiz bija miegs,
Nu nomods dziļš,
Un acs pret apvārsni
Gaismu šķīl.
Tavas plaukostas — ar tālumu
Piepildīts trauks,
Ikkatra jūra —
Tev uzams lauks.

VII

— Kas esat, nekautrīgie puisi,
kas laika vērtos laužaties, man,
laika vecim, atļauju pat neprasot?

— Latvietis Krišjānis Barons.

— Latvietis Juris Alunāns.

— Latvietis Krogzemju Mikus.

Mēs vajadzīgi

Mūsu tautai atmodas rītā,

Tai ābelei, kuru redz ziedam,

Tai dzērvei, kuru redz krītam.

Mēs iemūrēti

Kā ķieģeļi namā vienā,

Un gadsimtus daudzus

Būs izturēt nama sienām.

Cits nepalīdzēs

Mūsu Jelgavai, Bauskai, Rīgai,

Mūsu Kurzemei, Vidzemei

Mēs vajadzīgi.

Vitauts Ļūdēns

*No krājuma «Un Meži, un Meži,
un Meži». — R., Liesma, 1982.*

CEĻAVĒJŠ

Māk daudzi vēji viltus runas
pār mūsu dzimto jūru klāt,
zem saules dunas, pērkondunas
tie pūlas jūru pierunāt —

tie klusumu un vētru pārdod
un jūras zeltu vējā sēj,
bet, senos kuģu ceļus ārdot,
tie nemana, ka ceļavējš

jau atkal šūpulīšos mostas
un šūpuļlīkstis nesalauž,
kā balti ziedi uzzied ostas
un labiem kuģiem buras auž.

Vitauts Ļūdēns

LATVIJAS ZEMEI UN JŪRAI

Veltīts Teodora Spādes 100. dzimšanas dienai

Pavasara svētdienas rīta saule pār Rīgas Meža kapiem. Melnais zārks pārsegts ar mirdzoši baltu karogu, kuram pāri sarkanbaltsarkans krusts. Pavadiņtāju desmiti kārtojas simtos, simti — tūkstošos. Ceļā uz kapa vietu gājiens apstājas pie Pirmā Prezidenta pieminēkļa.

Puisēns lasa zārkā gulētāja pirms daudziem gadiem sacerēto dzejoli «Es esmu latvietis». Salūta nav, lai gan tam pienāktos būt, jo tauta un tās armijas nedaudzie vēl dzīvi palikušie vīri atdod godu savam Admirālim. Taču šautenes armijai atņemtas pirms 50 gadiem, tāpat kā flotei karakuģi. Ir 1990. gada 29. aprīlis, un dzimtajai zemei tiek atdotas Teodora Spādes mirstīgās atliekas, kuras divdesmit gadu slēpusi Kazahijas stepe.

Kazahijā zemes daudz, taču arī aprakt vajadzēja daudzus, tādēļ kapus raka dziļus un mirušos krāva citu virs cita, parasti piecus vienā kapā. Tad virsējam uzbēra plānu zemes kārtiņu. Ziemā zeme sasala dziļi un vārgie kaprači nespēja to uzlauzt. Tādēļ jau rudenī nometnes vadības norīkotais ekskavators izraka virkni dziļu kapugrāvju. Arī tajā pašā valsts standarta dziļumā: pieci mirušie cits virs cita. Tā, lai pēc plaukstas biezu ma zemes uzbēršanas būtu līdzena stepe. Kapulauks netika apsargāts; lai mironi neaizbēgtu, tiem pēc nāves sargaldāts ar durkli trīsreiz izdūra cauri krūtīm.

Vēlāk te ierīkoja tankodromu un kāpurķēdes rāva ārā no zemes kau-

lus, kurus vēl nebija izvazājuši šakāļi. Runā, ka poligonā guļ 80 000 nogalināto. Citi apstrīd: 100 000. Taču diez vai par šo nebūtisko starpību vērts strīdēties, jo tādu kapulauku PSRS ir tūkstoši. Kā saskaitīt upurus, ja vēl nav saskaitītas kapsētas...

Teodora Spādes kaulus šeit Spaskā — vienā no aptuveni 12 Kazahijas lielākajām cilvēku kautuvēm — atrast nebūtu mūsu spēkos. To arī nemēģinājām, jo zinājām, ka viņš pārdzīvojis nometni un miris tāpat kā vidusmēra padomju cilvēks — ar zināmām tiesībām uz zārku un individuālu kapa bedri. Gan tikai Kazahijā, jo, viņu atbrīvojot, bez oficiālā paziņojuma par pieciem izsūtījumā pavadāmiem gadiem tika tēvišķīgi aizrādīts: «Latvijas PSR jums vietas nebūs nekad — ne dzīvam, ne mirušam!»

Temirtava tulkojumā no kazahu valodas nozīmē «Dzelzs kalns». Dzelzs un vara rūdu te savā laikā rakuši angļi vēl pēc cara piešķirtās koncesijas. Vēlāk te darbojās vairākas GULAGA filiāles. Tagad Temirtava ir rūpniecības pilsēta un rajona centrs ar bezcerīgi saindētu augsni un atmosfēru.

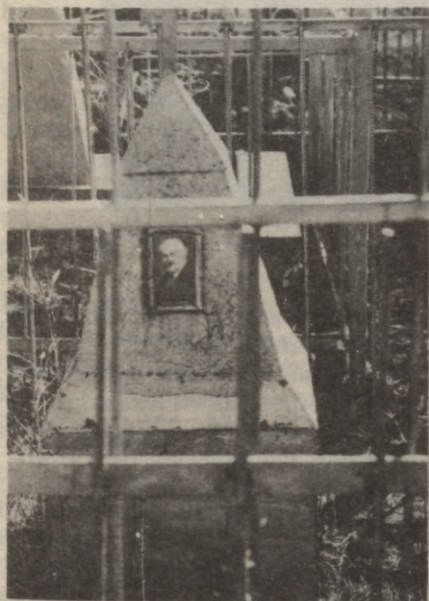
Teodora Spādes kaps atrodas Temirtavas pilsētas kapsētā Nr. 2. Kapsēta, daļēji aizņem bijušo ieslodzīto kapulauku — Kazahijā grūti atrast zemi, kur negulētu noslepkavoto kauli. 1970. gadā, kad no dzīves šķīrās bijušais Latvijas Kara flotes admirālis, šajā vietā jau bija «privāti» kapi, daži pat piecstūrainām zvaigznēm izrotāti. (Varbūt tur atpūšas kādreizē-

jie nometņu priekšnieki?) Mazajam zemes gabaliņam apkārt augsta metāla režģu sēta kā simboliskas restes; tādas gan te visiem apbedījumiem. Piemineklis — no metāla plāksnēm sametināta piramīda — nesen atsvaizdināts ar biezu alumīnija krāsas kārtu. «Bleķa obeliska» galā pareizticīgo krusts. No piemineklim piestiprinātā portreta uz mums ar ironisku ziņkāri noraugās vecāks ūsains kungs ar latvisku prievīti kaklasaites vietā. Ap kapu daži sabrūnējuši stepes pērnās zāles kušķi — Kazahijā kapu apzaļumošana ir grūti realizējama greznība, jo ziemu te viss izsalst, bet vasarā izdeg. Turklāt Temirtavas gaiss ātri nokauj ne tikai cilvēkus, bet arī augus. Šejienes apstākļiem Admirāļa kaps gandrīz vai ideālā stāvoklī; par to — kā arī par daudz ko citu — paldies

Kornēlijai (par viņu vēl būs runa tālāk).

Braucienam uz Kazahiju gatavojāmies ar bažām. Iemeslu tām bija daudz, sākot ar varbūt vēl neatkusušo zemi un beidzot ar padomju «aparātnieku» iespējamo nelabvēlību pret mūsu pasākumu. Bez dažādām izziņām, pieprasījumiem, oficiālu iestāžu lūgumiem un trim T. Spādes radiniekiem mums līdzī ir divi juristi un ... 20 pudeļu Latvijas šņabja, kas paredzētas eventuālo kapraču labvēlības iegūšanai.

Temirtavas pilsētas izpildkomitejas priekšsēdētājs Muhamedžanovs ir gados pajauns kazahs, arī amatā tikai dažus mēnešus. Mums par izbrīnu, viņā nav nekā no tik pazīstamā padomju vadošā darbinieka. Viņš nezvana pa telefonu ne uz Maskavu, ne



Pirmās apbedījuma vietas kopskats (un admirāļa portrets obeliskā) Temirtavas kapsētā Nr. 2 (1990. gada aprīlī)



Darba grupa pie atvērtā kapa. No kreisās: M. Puķītis, M. Bisters, D. Bērtulis, Z. Spāde, U. Kalmanis, A. Pope

Alma-Atu, lai pajautātu, ko darīt. Viņš apzvana savus padotos un ap-
tuveni pusstundas laikā atrisina gan-
drīz vai visas mūsu ekspedīcijas prob-
lēmas. Kamaltins Muhamedžanovs,
kazahs...

Svētdien, 1990. gada 22. aprīlī, rīta
saule iespīd Teodora Spādes atrakta-
jā kapā. Asu izjūtu cienītājiem varam
paziņot, ka zārks izrādījās pilnīgi ve-
sels un to nācās uzlauzt. Zārku pirms
20 gadiem no labiem lapegles dēļiem
«pēc mēra» likusi darināt Kornēlija,

jo standarta zārciņš augumā lielajam
latvietim izrādījies par mazu.

Kādēļ mēs traucējam mirušā mie-
ru, un kas mums devis tiesības to da-
rīt?! Visvienkāršāk, protams, būtu
atsaukties uz Admirāļa pēdējo gri-
bu. Taču mums nav drošu pierādīju-
mu, ka viņš tādu vēlēšanos — tikt ap-
bedītam Latvijā — izteicis. Vēl vai-
rāk: piecdesmito un sešdesmito gadu
Rīgā, kādu T. Spāde to redzēja dažos
īšajos apmeklējumos, esot viņam sa-
gādājusi vilšanos un sarūgtinājumu.

Admirāļa piņļu pārvešana uz Latviju vajadzīga latviešu tautai. No seniem laikiem laudis centušies savus mirušos apbedīt dzimtajā pusē. Šis rūpes bijušas un ir daļa no tautas pašapliecināšanās, no nacionālās pašapziņas. Pašapziņas, kuras mums — arī vēl šobrīd — bieži ir par maz.

Uz tukšā kapa uzstādām no Latvijas atvesto metāla piemiņas zīmi ar uzrakstu krievu valodā, kas vēsta par šeit 20 gadu gulējušo Latvijas Kara flotes admirāli. Divdesmit četras stundas vēlāk Teodora Spādes mirstīgās atliekas augstu virs saules apspīdētās mākoņu jūras lido uz dzimtenes pusi. Uz Rīgu...

... Kanālmalā uz soliņa sēž pavēcs vīrs. Visa viņa uzmanība piesaistīta Brīvības piemineklim. Brīžiem viņam šķiet, ka pie monumenta godasardzē stāv Latvijas Armijas karavīri, bet apkārt skan latviešu valoda. Pats viņš tērpts ar zeltu izrotātā mundierī, pie krūtīm mirdz Francijas Goda leģiona, Zviedrijas Vāzas un daudzi citi ordeņi.

Sveša valoda atsauc viņu īstenībā. Bijušās Rīgas vairs nav. Vecais vīrs ceļas un aiziet stacijas virzienā. Vienā rokā viņam lēta, noplukusi soma, otrā — masīvs, dārgs spieķis. Ir 1960. gada augusts, un Temirtavas infekcijas slimnīcas grāmatvedis Teodors Spāde dodas atpakaļ uz Kazahiju pēc divu nedēļu atvaļinājuma pavadīšanas Ventspilī un Rīgā.

Slimnīcā viņu sagaida ierastā mājvieta — sešus kvadrātmetrus lielā istabiņa, bijušais morgs. Tagad tā pārvērsta par slimnīcas grāmatveža dievesta dzīvokli. Aiz vienīgā loga putnu barotava, uz palodzes kaktusi. Uz mazā galdiņa jaunieša fotogrāfija paštaistītā rāmītī. Dēls, kuru T. Spāde nekad nav redzējis.

Tajā 1941. gada 14. jūnija naktī, kad pie Lāčplēša ielas 13. nama 5. dzīvokļa durvīm atskanēja nepacietīgi klauvējieni, Spādes sievu Maiju nezināmu iemeslu dēļ neaizveda. Pēc divdesmit minūtēm bruņoti vīri izveda pa durvīm T. Spādi vienu pašu, ar mazu, lielā lakatā šķersseniski iesietu sainīti rokā. Brauciens kravas mašīnas kastē cauri naksnīgajai, izmisuma brēcienu un klusu vaidu pilnajai Rīgai. Vairāku dienu neziņa noslēgtā lopu vagonā Tornakalna un Šķirotavas stacijā.

Bijušo admirāli aizveda uz Sibīriju kā tautas ienaidnieku — kopā ar sirmgalviem, sievietēm, zīdaiņiem un citiem nākotnes laimības valstij bīstamajiem «elementiem». Pēc dievesta pakāpes un amata Spādem va-



Pirmā apbedījuma vietā uzstādīta metālkaleja Jāņa Martinsona darinātā piemiņas zīme



T. Spāde Tērvetes pamatskolas skolotāju un skolēnu vidū 1938. gada maijā. Korporācija "Tervetia" dāvina skolai karogu

jadzēja jau būt nomocītam čekas pagrabā vai zināmajā Baltezera vasarnīcā vai arī gaidīt uz nošaušanu Centrālcietumā.

Latvijas Padomju Sociālistiskās Republikas iekšlietu tautas komisāra vietnieks biedrs Šustins mīlēja rakstīt rezolūcijas ar mīkstu krāsīm — zilu vai sarkanu. Tāds rakstāmais ietaupīja viņa dārgo laiku, jo darba bija daudz. Arī uz T. Spādes apsūdzības raksta un aresta ordera bija Šustina paraksts. Ar sarkanu zīmuli, turklāt jau no 1941. gada aprīļa. Kādēļ vēl jaunijā admirālis nebija apcietināts un viņu «tikai» deportēja, pagaidām paliek nezināms.

Teodors Spāde nācis pasaulē 1891. gada 6. martā Vindavā — vēju pilsētā, kura tikai vēlāk ieguva savu latvisko nosaukumu. Tēvs Juris jau

nībā bijis Vārves muižas kučieris, māte Anna kalpojusi Leču muižā. Drīz pēc apprecēšanās vecāki pārcēlušies uz Vindavu — Ventspili, kur tēvs pievērsies piekrastes kuģniecībai. Drīz viņš nopircis nelielu vienkārša koka mājiņu Meža un Jūras ielas stūrī, kas kļuvusi par pirmā latviešu admirāļa dzimto māju.

Teodora pirmā iepazīšanās ar jūru notiek uz tēvam piederošajiem nelielajiem buriniekiem. Kuģniecības radītā ģimenes turība atļauj zēnam iegūt izglītību Vidzemes guberņas galvaspilsētā Rīgā. Astonpadsmit gadu vecumā viņš beidz reālskolu un uzsāk studijas Rīgas Politehniskajā institūtā. Enciklopēdijas vēsta, ka 1913. gadā T. Spāde, vēl students būdams, piedalījies ekspedīcijā uz Sibīrijas upēm pa Ziemeļu Ledus okeānu. Tā

kā viņš studē ar jūru ne visai saistītajā Mehānikas fakultātē, jāpieņem, ka šim pasākumam bijis kāds sakars ar tēvabrāļa Kārļa darbību impērijas ziemeļos — K. Spādem pieder «tirdzniecības nams» Arhangeļskā.

Arī Teodora vecākais brālis, tālbraucējs kapteinis, ir vārdā Kārlis. Bez agri mirušā brālīša Paula Jāņa un Annas Spādes ģimenē vēl ir meita Marta, kas pēc apprecēšanās iegūst uzvārdu Feils.

Pāris mēnešu pēc tam, kad T. Spāde ar izcilnieka zelta krūšu nozīmi absolvējis Rīgas Politehnisko institū-

tu, sākas pasaules karš (toreiz vēl bez numura «pirmais»). Vai Spāde iestājas armijā brīvprātīgi vai arī tiek iesaukts, dažādu avotu informācija ir atšķirīga. Jaunais kurzemnieks ar augstskolas izglītību tiek nozīmēts Kara flotē un komandēts uz praporščiku skolu Pēterburgā. Kara laika apmācības kurss augstskolu beigušajiem ir Iss, un jau 1914. gada beigās T. Spāde tiek ieskaitīts Baltijas jūras flotē.

Tomēr viņa flotes virsnieka gaitas pasaules karā un daļēji arī turpmākie notikumi saistīti ar Melno jūru,



Šī notikuma piemiņai admirālis stāda skolas parkā ozoliņu

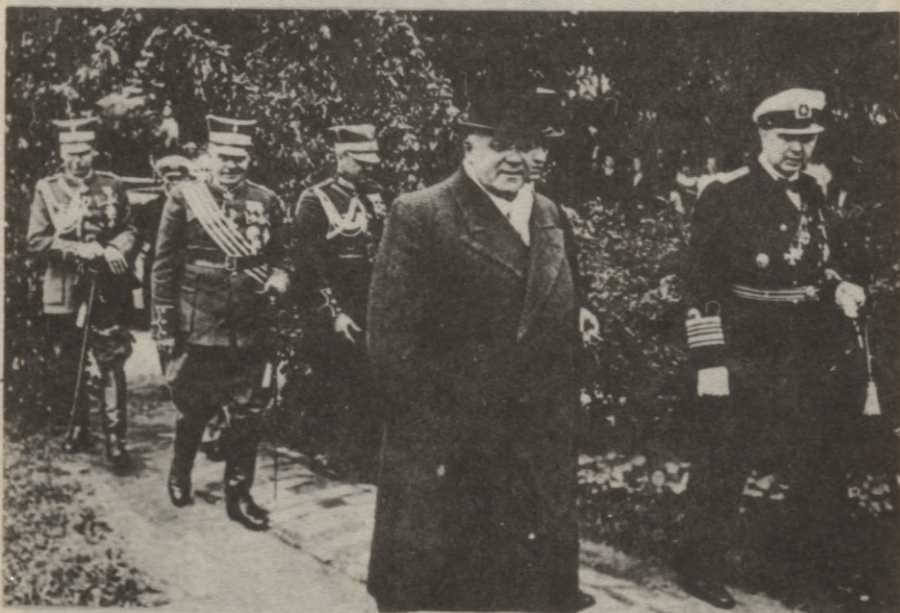
uz kuriem to pārceļ 1915. gadā. Mičmaņa dienesta pakāpē viņš uzkāpj uz līnijuķa «*Ivan Zlatoust*» un drīz piedalās jūras kaujā ar vācu kreiseri «*Goeben*». Vēlāk T. Spāde ņem dalību cīņās, būdams torpēdkuģu «*Svirepij*» un «*Stremitelņij*» komandieris.

T. Spāde paliek uzticīgs Krievijas impērijai dotajam zvērestam un pēc Oktobra apvērsuma cīnās pret nelikumīgajiem varas uzurpatoriem — bolševikiem. Viņš ir torpēdkuteru nodaļas komandieris neatkarīgās Gruzijas Kara flotē, tad ģenerāļa Deņikina valdības sakaru virsnieks un Sevastopoles komandants.

Dažus mēnešus T. Spāde pavada gūstā Turcijā, no kurienes arī atgriežas Latvijā. Reizē ar viņu brauc Nadežda Spāde, dzimusi Švelidze. Trešajā kara gadā jaunais cara flotes ofi-

cieris Batumi pilsētā ir sastapis skaisto gruzīnu muižnieci. Mīlestība no pirmā skata. Laulību ceremonija notiek 1917. gada maijā Batumi. Iespējams, ka ar to saistīta T. Spādes pāreja pareizticībā — vēlākos gados viņš dažādās anketās atzinis sevi par piederīgu šai konfesijai.

Spāde ar kundzi ierodas Latvijā 1920. gada decembrī. Brīvības cīņās jau izcīnītas, tikko noslēgts miera līgums ar Padomju Krieviju. Militārajām vajadzībām konfiscētie upju tvaiķi tiek atdoti to īpašniekiem, kara jūrniekus lielākoties demobilizē. Latvijai Kara eskadras tobrīd nav, tās nākošais flagmaņkuģis vēl atrodas remontā Daugavgrīvā. Bijušais Krievijas un Gruzijas kara flotes virsnieks, divu Sv. Annas ordeņu un Sv. Staņislava ordeņa kavalieris pievēršas privātai saimnieciskai darbī-



K. Ulmanis un jūras kapteinis T. Spāde (1. rindā), ģenerālis K. Berķis un adjutants pulkvedis R. Osis (2. rindā), ģenerālis M. Hartmanis (3. rindā)



T. Spāde apstaigā kara jūrnieku ierindu

bai — kuģniecībai. Kopā ar vecāko brāli Kārli un citiem interesentiem viņš Ventspilī piedalās kuģniecības sabiedrības «Ausma» dibināšanā. Viņš ir nelielā motorburinieka «Lina» līdzīpašnieks; kuģītis nogrimst 1923. gada vasarā pie Akmeņraga.

Latvijas Kara eskadra nomināli tiek dibināta 1921. gada 12. jūnijā, kad ierindā stājas tās pirmais karakuģis un vēlākais flagmanis «Virsaitis» (bijušais vācu mīnu licējs «M—68»). Pēc tam Latvijas Saeima pieņem likumu par divu jaunu traleru un divu zemūdeņu pasūtīšanu Francijā.

Šim flotiles papildinājumam drīz jāierodas Latvijā, kad Teodors Spāde 1926. gada rudenī pieņem uzaicinājumu iestāties Latvijas Armijā respektīvi tās Kara eskadrā. Sākas viņa dzīves otrs, visspožākais cēliens. Ar kapteiņa dienesta pakāpi T. Spāde tiek nozīmēts par Jūras novērošanas dienesta priekšnieku.

1927. gada pavasarī Latvijā ierodas Nantē un Havrā būvētās zemūdenes «Ronis» un «Spīdola», kā arī traleri «Imanta» un «Viesturs». T. Spāde visai drīz saņem norīkojumu uz Francijas Jūras kara akadēmiju Parīzē. Viņam jāklūst par pirmo akadēmiski izglītoto Latvijas Kara flotes virsnieku. Nav zināms, cik tālu par savu paredzamo dienesta karjeru informēts pats Spāde. Katrā gadījumā skaidrs, ka armijas vadība gatavo viņu ļoti atbildīgam postenim...

Kara eskadras komandieris ir grāfs Arhibalds Keizerlings (1882—1951), ievērojamas vācbaltu dzimtas pārstāvis. Viņš ir pirmais, kas iegūst admirāļa dienesta pakāpi Latvijas Republikā. A. Keizerlinga karavīra gaitu saraksts ir plašs, sākot ar Cusimas kauju un beidzot ar virsnieka posteni Landesvērā, kura laikā kāds gadījums viņu gandrīz noved konfliktā ar jauno Latviju. Taču tiesa

Keizerlingu attaisno, un jau no 1920. gada viņš ir dažādos amatos, kas saistīti ar flotes izmantošanu militāriem mērķiem. Admirāļa pakāpi viņam piešķir 1927. gadā.

1928. gada 1. decembrī T. Spāde absolvē Francijas Jūras kara akadēmiju un saņem ģenerālštāba virsnieka diplomu. Nākošajā gadā, pēc prakses Francijas un Zviedrijas kara flotē, viņš tiek paaugstināts par komandkapteini un iecelts par eskadras flagmaņa «*Virsaitis*» komandieri. 1931. gada jūnijā Liepājā notiek plašas Latvijas Kara eskadras 10 gadu jubilejas svinības, kurās piedalās Lielbritānijas, Francijas, Vācijas, Zviedrijas, Polijas, Somijas un Igaunijas karakuģi. (PSRS nav uzaicināta un izsaka savu neapmierinātību «pa diplomātiskiem kanāliem».) Jubileju ar savu vērienu un lielo dalībvalstu skaitu var uzskatīt par visu laiku plašāko starptautisko sarīkojumu Latvijas teritorijā. Starptautiski tā ir vienreizēji nozīmīga, jo pirmo reizi pēc kara kādā citā valstī oficiāli un draudzīgi tiekas nesenie ienaidnieki: angļi un franči ar vāciešiem. Arī bijušais Krievijas oficiers admirālis A. Keizerlings var sarokoties ar saviem tautiešiem un reizē pretiniekiem pasaules karā Baltijas jūrā — vācu augstākajiem jūras virsniekiem. Ar saviem plašajiem starptautiskajiem sakariem un valodu zināšanām viņš ir neapšaubāma jubilejas svinību dvēsele.

Pēc svētkiem eskadra — arī Keizerlings un Spāde — dodas uz apmācībām jūrā un atrodas pie Monzunda, kad Rīgas radiofons pārraida paziņojumu par Arhibalda Keizerlinga aiziešanu pensijā. Admirālis savā radiogrammā protestē, taču neko nepanāk — viņš tiek atstādināts. Formā-

lais iegansts ir kāds kontrabandas darījums, taču daudziem skaidrs, ka vainīga Keizerlinga izcelsme un Landesvēra laiki. Nav arī noliedzams, ka līdzšinējais eskadras komandieris bija sapulcinājies ap sevi ļoti daudz vācu cilmes virsnieku. A. Keizerlinga atstādināšanā liela loma bija arī viņa konfliktam ar Saeimas priekšsēdētāju sociāldemokrātu Paulu Kalniņu, kurš tobrīd aizvietoja prombūtnē esošo valsts prezidentu.

1931. gada 19. septembrī par Latvijas Armijas Kara eskadras komandieri tiek iecelts Teodors Spāde. Taču viņš līdz ar to automātiski nekļūst par admirāli, bet joprojām paliek komandkapteiņa dienesta pakāpē. Līdz admirāļa mundierim vēl jāiegūst jūras kapteiņa pakāpe — augstākā Latvijas Armijā pirms admirāļa.

Pieredzes un izglītības ziņā T. Spāde ir A. Keizerlinga cienīgs pēctecis. Arī valodu prasmē viņš neatpaliek — brīvi runā krievu, vācu, franču un angļu valodā.

Latvijas Kara eskadrai (kuru 1938. gadā pārdēvē par Kara floti) bijaniecīga militāra nozīme, sevišķi starp tādām haizivīm kā PSRS un Vācija. Vienīgais reālais spēks bija abas zemūdenes. Latvijai karakuģi bija vajadzīgi galvenokārt valsts starptautiskā prestiža veidošanā un nostiprināšanā, un šajā ziņā tā spēlēja ļoti lielu un veiksmīgu lomu. Ikgadējās flotes vizītes ārzemēs un biežās ārvalstu kaujas kuģu pretvizītes Latvijā sekmeja jaunās suverēnās valsts starptautiskos kontaktus un citu zemju pilsoņu iepazīšanos ar tās tautu. Flotes vienību ideālais stāvoklis, kara jūrnieku stāja un uzvedība bieži tika atzīmēta ārzemju presē.

Vizītes organizēja diplomāti, taču to panākumi visnotaļ bija atkarīgi no



Godasardze pie admirāļa šķirsta Rīgas Meža kapu kapličā (1990. gada 29. aprīlis)

flotes komandiera. T. Spāde spīdoši reprezentēja Latvijas Republiku.

Sports, mūzika, dzeja — flotes komandiera brīvā laika aizraušanās. Starp sporta veidiem viņa iemīlāko, burāšanu, gan diez vai vār pieskaitīt tiem vaļaspriekiem, jo flotes komandieris tajā neapšaubāmi saskatījis vienu no kara jūrnieku profesionālā rūdījuma līdzekļiem. Tā vien šķiet, ka T. Spāde dažu sev padoto virsnieku ar varu iesēdinājis jahtā.

Aizraušanās ar sportu viņam nāk līdzī no jaunības. 1912. gadā viņš ir viens no jaunatnes sporta pulciņa dibinātājiem. Īsi pirms I pasaules kara T. Spāde — students un Rīgas futbola līgas sekretārs — redzams futbola laukumā ar svilpi mutē.

Zēģelēšanas sportam Teodors kopā ar brāli Kārli pievērsās tikai neatkarīgās Latvijas laikā. 1924. gadā viņi ir Latvijas Jahtkluba dibinātāju skai-

tā; T. Spāde vēlāk ir šī kluba komdors. No daudzajiem flotes komandiera «sportiskajiem» sabiedriskajiem amatiem būtu jāatzīmē Latvijas Olimpiskās komitejas locekļa un Sporta disciplīnas kolēģijas priekšsēdētāja tituli. Teodors Spāde ir laikraksta «Sporta Pasaule» atbildīgais redaktors no 1936. gada līdz tam brīdim, kad avīzi pārdēvē pār «Sarkano Sportu».

T. Spāde ir studentu korporācijas «Tervetia» goda filistrs. (Korporācijas devīze: «Visu par Latviju»; tās sastāvā galvenokārt bija Latvijas Armijas augstākie virsnieki, no kuriem tikai nedaudzi paglābās emigrācijā.)

1937. gada augustā mirst Nadežda Spāde, viņu apbedī Rīgas Pokrova kapos (pieminekļis saglabājies). Pēcnācēju šai laulībā nav.

Otro reizi T. Spāde apprecas 1940. gada martā, kad Latvijas ostās

jau skan padomju kara jūrnieku bala-
laikas un garmoškas. Par viņa sievu
kļūst Rīgas zobārste Maija Pēterso-
ne. 1940. gadā tiek iznīcināta neatka-
rīgā Latvijas Valsts. 24. jūlijā Liepājā
notiek Kara flotes kapitulācija, sar-
kanbaltsarkani krustotos baltos ka-
rogus nomaina sarkanie. T. Spāde šīs
pazemojošās ceremonijas laikā atro-
das Liepājā, taču ne uz «*Virsaiša*»
klāja, bet krastā.

T. Spāde nebija politiķis, bet gan
Latvijas valdībai uzticīgs karavīrs.
Diktators K. Ulmanis nolēma nepre-
toties PSRS aneksijai un atdoties
varmāku žēlastībai. Un šeit admirālis
T. Spāde pirmo (un pēdējo) reizi at-
ļaujas iebilst patvaldniekam Ulma-
nim: viņš ir par bruņotu pretestību
agresoram. Diemžēl «veselais sa-
prāts» toreiz uzvarēja... Neizmantota
palika arī reālā iespēja Latvijas valdī-
bai bēgt uz ārzemēm ar Liepājas ostā
gaidīto zemūdeni «*Ronis*», lai turpi-

nātu darbību emigrācijā. Latviešus
vajadzēja spīdzināt 50 gadu, lai tie ie-
mācītos celt barikādes...

1940. gada 17. septembrī izdarīts
pēdējais ieraksts T. Spādes dienesta
gaitu lietās. Tas skan: «Pārskaitīts
Sarkankarogotās Baltijas flotes Lie-
pājas kara jūras bāzes rīcībā un svīt-
rots no Latvijas Tautas armijas kara-
vīru sarakstiem.» Ieraksts ir tīri mas-
kējošs, jo Padomju Armijai T. Spāde
nav pieņemams un viņu atbrīvo «kā
nevajadzīgu».

Viena Teodora Spādes «personis-
kā lieta» nu ir noslēgta, bet pa to lai-
ku radīta otra — vairs ne latviešu, bet
krievu valodā, nevis ar Latvijas Re-
publikas, bet gan PSRS un LPSR ie-
rēdņu parakstītiem dokumentiem.
Biedrs Šustins un citi biedri... Pusga-
du T. Spādem atļauts strādāt par na-
mu pārvaldnieku Rīgas Kirova rajo-
nā. Un klāt Baigā gada kulminācijas
punkts — nakts no 13. uz 14. jūniju.



Uz atdusas vietu dzimtenes smiltājā šķirstu ar admirāja pišļiem nes topošie latviešu jūrnieki —
Jūras akadēmijas studenti. Ceremoniju vada Mag. Theol. Juris Rubenis

Divus gadus izsūtījumā Tomskas apgabala Parabeļas ciemā T. Spāde vēlāk vērtējis kā puslīdz ciešamus, katrā gadījumā kā labākos no sava turpmākā sāpju ceļa. Arī te cilvēki mirst no bada, aukstuma un slimībām, taču ne visi: tikai bērni un sirmgalvj...

Pirmo gadu nesenais admirālis strādā mežizstrādes darbos, tad viņu norīko par vietējās maizes ceptuves vadītāju. Taču Novika un Šustina koleģi sāk labot 1940. gada kļūdas, respektīvi, vilcināšanos ar arestu, un, lūk, maizes klaipā ir iecepta žurka, un 1943. gada 14. decembrī T. Spādi par «noziedzīgu pavišķību» notiesā uz divarpus gadiem labošanas darbu nometnē. Tas nu PSRS justīcijas mērogiem tāds nieks vien ir, tādēļ dažus mēnešus vēlāk Spādem «pieliek» vēl 10 gadu nometnēs. Formulējums: par pretpadomju aģitāciju iepriekšējā soda izciešanas laikā.

No T. Spādes ieslodzījuma vietām šobrīd droši varam nosaukt tikai trīs: Novosibirska, Ekibastuza, Džezkazgana; pēdējās divas ir Kazahijā. 1953. gada 14. decembrī viņu atbrīvo bez tiesībām atgriezties uz dzīvi Latvijā. Pieticīgu darbu ar vēl pieticīgāku dzīvokli izdodas atrast Temirtavas pilsētas infekcijas slimnīcā. Šī T. Spādes pēc ieslodzījuma pirmā darbavieta kļūst arī par pēdējo. Atcerēsimies, ka, darbu slimnīcā uzsākot, viņam jau ir 63 gadi.

Nelielajā slimnīcas kolektīvā Teodors Jurjevičs drīz kļūst par sabiedrības dvēseli ar lielu autoritāti. Un ne jau tāpēc, ka galvenajam grāmatvedim šeit jāveic arī noliktavas pārziņa un saimniecības vadītāja pienākumi. Vispusīgas un neparasti plašas zināšanas, precizitāte, taisnīgums kopā ar humora izjūtu un sabiedrisku rakstu-

ru — lūk, T. Spādes popularitātes iemesli.

To un vēl daudz ko citu mēs uzzinājam Kornēlijas Nikolajevas dzīvoklī Temirtavā 1990. gada aprīlī. Krievijas vāciete, kas, karam sākoties, no Tbilisi izsūtīta uz Vidusāziju. Daudz pārcietis cilvēks, kas pratis saglabāt gara možumu un enerģiju. Un mūsu ekspedīcijas labais engēlis...

Kornēlija jau strādājusi Temirtavas slimnīcā par saimniecības māsu, kad tur 1954. gadā ieradies T. Spāde un kļuvis par viņas priekšnieku un visai drīz arī draugu. Tā bija viņa, kas palīdzēja slimnīcas morga kambarīti pārvērst par grāmatveža dzīvokli (sākumā gan ar betona grīdu). Tā bija viņa, kas Kazahijas bargajā ziemā prata sarūpēt Spādem baltu rožu pušķi, ko pasniegt vieskoncertā no Latvijas atbraukušajai vijolniecei Lidai Rubenei. Un tā bija viņa, kas pasūtīja admirāļa augumam piemērotu zārku un prata saglabāt kapa vietu 20 gadu. Jāpiebilst arī, ka Nikolajevas kundze diezgan ilgi pretojās mūsu nodomam pārvest T. Spādes piņšus uz Latviju — lai netraucētu mirušā mieru.

Taču šie iebildumi bija tad, kad vēl tikai apmainījāmies vēstulēm. Kad sēdējām Kornēlijas dzīvoklī un ēdām neparasti garšīgo kompotu, viņa jau bija «mūsējā». No Kornēlijas stāstiem veidojās Spādes tēls pēc atbrīvošanas. Uzzinājām arī, ka viņš viesojies pie mirušās sievas Nadeždas radniekiem Gruzijā, no kurienes atvedis grezno spieķi; to pašu, kas vēlāk klaudzēja pie Brīvības pieminekļa (un tagad atkal atrodas Rīgā).

Mēs, astoņi vīri, redzam Kornēliju pirmo reizi. Devītā ir viņas paziņa jau no 1970. gada. Tā ir Amaldas kundze, admirāļa māšasdēla meita. Pie viņas apmetās T. Spāde savās Rīgas vizītēs.



Slimnīcas ēka Temirtavā. Šajā ēkā strādāja un mira T. Spāde
(1990. gada aprīļa uzņēmums)

Viņa aizlidoja uz Kazahiju, lai būtu klāt admirāļa pēdējos brīžos un bērēs. Viņa gandrīz 20 gadu bija vienīgais cilvēks Latvijā, kurš precīzi zināja, kur palicis Teodors Spāde. Amalda klusēja, taču glabāja viņa ieslodzījumā un trimdā sarakstītos dzejoļus.

Taču pats pirmais, kas padeva ziņu, ka T. Spāde pēc ieslodzījuma vēl manīts Rīgā, bija Ojārs Ozoliņš. Viņš bija vienā no Džekkazganas nometnēm kopā ar admirāli un palīdzēja mums veidot Spādes tēlu GULAGĀ — uz dzīvības un nāves robežas. Izrādījās, ka arī vergu nometnē viņš bijis autoritāte.

Komponiste Lūcija Garūta nomira 1977. gadā. Komponiste noteikti būtu varējusi daudz pastāstīt par mūsu admirāli, kurš ilgi ciemojies pie viņas katrā dzimtenes apmeklējumā.

Toties ar mums savās atmiņās dalījās Lida Rubene, kas arī savā ziņā nodzīvojusi trimdnieces mūžu. Viņas spožo talantu savā laikā ievēroja Jāzeps Vītols un deva rīkojumu trīspadsmitgadīgo (!) meitēnu uzņemt Latvijas Konservatorijā. Sekoja A. Kirhenšteina un H. Gēringa piešķirtās stipendijas, tad LPSR Nopelniem bagātās skatuves mākslinieces nosaukums un koncerti ārzemēs. Un tad LPSR kultūras administratoriem politiskā konjunktūrisma apstākļos L. Rubenes talants pēkšņi vairs nebija pieņemams, un mākslinieces, arī viņas vīra pianista V. Krāmera radošā mūža otrā puse pagāja vieskoncertos dažādos PSRS nostūros. Viens koncerts notika arī Temirtavā, pēc kura sirmais kungs no pirmās rindas asarām acīs pasniedz viņai 19 baltas

rozes... Sākās divu bagātu dvēseļu draudzība.

1990. gada 29. aprīlī Teodora Spādes zārku nesa latviešu jūrskolnieki. Mācītājs bija Juris Rubenis — jūrnika mazdēls. Pavadītāju vidū bez daudzajiem vēl palikušajiem Latvijas Kara flotes jūrnikiem un kādreizējās Krišjāņa Valdemāra jūrskolas audzēkņiem bija šodienas jūrniki (kuru gan nav daudz), zvejnieki, burātāji. Taču vēl vairāk bija cilvēku, kuriem nav bijis nekā kopīga ar armiju, floti vai vispār jūru. Daudz bija bijušo ieslodzīto vai izsūtīto, daudz bija to,

kuru radinieki gājuši bojā nometnēs un trimdā. Viņi bija atnākuši nolikt ziedus uz T. Spādes kapa savu dzimtenē nepārvesto tuvinieku piemiņai.

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

Arvis Pope

ES ESMU LATVIETIS

Es esmu latvietis —
Man dzīslās kuršu asins rit.
Es esmu latvietis —
Cik skaisti zināt to ikbrīd'!

Es esmu latvietis —
Man latvju saule tālēs spīd,
Es esmu latvietis —
Tāds biju vakar, šodien, būšu rīt.

Es esmu latvietis —
Man māte Latvija.
Es esmu latvietis —
Man latvju tēvija.

Es esmu latvietis —
Šis sauciens sirdij salds un gards,
Es esmu latvietis —
Būs pēdējais mans vārds.

Teodors Spāde

NO JŪRAS KRASTIEM NĀKAM MĒS

No jūras krastiem nākam mēs
Nest godu varoņgaram.
Šis mūsu gaitas svētī, Dievs,
Lai svētīts tas, ko darām!
Mēs Tevi pielūdzam,
Par brāļiem aizlūdzam,
Kas nāvē gājuši,
Tev tuvāk kļuvuši,
Par tautas lietu svēto.

Bij mūsu zemei grūtais laiks,
Kad bēdas garu māca.
Tad atspīdēja mums Tavs vaigs
Un varoņi šurp nāca;
Tie stiprā ticībā
Un spēku pilnībā
Tik droši stāvēja,
Ka mūsu tēvija
Pie brīvības saules tika.

Lai jaunus spēkus smeļamies,
Šai svētā vietā stāvēt!
Tas varoņgars, ko devis Dievs,
Lai nāk mums sirdī mājot!
Lai mūsu tēvija
Stāv stipra, spēcīga!
Ja būsīm nomodā,
Plauks mūsu Latvija
Un Dieva miers to svētīs.

Teodors Spāde

Dzejolim piemērota korāļa «Dievs Kungs ir mūsu stiprā pils» melodija. To dziedāja Latvijas Kara flotes 20 gadu pastāvēšanas svētku dievkalpojumā Brāļu kapos 1939. gadā un Admirāļa pārapbedīšanas ceremonijā Rīgas I Meža kapos 1990. gada 29. aprīlī.

VELTĪJUMS TEODORAM SPĀDEM

Kā latviet's Latvijai Tu dzimi Ventas krastos,
Kur sirmā Baltija pie jūras vārtiem šalc.
Kā zvejniekdēls Tu vēries kuģu mastos,
Tavs liktens bija kuģu rājās kalts.

Kā kuģa komandier's uz «*Virsaiti*» Tu gāji,
Lai kaujā matroži var rūdījumu gūt.
Kā admirālis flotes slavu nosargāji,
Tik brīvā Tēvzemē var cilvēks laimīgs būt.

Cik jūras jūdžu noiets kuģa ceļā Tavā,
Cik nakšu vergu nometnēs ir pavadīts!
No dzīves šķiroties tur — tālā Temirtavā,
Cik domu izsapņots, kad ausīs brīves rīts!

Nu esi Latvijā! Nāks zvejas vīru ciltis,
Pār Tavu kapu jūras vēji skries.
Lai vieglas, admirāl, Tēv dzimtās zemes smiltis,
Būs brīva Latvija, kā Tu to vēlējies!

Roberts Spuriņš

Dzejolis nolasīts Teodora Spādes pārapbedīšanas ceremonijā 1990. gada 29. aprīlī Rīgā, I Meža kapos.

MŪSU JŪRNIEMI — SIMTGADNIEMI

Šogad, tāpat kā katru gadu, īpaši atceramies tos jūrniekus un jūrniecības darbiniekus, kuriem aprit ievērojama dzimšanas gadskārta — 100 gadu. Diemžēl mūsu rīcībā esošās ziņas par kapteiņiem, kuģu mehāniķiem, jūrskolotājiem u.c. cilvēkiem, kuri visu savu mūžu saistījuši ar jūru, nav pilnīgas. Daudzu 19. gadsimta jūrskolu absolventu dzimšanas gadi mūsu apzinātajos avotos uzrādīti aptuveni vai nav doti nemaz.

Atvainojamies tiem cilvēkiem, ku-

ru tuvinieku — bijušo jūrnieku, bet šogad simtgadnieku vārdi šai sarakstā nav iekļauti, un ceram, ka Latvijas iedzīvotāji, kuru rīcībā ir ziņas vai materiāli par nepamatoti aizmirstiem jūrniekiem, informēs par to Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģniecības vēstures nodaļas darbiniekus (tel. 224091) vai Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kompu (tel. 213887). Būsim pateicīgi par jebkuru informāciju, kas saistīta ar Latvijas jūrniecības vēsturi.

1891. gadā dzimušie kapteiņi un jūrniecības darbinieki

REINHOLDS BĻODNIEKS — dzimis 1891. gada 2. jūnijā Ikšķiles pagastā. Komandkapteinis (1937). Beidzis Mangaļu tālbraucēju jūrskolu. Pēc tās beigšanas 1913. gada oktobrī iesaukts dienestā Krievijas armijā. No 1914. gada marta dien Liepājā zemūdeņu divizionā par jaunāko motoristu. 1914. gada augustā tiek pārskaitīts uz 2. Baltijas flotes ekipāžu, lai Kronštātē noliktu jūras praporščika eksāmenu. Pēc eksāmena 1914. gada decembrī norīkots uz 1. Baltijas flotes ekipāžu, uz transportkuģi «Oland», kur dien līdz 1916. gada jūlijam, kad ieskaitīts 3. zemūdeņu divizionā, kur dien uz zemūdenēm «Kaiman» un «Drakon». Ņēmis dalību 1917. gada oktobra Monzunda jūras kaujā. Tad norīkots uz Mīnu divīzijas transportkuģi «Vodolej», uz kura dien līdz 1919. gada maijam, pēc tam dien uz zemūdenes «Nolk». 1920. gada augustā tiek atvaļināts, jo ir Latvijas pilsonis. Jau 1920. gada 16. oktobrī ieskaitīts Latvijas Armijas Jūras pārvaldē, bet pēc tās likvidācijas 1921. gada 16. maijā atvaļināts. 1923. gada 23. martā mobilizēts, ieskaitīts Tehniskās divīzijas Aviācijas divizionā. No 1923. gada 18. septembra dien Jūras aviācijas divizionā. No 1926. gada jūlija dien flotē. 1927. gadā pārcelts uz Zemūdeņu divizionu, strādā par inženieri uz zemūdenēm «Spīdola» un «Ronis». No 1936. līdz 1938. gadam zemūdenes «Spīdola» komandieris, no 1938. līdz 1939. gadam zemūdenes «Ronis» komandieris, no 1939. līdz 1940. gadam karkuģa «Virsaitis» komandieris. Atvaļināts 1940. gada 17. jūnijā. Latvijas Republikā bija apbalvots ar 5. šķiras Triju zvaigžņu ordeni un

4. šķiras Viestura ordeni. Tālākās R. Bļodnieka dzīves gaitas diemžēl nav apzinātas.

TEODORS KALNIŅŠ — dzimis 1891. gadā Dunties pagastā. Beidzis Ainažu jūrskolu 1914. gadā, tālbraucējs kapteinis. Jaunībā braucis uz buriniekiem. Viņa gaitas I pasaules karā nav apzinātas.

No 1928. līdz 1929. gadam Latvijas tvaikoņa «Krīvs» kapteinis; pēc tam līdz 1941. gadam tvaikoņa «Kau-po» kapteinis. Vāciešiem sagrābjot tvaikoni, T. Kalniņš paliek uz tā par 1. stūrmani; kad un kādos apstākļos viņš kuģi atstāj, nav zināms.

Miris 1971. gadā, apbedīts Liepupes kapos.

ROBERTS KUPČS — dzimis 1891. gada 11. aprīlī Daugavpils apriņķa Aiviekstes pagastā (tag. Jēkabpils rajons). Pēc pamatizglītības iegūšanas R. Kupčs mācījās Ainažu jūrskolā. To absolvēja pirms I pasaules kara, iegūstot tālbraucēja kapteiņa diplomu. Gan mācību laikā, gan pēc skolas beigšanas R. Kupčs brauca uz buriniekiem. Latvijas Republikas laikā viņš strādāja par stūrmani un vēlāk par 1. stūrmani uz Friča Grauda rēderejas tvaikoņiem «Everest», «Everene», «Everalda», «Everoja», «Everita». No 1939. gada viņš bija tvaikoņa «Everanna» kapteinis. 1940. gada 16. decembrī kuģi Leningradā nacionalizēja. Roberts Kupčs pēdējo vēstuli no Leningradas uz Latviju ģimenei sūtīja 1941. gada 26. jūnijā. 1941. gada 8. jūlijā R. Kupču apcietināja PSRS Iekšlietu tautas komisariāta darbinieki. Par R. Kupča tālāko likteni ziņu trūkst.

ERNESTS LASIS — dzimis 1891. gada 3. janvārī Bīriņu pagastā jūrnieka ģimenē. Mācījies Ainažu jūrskolā; beidzis Mangaļu jūrskolu 1914. gadā, taču tālbraucēja kapteiņa diplomu — nepietiekama braukšanas cenza jeb prakses dēļ — saņēmis vēlāk.

1915. gadā iesaukts Krievijas armijā un visai drīz nosūtīts uz flotes poručiku kursiem Kronštatē. Dienējis uz palīgkuģa Rēvelē (Tallinā), bet 1916. gadā demobilizēts un pārgājis darbā Krievijas tirdzniecības flotē. 1919. gadā no jauna mobilizēts un iedalīts Oņegas kara flotiles lielgaballaivu divizionā.

Latvijā atgriezies 1921. gadā. No 1927. gada bijis tvaikoņa «*Tālvaldis*» 1. stūrmanis, bet no 1930. līdz 1932. gadam — tā kapteinis. Vēlāk strādājis par tvaikoņu «*Mars*», «*Aret-husa*», «*Martin*» un «*Tobago*» pirmo stūrmani. 1939. gada februārī stājies darbā par 1. stūrmani uz Dancigas tvaikoņa «*Peter von Danzig*» un bijis šajā postenī līdz 1942. gada augustam, kad kuģis Dānijas piekrastē uzbrauc mīnai. Vēl kara laikā atgriezies Latvijā un strādājis savā saimniecībā.

No 1947. līdz 1949. gadam strādājis par sagādes aģentu, vēlāk kolhozā. No 1953. gada līdz savai nāvei Ernests Lasis bijis Skultes zvejas ostas uzraugs.

Miris 1960. gada 21. novembrī Saulkrastos, apbedīts Pēterupes kapos.

KĀRLIS MEINERTS — dzimis 1891. gada 3. novembrī Lazdonas pagastā būvuzņēmēja ģimenē. 1913. gadā beidzis Mangaļu jūrskolu ar tālbraucēja kapteiņa diplomu, pēc tam papildinājis zināšanas jūrskolotāju kursos Pēterburgā. I pasaules kara

laikā bijis virsnieks Krievijas Baltijas jūras kara flotē. No 1917. līdz 1921. gadam Padomju Krievijas hidrogrāfiskajā dienestā Baltajā jūrā un Ziemeļu Ledus okeānā. 1921. gadā atgriezies Latvijā, sācis strādāt Jūrniecības departamentā, no 1928. gada ir tā Kuģniecības nodaļas vadītājs, vēlāk vicedirektors. 1930. gadā beidzis Latvijas Universitātes Tautsaimniecības un tiesību nodaļu. Daudz rakstījis par kuģniecības jautājumiem periodikā. Bijis jūras tiesību un likumdošanas pasniedzējs Krišjāņa Valdemāra jūrskolā. Aizsargu jūras divizona komandieris. 1939. gadā iecelts par valdības pilnvaroto Latvijas kuģniecības vadīšanai kara laikā.

Izsūtīts 1941. gada 14. jūnijā, tālākais liktenis nezināms.

ĀDOLFS RIKARDS — dzimis 1891. gadā Duntess pagastā. Beidzis Ainažu jūrskolu ar tālbraucēja kapteiņa diplomu 1914. gadā. Viņa biogrāfijas dati zināmi maz. 1940. gadā bijis tvaikoņa «*Velta*» kapteinis, 1941. gadā — tvaikoņa «*Spidola*» kapteinis.

Miris 1975. gadā, apbedīts Liepupes kapos.

TEODORS SPĀDE. Sk. A. Popes rakstu «Latvijas zemei un jūrai», kas veltīts admirālim T. Spādem.

FRICIS ZIEMIŅŠ — dzimis 1891. gadā Baldonē. Pirmo izglītību guva Baldones pagasta skolā un Kekavas draudzes skolā. Pirmie F. Ziemeņa kuģi bija Latvijā būvētie buriņieki «*Uranus*» un «*Kurzemnieks*». 1914. gadā viņš absolvēja Mangaļu jūrskolu, iegūstot tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju, un ieguva kapteiņa vietu uz burinieka «*Karniels*». Latvi-

jas Republikā viņš brauca gan par kapteini, gan stūrmani uz burukuģiem «Varons», «Eurasia» un tvaikoņa «Naiga», bet no 1928. līdz 1930. gadam vadīja Holandes motorburinieku «Sarameca». Nākošie F. Ziemeņa kuģi bija Rīgas ostai pierakstītie tvaikoņi «Curonia» un «Let-

tonia». 1938. gadā viņu iecēla par «Lettonia» kapteini. 1939. gada jūnijā uz šī kuģa, tam atrodoties Hallā (Anglija), F. Ziemeņš mira traģiskā nāvē. Apglabāts Anglijā Hallas kapšētā.

I. Bernsone, V. Pētersons, A. Pope

LATVIJAS
KULTŪRAS FONDA
JŪRNICĪBAS VĒSTURES KOPA

226900 Rīgā, Basteja bulvārī 12, 3. stāvā,
telefoni 228449 vai 213887

Pārrunas un jauni atklājumi katru otrdienu
no plkst. 16.00 līdz 18.00 Kamīna zālē

Ziedojumus jūrniecības vēstures izpētei
un latviešu jūrnieku piemiņas saglabāšanai var iemaksāt:

Latvijā — konts Nr. 000702902
Latvijas Dzīvokļu un sociālās attīstības bankā
Zviedrijā — konts Nr. 51642935816
Skandināviska Enskilda Banken (S-E-Banken)

LATVIEŠU BURINIEKI PIRMAJĀ PASAULES KARĀ

Vācu palīgkreisera "*Kronprinz Wilhelm*", kurš patrulēja Atlantijā, komandieris jau labu laiku aplūkoja skaisto trīsmastu burinieku un reizē sajūsminājās par to. Tomēr pēc neilga laika viņš deva savam palīgam pavēli apturēt un apskatīt stalto zēģelnieku, jo tas gāja zem Vācijai naidīgās Krievijas karoga. Vācieši nolaida laivu un, cīnoties ar okeāna viļņiem, devās apskatīt pretinieka kuģi. Aizturētā zēģelnieka ļaudis ļoti izbrīnījās, uzzinot, ka Eiropā sācies karš — tas viņiem bija liels pārsteigums. Pēc komandas virsnieka ziņojuma palīgkreisera komandieris secināja, ka burinieks ved liellopu ādas no Dienvidamerikas uz Veco pasauli un krava netiek adresēta valstij, kura ir Vācijas pretiniece. Vācieši, novēlējuši labu ceļu vēju kuģa apkalpei, burinieku atlaida, un tas turpināja ceļu uz ostu, kur bija jānogādā krava. Bija 1914. gada 27. augusts, latviešu burinieku flote tika ierauta I pasaules kara traģiskajos notikumos. Ainažnieku barkentīnai "*Pittan*" ar kapteini Kārli Bērziņu toreiz paveicās.

Pirmie kuģi tika zaudēti jau kara pirmajā dienā — 1. augustā. Vācieši

konfiscēja tos buriniekus, kuri atradās Vācijas ostās vai to tuvumā (trīsmastnieku "*Jahsep*", divmastniekus "*Polarus*", "*Antares*" un "*Karniel*", kurš 1919. gadā kapteiņa Friča Ziemīņa vadībā spēja no gūsta izbēgt). Jāatzīmē, ka 1914. gada 1. janvārī Latvijas ostās bija pierakstīti 270 burinieki un motorburinieki, no tiem vairāk par 20 piederēja igauņiem, pārējie — latviešiem. Visu šo floti nosacīti varētu iedalīt trīs grupās — apmēram 60 zēģelnieku gāja Transatlantijas reisos, ap simt burinieku pārvadāja preces kabotāžā Rīgas, Botnijas un Somu līcī, pārējie veda kravas Ziemeļjūrā, Baltijas, Baltajā un Vidusjūrā.

Kara pirmajās dienās grupa latviešu zēģelnieku Somijas un Zviedrijas ostās krāva savās tilpnēs kokmateriālus vešanai uz Lielbritāniju. Krievijas valdība pavēlēja šiem kuģiem jūrā neizbraukt, līdz ar to visu kara laiku Skandināvijā brīvguļā atradās trīsmastnieki "*Julia Maria*", "*Maisit*", "*Wilhelm*". Vairākus no šiem kuģiem ("*Sweiks*", "*Alexander*", "*Laima*", "*Aina*", "*Linda*", "*Trina Zezilija*") rēderi pārdeva somiem un zviedriem. Savu-

kārt Petrogradā visu kara laiku bez darba nostāvēja burinieki "*Aleksandr*", "*Dsenis*", "*Kalnin*", "*Katarina*", "*Matz*", "*Omar*", "*Regulus*", "*Zenson*", "*Svaigsne*", kā arī "*John Ernst*", kurš Latvijā atgriezās jau 1918. gada vasarā, pārējie — tikai 1921. gadā visu latviešu kuģu reevakuācijas operācijas ietvaros. Bez tam garos kara gadus igauņu ostā Rohukilā pie Hāpsalu atrodās kurzemnieku trīsmastnieki "*Besmer*" un "*Straume*", kurus Krievijas armija izmantoja par peldošām noliktavām. Karaspēkam 1917. gada rudenī atkāpjoties, abi burinieki tika aizdedzināti un nogrima. Vēlāk igauņi tos izcēla, atjaunoja — un kuģi brauca Igaunijas Tirdzniecības flotes sastāvā. Kopumā kara gados visgrūtāk klājās tieši piekrastes braucienu

buriniekiem — t.s. malkas jāniem. Kabotāžniekiem kara pirmajā posmā darba netrūka. Lai gan karojošās pusēs aktīvi darbojās Baltijas jūrā — vācieši 1914. gada 2. augustā un 17. novembrī apšaudīja Liepāju, 23. augustā — Akmeņraga bāku, bet 1915. gada 30. aprīlī — Kolkas raga bāku, savukārt Krievijas jūras spēki 1914. gada oktobrī Rīgas līcī izlika mīnas —, piekrastes burinieki sakarā ar ogļu trūkumu Rīgā intensīvi veda no Vidzemes un Kurzemes piekrastes malku uz guberņas galvaspilsētu. Kā jau kara laikā, šie reisi bija ļoti riskanti — 1915. gadā, eksplodējot vācu aviobumbai, nogrima "*Ira*", mīnai uzskrēja "*Tiutlb*", savukārt karakuģi posmā starp Pērnavu un Ainažiem iznīcināja "*Elevator*".



Vācu zemūdene 1917. g. 26.IV Īrijas piekrastē ar spridzināmajām patronām iznīcina gafelšoneri "*Ehrglis*"



Rīgas barkentīna "Imperator" 1916. g. 11. IV dažus mirkļus pirms nogremdēšanas

Kabotāžas braucēju darbību Latvijas piekrastē paralizēja 1915. gada rudenī, kad Vācijas armija okupēja Kurzemi un nonāca tiešā Rīgas tuvumā. Daļu šo burinieku evakuēja uz Somijas un Botnijas līci, daudzi visu kara laiku nostāvēja Rīgā Ziemas ostā un Ķīsezerā bez uzraudzības, tādēļ vēlāk tie nebija lietojami.

Dažus malkas jančus vācieši paņēma kā trofejas Liepājā, Ventspilī un Pāvilostā. Savukārt kabotāžniekus "Jamai" un "Jekab", "Uszitiha", "Alfred", "Familie" u.c. pēc Krievijas valdības rīkojuma piekrāva ar akmeņiem un nogremdēja Rīgā, Pērnavā, Ventspilī un citās ostās, kā arī vairākos jūras šaurumos Rīgas līcī, lai tie būtu blokuģi pret Vācijas kara flotes vienībām.

Okupantiem strauji iebrūkot Kur-

zemē, daudzi malkas jāni ar bēgļiem jūrā devās pēdējā brīdī. Kāds burinieks no Mērsraga izbrauca zem vācu izlūku ložmetēju un šauteņu uguns, Rīgā kuģis ieradās ar vairākiem ievainotajiem uz borta. 1915. gada nogalē, nonākot aktīvās karadarbības zonā, latviešu piekrastes braucēji pārtrauca savu darbību, reisus atjaunoja tikai 1919. gadā. Jūrnieki devās darba meklējumos uz citām Krievijas ostām vai arī kopā ar ģimenēm sāka mērot grūtās bēgļu gaitas, daudzi ar ieročiem rokās gāja cīņā par Tēvzemes brīvību un brīvprātīgi iestājās latviešu strēlnieku bataljonos.

Tie latviešu burinieki, kuri 1914.—1915. gadā paspēja izbraukt no Baltijas jūras, kara gados guva labu peļņu, jo samaksa par kravu pārvadāšanu bija krietni augstāka nekā

miera laikā. No šīs kuģu grupas lielākā daļa gāja Transatlantijas reisos, mazākā — kuģoja tikai Eiropas piekrastē. Tie visi bija tipiskie latviešu zemnieku divu un trīsmastu burinieki ar 6 — 10 cilvēku apkalpi.

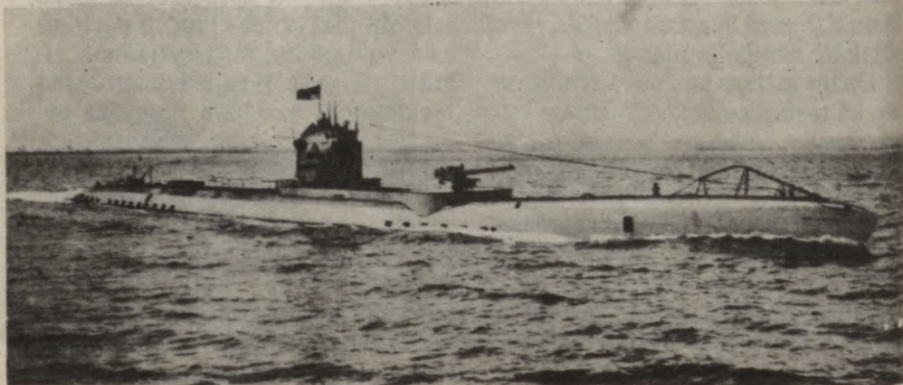
Nelielam ieskatam trīsmastu galfelšenera "Janow" braucieni: 1916. gada janvāris — Dandi (Skotija) — Sauthemptonā (Anglija) — Kajenna (Franču Gviāna) — Tainmūta (Anglija) — Sevilja (Spānija) — Kadisa (Spānija) — Itālija — Liverpūle (Anglija) — Seta (Francija) — Marseļa (Francija); 1917. gada janvāris — Santjago de Kuba — Pensakola (ASV) — Liverpūle (Anglija) — Havnarfjords (Islande) — Martinikas sala.

Latviešu burinieki I pasaules kara laikā pārsvarā pārvadāja ogles, kokmateriālus, sāli, cukuru, labību. Militāra rakstura kravas — munīciju, dažāda veida apbruņojumu, armijas vienības ar šiem kuģiem netransportēja.

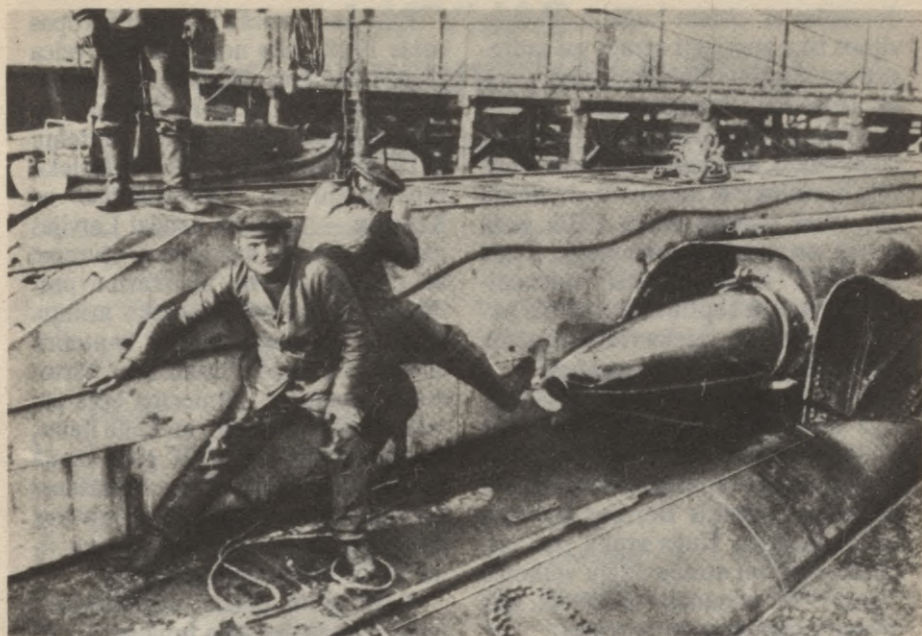
Protams, ka vācu kara jūrnikiem zēģelnieki bija viegls laupījums, jo tie brauca vienatnē un lēni, turklāt uz šiem vienkāršajiem jūras darbarūķiem apbruņojumu neuzstādīja. Vācijas zemūdenes Eiropas jūrās un

Atlantijas okeānā parasti operēja, atrodoties virsūdens stāvoklī, un, tiekoties ar burinieku, vācieši vispirms deva kuģim signālu apstāties. Tad tika sūtīta laiva ar kara jūrnikiem, kuri veica kravas apskati un pavēlēja noteiktā laikā apkalpei atstāt kuģi. Nereti šādās reizēs zemūdene papildināja savu produktu noliktu gan sortimenta, gan kvantitātes ziņā. Pēc šīm procedūrām bojāejai nolemtais burinieks tika iznīcināts ar spridzināmajām patronām vai arī nogremdēts ar torpēdu.

Lūk, kā apraksta vidzemnieku barkentīnas "Anna Alwina" pēdējos brīžus kuģa kapteinis Reinholds Grēve: "Atradāmies 1917.11.V., ejot no Pensakolas Amerikā uz Angliju, apm. 55' West no Fastned R^{cs}, netālu no kuģa ļaudis ieraudzīja zem periskopa zemūdeni. Tā pacēlās un šāva uz kuģi ar šrapneli — tas izgāja caur takelāžu trīs asis virs dekā. Otrs šrapnelis trāpīja kajītē. Tūlīt nolaidām laivas un gājām uz zemūdenes pusi, tad šaušanu pārtrauca. Mūs sagaidīja vairāki "pirāti" ar revolveriem rokās. Mani un vēl dažus uzņēma zemūdenē, trīs mūšējie palika, arī trīs vācieši gāja laivā. Viņi paņēma spridzekļus



Vācu zemūdene "U—135"



Torpēdas ielādēšana zemūdenē

un gāja pie kuģa. Uz zemūdenes man atņēma kuģa papīrus un konosamentu. Pēc dažām minūtēm laiva atgriezās. Vācieši mums visiem bargi pavēlēja kāpt laivā un braukt malā. To visi arī darijām. Kādu gabalu airējām, tad dzirdējām uz "*Annas Alwines*" stipru sprādzienu, kuģis sāka no pakalģala degt pilnās liesmās. Tad taisījām laivai vaļā buras un braucām uz krastu. Pēc apmēram 24 stundu burāšanas pie Īrijas krasta mūs sastapa angļu patrolkuģis, kurš mūs noveda malā."

Transatlantijas braucēji lielākos zaudējumus cieta pēc 1917. gada 1. februāra, kad Vācija uz jūras uzsāka totālo zemūdēnu karu — tika nogremdēti vairāk nekā 20 burinieku (no tiem lielākie bija 1910. gadā Upesgrīvā ūdenī nolaistie rēderu Pū-

liņu trīsmastu gafelšoneri "*Gaita*" un "*Šibens*"). Kādu daļu no kara laikā Atlantijā bez vēsts pazudušajiem latviešu zēģelniekiem ("*Betty*", "*Balwa*", "*Martin Gust*" u.c.) arī var norakstīt uz Vācijas zemūdeņu rēķina. Pēdējie I Pasaules kara upuri latviešu burinieku flotē bija trīsmastnieks "*Kalps*" (kapteinis Ernests Celmiņš, reiss Francija—Rietumindijas salas), kuru 1918. gada augustā nogremdēja vācu zemūdene "*U—157*", un divmastnieks "*Adam*", kurš 1918. gada novembrī uzskrēja uz mīnas Norvēģijas piekrastē (kapteinis rēderis Gustavs Sausiņš, gāja bojā visa apkalpe).

1914.—1915. gadā daudz latviešu burinieku gāja bojā t.s. navigācijas avārijās — nogrima vētrās un pēc sa-

dursmēm ar citiem kuģiem, lielajos vilņos tika apsviesti otrādi vai sadragāti uz klintīm. Vairākos gadījumos šis traģēdijas izraisīja kara radītās grūtības kuģniecības jomā — nedarbojās bākas, daudzie mīnu lauki traucēja buriniekiem manevrēt. Atlantijā pēc vētrā iegūtas sūces 1916. gada martā nogrima kurzemnieku kuģis "Ekonom". Kapteini Ansi Frīdenvaldu un pārējos septiņus jūrniekus pēdējā brīdī no burinieka vraka noņēma Holandes tvaikonis "Westerdyk".

Skotijas piekrastē 1915. gadā spēcīgā novembra vētrā tika apsviests otrādi trīsmastnieks "Polar", gāja bojā visi astoņi apkalpes locekļi, arī kapteinis Didriķis Bertliņš un viņa brālis Bērtulis. Kuģa vraku pēc vairākām dienām atrada angļu velkonis "Tyrian" un nogādāja to krastā, kur "Polar" koka korpusu noplēsa.

Daudzi jūrnieki no nogremdētajiem latviešu buriniekiem, kuri izglābās un palika bez darba, dzīvoja vienkopus vairākās Lielbritānijas ostās. Lielākais latvju kuģinieku centrs tobrīd bija Liverpūle, uz kuriem Latvijas pagaidu valdības pirmais sūtnis Londonā Zigfrīds Anna Meierovics 1918. gada 14. novembrī nosūtīja vēstuli ar jaunāko informāciju un lūgumu pēc palīdzības topošajai Latvijas Republikai.

Jūras braucēji atsaucās uz šo aicinājumu un, nesavtīgi patriotisku jūtu vadīti, palīdzēja ar prāvām naudas summām Latvijas delegācijai, kura strādāja Parīzē. Lielāko ieguldījumu deva burinieku kapteiņi: Ernests Celmiņš ("Kalps"), Alfrēds Bērziņš ("Austrums"), Jānis Asaris ("Equator"), Miķelis Rusbergs ("Cyns"), Eduards Sloka ("Olga"), Krišjānis Āls, Miķelis Zandbergs un Gusts Melnbārdis.

Bez tam latviešu jūrnieki Eiropas ostās 1918. gada nogalē daudz veica jaunās Latvijas Republikas propagandēšanas un popularizēšanas jomā. Grupa burinieku kapteiņu 1919. gadā novērsa mūsu kuģinieku repatriāciju no Lielbritānijas uz Krieviju — tādejādi daudzi Latvijas patrioti varēja atgriezties tēvzemē un cīnīties par tās neatkarību pret Bermonta, kā arī lielinieku armiju. Bijušais burinieka "Kalps" kapteinis Ernests Celmiņš pirmais sāka kārtot mūsu Londonas sūtniecībā bojā gājušo latviešu jūrnieku un kuģu lietas, viņš piedalījās arī 1919. gada maijā ziedošanā trūcīgo bērnu ēdināšanai Latvijā. Vairāki zēģelnieku kapteiņi palīdzēja mūsu rēderiem pārvest viņu kuģus zem Latvijas karoga.

Kara gados lielākā daļa latviešu burinieku flotes gāja bojā vai arī tika pārdota uz ārzemēm. Kopumā tika zaudēti apmēram divi simti kuģu un 1920. gada 1. janvārī Latvijas ostās bija reģistrēti vairs tikai 39 burinieki. Tomēr, kara laikā pārvadājot kravas, zēģelnieki deva saviem īpašniekiem prāvu peļņu, arī par nogremdētajiem kuģiem izmaksāja lielas apdrošināšanas prēmijas. Ar šo kapitālu latvieši 20. gadu sākumā sekmīgi piedalījās mūsu izpostītās tautsaimniecības atjaunošanā — tika izveidotas jaunas tvaikoņu rēderejas, būvēti nami un rūpnīcas. Laukos bijušie Atlantijas tālbraucēji dibināja zvejnieku biedrības, par zēģelnieku nopelnīto naudu cēla dzirnavas un pirka dažādas mašīnas. Stalto burinieku laiks bija beidzies, to vietā nāca tvaikoņi un motorkuģi.

Jānis Hartmanis

LATVIJAS JŪRAS TIRDZNIECĪBAS KUĢI

(1940. GADA 1. JANVĀRA DATI)

Nr. p.k.	Kuģa vārds	Kapteinis	Nr. p.k.	Kuģa vārds	Kapteinis
Tvaikoņi			26.	"Everelsa"	V. Sole
1.	"Abgara"	N. Grīniņš	27.	"Everene"	A. Kuzņecovs
2.	"Aija"	A. Čakste	28.	"Everiga"	A. Bensons
3.	"Amata"	K. Jurgensons	29.	"Everita"	J. Martinsons
4.	"Andrejs Kalniņš"	O. Brūvels	30.	"Everolanda"	K. Māngels
5.	"Arethusa"	A. Alksnis	31.	"Everoja"	V. Auns
6.	"Arija"	A. Kraukle	32.	"Everonika"	P. Jansons
7.	"Astra"	P. Špore	33.	"Evertons"	A. Kīršfelds
8.	"Atis Kronvalds"	M. Čakste	34.	"Gaida"	P. Osis
9.	"Auseklis"	E. Ābels	35.	"Gaisma"	K. Puķīts
10.	"Ausma"	J. Špore	36.	"Gauja"	V. Valks
11.	"Ausma"	R. Kunstbergs	37.	"Gundega"	H. Liberts
12.	"Banga"	M. Zariņš	38.	"Hidrografs"	V. Orle
13.	"Bārta"	J. Andrejsons	39.	"Ilga"	
14.	"Bārtava"	M. Jirgensons	40.	"Imanta"	J. Freimanis
15.	"Biruta"	O. Kalniņš	41.	"Iris Faulbaums"	R. Kalniņš
16.	"Ciltvaira"	M. Osis	42.	"Jānis Faulbaums"	N. Ašmanis
17.	"Daugava"	J. Grīnbergs	43.	"Jaunjelgava"	E. Smiltens
18.	"Dzintarkrasts"	K. Frišenfēlds	44.	"Kaija"	J. Eglīts
19.	"Dole"	M. Kjude	45.	"Kalpaks"	M. Veide
20.	"Elizabete"	J. Millers	46.	"Kandava"	A. Ininbergs
21.	"Everagra"	V. Balodis	47.	"Kangars"	P. Zālīts
22.	"Everalda"	V. Dornis	48.	"Karl Kronenberg"	A. Šolkovskis
23.	"Everanna"	R. Kupče	49.	"Katvaldis"	I. Lejnīks
24.	"Everards"		50.	"Kaupo"	T. Kalniņš
25.	"Everasma"	M. Pērkonis	51.	"Klinis"	J. Smiltņiks

Nr. p.k.	Kuļa vārds	Kapteinis
52.	"Konsuls P. Dannebergs"	
53.	"Krimulda"	V. Eraks
54.	"Krišjānis Valdemārs"	P. Veidners
55.	"Krīvs"	J. Bergs
56.	"Kuldīga"	K. Zēbergs
57.	"Ķegums"	J. Matisons
58.	"Lāčplēsis"	R. Robinš
59.	"Latvis"	E. Tomsons
60.	"Lettonia"	K. Škerbergs
61.	"Mednis"	
62.	"Miervaldis"	F. Freienbergs
63.	"Mols"	
64.	"Neptuns"	T. Plūme
65.	"Ogre"	E. Ziemeļis
66.	"Paula Faulbaums"	R. Dzirne
67.	"Rāmava"	E. Kristlībs
68.	"Rasma"	V. Antons
69.	"Rauna"	P. Linipš
70.	"Regent"	V. Bezmers
71.	"Rīga"	
72.	"Rolfs Faulbaums"	H. Johansons
73.	"Saule"	H. Loja
74.	"Sigulda"	A. Martinsons
75.	"Sigurds Faulbaums"	A. Krasts
76.	"Skauts"	M. Emkalns
77.	"Skrunda"	E. Bauers
78.	"Spīdola"	H. Errs

Nr. p.k.	Kuļa vārds	Kapteinis
79.	"Sports"	A. Pūliņš
80.	"Tālvaldis"	A. Lejnieks
81.	"Tautmīla"	K. Dreimanis
82.	"Tobago"	A. Roze-Roziņš
83.	"Turaida"	A. Prauliņš
84.	"Valdona"	A. Brenčsons
85.	"Velta"	A. Rikards
86.	"Venta"	J. Virsis
87.	"Vienība"	K. Millers
88.	"Vizma"	D. Millers
89.	"Vulcan"	
Motorkuģi		
1.	"Bru"	K. Dumpe
2.	"Hercogs Jēkabs"	H. Mihelsons
Buru motorkuģi		
1.	"Bora"	
2.	"Elsa Croy"	
3.	"Jūrmieks"	
4.	"Laimgaita"	
5.	"Zvejnieks"	
Burukuģi		
1.	"Elfriede"	
2.	"Grīva"	
3.	"Karniels"	
4.	"Mikus"	
5.	"Tamara"	
6.	"Teodors"	
7.	"Vilnis"	

Saraksts pārpublicēts no žurnāla
"Jūrmieks" (1940. — Nr. 1)

LATVIJAS REPUBLIKAS TIRDZNIECĪBAS FLOTES NACIONALIZĀCIJA

Gadu desmitiem republikas vēsturnieku publicējumi par Latvijas Republiku bija vienpusēji un nepilnīgi. Daudzi atrasti, izpētīti, apkopoti fakti un atmiņu stāstījumi glabājās npublicēti, materiāli par Latvijas Republikas laiku iegūla muzeju fondu krātuvēs. Pienācis laiks aizvadīto gadu pētījumus sagatavot publicēšanai un fondu novietnēs uzkrāto nodot sabiedrības apskatei. Savu kārtu publicēšanai gaida arī E. Blūmfelda, I. Bernsones, A. Miklāva sarakstītā grāmata "Latvijas Republikas flote un tās traģiskais liktenis (1940—1945)". Tajā apkopots daudzu gadu darbs arhīvos, bibliotēkās, muzeju fondos. Šis raksts sniedz nelielu ieskatu vienā no E. Blūmfelda rakstītajām nodaļām grāmatai, kurā apskatītie notikumi risinājās pirms piecdesmit gadiem.

1940. gadā PSRS anektēja Latviju un tā zaudēja savu valstisko neatkarību, savu suverenitāti. Jaunā vara daudz uzmanības veltīja radikālai transporta, arī jūras transporta reorganizācijai. Jau pirmie rīkojumi liecināja, ka to saturs un prasības pilnībā atbilda Padomju valdības impēriskajai būtībai. Teiktā apstiprinājumam pakavēsimies pie valdības 1940. gada 27. jūlija rīkojuma, ko parakstījuši profesors A. Kirhenšteins un finansu ministrs K. Karlsons vēl pirms oficiāli safabricētās Latvijas pievienošanas PSRS. Šajā rīkojumā, atsaucoties uz valsts saimnieciskajām interesēm, tika pieprasīts, "lai visa Latvijas tirdzniecības flote būtu pilnīgi pakļauta Latvijas valdībai". Šķiet, ka tā ir likumsakarīga jebkuras valsts prasība, kurā mainījusies valdīšanas forma. Taču turpmāk mēs pārliecināsimies, ka viss ir daudz savādāk. Tālāk šajā rīkojumā kuģu kapteiņi, kas atrodas ārpus Baltijas jūras, brīdināti nepieļaut

"nodevīgas darbības". Atšifrējot jēdzienu "nodevīgas darbības", Latvijas valdība formulē trīs pavēles punktus, ko vērts citēt pilnībā:

"1. Kuģiem, kas atrodas svešos ūdeņos, aizliegts izbraukt vai iebraukt no vienas ostas citā bez Latvijas valdības atļaujas.

2. Bez Latvijas valdības atļaujas kuģiem nav tiesības iebraukt amerikāņu un angļu ostās.

3. Kuģu kapteiņi, kuri pārkāps Latvijas valdības pavēli Latvijas kuģiem atgriezties dzimtenē, tiks uzlikoti par tautas nodevējiem un pasludināti ārpus likuma. Kopā ar viņiem tiks sauktas pie atbildības arī viņu ģimenes un tuvākie radnieki."¹

Kā redzams, jau pašā savas darbības sākumā jaunā vara izdod drakoniskas pavēles. Ja pavēles pirmo punktu var uzvert par likumīgu, tad otrais jau nepārprotami saistāms ar pa-

¹ Valdības Vēstnesis.—1940.—Nr. 169. — 29. jūl.

domju-vācu līgumu, un tam acīmredzot nebija juridiska spēka, jo Latvija vēl nebija pievienota PSRS un tai nebija naidīgas attiecības ar minētajām valstīm. Trešais punkts proklamē visā civilizētajā pasaulē nosodīto ķīlnieku terora sistēmu. Šādas pavēles nevarēja rasties demokrātiskā valstī. Tas bija varas pirmais atklātais solis uz represīvo akciju deklarēšanu un visai drīzā laikā arī realizēšanu attiecībā uz latviešu tautu.

1940. gada 5. oktobrī Latvijas PSR Augstākās Padomes Prezidija vārdā tiek izdots Dekrēts par Latvijas PSR jūras un upju kuģniecības uzņēmumu nacionalizāciju.² Dekrētā tika uzdots nacionalizēt juridisko un fizisko personu (akciju sabiedrību un citu sabiedrību, un vienpersonisko lielo uzņēmēju) kuģniecības uzņēmumus ar visu viņu mantu neatkarīgi no tās sastāva un atrašanās vietas, ieskaitot noguldījumus un rēķinus republikas un ārvalstu bankās un visas šo uzņēmumu tiesības, to starpā arī apdrošināšanas atlīdzības prasījumus u.c. Netika nacionalizēti jūras kuģi bez mehāniska dzinēja, ar kravnesību, mazāku par 50 t, un jūras kuģi, kuru dzinēju jauda mazāka par 15 zirgspēkiem. Dekrēta otrajā un trešajā punktā runāts, pirmkārt, par to, ka par nacionalizētajiem kuģiem tiek noteikta izpirkuma maksa 25% apmērā no to vērtības un, otrkārt, ka LPSR Tautas Komisāru Padome uzdevusi izstrādāt kārtību,³

kādā jānorēķinās par nacionalizētajiem kuģiem. Aizsteidzoties notikumiem priekšā, atzīmēsim, ka šie Dekrēta punkti netika izpildīti, vēl vairāk — republikā palikušie kuģu īpašnieki un viņu ģimenes locekļi tika izsūtīti uz Sibīriju.

Valdības lēmumi par nacionalizāciju tiek pieņemti cits pēc cita. Rodas jautājums — kam nodot nacionalizēto īpašumu? 1940. gada 25. oktobrī no Maskavas pienāk PSRS TKP priekšsēdētāja V. Molotova parakstīts lēmums Nr. 2132 par Latvijas Valsts jūras kuģniecības organizēšanu.⁴

Kuģniecībai noteikta tāda pati struktūra kā analogiskām PSRS organizācijām — tiešā pakļautība PSRS Jūras flotes tautas komisariātam. Pamatojoties uz šo lēmumu, PSRS Jūras flotes tautas komisārs S. Dukeļskis tā paša gada 29. oktobrī izdod pavēli Nr. 592 par Latvijas Valsts jūras kuģniecības (LVJK) dibināšanu "ar kuģniecības pārvaldes atrašanos Rīgas pilsētā".

Par kuģniecības pārvaldes priekšnieka pienākumu pagaidu izpildītāju nozīmē P. Stakli (1941. gada 14. jūnijā izsūtīts), kuram uzdod "nekavējoties sākt pieņemt visu nacionalizēto kuģniecības sabiedrību īpašumu, visas lietas un arhīvus, visus kuģus, ostu saimniecību, kuģu remonta uzņēmumus, kā arī no Latvijas un Lietuvas jūrniecības departamentiem LVJK pārziņā pārejošos kuģus un ostu saimniecību. Pieņemšanu pabeigt līdz 1940. g. 10. novembrim."

Pavēles 6. punktā speciāli atzīmēts, ka PSRS Jūras flotes TKP pār-

² Latvijas Valsts vēstures arhīvs (LVVA), 1684. f., 5. apr., 26. l., 8. lp. Publicēts: LPSR APP Ziņotājs. — 1940. — Nr. 32. Dekrētu parakstījuši LPSR APP priekšsēdētājs A. Kirhenšteins un sekretārs P. Blaus.

³ LVVA, 1684. f., 5. apr., 26. l., 8. lp. (Upju flotes uzņēmumu nacionalizācijas jautājumi rakstā netiek skatīti.)

⁴ LVVA, 1684. f., 5. apr., 27. l., 9. lp.

stāvim I. Sag-Sadogurskim personiski jāpiedalās mantas pieņemšanā.⁵

Interesanti izpētīt, kādi valdības dokumenti tolaik tiek pieņemti te pat Latvijā. Piemēram, 1940. gada 26. oktobrī Latvijas PSR TKP pieņem lēmumu Nr. 393 "Par Latvijas PSR jūras un upju flotes uzņemumu nacionalizāciju", ko parakstījis V. Lācis. Lēmumā "Ipašnieki, uzņemumu saimnieki un rīkotāji un kuģu kapteiņi" tiek brīdināti, ka viņi būs pilnīgi atbildīgi par iespējamajiem nacionalizējamajam īpašumam nodarītajiem zaudējumiem, kā arī apstiprināts nacionalizācijas komitejas sastāvs un izskatīti citi praktiskas dabas jautājumi.⁶

Maskavas norādījumu īstenošanā aktīvi iesaistījās Latvijas PSR AP Prezidijs. Jau nākošajā dienā pēc PSRS Jūras flotes tautas komisāra pavēles par LVJK dibināšanu, 1940. gada 30. oktobrī, Prezidijs izdod dekrētu par valsts un nacionalizētās jūras un upju transporta saimniecības nodošanu PSRS Tautas komisariāta pārziņā.⁷ Šajā dekrētā detalizēti uzskaitīts, burtiski, viss, kas saistīts ar Latvijas jūras un upju flotes transporta saimniecību un nododams PSRS Jūras flotes, Jūras kara flotes un Upju flotes tautas komisariātu pārziņā. Kāda interesanta detaļa: dekrēta 2. punktā, kur runāts par vairāku hidrotehnisko būvju nodošanu Jūras kara flotes pārziņā, ir atsaucē uz PSRS TKP 1940. gada

14. augusta lēmumu Nr. 1464-572.

Tāpat pilnīgi skaidrs, ka šeit nav runa par Maskavas un republikas līgumattiecībām, bet ar tiešiem diktātiem nozari nodod PSRS centrālo resoru "pārziņā". Sākumā lēmums tiek pieņemts Maskavā, bet pēc tam paklausīgi apstiprināts un detalizēts republikā. Prakse rāda, ka, Latvijas Republikai zaudējot savu neatkarību, šāda kārtība, izveidojusies 1940.—1941. gadā, saglabājas gadu desmitiem. Latvija zaudēja savu floti, zaudēja tiesības patstāvīgi izlemt jūras transporta vadības un izmantošanas jautājumus, bet latviešiem tika liegts darboties kuģniecībā. Ostu, kuģu remonta uzņemumu, kā arī dažādu akciju sabiedrību un iestāžu nacionalizācija, kas apkalpoja floti un kravas operācijas ostās, neradīja jaunajai varai nekādus sarežģījumus, jo viss bija uz vietas, tikai vajadzēja pārveidot pēc analogijas ar PSRS pastāvošo padomju saimniecības sistēmu. Sarežģītāk bija ar transporta floti, kas mūžiņi atradās kustībā, bieži vien tālu no dzimtajiem krastiem. Jūras kuģošanas specifika dažu labu reizi ļāva kuģu īpašniekiem un bijušās suverēnās Latvijas pārstāvjiem pretoties tirdzniecības flotes kuģu nacionalizācijas realizācijai.

Kad 1940. gada oktobrī aizsākās Latvijas tirdzniecības flotes nacionalizācijas kampaņa, pie Amerikas krastiem un tās ostās atradās deviņi Latvijas kuģi — tvaikoņi "Abgara", "Ķegums", "Regent", "Ciltvaira", "Everasma", "Everagra", "Everalda", "Everelsa" un motorkuģis "Hercogs Jēkabs". Tie visi palika ārzemēs, izņemot motorkuģi "Hercogs Jēkabs" (kapteinis H. Mihelsons), kas ieradās Padomju Savienībā — Vladivos-tokā. Taču šis kuģis, kam piešķīra

⁵ LVVA, 1684. f., 5. apr., 27. l., 10., 11. lp. 1941. g. janvārī I. Sag-Sadogurski nozīmē par LVJK priekšnieku (Latvijas Valsts arhīvs (LVA), 1071. f., 2. apr., 859. l., 28. lp.).

⁶ LVVA, 1684. f., 5. apr., 26. l., 10. lp.

⁷ LVVA, P-327. f., 1. apr., 56. l., 115., 116. lp.

jaunu nosaukumu — "Sovetskaja Latvija", tā arī neatgriezās dzimtajā Rīgas ostā.

Aizsteidzoties notikumiem priekšā, atzīmēsim, ka no astoņiem kuģiem, kas palika Amerikā un ko sabiedrotie izmantoja karā pret fašistisko Vāciju, piecus nogremdēja vācu, bet vienu — itāļu zemūdenes. Tie bija tvaikoņi "Abgara", "Ciltvaira", "Everalda", "Everasma", "Everagra" un "Regent".⁸ Anglijā palika pieci Latvijas kuģi — "Katvaldis", "Miervaldis", "Rāmava", "Everoja" un "Elizabete", kas tika rekvizēti un nodoti Britānijas Kuģniecības ministrijas rīcībā. Divus no tiem kara laikā nogremdēja vācu zemūdenes ("Everoju" 1941. g. 3.XI un "Katvaldi" 1942. g. 24.VIII). Tvaikonis "Klints", cietis avāriju pie Portugāles krastiem, visu kara laiku nostāvējis Lisabonas ostā, bet pēc tam ieradies Odesā, kur saņēmis jaunu nosaukumu — "Skadovsk".⁹ Latvijā šis kuģis tā arī neatgriezās. Tātad 15 Latvijas kuģu neatgriezās savās pierakstīšanas ostās, to kopējā tonnāža — 51 342 BRT. Neskaitot Padomju Savienības karā ar Vāciju nogremdētos kuģus, Latvija zaudēja 30 kuģu (86 020 BRT). Tātad gandrīz pusi visas Transporta flotes, kas republikai bija 1940. gada sākumā.

Tālāk pakavēsimies pie Latvijas Tirdzniecības flotes nacionalizācijas jautājumiem. Saskaņā ar jau pieminēto LPSR TKP 1940. gada 26. ok-

tobra lēmumu tika nodibināta republika jūras un upju flotes kuģniecības uzņēmumu nacionalizācijas komiteja. Tās sastāvs:

1. Finanšu tautas komisārs A. Tabaks (priekšsēdētājs);

2. LK(b)P CK Rūpniecības un tirdzniecības nodaļas vadītājs J. Putniņš;

3. Valsts kontroles tautas komitejas pārstāvis J. Šmidre;

4. Jūras pārvaldes pārstāvis A. Skulte;

5. LPSR Jūrnieku arodbiedrības priekšsēdētājs A. Karpovičs.¹⁰

Kuģniecības uzņēmumu nacionalizācijas komitejas pirmā sēde notika 1940. gada 29. oktobrī. Sēdēs piedalījās ne tikai komitejas locekļi, bet arī PSRS Jūras flotes tautas komisariāta pilnvarotais I. Sag-Sadogurskis un PSRS Upju flotes tautas komisariāta pārstāvis A. Frolovs.¹¹

Pirmajā sēdē tika apstiprināti nacionalizētā īpašuma pieņemšanas aktu un mandātu paraugi, instrukcija, izdevumu tāme u.c. Saskaņā ar pieņemto instrukciju turpmāk komiteja organizēja un vadīja pieņemšanas komisiju darbu, izskatīja un apstiprināja nacionalizētā īpašuma pieņemšanas aktus, pēc valdības rīkojuma nodeva šo īpašumu tautas komisariātiem, izskatīja sūdzības.

Tiesības apstiprināt pilnvarotos nacionalizētās flotes pieņemšanai bija arī finanšu tautas komisāram A. Tabakam. Par pilnvarotajiem tika apstiprināti kapteiņi Alfons Buģis, Pēteris Biezais, Arnolds Miška, Ērihs Tomsons, Ādolfs Straupmanis, Ādolfs Krūmiņš. Parasti apstip-

⁸ Blāķis A. Medaļas otrā puse. Okupācijas pavadā un jūgā: 1940.—1945. — 159. lpp. Pēc citām ziņām tvaikonis "Ciltvaira" atradās Anglijā, bet arī to nogremdēja (Bassi H. *Das Schicksal der lettischen Handelsflotte im Zweiten Weltkrieg*. — S. 336).

⁹ Bassi H. *Das Schicksal*. S. 336., 338., 340.

¹⁰ LVVA, 1684. f., 5. apr., 26. l., 10. lp.

¹¹ LVA, 1071. f., 1. apr., 47. l., 2. lp.

rināja kuģu nacionalizācijas komisijas trīs cilvēku sastāvā — kuģa kapteinis, mehāniķis un kalpotājs. Piemēram, Rīgā darbojās komisijas, kuru sastāvā bija: kapteinis Celtmanis (priekšsēdētājs), mehāniķis Mežnieks un kantorists Ozoliņš; kapteinis Strautmanis (priekšsēdētājs), mehāniķis Auziņš un kantorists Udrītis. Liepājā kuģniecības firmu un kuģu pieņemšanas komisijā bija kapteinis Feldmanis (priekšsēdētājs), mehāniķis Štekerts un grāmatvedis Rubergs; Ventspilī — kapteinis Norītis (priekšsēdētājs), mehāniķis Zuitiņš un grāmatvedis Kiršteins; Ļeņingradā — inženieris Voihanskis (priekšsēdētājs), kapteinis Fedotovs, inženieris Tumms, inženieris Bogomolovs, kapteinis Gutkins. Nacionalizēto liellaivu pieņemšanas komisijā bija 20 cilvēku — Veide, Vorobjovs, Daņilovs, Mazītis, Maurers, Kuda, Grasis, Kulmanis, Štrodaks, Šķēstiņš u.c.¹²

Pieņemšanas komisijām par nacionalizēto īpašumu bija paredzēta zināma atlīdzība. Piemēram, atalgojums komisijai par jūras kuģi:

Kapteinim (priekšsēd.)	— ls. 50.—
Mehāniķim	— ls. 50.—
Grāmatvedim	— ls. 25.—

Kopā par 1 kuģi — ls. 125.—

Kuģniecības kantora nacionalizācijas komisijai bija paredzēts atalgojums 105 lati, tās sastāvā divi cilvēki — grāmatvedis un kantorists. Pavisam bija 15 kuģniecības kantoru: Rīgā — 11, Liepājā — 2, Ventspilī — 1, Jelgavā — 1. Kopā tāmes iz-

devumos bija paredzēti 1575 lati. Atlīdzība pienācās arī par velkoņu, upju kuģu, zemessmēlēju un liellaivu nacionalizāciju. Pēc tāmes nacionalizācijas komisiju izdevumi 3 mēnešiem bija paredzēti 32 000 latu. Būtu interesanti pilnībā iepazīstināt ar kapteinim E. Tomsonam izdotā mandāta tekstu: "Šis mandāts izsniegts Valsts komisāram b. Ērikam Tomsonam tvaikoņu "Katvaldis", "Elizabete", "Rāmava", "Vienība" nacionalizēto akciju sabiedrību vadīšanai līdz to nodošanas momentam PSR Savienības Jūras flotes komisiāriāta rīcībā.

B. Ērikam Tomsonam ir tiesības pirmajam parakstīt čekus un citus uzņēmuma naudas dokumentus, čartera un citus līgumus, vēstules un telegrammas, kā arī sarakstīties ar citiem uzņēmumiem: b. Ē. Tomsonam ir tiesības pieņemt darbā un atlaist uzņēmuma strādniekus un kalpotājus. Tabaks. Rīgā 1940. g. 6. novembrī."¹³

Analoģisks mandāts tika izsniegts, piemēram, Artūram Skultem par P. Danneberga kuģniecības firmai un sabiedrībai "Brāļi Zēbergi un Žiglēvics" nacionalizētajiem uzņēmumiem.

Tādējādi formāli un praktiski bija veikti visi nacionalizācijas priekšdarbi. Pamatojoties uz Latvijas PSR AP Prezidija 1940. gada 5. oktobra dekrētu, tā paša gada novembrī un decembrī tika nacionalizēti Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes jūras kuģi. Nacionalizēja visus kuģus, kas atradās Baltijas jūras baseinā. Rīgā nacionalizēja

¹² LVA, 1071. f., 1. apr., 47. l., 5., 11., 12. lp.; 54. l., 7. lp.

¹³ LVA, 1071. f., 1. apr., 47. l., 9., 13., 69. lp.

25 kuģus, Liepājā — 20, Ļeņingradā — 6, Ventspilī — 2, Jelgavā — 2. Divu kuģu nacionalizācijas vieta un laiks izmantotajos arhīvu dokumentos nav uzrādīts. Pēc nacionalizēto kuģu pieņemšanas aktiem¹⁴ sastādī-

tajā sarakstā minēti 53 Latvijas kuģi un arī 4 Lietuvas kuģi ("Kretinga", "Mariampole", "Šauliai", "Utena"), kuri pēc Latvijas un Lietuvas okupācijas bija iekļauti Latvijas Valsts jūras kuģniecībā.

NACIONALIZĒTIE LATVIJAS KUĢI

Nr. p.k.	Kuģa nosaukums	Uzbūvēšanas gads	Tonnāža (BRT)	Nacionalizācijas vieta un datums 1940. g.	Bilances vērtība 1940. g. 1.I (latos)
1.	"Amata"	1898	1132	Liepāja, 8.XII	175 000
2.	"Andrejs Kalniņš"	1907	3002	Liepāja, 1.XII	116 000
3.	"Arethusa"	1906	496	Rīga, 6.XI	74 297
4.	"Arija"	1907	3678	Ļeņingrada, 6.XII	157 662
5.	"Astra"	1902	3120	Liepāja, 12.XII	377 329
6.	"Atis Kronvalds"	1900	1423	Rīga, 4.XII	262 057
7.	"Auseklis"	1914	1909	Liepāja, 2.XII	237 310
8.	"Ausma" (R)	1903	1905	Liepāja, 20.XII	333 802
9.	"Ausma" (V)	1889	1791	Liepāja, 22.XII	149 832
10.	"Banga"	1871	574	Rīga, 22.XII	134 000
11.	"Bārta"	1900	2324	Ļeņingrada, 9.XII	240 000
12.	"Bārtava"	1888	768	Rīga, 19.XII	30 000
13.	"Biruta"	1907	1823	Liepāja, 13.XII	80 640
14.	"Bru"	1919	572	Ventspils, 6.XI	9 000
15.	"Daugava"	1891	1430	Rīga, 2.XI	100 000
16.	"Dzintarkrasts"	1870	108	Rīga, 25.XI	25 000
17.	"Dole"	1912	3811	Liepāja, 9.XI	500 000
18.	"Everanna"	1908	2880	Ļeņingrada, 16.XI	180 542
19.	"Everiga"	1914	4648		568 800
20.	"Everita"	1917	3251	Rīga, 24.XI	500 000
21.	"Everolanda"	1908	3379	Ļeņingrada, 30.XI	211 843
22.	"Everonika"	1906	3743	Rīga, 4.XI	234 643
23.	"Evertons"	1919	4101	Rīga, 21.XI	450 000
24.	"Gaida"	1885	460	Rīga, 11.XI	37 547
25.	"Gaisma"	1900	3077	Ļeņingrada, 23.XI	317 906

¹⁴ LVA, 1071. f., 1. apr., 48. l., 1.—106., 111.—114., 119.—211. lp.; 49. l., 1.—40. lp.; LVVA, 1684. f., 5. apr., 35. l., 36.—38. lp. (Burinieku un buru motorkuģu nacionalizācija nav skatīta.)

Nr. p.k.	Kuģa nosaukums	Uzbūvēšanas gads	Tonnāža (BRT)	Nacionalizācijas vieta un datums 1940. g.	Bilances vērtība 1940. g. 1.1 (latos)
26.	"Gauja"	1899	1408	Ventspils, 5.XI	150 000
27.	"Gundega"	1906	3583	Liepāja, 4.XII	271 885
28.	"Ilga"	1907	211	Rīga, 5.XI	33 059
29.	"Imantā"	1903	1233	Rīga, 1.XI	115 000
30.	"Kaija"	1876	244	Rīga, 20.XI	60 000
31.	"Kalpaks"	1914	2190	Rīga, 14.XI	330 000
32.	"Kandava"	1901	1926	Liepāja, 24.XI	370 000
33.	"Kangars"	1903	2722	Rīga, 14.XI	327 008
34.	"Kaupo"	1905			409 200
35.	"Konsuls P. Dannebergs"	1904	2747	Liepāja, 26.XI	163 000
36.	"Krimulda"	1899	1970	Rīga, 30.XII	300 000
37.	"Krišjānis Valdemārs"	1925	1932	Rīga, 18.XI	
38.	"Krīvs"	1893	1340	Liepāja, 30.XI	169 575
39.	"Kuldīga"	1908	1978	Liepāja, 28.XI	404 400
40.	"Mols"	1888	117	Jelgava, 27.XI	34 476
41.	"Neptuns"	1895	91	Jelgava, 27.XI	28 685
42.	"Ogre"	1918	333	Liepāja, 24.XI	117 582
43.	"Rasma"	1902	3204	Ļeņingrada, 26.XI	225 000
44.	"Rauna"	1899	2349	Rīga, XI	340 200
45.	"Sigulda"	1901	1999	Rīga, 6.XI	300 000
46.	"Skauts"	1897	2136	Liepāja, 18.XI	346 368
47.	"Skrunda"	1918	2414	Liepāja, 5.XI	315 000
48.	"Spīdola"	1905	2833	Liepāja, 12.XI	126 000
49.	"Sports"	1909	3283	Rīga, 21.XI	342 784
50.	"Turaida"	1900	2388	Rīga, 28.XI	365 400
51.	"Velta"	1890	2347	Rīga, 13.XII	75 600
52.	"Venta"	1908	1886	Rīga, 10.XII	200 000
53.	"Vienība"	1884	288	Rīga, 11.XII	16 681

Tabulā minēto nacionalizēto kuģu skaitā bija 46 transportkuģi (tvaikoņi), 5 preču un pasažieru kuģi, 1 ledlauzis ("Krišjānis Valdemārs") un viens motorkuģis ("Bru"). Taču šis saraksts nav pilnīgs. Arhīvu dokumenti ļauj apgalvot, ka tikuši nacionalizēti arī citi Latvijas kuģi, kaut gan to nacionalizācijas akti šobrīd vēl nav atras-

ti. Te jāmin ostas ledlauzis "Lāčplēsis" (253 BRT, uzbūvēts 1914. gadā), jūras velkoņi "Mednis" (84 BRT, 1893. g.) un "Karl Kronenberg" (70 BRT, 1911. g.), hidrogrāfiskais kuģis "Hidrografs" (229 BRT, 1918. g.), transportkuģis "Saule" (1207 BRT, 1890. g.) un "Rīga" (1207 BRT, 1914. g.) ar kopējo ton-

nāžu 3120 BRT. Tātad zināms, ka bija nacionalizēti 63 Latvijas Tirdzniecības flotes kuģi (112 917 BRT).

Interesanti būtu dati par nacionalizētās flotes bilances vērtību, bet diemžēl arhīvi vēl nav atklājuši visus savus noslēpumus — un pilnīgu apkopojošu ziņu nav. Taču par 52 kuģiem šī summa bija 11 440 143 lati. Ņemot vērā, ka lats bija konvertējama valūta, nacionalizēto kuģniecības uzņēmumu vērtība izsakāma visai ievērojamā summā.

Nacionalizācijas gaitā tika sastādīti kuģu pieņemšanas akti, kas ir interesanti vairākos aspektos. Kuģa pasē līdzās tehniskajiem parametriem uzrādītas samērā detalizētas ziņas par kuģa korpusa, tvaika iekārtu un palīgmehānismu stāvokli, kas ļauj gūt relatīvi pilnīgu priekšstatu par nacionalizētās flotes tehnisko stāvokli. Ņemot vērā šos datus, nacionalizācijas komisijas deva vērtējumus par kuģa turpmākās ekspluatācijas iespējām. Labu tehniskā stāvokļa novērtējumu saņēma divi Latvijas kuģi — tvaikonis "*Gundega*" un ledlauzis "*Krišjānis Valdemārs*" — un divi Lietuvas tvaikoņi — "*Kretinga*" un "*Mariampole*". Daudzu kuģu tehniskais stāvoklis tika novērtēts par apmierinošu, bet bija arī vērtējums — neapmierinošs. Piemēram, tvaikoni "*Arija*" atzina par stipri nolietotu, kam nepieciešams atjaunošanas remonts, tvaikoņiem "*Dole*" un "*Spīdola*" nepieciešams kapitālais remonts. Var minēt arī citus kuģu tehniskos nodrošinājumus. Radioiekārtas uz kuģa liecina ne tikai par iespējām nodibināt nepieciešamos sakarus ar krastu un citiem kuģiem, bet, tāpat kā navigācijas iekārtas, ir nepieciešams drošas kuģošanas priekšnoteikums. Taču radiostacijas nebija uz visiem ku-

ģiem. Jaunas radiostacijas, uzstādītas 1939. gadā, bija tikai diviem tvaikoņiem — "*Dole*" un "*Skauts*". Uz "*Skauta*" uzstādītā radiostacija bija izgatavota rūpnīcā VEF. Uz ledlauža "*Krišjānis Valdemārs*" bez radiostacijas bija uzstādīts arī radiopelengators. Pārskatā par Latvijas floti 1940. gada augustā minēti dati:

1. Kuģi, kam ir radiostacijas ar īsajiem un vidējiem viļņiem, — 9
2. Kuģi, kam ir radiostacijas ar vidējiem viļņiem, — 21
3. Kuģi, kam ir radiostacijas ar īsajiem un garajiem viļņiem, — 10
4. Kuģi, kam ir radiostacijas (vecās) ar dziestošajiem viļņiem, — 10
5. Kuģi, kam ir tikai uztvērēji, — 15
6. Kuģi ar radiotelefonu, — 2
7. Kuģi bez radiostacijām un uztvērējiem, — 1
8. Kuģi ar radiopelengatoriem, — 18
9. Kuģi ar eholotiem, — 3
10. Kuģi ar žiromkompasiem, — 1.¹⁵

Kopumā nacionalizēto Latvijas Tirdzniecības floti nevar vērtēt viennozīmīgi. Kaut gan kuģu vidējais vecums bija 36,6 gadi, bet 19 kuģiem bija vairāk par 40 gadiem (tie parasti bija nelieli kuģi), tehniskā ziņā Latvijas flote neatpalika no toreizējās PSRS flotes.

Arī kuģniecības īpašumu nacionalizācija tika veikta pilnībā. Zināmu priekšstatu par nacionalizāciju sniedz LPSR TKP 1941. gada 18. februāra 239. lēmuma 2. pielikums, kurā uzskaitīti visi velkoņi, motorkuģi tehniskie un peldošie līdzekļi bez tvaika dzinēja, kas nododami

¹⁵ LVA, 1071. f., 1. apr., 48. l., 105., 156., 196. lp.; 50. l., 97., 99. lp.

PSRS Jūras flotes tautas komisariātam. Tehniskās flotes sarakstā 71 nosaukums: peldošie celtni, pāldziņi, zemessūcēji, bagari, šalandas, liellaivas. Tālāk minēti 29 velkoņi, motorlaivas, motorjahtas utt. Taču tā bija tikai daļa nacionalizēto peldošo līdzekļu. Piemēram, velkoņi. 1940. gada dati liecina, ka Latvijā to bija 114, no tiem 19 piederēja valstij, 18 — nacionalizētajiem uzņēmumiem un 77 — privātpašniekiem.¹⁶ Šajā skaitā bija kā jūras, tā upju velkoņi. Pirmkārt tika nacionalizēti jūras velkoņi. Tā 1940. gada 31. oktobrī Rīgā nacionalizēja velkoni "Vanags" (226 ZS), bet tā paša gada novembrī vēl 41 lielu velkoni, t. sk. "Vairogs" (200 ZS), "Valdemārs" (330 ZS), "Gulbis" (190 ZS), "Mednis" (250 ZS), "Rīga" (160 ZS) un "Rīga" (260 ZS), "Rota" (300 ZS) u.c. Par velkoņiem vēl jāpiebilst, ka daudzi no tiem bija uzbūvēti Rīgā; no vienā arhīva lietā koncentrētajiem 42 velkoņu nacionalizācijas aktiem var konstatēt, ka vismaz 14 no tiem būvēti Rīgā (vairākos gadījumos būvēšanas vietas aktos nav uzrādītas): "Alfa", "Arija", "Beta", "Balva", "Valdemārs", "Velta", "Grauds", "Gulbis", "Dzintars", "Džons", "Dolomīts", "Līgo", "Mintauts" un ugunsdzēsēju kuģis "Kēncis".¹⁷

Kuģniecības uzņēmumu un to mantības nacionalizācijas iniciatoru lomā uzstājās ne tikai LPSR Finanšu tautas komisariāts un Tautas Komisāru padome, bet arī citi tautas komisariāti. Piemēram, pēc speci-

ālas rakstiskas (bet npublicētas) LPSR mežrūpniecības tautas komisāra pavēles tika nacionalizēti visi enkurnieku peldošie līdzekļi un piederumi, t. sk. 15 velkoņu: "Rīga", "Rekords", "Cerība", "Gauja", "Daugava", "Vera" (piederēja J. Vaivadam un K. Riekstiņam), "Aleksandrs", "Balva", "Palīgs" (K. Jākobsonam), "Akots", "Grauds", "Flora", "Draugs" (I. Zeltiņam) un "Dolomīts" (E. Kalniņam).¹⁸

Kā liecina arhīvu dokumenti, nelielu velkoņu un jo sevišķi dažādu motorlaivu (t. sk. zvejnieku) nacionalizācija izsauca daudzas sūdzības par varas nelikumīgo rīcību. Parasti visas sūdzības tika noraidītas. Tikai vienreiz — Nacionalizācijas komitejas 1941. gada 28. janvāra sēdes protokolā Nr. 7 fiksēts lēmums denacionalizēt K. Poka laivu ar 0,5 ZS paštaisītu tvaika dzinēju.¹⁹

Nacionalizētos kuģus un velkoņus nodeva ne tikai PSRS Jūras flotes tautas komisariāta, bet arī citu resoru rīcībā. PSRS Jūras kara flotes tautas komisariātam nodeva transportkuģus "Rīga" un "Vienība", hidrogrāfiskās izpētes kuģi "Hidrografs", velkoņus, kā arī "Kaija" un "Grauds", piecas motorlaivas, motorjahtu "Hervud" (50 ZS) u.c. Iekšlietu tautas komisariāta robežapsardzības karaspēka pārvaldei nodeva nelielo motorkuģi "Bru".

Tvaikonis "Dzintarkrasts" nonāca zivj rūpniecības tresta pakļautībā. PSRS Upju flotes tautas komisariāts saņēma upju flotes tehniskos kuģus, 18 velkoņu, 18 preču un pasažieru tvaikoņu. Pavisam kopā šim komisariātam ti-

¹⁶ LVVA, 1684. f., 5. apr., 26. l., 17.—20., 68.—72. lp.

¹⁷ LVA, 1071. f., 1. apr., 48. l., 41.—209. lp.; 49. l., 42., 50., 58., 62., 82., 86., 94., 98., 102., 106., 110., 122., 130., 138. lp.

¹⁸ LVA, 1071. f., 1. apr., 50. l., 11. lp.

¹⁹ Turpat. — 47. l., 29. lpp.

ka nodotas 346 liellaivas, 46 tvaikoni, kā arī citi Latvijas kuģniecības transportlīdzekļi.²⁰

Latvijas Republikā bija reģistrētas 348 jahtas, kas piederēja galvenokārt Latvijas, Rīgas, Jūrmalas, Kurzemes u.c. jahtklubiem, kā arī privātpersonām. Praktiski tās visas tika nacionalizētas. To skaitā kuģīpašniekam F. Graudam nacionalizēja četras parastās un vienu motorjahtu. Piebildīsim, ka F. Grauda kuģniecības firmai nacionalizācijas brīdī nebija parādu par kuģiem, bet bankas rēķinos glabājās 658 616,64 lati.²¹

Tika nacionalizētas (precīzāk konfiscētas) arī kuģīpašnieku personiskās automašīnas: A. Zēberga "Dodžu", K. Jansona "Buiku", A. Bērziņa "Linkolnu" un P. Danneberga "Mercedesu" nodeva Latvijas Valsts jūras kuģniecības rīcībā; F. Grauda "Pakards" un S. Kalniņa "Hanomags" nonāca LPSR Tautas Komisāru Padomē; J. Freimaņa "Pontiaks" — LPSR Jūras flotes Tautas Komisāru Padomē, bet J. Zalcmaņa "Pakards" — LPSR Iekšlietu Tautas Komisariāta jūras nodaļā.²²

Un beidzot vēl atgādināsim, ka tika nacionalizētas visas transporta, sagādes un noliktavu iestādes un kantori, kuģniecības aģentūras u.tml. Tā LPSR tirdzniecības tautas komisāra J. Pumpura 1940. gada 29. novembra pavēlē Nr. 235 minētas 14 iestādes,

kas nacionalizējamas. To skaitā tādas kā "Baltrusta" — Baltijas—Krievijas transporta un noliktavu akciju sabiedrība, akciju sabiedrība "Merkurs" u.c.²³

Balstoties uz arhīvu materiāliem par flotes un kuģniecības uzņēmumu nacionalizāciju, gribētos pakavēties vēl pie viena kara priekšvakara dokumenta. 1941. gada 16. jūnijā PSRS Tautas Komisāru Padome pieņem lēmumu Nr. 5074 par 19 Latvijas kuģu pārdēvēšanu. Minēsim tikai dažus raksturīgus "revolucionārā perioda" piemērus. Tā tvaikonis "*Arija*" saņēma jaunu nosaukumu — "*Sarkanā zvaigzne*", "*Everiga*" — "*Maršals Timošenko*", "*Everita*" — "*Strādnieku gvarde*", "*Everolanda*" — "*T. Nette*", "*Konsuls P. Dannebergs*" — "*Biedrs*" utt.²⁴ Karš pārtrauca iecerētā pasākuma īstenošanu, taču pēckara periodā to pabeidza pilnībā.

1940.—1941. gada Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes un kuģniecības uzņēmumu nacionalizācijas (pareizāk gan būtu runāt par konfiskāciju) materiālu izklāsts nepārprotami liecina par to, ka, Padomju Savienībai anektējot Latvijas Republiku, tā zaudēja savu suverenitāti un tajā tika realizēta politika, lai latviešu tautai liegtu nodarboties ar jūrniecību.

Edgars Blūmfelds

²⁰ LVA, 1071. f., 1. apr., 47. l., 20., 21., 26., 29., 43.—49. lp.; 3. l., 63., 64. lp.

²¹ Turpat. — 50. l., 1.—9., 19. lp.; 55. l., 18. lp.

²² Turpat. — 47. l., 23. lp.

²³ LVVA, 1684. f., 5. apr., 26. l., 22., 26. lp.

²⁴ LR Ministru Padomes arhīvs. — 124. l. — 46. lp.

SLEPKAVĪBA TALLINAS REIDĀ

1941. gada jūnija beigās vācu armija strauji devās uz priekšu un bija skaidrs, ka padomju varas stundas Latvijā ir skaitītas. Masu kapi vēl nebija atrakti, taču ar daudzajām nelikumībām un zvērībām, sevišķi ar nesenā cilvēku deportāciju bolševiki savā īsajā valdīšanas laikā bija panākuši, ka latvieši savus gadsimtu ienaidniekus vāciešus gaidīja kā atbrīvotājus.

Bolševikiem līdzī bēga padomju aktīvisti un cilvēki, kas ticēja komunistu propagandai. Bija arī tādi, kurus piespieda doties uz austrumiem ar varu. Bēgļu liktenis piemeklēja arī vairākus simtus latviešu jūrnieku — to kuģu komandu locekļus, kurus bolševiki paspēja evakuēt no Rīgas un Ventspils ostām. Jūrnieki paši svešajai varai gan nebija vajadzīgi, taču bez viņiem nevarēja aizvest līdzī Latvijas tvaikoņus. Lai nepieļautu "neapzinīgo elementu" — komandu locekļu — bēgšanu no kuģiem, tika veikti pasākumi — nostādīta apsardze. Parādījās ap 200 "pasažieru", jo jūras ceļš daudziem šķita drošāks vācu pagaidām neapdraudēto rajonu sasniegšanai. Arī bagāžas sanāca daudz, jo Latvija vēl nebija gluži izlaupīta.

27. jūnijā bolševiki no Rīgas aizveda 15 latviešu tālbraucēju tvaikoņu, ledlaužu *"Krišjānis Valdemārs"* un *"Lāčplēsis"*, 3 peldošos celtnus, divus upju tvaikoņus. Evakuēties piespieda arī 11 jūras velkoņus ar to komandām; dažiem jūrniekiem vēlāk izdevās atgriezties Latvijā. Uz šiem kuģiem brauca vairāk nekā

600 latviešu jūrnieku. Lielākā daļa aizbrauca uz neatgriešanos.

Tvaikonis *"Atis Kronvalds"* (bij. *"Abava"*) bija viens no pēdējiem, kas 27. jūnija pievakarē atstāja Daugavas grīvu un, bolševiku apsardzes kuteru pieskatīts, devās ziemeļu virzienā. Kapteinis Mārtiņš Čakste un 1. stūrmanis Jānis Liepnieks vairs nebija rīcības brīvi, jo tvaikoni komandēja kāds sarkanās flotes leitnants.

Pērnavā — Rohukilā — Trigi līcis — Paldiski — Tallina... Tāds bija vācu aviācijas bieži traucētais un mīnu apdraudētais tvaikoņa *"Atis Kronvalds"* maršruts. "Pasažieri" Pērnavā atstāja kuģi, taču sardzi pastiprināja un uzstādīja zenītlieģabalus.

Neziņu par Latvijā notiekošo tvaikoņa vīriem palīdzēja klievēt vācu virspavēlniecības radioziņojumi, kurus tie slepus klausījās ar matrožu telpās palikušo un jauno saimnieku acīm noslēpto uztvērēju. Tā viņi uzzināja, ka Lēņingradā latviešu jūrniekus noņem no kuģiem un izsūta uz PSRS vidieni... (Ziņa bija pareiza; fašistu propagandas ministrs J. Gebelss apgalvoja, ka bolševiku izdarības nav nekādas vajadzības pārspīlēt vai izdomāt — pietiek par tām paziņot.) Kuģa *"Atis Kronvalds"* jūrnieki sprieda, ka nebūtu slikti nokļūt līdz Somijai vai vismaz uzsēdēt kuģi uz kāda no Monzunda sēkliem, lai tā atpaliktu no bēgošās flotes. Taču apsardzes dēļ šis nodoms nebija realizējams.

Tallinā no kuģa pazuda kurinātāja palīgs Semjons Grigorjevs, deviņ-

padsmitgadīgs puisis no Līvāniem. It kā dezertieri Grigorjevu meklējot, čekas vīri sāka vest uz nopratināšanu (piemēram, sitot ar šautenes laidī pa galvu) pārējos "Atis Kronvalds" jūrniekus. Pēc dažām dienām atradās arī pazudušais kurinātāja palīgs. "Smagi nopratināts", viņš izstāstīja izmeklētājiem par komandas nodomu bēgt...

9. augustā Sarkankarogotās Baltijas flotes kara tribunāls — kara juristi Morozovs un Titovs un brigādes komisārs Akimovs tiesāja 16 tvaikoņa "Atis Kronvalds" komandas locekļus. Krievijas PFSR kriminālkodeksa 58. pants, "dzimtenes nodevība"... Desmit cilvēkiem tika piespriests nāves sods nošaujot. Lūk, viņu vārdi:

Mārtiņš Čakste, dz. 1892. g.;

Jānis Liepnieks, dz. 1910. g.;

Jānis Vitols, dz. 1886. g.;

Pēteris Leimanis, dz. 1891. g.;

Roberts Bahs, dz. 1911. g.;

Rihards Liepiņš, dz. 1923. g.;

Fricis Ozols, dz. 1912. g.;

Semjons Grigorjevs, dz. 1922. g.;

Ludvigs Ozoliņš, dz. 1909. g.;

Leo Linkuns, dz. 1916. g.

Vienu komandas locekli attaisnoja, pārējiem piesprieda dažādus soda termiņus labošanas darbu nometnēs. Diviem no tiem — matrozim Frīdri-

ham Silam un kurinātājam Arvidam Cielavam — pēc dramatiskiem pārdzīvojumiem uz cietumā pārvērstā motorburinieka "Venus" izdevās nokļūt pie vāciešiem un atgriezties Latvijā. Viņi pastāstīja par izrēķināšanos ar "Atis Kronvalds" jūrnikiem un nodeva atklātībai līdzpaņemto sprieduma kopiju (Tēvija. — Nr. 57. — 1941. gada 4. septembris).

Dzīvus palikušos latviešu jūrniekus Leningradā un Kronstatē tiešām noņēma no kuģiem un bez kādiem tiesas spriedumiem nosūtīja spaidu darbos uz Kazahiju — Arāla un Balhaša ezera krastiem. Tiesa, pēc gada daļu no viņiem mobilizēja jaundibinātajā Latviešu sarkanajā gvardē, aizstājot nāvi tuksnesī ar nāvi Piemaskavas sniegos.

Pieminot tvaikoņa "Atis Kronvalds" jūrnieku nošaušanu, der piezīmēt, ka laikrakstā "Tēvija" publicētos materiālus vēlāk apstiprinājušas citu cilvēku liecības. Kāds no šiem lieciniekiem zināja arī stāstīt, ka tvaikoņa jūrnieki, septiņpadsmitgadīgo Rihardu Liepiņu ieskaitot, nogalināti uz Sarkankarogotās Baltijas flotes kreisera "Kirov" klāja Tallinas reidā...

Arvis Pope

TVAIKOŅA "KRIMULDA" BOJĀEJA

Viena no traģiskākajām lappusēm Latvijas jūras kuģniecības vēsturē bija II pasaules karš. Kara darbība un lielās politiskās pārmaiņas Latvijā 1940. gadā ietekmēja daudzu kuģu

un līdz ar to cilvēku likteni. Tos kuģus, kuri atradās Baltijas jūrā, 1940. gada beigās nacionalizēja un iekļāva Latvijas Valsts jūras kuģniecībā. Viens no tādiem bija tvaikonis

"Krimulda". Par šī kuģa darbību un bojāeju karā (līdzīgs liktenis piemeklēja arī citus Latvijas kuģus) vēsta tvaikoņa "Krimulda" pēdējais kuģa žurnāls, kas glabājas Latvijas Valsts vēstures arhīvā.¹ Tajā ir ieraksti par laiku no 1940. gada 12. oktobra līdz 1941. gada 2. jūlijam.

1940. gada oktobrī tvaikonis "Krimulda" veica braucienu no Ventspils uz Ļeņingradu, tad uz Tallinu. Novembra sākumā tam bija reiss no Ļeņingradas uz Hanko pussalu ar kokmateriālu kravu. Tad brauciens uz Pērnavu, kur uzņēma koku kravu. To nogādāja uz Monzunda salām Sarkanās Armijas vajadzībām.

1941. gadu tvaikoņa apkalpe sagaidīja Rīgā. Tā gada pavasarī kuģis veica divus reišus ar kokmateriāliem no Rīgas un Liepājas uz Monzunda salām.

1941. gada 12. jūnijā tvaikonis "Krimulda" piestāja Rīgas ostā, lai uzņemtu zāģmateriālus. Laikā no 1940. gada 12. oktobra bija notikušas izmaiņas kuģa komandā.

1940. gada 24. novembrī uz tā uzkāpa 2. mehāniķis A. Ungurs. 1941. gada 13. jūnijā viņu no kuģa ar mantām aizveda miliči.

1941. gada 2. jūnijā, kad kuģis bija Ļeņingradā, uz slimnīcu aizveda kurinātāju P. Mežu.

1941. gada 6. jūnijā dienestu uzsāka 3. stūrmanis R. Kviesītis.

1941. gada 7. jūnijā 1. stūrmani V. Jurjevu komandēja uz Liepāju un viņa vietā nozīmēja tvaikoņa "Rauņa" 2. stūrmani J. Innusu.

1941. gada 17. jūnijā dienestu uz kuģa uzsāka matrozis H. Eberleins un jaunākais matrozis E. Virzis.

1941. gada 18. jūnijā kuģi pabeidza lādēt zāģmateriālus — un tas no Rīgas izbrauca uz Kaltēni, kur sāka uzņemt uz klāja balķus. Kravu pabeidza uzņemt 22. jūnijā pulksten 13³⁰.

Tvaikonis izbrauca uz Kolku, lai tālāk dotos uz Hanko pussalu. Pulksten 8³⁰ pie Ovišiem kapteinis saņēma radiotelegrammu ar pavēli iegriezties tuvākajā ostā. Tvaikonis "Krimulda" iebrāuca Ventspils ostā.

Kara darbība aptvēra jau Latvijas teritoriju. 24. jūnija pēcpusdienā Ventspils ostas strādnieki sāka nokraut klāja kravu. Divas reizes to pārtrauca gaisa trauksmes. Dienas vakarā bija Ventspils ostas priekšnieka pavēle nosūtīt viņa rīcībā četrus jūrniekus. Lozes izvilka 3. stūrmanis R. Kviesītis, kurinātājs L. Ābols, matrozis I. Zemzaris, vecākais matrozis K. Bauls.

Klāja kravu turpināja nokraut līdz 27. jūnijam. Iepriekšējā dienā komanda aizkrāsoja ar melnu krāsu karogu un skursteņa zīmi.

27. jūnijā pulksten 5⁰⁰ tvaikonis "Krimulda" ar velkoņa "Vanags" palīdzību atgāja no malas. Kuģis pievienojās konvojam, kas izbrauca uz Monzunda salām. 13³⁰ Kihelkonnas līcī tos no krasta apšaudīja Sarkanās Armijas artilērija, un kuģi pagriezās atpakaļ. Pēc divām stundām konvojs ceļu turpināja. Vakarā ap pulksten 20⁰⁰ kuģu karavāna apstājās.

Visu 28. jūniju kuģi stāvēja uz enkura un ceļu turpināja tikai 29. jūnija pusdienā. Tvaikonis "Krimulda" gāja aiz tvaikoņa "Ilga". 30. jūnijā kuģi atkal stāvēja uz enkura.

1. jūlijā pulksten 18²⁰ kapteinis saņēma pavēli doties uz Ļeņingradu. Tvaikonis "Krimulda" gāja starp

¹ LVVA, 5274. f., 4. apr., 14. l.



Tvaikonis "Krimulda"

tvaikoņiem "Ilga" un "Arethusa". Pulksten 20³⁰ apmēram pusjūdzi no Vormsi pie zēģelēšanas bojas kuģi torpedēja. Torpēda trāpija tvaikoņa kreisajā bortā pie priekšējā masta, un kuģis pārlūza. Masti pārkrita pār kreiso bortu.

Komanda nolaida ūdenī abas laivas. Tajās trūka vecākā matroža V. Štrausa, matrožu K. Skrastiņa, H. Eberleina, H. Nahtmaņa, dunkemana (vecākais kurinātājs) J. Tilika.

Pie kuģa piebrauca arī tvaikoņu "Ilga" un "Arethusa" glābšanas laivas.

2. stūrmanis M. Griezītis apbraukāja laivā kuģa bojāejas vietu un meklēja pazudušos, taču bez rezultātiem.

Sprādzienā bija cietuši arī pārējie jūrnieki. Kurinātājam K. Fogelim bija lauza kreisā kāja. Kontuzēts bija stjuarts A. Veinbergs, galdnieks B. Millers, kurinātājs E. Ruka.

Izglābušies jūrnieki glābšanas laivās brauca uz Vormsi bāku. Netālu no krasta pie tām piebrauca motorlaiva un aizvilka laivas uz Rohukilu.

2. jūlijā tvaikoņa "Krimulda" komandu nogādāja Hāpsalā.

Kuģa žurnāla pēdējās lapas ieraksts par tvaikoņa "Krimulda" komandas sastāvu 1941. g. 1. jūlijā plkst. 20³⁰

kapteinis	Rērihs Juris Kārļa d.	7. IX 1881.	kontuzēts
1. stūrmanis	Innus Jēkabs Indriķa d.	25. XI 1891.	
2. stūrmanis	Griezītis Mārtiņš Andža d.	20.X 1912.	

1. mehāniķis	Liniņš Jānis Pētera d.	28.X 1869.	
3.mehāniķis	Timmermans Jānis Jāņa d.	6.I 1873.	
telegrāfists	Kilevics Jānis Miķeļa d.	6.XII 1911.	kontuzēts
namdaris	Millers Bernhards Mārtiņa d.	2.VIII 1896.	kontuzēts
bocmanis	Strautiņš Klāvs Andreja d.	15.II 1892.	
vec. matrozis	Štrauss Valdemārs Kārļa d.		sprādzienā pazuda bez vēsts
1. kl. matrozis	Skrastiņš Kārlis Aleksandra d.	17. XII 1921.	sprādzienā pazuda bez vēsts
1. kl. matrozis	Eberleins Helmūts Aleksandra d.	17. IV 1922.	sprādzienā pazuda bez vēsts
2. kl. matrozis	Nahtmanis Harijs Jēkaba d.	2. VIII 1923.	sprādzienā pazuda bez vēsts
jaunākais matrozis	Virzis Eduards Eduarda d.	9. I 1916.	
dunkemans	Tiliķis Jēkabs Miķeļa d.	2. IV 1906.	sprādzienā pazuda bez vēsts
1. šķ. kurinātājs	Ruka Edgars Jūlija d.	23. VIII 1920.	kontuzēts
1. šķ. kurinātājs	Auziņš Alberts Andreja d.	7. II 1919.	
2. šķ. kurinātājs	Fogels Kārlis Friča d.	13. II 1923.	lauzta kāja
2. šķ. kurinātājs	Strautiņš Edgars Klāva d.	30. III 1920.	
stjuarts	Veinbergs Aleksandrs Jāņa d.	16. II 1894.	kontuzēts
pavārs	Boters Alberts Ulriha d.	23. VIII 1904.	vispārējs satricinājums
apkalpotājs	Lukažs Fricis Miķeļa d.	13. VIII 1924.	

Aigars Miklāvs

OTRAIS PASAULES KARŠ UZ JŪRAS

(1939., 1940., 1941. g.)

I pasaules karš bija beidzies, atstājot gan uzvaras gandarījumu, gan zaudējuma rūgtumu. Vairāk nekā desmit miljonu jaunu, spēkpilnu dzīvību tas bija izdzēsis daudzajos kauju laukos, un neviens tā arī nekad īsti nepateiks, cik no šī skaita paņēmis karš uz jūras.

Abu vareno pretnieku — Anglijas un Vācijas — ar mainīgām sekēm izcīnītājās jūras kaujās pie Koronelas, Falklandes un Skageraka jeb Jitlandes bija vēl kaut kas no seno jūras kauju "krūti pret krūti" karreibīgās bravūras. Jauno, arvien spēcīgāko ieroču uguns iznīcības apjomi liecināja, ka divu eskadru jūras kaujā gūtie smagie zaudējumi vairs praktiski nespēja noteikt uzvarētāju, tāpat nespēja būtiski ietekmēt kara gaitu.

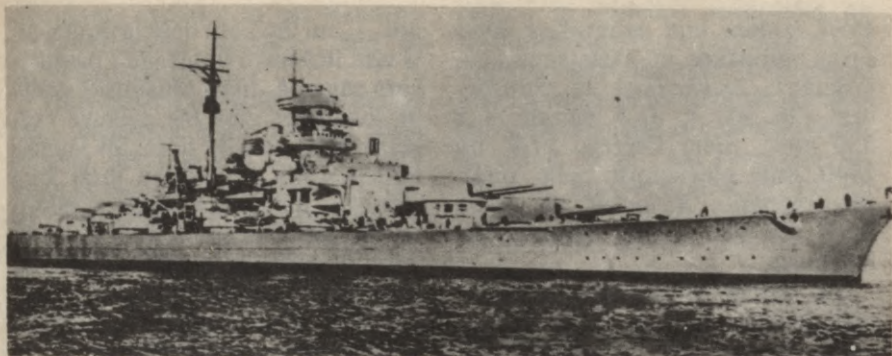
II pasaules karu lielvalstis sagaidīja ar kuģiem, kuri vēl teicami kalpoja no iepriekšējā kara. Vairāki no tiem gan bija atkārtoti modernizēti, dažiem pat mainīts siluets, taču ne jau tikai "vecu labo laiku" kvalitatīvais tērauds un kuģu būvētāju krietnais darbs lika saglabāt vecos kaujaskuģus.

Ieskatoties lielvalstu karakuģu sarakstos II pasaules kara priekšvakarā, redzams, ka ASV flotei kaujaskuģu no I pasaules kara laika ir 38% no kopskaita, Francijai — 56%, Itālijai — 57%, Lielbritānijai — 65%, Japānai — 67%, bet PSRS — pat visi 100%. Vienīgi karu zaudējušai Vācijai visi septiņi lielie kaujaskuģi bija

moderni pēckara darinājumi. Aplūkojot starpkaru periodā būvēto jauno kaujaskuģu tehniskos datus, joprojām saskatāma valdošā tendence — kuģu tonnāžas, bruņu biezuma un galvenās artilērijas kalibru palielināšana, lai būtu iespējams apkarot ienaidnieku no lielāka attāluma.

Atcerēsimies īpatnējo situāciju, kāda bija radusies Vācijā pēc Versaļas miera līguma. Izņemot nelielu daļu sīkāku kuģu, flotes galvenos spēkus pārņēma sabiedrotie un aizveda uz britu flotes bāzi Skapaflovas līcī Orkneju salās Ziemeļskotijas piekrastē. Tur vācu floti internēja, bet uz kuģiem atstātās samazinātās vācu komandas, izmantojot radušos izdevību un paklausot sava admirāļa L. fon Reitera pavēlei, 1919. gada 21. jūnijā visus kuģus nogremdēja, atverot kingstonus (vārsti kuģa zemūdens daļā). Šādi kaut kādā mērā tikai glābts kādreizējais ķeizarkais flotes gods, sabiedrotie ieguva tikai vrakus (pēdējais no kuģiem ticis izcelts vēl tikai 1962. gadā!), bet vācu konstruktori stājās pie sarežģīta, taču interesanta uzdevuma risināšanas: kā, iekļaujoties Versaļas līguma atļautajās 10 000 tonnās, projektēt kaujaskuģi, kurā apvienotos pietiekami liela kalibra artilērija, bruņu biezums, ātrums un darbības rādiuss.

Pasaule apbrīvoja jaunradītos "kabatas bruņukuģus", un speciālistiem bija jāatzīst gan konstruktoru, gan kuģu arhitektu izcilais veikums. Tie bija no 1931. līdz 1934. gadam uz-



Vācu flotes milzenis — kaujaskuģis "Bismarck"

būvētie trīs bruņukuģi: "Deutschland" (kopš 1940. gada — "Lützow"), "Admiral Scheer" un "Admiral Graf Spee" — ap 12 000 tonnu tilpuma, ātrums 28 mezgli, galvenajā artilērijā 6 x 280 mm lielgabali. Iespējams, ka šie kuģi zināmā mērā varēja kalpot par ierosmi jaunās, neatkarīgās Somijas kuģu konstruktoriem, 1931. gadā būvējot savus mazos krasta aizsardzības bruņukuģus "Ilmarinen" un "Väinämöinen" (3900 t; 4 x 254 mm). Šajā gadījumā kompaktā risinājuma pamatā bija īpatnējie dabas apstākļi Somijas piekrastes ūdeņos, arī finansiālās iespējas.

Taču "kabatas bruņukuģu" ēra beidzās ātri. Hitlera nākšana pie varas un Vācijas aizvien atklātāka gatavošanās jaunam karam citu pēc cita ignorēja sabiedroto diktētos noteikumus. Gan vēl 1935. gadā Vācija noslēdza ar Lielbritāniju t.s. flotes vienošanos, apņēmoties ieturēt savas kara flotes tonnāžu attiecībā pret Lielbritānijas floti 1 : 3. Jau nākamajā gadā, tūdaļ pēc šīs vienošanās, ierindā tika ieskaitīti divi jauni kaujaskuģi: "Scharnhorst" un "Gneisenau" (jau 31 800 t; 32 mezgli; 9 x 280 mm). Jāatzīmē, ka ar šiem kuģiem sākās kon-

sekventa vācu kuģu konstruktoru un arhitektu tieksme veidot pamatprincipos līdzīgu visu turpmāk būvējamo lielo kaujaskuģu virsbūvi un līdz ar to siluetu (kompakts komandtilts, viens dūmenis, pakalējais masts netālu aiz tā), lai pretiniekam sagādātu iespējami lielas grūtības no attāluma kuģi ātri identificēt (prakse pierādījusi, ka satraukumā sabiedrotie pārskatījušies ne vienreiz vien).

Trīs gadus vēlāk, pašā II pasaules kara priekšvakarā, ierindā stājās jau divi vācu flotes milzeņi — vairāk nekā 42 000 t lielle kaujaskuģi "Bismarck" un "Tirpitz", katrs bruņots ar 8 x 380 mm lielgabaliem. Eiropā šiem modernajiem kuģiem tonnāžas, ātruma un artilērijas spēka ziņā (bet ne bruņu biezumā un modernajā aprīkojumā) varēja līdzināties vienīgi skaistais, bet jau vecīgais, 1918. gadā būvētais angļu kaujas kreiseris "Hood" (42 000 t; 31 mezgls; 3 x 381 mm).

Atbildot vācu mestajam izaicinājumam, kara priekšvakarā Lielbritānijas Kara flotes ierindā stājās pieci "King George V" tipa kaujaskuģi (35 000 t; 28 mezgli; 10 x 356 mm).

Francija jau no 1935. līdz

1936. gadam bija uzbūvējusi divus savus varenākos un skaistākos kaujaskuģus: "*Dunkerque*" un "*Strasbourg*" (26 500 t; 31,5 mezglis; 8 x 330 mm). Šiem kuģiem 1939. un 1940. gadā pievienojās lielie, oriģināli risinātie "*Richelieu*" un "*Jean Bart*" (38 500 t; 32,5 mezglis; 8 x 380 mm).

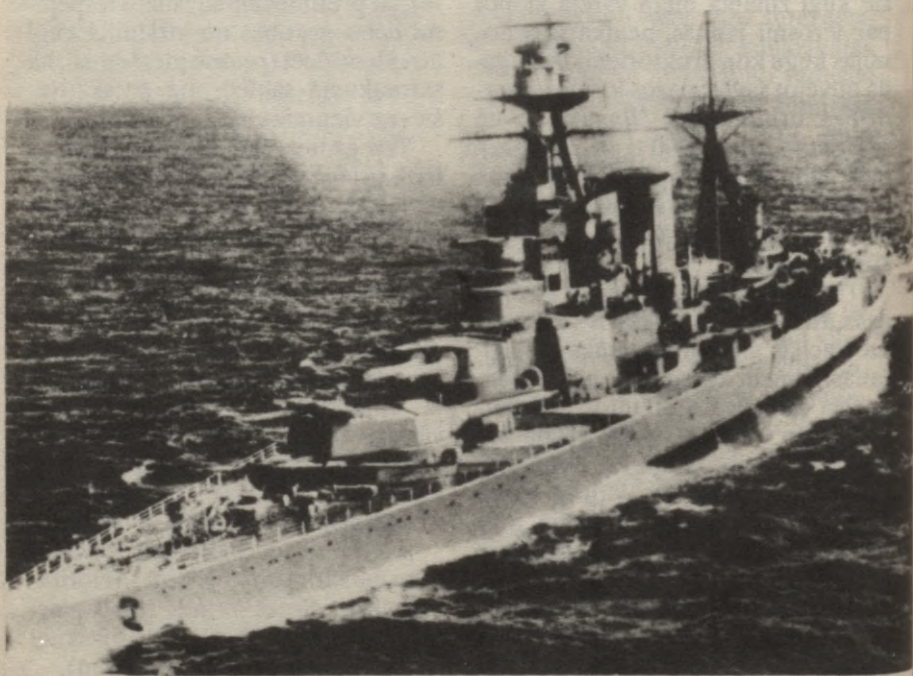
Ar saviem ātrajiem un arhitektoniski labi veidotajiem kaujaskuģiem varēja lepoties itāļi. Viņu 1937. gadā būvētie "*Littorio*" un "*Vittorio Veneto*" (38 000 t; 30 mezglis; 9 x 351 mm) un 1939. gadā ūdenī nolaistā "*Roma*" (41 000 t) liecina par kuģu tilpuma palielināšanos.

I pasaules karš uz jūras nostiprināja principiāli jaunu, līdz tam nebijušu jūras kara ieroci — zemūde-

nes —, un tās, kaut nelielā skaitā, bija visu lielvalstu flotēs jau I pasaules kara sākumā. Īpaši dinamiski skaita un kvalitātes ziņā tās pieauga tieši ķeizarkārī Vācijas flotē. Šis jaunais ierocis solīja apvērsumu jūras kara stratēģijā un taktikā. Atklātai eskadru divīcijai bija pievienojies uzbrukums no neredzama vai vismaz grūti samanāma ienaidnieka, bet transportkuģi ieguva mūžīgus, iepriekš neparedzamas nāves draudus.

Starpkaru periodā zemūdeņu būves apjoms pieauga un tās būvēja aizvien modernākā risinājumā.

Īpašu mērogu ieguva ātro, ar torpēdām spēcīgi bruņoto iznīcinātāju (Krievijas flotē šo kuģu nosaukums ir mīnu kuģi) būve, kā arī torpēdu ātrlaivu jeb torpēdkuteru flotīļu iz-



Angļu kaujas kreiseris "*Hood*"

veidošana, uzskatot to par vienu no draudošākajiem ieročiem cīņā ar milzu kaujaskuģiem.

Tikai pašās I pasaules kara beigās savu līdzdalību bikli pieteica jūras aviācija, pēc tam kad cepelīnu kara iespējas bija sevi izsmēlušas. Pirmie, no kreiseriem pārbūvētie daži lidmašīnu bāzeskuģi bija Lielbritānijas flotei, bet II pasaules kara sākumā angļiem to jau bija 11, amerikāņiem — 9, frančiem — 1, bet japāņiem — 15 (!).

Ja aviācija sākumā veica galveno kārt izlūkošanu, tad tagad nopietni sevi pieteica lidmašīnas — torpēdnesējas jeb torpēdlidmašīnas, kuru peldošie lidlauki — bāzeskuģi — ļāva startēt jebkurā okeānā, tālu no sauszemes bāzēm.

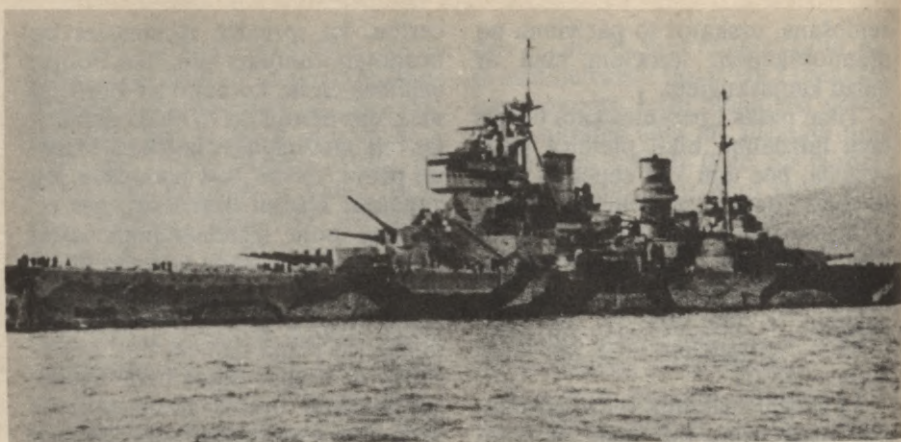
Tas viss bija, taču, pārlūkojot kaujaskuģu apbruņojumu, redzams, ka vismazākais lielgabalu skaits atvēlēts tieši zenītartilērijai. Īpaši vecākiem kuģiem kara sākumā to nebija vairāk par 2 — 6, retam 12. ASV "*Iowa*" klases kaujaskuģiem (45 000 t) kara beigās posmā bija ... 148 dažādu kalibru zenītiroči.

Kara priekšvakarā no Baltijas jūrai pieguļošo valstu kara flotēm lielākā un spēcīgākā bija Vācijai, tad nāca PSRS, Zviedrija, Polija, Somija, Igaunija un Latvija. Lietuvas flote tikai nesen bija sākusi veidoties — tās rīcībā bija tikai viens sargkuģis — "*Prezidentas Smetona*" (lidzīga tipa bijušais vācu mīnu traleris, tāpat kā mūsu "*Virsaitis*", taču vājāk apbruņots un aprīkots). Turklāt jau kopš 1939. gada marta Lietuvas vienīgo ostu Klaipēdu bija okupējuši vācieši, bet Šventoja osta vēl tikko bija sāktā izbūvēt.

Nemītiigi saasinoties Vācijas politiskajam konfliktam ar Poliju, nebija

cerību, ka spriedze mazināsies un bruņotais konflikts nenotiks. Polijas valdības ciešie kontakti ar Franciju un Lielbritāniju un to dotās garantijas bija mudinājušas izstrādāt slepeno plānu "*Pekin*", kas paredzēja, ka, situācijai kļūstot draudošai, trīs no četriem poļu iznīcinātājiem atstāj Poliju, dodas uz kādu no britu flotes bāzēm Skotijā un uzsāk kaujas operācijas kopā ar sabiedroto flotes vienībām. Šī plāna pamatā bija apsvērumi, ka Polijas flotes bāzi "Dancigas koridorā" ilgstoši aizstāvēt nevar un ka flotes spēcīgākie kuģi glābjami no iznīcināšanas. Tā, jau 30. augustā Polijas krastus steigā un slepeni atstāja iznīcinātāji "*Grom*", "*Blyskawica*" un "*Burza*", Angliju sasniedzot 1. septembrī, dienā, kad Polijā sākās karš.

II pasaules kara pirmās zalves, kā zināms, atskanēja no vācu 1906. gadā ūdenī nolaistā un nu jau par skolas kuģi pārdēvētā kaujaskuģa — Jitlandes kaujas veterāna "*Schleswig-Holstein*" (13 200 t; 18 mezglu; 4 x 280 mm), kurš negaidīti ieradās Dancigā "draudzības vizītē". Kuģis tika svinīgi sagaidīts, spēlēja orķestris, uz klāja sagaidītājus sveica vācu kadeti, bet zem klāja ... uzbrukuma signālu gaidīja jūrā pie Klaipēdas uzņemta jūras kājnieku triecienrota. Tas bija īpatnējs Trojas zirga variants, un, gribēti vai negribēti, arī simboliski, ka jauno karu reāli uzsāka iepriekšējā kara dalībnieka smagās artilērijas uguns pret Polijas krasta nocietinājumu — Vesterplati, kuras varonīgā aizstāvēšana pret pārspēku ierakstīja spožu lappusi poļu armijas vēsturē un izsauca cieņas pilnu apbrīnu arī no ienaidnieka puses. Vēl tikai pirms astoņiem gadiem toreizējais poļu jūras kapteinis



Angļu kaujaskuģis "Prince of Wales"

Jozefs Unrugs uz Latvijas karakuģa "Virsaitis" klāja Liepājas reidā draudzīgi bija stāvējis blakus vācu admirālim Konrādam Albrehtam, būdams Latvijas Kara flotes 10 gadu jubilejas goda viesis. Viņš bija ieradies ar poļu flotes vienību, kuras priekšgalā atradās iznīcinātājs "Wicher". Jau kara trešajā dienā vācu aviācija to nogremdēja, bet turpat mēnesi vēlāk, pēc Helas pussalas varonīgās aizstāvēšanas, piekrastes bruņoto spēku komandieris kontradmirālis Jozefs Unrugs kapitulēja vācu jūras spēku komandierim ģenerāladmirālim Konrādam Albrehtam...

Polijas flote tika iznīcināta, aizstāvēt dzimteni, bet zemūdenes izklīda atklātos ūdeņos turpināt kaujas darbību. Viena no jaunākajām poļu zemūdenēm — "Orzeļ", pēkšņi saslimstot tās komandierim, griezās pēc palīdzības Tallinas ostā, bet tur 14. septembrī tika internēta. Visa pasaule uzzināja, ka četras dienas vēlāk tā izbēgusi un pēc dēkaina brauciena ieradusies Anglijā, kur pievienojusies poļu vienībām. Taču tikai

ap 1980. gadu pasaule uzzināja līdz tam noslēpumā turēto faktu, ka Gdinas zvejas kuteris "Albatross" ("GDY—55"), kuru Latvijas Kara flote internēja Liepājas Kara ostā 18. septembrī, bija devies uz Tallinu slepenā uzdevumā — ar jebkuriem līdzekļiem atbrīvot tur internēto "Orzeļ". Pa ceļam uzzinājis par zemūdenes izbēgšanu, specgrupas komandieris bija nolēmis neitrālās Latvijas ostā iegūt tuvāku informāciju. Šī II pasaules kara un Latvijas Kara flotes vēstures lappuse jāaizpilda arī no mūsu puses — vēl ir dzīvi šīs intriģējošās epizodes aculiecinieki.

Kara pirmajās nedēļās pirmo lielo zaudējumu cieta britu flote — vācu zemūdene "U—29" nogremdēja vienu no 22 600 t lielajiem lidmašīnu bāzeskuģiem "Courageous".

Karā ierautās Eiropas valstis maz satrauca Hitlera un Staļina dīvainā draudzības līguma acīm redzamās sekas — triju Baltijas valstu neitralitātes zaudēšana. Padomju ultimātīvo prasību rezultātā tika noslēgts savstarpējās palīdzības līgums, un pa-



Angļu līnijkreiseris "Repulse"

domju bruņotie spēki, Baltijas jūras Kara flotes vienības ieskaitot, izvietojās tiem piešķirtajās bāzēs. Atdota tika arī Liepājas Kara osta un Latvijas zemūdeņu divīzions, bet jūras aviācija steigā bija spiesta pārdislocēties uz Rīgu: abas zemūdenes "Spīdola" un "Ronis" līdz ar palīgkuģi "Varonis" izvietojās pie provizoriskiem koka steķiem Andrejostā, bet jūras lidmašīnas — Ķīšezerā pie Sužu muižas.

Bija saņemts pirmais trieciens Baltijas neatkarībai, bet ziemeļos — dots varonīgās Somijas prettrieciens nekaunīgā kaimiņa nesalīdzināmajam pārspēkam. Somijas ūdeņos ziemas kara apstākļos flotes darbība ierobežojās galvenokārt ar kuģu artilērijas izmantošanu gaisa uzbrukumu atvairīšanai, un Somijas Kara flotes zaudējumi bija nelieli.

Pirmā kara gada beigās notika divas jūras drāmas — divu daudzdzinātu un preses slejās bieži fotoattēlos redzamu kaujaskuģu bojāeja.

Naktī no 13. uz 14. oktobri slaveņajā un ārkārtīgi stingri nocietināta-

jā britu flotes bāzē Skapaflovā pādroši iekļuva kapteiņa Gintera Prīna vadītā vācu zemūdene "U—47" un, uzbrūkot ar torpēdām, nogremdēja tur noenkuroto 28 000 t kaujaskuģi "Royal Oak" ar visu komandu. Par šo veikumu G. Prīns — pirmais nacistiskās Vācijas flotē — saņēma Bruņinieka pakāpes Dzelzs krustu ar ozollapām, bet 833 britu ģimenes — savu piederīgo nāves ziņu.

Taču 13. datums izrādījās liktenīgs arī vāciešiem: 13. decembrī pasauli aplidoja vēsts par populārā "kabatas bruņukuģa" "Admiral Graf Spee" dramatisko galu. Izsekojuši kuģa — korsāra gaitām Atlantijas okeānā, trīs angļu kreiseri Laplatas grīvā, niknā artilērijas kaujā nodarījuši ievērojamus bojājumus, piespiecda vāciešus meklēt patvērumu Montevideo, kur, atzīstot savu sakāvi, 17. decembrī bruņukuģi nogremdēja pati vācu komanda.

Trauksmainu notikumu zīmē pasaule iegāja 1940. gadā. Hitleriskā Vācija gatavojās jaunu zemju sagrābšanai. Aprīļa sākumā tika okupēta

Dānija, bet uz Norvēģiju devās vācu kara flotes vienības, un pēc īsām, bet sīvām cīņām starp britu un vācu spēkiem fjordos Norvēģija krita.

Zaudējumus cieš arī vācu flote: 9. aprīlī angļu aviācija nogremdē kreiseri "*Königsberg*", un dzelmē pazūd vēl viens no 1931. gadā Liepājas reida ūdeņos parādes ierindā stāvējušajiem viesiem — Latvijas flotes sveicējiem...

Krīt Holande, vācu kaujaskuģi "*Scharnhorst*" un "*Gneisenau*" dzelmē aizraida otru 22 600 t britu lidmašīnu bāzeskuģi — "*Glorious*".

Spēcīgos vācu bruņoto spēku triecienus neizturējuši, sabiedrotie pie Dinkerkas pamet Eiropas kontinentu. Vācu armija ieiet Parīzē, bet Eiropas ziemeļaustrumos norisinās Baltijas valstu drāmas pēdējais cēliens. Savam liktenim pamestas un jau savlaicīgi ar padomju Jūras kara flotes spēku veidoto faktisko blokādi nogrieztas no ārpasaules, Lietuva, Latvija un Igaunija pieņem PSRS ultimātu. Drīz līdz ar visām neatkarīgas valsts struktūrām izbeidz pastāvēt arī Baltijas valstu bruņotie spēki. Kara flotes vienības ieskaita PSRS flotes sastāvā, kuģiem dod padomju flotes apzīmējumus, personālsastāvs vai nu aiziet pats, vai tā lielāko daļu nomaina.

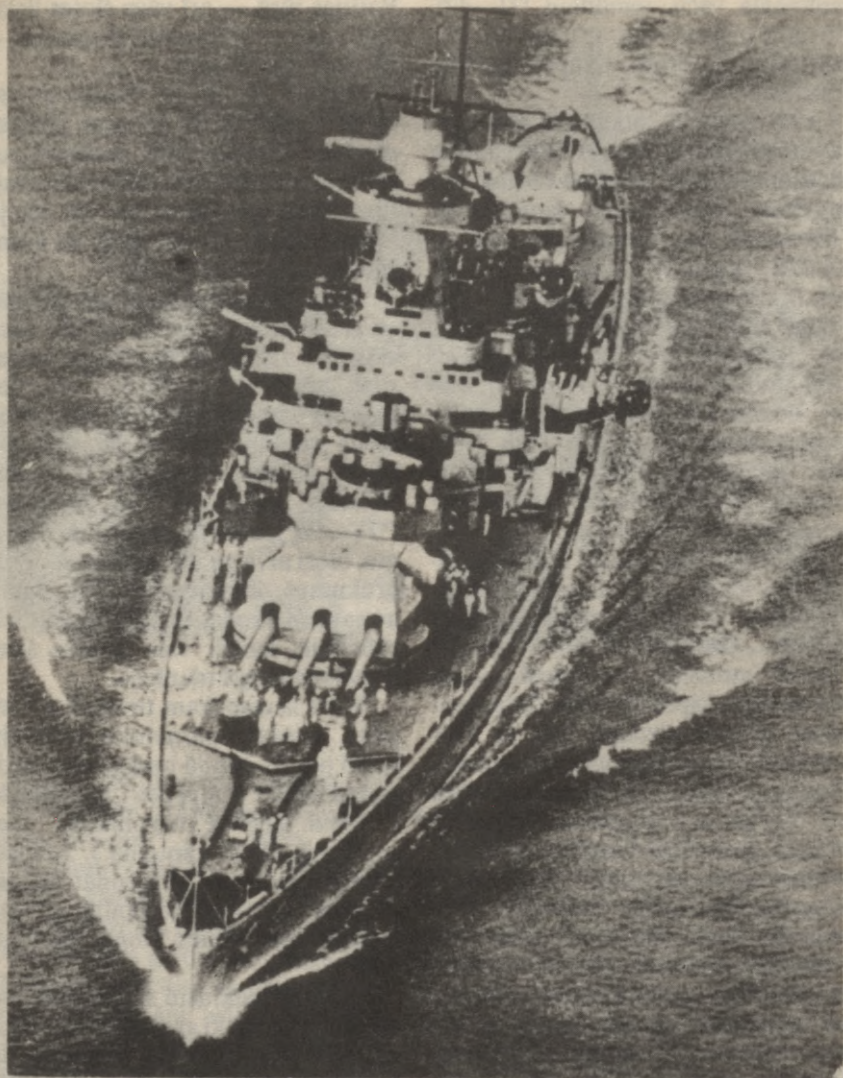
Kamēr lēnām, pēc iepriekš pārdomāta scenārija, trīs suverēnas Eiropas valstis zaudē savu neatkarību, vācu armijas uzvaras gājiens turpinās, un 25. jūnijā kapitulē Francija. Saskaņā ar kapitulācijas noteikumiem Dienvidfrancija un franču kolonijas Ziemeļāfrikā okupētas netiek — tās paliek t.s. Viši valdības pārziņā. Tur arī paliek modernās un spēcīgās franču flotes lielākā un labākā daļa. Lielbritānijas bāzēs patvērušos ne-

daudzos franču karakuģus internē, bet 3. jūlijā britu flotes spēki pēkšņi parādās Alžīrijas piekrastē un atklāj uguni uz franču kuģiem flotes bāzē pie Orānas. Iet bojā līnijkuģis "*Bretagne*", smagus bojājumus gūst "*Provence*" un "*Dunkerque*", dzīvību zaudē ap 1600 franču jūrnieku. Uzbrukums izraisa dziļu sašutumu franču vidū, bet vācu propaganda izmanto šo gadījumu, īpaši uzsverot zemiskumu, ar kādu angļi atriebušies saviem nesenajiem sabiedrotajiem.

1940. gada otrajā pusē notika arī lielākas kaujas starp britu un itāļu jūras spēkiem, bet smagākos zaudējumus itāļu flote cieta 11. novembrī, kad tās bāzei Tarantai uzbruka angļu torpēdnesējas lidmašīnas no bāzeskuģa "*Illustrious*", nogremdējot bruņukuģi "*Conte di Cavour*" un smagi bojājot moderno, 38 216 t lielo kaujaskuģi "*Littorio*" (no 1943. gada — "*Italia*"). Itāļu sabiedroto — vācu — aviācijas atmaksas akcija pret lidmašīnu bāzeskuģi jūtamus rezultātus nedeva.

Vācijas panākumi ļāva tai izsludināt pret Lielbritāniju totālu jūras blokādi. To centās nodrošināt kā zemūdenes, tā smagās kaujas vienības un korsāri — bruņukuģis "*Admiral Scheer*" un t.s. palīgreiseri — īpaši aprīkoti un apbruņoti tirdzniecības kuģi. Visu šo spēku galvenais uzbrukuma mērķis — sabiedroto apgādes konvoji Atlantijas okeānā.

Jūras kara pirmie 16 mēneši jau iezīmēja kā spēku attiecības, tā atsevišķu karakuģu lomu modernajā karā un atšķirību taktikā. (Būtiskas pārmaiņas skāra arī kuģu krāsojumu. Kara apstākļos tradicionāli pelēkais vairs neapmierināja, un gandrīz visu karojošo valstu virsūdens kuģi tika izraišināti dažādas intensi-



Vācu bruņukugis "Admiral Graf Spee"

tātes maskēšanās krāsojuma laukumiem, lai atklātā jūrā maksimāli apgrūtinātu kuģu noteikšanu pēc to virsbūvju detaļām un maksimāli saplūdinātu kuģu siluetu ar piekrasti, ja tā ir fonā. Priekšgalam uzkrāsotās

baltās "putu ūsas" savukārt, raugoties no lielāka attāluma, apgrūtināja noteikt kuģa patieso ātrumu.)

Atzīmējams, ka 1941. gada 7. marta vakarā britu eskortējošā iznīcinātāja "Wolverine" dziļumbumba

iznīcināja vācu zemūdeni "U—47". Tā nogrima ar visu apkalpi un komandieri G. Prīnu. Skapaflova bija atriebta ...

1941. gada 21. maijā pie Norvēģijas krastiem sāka operēt vācu vienība viceadmirāļa G. Litjensa vadībā: jau minētais lielais vācu kaujaskūģis "Bismarck" un smagais kreiseris — 14 800 t lielais "Prinz Eugen". Eskadrai pretī tika sūtīts lielākais britu kaujas kreiseris "Hood", kā arī viens no visjaunākajiem "King George V" tipa kaujaskūģiem — "Prince of Wales" līdz ar 6 iznīcinātājiem un smagajiem kreiseriem "Suffolk" un "Norfolk" (starp citu, "Norfolk" ir liepāniekiem pazīstamais 1931. gada jubilejas parādes dalībnieks).

Tā būtībā bija pēdējā šī kara lielākā jūras kauja starp smagajām flotes vienībām. 24. maijā veiksmīga kaujaskūģa "Bismarck" zalve trāpīja "Hood" munīcijas noliktavā — un drausmīgā eksplozijā britu flotes lepnums pazuda dzelmē līdz ar visu 1419 cilvēku apkalpi un viceadmirāļa Hollanda štābu. No kaujas izstājās arī trāpījumu saņēmušais "Prince of Wales", bet vācu vienība sadalījās: iesākto ceļu turpināja tikai "Prinz Eugen", bet kaujā cietušais "Bismarck" devās meklēt patvērumu Francijas piekrastē. Ceļā to Atlantijas plašumos sameklēja britu aviācija un torpēduzbrukumā trāpīja ar divām torpēdām. 27. maijā smagi cietušo milzi galīgi pieveica iznīcinātāju un kreisera "Dorsetshire" (arī Liepājas svinību dalībnieks) torpēduzbrukums. Kaujaskūģis nogrima. No 2400 apkalpes locekļiem izglābti tika 110. Arī "Hood" bojāeju briti bija atriebuši ...

Jau ap 12. jūniju vācu spēki sāka intensīvi gatavoties karadarbībai

Baltijas jūrā — arī vācu flotes lielākais kuģis — "Bismarck" līdzinieks — kaujaskūģis "Tirpitz".

Izpildot operāciju "Vartburg", vācu flote izlika 3000 mīnu no Klaipēdas līdz Ēlandes salai, praktiski paralizējot padomju flotes kustību Baltijas jūras dienvidos, bet 21. jūnijā mīnēts tika arī Somu līcis un Monzunda arhipelāga rajons.

22. jūnija rītā jauno karagājienu uz austrumiem ievadīja spēcīgi vācu aviācijas uzlidojumi padomju teritorijai, arī jūras karabāzēm, taču bez Ipāšiem panākumiem. Nākamajā dienā padomju jūras spēki, to skaitā bijušie Latvijas sargi — traleri "Imanta" ("T—299") un "Viesturs" ("T—298"), mīnēja Irbes jūras šaurumu, bieži atvairot vācu lidmašīnu uzbrukumus, atklājot sekmīgu uguni no saviem Škodas Šneidera zenītliegabaliem, kamēr vien pietika šiem ieročiem derīgā munīcija.

Vācu karaspēkam tuvojoties Liepājai, panikas pārņemtie padomju spēki jau 23. jūnijā uzsāka evakuāciju, bet 24./25. jūnijā pēc Liepājas Kara ostā atstātā iznīcinātāja "Leņin" komandiera kapteiņa J. Afanasjeva pavēles tika uzspriecināti visi ostā esošie karakuģi, to skaitā arī abas latviešu zemūdenes "Ronis" un "Spl-dola".

Latvijas piekrastē stacionētie padomju jūras spēki ar savu modernāko kreiseri "Kirov" (9436 t) priekšgalā koncentrējās pie Rīgas — tikai trīs dienas pirms pilsētas krišanas vācu rokās. No turienes līdz ar vairākiem citiem kuģiem, aktīvi piepalīdzot bijušās Latvijas flotes palīguķi "Artillerists" un ostas ledlauzim "Lāčplēsis", tehniski ļoti sarežģītā braucienā caur seklo Monzunda šaurumu tie sekmīgi izkļuva atklātos ūdeņos.



Latvijas kuģi "Imanta", "Virsaitis" un "Viesturs"

15. jūlijā Muhu jūras šaurumā pēc vācu aviobumbas trāpījuma nogrima traleris "Imanta" ("T—299"), bojā aizejot gandrīz vai visai — pārsvarā latviešu — komandai.

No kādreizējās Latvijas Kara flotes kuģiem kara gaitas zem sveša karoga un pavēlniecības un pārsvarā ar svešām komandām vēl turpināja "Virsaitis" ("T—297"), "Viesturs" ("T—298"), kā arī palīgu kuģi "Varonis" ("Uran") un "Artilērists".

No Igaunijas bijušās flotes kuģiem zem sveša karoga karoja: zem ūdenes "Kalev" (iet bojā novembrī) un "Lembī", lielgaballaiva "Laine", traleri "Ristna" un "Suurop", kā arī vairāki citi sīkāki kuģi. Arī Lietuvas sargkuģis "Prezidentas Smetona" — nu jau pārdēvēts par "Korall" un ar

krievu komandu — eskortēja kuģu karavānas.

Armijas grupa "Nord" ar galveno uzdevumu — ieņemt Ļeņingradu — triecās ziemeļaustrumu virzienā, atstājot padomju vienības Sāmsalā un apejot arī Igaunijas lielāko daļu, kas padomju spēkiem ļāva, gan ciešot smagus zaudējumus, turpināt evakuāciju no Tallinas ostas.

Monzunda arhipelāgā palikusi padomju armijas daļa nopietni apdraudēja vācu kuģu kustību Latvijas piekrastē. 12. jūlijā caur Irbes šaurumu izgāja kuģu konvojs uz Rīgu ar apgādes materiāliem vācu armijas grupai "Nord", kas uzbruka Ļeņingradai. Konvojā ietilpa 40 kuģi. Rīgas līcī tam uzbruka padomju aviācija, nogremdējot 28 kuģus.

Padomju aviācijas uzbrukumi vācu transportkuģiem Rīgas līcī turpinās līdz augusta beigām.

28. augustā — dienā, kad vācu karaspēks no sauszemes puses iegāja Tallinā, no turienes dienu iepriekš izgājušam pēdējam padomju konvojam uzbruka vācu aviācija, līdz ar citiem kuģiem nogremdējot arī Latvijas ledlauzi "*Krišjānis Valdemārs*" — savulaik jaunās Latvijas par dārgu naudu Anglijā būvēto lielisko kuģi. (Tikai nesen kļuva zināms, ka nogremdēto ledlauzi pēc kara visā klubā izcēlušī padomju Jūras kara flotes speciālisti, tas izremontēts un ... nosūtīts uz Vladivostoku, kur par ostas ledlauzi kalpojis līdz pat 1969. gadam, kad ticis svītrots no flotes sarakstiem.*)

Vācu aviācijas spēcīgie uzlidojumi smagi bojā Ļeņingradas ūdeņos ieslēgto līniju kuģi "*Marat*" (23 600 t; 12 x 305 mm) un kreiseri "*Maksim Gorkij*", kuru lielgabali ir ļoti nozīmīgi pilsētas aizstāvēšanā.

Pa to laiku, attīstot ofensīvu dienvidaustrumu virzienā, vācu karaspēka rokās krīt arī Melnās jūras rietumu piekraste un 16. augustā — Nikolajeva. Lielajā kuģu būvētavā līdzās daudzu būvēt iesāktu karakuģu korpusiem atrodas arī četru gigantisku kaujaskuģu (ap 65 000 t; 9 x 406 mm) jau 1938. gadā iesāktie kor-

pusi — tobrīd pasaulē lielākie — "*Sovetskij Sojuz*" tipa kaujaskuģi.

Aizrāvis ar trim galvenajiem uzbrukuma virzieniem, tikai septembrī vācu karaspēks uzsāka līdz tam atlikto Monzunda arhipelāga ieņemšanu. Kopā ar citām vācu flotes vienībām tur bija ieradies arī kaujaskuģis "*Tirpitz*". Šajā operācijā bija paredzēta arī somu spēku līdzdalība, kuri nu atkal bija uzsākuši karadarbību pret PSRS. Atbalstot iecerēto desantu Hījumā, tur ieradās arī viens no abiem somu ļoti saudzētajiem un 1939./40. gada ziemas karu pārcietušajiem krastu aizsardzības bruņukuģiem — "*Ilmarinen*" (rīdziniekiem pazīstams no 1935. gada draudzības vizītes Rīgā). Liktenīgā datumā — 13. septembrī — bruņukuģis uzskrēja mīnai un dažās minūtēs nogrima līdz ar 271 no vairāk nekā 400 vīru apkalpes.

Zaudējuma satriektie somi no tālākas līdzdalības operācijā atsakās, un vācieši to veic vieni paši. 19. oktobrī padomju garnizons Sāmsalā ir iznīcināts vai evakuējies uz spēcīgi nocietināto bāzi Somijas piekrastē — Hanko. Taču arī tā pārdzīvo savas pēdējās dienas — vācu un somu spiedienam pieaugot, sākas Hanko evakuācija — visgrūtākajos apstākļos pārceļot cilvēkus uz Kronštati. Ir dati, ka līdz 2. decembrim, kad Hanko atstāja pēdējās padomju kuģu karavānas, zaudēti bija 2 iznīcinātāji, 2 transportkuģi, 4 mazāki kuģi un 4987 cilvēki. Ņemot vērā sarežģītos apstākļus, šos zaudējumus speciālisti uzskata par samērā nelieliem.

Starp bojā gājušajiem bija arī kādreizējais Latvijas Kara flotes flagkuģis "*Virsaitis*" ("*T-297*"). Atceļā no Hanko 3. decembra naktī pret rītu ar cilvēkiem pārlādētais kuģis uzdūrās

* Oesterle B. *Eisbrecher aus aller Welt.* — Berlin, 1988. — S. 128, 160. Berndta Esterles grāmatā "Ledlauži no visas pasaules" minētais fakts par latviešu leģendārā ledlauža "*Krišjānis Valdemārs*" izcelšanu tiek apšaubīts. Igaunijas flotes ledlauža "*Suur Tõll*" kapteiņa palīgs Vladimirs Kopelmans dokumentāli esot pierādījis, ka 1949. gadā izcelts ledlauzis "*Aloša Popovičs*", bet "*Krišjānis Valdemārs*" vēl arvien guļot Somu līča dzelmē Jumindas raga tuvumā.

mīnai un nogrima. Apkalpi un daļu evakuējamo karavīru izglāba pārējie kuģi. Tā jau otrreiz savā mūžā kādreizējais traleris nogrima, sprāgstot mīnai.

Tikai dažas dienas vēlāk planētas otrā pusē, saulaino Havaju salu ostā Pearlharborā, 7. decembra rīta klusumu pāršķēla bumbu sprādzieni — bija sācies japāņu aviācijas uzlidojums amerikāņu kaujaskuģiem, kas, uzbrukumam nesagatavoti, mierīgi snauda šīs flotes bāzes ūdeņos.

Jau 26. novembrī no Kuriļu salām izbraukusi japāņu eskadra, kurā bija arī 6 lidmašīnu bāzeskuģi, pirmajam triecienam varēja dot 183 bumbvedētjus un torpēdnesētjus, bet otrajam vilnim — 171. Par elli pārvērstajā tropu paradīzē bojā aizgāja ASV kaujaskuģi "Arizona" un "Oklahoma", "Nevada", "California" un "West Virginia", smagi bojāti: "Tennessee", "Pennsylvania", "Maryland" u.c. — aptuveni 44% no visa tobrīd ierindā esošo ASV Kara flotes kaujaskuģu skaita, kā arī 75% Havaju bāzē esošo lidmašīnu. Japāņu zaudējumi: 29 lidmašīnas, 1 liela un 5 mazas zemūdenes.

Flote aviācijas priekšā bija izrādījusies praktiski bezspēcīga. Japāna bija sākusi karu ar ASV, Klusā okeāna ūdeņos vagoja pasaulē lielākie un modernākie japāņu kaujaskuģi "Musashi" un "Yamato" (65 000 t; 27 mezgli stundā, ar galvenās artilērijas 9 x 456 mm stobriem). Karš ar Ameriku nozīmēja arī karu ar tās sabiedrotajiem. Jau trīs dienas vēlāk, kad satraukums par notikumu pēkšņo un dramatisko attīstību vēl nebija norimis, pasauli aplidoja ziņa par jūras kauju, kurā aviācija vēlreiz nepārprotami apliecināja savu galveno lomu.

Angļu Austrumāzijas eskadras vienība admirāļa sera Tomasa Filipsa vadībā steidzās aizkavēt japāņu karaspēka izcelšanos Malajas pussalā. Vienībā bija divi kaujaskuģi — 32 000 t lielais I pasaules kara laika līnijkreiseris "Repulse" — ātrs, ar spēcīgu artilēriju bruņots kuģis — un modernais, nesen kauju ar "Bismarck" pārcietušais "Prince of Wales", kā arī 4 iznīcinātāji. 10. decembrī pie Kuantanas eskadru pārtvēra japāņu izlūklidmašīnas, un drīz vien 61 torpēdlidmašīna un 27 bumbvedēji sāka savu uzbrukumu vairākos viršos. Visai spēcīgā kaujaskuģu zenītartilērijas sprostuguns nespēja tomēr izrādīt nopietnu pretestību — japāņu zaudējumi bija salīdzinoši mazi — un vispirms "Prince of Wales", pēc tam — "Repulse" uz vieniem laikiem pazuda Dienvidķīnas jūras dzelmē. Savam flagkuģim "Prince of Wales" dzelmē sekoja arī eskadras komandieris — admirālis sers Tomass Filipss un kuģa komandieris — kapteinis Ličs.

Ap 2000 izglābto jūrnīeku uzņēma britu iznīcinātāji un nogādāja Singapūrā. Kauju no sākuma līdz beigām pārdzīvoja angļu un amerikāņu aviāciju reportieri, un viņu dramatisma pilnās un spilgtās reportāžas apceļoja visu pasaules preses izdevumu slejas. Angļu korespondenta Galahera ziņojumu iespieda arī Rīgā izdotā "Tēvija", bet kaujas aculiecinieku tēlojumus pārstāstīja Rīgas radio.

Kauju trokšņa pavadīts, liesmu un asiņu sārtumā iekrāsots, savai nogaļai tuvojās 1941. gads.

Gunārs Jansons

JAUNIEGUVUMI RĪGAS VĒSTURES UN KUĢNIECĪBAS MUZEJĀ

Jau vairāk nekā 50 gadu Rīgas pil-sētas muzejā pastāv Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļa. Šķiet, ka gandrīz viss, kas Latvijā vēl bija saglabājies par burinieku un tvaikoņu laiku un ko cilvēki bija gatavi nodot muzejam, iegūlis Kuģniecības vēstures nodaļas fondos vai izstādīts ekspozīciju zālēs. Tomēr katru gadu atklājas vēl kas jauns, nezināms — muzejam tiek dāvinātas fotogrāfijas, grāmatas, dokumenti, navigācijas instrumenti, jūrnieku sadzīves priekšmeti. Ja dāvinātājs ir pats bijušais jūrnieks, tad līdzī nāk arī atmiņu stāstījumi, precizētas tās ziņas, kas muzejā jau uzkrājušās.

Pēdējos divos gados esam ieguvuši daudzas liecības par to, kas ar Latvijas tirdzniecības kuģiem un to komandām notika laika posmā no 1939. līdz 1945. gadam. Muzejā izveidoti vairāku cilvēku fondi, kuru liktenis pēc 1940. gada mums nebija zināms.

Pirms II pasaules kara Latvijā bija liels profesionālo jūrnieku skaits. 1938. gada beigās Jūrniecības departamentā bija reģistrēti 986 kapteiņi un stūrmaņi un 597 kuģu mehāniķi.¹ Daļa no viņiem izglītību bija ieguvusi vēl pirms I pasaules kara Rīgas, Ainažu, Mangaļu u.c. jūrskolās, pārējie — Latvijas Republikas laikā K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolā.

¹ Jūrskolas // Jūrnieks. — 1938. — Nr. 11. — 454 lpp.

Latvijas Tirdzniecības flotē 1940. gada 1. janvārī skaitījās 89 tvaikoņi, 2 motorkuģi, 5 motorburinieki un 7 burinieki ar kopējo tonnāžu 201 063 BRT.² Vairums kuģu bija privātā īpašumā (no 81 preču tvaikoņa tikai 6 bija valsts).

II pasaules karš faktiski iznīcināja Latvijas Republikas Tirdzniecības floti. Dažādi likteņi piemeklēja arī profesionālos jūrniekus. Muzeja ekspozīciju zālēs pārsvarā rādījām tos, kuri atgriezās Latvijā, strādāja jūras transportā un kuriem laimējās iegūt vīzas tāliem braucieniem. Par pārējiem materiāli un ziņas iegūla fondos, bet ļoti daudzu ievērojamu kapteiņu, stūrmaņu, mehāniķu liktenis pēc 1940. gada mums vispār nebija zināms.

Pēdējo divu gadu laikā aktivizējusies muzeja darbinieku sadarbība ar ārzemēs dzīvojošajiem latviešu jūrniekiem. Gan sarakstoties, gan viņiem apciemojot Latviju, iegūtas vērtīgas ziņas un dokumentālas liecības: piemēram, no V.Štāla (Anglija), P. Dambekalna (ASV) u.c.

1990. gada vasarā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju apmeklēja ASV pilsonis kādreizējais Latvijas Republikas tvaikoņu mehāniķis K. Valdemāra jūrskolas 1931. gada absolvents Reinholds Ruslēvics (ta-

² Latvijas jūras tirdzniecības flote uz 1940. gada 1. janvāri. — R.: Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas Jūrniecības departamenta izdevums, 1940. — 30 lpp.

gad Ruslejs). Par muzeja īpašumu kļuva fotogrāfijas un dokumenti par kādreiz Latvijā slaveno Grauda rēdereju, uz kuras kuģiem R. Ruslēvics strādāja no 1930. līdz 1951. gadam. Amerikas Savienotajās Valstīs Reinholdam Ruslēvicam vajadzējis pārlikt eksāmenus specialitātē. Šī procedūra viņam nekādas grūtības nesot sagādājusi, jo K. Valdemāra jūrskolā iegūtās zināšanas bijušas pilnīgi pietiekamas, lai saņemtu licenci augstākās kategorijas mehāniķa vietas iegūšanai. Izsniegtā dokumenta kopija, kā arī ASV Tirdzniecības flotes komandējošā sastāva jūrnika cepure un uzpleči tagad glabājas R. Ruslēvica dzimtenē.

Sarežģīti bija to profesionālo jūrnieku ceļi, kuri 1940. gada janvārī bija kuģu kapteiņi. Daži no viņiem vadīja Latvijā kuģus arī pēc II pasaules kara, daļa aizbrauca no dzimtenes un brauca par kapteiņiem uz ārzemju kuģiem, vairāki gāja bojā kara laikā, bet vairumam nekad vairs netika dotas tiesības braukt uz tālbraucējiem kuģiem, jo viņi savās mājās bija iekļuvuši "neuzticamo" un "bīstamo" kategorijā. Muzejā ir interesanti un plaši vairāku 1940. gada tvaikoņu kapteiņu fondi, piemēram, H. Āķa (1908—1972), A. Laiviņa (1893—1966) u.c.

Pēdējos gados būtisks papildinājums bija Grauda rēderejas kuģu kapteiņa Miķeļa Kjudes (1893—?) un viņa sievas Maijas Kjudes (1896—1976) — pirmās Latvijas sievietes — kuģu radiotelegrāfistes — fondā. Izveidots arī Viļa Antona (1874—1951) fonds. Viņš, kādreizējais Ventspils jūrskolas absolvents, vadījis Latvijas kuģus vairāk nekā 15 gadu (no 1925. gada), kā arī bijis tvaikoņa "Sports" līdzipašnieks.



Maija un Miķelis Kjudes uz tvaikoņa "Everene" klāja ap 1935. gadu

1940. gadā tvaikoņa "Everanna"³ kapteinis bija Roberts Kupčs. 1990. gadā kapteiņa dēls uzdāvināja muzejam tēva fotogrāfiju. Viņam zināmais par tēvu apraujas 1941. gada jūlijā, kad Robertu Kupču apcietināja NKVD darbinieki. Pēc kara Latvijā esot bijuši cilvēki, kas teikuši, ka R. Kupčs redzēts Ļeņingradā vēl 1943. gadā. Pārbaudīt to ne kapteiņa dēlam, ne muzeja darbiniekiem nav iespējams. Varbūt kāds no Jums, lasītāji, zina, kāds bija Roberta Kupča

³ "Everanna" (bij. "Disciplina", "Amilcare Cipriani", "Stamboul"). Būvēts 1908. gadā Lielbritānijā. Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes sastāvā no 1930. gada. Īpašnieks — F. Grauds. Nacionalizēts 1940. gada 16. decembrī Ļeņingradā. Padomju Latvijas tirdzniecības flotes sastāvā ar nosaukumu "Sudrabu Edžus" līdz 1947. gadam.

turpmākais liktenis pēc 1941. gada?

Tālbraucēja kapteiņa Mārtiņa Bites (1862—1948) un viņa dēla — arī tālbraucēja kapteiņa Otto Bites (1904—1939) gaitas Latvijas kuģniecības vēstures pētniekiem bija zināmas nepilnīgi, tikai no 1920. un 1930. gadā presē publicētā. Pašlaik muzeja Kuģniecības vēstures nodaļas darbinieki apkopo kapteiņu radnieka Jura Bites dāvinājumu un pēti vēl divu ievērojamu jūrnieku vietu Latvijas kuģniecības vēsturē.

1940. gada Latvijas tvaikoņu kapteiņi mums ir kļuvuši par leģendu, par simbolu kādreiz slavenajai Latvijas Republikas jūrniecībai. Tagad Atmodas laikā mēs vārdos saucam Latvijas Armijas virsniekus, Kara flotes jūrniekus, bet gandrīz nekur



Roberts Kupčs Amsterdamā. 1937. gads

neminam, ka 2 cilvēki, kas pirms 50 gadiem vadīja tirdzniecības kuģus, klusi dzīvo tepat Latvijā, nepieprasot nekādas privilēģijas vai atzinības. Tie ir Jānis Krēslis (dz. 1909. g.) un Herberts Loļa (dz. 1910. g.). Varbūt ir vēl kāds, par kuru mēs joprojām neko nezīnām? Nesen aizsaulē aizgāja Rūdolfs Kunstbergs (1905—1991), ar kuru muzeja darbinieki sadarbojās jau gandrīz divus gadu desmitus, bet Herbertu Loļu iepazīna tikai 1989. gadā. Viņš muzejā ieradās pats un vēlējās pastāstīt mums par savām jūrnieka gaitām. No atmiņu pieraksta un H. Loļas dāvinātās kolekcijas izveidojās vēl viena kapteiņa fonds. Noskaidrojās, ka viens no pirmskara latviešu kapteiņiem dzīvo tepat Jūrmalā. Viņa jūrnieka gaitas sākušās 1926. gadā 16 gadu vecumā uz tvaikoņa "Imanta"⁴. Tad vēl vairāki Latvijas kuģi. Visilgāk — 10 gadu — Herberts Loļa strādāja uz akciju sabiedrības "Jūra" kuģiem, Uz šīs sabiedrības tvaikoņa "Saule"⁵ (piederības osta Ventspils) viņš sākotnēji bija stūrmanis, bet, kad uz Vācijas repatriējās kapteinis H. Nakunsts, viņš kļuva par kapteini. 1941. gadā, kad tika nomainīti daudzi "neuzticamās tautības" kapteiņi, arī H. Loļam no tvaikoņa "Saule" bija jāaiziet. Sākoties karam starp

⁴ "Imanta" (bij. "Kildin", "Laboe", "Scheldes-tad"). Būvēts 1903. gadā Lielbritānijā. Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes sastāvā no 1920. gada. Īpašnieks — Valsts kuģu pārvalde. Nacionalizēts 1940. gada 1. novembrī Rīgā. Gāja bojā 1941. gada jūlijā.

⁵ "Saule" (bij. "Bors", "Gyda"). Būvēts 1890. gadā Lielbritānijā. Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes sastāvā no 1927. gada. Nacionalizēts 1940. gada beigās. Padomju Latvijas tirdzniecības flotes sastāvā līdz 1945. gadam.

PSRS un Vāciju, tālbraucējs kapteinis kļuva par dzirnavnieka palīgu. Darbs okupētajā Latvijā arī šai amatā bija par pamatu, lai pēc kara vīza tāliem braucieniem būtu liegta. No 1944. līdz 1948. gadam H. Loļa bija Rīgas ostas locis. Līdz 1955. gadam viņam bija tiesības vadīt kuģus tikai līdz Kolkai.

Sākoties silķu zvejai Atlantijā, vairākiem latviešu kapteiņiem atļāva vadīt zvejas kuģus. Laimīgo vidū bija vairāki kādreizējie K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventi, piemēram, Jānis Gustsons (viņa fotoalbums par šo laiku glabājas Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā), Pauls Lecis un arī Herberts Loļa. Vidējos zvejas tralerus (VZT) viņš vadīja līdz 1970. gadam. Ceļš uz tirdzniecības kuģi tā arī visu atlikušo darba mūžu H. Loļam palika slēgts.

Raksturīgs piemērs tam, kāds liktenis pēc 1940. gada piemeklēja augsti kvalificētus latviešu jūrniekus, ir Jāņa Rozes dzīvesstāsts.

Vairāk nekā 40 gadu Jānis Roze ir klusējis par to, kas notika ar viņu II pasaules kara laikā. Pēc kara, kad tik ļoti trūka kvalificētu kadru jaunajai Padomju Latvijas republikai un jebkurš iebraucējs tika gaidīts ar atplestām rokām, Jānim Rozem (un daudziem viņam līdzīgiem), profesionālam jūrniekam ar tālbraucēja kapteiņa diplomu kabatā, neatradās pat palīgstrādnieka vieta Latvijas Jūras kuģniecībā.

Jānis Roze dzimis 1911. gadā Doles pagastā, kur viņa dzimta dzīvojuši jau vairākus gadu simtus. Ģimenē septiņi bērni, no kuriem Jānis bija pastarītis. Tēvs veda akmeņus no Doles uz Rīgu. Jaunākā dēla plāni bija krietni lielāki — vadīt lielus ku-



K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolvents Jānis Roze ap 1935. gadu

ģus uz tālām zemēm. Ar pamatīgu darbu un nopietnām mācībām to sasniegt varēja. Jau 16 gadu vecumā Jānis Roze sāka iet jūrā par kuģa puiku (misiņš) uz tvaikoņa "Emmy"⁶. Tam sekoja jaunākā matroža un bočmaņa amats uz tvaikoņa "Zigurds"⁷.

⁶ "Emmy" (bij. "Condroz", "Herzog Johann Albrecht"). Būvēts 1898. gadā Vācijā. Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes sastāvā no 1925. gada. Īpašnieks — Latvju—angļu kuģniecības akciju sabiedrība. Pēc 1929. gada nosaukumi "Amata", "Carl".

⁷ "Zigurds" (bij. "Chiswick"). Būvēts 1896. gadā Lielbritānijā. Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes sastāvā no 1929. gada. Īpašnieks — E. Jaunzems un biedri. 1941. gadā pārdots ūtrupē uz Angliju. (J. Rozes uzdāvinātā fotogrāfija ir pirmais šī kuģa fotoattēls muzeja fondos.)



Vilis Antons (sēž) tvaikoņa "Venta" kapteiņa kajītē ap 1930. gadu

Paralēli darbam uz kuģiem Jānis Roze mācījās K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolā, kuru absolvēja ar tālbraucēja kapteiņa diplomu 1937. gadā. Pirmais tvaikonis, uz kura jau iegūta stūrmaņa vieta, bija "Daugawa"⁸. Dzīvē viss gāja, kā plānots, un šķita — vairs tikai viens solis līdz kapteiņa tiltiņam, bet visas šīs cerības pārtrauca II pasaules karš.

Kara laikā kuģošana kļuva krietni bīstamāka, un pienāca pirmās ziņas par tvaikoņu bojāeju. Šādos apstākļos tika palielinātas algas komandas locekļiem. Tvaikoņa "Daugawa"

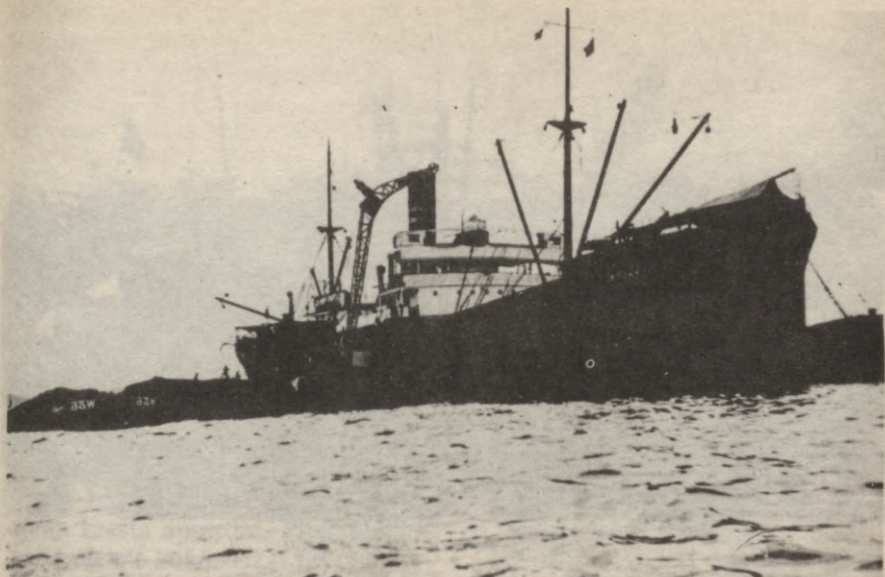
stūrmanim Jānim Rozem sāka maksāt 1500(!) latu mēnesī. Pēc reisiem uz Angliju un Zviedriju "Daugawa" palika Rīgā — un J. Roze pārgāja uz tvaikoni "Skrunda"⁹.

Tā pienāca 1940. gads. Daudziem Latvijas tirdzniecības kuģiem tika mainīti kapteiņi, latviešu vietā uzliekot "drošus vīrus". Uz kuģa parādījās jauna figūra — politiskā darba vadītājs "politruks" jeb viens lieks stūrmanis — novērotājs.

Tvaikoņa "Skrunda" kapteinis Edgars Bauers šo drausmīgo pārmaiņu laikā izdarīja pašnāvību. Jāni Rozi

⁸ "Daugawa" (bij. "Federacija", "Vera", "Ljubow"). Būvēts 1891. gadā Dānijā. Laikā no 1920. līdz 1940. gadam īpašnieks — Valsts kuģu pārvalde. Nacionalizēts 1940. gada 2. novembrī Rīgā. Padomju Latvijas tirdzniecības flotes sastāvā līdz 1956. gadam.

⁹ "Skrunda" (bij. "Ertshandel", "Fasillier", "Lunchburg"). Būvēts 1918. gadā ASV. Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes sastāvā no 1928. gada. Īpašnieks — kuģniecības firma "Brāji Zēbergi". Nacionalizēts 1940. gada 5. novembrī Liepājā.



Tvaikonis "Everagra" Kubā ap 1943. gadu. No 1940. līdz 1949. gadam šī kuģa 1. mehāniķis bija R. Ruslēvics (Ruslejs)

pārcēla par stūrmani uz tvaikoņa "Rasma"¹⁰. Uz šī kuģa pieredzējušā tālbraucēja kapteiņa Viļa Antona vietā par kapteini tika nozīmēts Mihails Zaičiks.

Sākoties karam starp PSRS un Vāciju, "Rasma" kopā ar citiem tirdzniecības kuģiem no Rīgas ostas tika evakuēta. "Rasma" bija pēdējais kuģis, kas izgāja no Rīgas ostas. Tās vārtos tika nogremdēts lietuviešu tvaikonis "Mariampole". Karavāna devās uz Ļeņingradu. "Rasma" pa ceļam iegriezās Tallinā, kur uzņēma kravu — izjauktu lidmašīnu detaļas

un miltus. Jau no Rīgas karavānai sekoja vācu lidmašīnas. Briesmas draudēja gan no jūras mīnām un torpēdām, gan no gaisa uzlidojumiem. Ne jaunuzliktais kuģa kapteinis, ne "politrucks" šai situācijā gan neesot parādījuši aukstasinības un izturētības piemērus. Kā atceras J. Roze: "Kā sāka bumbot, tā mūsu zaķītis muka." Kad "Rasma" tika torpēdeta (uzsprāga pirmā rūme), uz kuģa izcēlās apjukums. Jānim Rozem bija brīvvalsts. Redzot notiekošo, viņš steidzies uz komandtiltu un izbraucis bojāto kuģi krastā (jau pirms četriem gadiem taču bija iegūta tālbraucēja kapteiņa kvalifikācija). Tas ticis uzsēdināts uz sēkļa pie Mohini salas. Vairākas dienas komanda palika uz avarējušā kuģa, bet tvaikonim neko palīdzēt nevarēja un to pameta. Jūrniekiem tas bija liktenīgi, jo nākošajā naktī, kad uz kuģa vairs nebija ne-

¹⁰ "Rasma" (bij. "Zemvaldis", "Dickie", "Baltik", "Theodoros", "Wieringen", "Burgemeesters' Jacob"). Būvēts 1902. gadā Lielbritānijā. Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes sastāvā no 1930. gada, ar nosaukumu "Zemvaldis", no 1931. gada "Rasma". Īpašnieks — Valsts kuģu pārvalde. Nacionalizēts 1940. gada 26. novembrī Ļeņingradā..



Tvaikonis "Skrunda" ap 1930. gadu

viena cilvēka, somu torpēdlaivas to saspridzināja.

Pēc vairāku dienu dzīvošanas uz Mohni salas bojā gājušā tvaikoņa komandu uzņēmis viens no kuģiem, kas karavānā devies uz Ļeņingradu. Pirms došanās uz kuģi "politruks" licis jūrnikiem atstāt savas mantas uz salas, jo Ļeņingradā jau visa būšot gana. Nepaklausīgajiem mantu koferīšus meta jūrā. Viens no jūrnikiem paņēmis "politruka" koferīti un arī iemetis ūdenī. Kā atceras Jānis Roze: "Tikai tad iestājās miers."

Pēc iebraukšanas Ļeņingradā tvaikoņa "Rasma" komanda kopā ar kāda igauņu kuģa jūrnikiem izvietota uz kāda Latvijas piekrastes kuģīša un nodarbināta Ļeņingradas ostas evakuācijas darbos.

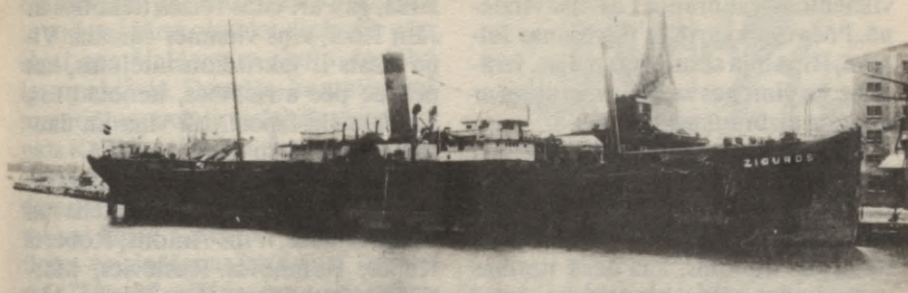
Vēlāk J. Rozi norīkoja par stūrmani uz lietuviešu tvaikoņa "Kretinga". Uz šī kuģa bijušas saldētavas, un

tas pārvadājis ātri bojājošās kravas. Tvaikonī sākumā ielādēja vērsa gaļu. Tad nāca cita pavēle un darbs sākās no gala — vērsa gaļu lādēja ārā, tilpnes piepildot ar kautiem putniem. No Kronštates tvaikonis karavānā devās atklātā jūrā. Iepretī Igaunijas krastam viens no karavānas kuģiem "Vodņik"¹¹, kas bija pielādēts ar munīciju un uzbrauca uz mīnas, pāršķēlās divās daļās un nogrima.

"Kretinga" tika pieblīvēta ar ievainotajiem. Apmēram 300 metru no tās uz mīnas uzsprāga otrs lietuviešu tvaikonis "Utena". Pēc J. Rozes atmiņām, neviens no šī kuģa nav izglābies.

Uzbrukumu tvaikonim "Kretinga" uzsāka somu lidmašīnas. Ar to kuģa liktenis bija izlemts. J. Rozem un vēl diviem matrožiem (viens lietuvietis, otrs latvietis) izdevās glābša-

¹¹ "Vodņik" — agrākais Igaunijas Republikas tvaikonis "Pearu".



Tvaikonis "Zigurds" ap 1929. gadu

nas laivīnā izglābties.¹² Viņi šķērsoja Somu līci un pietāja pie Helsingforsas bākas, kur viņus apcietināja somu krasta apsardze. Pieairējušies gaišā dienas laikā. Tikai tas palīdzēja palikt dzīviem, piebilda Jānis Roze, jo tumsā cilvēki, kas laivā būtu tuvojušies bākai, bez brīdinājuma signāla būtu nošauti. No Somijas cietuma apcietinātos pārveda uz okupēto Igauniju un nometināja Tallinā "Resnajā Margaritā" (tagad šai tornī atrodas Igaunijas Valsts jūras muzejs). Noskaidroja apcietināto biogrāfijas un tos pa vienam atbrīvoja. Savā kamerā J. Roze palika viens. Cietuma ēdiens bijis jēla menca un 200 gramu maizes dienā un silts ūdens vakarā. Tikai pēc četriem mēnešiem tika noskaidrots, ka latviešu jūrnieris turēts cietumā nepamatoti.

¹² Grāmatā (Суда министерства морского флота, погибшие в период ВОВ 1941—1945 гг. Справочник. — Москва, 1989. — Стр. 30) norādīts, ka visa tvaikoņa "Kretinga" ekipāža (24 cilvēki) gājuši bojā. Pēc kara J. Roze Rīgā saticis vēl vienu jūrnieru, kurš pēc kuģa avārijas aizpeldējies uz Igaunijas krastu. Pēc viņa atmiņām, izglābušies vēl vairāki cilvēki.

Pēc atbrīvošanas Jānis Roze strādājis Rīgas ostā par ūdenslidēju. Viņš piedalījies arī lietuviešu tvaikoņa "Mariampole" izcelšanā.

Kā daudzi latvieši, kas 1944. gadā atradās vācu okupētajā teritorijā, arī Jānis Roze tika iesaukts vācu armijā. Daudzi mūsu jūrnieri atradās arī ierakumu pretējā pusē (ap 400 bija 201. latviešu strēlnieku divīzijā). Tā nu iznāca, ka latviešu jūrnieriem bija jāpaceļ ieroči vienam pret otru. J. Rozem gan laimējās, jo viņam nevajadzēja nogalināt cilvēkus. Viņu nosūtīja uz Vāciju. Nemot vērā Jāņa Rozes tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju un labo vācu valodas prasmi (pārvaldīja arī angļu un daļēji krievu valodu), viņu nozīmēja par divīzijas latviešu grupas vecāko. Vāciešiem atkāpjoties, J. Rozi norīkoja par nelieas vienības (10 latviešu) priekšnieku un nosūtīja uz mazu pilsētiņu pie Reinas. Pēc pāris dienām viņu norīkoja uz armijas štābu. Armijai turpinot atkāpties un štābam pārvietojoties, bijušajam jūrnieram nācās kļīst pa Vācemi, redzēt kara nopostītas pilsētas, nogalinātus cilvēkus. Kara beigās Jānis Roze atradās franču notmetnē. Sākās mājupceļš — Berlī-

ne — Poznaņa un tālāk ar dažādiem vilcieniem, kas brauca Latvijas virzienā. Pēc vairākkārtējas filtrēšanas Jelgavā, Rīgā bija sasniegtas mājas. Izrādījās, ka ģimenes vairs nav, jo sieva ar meitām aizbraukusi uz Vāciju.

Un tā gandrīz pusmūžā dzīve bija jāsāk no gala. Nebija vairs ne mājas, ne tuvāko cilvēku, ne iespējas strādāt izvēlētajā profesijā. K. Valdemāra jūrskolas diploms, kas deva tiesības vadīt kuģus tālos braucienos, vairs nebija vajadzīgs, jo "nodevējus" kuģim pat tuvumā laist nedrīkstēja. Cilvēkam ar "šādu biogrāfiju" atrast darbu nebūt nebija viegli. Un likteņa ironija — diplomēts kuģu vadītājs ilgāku laiku vadīja ... smago automašīnu, kas izvadāja saknes Rīgas veikaliem.

Mani pārsteidza tas, ka sarunas laikā, gan arī citās reizēs tiekoties ar Jāni Rozi, viņš vienmēr smaida. Viņa stāsts ir faktu konstatējums, kas nesauc pēc atriebības, nenolād tos, kas faktiski izpostījuši viņa un daudzu citu latviešu jūrnieku dzīvi.

Cita blakus citai rindoja fotogrāfijas — Herberts Loļa, Miķelis un Maija Kjudes, Vilis Antons, Roberts Kupčs, Reinholds Rusļevics, Mārtiņš un Otto Bites, Jānis Roze ... Vai lemts tām turpinājums? Vai Latvijas Jūras akadēmijas puīši būs savu priekšgājēju cienīgi? Vai latviešu jūrnieki atgūs savu kādreizējo slavu?

Ilze Bernsone

KAIMIŅOS, PAR MŪSMĀJĀM DOMĀJOT

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju jau ilgu gadu saista draudzība ar jūraslietu apzinātājiem Igaunijā. Tiesa, mēs nevaram lepoties ar tik plašām kuģniecības vēstures izstāžu zālēm, kā tas skatāms Tallinā.

Rīgā jau ilgi valda "pārpalikuma" atvēle kultūras vajadzībām, un neba muzeja ļaudis vainīgi, ka ar Latvijas jūrniecības vēsturi iespējams iepazīties tikai divās ekspozīcijas zālēs. Fondu telpās, kas arī šaurības dēļ pārblīvētas, atrodas ļoti daudz senu un vēsturiski nozīmīgu lietu, ko interesenti diendienā labprāt aplūkotu gaumīgi iekārtotos stendos.

Igaunijas Valsts jūras muzeja ma-

teriāli neapšaubāmi interesē arī Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopas dalībniekus.

Kādi vēsturiski dokumenti un piemiņas lietas, kam saistība ar lībiešiem un latviešiem, rodas Tallinā? Par to stāsta muzeja direktora vietnieks zinātniskajā darbā Jāks Sammets.

"Igaunijas Valsts jūras muzejs sākotnēji veidojies 1935. gada februārī. Salīdzinājumā ar rīdziniekiem, kuri sava muzeja dzimšanu saista ar 1773. gadu, esam vēl pavisam jauni. Pēckara periodā muzejs oficiāli atdzima 1961. gadā, un nu tā fondos ir vairāk nekā 30 000 fotovienību, ap 18 000 dokumentu.

Tiesa, mūsu muzejā krietni daudz

materiālu saistīts ar Latvijas jūrābraukšanas pagātņi. Lielākoties gan te rodami jūrskolnieku diplomi, pārskati par Valdemāra skolu darbību igauņu krastā. Domāju, ka statistikas materiālu savulaik vislabāk apkopoja pats Krišjānis Valdemārs, jo viņa veidotie pārskati par cariskās Krievijas demokrātisko jūrskolu darbību rodami vai katrā Krievijas Tirdzniecības flotes veicināšanas biedrības izdevumā "Vēstis" ("Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству").

Labprāt gaidīsim Latvijas Jūrniecības vēstures kopas dalībniekus Tallinā, dzīvošana iespējama pat ledlauža kajītēs. (Nesen muzejam nodeva lielu "eksponātu" — leģendāro Igauņijas flotes ledlauzi "*Suur Tõll*".) Lūk, kosim muzeja arhīvā atrast ko interesantu arī par kaimiņtautu jūrnikiem un zvejniekiem. Kad 80. gadu sākumā kopā ar Reinu Orasu rakstījām grāmatu "No liča krasta līdz okeānu plašumiem", fondos atradu unikālas ziņas par pirmajiem trālēšanas mēģinājumiem Baltijas jūrā. 1880. gada vasarā Ainažu jūrskolas mācībspēki Nikolajs Raudseps, Kristiāns Dāls un kuģīpašnieks Andrejs Veide ar zēģelkuģi "*Franciska*" veica eksperimentālu trālējumu Rīgas līcī angļu instruktoru klātbūtnē. K. Dāls vēlāk izteicies, ka nekad mūžā neesot gadījies ēst tik dārgas zivis — pirmajā trālējuma izdevies noķert divas plekstes, bet viss eksperiments un saplēstais tīkls kopumā izmaksājis vairāk nekā tūkstoš cara rubļu. Pieredzes trūkums zvejotājiem bija liedzis izzināt jūras dibenu, un tīklu ātri vien dzelmē saplēsa akmeņi."

Muzeja direktors Antss Perna vienos bija lūdzis arī Somijas Kuģniecības



Helsinki Helsingfors

Somijas Kuģniecības muzeja dibinātājas
firmas emblēma

bas muzeja direktori Lēna Sammalhti un angļu burukuģu restauratorus. Videofilmu programmā varēja skatīt gan koka kuģu remontu sausajā dokā Helsinku pievārtē, gan buriņu restaurāciju Anglijā. Plašais reklāmazdevumu klāsts rosināt rosināja pašam apskatīt zēģelkuģu atdzimšanu, jo tie taču varētu būt ne vien apskates vērti, bet arī ienesīgi valūtas avoti. Lēna Sammalhti kundze laipni pastāstīja par 1981. gadā izveidoto muzeju, kas šajā darbības laikā jau kļuvis par nozīmīgu somu tautas nacionālo vērtību krātuvi.

"Somijas Kuģniecības muzeja balstā četrstāvu celtnē, agrākā loču ēkā, atrodas Helsinku pievārtē, Hilksisāri salā. Lai tur nokļūtu, jādodas cauri Korkeasāri zooloģiskajam dārzam, bet tā administrācija prasa tranzītsatiksmes naudu, tas mums, protams, nepatīk.

Muzeja pirmajā stāvā var iepazīt Somijas laivu un kuģu būves vēsturi.

Stāvu augstāk interesentiem rādām materiālus par 19. gadsimta jūrasbraucējiem, turpat vērojamas no kuģu vrakiem iegūtas piemiņas lietas. Te nu jāpiebilst, ka profesionālajiem muzeju darbiniekiem iznāk ne mazums konfliktu ar kuģulietu kolekcionāriem. Likums noteic, ka priekšmeti, kuru atrašanās dzelmē tiek lēsta ilgāka par simt gadiem, pieder valstij. Muzejs cenšas savākt pēc iespējas pilnīgāku informāciju par visu, kas tiek izcelts no Somijas ūdeņiem. Mums pieder kuģis, ar kuru braucam ekspedīcijās. Jūras pētījumos ik gadu nostrādājam divas vai trīs nedēļas.

Somijas Kuģniecības muzeja trešā stāva ekspozīciju zālēs viesi var iepazīties ar zemūdens pasauli, arī ar jūras dzelmē atrasto. Bērni īpaši iecienījuši spēļu kuģi, kurā pēc sirds pati-

kas var uzvilkt buras, grozīt stūres ratu un darboties ar citiem mehānismiem. Muzeja ekspozīciju noslēdz veco zvejnieku laivu krātuve. Laivu hallē var aplūkot dažādas jahtas. Te atrodas arī jahta "Kultaranta II", kas kādreiz bijusi Somijas valsts prezidenta rīcībā. Muzeja tuvumā krastmalā noenkurots ugunskuģis "Kemi", tā ekspozīcija vēsta par somu peldošo bāku vēsturi."

Sarunas izskaņā direktore rosināja sadarboties, apmainīties jūrniecības pētnieku grupām. Diemžēl viņa atzina, ka Savienības muzeji ir diezgan kūtri, jo, lūk, pirms vairākiem gadiem Somijas teritoriālajos ūdeņos atrasta 1596. gadā būvēta kuģa atlūza.

Pētnieki lēsuši, ka kuģim bijusi visciešākā sasaiste ar Novgorodas cietoksni, tomēr turienes vēsturnieki



Muzeja izvietojuma shēma



Somijas Kuģniecības muzeja ēka

nav atbildējuši pat uz daudzkārtējām helsinkiešu vēstulēm.

Igaunijas Valsts jūras muzejā pavadītās stundas bija ļoti rosinošas. Igaņu ceļojošā ekspozīcija "Igaunija un jūra" jau bijusi Somijā un Maskavā, daļa materiālu apceļojusi Tomsku, Novosibirsku, Karagandu, pat Vladivostoku.

Tallinieši bieži dodas zinātniskos komandējumos uz Somiju un Zviedriju, viņi noslēguši abpusēji izdevīgus darījumus ar angļu koka kuģu restaurētājiem (daži no viņiem bija arī muzejā, un īpaši saistošas likās entuziasmu atmiņas par varenā kuģa "Great Britain" atjaunošanu). Tallinas muzejs aicinājis talkā somu kolēģus trīsmastu barkas "Vega" rekonstruēšanā.

Šķiet, ka kaimiņus igauņus pamatā nodarbina tās pašas problēmas, kas mūs. Tomēr, iepazīstoties tuvāk, jaušama viņu aktivitāte sadarbē ar kolēģiem Rietumeiropā un Skandināvijas valstīs. Šis ceļš drosmīgāk jāiet arī mūsmājās. Ja vēlamies Latvijas floti nākotnē redzēt Eiropas kuģniecību līmenī, mums jāaudzina droši, zinoši, profesionāli labi un vispusīgi sagatavoti jūrnieki. Un muzejam jābūt ne tikai vēstures lieciniekam, bet arī šodienas atspoguļotājam un nākotnes ceļvedim. Apzināsimies šo patiesību un droši iesim tālāk — jūra ir tepat, un mums tajā ir jābūt iekšā!

Gints Šmanis

KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS UN HAMBURGAS JŪRNIKU LAIKRAKSTS "HANSA"

Nevienam nebūs Ipašs pārsteigums, ja mūsu kuģniecības tēva vārdu ieraudzīsim cariskās Krievijas dažādo nomaļu laikrakstos — gan Baltijas un Baltās jūras, gan Melnās, Azovas un Tālo Austrumu zemju presē. K. Valdemārs savu publicistisko darbību vērta jo plaši, viņa veikumu pamanīja un atzinīgi novērtēja vairākās Rietumeiropas zemēs. Ciešāka sadarbība Valdemāram izvērtās ar vācu jūrnieku laikrakstu "Hansa", kas iznāca Hamburgā no 1864. gada ("Hansa" — *Zeitschrift für Seewesen*).

1875. gada 10. janvāra numurā atrodams avīzes redakcijas raksts par Krievijas Tirdzniecības flotes attīstības iespējām. Tajā Ipaši minēts Krišjāņa Valdemāra vārds, atzinīgi novērtēta viņa publicistiskā un praktiskā darbība flotes un jūrskolu organizēšanā. Plaši pastāstīts arī par Baltijas tautu pieredzi kuģniecībā, jūtams, ka raksta veidotāji informāciju guvuši tieši no Valdemāra rakstītajiem darbiem.

K. Valdemārs jūtas pagodināts, un jau 1875. gada 18. aprīlā "Hansa" slejās var lasīt viņa speciālrakstu vācu avīzei par Jūras svētkiem Maskavā. Rakstā "Ein nautisches Fest in Moskau" Valdemārs pateicas vācu draugiem par objektīvo Krievzemes kuģniecības stāvokļa atainojumu. Plašs materiāls iepazīstina lasītājus ar 14. februārī notikušajiem svētkiem, kuru ienākumu lielākā daļa nodota demokrātisko jūrskolu tālākai izveidei.

1878. gada avīzes "Hansa" numuros bieži atrodama informācija par Krievijas floti un apmācību sistēmu jūrskolās. Domājams, ka rakstu autors galvenokārt ir Valdemārs. 1880. gada 20. jūnija avīzē pārpublicēts K. Valdemāra pārskats par jūraslietām Krievijā, ko viņš rakstījis Pēterburgas izdevumam "Herold". Tajā pašā gadā laikraksta "Hansa" redakcijas rakstā sniegta plaša Krievijas Tirdzniecības flotes veicināšanas biedrības izdevuma "Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству" analīze. Zinot, ka šo izdevumu pamatos sakārtoja Valdemārs, var vienīgi priecāties par vācu jūraslietu zinātāju augsto novērtējumu.

1881. gadā Maskavā K. Valdemārs kopā ar saviem domubiedriem izdeva unikālo daudzvalodu jūrniecības vārdnīcu — "Krievu—angļu—franču—vācu—itāliešu—dāņu un norvēģu—zviedru—latviešu jūras kabatas vārdnīca ar papildinājumiem holandiešu un spāņu valodās". Pirmā latviešu terminoloģijas vārdnīca uzteikta arī laikraksta "Hansa" tradicionālajā iedaļā "Jūrniecības literatūra". 1881. gada 13. februārī avīzē sniegts plašs vārdnīcas saturiskā iedalījuma izklāsts, norādot uz K. Valdemāra un viņa palīgu radošo pieeju Kanna jūrnieku leksikona (Anglija) izmantošanā. Recenzijas autori piemin vēl vairākas pasaulē pazīstamas jūrnieku rokasgrāmatas, ko, iespējams, vārd-

nīcas sastādītāji izmantojuši savā darbā. Latvijā un arī dzīst visā cariskajā Krievijā K. Valdemāra Jūrniecības vārdnīcai bija nenovērtējami liela nozīme, tā bija īsta jūrnieku rokasgrāma-

tātes Zinātniskajā bibliotēkā labi saglabātos laikraksta "Hansa" gadagrājumus, radās pārlicība par nākotnē nepieciešami veicamo darbu — ir jāapzina vācu prese, jo tā slēpj vēl



Zeitschrift für Seewesen.

Organ der „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ u. des „Deutschen Nautischen Vereins“.

Hamburgas jūrnieku laikraksts "Hansa"

ta svešu vārdu un speciālu nosaukumu apguvei. 300 lappušu biezajam izdevumam, kā liecina laikraksts "Hansa", būs pieprasījums arī Vācijā, jo jau dažus mēnešus pēc vārdnīcas iznākšanas vācu jūrnieki tās sakārtotājiem veltījuši daudz "karstu pateicību". Pārlapojot Rostokas universi-

daudz neizzināta par jaunlatvieša Krišjaņa Valdemāra veikumu Vakarēiropas aviācijā.

Vācijā ar interesi vēroja Krievijas flotes attīstību, šobrīd mums ieinteresēti jālūkojas pagātnes rakstiskās liecībās.

Gints Šimanis

PIRMS 100 GADIEM

ĪSS IESKATS 1891. GADA AVĪŽĒ

«BALTIJAS VĒSTNESIS»

21. janvārī (pēc jaunā stila).

Dienvīdfrancijā šodien tāds aukstums, kāds vēl nekad nav piedzīvots. Tulonas un Lasenas ostas pārklātas ar ledu, Port-Wandrā nonāca iz Alžīras pasta tvaikonis, kurš bij apsalis ar ledus kārtu. (..) Daudz vietās cilvēki nosaluši un posts vispār tik liels, ka tautas vietnieku sapulce novēlējusi 2 milj. franku lielu pabalstu trūkcūcietējiem.

Parīzē vakar nonācis poručīks Vinters (..), kurš bija saderējis, ka noiešot no Pēterburgas līdz Parīzei kājām. Drošsirdīgais ceļotājs ir mūsu tautietis, latvietis.



Liepājas ostu pagājušajā gadā apmeklējuši 1415 ārzemju un 1477 iekšzemes kuģu, pavisam 2892.

23. janvārī.

No Bolderājas vakar atnāca ziņa, ka jūrā redzot daudz ledu peldot, kamēr jūras mute esot vajā.

31. janvārī.

Ventspils ostā 1890. gadā iebrāukuši 380 kuģi (ieskaitot kabotāžas kuģus) un izbrāukuši 383 kuģi. Pirmais kuģis atbraucis 2. janv. un pēdējais izbraucis 30. dec. Ievesto preču vērtība bijuse 81 508 rbļ. un izvesto preču vērtība 955 439 rbļ.

2. februārī.

Rēveles osta vēl vienmēr kuģiem esot pietama, tādēļ ka reida šoziem vēl nevienas dienas nebijuse aizsaluse, kas noticis caur to, ka sala laikā vienmēr bijis austruma un dienvidus rietuma vējš, kas ledum jūras līci neļāvis nostiprināties.

Labības iz Liepājas ostas 1889. gadā izveda 6 097 409 četvertus, t.i., ievērojami vairāk nekā iz Rīgas un Rēveles ostām kopā (iz Rīgas izveda 2 721 157 četv. un iz Rēveles 1 879 098 četv.). Tātad Liepāja šajā laikā tapuse par ievērojamu tirdzniecības ostu.

4. februārī

Maskava un Pēterburga sataisoties uz 200 gadu jubilejas svinēšanu tam atgādījumam, ka 1690. gada 3. februārī cars Pēters Lielais, no Holandijas pārceļojis, Maskavā izrikojis pirmo mākslīgu uguņošanu Krievijā.

Ziņas par "Austras" kuģiem. Kuģis "Teriberki", kapt. S. Lasis, vakar izbraucis ar ogļu lādiņu no Grendzmautes (Skotijā) uz Kristianiju (Norvēģijā).

9. februārī.

Francija. Uzņemot vadību senāta muižu komisijā, Žils Feri's deva padomu nepārsteigties pie muižu reformām. Nekur spēji pārgrozījumi neesot kaitīgāki kā sevišķi šīnā ziņā.

10. februārī.

Liepājas ostā svētdien iebrāucis pirmais burukuģis, Liepājas barka "Cimbria", no Lisabones vezdams korķu malku. Arī daži tvaikoņi jau atbrāukuši. Ostā atkal esot rosīga kustība.

9. martā.

Krievu tvaikkuģniecības un tirdzniecības biedrības statūti tikuši no Keizara Majestātes apstiprināti. Biedrības tvaikoņiem jāizdara priekš valdības nolūkiem noteikti braucieni, par ko biedrība dabūšot ik gadus 616 000 rbļ.

Trīsmastu šoneris "Maria Anna", kapteins P. Šnore, no Aalborgas (Dānijā) ar krīta balastu uz Ventspili ceļā tapa caur stipro rietruma vētru Ventas grīvai garām padzīts un, ilgāku laiku mēģinādams pie vēja turēties, jutās galīgi piespiests ieskriet Bolderājā kā pagaidu ostā.

9. aprīli.

Kurzemē pavisam ir 12 glābšanas stacijas un šādās vietās: Maz-Irbē, turpat Ziemas stacija, Liel-Irbē, Ventspili, Užavā, Feliksbergā, Tutlikā (pie Sakas upes grīvas), Šteinortā, Liepājā, Virgā, Sventajā, Palangā.

Pie Kolkas raga kādi 16 tvaikoņi iesprosti ledū, (...) ledus laužējs tvaikonis tur labi varētu palīdzēt.

Līdz 8. aprīlim Rīgā atnāca 25 kuģi un no Rīgas aizbrauca 15 kuģi.

16. aprīli.

Šveinfurta šampanu fabrika sūtīšot uz Maskavas pastāvīgo izstādi 14 pēdas augstu šampana buteli.



18. aprīli.

Daugavā ūdens šodien ir stipri cēlies un vietām pat izgājis no krastiem (...). Maskavas ielas zemākās vietās braucot ūdens smēlās rastos.

20. aprīli.

Tvaikonis "Dahlen" šodien, no ziemas guļas atmodies, uzsāks kārtīgas braukšanas starp Vimbukrogu un Rīgu.

22. aprīli.

Dinaburgā šorīt pie 20 3/4 pēdu augsta ūdeņa pabrauca garām divas Fedoram Ponomarevam Porečjā piederīgas strūgas ar auzām.

23. aprīli.

Ventspils jūrnieku skolā noturēta jūrnieku eksāmena. Kapteiņa eksāmenu iztaisījuši 12, tālbraucēja stūrmaņa eks. — 13 un kabotāžas kuģinieku eksāmenu — 25. Viens nevarējis eksāmenu iztaisīt.

28. aprīli.

Doma muzejas 1000. apmeklētājam svētdien par piemiņu pasniegts apzeltīts Rīgas pusmarkas gabals no 1565. gada, kā kabatas pulksteņa breloks ietaisīts. Laimīgais dabūtājs bijis kāds Aleksandra ģimnāzijas māceklis.

8. maijā.

Uz Esplanādes plača šodien tika noturēta lielgabalnieku smotra zem ģenerāl-leitnanta I.K. Alhasova vadības, pie kuras piedalījās arī gubernators Zinovjeva kungs.

11. maijā.

Francijas kara kuģu pulciņu gaidot Kronštātē. Pavisam seši Francijas kara kuģi atbraukšot un Kronštates reidā viesošoties 14 dienas. Uz admirāļa kuģa "Marengo" izrīkošot lielu balli.

Ģenerāls Rohins dāvinājis 17 500 rbļ. lielu summu, no kuras augļiem izmaksājamas 3 stipendijas jūrnieku skolu mācekļiem. Šī summa nodota Jūras ministrijai.

16. maijā.

Angļi cītīgi cenšas pa Ziemeļu Ledus jūru nodibināt tirdzniecības ceļu uz Sibīriju.

19. maijā.

No Kauguru ciema mums ziņo: Reņģu zveja šē gar jūrmali šopavasr ļoti nevienāda. Kamēr Bigauņciemā nekāda zveja nav bijuse, tamēr Raguciemā un Lapmežciemā uz vienu metienu dabūjuši no vada pa 500—800 pūru reņģu; Lorencs Suts 16. maijā uz viena vilkuma dabūjis pat līdz 1200 pūru reņģu.

23. maijā.

Ainažu tvaikonis "Dagmar", tāpat kā agrāk, izdaris šādus kārtīgus braucienus: no Rīgas uz Margraves-Upes grīvu, Roju un Ģipkiem (un atpakaļ), no Rīgas uz Salacgrīvu un Ainažiem (un atpakaļ).

26. maijā.

Visu mazākās vēstis par Daugavas tīrīšanu sacel visu Daugavas piekrastes apdzīvotāju starpā arvienu jo dzīvāku kustību un lielus priekus, kas liecina par lielo interesi, par lielo ilgošanos, ar kādu tā tiek sagaidīta.

No Londonas ziņo, ka tur tagad streikojot kādi 5000 skroderi; viņi prasot labākas darbnīcas un vienādu darba laiku.

Liepājā atvērts "jūrnieku institūts", kuram esot lasāma istaba ar avižu galdu un mazu bibliotēku. Šajā istabā jūrnieki varot ērti rakstīt vēstules; materiāls šai vajadzībai esot par brīvu (...). Šīs telpas esot nolemtas visiem jūrniekiem, kuri jūt tiklīgas satiksmes vajadzību.



28. maijā.

Pēterburgā tagad savedot tik daudz svaigu un dzīvu zivju, ka nezinot, kur tās likt. Tādēļ zivju cena esot brīnum lēta un arī nabadzīgajiem ļaudīm esot iespējams pabaudīt gardo zivju maltīti.

29. maijā.

Trismastu šoners "Austra", kapt. E. Bauers, 17. aprīlī sasniedzis Monte Kristi (Rietruma-Indijā), kur ieņem krāsu koka lādiņu atvešanai uz Eiropu.

15. jūnijā.

Rīgas jahtklubam pagājušā gada beigās bijuši 218 biedri, klubs pa vasaras sezonu izrīkojis 533 braucienus.

Pēc tam kad tiesas izmeklēšanas uzsāka pret Panamas kanāla sabiedrību, esot Lesepe (F. Lesepe, Suecas kanāla būves organizētājs, ķēries pie Panamas kanāla būves — M.F.), kā dzirdams, sev galu padarījis.

2. jūlijā (pēc jaunā stila).

Jāņu gadatirgus uz Doma laukuma iesācies, kurā ārienes tirgotāji saveduši daždažādas preces, starp kurām dažas ievērojami lētas, bet, vai arī labas un izturīgas, tas ir cits jautājums.

9. jūlijā.

Avīzes vēsta, ka nodomāts ierīkot starp Pēterburgu un Havri kārtīgu tvaikoņu satiksmi.

11. jūlijā.

Bilderliņos (Bulduros — M.F.) zaglis kādam tirgonim padarījis ievērojamu ķezu. Tirgonim jūrā mazgājoties, apģērba būdiņas durvis tapušas atlauztas un viņa apģērbs ar naukas maku un visām atslēgām nozagts.

13. jūlijā.

Austras biedrības ģenerālsapulcē bija saņākuši ap 170 biedriem ar kādiem 50 000 rbl. kapitāla (..) gada pārskats tika pieņemts. Par direktoriem ievēlēja no jauna Kristjani Berģi un Ansi Bandreviču.

15. jūlijā.

Bolderājā (..) turienes lasmanis (locis — M.F.) Innus kgs nosvinēja savu 50 gadu amata jubileju. Gaviņniekam parādīja pelnīto godu (..) arī daudzi veikalnieki, kuri tuvākā sakarā ar mūsu Rīgas kuģniecību.

18. jūlijā.

Liepājā (..) no dienvidus guberņām atnācis 1200 gabalu liels merino aitu sūtījums, kurus tvaikonis "Tula" aizvedīšot uz Dienvidķirčeni, no kurienes tās pa dzelzceļu sūtīšot uz Pārīzi.

21. jūlijā.

Bolderājā šodien pusdienā nolaida ūdenī jaunuzbūvētu četrmastu zēģelkuģi "Andreas Weide". Kuģis ir 546 reg. tonnu liels un pieder A. Veides mantiniekiem Ainažos.

25. jūlijā.

Divi kara kuģi, Baltijas muitas flotiles kreisiers "Straž" un kara tvaikons "Arteščik", tagad pietājuši Daugavā pie citadeles.

29. jūlijā.

Pēdējā laikā vecā Rīga tiešām jo lielā mērā pārpildīta dažnedažādākiem muzikantiem.

31. jūlijā.

Daugavas pārtikas tirgū vakarīt bija atvesta kādas 7 pēdas gara store, kura Rīgas jūras līcī pie Carnikavas tapuse sagūstīta. Zivs smagums bij 180 mārciņas.

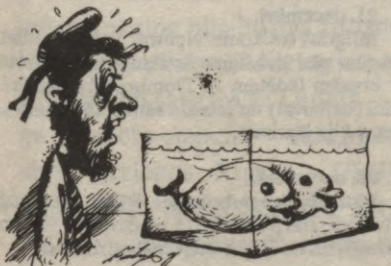
8. augustā.

Milgrāvī rītā kristīšot zviedru barkas "Katarina" kapteiņa bērnu, kura dzimtene no šejienes ļoti tāli, jo bērns esot dzimis Haiti salā (Vidus Amerikā).

20. augustā.

Rīgas jahtklubs aizvakar svinēja savus 13-gadu pastāvēšanas svētkus. Klubam tagad ir vairāk nekā 200 biedru, pašam sava osta ar peldēšanas namīņu un vairāk nekā 20 laivas.

Kāds delfīns ar divām galvām nesen pie Liepājas tapis sagūstīts un bijis tur atklāti izstādīts. Katrai galvai esot viena liela koša acs.



21. augustā.

Trismastu šoners "Jakob un Maria", kas būvēts Kurzemes jūrmalā no Bertliņa un brāļiem Štāliem un 318 reg. tonnu izmērots, šodien kapt. Erhardta vadībā pirmo reizi dodas ar lādiņu uz kādu Anglijas ostu. Bez tam vēl 5 jauni, nupat Kurzemē uzbūvēti kuģi tiek ostā galīgi sarīkoti priekš izbraukšanas uz ārzemēm.

28. augustā.

Ventspilī brāļu Štālu būvētais četrmastu kuģis "Abrahams" ielaists ūdenī.

29. augustā.

Pēterburgā patlaban divas angļu garaiņu jahtas zem ķēnišķa jahtkluba flagas atbraukušas. Vienā jahtā (divmastu) vien bijuši kādi 200 pasažieri, ceļotāji, kuri Pēterburgu un viņas apkārtni gribot apskatīt.

4. septembrī.

Igauņu kuģniecības biedrībai "Linda" nu pienākusi pēdējā stundiņa, jo izsludināta ģenerālsapulce, kurai nāksies izspriest par biedrības likvidēšanu. Ja ģenerālsapulce nenolems biedrības darīšanas beigt, tad pēc statūtiem biedrības akcionāriem nāktos piemaksāt kapitāla iztrūkstošo daļu.

7. septembrī.

Pēdējā laikā jūrnieki pamanījuši Rīgas jūras līcī ļoti daudz roņu. Iz maziem pulciņiem viņi salasās jo lielā barā sevišķi pie Runo salas (Roņu salas — M.F.), kuras iedzīvotāji tad sarīko lielas roņu medības.

9. septembrī.

No Anglijas mums vēsta, ka latviešu trismastu šonera "Tehwija" kapteins Laubergs Sunderlandē noslēcis.

16. septembrī.

"Austras" biedrība šodien nopirka atkal vienu buru kuģi. Kuģis ir trismastu šoners "Der Kurländer", 1888. gadā būvēts, ap 650 tonnu liels. Kuģis pirktis Ventspilī no brāļiem Gutšmidt par 18 000 rbl.

24. septembrī.

No Popes raksta, ka augļu koku raža turienes apgabalā izdevusies tādā mērā, ka āboliem pilnīgi vienāda cena ar kartupeļiem, proti: 50 līdz 70 kap. par pūru.

24. oktobrī.

No Krimas ziņo, ka tur pēdējās dienās barga vētra plosījies, caur kuru Melnā jūrā daudz kuģu sabojājušies. Kāds angļu tvaikonis vētras dēļ bijis piespiests 1000 aitas, kuras gribējis uz Franciju aizvest, iemest jūrā.

2. novembrī.

Londonā atnākušas ziņas par briesmīgiem zemes trīcējumiem Japānā. Nagojas provincē vien pie tam sabrukušī 18 000 namu un 2000 cilvēku atraduši nāvi. Zifu pilsētā gājušas bojā 5000 cilvēku dzīvības.

5. novembrī.

Pēterburgas ostā tagad esot rosīga kustība, tādēļ ka 15 lieli buru kuģi atbraukuši, kuri paliksot tur pa ziemu. Viņi atveduši 400 000 pudu dažādu ziemeļu zivju.

7. novembrī.

Bolderājā pēdējā laikā naktīs bieži notikušas zādzības, kuras dažreiz esot ļoti pārdroši izdarītas. Tā no kāda ostā stāvoša kuģa trīs masti tapuši nozagti.

11. novembrī.

Dāņu šoners "Hansine", kapt. Dams, no Ainažiem ar miežu lādiņu braukdams, iebrāucis Bolderājas ostā, tādēļ ka ceļā zaudējis stūri un dabūjis citādas kaites.

17. novembrī.

No Lielvārdes ziņo, ka tur Daugava 5. novembra naktī pilnīgi aizsaluse un ledus esot pilnīgi gluds.

25. novembrī.

Slaveno amerikāniešu izgudrotāju Edisonu decembra pirmajā pusē gaidot Pēterburgā.

28. novembrī.

Vērmaņa dārza slidotavu rītā pulksten 1⁰⁰ pēc pusdienas atvērs. Kareivju mūzika spēlēs no pulksten 1—3 un no 5—8. Vakārā, tumsai

sākoties, notiks liela iluminācija un elektrības apgaismošana.

5. decembrī.

Otto Švarc kgs šodien pulksten 12 pusdienā Bastei-bulvāra un Kaļķu ielu stūrī atvēra viņu no austeru pārdotavu.

7. decembrī.

Rīgas biržas komiteja nopirkuse jaunu, stipru ledus laužēju tvaikoni. Tas esot Zviedrijā būvēts, saucoties par "Hernmark" un izgājušā nedēļā atbraucis Rīgā.

8. decembrī.

Aizviņā naktī bija barga vētra, kas uz Daugavas padarījuse ievērojamu postu. Tā pie Grēcinieku vārtiem 4 lielas laivas, ar split-kokiem pielādētas, nogrimušas. (..) Arī daudz nēģu mirdus strāva aiznesuse.

14. decembrī.

No Drageras ziņo, ka vidzemnieku kuģis "Peter Paul", kapteinis Vikmanis, no Grimswoodas ar ogļu lādiņu uz Liepāju iedams, Rjoges līcī sazēģelējis ar zviedru šoneri "Eherub", pie kam no "Peter Paul" viens kuģa cilvēks iekritis jūrā un noslīcis. Abu kuģu ļaudis nogājuši malā.

15. decembrī.

Mūsu neaizmirstamā Valdemāra līķis šodien ar dzelzceļa rīta braucienu nonāca Rīgā, pavadīts no 4 Maskavas studentiem. Uz dzelzceļa perona viņu sagaidīja Rīgas Latviešu biedrības reprezentanti un labs skaits publikas. Dārgais nelaiķis tapa novests uz biedrības namu un tur lielajā zālē, sēru dziesmām atskatot, noguldīts starp puķu kokiem un pārklāts neskaitāmu pulku vainagu. Te nu viņš paliks līdz rītam, kad to vedīs uz pēdējo dusu Ģertrūdes (Lielajos — M.F.) kapos.

21. decembrī.

Milgrāvi tvaikonis "Neutral" vakar ap plkst. četriem pēc pusdienas uzskrēja buksējamam ar brūšām lādētām A. Dombrovska kga prāmim (liellaivai) un ielauza sānus, tā ka tam uz vietas bija jāgrimst.

28. decembrī.

Līdz 26. decembrim pie Rīgas 2083 kuģi atbrauca, starp tiem 1511 tvaikoņi un 572 buru kuģi, un no Rīgas 2054 kuģi aizbrauca.

Vecās avīzes lasītāja Maija Frīdberga

AR LEDLAUZI "KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS" UZ SOMIJU UN ZVIEDRIJU

Vizītes dalībnieka Hugo Legzdiņa stāstījums, skatoties no toreizējā ieņemamā amata un dienesta pakāpes Latvijas brīvvalsts Kara flotē.

Šie ledlauža "Krišjānis Valdemārs" gājieni saistās ar mūsu pirmā prezidenta Jāņa Čakstes došanos oficiālā vizītē uz Somiju — Helsinkiem un otrā prezidenta Gustava Zemgala vizīti Zviedrijā — Stokholmā.

Man bija jāpiedalās šajās vizītēs, un tādēļ arī radās šis stāstījums. Domāju, ka manu līdzdalību veicināja tas apstāklis, ka biju vispirms kara jūrnieks no Latvijas Kara flotes un, otrkārt, pēc specialitātes radiotelegrāfists. Ledlauža "Krišjānis Valdemārs" apkalpe bija līdzīga tirdzniecības kuģu apkalpei, tādēļ bija nepieciešams, lai sakarus ar Latviju — Rīgu uzturētu slepeni — telegrammas abos virzienos Rīga — "Krišjānis Valdemārs" un otrādi tika šifrētas, tad arī vajadzēja kara jūrniekus šī uzdevuma veikšanai.

Rakstot šo rakstu, nezinu, vai vēl kāds no kara jūrniekiem vai ledlauža apkalpes ir dzīvs. Zinu, ka gājienā uz Helsinkiem godasardzē uz ledlauža bija tagad pensionētais tāljūras kapteinis Oskars Stalts, kas toreiz dienēja mūsu Kara flotē un, būdams matrozis, ietilpa šajā sardzē savas stājas un izskata dēļ. Tas ir tas pats Oskars Stalts ar balto bārdiņu, ko mēs, vecie jūrnieki, saucam vienkārši par "Bārdiņu" vai arī par "Lībiešu ķēniņu", jo viņš cēlies no Mazirbes un labi prot lībiešu valodu, kurā visās veco jūrnieku sanāksmēs arī runā.

Mans stāstījums atbilst toreizējiem uzskatiem, iespaidiem un vērojumiem, atrodoties uz "Krišjāņa Valdemāra" — pirmajā gadījumā — kaprālis radiotelegrāfists, bet otrajā — seržants radiotelegrāfists.

LATVIJAS VALSTS PIRMĀ PREZIDENTA JĀŅA ČAKSTES VIZĪTE HELSINKOS 1926. GADĀ NO 13. LĪDZ 19. MAIJAM

Toreiz es atrados Liepājā Flotes instruktoru skolā. Viss Flotes instruktoru skolas sastāvs pēc skolas teorētiskā kursa beigšanas gatavojās doties uz Franciju. Vēl notika intensīvas apmācības, un mūsu virsnieki centās sniegt vairāk zināšanu par būvējamajām zemūdenēm ("Ronis" un "Spīdola") un mīnu traleriem ("Viesurs" un "Imanta").

Kad mēs uzzinājām par prezidenta došanos uz Somiju un, galvenais, ka pārgājienā būšot jāpiedalās arī jūrniekiem no Flotes instruktoru skolas, bijām ļoti satraukti. Bija skaidrs, ka viss skolas izlaidums piedalīties nevarēs, lai gan katrs gribēja tikt šajā pārgājienā. Noskaidrojās, ka uz Somiju prezidents dosies ar ledlauzi "Krišjānis Valdemārs" un to pavadīs mūsu vienīgais karakuģis "Virsaitis". Tātad divi brīvās Latvijas kuģi. Ledlauzis pilnīgi jauns, tikko pārnācis no Anglijas un izgatavots, kā saka, par pašu naudu un pašu projektiem (profesors Klarks).

Otrs — lielgaballaiva — bijušais Vācijas mīnukuģis, pilnīgi atjaunots un uzlabots, nedaudz palielinot tonnāžu.

No visiem Flotes instruktoru skolas kara jūrniekiem nozīmēja zināmu daļu, kuriem prezidenta viesošanās laikā jābūt uz "Krišjāņa Valdemāra" un "Virsaīša", komandu tā papildinot. Starp tiem, kuriem jābūt uz "Krišjāņa Valdemāra", biju arī es, kaprālis radiotelegrāfists. Mans radiotelegrāfista uzdevums bija strādāt kuģa radiostacijā un pieņemt radiogrammas, kas nāca no Rīgas. Vaja-

dzēja izpildīt arī signālista pienākumus, sazinoties ar "Virsaīti". Šim nolūkam nelietoja radiostaciju, jo attālums bija mazs. Tika izmantots tā saucamais fladziņu semaforš, t.i., mazas rokas fladziņas, kur ar roku stāvokļiem veidojās burti, un tie savukārt veidoja vārdus un teikumus.

Gājiens uz Somiju notika maijā, bet togad Somu līcī vēl bija daudz ledus. "Virsaītis" pa šādu ledu nemaz nevarēja iet. Tādēļ pa priekšu gāja "Krišjānis Valdemārs" (mīli saukts — "Krišs"), bet aiz viņa kādus 100 metrus "Virsaītis". Pa priekšu tam bija jāiet arī tādēļ, ka uz tā atradās prezidents.

Rīgā pārgājiens tika organizēts tā, lai mazā Latvijas Valsts, kurai vēl nebija pat desmit gadu, nepaliktu kaunā. Mūsu Kara flotei nebija sava ragu orķestra. Tā kā vajadzēja spēlēt Somijas un Latvijas valsts himnu, tad orķestri nozīmēja no Rīgas Kājnieku pulka, kapelmeistars kapteinis Skujiņš. Viss orķestris sastāvēja no kādiem 20—25 muzikantiem. Tos visus pārģērba Kara flotes jūrnieku formās. Intensīvi strādāja intendantūras mantu darbnīcas drēbnieki, pielāgojot katram pēc viņa auguma kara jūrnieka formas tērpu. Pats kapelmeistars Skujiņš saņēma jūras virsnieka formas tērpu. Rēdzēju un dzirdēju, kā jaunie "jūrnieki" lepojās ar formas ietērpu, jo visi bijām kopā uz "Kriša". Cik atceros, arī pavāri tika ņemti no Rīgas restorāniem, tāpat ķelneri utt. Tātad jūrnieki radās, tā sakot, uz ātru roku. Bija izdevība novērot, cik izveicīgi strādāja "sagād-

nieki". Mans uzdevums bija galvenokārt apkalpot radiostaciju. Telegrammas no Rīgas nāca bieži. Tās pa lielākaļai daļai bija šifrētas. Nez kā man uzticēja arī šifra atslēgu, t.i., speciālu, ļoti slepenu šifra grāmatīņu. Pēc noteikumiem ar šifru varēja rīkoties tikai virsnieks.

Mūs, no Flotes instruktoru skolas piekomandētos kara jūrniekus, arī godasardzes vīrus, komandēja virsleitnants Dišlers, viņš šifru uzticēja man. Pats galvenais jau bija "*Kriša*" telegrāfists. Viņš ļoti labi pārzināja radioaparāturu, sēdējām blakus un radiogrammas pieņēmām abi. Pēc telegrammu atšifrēšanas atkarībā no tā, kam telegramma adresēta, man to vajadzēja nodot adresātam.

Uz "*Kriša*" bija daudz oficiālu personu. Atceros, bija kara ministrs ģenerālis Balodis, armijas komandieris ģenerālis Berķis, ministru prezidents Kārlis Ulmanis, ārlietu ministrs, sūtnis Somijā un vēl daudz militāru personu, kuras es pēc izskata nepazinu. Uz "*Kriša*" viņiem nebija ko darīt, bet Helsinkos viņi bija nepieciešami, lai pārstāvētu Latviju, lai tiktos ar attiecīgām Somijas valdības personām.

Atceros vienu epizodi, kur man bija, tā sakot, darīšana ar pašu prezidentu un ministru prezidentu. Bija pieņemta telegramma, adresēta ministru prezidentam Kārlim Ulmanim. Šo telegrammu pēc atšifrēšanas man vajadzēja nodot pēc piederības. Tobrīd visi lielie kungi atradās "*Kriša*" salonā, šķiet, vakariņoja. Mēs izgājām no Rīgas pēc pusdienas ar aprēķinu, lai nākošajā dienā noliktā stundā būtu Helsinkos, tāpat vakariņas notika jūrā. Pārbaudījis savu jūrnika — kaprāļa formas tērpu, vai viss kārtībā, vai matroža apkaklīte nav saburzījusies, atlocījušies stūri,

vēl mani apskatīja virsleitnants Dišlers, uzmēta acis arī "*Kriša*" telegrāfists, un es ar drebošu sirdi devos uz salonu. Klauvēju pie durvīm. Vai nu kāds atbildēja, vai ne, es, atvēris durvis, spēru soli salonā un redzēju, ka ap galdu sēd vismaz kādi divdesmit vīri. Skatījās balsi, kā tas bija paredzēts reglamentā, teicu: "Valsts prezidenta kungs, lūdzu atļauju kaprālim Legzdīnam ieiet." Redzēju, ka prezidents sēd galda galā tieši pretī un viņam blakus ministru prezidents Kārlis Ulmanis. Ievēroju, ka, atskanot jautājumam, visi pagrieza galvu uz manu pusi, vismaz man tā likās, sirds drebēja. Patiesībā jau tai sirdij nevajadzēja drebuļot, jo visi taču latvieši, visi runā latviski, arī es un izpildu savu dienesta pienākumu pēc labākās sirdsapziņas un mācītās kārtības. Saņēmis atļauju, devos pie prezidenta. Nekad savā mūžā nebiju bijis tik tuvu tik lieliem vīriem, tos pazinu pēc laikrakstos un žurnālos ievietotajām fotogrāfijām. Turklāt apzinājos, ka valsts prezidents ir galvenais armijas un flotes priekšnieks, ne jau vienu reizi vien biju lasījis valsts prezidenta pavēli par virsnieku paaugstināšanu.

Pienācis cik iespējams tuvāk, prasīju: "Valsts prezidenta kungs, atļaujiet griezties pie ministru prezidenta Kārļa Ulmaņa kunga." Saņēmis atļauju, šķiet, ar galvas mājieni, turpat pagriežos pret viņu un teicu: "Ministru prezidenta kungs, lūdzu, jums telegramma." Tad tradicionālais "Atļausit iet", un, izdarījis militāro pagriezieni, devos uz durvīm un izgāju no salona.

Otrajā dienā jau no rīta visi kungi bija uzcēlušies. Bija skaists, saulains bezvēja maija rīts. Redzēju, ka Kārlis Ulmanis no "*Kriša*" komand-

tiltiņa kopā ar citiem vēro jūru. Bija diezgan stingrs ledus un "Krišs" droši lauzās uz priekšu. Te uzreiz dzirdēju un redzēju, ka K. Ulmanis rāda ar roku uz jūru un saka savā īpatnējā, diezgan smalkā un mīkstā balsī: "Re, re, kur ronis!" Patiešām, netālu no "Kriša" uz ledus bija divi roņi, kam visi pievērsa uzmanību.

Vēl uz kuģa bija šādas tādas epizodes. Lielie kungi centās sarunāties ar matrožiem, izprasīt, no kurienes, kāpēc uz jūras utt. Arī orķestris izmēģināja savas spējas uz jūras. Vairākkārt treniņa pēc atkārtoja Somijas valsts himnu, kuras melodija ir tuva latviešiem pazīstamās dziesmas melodijai, arī tuva Igaunijas valsts himnas melodijai. Atkārtoja arī Latvijas tautas maršu un citas dziesmas. Man, vienkāršam ierindas kaprālim, bija ļoti patīkami — interesanti, jo tepat blakus visa mūsu jaunās Latvijas Valsts vadība, pacilāta sajūta.

Uzturs uz "Kriša" bija ļoti labs. Es jau pēc izcelšanās esmu vienkāršs lauku puika. Kad sāku karadienestu Rīgā — Elektrotehniskajā divīzīonā — un mācīties par radiotelegrāfistu, vajadzēja pierast pie karavīra uztura. Man labi garšoja sausi kartupeļi, vārīti ar visu mizu, un siļķe. Tajās dienās man bija viskārtīgākā noēšanās. Daudziem siļķe negaršoja, un tad iztika ar to, ko no mājām pieņēma. Man pienesumi nebija vajadzīgi. Siļķu dienā varēju ēst divas trīs porcijas. Dažādi ēdienu gardumi mani nekad nav vilinājuši. Apmeklējot tehnikumu, ēšana bija vienkārša: maize, kartupeļi, siļķe. Tagad uz "Kriša" ēdām lieliski. Citādi jau arī nevarēja būt, jo uz kuģa bija pats valsts un valdības galva un bija norīkots personāls valsts svētas pavadīšanai šajā pārgājienā uz Helsinkiem.

Ejot cauri Somu līča ledum, "Krišam" nekādu grūtību nebija. Tas gāja tāpat kā pa skaidru ūdeni, pašķīra ledu, to sadragāja un ar savu pietiekami plato korpusu atstūma uz abām pusēm. "Virsaitim" bija daudz grūtāk, sevišķi tur, kur bija biezāks ledus, kas tūlīt aiz kuģa sagāja atkal kopā. Bija gadījumi, kad, "Krišam" ejot uz priekšu taisnā virzienā un "Virsaitim" sekojot, tas piepeši mainīja kursu un aizgāja no "Kriša" kīļa līnijas uz vienu vai otru pusi. Kāds lielāks ledusgabals bija novirzījis "Virsaiti", jo šādos apstākļos kuģis stūrei neklausā un iet uz to pusi, kur starp ledusgabaliem ir brīvāks ūdens. Dažreiz arī "Krišam" bija jāaptur mašīnas, lai "Virsaitis" varētu ieņemt savu vietu aiz "Kriša" — lai būtu kīļa līnijā. Toreiz man, radiotelegrāfistam, nebija gandrīz nekādu zināšanu par navigāciju. Tas viss manī izsauca lielu interesi, un es ar vislielāko uzmanību vēroju, kā tiek mainīts kuģa — šajā gadījumā "Kriša" kurss. Kuģa stūrmaņi un kapteinis manās acīs bija gluži kā pats Dievs un gudrākie cilvēki pasaulē. Būdams radiotelegrāfists un reizē arī signālists, es vienmēr grozījos ap radiomāju, t.i., komandtiltiņu, un daudz ko interesantu dzirdēju, redzēju, uzzināju. Viss redzētais jau arī bija galvenais iemesls, kāpēc es nonācu Krišjāņa Valdemāra jūrskolā, kļuva par Kara flotes virsnieku, kā arī pabeidzu Francijas Jūras kara akadēmiju un ieguvu Francijas Jūras kara flotes Ģenerālštāba virsnieka diplomu.

Drīz "Krišs" un "Virsaitis" nonāca pie Somijas bākas, kur parasti kuģi, kas iet uz Helsinkiem un nāk no turienes, uzņem vai atlaiž ločus. Bāka bija uz klints un pie tās mūs gaidīja somu loču kuteris, tas bija ļoti spē-

cīgs un varēja iet cauri pavasara kūstošajam ledum. Te mūs gaidīja somu ledlauzis "Ieekarhu" ("Leduslācis"). Tas bija daudz spēcīgāks par "Krišu". Notika savstarpēja sasveicināšanās, un, ledlauzim ejot pa priekšu, "Krišs" ar "Virsaiti" sekoja uz Helsinku ostu. Jā, notikums ļoti iespaidīgs — brīvās, suverēnās Latvijas valsts prezidents savā "jahtā" (tā dēvē kuģi, uz kura atrodas valsts galva) ar Latvijas valsts prezidenta standartu grotmatā pirmo reizi Latvijas vēsturē dodas uz tādas ievērojamas valsts kā Somija galvaspilsētu Helsinkiem, kur tik daudzi Latvijas kultūras darbinieki mācījušies un guvuši paslēptuvi no cara valdības represijām.

Pa priekšu ejot somu ledlauzim, aiz viņa "Krišam" un aiz tā "Virsaitim", tuvojamies ieejai Helsinku līcī vai ostā. Ieeja bija diezgan šaura. Abās pusēs augstas klintis tā, ka pati ieeja šķita izcirsta klintīs. Pulkstenis, cik atceros, varēja būt ap desmitiem vai vienpadsmitiem. Pienākot pavisam tuvu ieejai un ejot caur to, varēja redzēt, ka kreisajā pusē uz klints nostādīti somu jūrnieki. Uz klints mastā tika pacelts Latvijas karogs, un kara flotes orķestris spēlēja "Dievs, svētī Latviju!". Somu krasta artilērija turpat uz klints salūtēja par godu mūsu prezidentam. Baterija bija nostādīta netālu no bijušā Sveaborgas cietokšņa. Uz "Kriša" un "Virsaiša" bija nostādītas goda sardzes. Pēc komandas "Mierā!" visi noklausījās mūsu un somu himnu, ko "Kriša" orķestris izpildīja. Mēs, vienkāršie latviešu cilvēki, jūrnieki, bijām pagodināti visu to redzēt, dzirdēt un izjust. Visi bijām ļoti aizkustināti, jo atcerējāmies Latvijas vēsturi, apspiestības gadus. Nu Latvija — brīvvalsts, kaut arī maza — kā saka dzej-

niece Māra Zālīte —, "mazliet par mazu, lai laistu vienu pasaules plašajos ceļos". Jā, toreiz plašajos pasaules ceļos Latvija un latvieši gāja. Gāja ar cieņu, ar lepnumu — paši zem sava karoga.

Helsinku ostā "Krišam" jau iepriekš bija paredzēta enkura vieta. Bija jāatdod enkurs, lai tūdaļ prezidents ar saviem pavadoniem varētu pāriet uz Somijas prezidenta motorlaivu un dotos uz ostas piestātņi, kur to gaidīja Somijas prezidents ar savu svītu. Visa šī ceremonija no "Kriša" borta bija labi redzama, jo ostas moliņš, kur izkāpa mūsu prezidents, bija kā uz delnas.

Īsi pirms enkura atdošanas "Krišs" jūtami uzdūrās uz sēkļa. Kuģis nedaudz, tomēr manāmi kādas trīs četras reizes it kā piepacēlās, tad nonāca enkura vietā un noenkurojās. "Kriša" kapteinis Cērps redzami uztraucās, arī somu locis nervozēja. Uz komandtiltiņa bija jūtams uztraukums, tika arī izsaukts uz komandtiltiņa galvenais mehāniķis Šūpols. Tomēr šis notikums uz ceremonijas gaitu neatstāja nekādu iespaidu. Viss norisinājās, it kā nekas nebūtu noticis.

Pēc tam kad prezidents Čakste ar svītu bija izcēlies malā, pie "Kriša" borta pienāca somu loču kuteris, lai paņemtu loci no tā, uz "Kriša" klāja uznāca, šķita, somu loču komandieris. Vēl notika kopēja apspriede uz komandtiltiņa. Kad somi nokāpa uz sava kutera, tas apgāja reizes divas apkārt "Krišam". Somi vērtīgi apskatīja "Kriša" iegrimes markas uz priekšējā un pakalējā vādņa un, galvu grozīdami, ar kuteri devās projām.

Bojājumi "Kriša" korpasa apakšējā daļā netraucēja atgriezties Latvijā. Viss, cik es sapratu, norisinājās, it kā

nekas nebūtu noticis. Vai to uzzināja arī prezidents un citi lielie valdības vīri, nezinu. Kuģa mehāniķi savā starpā sprieda, ka "*Krišam*" būs jāiet dokā un varbūtējie bojājumi pamatīgi jāapskata no ārpusēs, un, ja nepieciešams, jāveic vajadzīgais remonts. Tas varēšot notikt Liepājā Tosmares sausajos dokos.

Vēlāk noskaidrojās, ka "*Kriša*" dibens patiešām bija vienā vietā caursists un vēl bija kādi trīs stipri iebuktējumi. To es pats redzēju, kad kuģis tika ievietots Liepājas sausajā dokā. Viss tika izlabots — kādas divas vai trīs tērauda plates tika nomainītas ar jaunām. Korpusa apakšējās daļas caursitums nekādas briesmas radīt nevarēja, jo "*Krišam*" jau pēc konstrukcijas ir trīskārtējs dibens ar speciālām starpsienām, kas neļauj ūdenim ieplūst visā kuģī, vienīgi nedaudz palielinās iegrimē.

Vēlāk noskaidrojās arī cēlonis, kādēļ somu locis nezināja par šādas avārijas iespēju un nebrīdināja "*Kriša*" kapteini. Šāds gadījums atklātā ostas akvatorijā ir ļoti rets un varbūt pat vienīgais. Tur, kur ūdens dziļumi sīki jo sīki izpētīti, kur apgrozās daudz kuģu, piepeši ledus iešanas laikā agrā pavasarī šāds notikums!

Izskaidrojums bija ļoti vienkāršs. Izrādījās, ka pavasara atkušņa laikā kāds krasta klinšu gabals, iesalis ledū, ticis kopā ar ledu ienests ostas akvatorijā. Ledum kūstot, klints gabals atdalījies no ledus, nosēdies uz grunts un tā radījis zemūdens klinti, par kuru neviens nav zinājis, arī locis. Ņemot vērā, ka ostas dibens bija klinšains, pārvietotajam klinšu gabalam nemaz nevajadzēja būt lielam, lai "*Krišs*", uzduroties uz tā, "palēkotos" kādas trīs četras reizes un izsistu dibenā caurumu. Vēlāk uzzināju, ka

radušos remonta izdevumus Somija samaksājusi, uzskatot, ka notikumā vainojams viņu locis.

Atrodoties Helsinkos, mūsu jūrniekus laida krastā kā no "*Kriša*", tā arī "*Virsaiša*" — un kuģu motorlaivas mūs aizveda uz krastu un atkal noteiktā laikā atveda atpakaļ uz kuģa. Izkāpjot no motorlaivām, piekrastē bija daudz somu, tie ar interesi novēroja Latvijas kara jūrniekus un arī "*Kriša*" apkalpes vīrus. Mēs taču bijām pirmie Latvijas brīvvalsts kara jūrnieki, kuriem zilo matrožu apkaklīšu malās nebija vis parastās trīs baltās svītriņas, bet Latvijas karoga sarkanbaltsarkanā krāsa (1930. gadā tās nomainīja ar baltām svītriņām, kā tas starptautiski pieņemts).

Mums tika rīkotas uzņemšanas ar mielastiem, mūziku, dejām un sarīkojumiem, ekskursijām, muzeju apmeklējumiem. Netrūka arī somu šņabja, vīna, ziemelbriežu un lāču karbonādes. Tas viss mums, mazaļiem, sagādāja lielu interesi un prieku — iepazīšanās ar somu jūrniekiem, somu meitām un somu kulināriju.

Mums visiem lati tika apmainīti pret somu markām tik, cik katram latu bija. Pilsētā, kā jau tas parasts, tūdaļ atradām lielo "Stokmaņa" universālveikalu, kur obligāti pirkām tik slavenos somu duncīšus, kuru izvēle bija liela un daudzveidīga.

Pēc toreizējā mūsu ierindas jūrnieku vērtējuma prezidenta Čakstes vizīte norisēja sekmīgi. Negadījums ar "*Krišu*" Helsinku ostā ir tik neliela epizode, ka to pārrunāja tikai kuģu komandas, bet vadība izlēma tā, kā to parasti dara, t.i., diplomātiskā kārtā.

Atgriešanās no vizītes Somijā, t.i., pārgājiens uz Rīgu, notika bez

starpgadījumiem. No Daugavgrīvas līdz Rīgai prezidentu ar svītu nogādāja "*Virsaitis*", jo "*Kriša*" iegrime toreiz bija par lielu Rīgas ostai, sevišķi Daugavas dziļumam pretī pilij.

Gadu vēlāk, 1927. gada 14. martā, prezidenta Jāņa Čakstes nāves dienā, dziļi izjutu cieņu, kāda tika parādīta Latvijas prezidentam. Es, kaprālis, atrados goda ierindā uz "*Rona*" klāja Francijas kara ostā Brestā. Tepat blakus bija arī otra mūsu zemūdene "*Spīdola*". Visi Francijas lielās kara ostas karakuģi, kas stāvēja reidā, kā arī tie, kas bija pie moliņiem, nolaida

karogus pusmastā. Arī uz mūsu abām zemūdenēm un "*Virsaiša*" karogi bija nolaisti pusmastā.

Uz franču kreisera, kas stāvēja reidā, atradās orķestris, kas spēlēja mūsu himnu, ar lielgabalu salūtu godināja Latvijas valsts prezidenta nāves dienu. Tādā veidā godināja ne tikai prezidentu Jāni Čaksti, bet tas atgādināja Francijas kara jūrnikiem un Brestas iedzīvotājiem, ka eksistē valsts, ko sauc par Latviju, kurai ir pašai savs karogs un ģerbonis, ko atzīst visas pasaules valstis un kas pati ir Tautu savienības locekle.

LATVIJAS VALSTS OTRĀ PREZIDENTA GUSTAVA ZEMGALA VIZĪTE STOKHOLMĀ 1929. GADĀ NO 24. MAIJA LĪDZ 29. MAIJAM

Prezidenta Gustava Zemgala viesošanās Zviedrijā notika trīs gadus pēc prezidenta Jāņa Čakstes ierašanās Somijā. Šajā laika sprīdī manā dzīvē bija notikušas lielas pārmaiņas. Esmu komandēts uz Krišjāņa Valdemāra Tāljūras kapteiņu skolu un jau pabeidzis trešo kuģu vadītāju klasi, esmu Jūras kara flotes kadets.

1929. gada maijā man atkal bija laime piedalīties valsts prezidenta oficiālā vizītē Zviedrijā, kad mūsu Gustavs devās pie Zviedrijas Gustava, t.i., mūsu demokrātiskās Latvijas prezidents pie Zviedrijas karaļvalsts karaļa.

Tāpat kā gājienā uz Helsinkiem, biju atkal nozīmēts par radiotelegrāfistu un signālistu. Arī šoreiz "*Krišu*" pavadīja "*Virsaitis*". Mīnu traleri un zemūdenes palika Latvijā. Tie nepiedalījās šajā vizītē. Mans uzdevums bija uzturēt radiosakarus ar Latvijas

galvaspilsētu, pasauli un signalizējot — sakarus ar "*Virsaiti*".

"*Krišs*" un "*Virsaitis*" tika uzposts. Bija orķestris, godasardze. Tā sastāvēja no mūsu kara jūrnikiem, galvenokārt no Flotes instruktoru skolas kursantiem. Prezidents, pavadoni un diplomāti Daugavā pretī pilij uzkāpa uz "*Virsaiša*", lai tiktu aizvesti uz Daugavgrīvu, kur uz enkura stāvēja "*Krišs*". Daugavmalā, prezidentam uznākot uz "*Virsaiša*", priekšmastā tika pacelts prezidenta standarts — un tajā pašā momentā pils Svētā Gara tornī standarts tika nolaists. Tas viss bija redzams tiem tūkstošiem cilvēku, kas 24. maijā plkst. 11.00 atradās Daugavmalā, lai redzētu prezidenta atvaidīšanos no oficiālajiem pavadītājiem.

Gājiens pa Rīgas līci un cauri Irbes šaurumam ir pa Latvijas teritoriālajiem ūdeņiem aptuveni 90 jūdžu.

Pāri Baltijas jūrai ceļš ir īss. No mūsu piekrastes līdz Gotlandes krastiem apmēram sešdesmit jūdžu (ap 110 kilometru).

Mūsu kuģus "*Krišu*" un "*Virsaiti*" pie Zviedrijas teritoriālajiem ūdeņiem sagaidīja zviedru bruņukreiseris "*Drotning Victoria*". Tas sveica "*Krišu*" ar karoga nolaišanu pusmastā un tūlītēju pacelšanu. Tā tas paredzēts pēc starptautiskiem noteikumiem. Lai gan "*Krišs*" ir daudzkārt mazāks par zviedru bruņukreiseri un turklāt ledlauzis, bet šoreiz tā mastā ir mūsu prezidenta starptautiski atzītais standarts, tāpat uz kuģa ir augsta persona un katras valsts karakuģim tas ir jā sveicina, izņemot gadījumu, kad jūrā satiekas divi prezidenti vai karaļi, tad jādoma, kurš vecāks, un tas jā sveicina pirmais. Šķiet, ja atceros pareizi, satiekoties pie teritoriālajiem ūdeņiem, kreiseris "*Drotning Victoria*" arī salūtēja par godu mūsu prezidentam. Ejot tālāk, pie pieņemšanas bojas uz "*Krišu*" un "*Virsaišu*" tika uzņemti loči, lai dotos tālāk šērās uz Stokholmu, zviedru bruņukreiserim "*Drotning Victoria*" ejot pa priekšu.

Zviedrijas galvaspilsēta neatrodas Baltijas jūras piekrastē, bet jāiet labs gabals dziļāk šērās, lai nonāktu pilsētā. Ejot caur šērām, redzami nocietinājumi, cietokšņi un skaistās krastu ainavas ar balti sarkaniem jumtiem un logiem. Pie kāda cietokšņa netālu no Stokholmas notika artilērijas salūtu apmaiņa. Bija redzamas nostādītās jūrnieku ierindas, spēlēja "Dievs, svētī Latviju!", tika pacelts mūsu valsts karogs. Uz "*Krišu*" spēlēja Zviedrijas himnu. "*Virsaitis*" salūtēja.

Divas brīvas valstis viena otrai parāda godu un cieņu. Sevišķi intere-

santi arī tadēļ, ka savā laikā Latvijas teritorijā valdīja zviedri.

"*Krišs*" un "*Virsaitis*", arī "*Drotning Victoria*" noenkurojās iepriekš paredzētajās vietās Stokholmas reidā. Cik es sapratu, šādos gadījumos pie krasta te, Stokholmā, parasti nepieļauvojās. Tad sākās ļoti iespaidīga ceremonija. "*Krišam*", kā jau spēcīgam, modernam ledlauzim, bija ļoti elegants traps. Iespējams, ka jau būvējot, "*Krišu*" bija paredzēts izmantot par prezidenta jahtu. Šāds nosaukums pat oficiāli piešķirts "*Krišam*" starptautiskajās pasaules kara flotu sarakstu un fotogrāfiju grāmatās, kas ir ļoti biezas un ietilpīgas, ar dažādām svarīgām ziņām — sevišķi attiecībā uz visām kara flotēm.

Te der pieminēt, ka neatkarīgās Latvijas Valsts pastāvēšanas laikā bija izvirzīts jautājums par speciālas prezidenta jahtas būvi, kas vienlaikus izpildītu karakuģa pienākumus mūsu krastu apsardzībā un aizstātvībā.

"*Kriša*" traps pēc enkura atdošanas tika nekavējotī nolaists. Trapa lejasgalā bija tāda kā maza platforma. Domāju, ka šī platforma bija nedaudz paplašināta. Bija paredzēts, ka uz "*Krišu*" uznāks Zviedrijas karalis. Uz šīs platformas varēja nostāties kādi 2—3 cilvēki. Uz trapa tika izklāts tepīķis no augšas līdz lejai. Trapam bija marga, lai uzkāpšana un nokāpšana būtu stabilāka, drošāka. Pa trapu varēja uzkāpt blakus divi vīri. Tepīķis bija izklāts arī uz "*Krišu*" klāja, t.i., pie labā borta un uz abām pusēm no trapa augšējā gala.

Man bija uzdots atrasties uz "*Krišu*" klāja labā borta trapa augšgalā, t.i., vietā, kur, uzkāpjot uz "*Krišu*" klāja, tiek sperts pirmais solis, un padot galus pienākušām pie trapa lai vām. Tika nostādīta godasardze tieši

pret trapa augšgalu. Tajā stāvēja Kara flotes matroži, kādi 30—40 vīri ar šautenēm, parādes tērpā. Godasardzi komandēja virsleitnants Dišlers no Flotes instruktoru skolas, arī pati sardze no šīs skolas. Viss tika sagatavots, pārbaudīts, izmēģināts, lai sagaidītu Zviedrijas karali Gustavu Adolfu, kad tas spers pirmo soli uz Latvijas zemes — uz ledlauža "*Krišjāņa Valdemāra*" klāja.

Jau pirms tuvošanās enkura vietai, apmēram kādu kilometru no tās, mums pretī izbrauca ātra motorlaiva — teica, ka tur esot žurnālisti, kas akreditēti Zviedrijā, kā arī viņu zviedru kolēģi. Motorlaiva apgāja "*Krišam*" apkārt un ātri pazuda uz pilsētas pusi. Pienācām enkura vietā, "*Krišs*" atdeva enkuru, un turpat blakus, ievērojot vajadzīgo distanci, enkuru atdeva arī "*Virsaitis*" un "*Drotning Victoria*".

Uz "*Kriša*" visi bijām satraukti un gaidījām, kas notiks tālāk. Visi skatījāmies uz Zviedrijas karaļa pils pusi, jo "*Kriša*" kapteinis Cērps te nebija savās jūrnieka gaitās pirmo reizi. Visā ostas piekraste bija pilna ar cilvēkiem, krastā bija redzams arī mūsu sarkanbaltsarkanais Latvijas karogs. Drīz arī bija redzams, ka no krasta atdalās kāda laiva. Tā bija Zviedrijas karaļa laiva. Tā nebija motorlaiva, bet speciāli svarīgiem gadījumiem paredzēta airulaiva. Tā bija ļoti krāšņa, krāsota baltā un zilā krāsā ar zeltītām kantīm un rantīm. To airēja astoņpadsmit zviedru kara flotes matroži. Laivas priekšgalā zviedru karakuģa bugšprita karogs, bet pakalgalā valsts karogs un Zviedrijas karaļa standarts. Laivas pakalgalā zem speciāli iekārtota baldahīna (jumta), izrotāta krāšņiem drapējumiem, atradās pats karalis ar savu svītu, kādi

četri vai pieci ļoti grezni ģērbti karaļa pavadoni. Laivas priekšgalā un pakalgalā stāvēja pa jūrniekam. To uzdevums bija gādāt par karaļa laivas gludu pietauvošanos pie "*Kriša*" trapa. Šie divi jūrnieki laivas galos, pēc mana vērtējuma, varēja būt zviedru kara flotes augstāka ranga virsnieki, jo bija ģērbusies iespaidīgās veclaicīgās kara jūrnieku formās.

Vienmērīgiem, ļoti lēni ieturētiem airu vēzieniem laiva tuvojās "*Kriša*" trapam. Es, atrazdamies nozīmētajā vietā, gaidīju pavēli padot galu uz pienākošās karaļa laivas pakalgalu. Tas viss tika izpildīts ar vislielāko centību un pienākuma apziņu. Pietauvošanas galu no laivas nevarēja pasniegt, jo salīdzinājumā ar laivu "*Kriša*" klājs bija ļoti augsts. Te, augšā uz "*Kriša*", vienkāršs Latvijas Kara flotes seržants parādes tērpā, bet tur, apakšā, gandrīz vai admirālis baltos cimdos saņem galu, ko pado. Arī man rokās balti, pirkstaini cimdi. Tur līdz pēdējam sīkumam izstrādātas un tiek rūpīgi izpildītas gadu simtos pieņemtās un izveidotās tradīcijas, bet te, uz "*Kriša*", kur Latvijas brīvvalsts pastāvējusi tikai desmit gadu, kur tradīcijas tik tikko veidojās, viss ir jāmācās. Starpība starp abu pietauvošanas galu vīriem izskatā ziņā vien ir nesalīdzināma, kaut arī abas ir patstāvīgas valstis ar parlamentāro iekārtu, viena nav karojuši vairāk par 150 gadiem, bet otra tikko dzimusi no pirmā pasaules kara dienām, jauna iesācēja. Patstāvīgas tradīcijas un to īpatnība tikko sākas, pirmo reizi veidojās Latvijas brīvvalsts Kara flote un kara jūrnieki. Tomēr arī mums, iesācējiem, galvas augšā parādīt savu brīvību un apgūt savas tradīcijas.

Kad karaļa laiva pietauvojās, kas

notika ļoti noteikti, pārdomāti, nesteidzoties, bez starpgadījumiem, no tās uz "*Kriša*" trapa apakšējās platformas uzkāpa Zviedrijas karalis. Aiz viņa pa trapu uz augšu lēni kāpa arī pārējie svītas vīri. Visi — arī karalis bija tērpies Zviedrijas kara jūrnieku augstāko virsnieku parādes tērpā. Tūdaļ atskanēja komanda "Godam sveikti!", mūsu orķestris izpildīja Zviedrijas valsts himnu, un "*Kriša*" mastā blakus mūsu prezidenta standartam tika pacelts Zviedrijas karaļa standarts. Uz "*Virsaiša*" norībēja artilērijas salūts par godu Zviedrijas nācijai un karalim. Es un arī mūsu kaprālis, kas turēja priekšējo galu, stāvējām savās vietās, ar pietauvošanas galiem rokās. Mūsu prezidents ar savu svītu stāvēja augšā pie trapa, sagaidīja karali un sasveicinājās ar rokas spiedienu. Mūsu kara jūrnieku godasardze stāvēja "mierā", ar attiecīgi paceltām šautenēm. Karalis pāris soļu panāca uz manu pusi gar godasardzi, sasveicinājās latviešu valodā "Sveiki!", uz ko vīri atbildēja "Esi sveiks!". Tad mūsu prezidents ar svītu un Zviedrijas karalis ar saviem pavadoniem devās uz "*Kriša*" salonu. Tur tie uzturējās īsu brīdi (ap 10 min). Godasardze stāvēja brīvi, ar šautenēm pie kājas, bet savas vietas neatstāja. Arī es visu laiku uzcītīgi turēju pietauvošanas galu. Tad abi valstsvīri ar pavadoniem nāca ārā un devās uz trapu. Atkal komanda: "Mierā, godam sveikti!" Visi sakāpa karaļa laivā. Es uzņemu savu galu, arī priekšējais savu, un ceremonija pie un uz "*Kriša*" beidzās. Kopā ar prezidentu pa trapu nokāpa arī mūsu ārlietu ministrs, toreiz Antons Balodis, un ģenerālis Kalējs. Ģenerāli Kalēju es pazinu pēc izskata, bet par ārlietu ministru pastāstīja kap-

teinis Cērps, tas pats, kas komandēja "*Krišu*", kad tas devās uz Somiju.

Tā kā es stāvēju pie gala padošanas, tad visa ceremonija, karaļa laivas pienākšana pie "*Kriša*" un attauvošanās bija redzama kā uz delnas. Karaļa laivas atiešanu no "*Kriša*" borta novēroja kuģu komandas ostā, atskanēja saucieni, tad ar Stokholmas salūtbateriju dārdiem visa osta it kā tika ielīta lielgabalu šāvienu dūmakā.

Drīz pie "*Kriša*" trapa piestājās liela motorlaiva. Tā uzņēma žurnālistus un arī citus mazāka ranga pavadonius no Rīgas. Tos ātri nogādāja piestātnē, kur paredzēts piestāt karaļa laivai. Tas viss ļabi redzams no "*Kriša*". Redzams arī, ka karaļa laiva lēni tuvojās piestātnei pie karaļa pils. Laivai pienākot pie krasta, dzirdama mūsu himna "Dievs, svēti Latviju!" un arī atkārtots artilērijas salūts par godu mūsu prezidentam, sperot pirmo soli uz Zviedrijas zemes. Dzirdamas arī Zviedrijas himnas skaņas. Kas notiek tālāk krastā, kur abi valsts galvas iet un ko dara, to mēs no "*Kriša*" neredzam, bet žurnālistu uzdevums ir visu aprakstīt tā, kā tas faktiski notiek. Tas arī lasāms tālaika Rīgas un Stokholmas avīzēs. Sevišķi "Jaunāko Ziņu" un "*Svenska Dagbladet*" slejās.

Pēc augsto viesu, prezidenta un žurnālistu aiziešanas mēs, kara jūrnieki, uz "*Kriša*" vēl kādu stundu pārsprīdām redzēto. Visa šī epizode — karaļa laivas tuvošanās "*Krišam*" un atkal atiešana — ir no jūrnieku viedokļa ļoti svinīga un iespaidīga. Iedomājieties, kā izskatījās, kad astoņpadsmit zviedru matrožu, pie katra laivas borta deviņi, airēja! Pati laiva ar izrotājumiem un kruzuļiem jau ir kas neredzēts, sens un tradīcijām ba-

gāts peldošs līdzeklis. Airēšana ir nesteidzīga, izsmalcināta un precīza līdz sekundes desmitdaļai. Tā nav nekāda sacīkšu airēšana, bet tiek vests visaugstākais Zviedrijas pilsonis ar vislielāko cieņas un goda parādīšanu. Visi airētāji vienāda auguma, tik vienmērīgi precīzi cilā airus, ka šķiet — tiek cilāts tikai viens airis, ne astoņpadsmit. Katra aira gala ieniršana ūdenī ir saskaņota līdz pēdējam sīkumam, it kā būtu kāds mehānisms, kas tos cilā, ne cilvēki. Pienākot pie "*Kriša*", airi tiek pacelti "Godam sveikt!", t.i., visi airi vienlaicīgi paceļas gaisā pilnīgi stāvus — vertikāli, nolīdzināti kā pa diegu, un pati laiva ar augstajiem viesiem lēni pieslīd pie "*Kriša*" trapa ar tādu precizitāti, it kā tas būtu darīts simtiem reižu un tieši pie "*Kriša*" trapa. Mēs, visi latviešu jūrnieki, bijām sajūsmā un izbrīnā par šādu airēšanu, airu vēzienu intervāliem un kluso komandu izpildīšanas precizitāti. Kaut arī mēs zviedru valodu nezinājām, tad tomēr katras īsās un precīzi izrunātās komandas nozīme mums bija skaidra, jo tūdaļ sekoja zviedru kara jūrnieku airētāju izpildījums. Jā, patiešām, manā dzīvē un jūrnieka gaitās tas nav izzudis no atmiņas līdz pat šai dienai. Šāda airēšana šķiet kā mūzika, kas tiek precīzi izpildīta pēc iepriekš uzrakstītiem notīm.

Atrodoties Stokholmā, mums atļāva doties uz pilsētu. Pirms tam visi kara jūrnieki tika nostādīti ierindā uz "*Kriša*" klāja un pārbaudīta forma. Nekādu norādījumu par atrašanos un uzvedību pilsētā nebija. Viss bija skaidrs pats par sevi. Ja kāds prata zviedru valodu, tad varēja brīvi sarunāties ar zviedriem. "*Kriša*" motorlaiva tika nolaista ūdenī, un mūs noveda krastā, un atkal noteiktā laikā va-

jadzēja būt uz moliņa, lai atvestu atpakaļ. Tā saucamais "politruks", kas ir uz visiem padomju kuģiem, nebija, toreiz nezinājām, ka tāda persona vispār uz kuģiem var būt.

Latviešu kara jūrnieku parādīšanās Stokholmas ielās izraisīja zviedros zināmu izbrīnu un, varētu teikt, sajūsmu. Atceros, ka, ejot pa pilsētas ielām, pretī nāca bariņš meiteņu, šķiet, bijām pienākuši pie kādas skolas, no kuras nāca ārā skolnieces. Liels bija mūsu pārsteigums, kad tās, saķērušās rokās, apņēma mūs un zviedriski dziedāja. Mēs bijām kādi trīs vai četri. Meitenēm bija liels prieks par savu izdarību, un mūs tās pārsteidza. Bija arī ekskursijas pa muzejiem un kopīgas pusdienas un vakariņas. Katru dienu bija kas jauns skatāms.

28. maijā bija paredzēts Stokholmu atstāt. Kā uz "*Kriša*", tā arī uz "*Virsaiša*" jau no paša rīta viss bija sagatavots, lai dotos atpakaļceļā uz Latviju. No "*Kriša*" redzējām, ka malā bija sapulcējies daudz pavadītāju. Protams, visu sīkumos mēs nevarējām novērot, jo pietātnē, no kuras izvadīja mūsu prezidentu, bija diezgan tālu. Varēja būt tā ap desmitiem vai vienpadsmitiem pēc mūsu laika, kad redzējām, ka liela, grezna motorlaiva tuvojas "*Krišam*" un pietājas pie trapa. Man atkal vajadzēja gādāt, lai pasniegtu galu motorlaivai. No tās uz "*Kriša*" uznāca prezidents un pārējie viņa svītas cilvēki. Godasardze atkal tika nokomandēta, un "*Kriša*" mastā pacēlās mūsu prezidenta standarts, kas viesošanās laikā, kamēr G. Zemgals bija krastā, tika nolaists. Drīz tika pacelts enkurs un, "*Krišam*" ejot pa priekšu, bet "*Virsaitim*" sekojot, devāmies uz izeju Baltijas jūrā. Mūsu kuģus pavadīja trīs

zviedru karakuģi. Loči, kuri ieradās uz "*Kriša*" un "*Virsaiša*", kad kuģi vēl bija noenkuroti, pie bojas tika atlaisti, bet Baltijas jūrā tobrīd plosījās vētra. Manā atmiņā gan palicis, ka vētra nemaz nebija tik liela, tomēr pie bojas abi kuģi izmeta enkuru. Zviedru karakuģi ar karoga sveicieniem atvadījās un iegāja atpakaļ šērās.

Pēc apmēram 12 stundām enkurs tika pacelts un abi kuģi turpināja ceļu uz Latvijas krastiem. Tā kā vētras dēļ atgriešanās tika aizkavēta, tad arī turpmākajā pārgājienā radās zināmas izmaiņas. Tuvojoties Daugavgrīvai 29. maija, pretī "*Krišam*" un "*Virsaitim*" iznāca traleri "*Viesturs*"

un "*Imanta*" admirāļa Keizerlinga vadībā. Pie Daugavgrīvas pieņemšanas bojas "*Krišs*" un "*Virsaitis*" atdeva enkurus. Tā kā pienākšana notika vēl vakarā, tad nakti prezidents un viņa pavadītāji palika uz "*Kriša*".

Nākošajā rītā prezidents ar svītu pārcēlās uz "*Virsaiti*". Līdz ar to es neredzēju prezidenta sagaidīšanu Daugavmalā pretī pilij. "*Krišs*" pēc tam ienāca Daugavgrīvā pie savas piestātnes, bet mēs, kara jūrniki, devāmies uz savām dienesta vietām. Toreiz "*Kriša*" piestātne Daugavgrīvā bija pie ieejas tā saucamajā Zieņas ostā, kur parasti tas stāvēja vasaras periodā.

Hugo Legzdīns

KUĢUBŪVĒTĀJS JANIS ŠTĀLS

Par Jaņa Štāla darbību kuģniecībā izmantoti dati no Jāņa Hartmaņa uzziņu krājuma "*Latvijas piekrastē būvētie burinieki 1857—1929*" (Ogre, 1989), kā arī mazdēla kapteiņa Voldemāra Štāla Anglijas ostu arhīvos savāktie dati un dzīvās liecības. Atmiņās par savu vectēvu kavējās mazmeita Emma Bērtuļa m. Pakule (dz. Štāla, 1904), mazmeita Margrieta Mārtiņa m. Lapiņa (dz. Štāla, 1906—1991), mazdēls kapteinis Voldemārs Mārtiņa d. Štāls (dz. 1908), kā arī mazmeitas Lidiņas Bērtuļa m. Neilandes (dz. Štālas, 1902—1981) vīrs Juris Neilands (dz. 1901). Atmiņu un datu mozaīkas kārtojis Jaņa Štāla mazmazdēls Bērtuļa Štāla vecākās meitas Martas Daknes (1900—1977) dēls Egils Daknis.

Ieraksti Talsu apriņķa Nurmuižas baznīcas metrikas grāmatā liecina, ka uzvārdus Nogales muižas Kaltenes zemnieki iegūst 1834. gadā. Uzvārds "*Štāls*" (Stahl) tad piešķirts Kundziņu māju saimniekam Nikem (Nikke) ar dēliem Ansi (Anss), Jāni (Jahne) un meitu Mariju. Tajā pašā gadā Kundziņu māju saimnieka dēlam Ansim un viņa sievai Annai — Brēdes vai

Brieža atraitnei piedzimst meita Marija. Kūmu skaitā minēta arī Maizišu māju saimniece Babe Cakarija, domājams, Anša sievasmāte. Kopš 1839. gada Maizišu māju saimnieki ir Ansis un Anna Štāli.

Dzīvesvietas un sabiedriskā stāvokļa maiņa (gan tikai zemnieku kārtas ietvaros) 19. gadsimtā bijusi ļoti izplatīta. Tā Anša Štāla jaunākais

brālis Jānis, kurš paliek saimniekot Kundziņos, 1851. gadā ir saimnieks Raudās, vēlāk viņa ģimene saimnieko Burlīnos. Mārtiņš un Bābe Bertliņi, ar kuriem vēlāk saradojas Štālu ģimene, 1836. gadā saimnieko Dimbjos, no 1838. līdz 1857. gadam — Kalnbālās, vēlāk Kundziņos. Uz šī mainīgā fona ļoti pastāvīga ir Anša un Annas Štālu saimniekošana Maizītēs. Šī sēta vēl šodien ir viņu mazmeitas Eduarda Štāla meitas Mārtiņas Maķevicas īpašumā.

Pēc Marijas Šarlotes Ķulmes — tvaikoņa "Indra" kapteiņa Ķulmja atraitnes (mirusi 1979. gadā 96 gadu vecumā) stāsta, kura bijusi apveltīta ar lielisku atmiņu un zinājusi daudz nostāstu par dzīviem un mirušiem Kaltenes iedzīvotājiem, Ansis Štāls bijis neliela auguma kluss vīrs, toties viņa sieva bijusi augumā padevusies un apveltīta ar apkārtējās mājas sadzirdamu balsi. Varētu pieņemt, ka ģimenes galvenā nodarbošanās bijusi zvejniecība un lauksaimniecība — Maizītēm zemes platība bijusi ap 18 ha, no tās ap 6 ha aramzemes.

Pēc trim bērniem mirušiem bērniem Anša un Annas Štālu ģimenē piedzimuši un uzauguši trīs dēli un meita: Jānis (1844—1918), Jānis (1846—1923), Mārtiņš (1850—1910?) un Anna (1854—?). Pirmie divi visu mūžu nodzīvojuši Kaltenē, otrie divi pārcēlušies uz Ventspili. Visi trīs dēli bijuši kuģu īpašnieki, divi no viņiem — Jānis un Mārtiņš — kapteiņi praktiķi, bet vecākais dēls Jānis arī kuģu būvmeistars. Meitas Annas vīrs ir kapteinis (praktiķis?) Didriķis Tramdaks Ventspilī, viņas dēls Jānis arī kapteinis, beidzis Ventspils jūrskolu, emigrējis uz ASV.

Jānis Štāls jau agrā jaunībā, strādājot pie vairākiem kaimiņiem, ie-

mācījies laivu un kuģu remeša amatu. No Maizītēm viņš atsakās par labu jaunākajam brālim Jānim, saņemot tikai pāris pūrvietu lielu zemes gabalu, uz kura uzceļ tā saucamo mazmāju Štāli (vēlāk Baloži, tagad Kosmonauti, pēc kaltenieku iesaukas — "rozā māja"). 1863. gadā ļoti jauns — deviņpadsmit gadu vecs apprecas ar Mārtiņa Bertliņa — draudzes priekšdziedātāja un ķestera, domājams, vecāko meitu Annu (1835—1917). Jaņa sieva bijusi par vīru deviņus gadus vecāka, cēlusies no turīgākas ģimenes. Jānis visu mūžu sievu uzrunājis ar "jūs" un saucis par "gaspažu". Jaņa un Annas Štālu pirmie bērni — divi vai trīs — miruši kādā sērgā un apglabāti Kaltenes kapos, ko iezīmē Čuguna krusts ar uzrakstu. "Še dus Pindaru saimnieka Jan Stahl familija. 1865."

Čuguna krusts uzstādīts pēc Pindaru māju pirkuma 19. gadsimta beigās, kad bērni jau gadus 30 bija atdusējušies zem koka krusta. 1873. gadā Jaņa Štāla ģimenē piedzimst dēls Bērtulis un 1878. gadā — Mārtiņš, vēlākie kapteiņi, kuri vienlīdz no bērniem piedzīvo brieduma gadus.

Dēlam Bērtulim apprecoties ar 1877. gadā dzimušo Margrietu Pūliņu — Vandzenes pagasta Uguņciema Lāču māju saimnieka un kuģu īpašnieka Evarta Pūliņa meitu (laulības Uguņciema baptistu baznīcā 1898. gada 11. februārī), Jānis Štāls nopirka Pindaru mājas Kaltenē, jūras krastā, apmēram 1 km uz Rojas pusi no Štāliem un Maizītēm. Šīs laulības laikam bijušas Jaņa Štāla ieteiktas. Par to liecina ģimenes atmiņas par it kā notikušu brāļu sarunu. Mārtiņš esot jautājis: "Kā tad būs, Bērtul, tu precēsi to Lāču Mādžiņu, vai man būs viņa jāprec?"

Tā kā Bērtulis jau 1894. gadā beidzis Ventspils jūrskolu, iegūstot tālbraucēja kapteiņa diplomu, un savu amatu piekopies pasaules jūrās, Pindaru saimniecību vada Janis, kurš tad jau aktīva jūrnieka gaitas beidzis. Jaunā sieva pirmos gadus vadījusi vienās asarās, gaidot vīru mājā no jūras (parasti Bērtulis pavadījis mājās katru otro ziemu).

Janis Štāls pēc viņa mazbērnu atmiņām bijis atjautīgs cilvēks, saprātīgs saimnieciskos jautājumos. Kā viens no pirmajiem Kaltenē pievērsies perspektīvajai piekrastes un tāljūras kuģniecībai un ar to saistītajām nozarēm. Janis bijis liels kājāmgājējs. Soļojot gar jūrmalu, viņš vienas diennakts laikā veicis attālumu no Kaltenes līdz Rīgai (apm. 115 km). Bijis pabargs vectēvs. Janis bijis stingrs luterānis, savā ģimenē ievērojis baznīcas garu un burtu, ieskaitot kopējās svētdienas rītļūgšanas. Kad abi viņa dēli pievienojās 1874. gadā nodibinātajai Kaltenes baptistu draudzei (viens no iniciatoriem bija Jaņa brālis Jānis), viņš juties sarūgtināts.

Pēc ģimenes atmiņām Janis 23—24 gadu vecumā, tas būtu ap 1868. gadu, uzbūvējis savu pirmo jūras transporta līdzekli — vienmasta transporta laivu. Šajā laikā arī Kurzemes piekrastē jau bija sākusies zemnieku kuģubūve. Jau sešus gadus jūras ir vagojusi Rojā būvētā "*Maria*", 1866. gadā Engurē uzbūvētā "*Anna Marie*", Upesgrīvā — "*Lina*" un turpat Kaltenē — "*Elisabeth*". Kuģu būvē iesaistās arī Janis Štāls un par aizņemtu naudu uzbūvē jau minēto vienmastnieku. Ar kāda kaimiņu zēna palīdzību viņš savu kuģi pielādē Slokā ar ģipsi (pēc Jura Neilanda atstāsta) vai Igaunijas salās ar ak-

meņiem (pēc Voldemāra Štāla versijas) un dodas uz Pēterburgu, vadoties pēc krasta līnijas. Pēterburgā Janis gan sameklējis loci, kurš laivu ievadījis ostā. Tur viņš izdevīgi pārdevis atvestos būvmateriālus un vēl izdevīgāk pašu transporta laivu, kas iepatikusies vietējiem tirgoņiem.

Vilciens Jani atvizinājis līdz Rīgai, no kurienes, naudas kuli uzkabinājis bozes galā, viņš kājām atgriezies Kaltenē. Nātina bikses, kas bijušas kājās jūras braucējam, lietū samirkušas, rīvējušas kājas, darot pēdējo ceļa posmu ne visai patīkamu. Pārvestā nauda pietikusi visu parādu dzēšanai un veidojusi pamatkapitālu nākamo kuģu būvei.

Droši zināms, ka 1875. gadā nolaists ūdenī pirmais Jaņa Štāla būvētais tāljūras kuģis "*Gebrüder Frindlin*". (Pēc Engures jūrskolotāja J. Liepiņa 1885. gada Kurzemes burukuģu saraksta burinieks "*Anna Brig*" nolaists ūdenī 1874. gadā Nogalē, būvmeistars J. Štāls, īpašnieks Steins Nogalē. Par šo pašu kuģi J. Hartmanis sniedz datus, ka to J. Štāls būvējis Valgalciemā 1875. gadā. Ticamāka šķiet J. Liepiņa versija — Nogales pagasta Kaltenē Janis Štāls uzbūvējis vērā ņemamu burinieku skaitu, bet Strazdes pagasta Valgalciemā Janim Štālam tas būtu vienīgais būvētais kuģis.) Nav drošu ziņu, ka laika posmā starp vienmasta transporta laivas un šā kuģa būvi Janis būtu uzbūvējis vēl kādu kuģi, tomēr tā varētu būt, jo Štālu īpašumā bijuši arī vairāki nelieli — līdz 100 NRT — divmastu kabotāžas burinieki, t. sk. Ventspilī 1873. gadā uzbūvētais "*Hans*", kas piederējis Jaņa brālim Mārtiņam. Var pieņemt,

ka, pirms kēries pie tāljūras kuģu būves, Janis Štāls būs uzbūvējis vismaz vienu vai arī vairākus malkas jančus. Pēc ģimenes atmiņām, Janis uzbūvējis 7 (V. Štāls) vai pat 10 (J. Neilands) buriniekus.

Kopš 1875. gada Janis Štāls sācis būvēt tāljūras kuģus. Visi tie ir divmastu vai trīsmastu gafelšoneri. Pirmais — jau minētais "*Gebrüder Frindlin*" — sākumā ir piekrastes burinieks (1880. gada sarakstos), bet jau 1885. gadā skaitās tālbraucējs. 1880. gadā ir gatavs trīsmastu gafelšoneris "*Isaak*", 1883. gadā — divi divmastnieki "*Jan*" un "*J. Martin*", 1884. gadā — divmastnieks "*Maria*". Autora rīcībā ir dati par šiem pieciem kuģiem. Iespējams, ka ir bijuši kādi kabotāžas burinieki, kuri būvēti pirms 1875. gada. Jāatzīmē, ka Janis Štāls kuģus būvējis tikai pēc Štālu un Bertliņu ģimenes pasūtījuma.

Pēc Jāņa Hartmaņa sakopotās informācijas, 1885. gadā Janis Štāls bijis divmastu gafelšонера "*J. Martin*" kapteinis (viņš arī līdzīpašnieks) un gadu vēlāk "*Isaak*" kapteinis. Zināms, ka viņš bijis arī "*Jan*" kapteinis. Grūti ticēt, ka pēc sekmīgā jūrasbrauciena uz Pēterburgu Janis vairāk par 15 gadiem būtu atturējies no nāru vilinājuma un tikai 1885. gadā uzreiz devies tāljūras burājumā uz Skotiju. Droši vien, ka viņš jau pirms 1875. gada būs vadījis kādu paša bū-

vētu kabotāžas burinieku. Jāņem vērā, ka par laika posmu līdz 1890. gadam šodien atrodamās ziņas par kuģiem, kapteiņiem un braucieniem ir visai skopas, īpaši tas attiecas uz piekrastes divmastniekiem. Tā arī trūkst ziņu, kurās ostās Janis Štāls ar saviem kuģiem iegriezies, bet no ģimenes atmiņām zināms, ka viņš no "Engelandes" vedis savai "gaspažai" smalkus lakatus.

Nav ziņu, ka Janis Štāls pēc 1886. gada, kad bija "*Isaak*" kapteinis, būtu turpinājis aktīva jūrnieka vai kuģubūvētāja gaitas. Pieņemams, ka iegūtā turība viņu rosināja uz mierīgāku dzīvesveidu, darbojoties par kuģu īpašnieku. Te der atcerēties dēla — kapteiņa Mārtiņa Štāla tēvam adresētu pastkarti no Trinidas 1909. gadā: "Herrn Rheder J. Stahl."

Janis Štāls bijis viens no Bertliņu un Štālu kuģu īpašnieku grupas (tā to dēvējis Jāņa mazdēls kapteinis Voldemārs Štāls) stūrakmeņiem. Šajā grupā ietilpa Janis Štāls ar brāļiem Jāni un Mārtiņu, brālēnu Didriķi Štālu, visu četru nosaukto dēli un znoti, Jāņa Štāla (un reizē arī Didriķa Štāla) svaini Jānis, Bērtulis, Didriķis un Janis Bertliņi. Pēc Voldemāra Štāla datiem šai grupai piederējuši 18 burinieki, no tiem 11 kuģiem līdzīpašnieks bijis Janis Štāls. Rakstā uzrādītas ziņas par šiem buriniekiem

J. Štāla būvētie kuģi

Kuģa vārds	Gads	Tonnāža	Īpašnieki
" <i>Gebrüder Frindlin</i> "	1875—?	186 NRT	kopā ar brāļiem
" <i>Isaak</i> "	1880—1893	282 NRT	brāļi
" <i>Jan</i> "	1883—?	229 NRT	brāļi
" <i>Jasep</i> "	1883—1914	310 BRT	brāļi
" <i>J. Martin</i> "	1883—1899	193 NRT	svainis J. Bertliņš

"Maria"	1884—1891	162 NRT	brāji
"Jacob Maria"	1891—1907	318 BRT	brālis Jānis un svainis J. Bertliņš
"Noah"	1892—1924	294 BRT	svainis J. Bertliņš, brālēns D. Štāls
"Stahl"	1897—1921	198 BRT	dēls Bērtulis u. c.
"J. Martin"	1899—1901	185 NRT	svainis J. Bertliņš un radinieks D. Grīnvalds
"Zenson" (kopš 1922 "Censonis")	1906—1924	318 BRT	dēli Bērtulis un Mārtiņš, brālēns D. Štāls

gafelšoneriem (vārds, būves un bojāejas vai pārdošanas gads, tonnāža, takelāžas tips, līdzīpašnieki).

1892. gadā, sākot ar "Noah", Bertliņi un Štāli savus kuģus pasūta ievērojamākajam Kurzemes un laikam visas Latvijas kuģu meistaram Mārtiņam Morgenšternam no Uguņciema Vandzenes pagastā. Viņš būvējis arī Štālu ģimenes lepnumu un reizē arī burinieku laikmeta traģiskās izskaņas vēstnesi "Zenson" 1906. gadā un pēdējo ģimenes — Jāņa Štāla (Jāņa brāļa) burinieku "Maisir" 1911. gadā. Visi šie trīs kuģi — pēdējie kuģu īpašnieku grupas burinieki — iet bojā 1924. gadā. Uz "Zenson" jau 1916. gadā savu septiņpadsmitgadīgo dzīvību zaudē viens no diviem Jāņa mazdēliem Bērtuļa dēls Mārtiņš Štāls.

Par laika posmu no 20. gadsimta sākuma līdz I pasaules karam par Jāni Štālu nekādu ziņu vai spilgtāku atmiņu nav saglabājis.

I pasaules karam sākoties, Jāņa Štāla vecākais un tolaik jau vienīgais dzīvais dēls kapteinis Bērtulis Štāls (jaunākais dēls kapteinis Mārtiņš Štāls miris jau 1910. gadā) ar "Zenson" iestrēgst Pēterburgā un, atstājot kuģi sarga uzraudzībā, atgriežas Kaltenē. Vāciešiem tuvojoties Kur-

zemei, Bērtuļa Štāla ģimene 1915. gada vasarā caur Rīgu evakuējas uz Ainažiem, Janis ar sievu Annu paliek Kaltenē. Tomēr pēc pāris mēnešiem — vasaras beigās Margrieta Štāla ar meitām slepus no krievu un vācu varām laivā pārceļas atpakaļ uz Kalteni, bet Bērtulis Štāls ar dēlu Mārtiņu jau devies tālāk uz Pēterburgu. Drīz krievu kara flote sāk bombardēt vācu ieņemtos Kurzemes piekrastes ciemus, sagraujot vairākas mājas arī Kaltenē. Vācu militārā pavēlniecība 1915. gada rudenī (pēc kartupeļu noņemšanas) izdod rīkojumu civiliedzīvotājiem atstāt piekrasti vispirms no 3 km platas joslas, ko drīz paplašina līdz 10 km. Štālu ģimenes paaudzes atkal izšķiras: Margrieta ar meitām dodas vispirms uz Uguņciemu pie sava brāļa Krista Pūliņa (ap 3 km no jūras), tad uz attālāko Nurmuižu (tagad Lauciena), bet Janis un Anna pārceļas uz 10 km no jūras atstato Jaunciemu, netālu no Nogales centra, kas ir tuvāk Kaltenē. Tur 1917. gada augustā, neilgi pirms iespējas atgriezties Kaltenē, izdziest Annas Štālas dzīvība, viņa apglabāta Jaunciema kapos. Janis Štāls atgriežas Kaltenē, apmetas ne-

vis Pindaros, bet savos vecajos Štālos. Mājas gandrīz divos bezsaimnieka gados stipri papostītas, zaudējušas logus, durvis, krāsnis. Veselībai pasliktinoties, 1918. gadā Janis pārceļas uz Pindariem, kur nomirst 1920. gada maijā. Pirms nāves viņš vairākkārt taujājis pēc savas mīlākās mazmeitas Emmas, bet pārcēlies no laika mūžībā, Emmu no Uguņciema skolās nesagaidījis...

Janis Štāls apglabāts Kaltenes šantaru kapos nevis tur, kur "dus Pindaru saimnieka Jan Stahla familija", bet nedaudz sāpus, blakus 1910. gadā mirušajam dēlam Mārtiņam.

20. gados viņa dēls Bērtulis ar savu znotu Jura Neilanda palīdzību abās kapu vietās — Jaunciemā un Kaltenē — uzstāda vienādus čuguna krustus ar piekniedētām misiņa plāksnītēm, kuru uzraksti vēsta:

Anna Štāl, mirusi 82 g.v.

Janis Štāls, miris 78 g.v.

Jāpiebilst, ka Janis miris 76 gadu vecumā.

Jaņa Štāla darbīgais mūžs veidojās līdz ar burinieku laikmetu Latvijā, viņš piedalījās tā uzplaukuma veidošanā no paša sākuma, pārdzīvoja I pasaules kara radīto krīzi, bet nepieredzēja vairs Iso buru atvasaru starp kariem. Viņa materiālais ieguldījums jau aplūkots, lielākais ir garīgais devums: divi dēli diplomēti tālbraucēji kapteiņi Bērtulis un Mārtiņš, kuri vadīja buriniekus līdz Dienvidamerikas krastiem, mazdēls — Mārtiņa dēls kapteinis Volde-mārs Štāls — Štālu dzimtas saikne no koka uz dzelzs kuģiem, kurš sasniedzis gan Amerikas, gan Āzijas krastus zem Anglijas — tās valsts karoga, kuru Janis Štāls sasniedzis savos tālākajos burājumos.

Egils Daknis

MŪŽS — VIRVJU VIRVĒS VĪTS

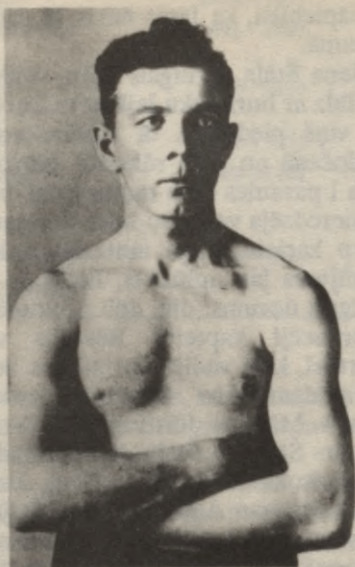
Salmiņtēvu pazīstu jau no puikas gadiem, kad ar viņu iepazīstināja mans vectēvs. Zvejnieks būdams, viņš šad un tad vasarās paslepeni ņēma mazdēlu līdzī laivā, lai jūt, kas tā jūra tāda ir. Viena lieta — skatīties no krasta, gluži cita — pašam jūrā būt. Nu, kad vectēvs jau vairākus gadus atdusas kāpu smiltīs zem vēju aplauztām priedēm, braucu uz Ainažiem ciemos pie Salmiņtēva, jo mazotnē viņa stāstus par virvju višanu maz biju sapratis.

Aleksandrs Salmiņš. Ainažniekiem viņa vārds vienmēr saistījies ar roku un gara spēku. Ieejot Ainažu

jūrskolas memoriālajā muzejā, Jūs redzēsiet Salmiņtēva lielo virvju vijamo ratu. Kādu puskilometru uz Kui-vižu pusi, jūras malā, atrodas Salmiņtēva mājas. Sirmais vīrs ciemiņus saņem laipni. Stāstītājs viņš allažīņ bijis, un, ja noskaņojums možs, kopīgi tiks nodziedāta arī kāda dziesma.

Virvju višana Aleksandra Salmiņa dzīvē ir mantots dzimtas amats vairākās paaudzēs. Lai kādā zemē nācies būt, savu amatu vienmēr varēts likt lietā, prasme radījusi izbrīnu un daudz atzinīgu vārdu.

Mazais Aleksandrs, pirmoreiz saulīti ieraudzījis 1908. gada 16. mar-



Aleksandrs Salmiņš — spēkavīrs jaunībā

tā Latgales priekšpilsētā, vēl nezina, ka Rīga nebūs latviešu puikas mājvieta. Pirmais pasaules karš visu ģimeni aizved ne vien uz Ainažiem Vidzemes jūrmalā, bet pat uz tālo Ribinsku Krievijā. Te sparīgi tiek griezts virvju vijamais rats, jo mazā darbnīca, aizņemot 21 pēdu Vjatkas krasta zemē, bijusi vienīgā maizes devēja. Prasme jau bijusi, un tā deviņu gadu vecumā mazais Aleksandrs varējis ik dienas nopelnīt piecdesmit kapeiku.

1921. gada februāra beigās ģimene atgriežas Ainažos, un dzimtas amats tiek turpināts Dzintarjūras krastā. Nu jau tiek vītas virves Latvijas Republikas vajadzībām. Materiāli — sizals, manila, kaņepāji — lielākoties tika pirkti Rīgā. (Šodienas cilvēkam jāpaskaidro, ka sizals ir zīda zāle, Meksikas zāle, šķiedra, ko iegūst no sizala agaves lapām; lieto tauvu un rupju audumu izgatavošanai. Manilas šķiedru vai abaku

iegūst no šķiedras banāna lapu makstīm. Tā ir ļoti izturīga, viegla; gatavo tauvas, virves, tīklus.)

Aleksandrs astoņu gadu laikā spēj nopelnīt līdzekļus mājas būvei. Liekas, nu varētu sākties mierīgāka dzīve, jaunajai ģimenei pašai savs jumts virs galvas, savs pavards un mazuļa čalas, tomēr... 1933. gada rudenī Aleksandrs ar dēlenu paliek viens — stāj pukstēt mīlotās sievas un māmuļas sirds.

Nākošā gada pavasarī sākas braucieni ar transportlaivu uz Rīgu. Salmiņtēvs atceras, ka sievas pēkšņā nāve tik spēcīgi satriekusi viņa garu, ka vairs pie virvju vīšanas mierīgi nav varēts nosēdēt. Jūra un laivasbiedri tomēr spējuši gaisināt drūmās domas. Kaut uz brīdi, kaut uz pāris stundām.

Uzņēmusi dzīvās zivis, piemēram, tonnu vimbu un pāris tonnu zušu, laiva 1934. gadā vien veikusi 16 braucienus uz Rīgu. Salmiņtēvs nešaubīdamies teic, ka vimbas togad maksājušas 28 santīmus kilogramā, par dzīvām zivīm solīts vēl vairāk — 50 santīmu. Tātad virvju vīšana uz laiku bijusi pārtraukta. Braucienus starplaikos kopā ar ainažniekiem Aleksandrs būvējis laivas. Vispirms "Alfu", pēcāk vēl pāris citu. Tagad gan palikušas tikai atmiņas un zviedru firmas reklāmkatalogs par motoriem. Viņi būvējuši īstas jūras laivas ar drošiem Zviedrijas motoriem. "Alfa" pat — bijusi 42 pēdas gara un 13 plata. Taisnības labad gan jāsaka, ka ar laivām un jūrābraukšanu Salmiņtēvam tomēr tā īsti nav veicies. Laivas lielajos pūtienos gājušas bojā, arī "Alfa" — vētrā tikusi uzņemta akmeņiem Lielupes apkaimē.

Sirdij tomēr tuvāka ierastā nodarbošanās. "Virvju vīšana," saka Sal-

miņtēvs, "lieliski nomierina nervus, raisa cilvēkā pārdomas pārvērtēt bijumu un gudrot par nākamajiem laikiem."

Otrais pasaules karš aizvadīts savās mājās, tāpat kā daudziem tās pusēs zvejniekiem un amatniekiem. Meistara darbam allaž bijusi piekrišana. Braukuši ne tikai zvejnieki vien. Virves vīt lūguši saimnieki no tāltālas apkārtnes — Pāles, Ārciema, Ungurpils. Kas gan Salmiņtēvu nezinājis!

Uz jautājumu — cik tad virvju Istenībā novīts? — saņēmu atbildi, ka esot vismaz divas reizes zemeslodei apkārt apvīts, vai nu velti vecumdienās kājās tā "krika" iemetusies. Vasarā ik dienas 12 km virvju novīts, jo tad neviens nav prastījis — vai vari, vai nebūs par grūtu? Bija jāiet un jāvar.

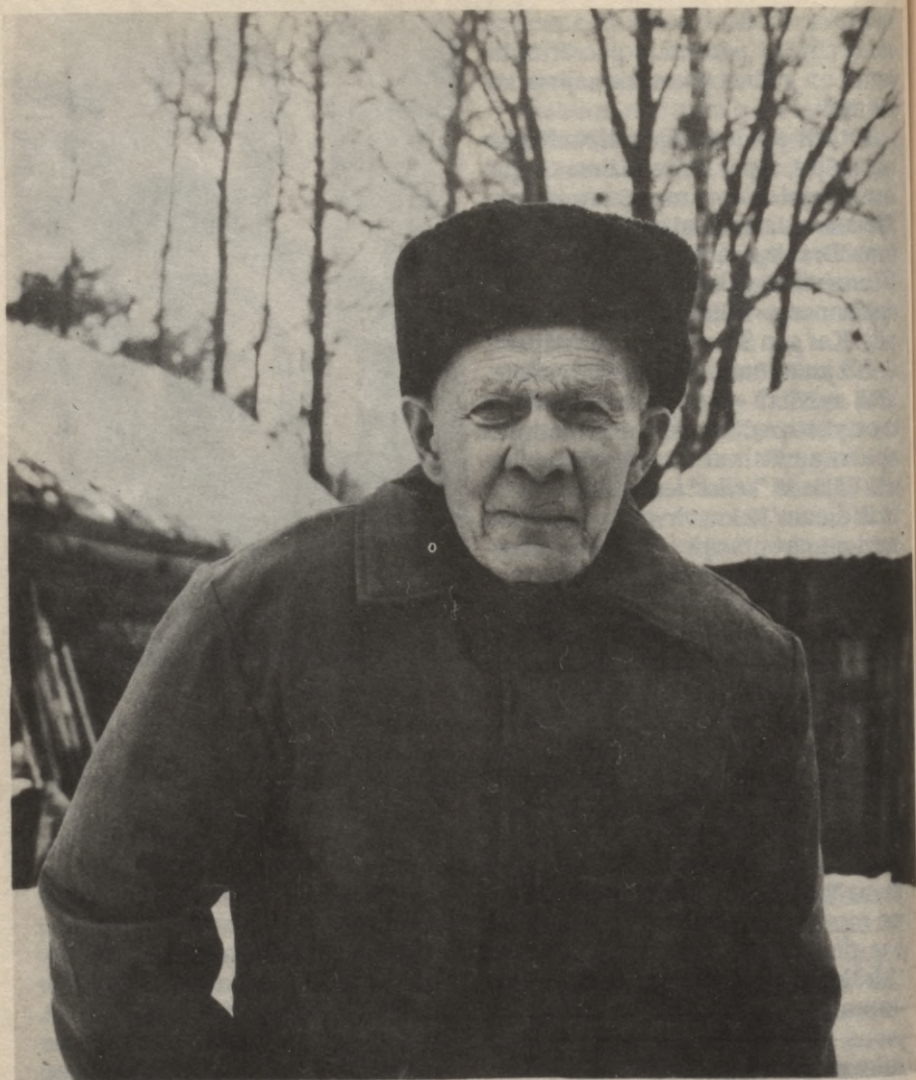
Kad nu esam tā ilgāk tērzējuši, Salmiņtēvs lūko vecās bildes. Lūk, Ists spēkavīrs 1934. gada vasarā! Ja virves parasti vijušī trīs vīri kopā, tad senākos gados ar šo darbu Aleksandrs ar sievu tikuši galā divatā. Jaunībā, nūdien, bijis divu vīru spēks! 1953. gadā Ķemeros profesors Rudzītis brīnījies, ka sirmumā Aleksandrs vēl varot gar zemi nogāzt divus "burlakus". "Stiprs pulveris" jau no mazām dienām, kur nu vēl jaunības plaukumā! Ainažu tautas namā vairākkārt demonstrējis savus atlēta dotumus, un, būdams 25 gadus jauns, Aleksandrs itin viegli apvij ap roku zirga pakavu, lai "dāmām arī šāda rokassprādze tiekot". Pēc stāstiem par spēkošanos, atmiņām par ceļojošo cirku un atlētu Martinovu Salmiņtēvs, pārbraucis ar raupjo roku sejai, sāk runāt dzeju... Savējo, nevis grāmatās lasīto. Vēlāk tiek dziedātas dziesmas ar paša vārdiem; tikai nedomājiet, ka vienā valodā vien! Te var pārbaudīt savas angļu valodas zi-



Virvju vijamais rats

nāšanas, vācu mēles prasmi. Vācu valodā sacerētais dzejolis par zvejnieka pirmo braucienu ir komponēts, un Salmiņtēvs ar dziesmu pilda telpu, un mēs varam pārliecināties, ka balss gadu vijumos neko daudz nav zaudējusi no jaunības spožuma.

Aleksandrs Salmiņš ir neaizstājams "vecu jūras vilku" kopāsanāšanas reizēs Ainažu jūrskolas muzejā. Labi zinādams kuivižniekus un salacgrīviešus, meistars vienmēr apjautājas par zvejnieku gaitām. Tāpat pēckara gados nepārrēdzami virvju kalni savērpti zvejnieku arteli "Enkurs" un Salacgrīvas kopsaimniecībā "Brīvais vilnis". Vecajā šķūnī Kuvižos, Krišupītes krastā, vēl šobaltdien redzami Salmiņtēva amatarīki, un mūsu paaudzes pienākums būtu tos saglabāt nākotnei. Te tapušas tauvas



Aleksandrs Salmiņš 1991. gada ziemā

pirmajiem silķu kuģiem Ziemeļjūrā, piekrastes mudiem un reņģu traļiem. Sizalu aizstājušas kaprona auklas, dažādas mākslīgās šķiedras, tomēr neviena no tām nav spējusi smaržot un vīties tik dabiski.

Šķiet, atmiņas pavada katru Salmiņtēva dienu. Arī viesi Salmiņtēva mājās tiek sagaidīti gluži kā mīļi cieminiņi. Par aizgājušajām dienām sirmais vīrs nesūrojas. Stipri cilvēki žēlabās neizplūst. Tikai reizēm iesāpas

sirds, ka pašu ļaudis tik ātri spēj aizmirst labo un neatrast laiku uzklaut un, ja nepieciešams, palīdzēt. Zemoties gan nekad nevajag. Salmiņtēva paaudzes vairākums to uzskata zem sava goda. Kam velti skumdināt sirdi, ja mūžs ar sizala virvēm virvju virvēs vīts? Un Salmiņtēvs uzdzied savam un mūsu priekam:

Visu mūžu mani zilais ūdens

Viļņos prom no krasta nes.

Atrodot jūrmalā izskalotu tauvas galu, es parasti atceros Salmiņtēvu.

Varbūt tā ir viņa vītā virve, ko vēl joprojām tīkliem piesien kuivižnieki pavasaros, pirms murdu izlikšanas. Varbūt vēl kāds ritulis ir saglabājies sirmajiem pensionāriem.

Kad pavasara saule celsies augstāk pār Randu pļavu alkšņu galotnēm, būs jāatver plašāk vectēva zvejasskūņa durvis. Kazi, vecais tīkls būs sizala tauvās siets ...

Gints Šimanis

LATVIJA — KOLUMBS 500

Pirms piecsimt gadiem Kolumbs atklāja Ameriku,
pasaulei jāatklāj Latvija!

Projekta "Latvija — Kolumbs 500" organizatori vērsas pie Jums, cerot uz finansiālu un materiālu atbalstu, lai Latvijas jahta "Bravo" varētu piedalīties Lielajā Regatē no Eiropas uz Ameriku pa Kolumba maršrutu.

tel. 325452

fax (0132) 328880

telex 161123 LRXC SU

VECIE ZVEJI SKAISTAJĀ VIDZEMĒ

"Ainaži — Salacgrīva; jauks gājiens pa plūdmali no Ainažiem gar Kuivižiem (skaistākā jūrmala Vidzemē) uz Salacgrīvu (12,5 km) un tālāko Vidzemes jūrmalas piekrasti," — tā ceļvedī pa dzimto zemi "Tūristu ceļojumu maršruti Latvijā" rakstīts 1937. gadā.

KUIVIŽI ir sens lībiešu zvejnieku ciems; kas pastiepies vairāku kilometru garumā 4 km no Salacgrīvas. Pēc II pasaules kara te zvejasvīri sanāca kopā zvejnieku artelī "Enkurs", taču pamazām padomju varas gados Kuivižus sāka izputināt. Vietējo saimniecību 1974. gadā apvienoja ar zvejnieku kolhozu "Brīvais vilnis" Salacgrīvā. Administratīvi Kuiviži tagad ir Salacgrīvas pilsētas daļa, tādēļ par attīstību un infrastruktūras veidošanu maz tiek

domāts. Vienīgi slavenās zvejnieku ciltis — Krūmiņi, Skujas, Tazāni, Kleini un citas dzimušas Kuivižos. Te, Randu pļavu tuvumā, šūpulis kārts Rīgas jūras zvejas ostas kapteinim Harijam Līdakam, kurš zvejas prasmi guvis tēva Mārtiņa Līdaka mājās un laivā. Piekrastes zvejniecība Kuivižos allaž bijusi pirmajā vietā. Arī šodien, jo te strādā zvejnieku saimniecības "Brīvais vilnis" piekrastes zvejas brigāde.

Pārlūkojot Latvijas Republikas pirmskara zvejniecības presi, atrasts kuivižnieka B. Skujas apraksts par pirmajiem reņģu mirdiem savā dzimtajā pusē. Baudot Randu pļavu burvību, šo dabas draugu Eldorado, lieti der zināt šīspuses veco zveju gaitas.

KĀ CĒLĀS PIRMIE REŅĢU MURDI (KŪRI) UN IZBEIDZĀS VADUS ZVEJA KUIVIŽOS

1896. gadā, t.i., divi gadus pēc pirmo zivju (resp., lašu) mirdu zvejas sākuma, pagatavoja pirmos četrus reņģu mirdus. Pagatavotāji bija neļķi: J. Skuja, U. Skuja, M. Bērziņš un vēl tagad dzīvojošais Ancis Skuja.

Mirdus un aplokus noauda paši no pašvērptiem, divām kārtām šķetinātiem līnu diegiem, bet sētām ņēma lietotus reņģu vadus, gabalus pārstellētus kokos. Pavasarī, jūrai no ledus atbrīvojoties, visus četrus mur-

das vienā rindā salika jūrā, piestiprinot pie jūras dibenā iesistiem mītiem.

Te jāpiemin, ka tajā laikā maksāja renti vietējam baronam 25 rbļ. cara naudā, pārējie zvejas veidi bija brīvi.

Vēl tikai 7 vai 8 reņģu vadi, bet savā ziedu laikā viņu bija 15 saimes. Reņģu vadus ielika jūrā, atstājot malas pusē vietu reņģu vadus zvejai. Reņģu zveja to pavasari bija ļoti neizdevīga, sevišķi ar vadiem nekā nedabūja, turpretī reņģu mirdos pa druskai reņģes vienmēr ķērās. Tas nu uzbudināja pārējos vadus zvejniekus. Sāka cirkulēt baumas, ka reņģu mirdi esot tie vainīgie, kas neļaujot reņģēm pienākt malā.

Ar baumām vien nepietika, vajadzēja tieši pierādīt reņģu mirdu vainu. To izdarīja sekojošā kārtā: vietējā krodziņā, dūšu uzpravījusi, kāda vadus saime palienējusi no citas saimes trīs vai četrus gabalus treiliņus, ko pagarināt saknes, un ar šādi pagatavotu vadu iemet tiešā virzienā uz reņģu mirdiem. Protams, ka šādam vadam nav rūmes, viņu met pāri reņģu mirdu sētām asis 15—20, rēķinot no reņģu mirdu sētas gala. Sprotams, vadu tā nu vilkt nevarēja, izbērkājās, palamājās, ņēma vadu atpakaļ laivā un brauca malā (te jāpiemin, ka šai brīdī mirdu dalībnieki pie mirdiem nebija), apspriedās, ko nu darīt. No visām pastāvošajām vadu saimēm izbīdīja priekšstāvjus kopā 14 cilvēku (izņemot mirdniekus, pēdējiem arī bija savs vadus), kuri gāja pie Vecsalacas barona tā vadus zvejas rentes kunga žēloties.

Barons, uzklaustījis sūdzību, jautājis: "Nu, vai ar to mird ton reng dabū?" — delegācija atbildējusi, ka dabūjot labi. "Nu tad ej un tais ar tu to mird." Ar to sūdzēšana izbeidzās.

Nākošā pavasari jūrā ielika atkal 4 jaunus reņģu mirdus, tāad kopā jau bija 8, katri 4 atsevišķai zvejnieku grupai. Vadi samazinājās, un palika tikai divi — tām pašām zvejnieku grupām pa vadam, kuriem bija reņģu mirdi. Reņģu vadiem tad vairs pastāvīgu saimi gatavībā neturēja, bet reizēm pa lomam arī izvilka.

Tikai barons tos 25 rbļ. rentes naudas uzlika no katra mirda maksāt, tā kā viens reņģu mirds maksāja tikpat rentes, cik agrāk viena vadu saime.

Reņģu vadus zvejas pēdējā diena 1896. gada pavasari Kuivižu jūrmalā. Kādā sestdienas vakarā, reņģu mirdus izlūkojuši un nekā nedabūjuši, nospriedām, ka šinī tukšā laikā kā svētdienas rītā jūrā neiesim, bet tikai pie vakara. Bet minētā svētdienas rītā, agri, vēl pirms saules lēkta, dzirdu kādu cilvēku pie durvīm klauvējot. Izejot raudzīt, redzu vienu no mūsu reņģu mirdu dalībnieku atnākušu. Viņš nosaka: "Tiri kauns nu bija nākt šo rītu pēc vakarējās norunas, bet man tāds nemiers, it kā vajadzētu reņģēm būt. Iesim, mazākais, jūrā paskatīties, kas labs redzams." Sacīts, darīts. Aizejam jūrmalā paskatīties. Jūra lēna kā spogulis un vieglu miglīņu pārklāta, ka neko tālu nevar redzēt. Aizairējuši pie reņģu mirda gala, ieraugām, ka reņģes lēkā, vēl gabaliņu aizairējuši, un vērojam reņģu lēkāšanu, ieraugām, ka reņģes lēkā visā apkārtne, cik tālu vien vieglā miglīņa ļauj redzēt, ir arī kaijas bariem.

Tūlīt ātri griežamies atpakaļ uz malu un spriedām, lai nu mirdos reņģes lien cik līzdamas, bet ar vadu nu ir pienākusi reize vilkt Pētera lomu. Mans tēvs un tēva brālis, dzirdot mūs jūrā aizejot, nākuši arī skatīties, kas redzams.

Noskatījušies, ka mēs steigšus griežamies uz malu, noprastījuši, kas par lietu, ka nu ir reņģes jūrā, viens aizsteidzies uz māju arī modināt citus mājiešus un savākt vadu vilcējus. Mēs, atgriezušies malā, sastopam pie vadus laivas manu tēvu un vēl pāris zvejnieku, sākām steigšus reņģu vadu izmest, nenogaidījuši pārējās vadu saimes ierašanos. Reņģu vadus metot, redzams, ka reņģes lēkā, kā vecie zvejnieki saka — kā katlā vārās. Nu vadu iemetam no malas. Arī otrā vadus saime jau pa daļai salasījusies, redzot mūsu darbību, un iemet savu vadu mūsējam līdzās ap 15—20 minūtes vēlāki, un tāpat cerdami vilkt Pētera lomu. Pa to laiku saule bija uzlēkuse un migla pazuduse, bet visa jūra, cik varēja redzēt, reņģu un putnu pilna.

Bet, lomu malā izvilkuši, izrādījās, ka bijām noķēruši ap 10 pūrus reņģu, visiem zvejniekiem pēc šāda iznākuma, tā sakot, rokas nošļuka gar sāniem, redzot tik neapmierinošu iznākumu. Pamatām vadu tā izvilktu ma-

lā, ūdenī kūlājoties, un devāmies reņģu murdus raudzīt. Tie bija reņģu pilni, ka ne pakustināt nevarēja. No pirmā murda piesmēlām pilnu laivu, pūrus 25, un vēl palikās, ko otrā laivā smelt. Noņēmēju bija papildnam, tādēļ darbs veicās jo sekmīgi. Kamēr malā atnestās reņģes izmērtām un pārdevām, atkal bija reņģes no jauna murdā salīdušas. Tāds pats iznākums bija otrai zvejnieku grupai. Reņģu vadu pievakarē krāvām tāpat ratos pa daļām un izvedām uz sētas žāvēt. No tās dienas Kuivīžos mēs savu vadu kā tādu nelietojam un tāpat arī otrā zvejnieku grupa, jo nu bija skaidrs pierādījums, ka vads savu laiku nokalpojis; bet nākošā gadā murgi pieauga kā sēnes pēc lietuses, katrā grupā pa divpadsmit līdz četrpadsmit.

B. Skujas rakstu no žurnāla "Zvejnieku Vēstnesis" (1930. — Nr. 1) publicēšanai sagatavojis un ievadvārdus rakstījis Gints Štmanis



ZVEJNIECĪBA VIDZEMES PIEKRASTĒ

Žurnālists Mārtiņš Sams dzimis 1892. gada 24. augustā Ādažos skolotāja ģimenē. Studējis tiesības Maskavas universitātē, I pasaules karā dienējis Krievijas armijā. 1934. gadā ieguvis juridisko izglītību Latvijas Universitātē. Publicējis daudzus rakstus un fotogrāfijas. Viņa darbu tematikā ievērojama vieta ģeogrāfijai, vēsturei un etnogrāfijai; rakstījis arī par zvejniecību un Latvijas bākām. Izsūtīts 1941. gada 14. jūnijā, tai pašā gadā miris.

Apceļosim Vidzemes piekrastes zvejniekus — no Daugavas līdz Ainažiem — pie Igaunijas robežas. Visvairāk zvejnieku — ap 500 — dzīvo Rīgas jūrmalā un Daugavgrīvā*, Salacā — ap 100, Pēterupē, Carnikavā — ap 100. Vidzemes piekrastes lielākām upēm — Daugavai, Gaujai, Salacai ļoti liela nozīme zvejniecībā, jo te ķer garšīgos un dārgos lašus un nēģus (zutiņus). Laši parasti dodas rudenos no jūras augšā pa Daugavu, Gauju, Salacu un citām upēm, kas ieplūst Rīgas jūras līcī, lai nārstotu šo upju akmeņainās un seklās vietās. No ikriem un pieņiem rodas lašu mazuļi, kuri, kādu laiciņu padzīvojuši upēs, aizklīst jūrā un, kā stāsta, pēc dažiem gadiem atkal atgriežas savā dzimtenē — tais vietās, kur tie izauguši. Daugava senos laikos bijusi lašiem ārkārtīgi bagāta. Senos rakstos teikts, ka agrāk Daugavas lejasgalā, pie jūras, ķēruši tik daudz lašu, ka strādnieki un kalpotāji, slēdzot darba ligu-

mus, tajos aizrunājuši, lai viņus nebaro ar lašu gaļu vairāk kā divreiz nedēļā. Tagad tas skan pēc teikas, jo laši tik dārgi, ka viņus spēj nopirkt tikai bagātākie ļaudis.

Lašu ķeršanai Daugavā, Gaujā un Salacā ierīkoti mākslīgi aizžogojumi — tači, kur lašus ķer sevišķās lašu kastēs. Nelielus tačus ierīko arī mazākās upītēs. Nārsta laikā lašus ķert aizliegts. Lašu vairošanai mūsu ūdeņos ierīkotas vairākas mākslīgas lašu audzētavas. Lielākā ir valsts zivju audzētava Tomē. Pārdod lašus uz tirgiem svaigus un žāvētus, kas maksā parasti ap 3—4 latiem par 400 gramu. Lašus ķer ne vien tačos Daugavā, Gaujā un Salacā. Viņus zvejo arī ar lieliem vadiem un murdiem jūrā. Parasti lasis dodas pret straumi, un šādas straumes, kas diezgan strauji plūst gar piekrasti stiprākos vējos un vētrās, ir arī jūrā. Lašus vadiem zvejo visvairāk Rīgas, Mangaļu, Carnikavas un Pēterupes jūrmalā; pie Salacas un Ainažiem jūrā vairāk akmeņu, kādēļ te ar vadiem zvejot nevar — viņi aizķeras dibenā, un tos nevar izvilkt krastā. Vadu zvejas kārtība šāda: jūrā izbrauc laivā ("kārbā") ar lielo lašu un zivju vadu parasti 7—8 zvejnieki, no kuriem vecākais saucas par stūrmani.

* Asaros ap 30 zvejnieku, Mellužos — 80, Bulduros-Majoros — 70, Bulduros-Buljos — 120, Daugavgrīvā-Bolderājā — 75, Rinūžos — 20, Mangaļos — 55, Vecāķos — 45. Daļai zvejniecība ir blakus peļņa, kas Vidzemes piekrastē biežāka parādība.



Tas noteic, kurā vietā metams loms. Viens zvejnieks — "lencmanis" ar striķa galu paliek krastā. Vadu sāk izmest aiz smilšu kalniņiem (jūras piekrastē parasti 3 smilšu uzkalniņi baņķi), un tas iestiepjas jūrā dažreiz veselu kilometru. Vada vidū ir t.s. āmis — kule, kur zivis sabēg, atduroties pret vada spārniem — līnumu. Vadu izmet, aprēķinot, lai tas peldētu ar jūras straumi — zivīm pretim. Vada virsējā pusē ir pludiņi, kas tam neļauj nogrimt, apakšā — akmeņi. Neraugoties uz šo akmeņu smagumu, vads virzās jūrā stiprākos vējos uz priekšu pa straumi ļoti ātri. Izmetuši vadu, zvejnieki piesienas otrā galā, uzvelk

buras un "stoģē" — palīdz jūras straumei dzīt vadu uz priekšu. Kā jau teicu, jūrmalā ar akmeņainu dibenu šādi zvejojot nevar, un te parasti izliek lielos jūras murdus — reņģēm, zūšiem, lašiem. Stoģēšanas laikā iebauda brokastis, pusdienu, palaunadzi. Tad sāk risināt garos striķus un brauc malā. Sākas vada izvilkšana ar "vinču" un jostām, kāpjoties soli pa solim atpakaļ, sākumā uz krasta un vēlāk — ūdenī. Noķer līdz 65—70 mār. smagus lašus (gandrīz vidusmēra cilvēka garumā), kādi gadījušies arī Salacas jūrmalā. Tādā pat veidā zvejo ar jūras vadiem citas zivis — asarus, garšīgās sigas, vimbas u.c. Lašus ar vadiem

zvejo arī Daugavā ap Mangaliem, Daugavgrīvu. Izmēģināta arī lašu zveja ar peldošiem tīkliem jūrā, bet tai nav bijuši labi panākumi.

Sākot no Buļļiem, lašu zveja jūrā līdz pat Ventspilij neievērojama. Krievnākus vairumus lašu noķer vēl uz āķiem agrā pavasarī ap Sārnati un Liepājas piekrastē, Ventspils jūrmalā. Vidzemes piekrastē uz āķiem zvejnieki ķer zušus, bez tam zvejo reņģes, vimbas, zandartus, asarus, senāk arī mencas, kuru tagad nav.

Rudeņos, sākot ar jūlija beigām, un ziemas sākumā Daugavā, Gaujā un Salacā nāk no jūras nēģi. Zēni tos ķer slotiņām, kuras ar velēnu vidū nogremdē upes dziļākās vietās un pēc 3—4 dienām pārlūko. Kad šīs slotiņas stipri noglotējušas, tais salien viens otrs kāls nēģu (kāļā — 30 gabalu). "Lielie zvejnieki" ķer nēģus tačos. Šie tači ir vesela ūdensbūve*. Vispirms nostiprina upes gultni žagaru matračiem, tad iedzen no viena krasta līdz otram pāļus, tos sasien, pārliet laipas staigāšanai, un tad tikai var likt upē murdus, kas darināti no klūdziņām. Tā tačus taisa Gaujā pie Carnikavas un citur; Daugavā pie Doles, kur upes gultne akmeņaina, tačus taisa atkal citādi, tāpat citāds ir nēģu murdu veids (plakana apakša). Viena daļa — t.s. "ādere" upēs jāatstāj brīva, tur nedrīkst likt murdus. Šo "āderi" atstāj plostiem, laivām un zivju ceļam augšup pa straumi. Noķertos nēģus notīrī, novieto uz lielām restēm un cep krāsniņās uz oglēm,

* Pēdējā laikā celti iebildumi pret taču parasto būves veidu, par ko spriež valdības iestādes un zvejnieku biedrības. Plašākos apmēros sāk arī lietāt nēģu tīklus un austos murdus klūdzipu murdu veidā. Šie jautājumi sacēluši zvejnieku starpā diezgan asu domu izmaiņu.

pēc kam apsālī un iegatavo traucīņos, pēdējā laikā arī konservē skārda kārbīnās. Lašus un nēģus ķer visvairāk upēs un pie upju ietekām jūrā. Lai gan vasarā Vidzemes jūrmalas zvejnieki ķer zivis samērā netālu no krasta, viņu darbs tomēr ļoti grūts un bieži blstams. Lašu vairums parasti atkarīgs no zināmu vēju (kā kurā vietā) stipruma; jo stiprāks vējš, jo stiprāka straume — un vairāk lašu. Bet arī drīzāk iespējama nelaime darbā.

Latvijas nēģi ļoti ieslavēti. Savā laikā Latvijas nēģu zvejnieki aicināti apmācīt Volgas zvejniekus nēģu sagatavošanā. Nupat šai pašā nolūkā Latvijas nēģu rūpniecības apskatītāji vairāki ārzemnieki. Lielākās nēģu rūpniecības atrodas Carnikavā un Dolē. Labākos gados "nēģu lomi" sniedzas miljonos.

Vidzemes piekrastē ceļojumu sāksim no Ainažiem. Kopš 1869. gada Ainaži (no lībiešu *ainagi* — vienuļš) ir miests un kopš 1926. gada — pilsēta. Latviešu jūrniecības šūpulis. Osta izbūvēta 1903. gadā. Ostu no visām pusēm ieslēdz akmeņaini sēkļi. Akmeņus kuģu ceļā izceļ. Ļoti kaitē kuģniecībai stiprākie S un SV vēji. Zvejnieki — latvieši un igauņi. Ir zvejnieki, kas pat 72 gadu vecumā vēl iet jūrā. Tāds ir A. Libsbergs, kas pavadījis jūras darbā 60 gadus. Brīvlaikā amatnieks. Reņģu lomuš ainažnieki pārdod turpat uz vietas "torgos" pie Blusupes, kur sarodas laucinieki. "Pērn sliķām aiz reņģēm jūrā nost," stāsta Libsbergs, "kā biezputra, nepiedzīvotas reņģes ... bet ko par viņām maksāja ... smieklu!" Uz Rīgu sūta lašus, zušus, vimbas. Reņģu zveja murdos izbeidzas jūlija sākumā, kad tās sāk ķert tīklos. Galvenā zveja vasarā uz "tursiem" (sēklis),

12 km no krasta. Lašu pamaz. Pava-saros laiž tīklus zem ledus.

Tuvojas vakars. Ap saules rietu sargs iededzina jaunceltajā Ainažu bākā uguni. Tālumā gari iekaucas uz sēkļiem Kuivižu boja, Piekraštē trek-nās Randu pļavas, kas piešķirtas zvej-nieku jaunsaimniecībām. Piekraسته zema, vietām akmeņaina. Jūrā murds pie murda, līdz pat Salacgrīvai. Pēdē-jā laikā sākuši novietot "murdus tačus" dzīļi jūrā citu aiz cita. Kuivižniekiem galvenā reņģu zveja pavasaros, vēlāk zvejo citas zivis, galvenām kārtām la-šus, zandartus, asarus. Āķenieku — zušu zvejnieku vēl maz, tie nāk tālāk aiz Salacgrīvas. Zušu barībai uz āķiem parasti liek mazos kuncīšus, ko zvejo jūrā uz sēkļiem.

Salacgrīvā un Ķurmragā uzceltas jaunas bākas. Piekraسته līdz Ķurmra-gam zema, smilšaina, vietām akme-

ņaina. Te atrodas t.s. "kontrabandis-tu līcis", kur vairākkārt nākuši malā spirta kontrabandisti. Akmeņu klons klāj piekrastes smilšakmeņu kraujas, kur redz daudz iegrieztu vārdu un nelielus iežus. Visvairāk vārdu iegriezts smilšakmeņu klintī kāda drausmīga notikuma atlieku tuvumā. Šai piekraسته pirms dažiem gadiem cieta avāriju motorburenieks "Bolinders". Mīklainā un nenoskaid-rotā katastrofā dabūja galu daudz ļaužu. Kraujā piekraسته samērā aug-sta. Jūrā iestiepjas vairāki ragi, kurus klāj pelēkie akmeņi. Ķurmragš visai bīstama vieta vētrainās naktīs piekrastes braucējiem kuģiem un zvej-laivām. Tādēļ te uzcelta bāka, kuru vietējie nosaukuši par "kontraban-distu bāku". Šī bāka jūrai, redzams, nav visai patīkama — viņa cenšas to noskalot.



Tveicīgos saulstaros soļoju pa
Ķurmraga piekrastes akmeņu klonu,
kas izaicinoši iekļaujas jūrā. Ar uzva-
lētajas saulaino smaidu vēl jūra sa-
vus sīkos vilnītus pret akmeņaino
piekrasti, it kā kopojot spēkus un uz-
saucot: "Piesargies!" Viegli spīguļo
vilnīši akmeņstarpās pretsaule. Vē-
ļos mazliet piegāzta, stāv uz smilšak-
meņa kraujas priede, kam vilņi at-
skalojuši saknes un kas drīzi vien ie-
gāzīsies jūrā. Zvejnieki pieved malku
kugiem un prāmjiem. Bet ir arī tādi,
kas šai darbā nav ievījināmi un pa-
liek uzticami savam arodam.

Ceļā uz Liepupi atkal daudz akmeņu, vietumis smilts un oļainā grants. Izžuvuši strauti, izņemot Zaķupi, kuras nelielā urdziņa ietek jūrā. Piekraste vietām krauja. Laivas izsvaidītas — krass pretstats Kurzemes jūrmalciemu "valgumiem" un "sedumiem" (laivu un zvejlietu vietas). Diezgan prāvā skaitā nelielas motorzvejlaivas, ko senāk pavisam neredzēja. Ūdenī piekrastē peld daudzas zušu un mazo kunču kumas (caurumotas kastes dzīvu zivju uz glabāšanai). Šīs piekrastes jūrmalnīki — galvenām kārtām zušu zvejnieki. Tuvāk Liepupei akmeņu klons top ciešāks un plašāks. Izmetušies kreklos, pāris viru cītīgi strādā pie akmeņiem. Tie latgalieši akmeņkalēji, kas kala akmeņus Gaujas tiltam pie Carnikavas. Akmeņkaļu sejas un rokas saulstaru tveicē iedegušas tumšā bronzas krāsā. Pa tam pie jūrā iemīnietiem pājiem pienācis vecais paziņa — valstīgais piekrastes braucējs tvaikonis "*Kaija*".

Aiz Liepupes sākas priedēm ap-
augušu kāpu josla, jūrmalas krasts
augstāks. Starp Salacgrīvu un Gauju
Rīgas līcī ieplūst vairākas upes: Vit-
upe, Liepupe, Aģupe, Līlastes upe,

kur ar nelieliem līdzekļiem varētu ierīkot patvērumu ostas zvejniekiem.

Tālak Rīgas virzienā atrodas Dunces, Skultes, Pēterupes, Pabažu zvejnieku apmetnes, gar kurām ies jaunais Rīgas—Rūjienas dzelzceļš. Līdz Līlstei uztaisīta jauna šoseja.

Ievērojams zvejniecības centrs atrodas Carnikavā. Plaša nēģu rūpniecība bijušās muižas tačos, reņģu, lašu un zivju vadu zvejniecība jūrā. Neraugoties uz Gaujas plašiem ūdeņiem, viņas ieteka sēkļu dēļ (tas pats pārējās Vidzemes piekrastes upēs uz ziemeļiem) pieejama tikai zvejlaivām. Carnikavas un Līlāstes jūrmalā milzu klaidu kāpas, kas aprok mežus. Vairāki ezeri.

Sevišķi bagāts zvejnieku senču ticējumiem un paradumiem Salacas un Ainažu novads. Interesantus ticējumus savācis un uzrakstījis B. SKUJA Salacā.

"Pirms trīsdesmit gadiem nomira kāds Salacas zvejnieks," stāsta B. Skuja, "kas, zvejā ejot, nekad nesot gājis pa ceļu, bet kaut kur pa mežu vai tīrumiem. Ja viņam tomēr pagadījies pretimnācējs, vienalga, sieviete vai vīrietis, viņš splaudījies, kārtījies kājam un gājis atpakaļ uz māju, kauču patlaban atrastos pašā upes vai jūras malā. Savas dzīves pēdējos gados tas zvejoja tikai ar rokas makšķeri, bet arvienu atsevišķi no citiem. Kad nu citi zvejnieki redzēja, ka tam labi ķeras, tie novietojās netālu no viņa. Lai arī zivis cik labi ķertos, viņš pateica nesmukus vārdus un aizgāja projām."

Lieldienas naktī nesuši jaunos
tiklus pareizticīgo baznīcā un, atskā-
not vārdiem: "Kristus no mironiem

augšāmcēlies," — esot bijis jāteic: "Es ar tīkliem baznīcā."

Nozvejotās zivis jāslēpj no citiem zvejniekiem un vispār no skaudīgām acīm, jo bijuši tādi cilvēki, kas spējuši zveju noskaust. Daži zvejnieki ņēmuši un vēl tagad ņemot sāli līdz jūrā; kad zivis noķertas, uzkaisa vai ieber jaunās sāli, jo tad skauģi nespējot nekā izdarīt. Tīklus uz laivu nesuši seģenē ietītus, lai tos pasargātu no skaudīgām acīm. To darot vēl šodien. Noskaustos tīklus sanesuši pirtiņā vai rijā, tos uzkarinājuši

un tad jo cītīgi dūmojuši. Parasti čiekuriem pielikuši klāt kreiso kāju pastalas vai zābaku galvas, trīs tīkla acis no skaudēja tīkla vai arī trīs skaidiņas no viņa tīkla plukstiem. Apgrāizot skaudēja tīkla plukstus vai arī izgriežot acis no tīkla, jāskaita: "Lielās zivis, mazās zivis, visas šeit!"

Mārtiņš Sams

Latviešu jūras zvejnieki. — R.: Valters un Rapa, 1932. — 69.—75. lpp.

LATVIJAS JŪRAS ZVEJNIECĪBA 1938. GADĀ

1938. gadā Zemkopības ministrijas zvejniecības un zivkopības nodaļa turpināja statistisko ziņu vākšanu par Latvijas jūras zvejniecību. Parocīgākai ziņu vākšanai Latvijas jūrmala iedalīta 72 zvejniecības statistikas rajonos, par kuriem ziņas sniedz sevišķi brīvpriatīgie korespondenti. Sa-

vus pienākumus pārskata gadā zvejniecības korespondenti izpildījuši pēc vislabākās apziņas un ar labām sekmēm snieguši vērtīgās ziņas, par ko Zemkopības ministrijas zvejniecības un zivkopības nodaļa izsaka visiem korespondentiem un līdzstrādniekiem savu pateicību.

Vispārējs apskats par jūras zvejniecību

Pēdējos gados Latvijas jūras zvejniecībā valda sevišķi liela rosība. Vairojas nozveja un sevišķi — ienākumi no zvejas. 1938. gadā jūrā nozvejots 13 945 088 kg dažādu zivju. Šis zivju daudzums gandrīz sasniedz 1936. gada rekordražu un pārsniedz ilggadīgo iepriekšējo 14 gadu vidējo nozveju — 11 129 028 kg par 25,3%. Beidzamo triju gadu (1936—1938) nozveja bija sevišķi augsta un sastāda vidēji 13 923 t gadā, turpretim no-

zveja laikā no 1924. gada līdz 1935. gadam bija vidēji tikai 10 665 t. Nozvejas vairošanās un zivju cenu uzlabošanās ievērojami pacēlusi zvejnieku ienākumus.

1938. gada zvejas ienākumi pārsniedz iepriekšējo 14 gadu nozvejas vidējo ienākumu Ls 2 406 420.— par 51,1% un sastāda Ls 3 636 082.—. Salīdzinot ar iepriekšējo 1937. gadu, zvejnieku ienākumi pieauguši par 16,8%.

LATVIJAS JŪRAS PIEKRASTĒ NOZVEJOTĀS ZIVIS

Gads	Daudzums (kg)	Vērtība (latos)	1 kg zivju vidējā cena (latos)
1924	8 455 965	1 947 315	0,23
1925	11 416 626	2 520 632	0,22
1926	9 865 720	2 324 587	0,24
1927	9 985 731	2 468 697	0,25
1928	10 040 581	2 802 384	0,28
1929	11 701 935	3 373 580	0,29
1930	11 762 747	3 280 018	0,28
1931	9 284 217	2 000 850	0,22
1932	10 023 509	1 620 801	0,16
1933	13 891 942	1 990 549	0,14
1934	11 496 240	2 019 046	0,18
1935	10 057 367	1 882 768	0,19
1936	14 007 262	2 346 554	0,17
1937	13 816 479	3 112 092	0,23
1938	13 945 088	3 636 082	0,26
Caurmērā 15 gados	11 316 765	2 488 398	0,22

Beidzamajos trijos gados sevišķi pieaugusi mencu nozveja.

Mencu nozveja 1938. gadā pārsniedz iepriekšējo 14 gadu vidējo no-

zveju par 138,8% un ir 3 371 023 kg. Tāpat 1938. gadā bija izdevīga plekstu, zušu, vimbu, sīgu un asaru nozveja.

NOZVEJOTO ZIVJU DAUDZUMS KILOGRAMOS

Suga	1938. g.	Vidējais laiks no 1924. līdz 1937. g.
Laši un taimiņi	71 470	87 592
Sīgas	50 838	26 628
Zuši	133 917	42 958
Plekstes un ātes	2 283 994	1 649 319

Suga	1938. g.	Vidējais laikā no 1924. līdz 1937. g.
Mencas	3 371 023	1 411 747
Reņģes	6 996 069	6 717 080
Brētliņi	620 104	715 512
Salakas	23 357	93 316
Luči	139 601	239 989
Vimbas	73 337	46 414
Stagari	20 600	53 663
Zandarti	9 228	9 929
Asari	52 516	17 202
Lidakas	2 198	1 857
Pārējās sugas	96 836	15 822
Kopā	13 945 088	11 129 028

Uzlabojoties nozvejai un vairojoties kopējiem ienākumiem no zvejas, pēdējos gados ievērojami pieauguši arī katra arodnieka vidējie ienākumi.

1938. gadā tie sasniedz sevišķi augstu līmeni.

Viena Latvijas jūras zvejnieka arodnieka vidējā nozvejas vērtība gada laikā augusi par 17,3% un sa-

stāda 1 211 latus pret 1 032 latiem 1937. gadā.

(Fragments no grāmatas: Latvijas jūras zvejniecība 1938. gadā// Sakopojis V. Miežis (Zemkopības ministrijas zvejniecības rakstu krājums; XVII-I burtnīca). — R.: Lauksaimniecības pārvaldes izdevums, 1939. — 3. lpp.)

Publicēšanai sagatavojis
Gints Šimanis

ZVEJNIEKI LATVIJAS REPUBLIKAS SARDZĒ

1991. gada janvāra dienās aizsargāt atdzimstošās Latvijas Republikas dzīvībai svarīgos mežglus devās arī latviešu zvejnieki. Zvejnieku kopsaimniecību vīri ar saviem kuģiem aizšķērsoja ūdens ceļu iespējamam uzbrukumam Zaķusalai — Latvijas televīzijas raidītājam un studijām.

1919. gada oktobrī Latvijas brīvības cīnītāji mazos upju kuģīšos forsēja

Daugavu pie Bolderājas un deva izšķirošu triecienu Bermonta-Avalova karaspēkam. Neoficiāli šo epizodi var uzskatīt par Latvijas Kara flotes dzimšanu.

Gribētos apgalvot, ka kādreiz arī neapbruņoto zvejas kuģu nostāšanos aizsardzības ierindā pret iespējamo spēcīgi apbruņoto un speciāli apmācīto pārspēku 1991. gada janvārī atzi-

mēs par Latvijas Otrās Republikas kara flotes atdzimšanas sākumu.

Diemžēl šī ļoti būtiskā aizsardzības līnija palika mūsu frontes žurnālistu, fotogrāfu un videooperatoru neatspo-

guļota. Lai kaut daļēji aizpildītu jaunu "balto plankumu" mūsu jūrnieceības un zvejniecības vēsturē, publicējam šī ziņojumu par zvejas kuģu aizsardzības līniju.

1991. gada 14. janvāra priekšpusdienā, atsaucoties uz Latvijas Tautas frontes aicinājumu aizstāvēt svarīgos objektus Rīgas pilsētā, Latvijas Jūrnieceības savienība iesaistījās šajā pasākumā.

No Mangaļsalas zvejas kuģu flotile devās augšā pa Daugavu loču kuģa "Lotos-2" vadībā, ar kapteini Oskaru Spadi stūres mājā. Ķīļa līnijā sekoja zvejnieku saimniecības "Auda" zvejas kuģi:

"MSTB—6640" — kapteini J. Veiss un L. Jurgelāns, komandas vīri J. Innuss, K. Kolbergs, E. Spalvainis un A. Beinarovičs;

"MSTB—6644" — kapteini O. Plaudis un N. Šatunovs, komandas vīri I. Ziediņš, I. Bricis, G. Plaudis un V. Griestiņš;

"MSTB—6649" — kapteini V. Eiduks un G. Voronovs, komandas vīri I. Vilnis un J. Kačkāns;

"MSTB—6652" — kapteini K. Čunka un M. Sproģis, komandas vīri J. Rūsiņš un U. Pētersons;

"MSTB—6653" — kapteini H. Prombergs un A. Tamms, komandas vīri J. Zimelis un A. Palkavnieks;

"MSTB—6655" — kapteini P. Innuss un V. Grēniņš, komandas vīri J. Vāveris, L. Veiss, H. Šulmeistars un J. Caune;

ūdenslīdēju darba izpildes kuģis "Mūsa" — kapteinis Genādijs Isačenko un mehāniķis Aivars Zaržeckis;

Mangaļsalas ostas velkonis "Maina", kuru vadīja maiņās kapteini Z. Uptis, U. Laudurģs un A. Dērma-

nis, mehāniķi J. Rēders, O. Lācis un V. Kļaviņš, bija sakaru kuģis.

Zvejnieku saimniecības "Auda" flotes darbības koordinēšanā piedalījās flotes galvenais kapteinis Kārlis Kleins, jūras inspektors Laimonis Abzalons, kapteinis un flagmanis Ivars Mērnieks, sakaru dienesta vadītājs Aivars Puriņš un peldošā doka vadītājs Ivars Ross. Operatīvajā saņēmsmē svētību saimniecības darbībai ekstremālajos apstākļos deva saimniecības vadītājs Gunārs Saltais.

No zvejnieku saimniecības "Uzvara" flotilei pievienojās zvejas kuģis "MSTB—6621" kapteiņa M. Zariņa vadībā; "MSTB—6666" — kapteinis L. Kajaks; "MSTB—6624" — kapteinis P. Gasiņš; "MSTB—001" — kapteinis M. Krūmiņš; flotes palīgdienesta kuģis "Zibens" kapteiņa V. Liča vadībā. Zvejnieku saimniecības "Uzvara" flotiles darbību koordinēja kapteinis Pēteris Brokāns.

No 1991. gada 17. janvāra sardzē stājās arī zvejnieku saimniecības "Banga" divi kuģi un divas vienības no zvejnieku saimniecības "1. Maijs".

Īpaši jāatzīmē Latvijas Republikas Upju kuģniecības velkoņi un viņu komandu vīri, kuri stājās Zaķusalas televīzijas sardzes dienestā jau 13. janvāra vakarā. Tie ir velkoņi "Andrejs Upīts", "Imants Sudmalis" un "Pēteris Stučka".

1991. gada 14. janvāra dienas vidū zvejas kuģu flote ieņēma pozīcijas Daugavas labajā krastā starp tiltiem. Flagmaņkuģis "Lotos—2" un



Salacgrīvieši uz barikādēm Zaķusalā

"MSTB—6652", kā arī Upju flotes velkoņi ieņēma pozīcijas Zaķusalas televīzijas centra sardzei un tika pakļauti Zaķusalas aizsardzības štāba rīkojumiem. Kuģu darbības koordinācija Zaķusalas aizsardzībai tika uzticēta Latvijas Jūrmieciņas savienības Valdes priekšsēdētāja vietniekam Ivaram Rosam.

Kuģu vadītāji saņēma operatīvo darbības plānu:

- 1) novērošana norādītajos sektoros pret gaisa desantu;
- 2) novērošana un darbība sauszes desanta gadījumā;
- 3) novērošana Daugavas akvatorijā un darbība desanta gadījumā;
- 4) flotes darbība Zaķusalas blokādes gadījumā.

Kuģu vienības, kuras bāzējās Daugavas labajā krastā, tumsai iestājoties, aizšķērsoja Daugavas upi visā platumā, kuģiem nostājoties uz en-

kuriem un novelkot tērauda troses no viena krasta uz otru krastu. Šo operāciju vadīja zvejnieku saimniecības "Auda" flotes galvenais kapteinis Kārlis Kleins un Latvijas Republikas Zivsaimniecības ministrijas kuģošanas drošības dienesta vadītājs Bruno Zeiliņš.

Nemot vērā, ka situācija varēja mainīties jebkurā mirklī, no kuģu komandām tika noorganizētas zemessargu vienības, kurām atkarībā no situācijas bija jāstājas svarīgo objektu sardzē.

Visu zvejnieku vārdā, kuri piedalījās svarīgo objektu sardzē, varu ziņot Latvijas tautai un valdībai, ka Latvijas Republikas zvejnieki savu pienākumu jebkurā situācijā veiks ar godu.

Ivars Ross,
Latvijas Jūrmieciņas savienības
Valdes priekšsēdētāja vietnieks

IESKATS LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAS VĒSTURĒ

Trešās atmodas laikā jūrnieki nevarēja palikt pavēni, tādēļ, lai palīdzētu jaunajai valdībai veikt mūsu jūrniecības izveidošanu un atjaunošanu Latvijas Republikā, 1989. gada 3. novembrī Rīgā sanāca jūrnieku un zvejnieku kopa, lai apspriestu jautājumu par Latvijas Jūrniecības savienības dibināšanu. Savienības dibināšanas sanāksmes 45 dalībnieki apsprieda Latvijas Jūrniecības savienības statūtu projektu un ievēlēja valdi 12 cilvēku sastāvā. Par Latvijas Jūrniecības savienības (LJS) priekšsēdētāju ievēlēja tālbraucēju kapteini Ģunāru Šteinertu, bet par vietniekiem — Bruno Zeiliņu un Ivaru Rosu.

Lai aktivizētu darbu un iekļautu jaunus biedrus Latvijas Jūrniecības savienībā, 1989. gada 21. decembrī Rīgā tika sasaukta kopsapulce, kurā piedalījās Latvijas jūrnieki, zvejnieki, ostu darbinieki un citu ar jūrniecību saistītu profesiju pārstāvji. Vienkopos sanāca 133 dalībnieki no Rīgas, Liepājas, Ventspils un citām piejūras vietām.

Kopsapulcē tika nolasīti vairāki referāti: "Latvijas jūrniecība līdz 1940. gadam" (I. Ross, pirmās kate-

gorijas, mehāniķis), "Latvijas jūrniecība 1941.—1945. g." (E. Blūmfelds, vēstures zinātņu kandidāts), "Latvijas Jūras kuģniecība 1945.—1989. g." (tālbraucējs kapteinis I. Vikmanis), "Valsts zvejas flote Latvijā" (M. Mitrejevs, pirmās kategorijas mehāniķis), "Kopsaimniecību zvejas flote Latvijā" (tālbraucējs kapteinis B. Zeiliņš), "Jūras izglītības problēmas Latvijā" (tālbraucējs stūrmanis J. Leimanis), "Latvijas jūrniecības perspektīvas" (tālbraucējs kapteinis G. Šteinerts).

Kopsapulce apstiprināja Latvijas Jūrniecības savienības statūtus, iepriekš ievēlēto valdes sastāvu, to papildinot ar 9 locekļiem.

Latvijas Jūrniecības savienības valde darbojas pastāvīgi, uz tās sēdēm tiek aicināti visi LJS biedri, arī citi interesenti.

Kādā no valdes sēdēm tika izskatīts jautājums par Otrā Latvijas jūrnieku kongresa sasaukšanu.

Pirmais Latvijas jūrnieku kongress tika sasaukts 1926. gada 27. un 28. februārī Rīgā. Tas notika Latviešu biedrības namā. Kongresu sasauca Rīgas Latviešu biedrības Krišjāņa Valdemāra jūrniecības un zvejniec-

bas nodaļa. Lai īstenotu ideju un apspriestu jautājumu par Otrā Latvijas jūrnieku kongresa sasaukšanu, valde organizēja Latvijas jūrnieku konferenci 1990. gada 30. jūnijā un 1. jūlijā Salacgrīvā. Konferencē piedalījās jūrnieki gan no Latvijas, gan no ārzemēm. Tika izskatīti jautājumi par Latvijas jūrniecības attīstības perspektīvām, jūras izglītības problēmām, jūras transporta attīstības problēmām Latvijā, neatkarīgu jūrnieku arodbiedrību, Otrā Latvijas jūrnieku kongresa sasaukšanu, kā arī citi jautājumi.

Latvijas Jūrniecības savienība cieši sadarbojas ar Latvijas Republikas Augstākās Padomes Jūras lietu komisiju (tā tika apstiprināta Augstākās Padomes sesijā 1990. gada 10. maijā), ar Latvijas Jūras akadēmiju (oficiāli nodibināta 1990. gada jūlijā, darbu uzsākusi uz Rīgas Tehniskās universitātes bāzes), ar Latvijas Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu (darbojas kopš 1990. gada 7. jūlija) un citām ar jūrniecības problēmām saistītām organizācijām.

Latvijas Jūrniecības savienība pirmā uzsāka izstrādāt Latvijas Jūrniecības kodeksu, Augstākajai Padomei iesniegts likumprojekts par ostu un kuģniecības uzņēmumu statusu (atbilstošs lēmums pieņemts 1990. gada 2. oktobrī).

Latvijas Jūrniecības savienības galvenais uzdevums un galamērķis ir dot iespēju apgūt jūrniecības specialitātes latviešu valodā, atgūt Latvijas Republikas Ipašumā visas tās ostas un kuģus, dot iespēju latviešiem strādāt uz saviem, kā arī ārzemju kuģiem. Šo uzdevumu veikšanai Latvijas Jūrniecības savienība nodibināja savu komercfirmu "Hanza".

Latvijas Jūrniecības savienībā jau ir 400 dažādu tautību biedru, pārsvarā latvieši. Saskaņā ar Latvijas Jūrniecības savienības statūtiem par tās biedru var kļūt jebkura persona, ja tā atzīst Latvijas Jūrniecības savienības statūtus un ar savu darbību veicina tās mērķu un uzdevumu īstenošanu.

*Laimonis Plūmurs,
Latvijas Jūrniecības savienības
atbildīgais sekretārs*

KUR MŪSU KUĢI?

**Pāris stundu Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktora Gunāra Šteinerta kabinetā
1991. gada 13. jūnijā**

Pāris stundu, pavadītu Lāčplēša un Brīvības ielas krustojumā celtās ēkas piektajā stāvā, Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētāja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktora tālbraucēja kapteiņa Gunāra Šteinerta darba ka-

binetā, sniegs nelielu ieskatu mūsu jūras lietās. Vērojumi, ļoti iespējams, tomēr būs subjektīvi. Tādēļ lasītājiem nevajadzētu vilties, neatrodot rakstā vispusīgu statistiku par Latvijas Republikas brīvfloti, jo šobrīd pašas flotes vēl nav. Kuģi ofici-

āli pieder PSRS, tie peld zem sarkanā karoga.

Pagaidām par alternatīvu lielajam konglomerātam — Latvijas Jūras kuģniecībai — varam uzskatīt Latvijas Jūrniecības savienības aizsāktu darbu neatkarīgas kuģniecības kompānijas izveidē. Šobrīd tāda ir Jūrniecības Savienības firma "Hanza" — pirmais lolojums, kur darbā uz ārzemju kuģiem, arī ar Jūrniecības departamenta atbalstu, tiek iekārtoti Latvijas jūrnieki. Tomēr galvenā "Hanzas" darbība un veiksmē saistīta ar kravas līnijas organizēšanu no Rīgas uz Angliju, Beļģiju un Holandi un vārds šai starptautiskajai līnijai ir gluži latvisks: "Māras līnija".

Protams, "Hanza", tāpat kā G. Šteinerta vadītais departaments, ir tikai ceļa sākumā, kur vai ik dienas jāveic riskantas virāžas un diplomātiski reveransi, jo robežjautājums Latvijas un PSRS sarunās nav nokārtots. Latvijas valsts karogs pasaules kuģu karogu rādītājos kopš 1940. gada nav atjaunots. Un bieži Gunārs Šteinerts dodas uz dažādām valdības iestādēm, uz Augstākās Padomes Jūras lietu komisiju, lai jūrniecības darbī virzītos un sekmētos.

Kas šobrīd ir pats aktuālākais? Šķiet, ka darbs flotes trīs pamatnolikumu izstrādē. Kopā ar praktiķiem top projekti nolikumiem par 1) Latvijas ostām, 2) ostu kapteiņu dienestu un 3) kuģu reģistru.

Pirmais no tiem paredz, ka republikāniskās nozīmes ostu robežas izstrādā Latvijas Republikas Satiksmes ministrija kopā ar vietējo pašpārvaldi. Rīga, Ventspils un Liepāja (kurai drīzumā jābūt tirdzniecības ostai) ir republikāniskās nozīmes ostas, pārējās uzskatāmas par vietējās nozīmes ostām. Šādu sadalījumu pa-

redz darba grupas izstrādātā un apstiprinātā (13.06.91.) "Latvijas ostu pārvaldes reorganizācijas koncepcija", kas tapa pēc Ministru Padomes rīkojuma.

Ostu pārvaldes reorganizācijas koncepcijā teikts, ka republikāniskās nozīmes ostas vispārējo vadību veic Ostas padome, kas sastāv no vienāda skaita vietējās pašvaldības un Ostas administrācijas pārstāvjiem (iespējams, astoņiem cilvēkiem).

Ostas padomi apstiprina vietējā pašvaldība. Valsts pārvaldes funkcijas ostā veic ostas administrācija ostas pārvaldnieka vadībā.

Ostas administrācijā ietilpst arī ostas kapteinis, tehniskais un finansu direktors un citi vadītāji, kurus ieceļ ostas pārvaldnieks, saskaņojot ar Ostas padomi.

Savukārt ostas kapteiņa un viņam pakļauto dienestu (ostas uzraudzība, loču dienests, kuģošanas vadība, dienests, ledlaužu dienests) darbību noteiks Nolikums par Latvijas ostas kapteiņa dienestu, tieši pakļautu Jūrniecības departamentam.

Ostas teritorijā saimniecisko darbību veic patstāvīgi uzņēmumi un organizācijas — kravas kompleksi un termināli, stividoru un ekspeditoru uzņēmumi, kuģu aģenti, ostas flotes uzņēmumi, kuģu apgādes un apkalpošanas iekārtu un ierīču remonta firmas. Licences ar jūrniecību saistītai uzņēmējdarbībai ostā piešķir tikai Latvijas Republikas Satiksmes ministrija.

Prāvs skaits lietpratēju (Bruno Zeiliņš, LR Zivsaimniecības ministrijas [ZM] Jūrniecības daļas priekšnieks; Jānis Eglītis, Latvijas Jūras akadēmijas [LJA] profesors, tehnisko zinātņu doktors; Māris Dreimanis, LJA docents; Ingrida Vīlpa, LR

ZM Ekonomikas departamenta direktora vietniece, un citi) izstrādājuši tarifu projektu Latvijas ostu nodevām. Darba autori paredzējuši šādas obligātās ostu nodevas, ko iekasē no visiem ostā ienākušajiem kuģiem:

- tonnāžas nodeva,
- ostu nodeva kuģiem, mazākiem par 300 BRT,
- bāku nodeva,
- loču nodeva,
- tauvošanas nodeva,
- sanitārā nodeva.

Iekasētās nodevas ir plānots summēt vienotā Latvijas ostu fondā, ko izmantos:

- avārijas un glābšanas dienesta uzturēšanai,
- ostas administrācijas, arī ostas kapteiņa dienesta, tai skaitā loču dienesta un kuģu satiksmes dienesta finansēšanai,
- hidrogrāfijas dienesta uzturēšanai,
- kuģu ceļu garantētā dziļuma uzturēšanai un ostu hidrotehnisko būvju uzturēšanai,
- sanitārā un karantīnas dienesta finansēšanai.

Pašlaik tiek plānots, ka kopējie izdevumi varētu būt apmēram 11,5 miljoni rubļu, tai skaitā arī kapitālieguldījumi kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcijai, kuģu satiksmes dienesta centra būvei un ostas molu kapitālremontam.

Dibinoties Latvijas Jūrniecības savienībai, šī sabiedriskā organizācija nolēma tūlīt sākt Latvijas Republikas Jūras kodeksa izveidi. Itin drīz tapa pirmvariants, vēlāk tas tika daudzkārt pārstrādāts un papild-

nāts. Tika panākts, ka kodeksa projektu 1991. gada sākumā varēja iesniegt Augstākajā Padomē, kas to nodeva valdībai izskatīšanai. Tā savukārt Jūras kodeksa izstrādāšanu nodeva jaundibinātajai LR Zivsaimniecības ministrijai. Nu varam tikai minēt — kam kodeksa projekts izdosies labāk?

Jūrniecības departaments, pēc Šteinerta kunga domām, ir valsts iestāde, kas risina jūras lietas un to pārvaldes jautājumus valdības līmenī. Saimnieciskie darbi jākārt pašiem uzņēmumiem, firmām, paju vai akciju sabiedrībām. Jāpārtrauc jebkāda administrēšana "no augšas", visur jāstrādā, ievērojot likumus, kuru izpildi kontrolēs Satiksmes ministrija.

Pagaidām, kamēr robežas sargā svešas valsts karaspēks, vēl daudz kas jāpiecieš. Tomēr jāizskolo un praktiski jāapmāca jauna jūrnīeku paaudze, kura teiks — esmu latvietis. Šobrīd flotē latviešu valodu nelieto.

Neapšaubāmi, ir vēl daudz citu lietu, ko pārzina Jūrniecības departaments, tomēr ne visu pāris stundās var izziņāt.

Jāvēl veiksmē satiksmes kuģu līniju organizēšanā, pašiem sava pasažieru motorkuģa pirksnā, kas varētu pasaules jūrās un okeānos nest lielā Krišjāņa Valdemāra vārdu.

Varbūt tieši tas būs pirmais Istaits atjaunotās Latvijas Valsts kuģis, kas ar savu balsi sveiks sarkanbaltsarkanā karogu Rīgas pils tornī?

Gints Štmanis

KAM PIEDER LATVIJAS OSTAS UN KUĢI?

Uz šo jautājumu bija jāatbild ekonomiskajai analīzei, ko Jūrniecības departamenta uzdevumā veica Starptozaru kvalifikācijas celšanas institūta zinātnisko konsultāciju sektora "Paātrinājums" speciālisti.

Pamatojoties uz statistikas datiem, daļēji arī uz arhīvu materiāliem, šajā darbā tika apkopoti Latvijas Jūras kuģniecības, tās sastāvā ietilpstošo tirdzniecības ostu, Kuģu remonta rūpnīcas, kā arī Ļeņingradas pakļautības pārvaldes "Baltmorputj" ekonomiskās attīstības rādītāji.

Noskaidroja maz zināmu faktu, ka 1940. gadā no 100 Latvija reģistrētajiem jūras kuģiem, no kuriem 63 bija nacionalizēti, jaundibinātajā Latvijas Jūras kuģniecībā ieskaitīja 34 kuģus. Kur palika pārējie nacionalizētie kuģi? Tas jānoskaidro vēsturniekiem.

Minētā pētniecības darba pamatā tomēr bija nevis vēsturiskie aspekti, bet gan uzdevums noskaidrot ražošanas pamatlīdzekļu attīstības tendences, kā arī šo uzņēmumu peļņas un centralizācijas maksājumu attiecības. Uz šiem jautājumiem skaidru atbildi dod ekonomisko datu apkopojums, kas parāda, ka maksājumi no peļņas PSRS budžetā kopā ar amortizācijas atskaitījumiem centrālām vairākkārt pārsniedz pamatfondu vērtības pieaugumu, turklāt pamatfondu atjaunošanai PSRS Jūras flotes ministrija pēdējos gados iedalīja arvien mazāk un mazāk līdzekļu, kas veicināja flotes novecošanos un ostu pamatlīdzekļu nolietošanos. Un tas viss bez jebkādiem maksājumiem republikas budžetā,

izņemot 1989. gadā iemaksātos 11,5 miljonus rubļu.

Tā, piemēram, Latvijas Jūras kuģniecības flotes un citu pamatfondu vērtība 1990. gada beigās bija 1,152 miljoni rubļu, bet laika periodā no 1966. līdz 1990. gadam no summārās peļņas 4,103 miljoni rubļu centralizētajos maksājumos Maskavai pārskaitīja 3,587 miljonus rubļu jeb laivas tiesu. Pamatfondu vērtības pieaugums šajā periodā bija 1 063 miljoni rubļu jeb 29,6% no centralizēto maksājumu summām.

Līdzīga aina atklājās arī par ostām, un šī attiecība bija 42% — Rīgas tirdzniecības ostai un 59% — Ventspils tirdzniecības ostai. Ja ņemam vērā, ka šajos gados bija vislielākais pamatfondu vērtības pieaugums, tad acīm redzama ir tā ekonomiskās laupīšanas politika, kas bija un vēl līdz šim ir raksturīga PSRS centrālās varas sistēmai.

Minētajā pētniecības darbā apskatīti ekonomiskie dati arī par Liepājas tirdzniecības ostu, Jūras Flotes ministrijas Kuģu remonta rūpnīcu un pārvaldi "Baltmorputj". Arī šajos uzņēmumos centralizētie maksājumi ievērojami pārsniedza pamatfondu vērtības pieaugumu.

Iespējams, ka līdzīgi skaitļi ir atrodam arī mūsu republikā izdotajos PSRS Zivsaimniecības ministrijas uzņēmumu ekonomiskajos rādītājos.

Skaitļu valoda dod vislabāko argumentāciju šodienas ekonomisko un politisko jautājumu risinājumā.

*Gunārs Šteinerts,
Jūrniecības departamenta direktors*

ZEM LATVIJAS REPUBLIKAS KAROGA

Kopā ar Latvijas Jūrniecības kodeksu Nolikums par Latvijas Kuģu Reģistru (LKR) ir viens no svarīgākajiem normatīvajiem aktiem, kas veicinās Latvijas jūrniecības attīstību. LKR ātrākas izveidošanas nepieciešamības politiskais aspekts ir Latvijas Republikas suverenitātes apliecināšana ar Latvijas karoga tiesībām uz jūras.

Darbs ar Latvijas Kuģu Reģistra nolikumu Jūrniecības departamentā tika uzsākts jau ar pirmajām tā pastāvēšanas dienām, t.i., 1990. gada jūlijā. Tika vākti un apzināti 20. un 30. gadu Latvijas brīvvalsts likumdošanas akti jūrniecības jomā. Izstrādājot LKR Nolikumu, tika izmantoti materiāli par Norvēģijas, Zviedrijas, Dānijas, Panamas, Polijas un citu valstu Kuģu Reģistriem. Tika uzturēti pastāvīgi kontakti ar mūsu igauņu kolēģiem, kuri ir ļoti atsaucīgi un pastāvīgi iepazīstina mūs ar savām iecerēm un jaunākajām iestrādnēm.

Latvijas Nolikums pamatos balstās uz Apvienoto Nāciju Organizācijas 1986. gada konvencijas "Par kuģu reģistrācijas noteikumiem" principiem. Nolikuma projekts ir ticis vairākkārt pārstrādāts sakarā ar jaunas informācijas saņemšanu. Mūsu uzdevums bija topošajā LKR nolikumā iestrādāt Ipašuma formu daudzveidības principu, kura mums pašlaik jūrniecībā būtībā vēl nav.

Pašreiz Padomju Savienībā kuģus reģistrē ostās, galvenokārt lai dotu tiem tiesības braukt zem PSRS karoga, ar to Reģistra funkcijas faktiski arī beidzas. Otrreiz attiecīgās ostas

kuģu reģistrācijas grāmatu atver, lai izsvītrotu no tās kuģi, kurš savu laiku jau nokalpojis, vai arī ja kuģis maina pieraksta ostu.

Nākotnē līdz ar dažādu Ipašuma formu attīstību Latvijas Kuģu Reģistrs būtiski mainīs savu nozīmi un funkcijas. Lai sekmētu dažādu uzņēmēju iespējas iegādāties kuģus, vajadzēs iedarbināt kuģu hipotēkas (iekļāšanas) mehānismu. Ieviešot kuģu hipotēku, paātrināsies jaunu kuģu pirkšana, neatkarīgās Latvijas flotes skaitliskā sastāva un kopējās tonnažas palielināšana.

Nākotnē Latvijas Kuģu Reģistram ir jābūt par vidutāju kuģu Ipašnieku un kreditoru attiecībās, kā arī jāgarantē šo attiecību stabilitāte un likumība. Tieši tāpēc jābūt vienotam Latvijas Kuģu Reģistram un nav pieļaujama reģistrācija ostu vai atsevišķu resoru kuģu reģistrācijas grāmatās, kā tas bija līdz šim.

Latvijas Kuģu Reģistram jānodrošina valsts administratīvās, tehniskās, ekonomiskās un sociālās politikas realizācija attiecībā uz kuģiem, kas brauks zem Latvijas Republikas valsts karoga. Tas ir obligāts nosacījums reālai neatkarīgas jūrniecības attīstībai Latvijā Latvijas Republikas interesēs.

Tas ir paredzēts Nolikuma punktos — pirmkārt vienota Latvijas Kuģu Reģistra veidošana. Turklāt Latvijas Kuģu Reģistrā tiks reģistrēti kuģi, kas uz Ipašuma tiesību pamata pieder: Latvijas Republikā reģistrētajām juridiskām personām, Latvijas iedzīvotājiem, kā arī ārvalstu

kuģu īpašniekiem ar nosacījumu, ka viņiem Latvijā ir pārstāvis, kurš pilnvarots pieņemt pretenzijas un prasības kuģa īpašnieka vārdā — tāpat ir kontrolējams. Tāpat nacionālās un valsts intereses aizsargā prasības attiecībā uz kuģa vārdu, kuģa kapteini un administratīvo personālu.

Latvijas Republikas Ministru Padome 1991. gada 13. septembra lēmumā Nr. 238 apstiprināja Nolikumu par Latvijas Kuģu Reģistru, kurā kā struktūrvienības ir iekļautas Latvijas Jahtu Reģistrs un Mazo Kuģu Inspekcija. Karoga apliecība Nr. 1 izsniegta kuģim "Rēzekne".

*Mihails Mihejevs,
Satiksmes ministrijas Jūrniecības
departamenta direktora vietnieks*

NODEVAS UN MAKSAS OSTĀS

EKONOMISTA ANALĪZE

Lai analizētu nodevu un maksu likmes un tarifus kā Latvijas, tā arī ārzemju ostās, par piemēru tika izvēlēti 3 sauskravas pārvadāšanas kuģu tipi (refrižeratorkuģis "Kursk", ro=ro tipa kuģis, "Inzhener Matschulskij" un universālā tipa kuģis "Ynij partizan"), kā arī viens "Moris Bishop" tipa tankkuģis.

Visi kuģu nodevu un maksu aprēķini veikti pēc 1990. gada likmēm un tarifiem. Lai varētu salīdzināt summas, ārzemju valūta tika izteikta rubļos pēc oficiālā PSRS Valsts bankas kursa, kāds bija spēkā līdz 1990. gada 1. novembrim. Lai veiktu aprēķinus par Latvijas ostām, izmantoti tarifi, kas paredzēti to valstu kuģiem, uz kuriem attiecināti vislielākās labvēlības režīmi. Tos veica pēc likmēm un tarifiem, kas paredzēti neregulāru ārzemju braucienu kuģiem, jo līniju kuģiem visās ostās ir dažādas nodevu un maksu atlaides.

Gandrīz visās valstīs ir spēkā ostu paražas, kas, kuģim daudzkārt apmeklējot ostu vienā kalendāra vai finansu gadā, paredz atlaides. Tā, piemēram, Somijas ostās bāku nodevas tiek iekasētas 20 reīžu kalendāra gadā, t.i., 2 reizes par katru ostas apmeklējumu (ieejot ostā un izejot no tās). Zviedrijas ostās šīs bāku nodevas iekasē 12 reizes kalendāra gadā, vienu reizi par katru ostas apmeklējumu, bet Lielbritānijas ostās — 7 reizes kalendāra gadā.

Tonnāžas nodeva Somijas ostās tiek iekasēta tikai vienreiz kalendāra gadā. Dānijas ostās iekasē ledlauža nodevu, apmeklējot ostu no 15. decembra līdz 31. martam.

Gandrīz visās valstīs, izņemot PSRS, nodevu tarifi izstrādāti uz vienu bruto vai neto reģistra tonnu. Tikai Skandināvijas valstīs velkoņu maksu pietauvojoties aprēķina, nosakot kuģa garuma un platuma reizi-

nājumu (LxB), bet Vācijā rekomendē pāriet uz tonnāžas tilpumu GT (m^3), — šo lielumu aprēķina, reizinot reģistra tonnu ar 2,83, tātad $GT = GRT \times 2,83$ (m^3). PSRS ostās nodevu tarifi izstrādāti uz $1 m^3$ kuģa nosacītā tilpuma, kas aprēķināts, rei-

zinot garumu, platumu un bortu augstumu ($LxBxH$).

Lai būtu iespējams salīdzināt visu nodevu un maksu lielumu dažādu valstu ostās, to kopējā summa tika noteikta uz vienu neto reģistra tonnu.

Tonnāžas (ostas) nodeva

Tā ir obligāta visiem ārzemju braucieniem tirdzniecības kuģiem visu valstu ostās. Latvijas ostās to īpatnība no nodevu maksas kopsummā ir ap 25% sauskravas pārvadāšanas kuģiem un 30% tankkuģiem. Izskatīto ārvalstu ostās šīs nodevas lielums kā pēc absolūtās summas, tā arī pēc īpatnības ir ļoti svārstīgs. Daudzās valstīs tonnāžas (ostas) nodeva netiek iekasēta no zvejas un piekrastes braucie-

nu kuģiem (arī Latvijas ostās), vai arī to likmes ir ļoti zemas. Dažās valstīs, vienā kalendāra gadā ostu apmeklējot daudzkārt, tonnāžas (ostas) nodevai ir atlaides. Šādu praksi varētu ieviest arī Latvijas ostās, jo tajās tonnāžas nodeva tiek uzlikta atsevišķi gan par ieiešanu ostā, gan par iziešanu no tās, tādēļ arī veido ievērojami lielāku summu nekā visu pārējo izskatīto valstu ostās (izņemot Rotterdamu).

Velkoņu maksa

Pēc absolūtās summas, kā arī pēc īpatnības velkoņu maksa gandrīz visās ostās ir vislielākā no pārējām nodevām un maksām. Kaut gan šo maksu nevar skaitīt par obligātu, tomēr ostu paražas parasti nosaka vidējā lieluma kuģiem izmantot divus velkoņus tauvošanas darbos. Lai kuģu maksas ostās varētu pareizi salīdzināt, aprēķinā pieņemts, ka tiek izmantoti divi velkoņi pietauvojoties un divi attauvojoties visiem kuģiem visās ostās. Tā kā par "*Moris Bishop*" tipa tankkuģi bija pieejami Latvijas Jūras kuģniecības rēķini par izdevumiem ostās (*disbursements account*), analīzei tika izmantoti arī faktiskie dati.

Velkoņu maksa gan dažādās ostās stipri atšķiras, salīdzinot faktiskos

datus ar aprēķinu, bet te jāņem vērā, ka: 1) faktiski kuģa kapteinis, saskaņojot ar ostas kapteini atkarībā no laika apstākļiem var izmantot ļoti dažādu velkoņu skaitu; 2) atsevišķu valstu ostās, ja kuģa apmeklējumi ir bieži, tiek dotas atlaides. Tā, piemēram, Beļģijā atlaide no velkoņu maksas — 12%, Holandē: Roterdamā — 12,5%, Amsterdamā — 22,5%; Vācijā, Hamburgā, — 10%. Vēl jāpiezīmē, ka visu izskatīto valstu ostās velkoņu maksa atkarīga galvenokārt no kuģa izmēriem vai tonnāžas, bet PSRS, kā arī Latvijas ostās, kur pagaidām izmanto PSRS Jūras flotes ministrijas noteiktos tarifus, maksa atkarīga tikai no ostas un tiek aprēķināta uz $1 m^3$ nosacītā kuģa tilpuma ($LxBxH$).

Aģenta maksa

Trešo vietu ar retiem izņēmumiem pēc nodevu un maksu lieluma ieņem aģenta maksa. Aģents orgānizē kuģa apkalpošanu, dokumentu noformēšanu, izdevumu apmaksu ostās, par ko saņem atbilstošu atalgojumu.

Latvijas un PSRS ostās aģenta maksas tarifi tankkuģiem ir apmēram 2 reizes zemāki nekā sauskravas kuģiem, pārējo valstu ostās tik lielas

starpības nav vai vispār nav. Gandrīz katrā no izskatītajām valstīm ir ostas, kuras, ja kuģa apmeklējumi ir bieži, dod atlaides. Tā, piemēram, Lielbritānijā Londonas un Hambera ostās aģenta maksas pazeminātas par 25%, Beļģijā — par 35%, Holandē — par 40%, Norvēģijā — par 10%, Zviedrijā — par 10%, Vācijā — sauskravas kuģiem par 30%, tankkuģiem par 50%.

Loču nodeva

Loču nodeva ir obligāta visās analizētajās ostās, un šī nodeva parasti jāmaksā arī tad, ja kuģis ieiet vai iziet no ostas bez loča (tikai par pazeminātiem tarifiem). No visām minētajām ostām vislielākās loču nodevas ir Rotterdamā un Hamburgā. Jāņem vērā,

ka loču apmaksa atkarīga ne tikai no kuģa tonnāžas un izmēriem, bet arī no attāluma, ko kuģis noiet ar loci. Tātad ļoti grūti noteikt, kurā ostā šī nodeva ir lielāka vai mazāka, tāpat tā arī stipri svārstās pēc sava īpatsvara pārējo nodevu un maksu kopsummā.

Tauvošanas nodeva

Tā ir viena no mazākajām, bet obligāta visās ostās. Tās lielums dažādu valstu ostās daudz neatšķiras un vei-

do 3—7% no kopsummas. Pārējās nodevas un maksas gandrīz vienmēr tiek ieviestas pēc ostu paražām.

Bāku nodeva

Šī nodeva no apskatītajām valstīm tiek praktizēta tikai Somijas, Zviedrijas, Lielbritānijas un PSRS ostās, turklāt tās lielums un pielietošanas kārtība ir ļoti dažāda.

Somijas ostās bāku nodevās tiek iekļautas arī kanāla un ledus nodevas un tās tiek iekasētas 20 reižu ga-

dā un veido no 50% līdz 70% no nodevu kopsummas. Zviedrijā bāku nodevas tiek iekasētas 12 reižu gadā, Lielbritānijā — 7 reizes gadā, bet Latvijas un PSRS ostās katru reizi, kad kuģis ostu apmeklē. Tai pašā laikā PSRS ostās bāku nodevas netiek ņemtas no savas valsts kuģiem.

Kanāla nodeva

Tā atsevišķi tiek tarifēta tikai Latvijas un PSRS ostās; Rīgas ostā — 16—17%, Ventspils 6—7% no visu

nodevu un maksu kopsummas. To izmanto kanāla padziļināšanai un garantēta dziļuma uzturēšanai.

Piestātnes nodeva

Šī nodeva no apskatītajām valstīm pagaidām ieviesta tikai Beļģijā un PSRS, arī dažās Anglijas ostās un veido nelielu summu — apmēram 2—

3% no kopsummas. Hamburgas osta likusi priekšā ieviest piestātnes nodevu no 1990. gada, bet tā vēl nav obligāta.

Ledus nodeva

Šī nodeva no izskatītajām valstīm atsevišķi ir tikai Dānijas ostās no 15. decembra līdz 30. martam.

Pārējās maksas sastāda nelielas summas par kuģa apkalpošanu, vislielākā no tām ir sanitārā nodeva, kas

atsevišķi tarifēta Somijas un PSRS ostās. Kuģiem ostās jāmaksā par telefonu, pastu, autotransportu, muiņas ierēdņiem, ugunsdzēsējiem, glābšanas līdzekļu remontu u.c. pakalpojumiem.

Visi aprēķini izdarīti attiecībā uz kuģa apkalpošanu normētajā darba laikā un parastos apstākļos, t.i., nav aprēķinātas maksas par virsstundām, svētku dienām, papildu velkoņu un citu ostas tehnisko līdzekļu izmantošanu. Praktiski viena un tā paša kuģa kopējā nodevu un maksu summa par vienas un tās pašas ostas apmeklējumu ir mainīga.

Kopējā nodevu un maksu summa, kā arī uz vienu neto reģistra tonnu mainās ne tikai ostām, bet arī kuģiem. Tā, piemēram, Rīgas jūras tirdzniecības ostā kuģa nodevas un maksas uz vienu neto reģistra tonnu "*Kursk*" tipa kuģim ir 5,12 rbļ., "*Ynij partizan*" tipa — 3,93 rbļ., "*Inzhener Matschulskij*" tipa — 9,47 rbļ., "*Moris Bishop*" tipa — 3,07 rbļ.

Te jāņem vērā, ka "*Inzhener Matschulskij*" ir ro=ro tipa kuģis, kam ir ļoti maza neto reģistra tonnāža salīdzinājumā ar lineārajiem kuģa izmēriem, un, tā kā Rīgas un Ventspils jūras tirdzniecības ostās nodevas tiek ņemtas par 1 m³ kuģa nosacītā tilpuma, bet pārējās valstīs no reģistra tonnāžas, tad starpība maksu summā

ir ļoti liela, piemēram, Kopenhāgenā maksu kopsumma ir tikai 32% salīdzinājumā ar Rīgu. Parasti ro=ro tipa kuģi strādā uz regulārajām līnijām un izmanto līniju kuģiem noteiktās atlaides. Rīgas ostā PSRS ro=ro tipa kuģiem ir noteiktas atlaides 45% apmērā no tonnāžas, kanāla, pietauvošanas/attauvošanas nodevām un velkoņu maksām. Ievērojot šīs atlaides, kopējā maksa par Rīgas ostu "*Inzhener Matschulskij*" tipa kuģiem ir 9437 rbļ., t.i., salīdzinājumā ar aprēķinu ārzemju kuģiem 15 101 rbļ. vai 62%.

No aprēķiniem var secināt, ka sauskravas kuģiem (izņemot "*Ynij partizan*") viena no dārgākajām ostām ir Rīga, bet vislētākā — Kopenhāgena. Lai gan ir lielas bāku nodevas, lētākas par Rīgu ir pat Somijas un Zviedrijas ostas, arī Ventspils apmēram par 30%. "*Ynij partizan*" tipa kuģiem (vismazākajiem no analizētajiem) nodevu un maksu attiecība ir savādāka. Nedaudz dārgākas par Rīgu ir Roterdamas (109%) un Hamburgas (103%) ostas, kas galvenokārt saistīts ar lielu loču nodevu, un stipri

dārgāka ir Helsinki, kurā bez lielajām bāku nodevām (55,7% no kopsummas) dārgi jāmaksā par velkoņiem (19% no kopsummas). Visas pārējās ostas ir lētākas par Rīgu. Lai būtu priekšstats par nodevām un maksām zvejas kuģiem, "Ynij partizan" tipa kuģim tika aprēķinātas nodevas un maksas Rīgas zvejas ostā, kuras veido 29% no nodevu un maksu summas Rīgas tirdzniecības ostā. Zvejas ostā no kuģiem netiek ņemtas tonnāžas, bāku, kanāla nodevas un aģentu maksa (aģenta pienākumus veic pati zvejas osta). Vislielākā zvejas ostā ir velkoņu maksa — apmēram tāda pati kā tirdzniecības ostās.

"Moris Bishop" tipa tankkuģa nodevu un maksu analīze izdarīta par

vairākām ostām nekā sauskravas kuģiem, jo te bija iespējams izmantot Latvijas Jūras kuģniecības faktiskos datus pēc kuģu izdevumu rēķiniem ostās. Tā kā tankkuģi galvenokārt apmeklē Ventspils ostu, tad mērķtiecīgāk salīdzināt ārzemju ostas ar Ventspili. Salīdzinājuma rezultāti rāda, ka lētākas par Ventspili ir Dānijas un Zviedrijas ostas, kā arī Hamburga. Pārējās ir dārgākas apmēram par 15—20%, bet Somijas ostu nodevu un maksu summas ir vairāk nekā divas reizes lielākas, un no tām bāku nodevas veido apmēram 65%. Tātad pirmie 10 reisi katrā kalendāra gadā Somijas ostās ir 2 reizes dārgāki par Ventspili, bet pārējie reisi par 35% lētāki.

Secinājumi un priekšlikumi

Nemot vērā visu teikto, var secināt, ka Rīgas un Ventspils jūras tirdzniecības ostu nodevas un maksas, kas tiek iekasētas no tirdzniecības kuģiem, nav vienādas, galvenokārt Rīgā ir lielākas tonnāžas un kanāla nodevas, nedaudz arī velkoņu maksa, tomēr tās tik krasi neatšķiras no pārējo analizēto ostu nodevām un maksām, lai būtu nepieciešams nekavējoties pārskatīt. Jāņem arī vērā, ka nodevu un maksu tarifi citu valstu ostās ar katru gadu palielinās. Pēc Latvijas Jūras kuģniecības statistiskajiem datiem, to pieaugums gadā dažādās ostās ir no 10% līdz 20%, vidēji 15%. Pastāvīgi palielinās ostu flotes un citu tehnisko līdzekļu vērtība (tātad arī amortizācijas atskaitījumi), darba algas, degvielas un dažādu materiālu cenas, tādēļ vajadzētu:

— organizēt darba grupu, kas varētu izpētīt tarifa lielumu un aprēķināšanas metodi par katru nodevas veidu;

— sakarā ar rubļa nestabilo kursu noteikt nodevas un maksas nevis konkrētā valūtā, bet tarifa vienībās, kas izteiktas ASV dolāros. Tā tas pagaidām ir Polijā, kur viena tarifa vienība pielīdzināta 0,30 USD. Mainoties valūtas kursam, var mainīt tarifa vienības vērtības ASV dolāros;

— izstrādāt elastīgāku par pašreizējo nodevu atvieglojumu sistēmu tirdzniecības kuģiem (kā tas ir daudzās valstīs), ne tikai līnijkuģiem, bet arī neregulāru braucienu kuģiem, tiem bieži apmeklējot Latvijas ostas;

— saskaņot ar Zivsaimniecības ministriju zvejas kuģu nodevu un maksu tarifu izmaiņu nepieciešamī-

bu un izlemt jautājumu par vienotu tarifu izstrādi Latvijas ostām;

— Rīgas jūras tirdzniecības osta un PSRS aizsalstošajās tirdzniecības ostās ziemas periodā ledus nodevu iekasē no kravas Ipašnieka par kravas iekraušanu (izkraušanu), bet

pārējās valstīs, kurās šī nodeva ir ieviesta, no kuģiem. Izstrādājot jaunus tarifus, būtu mērķtiecīgi pārskatīt šo jautājumu.

*Marga Pētersone,
Jūrnieceības departamenta
ekonomiste*

KOMENTĀRS PAR OSTU NODEVU UN MAKSU ANALĪZI

Šeit publicētā ekonomiskā analīze par nodevām un maksām ostās ir samērā fragmentāra un tāpēc pilnībā neatspoguļo visus šī jautājuma aspektus.

Tajā pašā laikā tā dos zināmu priekšstatu par šodienas situāciju dažās ārzemju ostās un mūsu lielajās ostās un sniedz pirmo ievirzi uzdevumam par vienotu ostu tarifu izstrādāšanu Latvijas ostām, ko Latvijas Republikas Ministru Padome 1990. gada decembrī uzdevusi veikt Satiksmes ministrijai kopā ar Zivsaimniecības ministriju.

Šo uzdevumu patlaban veic darba grupa Latvijas Jūras akadēmijas Kuģu vadīšanas institūta direktora ekonomisko zinātņu kandidāta Jāņa Egliša vadībā. Šajā darbā vēl daudz neatrisinātu jautājumu, bet jau tagad varam minēt galvenos principus, ko vajadzētu ievērot.

1. Kuģiem, kas reģistrēti Latvijas Kuģu Reģistrā, jāparedz šo tarifu pa-

zemināts līmenis, mazajiem zvejas kuģiem un citai vietējai flotei varētu būt apvienota ostas nodeva, ievērojot vislielāko atvieglojumu.

2. Uz draudzīgo kaimiņvalstu kara kuģiem varētu attiecināt nacionālo režīmu.

3. Centralizēti būtu jānosaka tikai tarifu maksimālais līmenis. Ostu valdes, kurās plānots iesaistīt pilsētas pašvaldību, varētu pēc sava ieskata noteikt savus tarifus, kas nepārsniedz limitu.

4. Jācenšas noteikt tādu ostu tarifu līmeni, kas, no vienas puses, būtu pietiekami zems, lai stimulētu aktīvu starptautisko kuģošanu ostā, bet, no otras puses, lai uz šo maksājumu pamata būtu iespējama ostu tālāka attīstība un nepieciešamo jūrnieceības dienestu uzturēšana.

*Gunārs Šteinerts,
Jūrnieceības departamenta direktors*

MONZUNDA DZELMĒ

Baltijas jūra daudzo gadsimtu laikā, kopš to izmanto jūrasbraucēji, kļuvusi par arēnu, kur risinājušies neskaitāmi nelaimes gadījumi un traģēdijas. Tās dzelme slēpj nogrimušus kuģus, no kuriem dažos vēl līdz šai dienai glabājas unikālas relikvijas un dokumenti, kas vēsturei varētu darīt zināmu ne vienu vien varoņa vārdu un likteni. Un katrs gads mazina iespējas izglābt šīs vērtības.

Tādēļ arī 1989. gada decembrī Ļeņingradā tika izveidota sabiedriskā organizācija "Память Балтики" ("Baltijas atmiņa"), kuras galvenais uzdevums ir atdot vēsturei visu to, ko vēl var paglābt no ūdens un laika zoba graužošās darbības. Tie ir dokumenti, kuri var palīdzēt restaurēt notikumu gaitu Baltijas jūrā, kā arī darīt pasaulei zināmus bez pēdām pazudušo jūrnieku vārdus, bet varbūt pat atdot vērtības, kuras no mūsu zemes tika izvestas pa jūru pagājušā kara gados. Šo sabiedrisko organizā-

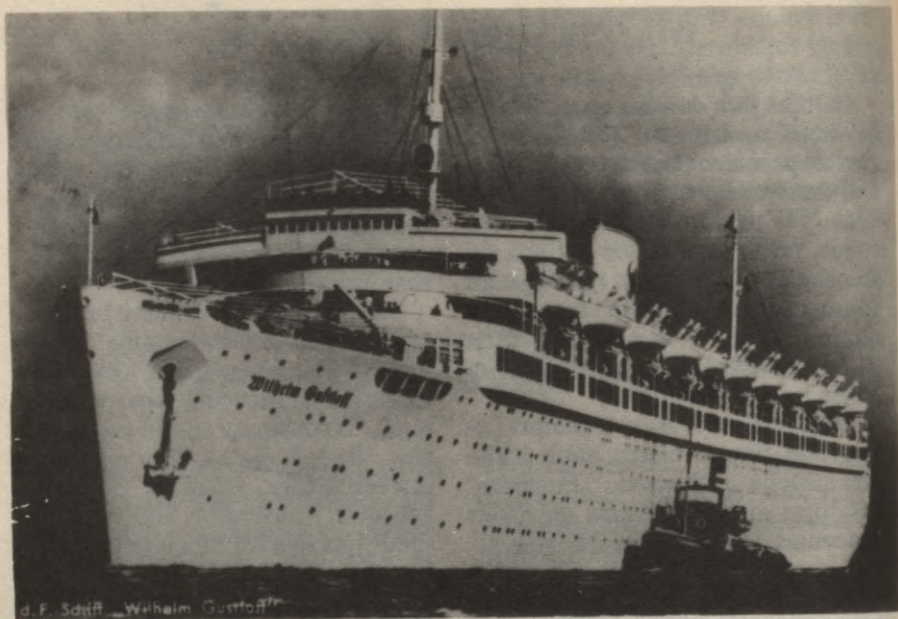
ciju vada Ļeņingradas jūras kara bāzes bijušais komandieris admirālis Vladimirs Samoilovs. Par goda priekšsēdētāju ievēlēts krievu flotes slaveno admirāļu Jēpančinu dzimtas pēcnācējs Lihtenšteinas pilsonis barons Falcs-Feins-Jēpančins.

Savā pirmajā meklējumā braucienā biedrības "Baltijas atmiņa" ekspedīcija devās no Liepājas 1990. gada 14. jūnijā, divas nedēļas pavadot Hījumā, Sāmsalas un Muhu salas rajonā. Ekspedīciju vadīja biedrības priekšsēdētāja vietnieks 1. ranga kapteinis Konstantins Šopotovs. Ekspedīcijas sastāvā bija septiņi Ļeņingradieši — K. Šopotovs, V. Poļakovs, K. Šurupovs, J. Ikaņins, V. Konovalovs, F. Tarasovs, M. Mihailova un divi rīdzinieki: J. Šendeļevs un šo rindu autors.

Ekspedīcijas darba plānā bija paredzēts izpētīt virkni objektu: laineri "Wilhelm Gustloff", zemūdeni "M—94", eskadras mīnukuģi "Statnij", mī-



Ekspedīcijas kuģis atstāj Liepāju



Tvaikonis "Wilhelm Gustloff", nogremdēts 1945. gada 30. janvārī

nulcēju "Surop". Bija paredzēti arī daži rezerves pasākumi. Visi minētie kuģi bija jūras kauju upuri.

Pastāv versija, ka Dzintara istaba varētu atrasties uz lainera "Wilhelm Gustloff", kuru 1945. gada 30. janvārī nogremdēja zemūdene "C-13" (to komandēja 3. ranga kapteinis A. Marinesko, vēlāk Padomju Savienības Varonis). Šādu varbūtību izteica barons Falcs-Feins-Jepančins: 1990. gada marta sākumā viņš viesojās Leningradā kopā ar lainera "Wilhelm Gustloff" bijušo kapteiņa palīgu Vācijas pilsoni H. Šenu, šobrīd rakstnieku un vēsturnieku, kurš savācis bagātīgu arhīvu ar milzumu dokumentu par laineri un ir gatavs mums palīdzēt.

Diemžēl obligātā jautājumu saskaņošana ar visām ieinteresētajām pusēm ļoti ieilga. Nogrimušā lainera

izpēti nācās atlikt, un par ekspedīcijas galveno mērķi kļuva zemūdene "M-94".

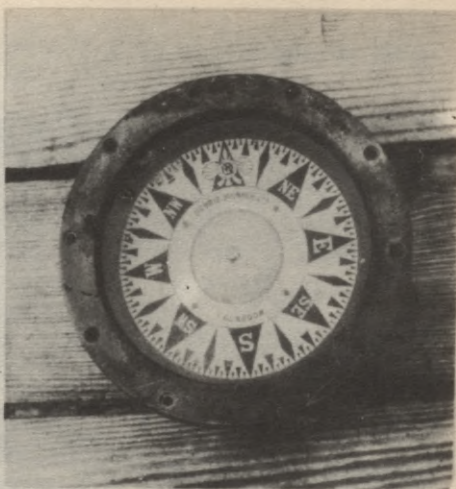
Baltijas Jūras kara flotes pavēlniecība nodeva mūsu rīcībā hidroloģiskās izpētes kuģi "TC-214" (kapteinis J. Vorobjovs) un jūras ūdenslīdzēju kuteri "BM-143" (komandieris N. Avdejuks). Izpētes darbos aktīvi piedalījās Jūras kara flotes matroži, staršinas un virsnieki.

Darbu atklātā jūrā būtiski ietekmēja laika apstākļi. Pirmajā dienā vētras dēļ nācās atstāt "M-94" meklēšanas rajonu un pievērst uzmanību eskadras mīnukuģim "Statnij". Tas būvēts 1939. gadā. Ūdenssvars — 2529 BRT. Izmēri — 112,5 x 10,2 x 5 m. Gājis bojā vācu aviācijas uzlidojuma laikā, apkalpojot zemūdenes Rīgas līča un Monzunda aizstāvēšanas operācijās 1941. gadā.

Mīnukuģa "Statnīj" (58°55'5 z. pl., 23°15'2 a. gar.) zemūdens izpēte rādīja, ka daļa tā pilnīgi saārdītā korpusa ar diviem klāja fragmentiem guļ 6 m dziļumā. Fragmentu augšmala slejas līdz 3 m dziļumam, radot šķērsli kuģu ceļā starp Hījumā salu un kontinentu. Izdevās izcelt no ūdens eskadras mīnukuģa enkuru un divus aiz kuģa vraka aizķērušos enkurus. Viens no izceltajiem enkuriem (25 kg) bija ļoti labi saglabājies, uz tā bija kvalitātes zīme. Izcēlām arī vairākas relikvijas. Mīnukuģa bojāgājušo jūrnieku piemiņai pēc tradīcijas jūrā ielaidām vainagu...

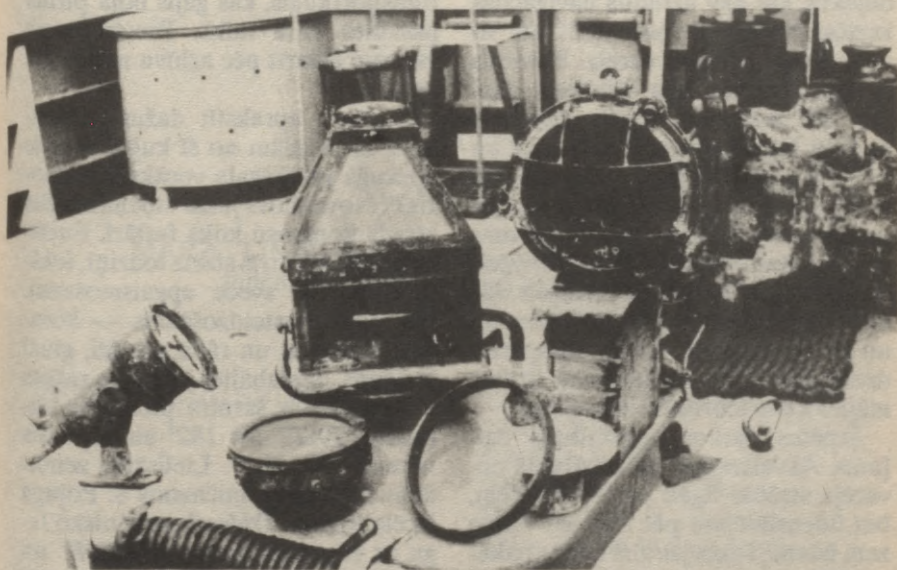
Gaidot labvēlīgu meteoroloģisko prognozi, paguvām apskatīt linijkuģa "Slava" bojāejas vietu, pēc tam atgriezāties pie galvenā objekta.

Kamēr "TC—214" ekipāža uz dienvidiem no Kepu pussalas meklēja "M—94", kura, vācu zemūdenes "U—140" torpedēta, gājusi bojā 1941.



Kompasa pamatne

gada 31. jūlijā, kuteris "BM—143" stāvēja Tagalahta līcī. Viru ostas kapteinis Kollass Sulevs pastāstīja, ka 1918. gadā netālu no šī līča, uzskrie-



Atkal dienasgaismā mehāniskā laga, kompass, kompasa pamatne, bronzas lukturis, galvaniskā baterija koka kastītē, kompasa šarnīrveida turētājs



"Koidulas" vraks

not uz mīnas, gājis bojā angļu karakuģis, turklāt viņš precīzi parādīja kartē punktu, kur zvejnieku traļi ķeras aiz objekta, kas nav uzrādīts navigācijas kartēs. Nolēmām pārbaudīt arī šo vietu. Kuģi atradām uzreiz. Pavecais igauņu jūrniece bija kļūdījies tikai par 500 metriem. Kuģis nogrimis punktā, ko raksturo $58^{\circ}35'4''$ z. pl. un $21^{\circ}45'8''$ a. gar., 33 metru dziļumā, guļ uz kļīja. Kreisais borts paceļas virs jūras dibena 6 metrus, objekta garums ir 50 m, platums 10—12 m. Aptuvenā tonnāža — 2500 BRT. Priekšgals līdz mastam pilnīgi saārdīts. Divi dūmeņi un masti salauzti. Viena trīsspārnu dzenskrūve 3,5 m diametrā. Stūres māja 3 x 6 m iebrukusi zem klāja.

Izpētes darbus apgrūtināja dziļums. Akvalangists šādā dziļumā nevarēja strādāt ilgāk par 8 minūtēm, bet ūdenslīdznam pēc stundas darba zem ūdens jāpaceļas virs ūdens pakāpeniski, pusstundas laikā, pēc tam divas stundas jāpavada barokamerā.

Noskaidrot nogrimušā kuģa vārdu tā arī neizdevās, jo pasliktinājās laika apstākļi. Var pieņemt, ka tas ir angļu transportkuģis, kas gājis bojā pirmā pasaules kara laikā. Precizējumus varēsim izdarīt pēc arhīvu materiālu izpētes.

Ir vērts aprakstīt dažus atradumus, ko izcēlām no šī kuģa. Netālu no kuģa priekšgala vecākais matrozis P. Novožilovs jūras dibena smiltīs atrada kompasu koka futlārī. Futlāra augšdaļā ir trīs stikla lodziņi, iekšpusē penāli svece apgaismošanai. Bet pats pārsteidzošākais — kompass darbojas un rāda precīzi, gluži kā jauns. Saglabājies labi. Tas ražots Glāzgovā. Uz šarnīra piekariņa uzraksts: "PATT Nr. 182" un rūpnīcas numurs "Nr. 637". Lieliskais zemūdens speciālists mičmanis S. Poluga izcēla firmas "Trident" mehānisko lagu ar rūpnīcas numuru "9789F" un citus priekšmetus. Viņš sniedza arī vispilnīgāko kuģa aprakstu. Lai gan,

četras reizes pārmeklējot 9 kvadrātjūdžu lielu laukumu, zemūdeni "M—94" tā arī neizdevās atrast, pirmo ekspedīciju tomēr varam uzskatīt par gluži sekmīgu. Tika savākts bagātīgs materiāls par meklējumu rajonā nogrimušajiem kuģiem. No jūras dzelmes izcelts ne mazums vērtīgu relikviju. Tagalahta līča ziemeļrietumu daļā ekspedīcija krastā atrada divmastu koka motorburinieka "Koidula" atliekas. Transportkuģis ar sarkano ķieģeļu kravu avarēja 1951. gada novembrī. Ekipāža gāja bojā, izglābās tikai divi cilvēki. Ilgajos gados dabas stihija izmētājusi kuģa atliekas vairāku kilometru attālumā. Lielu borta atlūzu un klāja lauskas atradām rietumu krasta centrā pie Viru ostas. Līča ziemeļaustrumu daļā, punktā, ko raksturo 58°30'0" z. pl. un 22°04'0" a. gar., no ūdens slejas ārā Latvijas "MRT—03" skelets: traleris

avarējis 1965. gada beigās vai 1966. gadā. Ekipāža izglābusies.

Meklējumu lielākais praktiskais rezultāts ir tas, ka navigācijas kartēs tika iezīmēts nogrimušais angļu kuģis, tādējādi paglābjot ne mazumu zvejas tīklu.

Mīnukuģa "Statnij" enkurs varētu tikt izmantots par vienu no galvenajiem elementiem pieminētajā otrā pasaules kara gados bojāgājušo kuģu jūrniekiem.

Nākošajā sezonā biedrība "Baltijas atmiņa" paredzējusi veikt kārtējo ekspedīciju, cerot atkal uz Baltijas jūras Kara flotes vadības atbalstu, kas šajā vasarā bija nenovērtējams.

*Jurijs Jefremenkovs
No krievu valodas tulkojusi
Maija Frīdberga*

MĀRAS LĪNIJA

MĀRAS LĪNIJA nogādās kravu no Jūsu sliekšņa līdz
saņēmēja durvīm jebkurā kontinentā!

INFORMĀCIJU SNIEGS:

LJS firma HANZA
226090 Rīga
Smilšu iela 14
Tel. 226834
Fax 220622
Telex 161191 HANZA SU

KONCEPCIJA PAR JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBU LATVIJAS REPUBLIKĀ

1991. gada 12. aprīlī Latvijas Republikas tautas izglītības ministrs A. Piebalgs izdevis pavēli (Nr. 124), kura nosaka kārtību, kādā Latvijas Republikā realizējama daudzpakāpju jūrniecības izglītības sistēma. Šīs sistēmas pamatā ir jūrniecības izglītības koncepcija (tās pirmo variantu skatiet "Latvijas jūrniecības gadagrāmātā '89/'90).

Latvijas Republikā jūrniecības izglītība iekļauta Latvijas Republikas Tautas izglītības ministrijas sistēmā. Tā tiek realizēta Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) ietvaros, sastāv no trim mācību pakāpēm un nodrošina speciālistu sagatavošanu, pārkvalifikāciju un kvalifikācijas celšanu.

1. pakāpes mācību iestādes atbilst profesionālām ģimnāzijām (PĢ) ar mācību ilgumu 4 gadi. Šajās profesionālajās ģimnāzijās audzēkņi tiek uzņemti pēc deviņgadīgās pamatskolas sekmīgas beigšanas, liekot iestājek sāmenus matemātikā rakstos un dzimtajā valodā un literatūrā, kā arī pārrunās parādot savu atbilstību iz-

vēlētai profesijai. Vispārizglītojošo vidusskolu absolventiem šajās ģimnāzijās profesija jāapgūst divos gados. Šīs pakāpes mācību iestādes audzēkņi apgūst kuģu vadītāju, kuģu mehāniķu, elektromehāniķu, radistu, nozvejas meistarību un saldēšanas iekārtu mehāniķu profesiju. Ja nepieciešams ražošanai, tad var gatavot arī citu vajadzīgo profesiju speciālistus.

Audzēkņi tiek nodrošināti ar vietu kopmītnē, bezmaksas darba apģērbiem un sekmīgie — ar stipendiju. Mācības notiek latviešu un krievu valodā.

Absolventi iegūst kuģa vadītāja apliecību (24.02) darbam uz kuģiem līdz 300 BRT, kuģa mehāniķa (14.03) apliecību darbam uz kuģiem ar galveno dzinēju jaudu līdz 300 kW vai citu minēto specialitāšu atbilstošās apliecības.

2. pakāpe atbilst pašreizējās augstskolas pirmajiem diviem kursiem, un mācības tajā ilgst divus gadus. II pakāpē uzņem pēc jūrniecības profesionālās ģimnāzijas absolvēšanas un

iestājeksāmeņu kārtošanas angļu valodā, matemātikā, fizikā un dzimtajā valodā un literatūrā. Iestājeksāmenus var kārtot arī vispārīzglītojošo vidusskolu absolventi ar 1. klases matroža vai motorista tiesībām un darba stažu jūrā, ne mazāku par 1 gadu.

Šīs pakāpes audzēkņi — kadeti — tiek nodrošināti ar bezmaksas ēdināšanu, formas tērpu, vietu kopmītnē un stipendiju. Mācības notiek latviešu un krievu valodā.

Absolventi iegūst kapteiņa palīga (stūrmaņa) kvalifikāciju (bez tonnāžas ierobežojuma), kuģa mehāniķa kvalifikāciju (bez dzinēja jaudas ierobežojuma) vai citu minēto specialitāšu atbilstošo kvalifikāciju un saņem attiecīgos izglītības diplomus.

3. pakāpe atbilst augstskolas trim vecākajiem kursiem, mācības tajā ilgst trīs gadus un iegūtais izglītības dokuments atbilst diplomētā inženiera diplomam. 3. pakāpē uzņem tikai pēc 2. pakāpes absolvēšanas un ar

LJA zinātniskās padomes lēmumu, ņemot vērā sekmes mācību laikā un prakses vai darba laikā saņemtos kuģu kapteiņu raksturojumus.

Studenti tiek nodrošināti ar bezmaksas formas tērpu un sekmīgie — ar stipendiju. Mācības notiek latviešu valodā, pieaicinot arī pasniedzējus, kuri lasa lekcijas angļu vai krievu valodā.

Absolventi iegūst inženiera un kuģu vadītāja vai inženiera un kuģu mehāniķa izglītības diplomu. Augstāko izglītību pārējās minētajās specialitātēs var iegūt LJA, uz līguma pamata daļēji izmantojot citu republikas augstskolu mācību bāzi.

Visās trīs pakāpēs mācības notiek pēc viena, secīga mācību plāna, saskaņotām priekšmetu programmām un nodrošina jūrniecības speciālistu nepārtrauktās izglītības sistēmu.

2. un 3. pakāpes beidzamajos kursos paredzētas apmācības jūras kara flotē militārās dienesta pakāpes iegūšanai. Mācību laiks ir 2 mēneši.

KVALIFIKĀCIJAS CELŠANAS PAKĀPE

Šajā pakāpē ietilpst speciāla, t.s. periodiska apmācība atbilstoši Jūrnietu sagatavošanas un diplomēšanas starptautiskās konvencijas (STWC—78) prasībām.

Perspektīvā, LJA sasniedzot nepieciešamo mācību darba metodisko un materiālo nodrošinājumu un starptautiskās lietišķās sadarbības līmeni, paredzēta augstākā izglītības pakāpe — maģistratūra — ar

mācību laiku divi gadi un angļu mācību valodu augstākās jūrniecības administrācijas, augstskolu pasniedzēju un zinātnisko darbinieku sagatavošanai.

Ja būs iespējams, tad pēc iestāšanās 2. pakāpē kadeti būs jāstrādā jūrā viens gads atbilstoši specialitātei, pēc iestāšanās 3. pakāpē studentiem būs jāstrādā jūrā divi gadi atbilstoši specialitātei.

EPIZODES NO PASNIEDZĒJA DIENASGRĀMATAS

1989. gada jūlijs

Kaļiņingradas Tehniskā institūta Rīgas filiāles pasniedzēju telpas. Te viss ir klusi un vasarīgi. Visi pasniedzēji, arī pats direktors ir atvaļinājumā. Bet aiz šīm sienām virmo kaislības — būt vai nebūt topošajai Latvijas Jūras akadēmijai?

Šajā mācību iestādē būtu jāsāk tas lielais darbs jūrniecības izglītības realizēšanā, kas pārtrūcis. Te, šajā institūtā, kur latviešu valoda nav pat skanējusi, tās gaitēnos, kur vēl joprojām nav ieplūdusi neviena mūsu tautas atmodas vēsmiņa, būs jāsāk studijas latviešu zēniem. Un, galvenais, klausīties lekcijas latviešu valodā!

Bet, ak vai, jāapstājas savā domu lidojumā. Nekas reāls šī nodoma īstenošanai vēl nav panākts, ir tikai cilvēki, kas vēlas darboties.

Darba grupa — Juris Leimanis — Latvijas Jūras kuģniecības darbinieks, Gunārs Ozoliņš, Bruno Zeiliņš — Zvejnieku kolhozu savienības darbinieki, Gints Šīmanis — LVU absolvents un vēl daudzi citi.

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 Izglītības ministriju, PSRS Zivsaimniecības ministriju utt.

Šobrīd cerības ir pavisam mazas. Maskava negrib neko dzirdēt par dienas nodaļas atvēršanu.

1989. gada augusts

Nav bijis laika izdarīt kārtējos ierakstus, jo esmu jau ierauta lielajā notikumumu virpulī. Ir LPSR Tautas izglītības ministrijas atļauja sākt dokumentu pieņemšanu, ir Kaļiņingradas Tehniskā institūta (KTI) rektora svētība šo darbu uzsākt. Top līgums starp Tautas izglītības ministriju un Kaļiņingradas Tehnisko institūtu.

7. augusts ir mana svētku diena, jo tieši šodien sākās dokumentu pieņemšana KTI dienas nodaļas organizēšanai ar latviešu un krievu apmācību valodu. Studentu uzņemšana būs trīs specialitātēs: 14.03 — "kuģu enerģētisko iekārtu ekspluatācija", 18.09 — "kuģu elektroiekārtas un automātika", 24.02 — "kuģu vadīšana". Un zēni nāk un nāk. Lūkojos viņu sejās, acīs — vai jūs apjaušat šī mirkļa nozīmīgumu, vai esat lielā jūras aicinājuma varā vai vienkārši gribat izmēģināt laimi?

Šajā namā ienākot, zēniem būtu jādzird dzimtā valoda. Jāorganizē sagatavošanas kursi latviešu valodā, bet augusts ir atvaļinājumu laiks. Fiziki un matemātiķi jau sameklēti — nākuši pretī RPI pasniedzēji. Šis laiks ir jauks ar to, ka sastopu brīnišķīgus cilvēkus, to vidū arī latviešu valodas skolotāju Andru Gudrimoviču. Viņa bija tā, kas palīdzēja pirmajiem pretendentiem sagatavoties iestāšanāsmeniem latviešu valodā un literatūrā. Tas bija ļoti būtiski, jo jūrskolu beigušie zēni dzimto valodu bija mācījušies ļoti minimāli.

Radusies vēl viena absurda problēma. Ir atnākuši zēni, kuri jau no-

kārtojuši iestājpārbaudījumus RPI ar mērķi mācīties Ļeņingradas augstākajā jūrskolā un tur jau ir oficiāli ieskaitīti studenti kārtā. Bet nu, uzziņājuši par iespēju mācīties dzimtajā valodā, nes dokumentus uz KTI Rīgas filiāli. Un te mēs liekam iestājpārbaudījumus viņiem kārtot vēlreiz.

Un šodien, Gint, man bija neērti tavā un tavas skolotājas priekšā, kad mēs visi sēdējām direktora kabinetā. Tu nevarēji saprast šo absurdu, bet mēs tomēr tev centāmies ieskaidrot, ka iestājek sāmenī kārtojami no jauna. Un tu to darīji — tāpat kā Vents, Kaspars.

1989. gada septembris

Pilnā sparā rit iestājek sāmenī. Sāpīgi raudzīties, ka zēni grupās ar latviešu valodas apmācību iestājek sāmenus kārtot daudz sliktāk nekā grupās ar krievu valodas apmācību. Vai tiešām jau par vēlu esam nākuši ar domu atjaunot izsenās latviešu jūrniecības tradīcijas, protams, vispirms šajā jomā izglītojoties dzimtajā valodā?

Īpaši tas sakāms par Liepājas jūrskolas zēniem, kas nākuši no Kurzemes piekrastes, kuru senči sensenis bijuši saistīti ar jūru. Bet šodien jārūnā par to, ka nav pamatzināšanu vispārīzglītojošos priekšmetos. Par latviešu valodas un literatūras zināšanām būtu jārūnā īpaši. To nav nekādu. Un tad vēl tā savādi kļūst, redzot jūsu priecīgās sejas, nesot iesniegumus ar lūgumu atļaut rakstīt atstāstījumu (nevis sacerējumu). Jā, iestājpārbaudījumu noteikumi to paredz ar piebildi: "Personām, kas vidējās mācību iestādēs mācījušās krievu valodā, ir tiesības iestājpārbaudījumu eksāmenus latviešu valodā un literatūrā kārtot, rakstot atstāstījumu."

Jā, tādas tiesības jums ir. Bet šobrīd jūs tālāk laikam neesat padomājuši —

jums ir dotas tiesības domāt mazāk nekā citiem. Rakstot sacerējumu taču atraisās cilvēka fantāzija, domu lietojums, galu galā vienu vai otru problēmu jūs skatītu no sava viedokļa. Bet šobrīd jums kāds ir ļāvis nedomāt...

Šobrīd jums neko nejautāju. Bet domāju, ka kādreiz to izdarīšu noteikti. Tad, kad jūs jau būsit studenti.

Nu eksāmeni nokārtoti. Visi studentu saraksti tiek pārrakstīti krievu valodā, nu tikai Kaļiņingradas Tehniskajā institūtā un Kaļiņingradas Augstākajā jūrskolā jāsavāc milzu daudz parakstu. Tad turpat top rektora pāvēle.

1989. gada oktobris

1. oktobris. Te nu ir viņi visi jaunie topošās Latvijas Jūras akadēmijas, šobrīd Kaļiņingradas Tehniskā institūta Rīgas filiāles diēnas nodaļas 50 latviešu valodas apmācības, 39 krievu valodas apmācības grupas studenti.

Šodien ir sākušās mācības. Latviešu grupās visas lekcijas notiek latviešu valodā. Tā tam it kā būtu jābūt. Bet ir neizsakāms prieks par šīm pašsaprotamām lietām, jo te nemitīgi tika atkārtots, ka latviešu valodā mācības nevarēs notikt, jo nebūs pasniedzēju, kas lasa lekcijas.

Mācāmies pēc KTI diēnas nodaļas mācību plāna. Papildu nodarbības ir angļu valodā, studenti klausās kultūras vēsturi un krievu valodas apmācības grupās — mācīsies latviešu valodu. Šobrīd vēl nav latviešu valodas pasniedzēja.

Bijām jau pirmajā kopīgajā izbraucienā — Ainažu jūrskolas jubilejas pasākumā.

Lielas grūtības ir ar mācību telpām. Tās ir kopīgas ar neklātienes

nodaļas studentiem. Mēs te esam kā dadzis ačl.

1989. gada novembris

Zēni jau sākuši iepazīt cits citu. Ir jau ievēlēts kursa vecākais, grupu vecākie. Mācību process ris normāli. Bet jau māc bažas par rītdienu, cik ilgi var viss turēties bez Iestas vadības, citas republikas augstskolas paspārnē, vajadzīga taču mācību bāze, jāmeklē pasniedzēji nākošajiem kursiem, jārisina prakses jautājumi utt. Cik ilgi būsīm filiāles dienas nodaļa? Te neviens nav ieinteresēts tādās dienas nodaļas eksistencē, nerunājot nemaz par pienākumiem, kas nākuši klāt.

11. novembrī un 18. novembrī esam kopā pie Brīvības pieminekļa. Tie ir mūsu pirmie kopīgie svētki — nākošajiem Latvijas jūriekiem. Redzu sarūgtinājumu, kad rupja roka noplēš no ziņojumu dēļa latviski un krieviski rakstīto aicinājumu pulcēties svētku brīdim pie mūsu Brīves tēla.

Ceturtdienas mums ir "Atmodas" dienas. Lai tās būtu, regulāri par to gādā Fēlikss. Arvien vairāk jūtu, ka sāk veidoties labs kolektīvs.

Grūti ir gājis ar latviešu valodas pasniedzēja meklēšanu, kad tas bija sameklēts, tad izrādījās, ka nav līdzekļu, ar ko samaksāt algu. Bet tomēr beidzot viss atrisinājās labvēlīgi. Pie mums nāk arī konservatorijas kordinģentes, mums ir savs ansamblis. Vienīgā nelaime — nav klavieru, pēcpusdienās nav telpu, kur mēģināt.

1989. gada decembris

Mācību process ris normāli. Skaidrs, ka šo mācību gadu kaut kā izturēsim, bet jautājums taču jārisina republikas valdības līmenī — kādai

būt šai KTI Rīgas filiāles dienas nodaļai, kā turpināt darbu.

Aiz šīs mācību iestādes sienām turpinās cīņa par to, kādai būt nākošajai Latvijas Jūras akadēmijai. Strādā darba grupa, bet nav dzirdīgu iestāžu darbinieku. Joprojām neziņa, kā būs tālāk.

Tuvojas sesija. Šajā mājā, kurā nejtāt aiz sienām jau plīvojam sarkanbaltsarkanos karogus, kurā joprojām ir smaga pagātnes elpa, ienāk Ziemassvētku noskaņas. Tā bija brīnišķīga diena, kad jūs, zēni, sanācāt ap mazo eglīti un mēs dziedājām: "Reiz mežā dzima eglīte..."

Tāds ir jūsu Lielā ceļa sākums. Pavissam necili notikumi, sīkumi. Bet te sāk veidoties jūsu, katra atsevišķi, attieksme pret lietām, parādībām, attieksme citam pret citu. Tādi nu jūs esat. Te, Kaspar, tu sāk veidot tādu kā centru ap sevi, nevilus pulcināt līdzdomātājus. Te arī pretpoli Alvis un Edgars. Tad Valdis — šķiet, visu viegli tverošais un mūžīgi skrejošais, bet dažreiz ļauj sev 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 spēsīt to labo, kas šodien ir jūsos, pilnveidot, kļūt iekšēji bagātāki? Specialitāti jūs apgūsiēt un, cerams, kļūsiēt labi sava amata pratēji; bet vai kļūsiēt arī par kultūras cilvēkiem? Jums būs jāuzņemas liela misija, jāsavieno tā paaudžu saite, kas pārtrūkusi pirms piecdesmit gadiem.

1990. gada janvāris

Pirmā sesija. Pirmās neveiksmes. Vienkārši tāpat aiziet Ģirts — klusējot. Jūrskolu pabeidzis, jūru iemīlējis. Sesija krievu valodas apmācības

grupās nokārtota labāk nekā latviešu valodas apmācības grupās.

Atskaitām nesekmīgos. Mums ir radusies jauna štāba vienība — dekāna vietnieks (neesošam dekānam — paradokss!). Visu šo pusgadu intensīvi tiek meklēts cilvēks, kas varētu uzņemties šīs dienas nodaļas vadību. Diplomātiem jūrnikiem ir grūti izšķirties par palikšanu krastā. Acīmredzot ilgas pēc jūras. Laikam arī materiālā nenodrošinātība tādā mācību iestādē salīdzinājumā ar vietu uz kuģa. Skumji to apzināties.

1990. gada februāris

Sesija ir aiz muguras. Sākam otro mācību semestri. Kuģu vadītāju nodaļā jau jāmācās četri speciālie priekšmeti. Grupās ar krievu valodu mācību procesa normālai norisei ir viss, bet ar latviešu — ir savādāk.

Te nu mēs esam — aizliegtie jūrā iešanas amatam. Dzīvojuši šo pusgadsimtu jūrai blakus, elpojuši tās gaisu un apslāpējuši sevi ilgas pēc tās. Un tie paši nedaudzie, kas tomēr pārkāpuši šo nedrīkstēšanas sliekšni — ieguvuši augstāko jūrniecības izglītību —, tiek lūgti, aicināti lasīt lekcijas speciālajos priekšmetos. Tā atdodot parādu jaunajiem — tiesības mācīties dzimtajā valodā.

Mācību plāni, kuri bijuši tikai krievu valodā (šobrīd strādājam pēc Kaļiņingradas tehniskā zivju rūpniecības institūta mācību plāniem), ar grūtībām tiek tulkoti latviešu valodā. Vārdiņš "tulkot" šeit gandrīz neiederas. Īstenībā tas ir garš process, tiek izjautāti daudzi jūrniecības speciālisti, līdz lekciju sarakstā pievienojas vēl viens ieraksts.

18. februārī esam Lietuvas Neatkarības dienas svinībās Viļņā, bet 24. februārī — Tallinā Igaunijas Neatkarības svētkos. Fēlikss cītīgi organizē šos braucienus. Tā Viļņā un Tallinā stingras studentu (vēl joprojām nākošās Latvijas Jūras akadēmijas) rokas tur mūsu sarkanbaltsarkano karogu. Te nu viņi ir — Uģis, Valdis, Bernhards, Fēlikss, Atis, Dainis, Gints un citi.

Mācību process ris normāli. Fizikā, materiālu mācībā izmantojam RPI laboratorijas. Pārtraucam lekciju kursu kultūras vēsturē (jo ir pārslodze, sarēķinot kopējo stundu skaitu nedēļā). Ļoti žēl!

Arvien biežāk sarunās kursā izskan doma — te nav savas augstskolas, savu māju izjūtu. Tā nu tas ir. Neziņa par to, kas būs nākošajā mācību gadā (vai vispār būs šis nākošais?), ārkārtīga nestabilitātes sajūta. Filiāles vadībai dienas nodaļas eksistence ir ļoti apgrūtināša.

Ainārs, kurša vecākais, mūžīgi ideju pilns, nežēlīgi prasīgs pret sevi un citiem, izauklējis ne vienu vien ķecerīgu domu. Pēc viņa ierosmes top vēstule uz LPSR Ministru Padomi, Izglītības ministriju. Tā mēs mēģinām atgādināt valdībai par savu eksistenci. Darba grupas norisēs aktīvi iekļāvijs RPI docents Jānis Bērziņš. Ceram, ka viņš būs tas, kas uzņemsies topošās Jūras akadēmijas vadīšanu.

1990. gada aprīlis, maijs

1. aprīlis — E. Līva aiziešanas pirmā gadskārta. Ainārs ierosina šajā dienā aiziet uz kapsētu uz neilgu pārdomu un klusuma brīdi. Kopā ar E. Līvu tuviniekiem te ir zēni, Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopas ļaudis.

29. aprīlī atkal esam I Meža kapos. Te šodien ir admirāļa T. Spādes pārapbedīšana. Šajā ceremonijā piedalās arī zēni — Uģis, Gints, Māris, Valdis, Ainārs, Raimonds. Visās mūsu sabiedriskajās aktualitātēs allaž mums blakus ir Jūrniecības vēstures kopa, Jūrniecības savienība. Un šajā nedrošajā situācijā, kādā mēs esam nokļuvuši, tas ir vienīgais balsts.

Oficiālās iestādes mūs šobrīd šķiet piemirsušas. Apcerot nākotni, nav iedomājams nodrošināt normālu mācību procesu 2. kursam — jo gluži vienkārši te, KTI Rīgas filiālē, nav nekādas laboratoriju bāzes vispārīzglītojošos priekšmetos, nemaz nerunājot par speciālajiem priekšmetiem. Telpu jautājums. Sākot III semestri, mums gluži vienkārši nebūs kur palikt.

Maija mēnesis ir pēdējais mācību semestra cēliens. Redzu, ka daudzi zēni atpalikuši mācībās, jo acīmredzot nebija īsti pārdomājuši savu izvēli, nākdami šurp. Bet tomēr visnepatīkamākais brīdis ir tad, kad uzzinām, ka Ainārs vairs neturpinās studijas.

Ir jau izveidojies kolektīvs. Un katram no jums tajā ir sava loma, sava vieta. Un, ja kāda vieta kļūs tukša, vai nebūs izjaukts šis līdzsvars?

1990. gada jūnijs, jūlijs

No 11. jūnija līdz 4. jūlijam ris eksāmenu sesija. Vents vienīgais kārtos visus eksāmenus bez trijniekiem (vienīgais četrinieks — fizikā).

Tā nu šo mācību gadu latviešu valodas plūsmā nepabeidz 11 zēnu, divi no tiem bijušie jūrskolnieki.

Pienācis sava veida atskaites brīdis. Atviegloti varētu nopūsties — pagājis vesels mācību gads topošās Latvijas Jūras akadēmijas studentu dzīvē. Bet situācija šobrīd ir tāda, ka neko konkrētu par nākotni runāt nevaram — nezinām, kā sāksim III mācību semestri, kur būs mūsu mājvieta. Saņemam Kaļiņingradas Tehniskā institūta rektora pavēli, kurā sacīts, ka tiek pārtraukta mācību procesa metodiskā vadība (pamatojoties uz to, ka jaunajai dienas nodaļai nav telpu mācību darba organizēšanai).

Neziņa arī par to, kur un kā notiks iestājpārbaudījumi nākošajiem mācītiesgribētājiem. Darba grupa izstrādā variantus topošās LJA eksistencei, Tautas izglītības ministrija uzskata, ka mēs varētu darboties kā Rīgas Tehniskās universitātes fakultāte.

25. jūlija vakarā vēlu uzzinām, ka parakstīts Latvijas Republikas Ministru Padomes lēmums par Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanu. Tagad — tikai darbs bez atvaļinājumiem, bez domām par vasaru. Priekšā iestājpārbaudījumi; mācības pirmajam kursam jāuzsāk jau 20. augustā, jo Baltijas mācību kuģu kopā jau saskaņots prakses laiks. Šajā praksē jūrā dosies viss 1. kurss un 2. kursa kuģu vadītāju specialitātes studenti. Bet par to stāsta jau fragmenti no puīšu prakses laika dienasgrāmatām.

*Gertrūde Aniņa,
Latvijas Jūras akadēmijas
pasniedzēja*

70 DIENĀS APKĀRT EIROPAI

IERAKSTI PIRMĀS JŪRAS PRAKSES DIENASGRĀMATĀS

1990. gada 24. novembrī — vējainā, aukstā sestdienā Rīgas zvejas ostu atstāj mācību burukuģis "Sedov". (Uzziņa vēsta, ka tas ir lielākais burinieks pasaulē — mastu augstums 65,5 m, buru laukums 4192 m².) Plānotais maršruts ļoti vilinošs: Rīga — Tallina — Malmē — Plimuta — Laspalmasa — Jalta, tālāk — ceļojums apkārt Eiropai. Uz burinieka klāja ir arī 73 Latvijas Jūras akadēmijas studenti un trīs viņu prakses vadītāji. Ir sākusies atjaunotās latviešu Jūras augstskolas studentu pirmā mācību prakse. Par to stāsta paši studenti.

A. Vimba (2. kursa kuģu vadītāju specialitātes grupa)

1990. gada 24. novembris. Ap plkst. 15 atstājam Rīgas zvejas ostu. Tikko izejam līci — pirmā buru trauksme. Uzvelkam augšējās un apakšējās marsrājas buras. Laiks nepatīkams — drēgns, un lietus.

25. novembris. No paša rīta trauksme — rāju pārvilkšana uz oturu halzi. Kuģis jau krietni apledojis. Vēlāk mēģinām savākt buras — neizdodas, jo rājas un vantis ir vienā ledū.

26. novembris. Trešo dienu norīkojums kambīzē. Mizojam kartupeļus. No rīta Tallinā uzpildījām degvielu. Pēc pāris stundām — turpinām ceļu uz Malmi.

27. novembris. Pēc brokastīm buru trauksme — uzvelkam taisnās buras. Pūš vējš, "Sedov" šūpojas Baltijas jūras viļņos. Pēc pusdienām mācāmiessiet mezglus.

28. novembris. Spīd saule, samērā silts, jūra ļoti mierīga. Divas buru trauksmes — uzvilkām un savācām.

29. novembris. Diena kā visas pārējās. Jūrā satikām daļu apsardzes kuģi. Divas buru trauksmes.

30. novembris. Līdz Malmei atlikušas 10—12 jūdzes. Esam izmetuši enkuru. Lielā tīrīšana: beržam klāju, spodrinām varu. Vakarā dušas kursantiem — t.i., mums (reizi 10 dienās).

1. decembris. No rīta ieejam Malmē — mūs ievēl divi velkoņi. Ir pāris sagaidītāju — tā sauktie "Sedov" draugi. Pēc brokastīm mums atļauj doties uz pilsētu.

2. decembris. Stāvam Malmē. Uz kuģa pa retam ekskursantam. Ap plkst. 20 atstājam Malmi. Uz kuģa nākuši klāt četri vācu "kadeti".

3. decembris. Pēc brokastīm — klāja darbi. Kāpju mastā smērēt paceļamo rāju sliedes. Saulīte jau spīd, bet pūš arī pamatīgi — augšā nemaz tik patīkami nav. Starp citu, man šodien paliek 24 gadi. Saņemmu sirsnīgus apsveikumus no visiem.

4. decembris. 0¹⁰ — tikko apgūlamies — buru trauksme. Vācam nost



Burinieks "*Sedov*"

slīpās buras. Naktī diezgan labi šūpo. Dienā vēl trīs reizes pagūstam uzvilkt, novākt un atkal uzvilkt buras.

5. decembris. No rīta, protams, buru trauksme. Līdz pusdienām — klāja darbi. Atrodamies Ziemeļjūrā, tā diezgan mierīga. Mēs ar Viesturu mastā šuvām augšējo marsburu.

6. decembris. Vēl joprojām Ziemeļjūrā. Klāja darbi, pēc vakariņām atkal buru trauksme.

7. decembris. Sākas kuģa darbi. Kasām nost rūsu un gruntējam. Pirms gulēšanas vēl viena buru trauksmīte.

8. decembris. No 4⁰⁰ līdz 8⁰⁰ stāvam pie stūres. Pirmā stūres maiņa paiet ļoti mierīgi, bez starpgadījumiem.

9. decembris. Norīkojumā pie stūres. Vējš spēcīgs, kuģis slikti turas kursā. Viens otrs spēcīgāks vilnītis pamanās pārskriet pār klāju. Mēs kļūstam "ļoti sausi".

10. decembris. Joprojām norīkojumā pie stūres. Atkal iet vaļā lielā tīrīšana, jo pagājušas 10 dienas. Esam Lamanšā. Ap plkst. 10 šķērsojam Griničas meridiānu — esam rietumu puslodē.

11. decembris. Ap plkst. 15 dreifējam Plimutas reidā. Četrus vācu "kadetus" nomaina cits vācietis, kurš vaļasbrīžos uzņem filmu par vecajiem buriniekiem. Pēc pusdienām uzvelkam buras un — uz priekšu!

12. decembris. Kārtējā trauksmīte. Uzvelkam visas buras, kas ir palikušas (mūsu otrajā grotmastā no sešām ir tikai trīs). Esam Biskajas līcī. Temperatūra +11⁰. Līdz pusdienām dzīvojam pa mastu — mainām "pertu" — trosi, pa kuru staigā gar rājām.

13. decembris. Vētrainais Biskajas līcis ir ļoti mierīgs. Pilnīgs bezvējš.

Savācam visas buras. Iet vaļā lielā krāsošana — līdz Kanāriju salām jānokrāso viss kuģis.

14. decembris. Līdz vakaram esam pāri visam Biskajas līcim. Nekādas vētras mūs nav pārsteigušas.

15. decembris. Pēc pusdienām vilkām augšā "pertu". No augšas redzējām vaļus peldam. Sākās garie okeāna vilņi. Lēni šūpo kuģi no viena borta uz otru. Būs grūti gulēt.

16. decembris. Viss kā parasti. Visu dienu liņā.

17. decembris. Atlantijas okeāns. Gibraltāram esam jau garām. Temperatūra +14⁰. Pūš ceļavējš. Uzvelkam taisnās buras.

18. decembris. Uzvelkam papildu vēl slīpās buras. Līdz pusdienām krāsojam klāju, pēcpusdienā mācāmies.

19. decembris. Ejām ar pilnām burām. Sānsvere — kādi 15⁰, ātrums — 11 mezglu. Joprojām krāsojam.

20. decembris. Esam jau pie Kanāriju salām. Saule, diezgan silts. Turpinās korpasa krāsošana.

21. decembris. Joprojām stāvam salu aizvējā, kuģis tiek krāsots. Pēcpusdienā mūs apciemo vācu buriņieks "*Komandore Jonson*".

22. decembris. No rīta lielā tīrīšana. Beržam klāju. Pēcpusdienā iejam Laspalmas ostā. Te stāvēsim līdz 27. decembrim.

27. decembris. Pēcpusdienā atstājam Laspalmasu. Kāpjām mastos un atvadāmies no pilsētas un pavadītājiem — to ir krietni vairāk nekā Zviedrijā. Kurss uz mājām.

28. decembris. No rīta buru trauksme. Uzvelkam visas slīpās buras. Visu dienu klāja darbi.

29. decembris. Parasta darbdiena. Nekā īpaša.

30. decembris. Atkal pagājušas 10 dienas, un klāt lielā tīrīšana. Esam

Atlantijas okeānā. Kurss uz Gibraltāru. Temperatūra $+16^{\circ}$, bet saules nav.

31. decembris. Pēdējā 1990. gada diena. No rīta $+16^{\circ}$. Ejam ar motoru, jo vēja nav. Līdz pusdienām strādājam, pēc tam visādas izdarības. Plkst. 24⁰⁰ kapteinis saka apsveikuma rīnu un izšauj pāris zaļo raķešu. Mans pirmais Jaungads Atlantijas okeānā...

1. janvāris. Pieceļamies ap plkst. 11. Līdz pusdienām varam pasauloties, pēc tam atkal pie darba. Sākam restaurēt koka detaļas.

2. janvāris. No rīta esam jau Gibraltārā. Vienā pusē var redzēt Āfriku, otrā — Eiropu, Spānijas krastus. Gibraltāra reidā izsēdinām divus slimniekus — abiem apendicīts. Ilgāk neuzkavējamies.

3. janvāris. No rīta $+12^{\circ}$. Esam Vidusjūrā. Skatām kalnainos kras-

tus. Līdz pusdienām klāja darbi. Pēcpusdienā sauļojamies — brīnišķīgs laiks. Atrodamies dreifā. Pilnīgs bezvējš.

4. janvāris. Buru trauksme. Pirmo reizi reisā ejam ar pilnīgi visām burām.

5. janvāris. Parasta ikdienā. Strādājam uz klāja, ķeram vēju — uzvelkam un nolaižam buras.

6., 7., 8. janvāris. Norīkojumā pie stūres. Saulains un mierīgs — kā vasarā.

9. janvāris. Atkal pagājušas 10 dienas. Iet vaļā lielā tīrīšana. Jau nedēļu neesam ņēmuši nost taisnās buras, bet vēja nekāda nav.

10. janvāris. Šodien sporta svētki — virves vilkšana, pievilkšanās pie stieņa, svarabumbas celšana. Otrā kursa stūrmaņi dabūja pirmo vietu virves vilkšanā, Robertam vēl torte par uzvaru pievilkšanās sacensībās.



1. kurss — kuģu mehāniķi

Pēcpusdienā, kā par brīnumu, varam pasaulēties.

11. janvāris. Ieskaite angļu valodā. Citādi viss pa vecam. Jūra gluda kā spogulis. Ejām ar dzinēju.

12. janvāris. Egejas jūrā. Pilnīgs bezvējš. Strādājam uz klāja.

13. janvāris. Līdz Dardaneļiem vēl 95 jūdzes. Līdz 18⁰⁰ dreifējam, lai šaurumā varētu ieiet pa dienu. Laiks nav mainījies.

14. janvāris. No paša rīta ieejam šaurumā. Kuģu ļoti daudz. Saulīte vairs nesilda. Pamatīgs vējš. Pašā šaurākajā vietā ar Viesturu uzkāpām masta galā, lai pavērtos apkārt no putna lidojuma. Dienā pa šaurumu esam nogājuši tikai 30 jūdžu — ļoti spēcīgs pretvējš.

15. janvāris. 0³⁰ izmetam enkuru, 0⁴⁵ — buru trauksme, jāmaina halze, lai mazinātu vēja spiedienu — var neizturēt enkurs. No rīta sākas spēcīga vētra, kas turpinās līdz 17. janvārim.

17. janvāris. Vējš drusku pierimis. Pēc brokastīm paceļam enkuru. Līdz vakaram izdodas ietikt Marmora jūrā.

18. janvāris. Pēc brokastīm esam jau pie Stambulas, bet iekšā ieejam tikai pēc plkst. 12. Uzņemam loci, turku buksieris paņem mūs tauvā, jo vējš ir diezgan stiprs. Izejam cauri abiem Stambulas tiltiem. Vakarā ieejam Melnajā jūrā un uzvelkam slīpās buras.

19. janvāris. No paša rīta — buru trauksme. Šodien atkal lielā tīrīšana.

20.—23. janvāris. Melnajā jūrā. Strādājam tāpat kā parasti un gata-vojamies eksāmenam.

24. janvāris. Esam jūrā tieši divus mēnešus. Eksāmenu nolika visi. Vakarā iepūš spēcīgs vējš, jānovāc visas buras. Piedevām sāk snigt. Viss to-

mēr beidzas laimīgi, neviena bura netiek saplēsta.

1. februāris. Ieejam Jaltā. Pirmā prakse beigusies, izlidojam uz Rīgu.

A. Ozoliņš (2. kursa kuģu vadītāju grupa) savukārt sniedz ieskatu dienas ritējumā 14. decembrī.

7⁰⁰ — celšanās. Pa radio ziņo par iepriekšējā diennaktī noieto — 150 jūdžu, atrodamies Biskajas līcī, vēja ātrums 9 m/s, laiks apmācies. Līdz brokastīm lasu.

8¹⁰ — brokastis — biezpiens pašķīdīts, bet garšīgs.

8³⁰ — buru trauksme: jāuzvelk buras un jāiegriež rājas kreisās halzes pusvējā. Kāpju uz apakšējās bramburas rājas atsiet buru. Trauksmes beigas — ap 9¹⁰.

Seko nodarbība "Kuģu sistēmas un glābšanas ierīces". Tā beidzas ātrāk. Līdz pusdienām mūs neizsauc un varu palasīt.

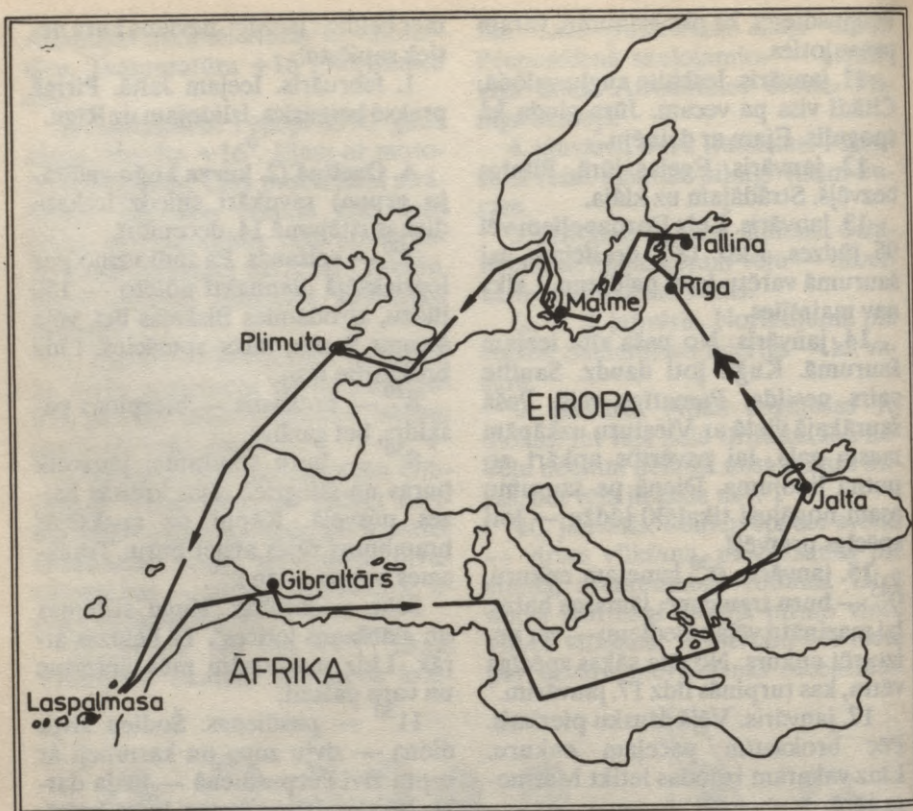
11³⁰ — pusdienas. Šodien zivju diena — zivju zupa un kartupeļi ar ceptu zivi. Pēcpusdienā — klāja darbi. Jākrāso laivas statīvs baltā krāsā. Darbs ir pabeigts pēc divarpus stundām. Laiks kļuvis silts, okeāns mierīgs, gluži kā Rīgas līcis.

15³⁰ — launags. Atkal zivs, kaut gan ir piektdiena. Pasniedz divus zivju tefteļus, kuri nemaz nav slikti.

Pēc tam ir ieplānotas mācības, bet sakarā ar to, ka nav vēja, 16³⁰ pasludina buru trauksmi — jānovāc un jāpiesien visas buras. Darbdiena ir beigusies. Ejām spēlēt novusu, galda tenisu, citi uz atlētisma zāli. Atliek laiks nomazgāties, un

20¹⁰ — vakariņas: šoreiz cepta gaļa ar prosas putru un zemeņu dzēriens.

Pēc vakariņām zālē skatāmies Maskavas televīzijas programmu.



Burinieka "Sedov" maršruts

Pēkšņi visi drāžas uz izeju — izrādās, buru trauksme, jāpaceļ slīpās buras.

20⁴⁵ — videofilma. Pēc tās — no-mazgājamies un dodamies gulēt. Sal-du dusu!

V. Kalniņš (1. kursa kuģu vadītāju grupa) sniedz vispārīnātu priekšstatu par dienas režīmu uz mācību burinieka.

Celšanās.

Diezgan nepatīkama procedūra, jo ikviens labprāt pagulētu vēl kādu stundu vai divas.

Brokastis.

Laikā no celšanās līdz brokastīm ir jāsaklāj sava gulvieta un jānomazgājas. Brokastis nedrīkst nokavēt, jo vienmēr atradīsies biedrs, kurš ir ar mieru pabrokastot tavā vietā.

Kuģa apkopšana.

Te ietilpst klāja un iekšējo telpu mazgāšana. Klāju noskalo ar ūdeni, pēc tam nosusina ar speciāliem darbarīkiem.

Brīvais laiks.

To var izmantot, kā kurš vēlas: var skatīties televīziju, spēlēt tenisu (prātams, galda), lasīt grāmatu vai

darīt ko citu. Vidusjūrā mums bija iespēja šajā laikā sauloties.

Pusdienas.

Jārīkojas tāpat kā brokastīs.

Pēc pusdienām — atkal brīvais laiks līdz vakariņām.

Pēc vakariņām parasti video vai kinofilma.

Gulētiešana.

Visiem jābūt gultās, bet, tā kā ir pārāk agrs salīdzinājumā ar gulētiešanu mājās, tad reāli aizmigt var ne ātrāk kā pēc stundas.

E. Lļepiņš (2. kursa kuģu vadītāju grupa) savai dienasgrāmatai līcis virsrakstu "70 dienās apkārt Eiropai". Lūk, daži ieraksti.

"..viss sākās 24. novembrī. Tiesa, jau divas nedēļas pirms tam dzīvojām uz kuģa, cauras dienas krāmējām pilnas tilpnes ar vēršu, cūku un jēru stilbiem, sviesta kastēm, kartu-

peļu un miltu maisiem, cukuru, kondensēto pienu, zemeņu kompotu un cepumiem. Tātad — badā nemirsim. Un pavāri mūs nepievīla. Toties jau pirmās nakts lika saprast, ka būs jāsamierinās ar ne visai tīkamiem kaimiņiem — dažam labam tā bija pirmā tikšanās ar prusakiem. Jau agrāk kuģojušajiem tas nebija nekas jauns, viņi tikai smiedamies atgādināja: "Neaizmirstiet, kur dzīvojam!"

"..Pa ceļam uz Tallinu buras un gali pārklājās ar 5—10 mm biezu ledus kārtu. Tas bija ko vērts, kad, ar kailām rokām turoties pie lāstekām un apledojušām trosēm, bez jebkādas drošināšanas bija jāuzlien sešdesmitmetrīgajā mastā, lai novāktu "palagus". Sākums tiešām bija tāds kā vecās filmās par jūras vilkiem — dienu un nakti, lietū un sniegā pie stūres rata stāvēja četri studenti nosalušām rokām, bārdas rugājiem no-



Pirmā jūras prakse. Atpūtas brīdī



Pirmā jūras prakse. Sardze pie stūres

augušiem vaigiem un sarkaniem deguniem. Piektais — "modrā acs" stāv pašā kuģa priekšgalā un mēģina pie horizonta ko saskatīt. Un, jo aukstāks bija, jo vairāk sapņojām par siltām jūrām un zemēm, kurām neapšaubāmi jānāk, jo somās ne velti taču ir šorti un saulesbrilles."

"..jūrās un okeānā dažādu valstu kravas un zvejas kuģi lielā ātrumā nāca pavisam tuvu klāt apskatīt šo četrmastu brīnumu un, apmetuši pāris cilpu ap mums, devās tālāk savu ceļu. Vēl ziņkārīgāki bija delfīni, kuri bariem lēkāja ap kuģi ik dienas."

"..Tuvojamies Kanāriju salām. Ar katru dienu var vilkt mugurā par vienu "ādu" mazāk, un ar katru dienu patīkamāks šķiet dienests pie stūres un nepanesamāks dienests virtuvē (kas tik nesen vēl bija siltākā un la-

bākā vieta uz kuģa). Esam jau pieraduši pie sānsveres un pie tā, ka lekcijās sēžam lenķī α attiecībā pret krēslu un pasniedzējs lenķī pret galdū."

"..lūk, arī Laspalmasa, kalni un pludmale. Atklāti sakot, biju pat mazliet vilies. Izrādās, man ir bijis mazliet greizs priekšstats par šejienes dabu. Rīgā dzīvojot, šķiet, ka palmas ir eksotiskākais augs un jebkuras pasaules mēroga pludmales neatņemama sastāvdaļa. Te es sapratu, ka palma ir vienīgais, kas te var izaugt — ja ne tās, te būtu klajš lauks ar izdegušu, neauglīgu zemi visapkārt, kā tas ir kalnos, kur augstāk par putekļiem paceļas vienīgi kaktusi."

"..atpakaļceļā aizvien vairāk un vairāk pārņem ilgas pēc mājām."

"..Dardaneļos saņēmām pirmās ziņas par Latvijas un Lietuvas notiku-

miem. Turcijas televīzijā tās ik dienas ieņēma otro vietu aiz Persijas līča notikumiem. Bet mums, latviešiem, Irākas karš likās sākums salīdzinājumā ar kadriem no Rīgas. Saprast nevarēja neko — bija tikai attēls, Iss un koncentrēts. Vārdiskā informācija — tikai no Vissavienības radio, kas, starp citu, ir zelts salīdzinājumā ar ziņām, ko pa radiotelefonu saņēmām no Latvijas Jūras kuģniecības."

M. Dērvēnijs (1. kursa kuģu mehāniķu grupa).

"..Pēc plkst. 12 pie horizonta parādās zaļas buras, pēc 30 minūtēm varam saskatīt, ka tas ir rietumvācu trīsmastu burinieks. Manevrējot ap "Sedov" (tikai ar burām), viņi pienāca tik tuvu, ka varējām saskatīt apģērba pogas. Uz mūsu klāja sākās milzīga rošanās, jo uz vācu burinieka saskatāmas meitenes mūsu vecumā, kas, izrādās, arī skatās uz mums. Vēl pēc 5 minūtēm uz mūsu pusi dodas viegla glābšanas laiva, kurā sēd vācu kapteinis ar "Napoleona" pudeli izstieptā rokā. Kopā ar kapteini atbrauc arī vācu meitenes, kuras pie trapa veikli pārtver mūsu matroži. Vācu kapteinis tūdaļ aicina: "Brauciet pie mums viesos, apskatīties kuģi, iepazīties ar komandu, brauciet kaut visi!" Izrādās, ka burinieks ir pusprivāts, tas pieder alus firmai — tā reklamēta uz zaļajām burām. Komandā ir 9 cilvēki, pārējie 55 ir dīkdienīši, kuriem nav kur likt laiku un naudu. Bet, protams, viņiem nav 1. palīga, kurš uz mūsu kuģa ir nodarbināts ar stulbu aizliegumu sacerēšanu. Un tā mēs varam tikai noskatīties uz aizbraucošajām, smaidošajām meitenēm un nolādēt šīs sistēmas radītus 1. palīgus."

P. Markēvičs (2. kursa kuģu vadītāju grupa).

"..Pavadijām skaistu Ziemassvētku nedēļu tālajās Kanāriju salās. Daudziem no mums tā kļuva par pārbaudes nedēļu. Viens otrs, kas sevi varēja pārvarēt mastā, nonākot krastā, nokļuva daudz grūtākās situācijās, jo nav viegli, pie dzīves nepieņemušam, par katru soli atbildēt pašam. Dienas Laspalmasā bija brauciena kulminācija."

"..Melnajā jūrā vairākas dienas nostāvējām, izmetuši enkuru. Varējām izvērtēt jūrā pavadīto laiku. Ikvienam bija dota iespēja novērtēt sevi. Šajā laikā svarīgi bija pārkāpt pāri sev kā vienīgajam un neatkārtojamam un kļūt par kuģa komandas locekli. Ilgstoši atrodoties noslēgtā vidē, cilvēks atklājas visā pilnībā. 70 dienu jūrā mūs pārveidoja un lika saprast, ka lielākais šķērslis, lai kļūtu par istu jūrnīeku, nav vētras, bet gan katra paša vājums, kurš jāpārvar."

G. Bumburs (2. kursa kuģu vadītāju grupa).

"..tagad, kad prakse jau beigusies un tu vairs neesi uz burinieka "Sedov", šķiet, ka nekas nav bijis, ka viss ir tikai sapnis."

Redzēts ir daudz un piedzīvots vēl vairāk. Vai tas nav piedzīvojums — braukt cauri Stambulai zem tiltiem, kur no masta gala līdz tilta spraišļiem vēl atliek trīs metri? Redzēt krāšņo Āfrikas krastu, Andalūzijas kalnus. Arī jūras un okeānu — tik ļoti atšķirīgus! Romantika? Jā, arī tad, kad tu esi 50 metru augstumā, kājas slīd katra uz savu pusi un rokas salst klāt pie metāla apkalumiem. Arī tad, kad viens vienīgs kļūmīgs solis, un tu kļūsti uz mirkli par pūtni.

Taču mūsu kuģi arī nedaudz var uzskatīt par putnu, par skaistu putnu, kurš izplestiem spārniem skrien pa ūdens virsu. Jau redzēt vien burinie-

ku ar uzvilktām burām ir piedzīvot brīnumu. Tāpēc gribas novēlēt, lai viņa lidojums nekad neaprautos, bet priecētu vēl daudzu cilvēku sirdis!"

KAS IR TALLINAS JŪRAS KOLEDŽA?

Par sābru zemi Igauniju pēdējos gados esam rakstījuši daudz. Mūs vienoja Baltijas ceļš jau pašā atmosfēras aizsākumā, vienoja brīvības un neatkarības ideja parlamentāro cīņu laikā. Taču vienojoša ir arī jūras māmuļa Baltijas viļņos. Vai to gadu desmitos nebijām piemirsuši?

Kā sokas igauņiem nacionālo kadru piesaistē jūrnieka un zvejnieka profesijai, kā ar jūraslietu apguvi dzimtajā valodā — tas interesēja Latvijas jūrniecības kadru sagatavošanas un šīs nozares izglītības sistēmas reorganizēšanas koncepcijas izstrādes darba grupu, kura pagājušajā pavasarī Latvijas Zvejnieku kop-saimniecību savienības kadru daļas vadītāja Gunāra Ozoliņa vadībā viesojās Tallinā.

Profesionālās jūrniecības speciālistu sagatavošanas problēmas tika apspriestas Igaunijas Zvejnieku kolhozu savienībā. Arī kaimiņrepublikā jūrasbraucēju vidū ir ļoti maz pamatnācijas pārstāvju — Valsts zvejas flotē (t.s. organizācijā "Estribprom") tikai apmēram 5 procenti. Diemžēl arī zvejnieku saimniecību kuģus apkalpo ļoti neliels igauņu skaits. Piecdesmitajos un sešdesmitajos gados zvejas vīru "rindu tīrīšana" pieņēmas neredzēti strauji, tādēļ nav brīnums, ka daļa pašreiz flotē strādājošo jūru pir-

moreiz ieraudzīja, tikai Igaunijā iebraucot. Zvejnieku saimniecībās šajā laikā iegādājās daudz ekspedīcijas kuģu, braucēji un zvejotāji tādēļ priekšsēdētājiem bija jāmeklē ārpus Igaunijas. Ilgus gadus jūrskolu pasniedzēji, lai kaut cik nodrošinātu sev iztiku, ceļoja pa iekšzemes karaspēka daļām un mānīja līdzī jauniešus, solidami iespēju redzēt svešas zemes, kā arī neizsīkstošus zivju, valūtas un aizjūras "lupatu" kalnus. Par jūrskolu vadību un kadru darbinieku mūžīgo karogu kļuva transparents ar baltu kuģi tālumā, bet priekšplānā palmu ēnā uz vientuļas salas sānus gozēja melnādaina meiča.

Tallinā atrodas piecas dažādas jūrskolas, kas paredzētas gan matrožu un kuģu mehāniķu sagatavošanai, gan maztonnāžas kuģu vadītāju un mehāniķu apmācībai. Mūs interesējošo mācību iestādi igauņi sauc par Tallinas jūras koledžu. Tās saimnieks ir Igaunijas Zivju rūpniecības ražošanas apvienība. Pašiem jūrskolotājiem pēdējie gadi bijuši visai trauksmaini, jo savulaik radusies iecere atrasties pilnīgā Igaunijas Republikas un Izglītības ministrijas pakļautībā atbalsi nav guvusi. Vairums pasniedzēju vēl arvien ir cittautieši, viņus dara uzmanīgus Igaunijas Valodu likums, jo mācīt igauņiski jūr-

skolotāji nav gatavi. Pamatnācības laudis, kuri varētu profesionāli pasniegt jūraslietas, tāpat kā Latvijā, vēl arvien ir ļoti grūti atrast. Kapteiņi, stūrmaņi un citi augstākās izglītības jūrniecības speciālisti tomēr vispirms vēlas braukt jūrā, likt lietā savas zināšanas pasaules jūrās un okeānos, nevis palikt krastā un audzināt sev drošu maiņu. Kā ieinteresēt speciālistus tomēr strādāt jūrskolās — lūk, jautājums, kuru varam lieti aizgūt no igauņiem, lai tālāk risinātu kopīgi.

Pakļautības lietās Igaunijā dzirdējam arī citus viedokļus. Iemesls palikšanai Maskavas pakļautībā rasts arī citviet — republikas Izglītības ministrija nav tik bagāta kā Savienības Valsts zvejas flotes resors, tādēļ pievilksanas spēks bijis naudīgākā pusē. Pasaules prakse tomēr rāda ko citu. Anglijā visas jūrskolas savulaik finansēja kuģniecības kompānijas, taču tagad tās lielākoties atteikušās no dārgajiem izdevumiem — daudz vienkāršāk vervēt darbaspēku trešās pasaules valstīs, nevis gatavot speciālistus pašiem. Pašreiz kompānijām pieder tikai trīs jūrskolas, jo jūrābraucēju vairākums ieplūst no citurienes, īpaši no Filipīnām.

Tallinas Jūras koledžā jaunieši var apgūt sešas profesijas — kuģa vadītājs, mehāniķis, radists, nozvejas meistars, zivju produktu tehnologs, pēdējos gados — arī savas nozares menedžeris, kas lielākoties tiek uzskatīts par prestiža amatu. Mācību laiks ilgs, tas mijas ar jūras praksēm, lai gūtu nepieciešamo jūrnieka stāžu un jaunieši varētu turpināt mācības nākamajā pakāpē. Pēc pirmizglītības laika seko divu līdz trīs mēnešu prakse. 2. pakāpe sākas ar teorētiskajām apmācībām un gadu ilgu dubliera

praksi. Saņemot maztonnāžas kuģa vadītāja — tehniķa diplomu, jauniešis 5—8 mēnešus dodas jūrā par stūrmani. 3. pakāpe sākas ar gadu un četrus mēnešu ilgu apmācības kursu augstskolas līmenī, praksi veicot par jaunāko inženieri, radistu vai tehnologu uz visa veida kuģiem. Pabeidzot nepieciešamo jūras praksi, jūrnieks ir guvis akadēmisko pamatzglītību. 4. pakāpe jūrskolniekam var sākties tikai 1stā jūras augstskolā. Arī Tallinā domā par jūrniecības akadēmiskās izglītības apguvi igauņu valodā, sākotnēji turienes Tehniskajā universitātē.

Tātad Tallinas Jūras koledža būs četrpakāpju jūrskola, kurā pirmkursnieks vairākos gados no matroža var kļūt par kapteini. Parasti pēc apmēram 9 mācību gadiem var sasniegt kapteiņa "augstumus", jauniešiem tad ir jau ap 30 gadu, jo skolā puišus uzņem tikai pēc karadienesta. Tas ir laiks, kad Eiropā uz kuģa klāja un sava komandtiltiņa var uzkāpt jaunais kapteinis. Tā ir pasaules jūrābraukšanas prakse.

Koledžā mācās arī meitenes. Starp 650 audzēkņiem viņas apgūst radista vai zivju apstrādes tehnologa amatu. Mācību iestādei izveidojušies cieši partnersakari ar citām Skandināvijas jūrskolām, īpaši ar Kotkas jūrskolu Somijā. Vairākkārt Tallinas reidā stāvējis somu mācību kuģis "Katerina", lai dažās dienās igauņu puiši varētu nedaudz iepazīties ar pasaules līmeņa navigācijas iekārtām. Citā laikā lieti noder prakse uz burinieka "Kruzenštern", kas tagad pierakstīts Tallinas ostā.

Interesanta un vērtīga ir igauņu kolēģu vēlme pēc iespējas ātrāk pārbaudīt jauniešu piemērotību savai izvēlētajai profesijai. Tūlīt pēc iestā-

šānās koledža puīši dodas netālā braucienā ar burukuģi, un te nu katram pašam jāizjūt — vai vari "jūru turēt", vai sapņi par pasaules ūdeņu plašumiem tā arī paliks tāls vilinājums. Tieši pēc šī brauciena notiek galīgā mācīties gribētāju atlase un koledža par pilntiesīgiem jūrskolniekiem var ienākt pirmkursnieki.

Tallinas apmeklējumā piedalījās Latvijas Tautas izglītības ministrijas Plānu un ekonomiskās pārvaldes galvenā ekonomiste Māra Katvare, Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzēja Ģertrūde Aniņa, Latvijas Jūrniecības savienības prezidents kapteinis Gunārs Šteinerts, Latvijas Jūras kuģniecības kadru inspektors Juris Leimanis, kā arī pārstāvji no Salac-

grīvas — zvejnieku saimniecības "Brīvais vilnis" kadru inspektore Skaidra Kalniņa, vidusskolas skolotājs Eduards Pīle un šo rindu autors. Salacgrīvā 1990./91. mācību gadā tiek atvērta koledžtipa klase padziļinātai jūraslietu apguvei.

Latvijas jūrniecības atdzimšanas programmā radies jauns akcents — lieti pārmantojamā igaunņu pieredze, lai gan mums katram savs ceļš ejams.

Šajā mācību gadā par jūraslietām latviešu valodā mācīs Liepājā, Ventspilī, Engurē, Rīgā un Salacgrīvā. Pārveide šīs nozares izglītībā varbūt tuvinās laiku, kad nopietni apzināsimies, ka jūra ir Latvijas nacionālā bagātība.

Gints Šimanis

**LATVIJAS
KULTŪRAS FONDA
JŪRNICĪBAS VĒSTURES KOPA**

226900 Rīgā, Basteja bulvārī 12, 3. stāvā,
telefoni 228449 vai 213887

Pārrunas un jauni atklājumi katru otrdienu
no plkst. 16.00 līdz 18.00 Kamīna zālē

Ziedojumus jūrniecības vēstures izpētei
un latviešu jūrnieku piemiņas saglabāšanai var iemaksāt:

Latvijā — konts Nr. 000702902

Latvijas Dzīvokļu un sociālās attīstības bankā

Zviedrijā — konts Nr. 51642935816

Skandinaviska Enskilda Banken (S-E-Banken)

LATVIJAS KREISERJAHTU FLOTE 1990. GADĀ

Mūsu flote papildinājusies ar jahtām "Auda", būvēta Usmas jahtklubā; "Pēteris", būvēta Gdaņskā; "Eva—2", būvēta Tallinā.

Tās visas savus burājumus sākušas z/s "Auda" jahtklubā "Auseklis".

Latvijas 1990. gada kausu — ieguvušas:

I grupā — "Lācis" — kapteinis V. Elnionis, 2. vietā "Sparta" — V. Kučmels, 3. vietā "Iskra" — K. Suhovs;

II grupā — "Jūrmala" — kapteinis V. Krupovičs, "Morjana" — V. Topočenovs, "Republika" — K. Konstantinovs;

III grupā — "Turaida" — kapteinis A. Berestņevs, "Alfa—R" — M. Alders, "Rodina" — A. Čerņišovs;

IV grupā — "Cruise" — kapteinis A. Aļeksikovs, "Līva" — J. Karpovičs, "Baltika—III" — I. Ruduhins;

V grupā — "Vega" — kapteinis V. Butorins, "Diks" — F. Hāferbergs, "Abava" — A. Začests;

VI grupā — "Nadežda" — kapteinis A. Kuzņecovs, "Eva—2" — A. Zariņš, "Pēteris" — U. Šmits;

IV—VI grupā — "Aija" — kapteinis K. Dūcmanis, "Auriga" — I. Rupenheits, "Melio" — R. Alders;

katamarānu grupā — "Kaupolikan—II" — kapteinis V. Grenenbergs-Grīnbergs, "Orion" — V. Jelaģins, "Carnikava" — A. Lazdāns.

Latvijas kristāla kausu par sezonā visvairāk noietajām jūras jūdžēm saņēma "Iskra" (4880) — kapteinis K. Suhovs, 2. vietā "Agra" (3843) — kapteinis Z. Krasovskis, 3. vietā — "Kaupolikan—II" (3150) — kapteinis V. Grenenbergs-Grīnbergs.

Šajā sezonā Latvijas Jūras burātāju savienības biedri ar jahtām "Spaniel", "Bravo", "Lācis", "Venta", "Sparta", "Agra", "Stars", "Republika", "Kappella", "Polaris", "Jūrmala", "Alfa—R", "Turaida", "Cruise", "Allegro", "Arguss", "Columba", "Daina", "Diks", "Sol", "Kaupolikan—II", "Orion", "Halejs", "Carnikava", "Viestarts", "Centaurus", "Eldorado", "Iskra", "Krista", "Mārupe", "Odisejs", "Unda", "Baltika—III" bijuši Somijā, Zviedrijā, Dānijā, Polijā, Vācijā, Beļģijā, Holandē, Francijā, Bulgārijā, Turcijā, Grieķijā, Kiprā, Izraēlā un Krievzemē.

Tālajās jūrās neparasti, bet izskatīgi bija mūsu katamarāni "Carnikava", "Halejs", "Centaurus", kuri tika

būvēti pēc pasūtījuma un devās uz Izraēlu, kur tos atstāja īpašniekiem, bet "Orion" un "Kaupo" — uz Franciju, "Viestarts" — uz Zviedriju.

Lielo pasaules mācībburinieku regatēs "Opsail—90" Beļģijā piedalījās "Lācis", kā arī "Iskra" — ar uzvarētājas lauriem pa atsevišķiem posmiem.

"Alfa—R" šoreiz piedalījās zviedru "Oland Rouni" sacensībās; "Stars", "Turaida", "Diks" — "Ost See Regatta" sacīkstēs Vāczemē; "Eldorado", "Kapella" — "Junge Hansa" sacensībās Vāczemē, bet "Spaniel" — Ķīles nedelā.

"Polaris", "Venta", "Spaniel" bija Brēmenē, "Spaniel" — arī pasaules ostā Hamburgā.

Fonda "Baltica" Mieram un vides aizsardzībai veltītajā burājumā Baltijas jūrā piedalījās "Republika", "Unda" un "Venta". "Venta" piedalījās arī burājumā "Sail of Peace".

Somijā Helsinkos, Nīderlandes jahtklubā, izmantojot sadarbības nolikumu, nokļuva "Allegro", "Alfa—R", "Columba", "Cruise", "Jūrmala", "Mārupe", "Krista", "Kapella", "Odisejs", "Polaris", "Sparta", "Spaniel" u.c.

Mūsu klubu ostās tālāko ceļu gājušās jahtas ienāca no Kanādas un no Anglijas. Pats vecākais bija 142 gadus vecais norvēģu burukuģis "Anna af Sand" — ceļojumā pa senajiem siļķu ceļiem, atceroties jaunību.

Viesu vidū bija burinieku kapteiņi, kas apburājuši apkārt Hornas ragam, kluba "Clipper" biedrs Pēters Lehmeijers ar trīsmastnieku "Johann Smidt" no Brēmenes.

Zviedru burinieks "Janville", kas pieder mūsu tautietes — Zviedrijas

tieslietu ministres Lailas Freivaldes ģimenei, ienāca Rīgā uz XX Vispārējiem latviešu dziesmu svētkiem, neraugoties uz kuģa kavēšanu reidā (tīšu ?).

Pārsteigumu sagādāja Liniņu dzimtas viri, kas, šķērsojot Baltijas jūru, ar nelielu motorjahtu "Princese" uz Dziesmu svētkiem ieradās no Stokholmas.

Jahtklubu žurnālu ieraksti liecina, ka viesu skaits divkārt pārsniedzis mūsu pašu tāljūras ceļotāju skaitu. Tomēr ar sarūgtinājumu jāatzīmē, ka pirmoreiz Latvijas burāšanas vēsturē tika atcelts kreiserjahtu čempionāts — "Rīgas liča regate", lai gan Mārcis Alders pārtrauca pārgājienu Zviedrijas ūdeņos, lai savlaicīgi ierastos ar "Alfa—R" uz čempionāta sākumu. Tādēļ Latvijas Jūras burātāju savienības pasūtītās medaļas, kuras kala mākslinieks tāljūru kapteinis Juris Romans, palika neizmantotas prezidenta seifā.

Vēlāk ar tām gan tika apbalvots marīnists Aleksandrs Zviedris, pirmais "Daugavas jahtkluba" valdes priekšsēdētājs, 85 mūža gadiem veltītajā gleznu izstādē Tukumā; Edgars Terjohins un Ābrams Leibovičs par burājumu ar jahtu "Fazisi" *Whitbread — Round the World Race* 89/90 apkārt pasaulei; Juris Romans — 50 gadu jubilejā; Monvids Kalsers — 60 gadu jubilejā; "Baltische Segler Vereinigung" atbildīgais sekretārs Vācijā Pauls Eduards Mende — 70 gadu jubilejā.

Arturs Krastiņš

ATGRIEZIES LATVIJAS JAHTKLUBA KAUSS

1990. gada jūlijā Rīgu apmeklēja tūkstošiem tautiešu no visām pasaules malām. Satikās cilvēki, kuri nebija redzējušies pēc 1944. gada. Un satikās tautieši, kuri nekad agrāk nebija pazīstami savā starpā, bet kurus liktenim labpatikās savest kopā. Skaidrības dēļ labāk visu pēc kārtas.

1944. gada rudenī Dipl. Ing. Arturs Ozols ar savu jahtu "Steiga" devās no Latvijas uz Zviedriju. Viņa jahtā atradās kluba sudraba un cita veida balvas. Lai šo lielo kultūrvēsturisko bagātību pasargātu no kādas nejaušības, kas varētu visu iznīcināt, viņš to izdalīja uzglabāšanai vecākām Latvijas korporācijām. Uz balvām izgatavoja gravētus uzrakstus: "Latvijas Jahtklubs — N.N. Konventam" un zem tā "N.N. Konvents — Latvijas Jahtklubam Rīgā".

Korporācijai "Lettonia" uzticēja prezidenta A. Kviesha kausu, korporācijai "Selonija" — brāļu Zēbergu rēderejas sudraba boles trauku, kā arī jahtas "Amata" kausu (atrodas Stokholmā), bet korporācijai "Ventonia" uzticēja Latvijas Kuģniecības sabiedrības sudraba kausu "1937", kas bija šī konventa filistra Māra Ķirsona kunga atbildīgā glabāšanā.

Kad mācītājs M. Ķirsona kungs 1990. gadā Latvijas Vispārējo Dziesmu svētku laikā uzzināja, ka Lielupē joprojām darbojas jahtklubs, viņš ar savu draugu palīdzību sameklēja manu mājas telefonu, piezvanīja, un mēs

nolēmām satikties nākamajā rītā pie viņa kuģa Daugavas krastā. Viņš bija atvedis uz dzimteni viņam uzticēto Latvijas Kuģniecības sabiedrības sudraba kausu un vēlējās to nodot "Daugavas" jahtklubam, Latvijas Jahtkluba morālam un juridiskam mantiniekam.

Tomēr "Daugavas" jahtklubs nav Latvijas Jahtklubs, un mēs nebijām pilnvaroti kausu saņemt. Gribot negribot bija jālūdz republikas Sporta komitejas palīdzība. Visas formalitātes ar attiecīgajām iestādēm vajadzēja veikt vienas dienas laikā, jo nākošā dienā Ķirsona kungam bija ar kuģi jādodas prom.

Kausa nodošanas ceremonija notika Rīgas jūras pasažieru stacijas hallē svinīgā atmosfērā, ar korporācijas pārstāvjiem, karogu un citu atribūtiķu. "Daugavas" jahtklubu pārstāvēja kapteiņi Mārcis Alders, Arturs Krastiņš un Laimonis Millers.

Mācītājs Māris Ķirsona kungs no Filadelfijas ASV atdeva kausu "Daugavas" jahtkluba dibinātājam Laimonim Milleram. Tas viss notika ļoti daudz svešatnē dzīvojošo tautiešu klātbūtnē. Viss tika fotografēts un uzņemts videolentē, ko vakarā pārraidīja Latvijas televīzijā.

Latvijas Kuģniecības sabiedrības kausa izcīņas noteikumi neļauj to izcīnīt šodien, jo kausa īpašnieks (LJK) nav atjaunojies (1944. gadā vārdu "Latvija" nedrīkstēja lietot, jo, lūk, — Latvijas neesot, bet esot Lat-



Atgriezies Latvijas Jahtkluba kauss

vijas PSR), tādēļ bijušie Latvijas Jahtkluba un Rīgas jūrmalas jahtkluba biedri, atjaunojot klubu Lielupē, izvēlējās Daugavas vārdu, jo bija sporta biedrības "Daugava" materiālā aizgādībā.

Sodien Latvijas Jahtkluba kauss atrodas pagaidu glabāšanā Republikas Sporta muzejā.

Kausu izcīnījuši:

1937. gadā — "Andromeda II" — īpašnieks A. Strazdiņš, vadītājs K. Balodis.

1938. gadā — netika izzēģelēts.

1939. gadā — "Amata" — īpašnieks un vadītājs E. Kanskis.

Laimonis Millers,
kapteinis, "Daugavas" jahtkluba
dibinātājs

SUDRABA JAHTA

Vēl nav nogranduši otrā pasaules kara pēdējie šāvienī, bet Lielupē pulcējas bijušie Latvijas Jahtkluba biedri. Pulcējas ar vienu domu: "Kaut kas ir jādara."

Daudzu vairs nav viņu vidū. Pa visām pasaules malām tos izkaisījušas kara vētras. Nebrīves taku min Latvijas Jahtkluba komodors — admirālis Teodors Spāde.

Taču vīri saprot — "kaut kas ir jādara", un 1944. gada 5. decembrī dzima "Daugavas" jahtklubs, vēlākos gados kļūstot par mūsu likteņpuses vārda cienīgu nesēju Latvijas burāšanā.

Pakāpeniski un ar lielu darbu tiek atjaunota jahtkluba materiālā bāze un veidotas tradīcijas.

Tā pavisam nejauši tiek atrasta 1926. gadā Latvijas Jahtklubam dāvētā balva "Sudraba Jahta". Rūpīgu roku restaurēta, tā sāk savu otro mūžu "Daugavas" jahtklubā, kļūstot par iksezonas nozīmīgāko balvu. Ilgus gadus tā rotā kluba visrepresentablākos pasākumus, līdz 1970. gadā tiek izstrādāts nolikums, saskaņā ar kuru "Sudraba Jahta" kļūst par ceļojošo balvu, kuru iegūst jahta, kas sezonā nogājusi visvairāk jūras jūdžu.

Šāda veida sacensības piesaistīja burātāju uzmanību — jau pirmajā sezonā sākas cīņa par "Sudraba Jahtu".

Tās pirmā ieguvēja — jahta "Andromeda" ar kopējo pārgājienu distanci ap 1600 jūras jūdžu. 1973. gadā jahtkluba darbnīcā uzbūvēta jahta "Pirāts", kas kapteiņa Jāņa Zoltnera vadībā ir nākamā šīs balvas ieguvēja.

Arvien lielāku interesi izraisa jūras sacensības un tālie pārgājieni. Cīņā par "Sudraba Jahtu" darbā tiek laisti visi "ieroči" — kapteiņu un ko-

modoru brīvais laiks, darbs un enerģija. Jo neizprotams jau gadu tūkstošiem ir tas noslēpumainais spēks, kas sauc jūrniekus pretī nesasniedzamajai horizonta līnijai. Mūžam nemierīgs un mūžam mainīgs ūdens klajs, bet kā tas sauc un aicina to sirdis, ko reiz paņēmis savā varā!

Cīņā par "Sudraba Jahtu" iesaistās jauns censonis — jahta "Odisejs" ar kapteini Mārci Alderu. Mazā un nekomfortablā jahta, izpelnoties apbrīnu, iegūst balvu ar rezultātu, kas tālu pārspēj iepriekšējos — 1974. gadā "Odisejs" noiet 3171 jūras jūdži.

Šis rekords ilgi netika pārspēts. Veselus vienpadsmit gadus tas atgādināja par "Odiseja" uzvaras braucienu, līdz to pārspēt saņemtas "Korals" Ābrama Leiboviča vadībā. Mērojot ceļu gar piekrasti no Ļeņingradas līdz Kaļiņingradai, kā arī veicot citus maršrūtus, tā "pabīda" rekorda skalu uz augšu gandrīz par veselām 1000 jūdzēm — tās sniegums 1985. gadā ir 4142 jūras jūdzes.

Šķiet, ka šis skaitlis ir tuvu vienas jahtas iespējām navigācijas sezonā, par ko liecina "Korala" laika bilance, taču šim sasniegumam lemts noturēties vadībā četrus gadus. Beidzot pavēries dzelzs priekšskars — un mūsu burātājiem ir iespēja pieteikt sevi citu valstu rīkotajos pasākumos.

1989. gadā, "iesvētīta" ar Ziemeļjūras sāļajiem viļņiem, "Sudraba Jahtu" izcīna "Polaris", sezonā veicot 5082 jūdzes Jāņa Ramiņa vadībā.

Nāks jauni kapteiņi un jaunas jahtas, kas laiku pa laikam uzspodrinās skaitliskos rekordus, jo tāds ir likums. Kas apstāties, tas ir sācis atkāpties.



Sudraba Jahta

Bet ne jau skaitļi šeit ir galvenais. To cilvēku nesavtīgais entuziasms un darba mīlestība, kas kopš Latvijas Jahtkluba dibināšanas 1924. gadā kopuši mūsu burāšanas tradīcijas, nav bijusi veltīga. Caur gadu desmitiem

tas ik uz soļa sevi atgādina, ienākot mūžam nemierīgajā un mūžam mainīgajā balto buru pasaulē.

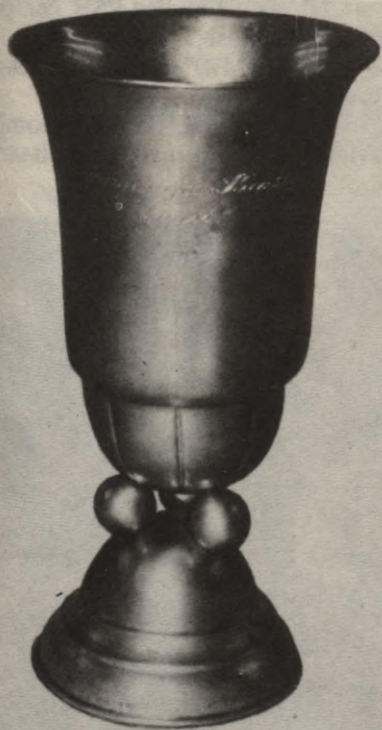
*Jānis Ramiņš,
"Daugavas" jahtkluba komandors*

JEVGENIJA KANSKA KAUSS

**Celojošo balvu dibinājusi Jevge-
nija (Eižena) Kanska atraitne burā-
tāja Zigrīda Kanska.**

1988. gada 15. maijā Zigrīda Kanska kausu svinīgi pasniedza Latvijas tālburātājiem "Daugavas" jahtkluba 1988. gada burāšanas sezonas atklāšanā.

Savulaik šo sudraba kausu ar slaveno "Amatu" Jevgeņijs (Eižens) Kanskis ieguvis Nidā Lietuvā. Kausā iegravēts "Lietuvos Buriuotoju Sąjungos – Nidos regatoje – 1938 VI 19 – greičiausiai jachtai":



Jevgenija Kanska kauss

Jevgeņija Kanska kausu pirmoreiz 1988. gadā ieguva:

kapteinis Egons Stieģelis — kreiserjahta "Spaniel";

kapteinis Juris Ozoliņš — kreiser-
jahta "Bravo" —

"Par jaunu Latvijas starptautisko sakaru veidošanu tālјuras pārgājienā Baltijas јūrā un Ziemeļјūrā — Dānijā, Vāczemē, Polijā — Latvijas burāšanas sporta 110. gadā" Latvijas Kultūras fonda, Latvijas un ārzemјu draudzības un kultūras sākaru biedrības un Latvijas Jaunatnes organizāciju komitejas jahtu ekspediciјā "Pa Krišјāņa Valdemāra audzēkņu pēdām".

Otrreiz 1989. gadā ieguva:

kapteinis Rolands Millers un ekspedīcijas vadītājs, Jūrniecības vēstures kopas priekšsēdētājs Arvis Pope — kreiserjahta "Bravo" —

"Par ievērojamo pārgājienu zem Latvijas karoga pēc 49 gadiem uz Belnahu salu Skotijas rietumu piekrastē 56°15'N 5°41'W, godinot bojā gājušo latvju jūrnīeku piemiņu Kilčetanas kapsētā Luingas salā, un par uzņemto videofilmu par latviešu jūrnīeku likteņiem" Latvijas Kultūras fonda Jūrnīecības vēstures kopas ekspedīcija "Uz tvaikoņa "Helena Faulbaum" avārijas vietu".

Trešoreiz par 1990. gada rezultātiem ieguva:

"Whitbread Round the World Race 89/90" dalībnieki

kapteinis Edgars Terjohins;

kapteinis Ābrams Leibovičs —

"Par Latvijas jūras burātāju slavas izvešanu pasaulē". Edgars Terjohins, pirmais Latvijas burātājs, kas ar kreiserjahtu "Fazisi" Pasaules kausa

izcīnā apburājis Hornas ragu, veicis pārgājienu apkārt pasaulei (32 932 jūras jūdzes); Ābrams Leibovičs, kas ar kreiserjahtu "Fazisi" Pasaules kau-

sa izcīnā veicis pārgājienu no Jaunzēlandes līdz Anglijai, apburājis Hornas ragu (19 001 jūras jūdze).

Arne Čigus

IZCILĀ BURĀTĀJA ILONA VALBAHA

Ilona Valbaha dzimusi 1970. gada 22. augustā.

1983. gadā pievērsties burāšanas sportam Ilonu ieinteresējis tēvs Andrejs Valbahs — Latvijas Kuģniecības jahtkluba direktors kopš 1982. gada.

Ilona drīz sākusi izcīnīt uzvaras burāšanas sportā.

1986. gadā

— I vieta "470" klasē starp meitenēm Baltijas flotes meistarībā.

1987. gadā

— I vieta "Luč" klasē starp meitenēm Rīgas pilsētas meistarībā;

— II vieta "470" klasē Rīgas pilsētas meistarībā;

— III vieta Latvijas PSR čempionātā "470" klasē;

— II vieta "470" klasē PSRS Kara Flotes meistarībā;

— II vieta "470" klasē Padomju Savienības Bruņoto spēku meistarībā.



Ilona Valbaha

1988. gadā

— III vieta Latvijas PSR čempionātā "470" klasē (kopvērtējumā);

— I vieta "Luč" klasē Latvijas meistarībā;

— I vieta Latvijas PSR čempionātā "470" klasē (sievietēm).

1989. gadā

— I vieta "Luč—M" klasē (sievietēm) Rīgas pilsētas meistarībā;

— II vieta "Luč—M" klasē (sievietēm) starptautiskajā Soču regatē;

— II vieta "Luč—M" klasē (sievietēm) PSRS kausa izcīņā.

1990. gadā

— II vieta "Eiropa" klasē (sievietēm) PSRS kausa izcīņā;

— II vieta "Eiropa" klasē (sievietēm) Rīgas pilsētas meistarībā;

— III vieta "Eiropa" klasē (sievietēm) PSRS arodbiedrību meistarībā;

— II vieta "Eiropa" klasē (sievietēm) starptautiskajā Soču regatē;

— I vieta "Eiropa" klasē (sievietēm) starptautiskajā regatē "Tallinas nedēļa";

— PSRS čempione "Eiropa" klasē (sievietēm);

— PSRS "Super kausa" ieguvēja "Eiropa" klasē (sievietēm).

1991. gadā

— PSRS kausa ieguvēja "Eiropa" klasē.

1992. gadā — vēlām veiksmi olimpiādē Barselonā (Spānijā).

Ārne Cigus

PAR BURĀŠANAS SKOLU

Pēdējā laikā Burāšanas skolā norisēja parasts mācību darbs. Samazinājies kursantu skaits I klases jahtu vadītāju un jahtu kapteiņu kvalifikācijas iegūšanai. Tas arī saprotams, jo Latvijas burātāju flote pēdējos gados praktiski maz paliecinājusies un uz jahtām kvalificētais sastāvs ir nostabilizējies.

Šajā periodā augstāko kvalifikāciju — tāljūras jahtu kapteinis — ieguvuši: Gunārs Šteinerts (Jūrnieceības departaments, Usmas jahtklubs) Uldis Bunga (SB "Daugava" jahtklubs), Andrejs Lazdāns un Aleksandrs Popovs (abi no Republikas centrālā jahtkluba).

1989./1990. mācību gadā kursos mācījās un lika eksāmenus 21 pretendents II klases jahtu vadītāju kvalifikācijas iegūšanai. Visus eksāmenus sekmīgi nokārtoja un apliecības

saņēma 13 burātāji. No 29 I klases jahtu vadītājiem eksāmenus nevarēja nokārtot 6, bet jahtu kapteiņiem: no 11 — 4.

1990./1991. mācību gadā teorētiskos eksāmenus sekmīgi nolika 25 nākošie II klases jahtu vadītāji. Viņiem navigācijas laikā jākārtoti tikai praktiskais jahtas vadīšanas eksāmens.

No 8 pretendentiem uz I klases jahtu vadītāja kvalifikāciju ar eksāmenu navigācijā netika galā trīs. Sekmīgajiem jānovēl vasarā veiksmīga prakse; sezonas beigās viņi varēs saņemt nopelnītās apliecības.

Eksāmenā jahtu kapteiņu tiesību iegūšanai no 8 pretendentiem navigācijas uzdevumu nespēja atrisināt četri.

Skolas sekmīgāku darbu ļoti traucē savu telpu trūkums. Daudzos priekšmetos varētu izgatavot uzskā-

tes līdzekļus, kas ievērojami palīdzētu mācībās un ietaupītu laiku, bet mums tos pat nav kur glabāt. Visus pēdējos gadus izlīdzamies ar Rīgas Tehniskās universitātes Elektroenerģētikas fakultātes laipno palīdzību, kas atvēl kursu nodarbībām bez maksas savas auditorijas. Gribu pateikt lielu paldies šīs mācību iestādes galvenajam enerģētiķim SB "Daugava" jahtkluba biedram Gunāram Purviņam par palīdzību telpu jautājuma nokārtošanā.

Par samērā sekmīgo kursu un eksāmenu norisi jāteic paldies visiem kapteiņiem — kursu pasniedzējiem, kuri savu laikietilpīgo darbu veic par gluži simbolisku samaksu.

Skola ir sagādājusi jauna starptautiska parauga apliecības un diplomus un pēdējos gados visu kategoriju jahtu vadītājiem un kapteiņiem varam tās izsniegt.

Arnis Mežulis

KO DARA JAHTU MODELISTI?

Latvijas jahtu modeļu burātāju 1990. gada navigācijas maratons noslēdzies, apkopoti rezultāti, noteikti uzvarētāji, un ir zināma rangu tabula. Pirmo reizi Latvijas meistarsacīkstes ietvēra 12 regates, tās sākās aprīlī, bet sezonas noslēgums bija vēlā rudenī. Skeptiķi gan teica, ka tas ir par daudz, nekas nesanāks, tiesnešiem sportistu un komandu kopējās ieskautes rēķini var sajukt, nenotiks plānotās regates, neizturēs gan burātāji, gan jahtas — un kas tik vēl var notikt! Ne jau visas regates izdevās sarīkot bez grūtībām un sarežģījumiem, un ne jau tas bija pašmērķis, ka pēdējo piecu gadu laikā Latvijas meistarsacīkstēs regašu skaits pieaudzis no vienas līdz 12 gadā. Tas ir nepieciešamais priekšnoteikums, lai Latvijas sportisti būtu pietiekami pieredzējuši, lai varētu startēt ne tikai PSRS čempionātos, bet lai varētu iziet Eiropas burātāju sabiedrībā.

Agri uzsāktā sezona Latvijas burātājiem atnesa pirmos pozitīvos rezultātus jau PSRS zonas kausa izcīņā

Ļeņingradā, kur bez regates rīkotājiem piedalījās visu Baltijas republiku un Moldāvijas komandas. Jau pamatā bija izslimotas galvenās "bērnu slimības" jahtu modeļu tehniskajā sagatavošanā, jo tikai uz ūdens un sacensību laikā, visdažādākos ekstremālos apstākļos atklājas nepilnības un kļūdas, kuras radušās, konstruējot, būvējot un modernizējot sporta laivu, tās takelāžu un radiovadības sistēmas, jo tikai tad, kad viss darbojas nevainojami, var sākties īstā cīņa ar sāncensiem, nevis tikai pašam ar savu nevarēšanu un savas jahtas trūkumiem. Izcīnītā 2. vieta zonā deva tiesības piedalīties PSRS kausa finālā, bet tas mums aizgāja secen, jo neatrādās līdzekļi komandējumam uz Nikolajevu.

Dedzīgas cīņas Latvijas Republikas regatēs turpinājās nepārtraukti, jo katrs dalībnieks krāja sev un savai komandai ieskautes punktus, kuri summējas visas sezonas laikā. Sacensību organizēšanā nesavtīgu palīdzību sniedza zvejnieku saimniecība

"Auda", jahtklubi "Daugava" un "Auseklis", rūpnīcas "Sarkanā zvaigzne" un VEF, Bīķernieku kompleksā sporta bāze, Rīgas Jauno tehniķu stacija, Jaunatnes progresu savienības Rīgas pilsētas komiteja, DOSAAF ūSV TSK un jahtu modeļu burāšanas entuziasti, kuri ir pelnījuši sirsnīgu pateicību. Ar katru nākošo regati mūsu burātāju rezultāti pieauga acīmredzami, cēlās to kopējais meistartības līmenis — un cīņās par līdera pozīcijām sevi pieteica arvien jauni dalībnieki, parādot savu varēšanu.

Pēdējā lielā pārbaude Latvijas komandām pirms PSRS čempionāta bija Lietuvā — Kuršu jomas regate, kur nokļūt mums ar savu transportu palīdzēja z.s. "Auda". Kuršu jomas regatē līdz ar daudzajām kreiserjahtām pirmo reizi kopējā programmā bija iekļauti arī pa radio vadāmo jahtu modeļu starti. Pasākums grandiozs un lieliski organizēts ar daudz sponsooru — Lietuvas uzņēmumu atbalstu. Bukletā nav aizmirsti arī uzvarētāji no Latvijas. Žēl, ka no lielās Latvijas kreiserjahtu burātāju saimes nebija neviena dalībnieka, lai spodrinātu Latvijas burātāju slavu un demonstrētu savu māku tradicionālajās 23. Kuršu jomas regates batālijās. Klaiņēdas jahtkluba mastā blakus Lietuvai, Anglijai, Zviedrijai, Somijai, Igaunijai, Krievijai un Baltkrievijai karoga tikai modeļu jahtu burātāji atveda un pacēla sarkanbaltsarkano karogu — pirmo reizi tik svinīgi un tik prestižā sabiedrībā. Regate jau nebija tikai svētki vien, tā bija cīņa, savu spēku pārbaude un skola. Komandu vērtējumā bijām pirmie, bet individuāli visās trijās starptautiskajās klasēs uzvarēja PSRS izlases dalībnieki no Ļeņingradas un Baltkrievijas. Līdz profesionāļu līmenim vēl

patālu, bet bija ko pamācīties gan no citiem, gan no savām kļūdām.

Sezonas augstākā ranga sacensības notika Dņepropetrovskā — PSRS komandu čempionāts. Dažādi bija iemesli, ka Dņepropetrovskā Latvijas Republiku pamatā pārstāvēja otrais izlases sastāvs: F5—E — Armands Cekuls, F5—M — Sergejs Maslovs, F5—10 — Gunārs Dzenītis — visi seniori no jahtkluba "Daugava" un jaunieši: F5—E — Edijs Jurgens (Rīgas JTS), F5—M — Dmitrijs Jesarevs (VEF) un Konstantīns Jefimovs (Rīgas kuģu remonta rūpnīca). Jāatzīst, ka starti izdevās mūsu iespēju robežās, un tā izcīnīta ceturtā vieta aiz Krievijas, Ukrainas un Baltkrievijas komandām. Piebīdīšu, ka 1989. gadā bijām sestajā vietā, bet 1988. gadā — septītie. Tas nu gan patiešām apliecināja daudzo regulāro sacīkšu lietderību, jo bijām sagatavojušies labāk par saviem sāncensiem no Ļeņingradas, Igaunijas, Uzbekijas un Kaukāza republikām.

Rudens regates lika vēl pilnveidoties, lai varētu ierindoties ranga tabulas augšgalā, lai līdz ar to iekļūtu republikas izlašu komandās un varētu pretendēt uz radioaparātūras saņemšanu nākamajai sezonai.

Ziemas sezonā arī darbs neapstāst. Ir jāapgūst izmaiņas sacīkšu noteikumos, jāsāk mācīties teorētiski arī taktiskā cīņā. Jābūvē jauni jahtu modeļi, arī pašreizējie prasa papildinājumus un modernizāciju. Ir iegūta informācija, ka pēc NAVIGA (Pasaules kuģu modeļu būvētāju un kuģu modelismā sporta organizācija) tradīcijām, tāpat kā PSRS, regates parasti rīko iekšējās, slēgtās ūdenskrātuvēs, kur pārsvarā valdošie vēji ir vāji, tāpēc, lai uzlabotu rezultātus, bez universālās takelāžas ir

jāgatavo un jāapgūst augstā takelāža, bet IMYRU (Starptautisko sacīkšu jahtu modelisma savienība) regates notiek jūras tuvumā, spēcīgā vējā, lai skrējieni būtu dinamiski, bet tam nepieciešama sevišķi zema takelāža ar vētras buru komplektu. Un tā maratons turpinās arī ziemā, tikai sacensību kalendārs par to klusē.

Latvijas Olimpiskās komitejas (LOK) nodibināšanās bija arī viens no iemesliem, lai jahtu modeļu burātāji kļūtu darbīgāki. LOK taču aicina uz patstāvību, meklēt starptautiskus kontaktus, censties iziet pasaules sporta arēnās. Izdevās nodibināt sakarus ar Starptautisko sacīkšu jahtu

modelisma savienību (IMYRU), tika arī izveidota Latvijas Jahtu modelisma sporta apvienība (LJMSA), lai nākotnē varētu kļūt par IMYRU biedru. No IMYRU saņemta iepriekšējā informācija, ka Latvijas jahtu modeļu burātāju delegācija varētu ierasties Somijā uz IMYRU rīkoto Eiropas 1991. gada čempionātu. Tā soli pa solītim šīrāmies, lai izkļūtu pasaulē paši ar savu Latvijas karogu.

*Gunārs Dzenītis,
Latvijas Jahtu modelisma
sporta apvienības priekšsēdētājs*

CAURI ŠAURUMIEM UN JŪRĀM UZ TELAVIVU

Ar saviem katamarāniem izjauktā veidā esam Odesā. Tā ir mūsu starta vieta.

Mēs — tie esam Edgars Lauceņnieks, Arnis Ozols, Igors Veikmanis un Aleksandrs Starovoitovs — viena komanda ar katamarānu "Centaurus", un otrā komanda: es — Laimonis Gailis, Vilis Žuromskis, Kaspars Graudiņš un Emīls Ķaune ar katamarānu "Halejs". Divi mūsu ekspedīcijas dalībnieki dažādu iemeslu dēļ pēdējā mirklī pārdomāja, un tā mēs palikām miniiespējamā sastāvā.

Neesam jau nekādi iesācēji, Baltijas jūra ir izburāta no Klaipēdas līdz Ļeņingrādai (Sanktpēterburga), daudzkārt esam piedalījušies kādreiz tik populārajos Baltijas kausa mačos, esam pabijuši Somijas ostās, bet

dienvidu jūras mums bija liels zināmais.

Pēc nedēļas smaga un nogurdinoša darba zem karstās saules no agra rīta līdz tumsai mūsu katamarāni ir kārtībā.

Jā, izpelnījāmies arī vietējo burātāju cieņu un apbrīnu, un tas mums pašiem bija tāds kluss gandarījums un prieks. Un, atceroties visu, tas tiešām bija visgrūtākais un nepateicīgākais posms. Bet mūs taču neviens nedzina, izņemot lielo ceļojuma vilinājumu.

Vēl pēdējie provianta papildinājumi, ostas un muitas formalitātes, un beidzot 24.07.90. mēs atstājam Odesas jahtklubu un dodamies uz Bosforu. KK—225° (kompasa kurss).



Kapteinis L. Gailis (pa labi) un matrozis E. Ķaune Stambulā

Laiks tīri ciešams, un pirmā diena aiziet lēnā vējā, sakārtojot saimniecību. Naktī vēl uzliņā sīks, atsvaidzinošs lietutiņš. Melnā jūra tiešām ir ļoti melna. Ūdens dažbrīd šķita ļoti melns un smags. Dažbrīd pat specifiska smaka — un vēl naktī spīd. Izrādās, ūdenī mītot sīkas fosforescējošas sīkbūtnes, kuras tad arī, saskaroties ar kuģa korpusu un stūri, spīd. Bez sevišķiem piedzīvojumiem pāiet arī nākošā diena.

Naktī vējš pieņemas spēkā līdz 5—6 ballēm — brīvs bakštags, kurš strauji nes mūs pretī Bosforam.

Lai neieskrietu Bosforā tumsā, noņemam grotu, un vienu brīdi buļļam ar mastu. Un tad jau tālumā parādās Bosfora bākas. Viss kārtībā.

Un tā rīta gaismiņā ieejam tik ilgi gaidītajā Bosforā. Daudz dzirdēts un

lasīts par šo šaurumu — galvenokārt jau vēl no skolas laikiem, un beidzot mēs ar spirtu ceļa vēju "ķemmējam" viņu cauri.

Esam zem diviem tiltiem, kuri savieno Eiropu un Āziju. Bosfora stāvajos krastos daudz katedžu, pie kurām lejā, krastā, nelieli jahtklubu, pilni ar jahtām un motorkuteriem.

Pēc otrā tilta parādās arī Stambula. Piestājam pasažieru ostā un veltīgi gaidām 5 stundas — cerībā nokārtot formalitātes. Neviens par mums neinteresējas, un nevienam neesam vajadzīgi. Grūti atrast kādu, kurš saprastu angliiski. Beidzot noskaidrojām, ka visas iestādes slēgtas un šodien vairāk neviena nebūšot, un tā mēs dodamies tālāk uz jahtklubu Ešelki, apmēram 5 jūdzes aiz Stambulas.

Klubā nevienu neinteresē, kas mēs un no kurienes. Galvenais ir maksa par stāvvietu — un tā mūs satricē — 20 dolāru par katru korpusu. 40 dolāru par diennakti. Nu, kāds serviss — tāda arī maksa. Klubs ir tikai nesen izbūvēts — vieta apmēram 200 jahtām. Daudz jūras motorkuteru — zvejai un atpūtai. Uz steķiem visapkārt ostai ir automašīnu stāvvietas. Ik pēc 20 m speciāli ierīkotas vietas ūdens, elektrības, telefona vai kabeļu televizora pieslēgšanai. Serviss visaugstākajā līmenī.

Pēc nelielām sarunām izdodas vienoties par tradicionālo minimālo taksi — 10 dolāriem. Dažreiz jau arī mūs paglābj tas, ka esam no nabagu zemes, lai arī burājam zem sarkanbaltsarkanā karoga, mūsu pasēs ir rakstīts "PSRS".

Izmantojam savu īso apstāšanos, lai iepazītos ar mazpilsētu, bet nākošajā dienā apskatām Stambulu — slavenos tirgus un svētnīcas.

Pilsētā mūs pārsteidz tāda lietugāze, ka vienā mirklī ielas pārvēršas straujās upēs. Veikaliņu un kafejnīcu īpašnieki lielā steigā slauka visu lieko un gruzus ārā straumē, kas visu noskalo lejā. Tikpat ātri, kā sākusies, lietugāze pāriet, uzspīd saule, un ielas ātri kļūst tīras un sausas, bet lejā, krastmalā, dažādi agregāti savāc visus atkritumus un dubļus.

Stambula ir liela un kontrastu pilna pilsēta, un šeit ir labi redzama starpība starp milzīgo greznību un arī nabadzību.

Vakarā ar stīvām kājām "lecam atkal savos zirgos" — un "avanti"!

Nākošajā dienā izburājam cauri Marmora jūrai, un priekšā ir Dardaneļi (cik pazīstams nosaukums!).

Bet Marmora jūra ir gluži kā mūsu Rīgas līcis. Tikai ūdens citāds —

silts un dzidri zils. Kas par peldēšanas!

Dardaneļu šaurumā ir skaista ostas mazpilsētiņa — Čanakalle. Nevaram neko darīt, ostā jāieiet pašā nakts melnumā. Visapkārt uguņu jūra. Saprast nevar neko — dodamies krastā, ļaujoties uz intuīciju. Svešā ostā — bez motora, bez plāna un shēmas — tas nemaz nav tik vienkārši.

Tikai otrā rītā secinām, ka esam "trāpījuši desmitniekā". Nokārtojam ostas policijas un muitas formalitātes — mazpilsētās tas ir ātrāk un vieglāk. Atkal neliela atpūta, papildinām ūdens krājumus, nosūtām atklātnes draugiem un paziņām, pastaigājam pa pilsētu, un nākošās dienas pēcpusdienā diezgan sarežģītos meteoapstākļos veiksmīgi izdodas izsprukt no mazā līcīša — un pie spīrta, spēcīga ceļavēja "ielecam" jau Egejas jūrā. Pēc kartes tā pilna ar lielākām un mazākām salām. Ir 01.08.90.

Ceļojums pa Egejas jūru mums bija viens no interesantākajiem un pārsteigumu pilns.

Dienā parasti bija patīkami: 2—3 balles stiprs ceļavējš — saule, peldes, pusdienas, vakariņas, atkal peldes — lieliski! Bet, tuvojoties vakaram, siltais gaiss gāzās no kalniem lejā, un vienā mirklī jūra pārvērtās.

Vairākkārt dabūjām raut buras nost un visu nakti burāt tikai ar mastiem vien — tie mums aerodinamiskie — ar lietderīgo laukumu 7 m² un pie pusvēja un bakštāga klausīja tīri labi. Bija arī bezvējš starp daudzām salām, kad straume mūs nesa nepavisam uz to pusi, kur vajadzēja.

Bija arī neizprotami pārsteigumi, kad diezgan spīrta 4—5*ballu vēja gribējām aiz kādas nelielas klinšai-

nas salīnas mazliet atpūsties, bet iekļuvām tādā "rorē", ka bijām priecīgi, izkļūstot no šī "aizvēja" ārā. Pašā krastā pie salas vilka tāds brāzmais, spēcīgs vējš — 20 m/sek, ka norāva otrā katamarāna Tallinā šūtā grota stūri. Dieva laime, ka aiz salas atkal vilka parastais vējš.

Sastapām arī vairākus delfīnu barus. Kādi 10—15, ilgu laiku draiskojoties, pavadīja mūs, ik pa brīdim it kā pēc komandas 3—4 reizē izlecot no ūdens, vai arī, galvu pagriezuši, skatījās uz mums. Likās, viņi mūs redz un saprot — tiešām mūsu mazākie draugi ūdenī!

Pie Lesbas salas nolēmām nepieštāt, bet doties tālāk uz Hiju. Tā ir nākošā sala mūsu kursā. Skaista ostas pilsēta, kurā pietāj lielle prāmjī ar tūristiem. Skaistas pludmales, krodziņi un kafejnīcas no vienas vietas.

Iepazīstamies ar mūsu jauno draugu Trifonu, kāda neliela krodziņa īpašnieku, kurš lieliski runāja angliki — tieši mūsu līmenī. Tad arī mums bija interesanti paklausīties un no viņa daudz ko uzzināt. Papildinājām savus ūdens krājumus un uzlādējām arī akumulatorus, mazliet atkopojušies — atkal uz priekšu.

Piepalīdzot mainīga virziena un stipruma vējam, pēc trim ne visai sarežģītas navigācijas dienām nonācām vienā no skaistākām ostām un salām — Rodā.

Ir jau 05.08.90. Atkal jāpiestāj krastā melnā tumsā, un atkal pirmā piegājienā "trāpām" Istaļā un vienīgajā pareizajā vietā. Šoreiz gan tā ir enkura vieta — un mēs tur neesam vienīgie. Un, kas nav mazāksvarīgi, tad ne mēs traucējam policiju, ne tā mūs, un arī dolāri paliek mums.

Jahtklubs no iekšpuses pārpildīts, bet serviss, kā visur, ļoti labs. Jahtas

no visas pasaules, bija arī no Austrijas, un daudzi ziņkārīgie mūs jauca, un mums nācās skaidrot starpību, kas ir "*latvian—red*" un kas ir parasti sarkanais. Jā, Roda ir tūristu paradīze! Un daudz ceļo jaunieši, pavisam vienkārši — viss viņiem ir līdzi, guļammaisu ieskaitot. Un ēnainos parkos, ērti bariņos iekārtojušies, viņi pusdienoja vai atpūtās.

Arī mēs nevarām sūdzēties par mūsu atpūtu. Pludmale blakus. Visas jahtkluba ērtības mūsu rīcībā. Pārtikas mums vēl papildnam. Ernīlītis cep pankūkas, kuras ēdam ar ievārtījumu. Iznāk arī sulām, suvenīriņiem un arī aliņiem. Esam visi nosauļojušies. Vienīgi pēc katras peldes jānoskalojas, jo ūdens ļoti sāļš.

Tā jauki atpūtušies, 08.08.90. dienas vidū startējam tālāk.

Dodamies Vidusjūrā — priekšā garākais posms Roda—Kipra. Priekšā pēdējā jūra un pēdējā sala, lielākais posms jau aiz muguras. Tas viss paceļ mūsu garastāvokli un vairo spēkus.

Šajā posmā dabūjām stiprāko pūtienu un atkal naktī.

Nez kāpēc visniknāk pūš tieši naktīs. Bija gan arī bezvēja naktis. Bet pirmā pēc Rodas bija nikna. Nevaru pateikt, cik stiprs pūtiens bija, bet visu nakti skrējām ar maziem vētras "fociņiem". Uz rīta pusi vējš gan pierima, bet vilņu rullī bija tādi, ka starp vilņiem viens otra masta galiņu tik tikko varējām saredzēt. Vilņi gari, jo dziļums tur līdz vienam kilometram. Un šajā garākajā posmā mums ļoti palīdzēja mūsu navigācijas brīnums VEF radio un raidstacija Limasola, kuru jau sen nopeilējām un kura raidīja visu diennakti brīnišķīgāko mūziku — līdzīgi Luksemburgai ar reklāmu pastarpām. Un tā



Roda

mūsu Limasola, līdzīgi Rītaizvaigznei, veda mūs uz mērķi, un 09.08.90. jau uz vakara pusi parādījās Kipra. Strauji nāca virsū tumsa, un mēs nolēmām ieiet pirmajā ostā Pafā.

Ostiņa pavisam maza. Daudz zvejas kuģu, bet ir arī jahtas un lieli jūras motorkuteri.

Lai arī no rīta taisāmie doties tālāk, departamentā tomēr iekasē no mums 10 dolārus.

Nākošā dienā startējam uz Kipras ostu Limasolu, kura atrodas vairs tikai jūdzes 30 uz austrumiem. Lēnā vējā, kurš brīžiem rimst pavisam, vakara pusē ieejam Limasolas zvejas ostā — jāsaka, sev par laimi. Jahtklubs ir blakus, bet ļoti maziņš, un diez vai mums tur būtu labāk. Starp zvejas kuģiem stāvot, iegūstam ļoti daudz draugu gan starp zvejniekiem,

gan arī muitas un departamenta darbiniekiem.

Interesanti iepazīt zvejnieku dzīvi un darbu. Cepam zivis katru dienu. Zvejnieki atdod mums zušus, jo viņi šos "mūdzus" neēdot. Iepazīstamies ar pilsētu.

Vakaros pilsētas centrā notiek brīvdabas izrādes un koncerti. Viss domāts tūristu izklaidei. Izbraukumi ar kuģiem, laivām, bāri, kafejnīcas, pludmales! Viss jūsu rīcībā — tikai maksā!

Bet zvejnieku darbs nav viegls. Dienā 30—40° karstums, un, tikko zivtiņas pārvestas krastā, tā tūlīt uzpircēji no veikaliņiem un restorāniem ir pretī — un viss tiek aizvests. Visi parasti strādā vai nu naktī, vai agri no rīta, pirms nav iestāties karstums.

Dienas vidū visi atpūšas kaut kur ēnā vai krodziņos, bet veikali ir slēgti līdz vēlai pēcpusdienai. Jā, Limasola ir maza, skaista ostas un kūrorta pilsēta. Bet rupjmaizes viņiem nav, mūsējā ir sākusī pelēt. Papildinām pelēkās un baltās maizes krājumus, pāris milzīgu arbūzu, un atkal uz priekšu.

11.08.90. Starts uz Haifu — pēdējās 120 jūdzes. Patīkamā 2—3 ballu stiprā sānu vējā lēnām tuvojamies galamērķim — Haifai.

Esam priecīgi pacilātā garastāvoklī. Gan vēja, gan provianta, gan ūdens mums pietiekami.

Bet jūtamas izmaiņas starptautiskajā situācijā. Vairākkārt mūs aplido gan lidmašīnas, gan helikopteru grupiņas. Virsū gan nešauj. Izraēlas krasti iznirst pēkšņi rīta agumā no dūmakas, un reizē ar to parādās divi ātrgaitas sardzes kuģi,

uz kuriem kareivji ar automātiem rokās un kokainām sejām, bruņavestēs un ķiverēs.

Pēc dokumentu pārbaudes konstatē, ka esam mazliet kļūdījušies un ne tur iebraukuši. Haifa ir mazliet pa kreisi. Visi paliek smaidīgāki un prombraucot pat pamāj mums ar roku. Tādu karogu viņi redzot pirmo reizi. Uzspīd saulīte, dūmaka izkļūst, un turpat jau ir Haifa.

Tā ir liela ostas pilsēta, izveidojusies skaistā, dabiskā līcī. Šeit ir vairākas ostas, bet tikai viens neliels jahtklubs. Pilsēta ir ērti izkārtojusies no krasta līdz slaida kalna galam. Krastmalā, tuvāk, ir vecā Haifa, bet tālāk kalnā — jaunā, ar modernām jaunceltnēm un hoteliem.

Nokārtojam atkal ostas, muitas, policijas formalitātes, kuru gan šeit ir vairāk salīdzinājumā ar citām os-



Telaviva. Senā Jafa

tām, bet tomēr mazāk nekā pie mums.

Pēc tam pārejām uz mazo klubu, kur ar mūsu jauno draugu un komoda palīdzību atrodam atkal divas vietas, kuras ir tikai mums. Jā, burātāju solidaritāte ir ļoti patīkama. Un atkal jaunas un interesantas iepazīšanās. Palīdzot mūsu jaunajam draugam Denisam, kurš ir milzīga tankkuģa kapteinis un kaislīgs burātājs, ātri iepazīstam ostu, klubu un pilsētu. Satiekam bijušos rīdziniekus, kuriem arī ir prieks un milzīga interese par mums un Latviju. Vakaros ir daudz ciemiņu, interesantas tikšanās.

Ierodas arī mūsu sponsori, un ceļojumā parādās vēl viena korekcija — jāiet uz Telavivu!

Vai, tik ļoti vairs negribas! Bet pēc visa tas jau tāds slukums vien ir.

Tādā noskaņojumā tad arī 13.08.90. ap 19.00 vakarā dodamies

ārā no Haifas pēdējā pārbraucienā. Visu nakti pretīgā "žorgā" kreicējam un nez cik ilgi būtu vēl tā burājuši, ja otrā rītā vējš nebūtu mazliet iegriezies, un mēs, pārvarot pēdējās 30 jūdzes, ieradāmies Telavivas vecajā ostā Jafā. Ir dienas otrā puse — tā ap 15.00, un mums pretī ir sagaidītāju pulciņš un problēmu vairāk nav. Dokumentu nokārtošana jau aizņem pavisam īsu laiku. Atkal daudz ziņkārīgo, jaunas iepazīšanās.

Visi interesējas par mūsu karogu. Bet nākošajā dienā mums uzklūp vesels fotokorespondentu un reportieru bars. Katrs varēja kaut ko pastāstīt. Daudzi no reportieriem runāja krieviski. Taisām reklāmu sev, mūsu kopējai lietai un Latvijai. Sarkanbaltsarkanais karogs šeit ir pirmo reizi Izraēlas pastāvēšanas vēsturē.

Apciemo mūs arī Mihelsonu ģimene no Rīgas, kura Telavivā dzīvo



Telaviva

jau 15 gadu, mums Rīgā vēl ir daudz kopīgu draugu. Jā, tā pasaulīte tomēr ir ļoti maza!

Vakarā izbraukājam Telavivū. Mihelsoni mūs iepazīstina ar pilsētas skaistākajām vietām un vēsturi.

Pludmale ir gandrīz pilsētas centrā, bet lieliskais jahtklubs ir pludmales centrā. Nākošajā dienā taisāmie braukt uz Jeruzalemi, kad atkal pēkšņa programmas maiņa — nesakrīt prāmja un lidmašīnas atiešanas laiks no Kipras, kur mums jau ir biļetes, un mums jābrauc 3 dienas ātrāk. Mēs steigā savācam mantas un ar diviem taksometriem drāžam uz Haifu.

Haifa paspējam savlaicīgi un, piepalīdzot daudziem saprotošiem cilvēkiem, dabūjam arī biļetes uz prāmja. Vēlreiz naktī — jau ar lielu mieru sirdī — šķērsojam Vidusjūru un no rīta jau otrreiz esam Limasolā. Tad seko pēdējais pārbrauciens ar mikrobusiņu līdz Larnakai. Tā ir Kipras starptautiskā lidosta un skaista pilsēta ar visjaukāko pludmali.

Lielisks arī jahtklubs, kurā mūs nelaida iekšā — bez viesu kartēm ie-

eja aizliegta. Un divi policisti to uzrauga visā nopietnībā.

Mums visjaukākā vieta izrādījās vīnogām noaudzēta lapenīte, kuru saimnieks uz trim dienām laipni atvēlēja mūsu rīcībā. Nu tā bija kā pasaka! To nevar aprakstīt, to vajag pašam izbaudīt. Pēdējās trīs dienas Kipras pludmalē mēs tiešām atpūtamies, sauļojoties un peldoties, arī apmeklējot krodziņus, cik nu mūsu valūtas rezerves atļāva.

Nakts lidostā pagāja pārrunās ar apbruņotu policistu, kurš bija ļoti labi informēts par visām mūsu trim mazajām Baltijas republikām, simpatizēja mums un zināja pat mūsu politiskos līderus. 5.00 mēs ieņemām vietas lidmašīnā, bet vakarā 23.00 nosēdāmies Sofijā, pēc tam Maskavā — un atkal Rīgā.

Jā, daudz skaistu vietu ir uz zemeslodes, un lieliski ir ceļot, bet nekur nav tik jauki kā mazajā Latvijā.

Laimonis Gailis,
katamarāna "Halejs" kapteinis

KATRAM SAVS HORNAS RAGS

22. februāra rītā aiz kreisā borta parādījās zeme. Zemi pakalni kā pelēki mākoņi bija redzami pie apvāršņa. Saule tikko bija uzlēkusi un apspīdēja malējo kalnu — Hornas ragu. Jahta "Fazisi" tuvojās regates apkārt pasaulei — "Wuhbread Round the World Race" — 89/90" kulminācijas punktam. Uz jahtas bijām 16 vīru: amerikāņi Skips Novaks un Rodžers Voens, francūzis Tjerī Ranū, jaunzēlandietis Dels Tremens, des-

mit burātāju no dažādām Padomju Savienības pilsētām un divi Latvijas pārstāvji — Edgars Terjohins un Arāms Leibovičs. Komanda bija satraukta, arī mani pārņēma nemiers.

"Kas bija pirms tā visa? Kad šis ceļš sākās? Vai patiesi pēc dažām stundām būsīm zemeslodes leģendārajā vietā?" — šādi jautājumi nedeļa man mieru, es meklēju atbildi. Varbūt viss sākās 1988. gada rudenī, kad manā dzīvoklī atskanēja telefona zvans.



Jahtas "Fazist" maršruts

— Nebrīnieties, ja jūs izsauks uz Maskavu, lai testētu atbilstību regatei apkārt zemeslodei, — klausulē teica TASS korespondents Vsevolods Kukuškins. Šis cilvēks mani labi pazina, varbūt pat pārāk labi, labāk nekā es pats un bija ieteicis manu kandidatūru atlases konkursam.

— Vai esmu gatavs šādam pasākumam? — bija jājautā sev pašam.

Un ar kādu jahtu gan varētu startēt padomju komanda, ja šādam mērķim piemērotu jahtu Padomju Savienībā nav, bet tās projektēšanu var pielīdzināt kosmiskās programmas izstrādei? Jautājumu bija daudz. Kādas ir manas izredzes? Viena no simta? Vai viena no tūkstoša? To es nezināju, bet es zināju, ka šī iespēja ir vienīgā un es nevarēju no tās atteikties. Nākošajā dienā es sāku rīta krosu, un šie skrējieni mani galu galā atveda līdz Hornas ragam. Vēl pirms tie aizveda mani līdz mazai pilsētiņai Melnās jūras piekrastē, kuras nosaukums — Poti — vēlāk bija lasāms ahterī jahtai, kuru mums nācās tur uzbūvēt. Viss risēja tā, ka šķita, jo vairāk šajā projektā bija paveikts, jo nereālāka tā īstenošanas iespēja. Likās, ka tikai brīnums var pārvērst šo sapni īstenībā. Un es noticēju šī brīnuma iespējamībai, tāpat kā tie nedaudzie entuziasti, kuri izturēja, un 2. septembrī 23 jahtas no 13 valstīm startēja Solenta līcī, iepretī burāšanas sporta meikai Vaitas salā. Pēc tam bija pirmais finišs Urugvajā, tad Austrālijā, Jaunzēlandē, Antarktīdas aisbergi, un kādā brīnišķīgā rītā (bet laiks tiešām bija brīnišķīgs) pie apvāršņa iznīra Hornas rags.

Šo punktu nēsasniedza visi. No pārpūles, neizturējis psiholoģisko spriedzi, aizgāja no dzīves Aleksejs Griščenko, mūsu būvdarbu galvenais



Jahta "Fazisi"

vadītājs un jahtas "Fazisi" pirmais kapteinis, kas bija ziedojis tai visus savus spēkus. Posmos mainījās komandas locekļi, mainījās sponsori, tika vākti ziedojumi, sardze nomainīja sardzi, sarkanā un zaļā gaismā mirdzēja ūdens šlakatas, jahtas priekšgalam šķēlot viļņus, mirdzēja jahtas kīl-ūdens — jahta virzījās uz priekšu, brīnums turpinājās, tas aizveda mūs līdz Hornas ragam. Šo tikšanos gaidīja visi, uz klāja iznāca abas sardzes. Nomainījām priekšburu, jahta sasvērās spēcīgāk un metodiski šķēla Klusā okeāna pēdējos viļņus. Priekšā mūs gaidīja Atlantija.

— Skip, kuru reizi tu redzi Hornas ragu? — es pajautāju mūsu kapteinim Skipam Novakam.

— Ceturto, Rami, — viņš sacīja.

— Apsveicu tevi, Skip, — es teicu.

— Apsveicu tevi, Rami, — skanēja atbilde.

Bet galvā joņoja domas. Kā es līdz šējienei atkluvu? Šķiet, ka viss sākās jau ilgi pirms telefona zvana. Varbūt tad, kad es pirmoreiz ieraudzīju nepabeigtas jahtas dzelteno ozolkoka korpusu, tās jahtas, par kuras kapteiņi es vēlāk kļuvi. Varbūt jau tad, kad pirmo reizi tur sastapu cilvēkus, "kuri nebija man par auklēm, bet spēja mani iedvesmot", kā ir teicis Džošua Slokams, pirmais burātājs, kas vienatnē apbraucis apkārt zemeslodei.

Un, kad mēs burājam starp ledus kalniem Dienvidu okeāna tukšnesīgajos ūdeņos, iztēlē kaut kur tālu, zemeslodes neredzamajā pusē, es redzēju mazu valstiņu Latviju, kurai mana sirds bija neizsakāmi pateicīga. Tur, šajā valstī, es satiku cilvēkus, kuri mani uzaudzināja, iemācīja mīlēt darbu, nevairīties no grūtībām. Tur, Baltijas svina pelēkajos ūdeņos, lietainās rudens dienās es iepazinos ar Neptūna likumiem.

Tagad pēc senas jūras tradīcijas pie Hornas raga man uzticēja godu pacienāt Neptūnu. Videokameru un fotoobjektīvu priekšā es atlēju malku Neptūnam no pudeles, kas bija atvesta līdzī no Latvijas.

— No kapteiņa un komandas, — es uzsaucu tostū, un Neptūns saņēma savu tiesu. Man bija prieks, ka degvīnu esmu atvedis no mājām. Šķita, ka tā es turpinu senu tradīciju. Burātāju un jūrasbraucēju tradīcijas, kas dzimušas sen senis Dzintarijūras krastos un uzplaukušas zem sarkanbaltsarkanā karoga. Es jutu, ka esmu atnesis šo karogu līdz šējienei, līdz Hornas ragam, un es biju laimīgs.

Droši vien ir jābūt jūrniekam, ir jānoiet šis ceļš, jānonāk šajā vietā, lai saprastu manas izjūtas. Tikko biju beidzis darbu zem klāja, mugurā man bija kombinezons, ap vidu glābšanas

josta, un es zināju, ka esmu gatavs veikt jebkuru darbu.

Es nekad speciāli nebiju centies nokļūt līdz šējienei, bet zemapziņā droši vien visu savu dzīvi gatavojos šim momentam. Visu dzīvi es biju gatavojies tikt ar vētru, un, kaut arī laiks bija brīnišķīgs, es jutu, ka esmu gatavs šai vētrai.

Cilvēks ir laimīgs tad, kad ir saņiedzis savu mērķi, kad uzkāpj savā virsotnē. Un laimīgs ir tas, kuram ir savs Hornas rags, ir savs sapnis. Un tikai tagad es sapratu, kāpēc Skips Novaks te ir jau ceturto reizi: arī es gribu šo ceļu atkārtot un nokļūt šeit atkal. Atmiņā atausa septembra vētra pirms pieciem gadiem. "Kad pagājam garāma Hoglandei, es nedomāju — vai nav vienalga — Hoglandes sala vai Hornas rags. Nedomāju, ka Hoglandes akmeņi ir mīkstāki par Hornas raga akmeņiem," — tā es toreiz ierakstīju dienasgrāmatā.

Cilvēks ir laimīgs, kad var pārvarēt pats sevi, izšķirties par kaut ko neparastu, izdarīt izvēli. Un principā nav svarīgi, vai tu uzvari kluba regatē, apej Hornas ragu vai uzdrīksties uz ielas pacelt nosviestu papīru, kad vairākums to nedara, vai arī atdod savu vietu trolejbusā. Arī tas ir tavs Hornas rags, un es biju laimīgs, ka esmu to sapratis. Tikai ļoti tālu vajadzēja aizbraukt, lai saprastu šo vienkāršo patiesību.

Pulksten 7⁵⁰ mēs šķērsojām Hornas raga meridiānu. Edgars Terjohins nodeva sardzi pie stūres un paspieda man roku.

"Es apbrīnoju tavu vīrišķību", viņš man teica. Es ne uzreiz sapratu, ko viņš ar to domāja. Bet tad es atcerējos filozofa Juma vārdus, kurus biju kādreiz lasījis savas bērnības varoņa Fritjofa Nansena grāmatā, ka lai-

THE ORGANISERS OF THE
Whitbread
Round the
World
Race
 1989-1990
 CONGRATULATE

ABRAM LEIBOVICH
 FAZISI

ON THE COMPLETION OF

- Leg 1 The Solent to Punta del Este (Uruguay)
- Leg 2 Punta del Este to Fremantle (Australia)
- Leg 3 Fremantle to Auckland (New Zealand)
- Leg 4 Auckland to Punta del Este (Uruguay)
- Leg 5 Punta del Este to Fort Lauderdale (USA)
- Leg 6 Fort Lauderdale to Southampton (UK)



Charles Williams

REAR ADMIRAL CHARLES WILLIAMS
 CHAIRMAN OF THE RACE COMMITTEE

David Pritchard-Barrett

DAVID PRITCHARD-BARRETT
 CHAIRMAN OF THE
 EXECUTIVE COMMITTEE

Ā. Leiboviča diploms

mīgs ir tas, kura dzīves apstākļi at-
 bilst viņa raksturam, bet vēl vairāk
 cieņas ir pelnījis tas, kurš spēj savu
 raksturu pakļaut dzīves apstākļiem.

Es pildīju koka pienākumus, kuri
 man nebūt nepatīk, bet es zināju, ka
 šis darbs ir nepieciešams, un tas deva
 gandarījumu.

Hornas rags palika aiz muguras. Mēs šķērsojam Lamera šaurumu un bijām jau Atlantijā. Es stāvēju pie stūres, un man šķita, ka mēs iebrāucam dzimtajos ūdeņos, un es atcerējos daudzus vārdus. Mans pirmais kapteinis, mans tēvocis Monass Leibovičs. Mani pirmie profesionālie kapteiņi, zvejas ostas kapteiņi Arturs Krēgers, Dailonis Spāde, Georgs Šmits, Aleksandrs Ušakovs, Kārlis Balodis un Jevgeņijs Kanskis, kuri ie-

vadīja mani burāšanas mākslā. Domāju par kapteini Hugo Legzdiņu, kura biogrāfijā kā spoguļi redzama Latvijas Republikas biogrāfija.

Es biju pateicīgs šiem cilvēkiem un biju lepns, ka viņi te ir ar mani, manā sirdī. Atlantija laistījās saulē. Jahtas "Fazisi" ceļš turpinājās. Ceļš, kas ir atvērts visiem.

Abrams Leibovičs

No krievu valodas tulkojusi

Maija Frīdberga

ZVIEDRIJĀ REDZĒTAIS

Skandināvija. Tā allaž bijusi Baltijas tautu intereses objekts, lai gan, loģiski spriežot, sirdij tā kā vajadzētu just aicinājumu doties pretim saulei, uz siltajām zemēm. Iespējams, ka saistošais ir turienes dzīves standarts, vēlme redzēt — kā civilizētā pasaulē normāli jādzīvo cilvēkam. Tikai jāiesēžas lidmašīnā un jāpārlido jūra, mūsu pašu Baltijas jūra, lai nokļūtu sakoptā pasaulē.

Latvijas Kultūras fonda ļaudis un kreiserkatamarāna "Viestarts" apkalpe kapteiņa Jāzepa Lazdāna vadībā 1990. gadā izvēlējās latviešiem raksturīgo jūras ceļu. Zviedrijas grāmatu apgāda "Daugava" īpašnieki Dagnija un Georgs Šleieri ielūdza mūs saņemt kārtējo savas izdevniecības grāmatu sūtījumu tēvzemes bibliotēkām un Raiņa Literatūras un mākslas vēstures muzejam. Ar šādu mērķi "Viestarts" 1990. gada 16. jūlija vēlā vakarā atstāja Rīgas jūras pasažieru staciju un devās pretim savam pirmajam ārvalstu zēģelējumam.

Līci laiks nebija no tīkamākajiem. Jau vairākas dienas virs Baltijas plosījās ciklons. Cauri Irbes šaurumam tikām veiksmīgi. Baltijas jūra šūpoja vareni. Tad parādījās saules mīlais vaigs, un nu jau droši va-

rēja teikt — brauciens, kas atsvērs visu. Tuvumā un tālumā redzējām baltus kuģus, kas bangojošajā jūrā droši devās uz savām ostām. Katamarāna gaita šādā pūtienā bija droša, lai gan ceļš ieilga — valdīja nežēlīgs pretvējš. Gotlandes salu ieraudzījām trešdienas pievakarē (izbraucām pirmsdien). Cik nu vairs tālu līdz Stokholmai! Tomēr Zviedrijas krastus manījām tikai nākamās dienas nogalē. Jūrā viss bija rimis, pilnīgs bezvējš un dūmaka. "Viestarta" burātāji priecēja ar savu māku un profesionālismu.

Pirmie iespaidi zviedru krastu tuvumā atmiņā iespiedušies visspilgtāk. Lēnais laiks, tāds savāds rāmums un miers, vēl tikai dienas brauciens cauri šērām līdz Stokholmai. Vakara burvībai, protams, piemita

arī savi pārsteigumi. Aiz kādas no neskaitāmajām salinām pēkšņi parādījās augsts, balts skurstenis. Tūlīt atkal pazuda, lai pēc piecām minūtēm visā savā godībā mūsu priekšā iznirtu milzu kuģis, kura sānus rotā jau iztālēm redzams uzraksts "*Viking Line*".

Tovakar garām paslīdēja trīs iespaidīgi prāmji, kas devās pa maršrutu Stokholma — Helsinki. "*Amorella*" (būvēts 1988. g. — 2200 pasažieru, 620 automašīnu, 2000 vietu kajītēs), "*Olympia*" (1986. g. — 2500 — 580 — 2373), "*Cinderella*" (1989. g. — 2500 — 480 — 2500). Lielie Zviedrijas kuģi brauktgribētājus nogādā ne tikai kaimiņzemēs vien — "*Viking Line*" veic pasažieru reisus uz Franciju, Kanādu, Jāpānu, Itāliju, arī Ameriku.

Mēs braucienā cauri šērām sākām četros no rīta, pūta jauka brīžīte, un burāšana drīz vien pārvērtās istā pasakā — visapkārt salas un salīņas, līcīši un šaurumi, kuriem cauri "*Viestarts*" izzēģelēja itin braši. Tas nekas, ka gabals ceļa bija jāveic bez kartes. Zviedrijā kuģu ceļi atzīmēti teicami. Un kuģu un jahtu satiksme ir lieliska. Piektdienas pēcpusdienā, šķiet, tā sasniedza maksimumu — jahtas un kuteri brauca abos virzienos četrās rindās. Tā vien šķita — visa Zviedrija ir uz ūdeņiem.

Ik kilometrā baudījām pretimbraucēju, arī līdzsabraucēju labvēlību. Interese par Latviju un mūsu sarkanbaltsarkano karogu bija patiesa.

Salīnās neredzējām nevienu noplukušu māju un nesakoptu zemes stūrīti. Jā, te uz akmeņiem tiešām auga koki, puķes, skatām itin bieži pavērās akmeņdārzi. Pie katras mājas balts karoga kāts, plīvoja Zviedrijas valsts karogs.

Pēcpusdienā tuvojamies Stokholmai. Tās centrā iekuģojām, veicot

solidu goda apli. Viesu ostā, kas septiņas dienas bija "*Viestarta*" mājvieta, mēs bijām vienīgie katamarāna braucēji. Toties jahtu mastus pat saskaitīt nevarējām. Turīgākie pilsoņi Stokholmā mēdz ierasties savos kuteros, un arī to te bija vairāki desmiti. "*Viestarts*" tūlīt kļuva par apskates objektu. Noenkurojamies blakus jaunatvērtajam slavenā skandināvu burinieka "*Vasa*" muzejam, kas gluži kā Meka pievilka jūrniecības vēstures entuziastus no visas pasaules. Pie septiņstāvēģā muzeja ik rītus sastājas gara rinda (gluži nedabiska Zviedrijai), lai kavētos unikālā kuģa tuvumā, gūtu vizuālo informāciju video-salonus un baudītu maltīti kafejnīcās vai restorānā.

Stokholma ir otra dārgākā pilsēta pasaulē (pārspēj vienīgi Tokija), kur var nopirkt visu no jebkuras pasaules valsts. Varbūt tie papīrmalkas baļķi, ko manījām dažā labā piestātnē, nākuši arī no Latvijas? Zaļums, atraisītība, smaidi, sapratne. — lūk, tikai daži vārdi Stokholmas raksturojumam!

Dagnija un Georgs Šleieri laipni vedināja aplūkot grāmatu apgādu "*Daugava*", tik bieži dzirdēto un neredzēto. Skatam vērās kapitāldarbi — nelaiķa Edgara Andersona Latvijas vēstures grāmatu sējumi, Arnolda Aizsilnieka 984 lappušu biezā "*Latvijas saimniecības vēsture*", Edgara Dunsdorfa apcerējuma "*Kārļa Ulmaņa dzīve*" greznais izdevums (maksā 32 dolārus, 55 vācu markas vai 150 zviedru kronu). Grāmatas Zviedrijā ir dārgas. Skatu albumus grezno cenu zīmes — 300, 400 kronu. "*Daugavas*" apgādā krāšņi izdota arī Andreja Johansona "*Latvijas kultūras vēsture*".

Dagnija Šleiere ir mūsu novadniece. Dzimusi Ainažu pusē, tādēļ, uzzi-

nājusī manu kuivižniecisko izcelsmi, tūliņ lūkoja pēc sava tēva Riharda Valdesa populārās grāmatas "Jūras vilki" izdevuma "Daugavas" apgādā. Viņa uzskata, ka liela pēdējo gadu veiksmē ir iespēja izdot profesora Jāņa Siliņa kapitāldarbu "Latvijas māksla (1800—1940)". Ciemakukulis atpakaļceļam bija Dagnijas un Georga Šleieru dotie vairāki simti sējumu Latvijas bibliotēkām un muzejiem. Šis sūtījums ātri vien sasniegza adresātus, un cerams, ka tagad ar to var iepazīties kā Rīgā, tā provincē.

Mājupceļš solījās būt romantiski rosinošs. Rēnais vējiņš nekavēja kreiserkatamarāna gaitu, jo ne vienmēr ir izdevība izmantot itin visas buras. Ziedēja Baltijas jūra. Ūdensaugiem pārklātie dziļumi saulē zaiģoja. Tuvojoties mūsu krastam, no dzidruma vairs nebija ne miņas, zaļganas aļģes un jūrasaugiem nebūt ne līdzīgas duļķes arvien biežāk krasi kontrastēja ar "Viestarta" sniegbalto korpusu. Mēs atkal bijām mājās. Pāri ziedošajai Baltijas jūrai. Tuvu. Te pat līdzās.

Gints Šimanis

PAR SARDĪNĒM UN NAFTU

1. Annas dienas pasaka

Reiz bija kuģis. Tas nebija ne tas skaistākais no saviem līdziniekiem, ne slavenākais, neatklāja jaunas zemes, nepiedalījās dižos varoņdarbos. Pavasaros un vasarās koka mucas ar sālītām siļķēm bija šī kuģa parastā krava ceļā no Norvēģijas dienvidrietumu krastiem — Rūgalanes filkes — uz Baltijas jūras ostām Dancigu, Kēnigsbergu, Mēmeli, Rīgu, Pēterburgu. Atpakaļvestos graudus, kaņepes un kokmateriālus ļoti labprāt pirka visās Norvēģijas dienvidu piekrastes pilsētās, kurās nepilnus 16 m garais kuģītis piestāja ceļā uz savu ostu — Rifilki.

Kuģis bija būvēts 1848. gadā un pēc gandrīz piecdesmit gadu ilgas uzcītiņas kalpošanas tika atjaunots, iegūstot toreizējā Ipašnieka sievas vārdu "Anna". Vēl pēc gada "Anna" ieguva jaunu saimnieku — Eides kungu

no Sandas. Un kuģis ieguva savu galīgo vārdu "Anna af Sand".

1968. gadā "Annu" nopirka divi angļi, kuri gribēja pārburāt pāri Ziemeļjūrai. Tie gan nebija kārtīgi jūrnieki, kuģis guvā bojājumus, tauvā tika aizvilktis uz Stavangeru, kur Ipašnieki atteicās no tā. "Annu" nopirka Stavangeras kuģīpašnieki, finansēja restaurāciju un 1973. gadā uzdāvināja restaurēto kuģi Stavangeras Kuģniecības muzejam.

Un sākās "Annas" jaunā dzīve. No Kuģniecības muzeja draugu vidus kuģim radās jauna komanda, kura savu atvaļinājumu bija gatava pavadīt, apceļojot Eiropas zemes un atgādinot par savu senču vizītēm pirms simt gadiem. Aberdīna Skotijā, Antverpene Beļģijā, Bresta Francijā ...

Bet Annas dienas pasaka sākās 1989. gada rudenī, kad Rīgas vēstu-

res un kuģniecības muzejā pienāca vēstule no Stavangeras Kuģniecības muzeja direktora. Haralds Hamres kungs iepazīstināja ar "Annas" kārtējās ekspedīcijas projektu — apmeklēt Baltijas jūras ostas un atgādināt par vēsturiskajiem tirdznieciskajiem sakariem starp Norvēģiju un Baltijas valstīm. "Šī starptautiskā tirdzniecība pārvērta Stavangeru no māza zvejnieku ciemata rosīgā pilsētā. Vēl šodien daudzās Stavangeras mājās ir iespējams atrast no Baltijas vestus suvenīrus, pirmkārt sudraba karotes, kas saņemtas kā dāvanas ostas priekšniekam, lai apstiprinātu darījumu," teikts projektā. Projekts paredzēja nodibināt sakarus ar kuģniecības muzejiem, citām organizācijām un privātpersonām, kurām ir intere-

se izpētīt silķu tirdzniecības ceļus un to nozīmi reģionā.

Kā LKF Jūrniecības vēstures kopas dalībniekam man bija iespēja iepazīties ar šo projektu, un mani aizrāva šī ideja, biju gatavs uzņemties "Annas" sagaidīšanu un programmu Rīgā. Varbūt būs iespēja nobaudīt silķi vēsturiskā sāltījumā?

Un tapa pretprojekts — atbildes vizītē apciemot Stavangeru ar jahtu, atgādinot, ka Latvijas karogs ir plīvojis arī Norvēģijas ostās. Abpusējā gatavošanās bija ilga un rūpīga. Bijām iecerējuši ierasties Stavangerā tūlīt pēc "Annas" atgriešanās mājās. Tomēr daudz kas iznāca pavisam citādi... Vienlaicīgi ar "Annas" ierašanos vajadzēja atklāt Norvēģijas kultūras dienas Latvijā, to ietvaros arī izstādi



Norvēģijas burinieka "Anna af Sand" komanda Rīgā



Norvēģijas burinieks "Anna af Sand"

Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā "Vikingi un Latvija 9.—11. gadsimtā". Pēdējā brīdī atklāšanu nācās pārcelt — pie Ventspils jūra atgādināja, ka pēdējā pusotra gadsimta laikā tās untumainais raksturs nav mainījies. Ilgi "Anna" naktī cīnījās ar viļņiem un vēju, veltīgi mēģinādama izsaukt klusējošo krastu. Palīdzēja zvejnieku kuģi. "Ar jūsu sistēmu neko nevar saprast," vēlāk sūrojās Haralds. "Jūrā pie jūsu krastiem var slikt nost, neviens par tevi neliekas zinīs, bet, kad tiec krastā, tad tevi saremontē ātri un par velti!" No teiktā sapratu, ka norvēģi dod priekšroku maksas glābšanas un remonta darbiem. Dārgi, toties droši!

"Annas" jūrniekiem pēc smagās nakts bija neparedzēta vizīte Ventspilī pilsētas 700 gadu jubilejas svinī-

bu laikā. No turienes Haralds Hamre ieradās Rīgā, lai brīdinātu par "Annas" kavēšanos. Mēs, kas gaidījām šo tikšanos kopš pērnā gada rudens, vakarpusē ar kuterīti izgājām Daugavā "Annai" pretim. Un tur jau tā nāca — vienkārša, mazliet smagnēja, ar Latvijas karogu mastā. "Viņa ir jauka, Harald!" — "Mēs viņu mīlam!" skanēja lepna atbilde. Sajūta bija tāda, kāda mēdz būt, satiekot cilvēku, kuru redzi pirmo reizi un uzreiz saproti, ka tieši viņa tev ir pietrūcis. Daugavu pieskandēja senas ar roku griežamas miglas taures skaņas un "Annas" himna no septiņu nogurušu, aizsmakušu, bet smaidīgu vīru rīklēm. Vikingi bija atgriezušies!

Ciemojoties tovakar uz "Annas" klāja, klausījāmie jūrnieku stāstus par piedzīvoto, skatījāmie samirku-

šos saiņus ar šī brauciena reklāmas bukletiem. Reibināja svaiga koka smarža — pirms šī ceļojuma daudzas koka daļas tika mainītas. "Harald, vai ir kādas pilnīgi oriģinālas daļas no 1848. gada?" pajautāju. "Mēs ceram, ka daļa no kīļa, bet neesam par to pārliecināti," nopietnā balsī atbildēja direktors.

Nākamajā rītā, 26. jūlijā, Annas dienā, notika kuģa ierašanās oficiālās svinības. To kulminācijā jūrnieki pasniedza pilsētas mēra vietniekam Andrim Barkāna kungam koka mucīņu ar sālītām siļķēm. Tā kā tobrīd jaunā raža vēl nebija nokulta, jūrniekiem nācās samierināties ar labības kūli un izkult graudus pašiem.

Kad Annas dienas svinībās kādā no Vecrīgas krodziņiem pagrabā pie alus kausiem (kā jau tas pieklājas jūrniekiem) kopā ar vikingu pēctečiem savu vārdadienu svinēja Annas kundze no Rīgas, bet augstātvā vakariņojošie norvēģu folkloristi no Telemarkas nāca lejā padziedāt, bija skaidrs — Norvēģijas kultūras dienas Latvijā patiešām ir sākušās!

"Kādas profesijas pārstāv "Annas" jūrnieki?" apjautājos savam blakusēdētājam. "Esmu tankera kapteinis, bet atvaļinājumu pavadu uz "Annas", norvēģis paskaidroja. Hm, pēc vienpadsmit mēnešiem uz kuģa komandtiltiņa divpadsmitajā atpūsties

uz klāja kā matrozim? Vai visi norvēģi ir tādi?

Kad svētdienas rītā "Anna" pēc ilgām diskusijām ar padomju robežsargiem devās plānotajā Pērnavas virzienā ("Vai tikai kas nenotiks, nobildēs vēl padomju bāzes?" laikam sprieda modrie impērijas sargi), mēs, pavadītāji, pie Daugavas vārtiem tai ilgi noskatījāmies pakāļ. Kad un kuros ūdeņos redzēsimies nākošreiz? Tajā pašā dienā ķērāmieš pie siļķēm. Tās bija traki sāļtas, bet garšoja lieliski. Norvēģiju iemīļojušā tēlnieka Induļa Rankas plašā dārza tā vien pietika, lai uzņemtu degustatorus.

Bet "Anna" Rīgā ieguva jaunu komandas locekli — jahtkluba "Auseklis" jaunatnes burāšanas treneri Andri Kalniņu. "Katrā pilsētā, kuru apmeklējam, mēs izraugāmieš vienu, kurš visvairāk atbilst norvēģu priekšstatiem par jūras tautas vīru," paskaidroja Haralds Hamre. Andis tāds tiešām ir — viņa rokām klausā gan jahtas buras, gan kutera stūre, gan gali, mezglus sienot.

"Šis kuģis bija kā pasaka," sapņaini teica daudzie bērni, kuri šīs dienas liptin lipa ap "Annas" jūrniekiem. Šie vārdi deva nosaukumu Zigurda Vidiņa videofilmam. "Annas dienas pasaka" tapa ātri — jau oktobrī tā bija ieskaņota norvēģu valodā. Bija tikai ar kaseti jānokļūst Stavangerā.

2. Norvēģija — pusnakts saules un klinšu zeme

Arī šo virsrakstu neesmu izdomājis es. Tā saucas Mārtiņa Sama grāmata sērijā "Jaunais zinātnieks". Daudzas šīs 1940. gadā iznākušās grāmatas rindas vēl noderēs tālākā ceļā.

Lai gan mēs četri — Andis, Zigurds, Latvijas Ģeogrāfu biedrības

prezidents Guntis Berklavs un es — dotu priekšroku jūras ceļam, no tā tomēr bija jāatsakās — visas jahtas braucienam nesaņēmām. Vai tam par iemeslu NATO kodolzemūdenes ostās, kurās bijām plānojuši iet, vai padomju atomzemūdeņu

biežās avārijas Norvēģu jūrā, nezinām.

Kādu ceļu ieteiktu Sama kungs? "Bez mēneša Norvēģijā maz ko izdosies redzēt. Savā laikā no mūsu organizācijām Norvēģijas lētus apceļojumus rīkoja Latvijas Centrālā tūristu biedrība. Brauciens notika caur Tallinu uz Helsinkiem, vilcienā līdz Rovaniemi, pasta autobusā cauri ziemeļu Somijai līdz Ledus okeānam, no turienes tvaikonī gar Norvēģijas piekrasti līdz Kopenhāgenai un — Liepājai! Ceļš ar uzturu mēneša braucienā maksāja Ls 320, kas ir ļoti lēti. Atsevišķi braucot, vajadzēs, mazākais, divtik. Bet tad ceļojumu kuģī vislabāk pārtraukt Bergenā, no turienes apceļot Sognes fjordu, un Mirdales stacijā iekāpt Bergenas-Oslo kalnu vilcienā. Atpakaļceļš Latvijā caur Stokholmu vai Kopenhāgenu."

Mums nebija 320 latu, bet par līdzīgu rubļu daudzumu 1990. gada rudenī varēja nokļūt līdz Bergenai un atpakaļ. Bankā mums sameklēja pēdējās norvēģu naudas rezerves — Tallinas muitā uz galda uzmetām divus pasmagus maisiņus ar monētām, lai jau Oslo tos krietni patukšotu. Gandrīz pusi no atvēlētajām tūkstoš kronām katrs atstājām dzelzceļa kasē — uz Stavangeru "Intūrista" līnijas neiet. Prāmis uz Helsinkiem, prāmis uz Stokholmu — tomēr Baltijas jūrā šūpojāmies gan! Skatoties rīta agrumā no prāmja augšējā klāja uz Stokholmas šērām, sūkstījāmies — ek, vajadzēja te burāt vasarā un ar jahtu! Prāmis šķita par lielu un ātru. Tomēr savas priekšrocības ir — ceļojot ar "Silja Line" vai "Viking Line" prāmiem starp Helsinkiem un Stokholmu un atpakaļ, galva nav jālauza — abos virzienos prāmi atiet sešos vakarā un pienāk galā deviņos no rīta,

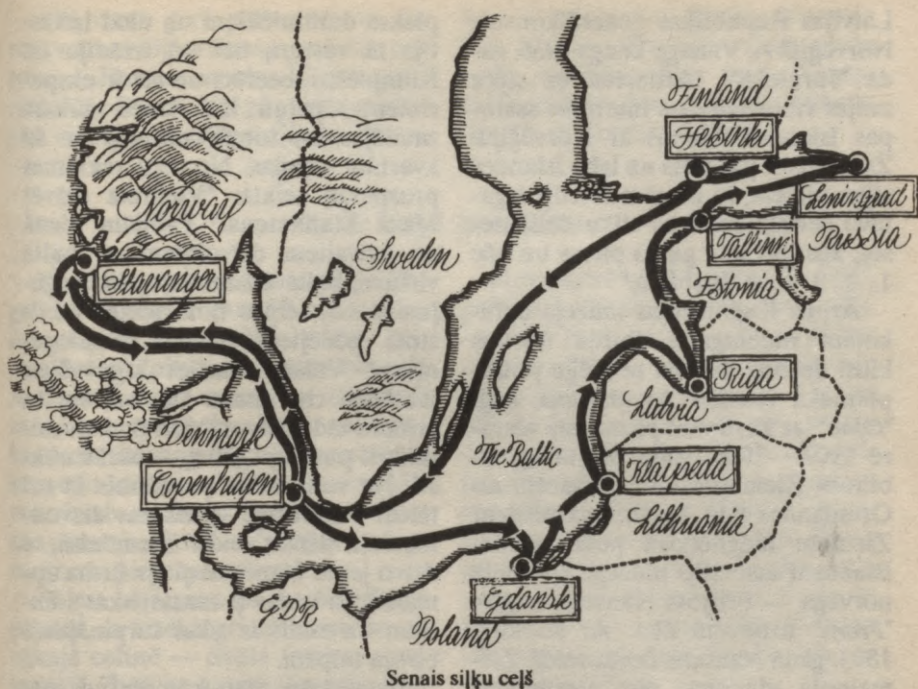
lai gan laika joslas starpība ir viena stunda.

Ceļš vilcienā līdz Oslo lasītājus nevar interesēt.

Novembra 15. diena jau beidzās, kad nokļuvām Oslo. Toties nākamajā dienā līdz Stavangeras vilcienam laika bija gana — un mūsu draugi Oslo steidza izrādīt pilsētu. Vispirms — Holmenkollene — 1952. gada ziemas olimpisko spēļu norises vieta. No pakalna, kurā atrodas sporta komplekss, paveras plašs skats uz Oslo fjordu un pilsētu. Pirms dažiem gadiem šajā vietā vasarā notika grandiozs klasiskās mūzikas koncertuzvedums ar vikingu laivām un dejām. Toreiz Oslo simfonisko orķestri diriģēja latvietis Mariss Jansons.

Netālu no tramplīna pieminēklis karalim Olafam V. Karalis attēlots slēpojot, nevis zirgā, ar pirkstu baktot tātumā, kā parasts redzēt valdnieku pieminēklus. Jaunībā karalis bijis liels sportists, paskaidroja gids. Reiz 1973. gadā, kad strauji paaugstinājās naftas cenas un valdība ekonomijas nolūkos aizliedza svētdienas izbraukumus ar automobiļiem, tramvajā, kurš devās no Oslo centra uz meža pusi, iekāpa padzīvojis vīrs ar slēpēm. Tūlīt pat izcēlās konflikts. Konduktors atteicās ņemt braukšanas maksu no sava karaļa. Olafs V. uzstāja. Šajā mūsdienu pasākā redzami tie divi principi, kurus vienmēr ievērojusi karaļiskā ģimene: sportisks dzīves veids un vēlēšanās neatšķirties no saviem līdzpilsoņiem.

1991. gada janvārī tūkstošiem norvēģu ar svecītēm rokās stāvēja pie karaļa rezidences Slotenas, atvadoties no pasaules vecākā monarha — 87-gadīgā Olafa V, kuru paši norvēģi sauca par valsts tēvu un tautas karali.



Troni kāpa Haralds V, kurš savu "burāšanas karaļa titulu" izcīnīja jau ilgi pirms tam. Sevišķi valdnieks lepojas ar uzvarām 1972. gada Ķīles regatē un 1968. gada "Zelta kausa" sacīkstēs.

Devāmies uz tēlnieka G. Vigelana skulptūru dārzu. Plaša un grandioza iecere, daudzie desmiti akmeņi cirstie cilvēku tēli ir spēka un maiguma pilni. Mums laimējās, jo bijām agrā rītā, kad Frognera parku vēl nav apsēduši daudzie tūristi. Un tad — uz Norvēģijas kuģniecības muzeju!

Tā ir moderna celtne, kas ir arhitektūras atrakcija — viens no izstāžu zāles stūriem izvirzīts virs Oslo fjorda ūdeņiem. Dēļu grīda, stūres rats un burinieka klāja virsbūve uz tās rada pilnīgu ilūziju, ka atrodies uz kuģa jūras vidū. Interesanti ir pabūt pa-

sažieru tvaikoņa "Sandnes" iekšelpās — kajītē, ēdamzālē, izkāpelēt pa trim klājiem. Mazā sekcija no šī kuģa muzeja zālē labi ilustrē pasažieru pārvadājumus tvaikoņu ērā. Speciālā ēkā izvietota nelielo norvēģu zvejas laivu ekspozīcija — no primitīvajām ar vienu taisno buru līdz jau ar dzinēju apgādātajām, ir daudz informācijas par šodienas zvejas kuģiem un to ekipējumu. Tas arī saprotams, ja atceramies, ka zivju un to produktu eksportā Norvēģija ieņem vienu no vadošajām vietām pasaulē, ka eksportam domāts apmēram 80% no zvejas.

Te nu vietā izdarīt mazu ekskursu vēsturē. Norvēģijas sasniegumus periodā pirms otrā pasaules kara neminēšu — katram jau vairāk interesē sava tauta. Paskatīsimies, ko rakstīja

Latvijas Republikas ģenerālkonsuls Norvēģijā A. Vanaga kungs 1936. gada "Jūrniekā": "Attiecībā uz siļķu zvejas vietu Latvijas intereses sastopas Islandes ūdeņos ar Norvēģiju. Zviedrija ir ļoti liela un laba Islandes siļķu pircēja, jo no tām zviedri izgatavo sevišķi garšīgas siļķu delikateses, kas ļoti labi garšo pirms un pēc 1., 2., 3. un tt. šnabiem."

Ārpus Kuģniecības muzeja aplūkojām rudenīgajos fjorda ūdeņos klusi dusošo slavenā norvēģu polār-pētnieka Roalda Amundsena kuģi "Gjoa", ar kuru viņš pirmoreiz vēsturē 1903.—1906. gadā patstāvīgi izbrauca Ziemeļrietumu jūrasceļu no Grenlandes līdz Alaskai, sasniedzot Ziemeļu magnētiskā pola rajonu. Blakus ir atsevišķs muzejs: cita lielā norvēģa — Fritjofa Nansena kuģim "Fram" uzbūvētā ēka. Ar šo kuģi 1893. gadā Nansens devās reidā Ziemeļpola virzienā, pēc atgriešanās kļūdams par Norvēģijas nacionālo varoni. Kuģis attaisnoja savu nosaukumu (norvēģu valodā "Uz priekšu!") vēlreiz 1910.—1912. gadā, kad Amundsens to izmantoja savā ekspedīcijā uz Antarktīdu, kuras gaitā viņam izdevās pirmajam 1911. gada 14. decembrī sasniegt Dienvidpolu.

Un turpat līdzās "Kon-Tiki" muzejs, veltīts šodienas slavenā ceļotāja Tūra Heijerdāla ekspedīcijām. Žēl, ka visos nebija iespējams uzkavēties, neapskatītais ir cerība atgriezties.

Vēl iespējām pabūt Oslo šodienas brīnumā — Akerbriggē. Tas ir supermoderns kvartāls netālu no Oslo vēsturiskā centra, izbūvēts bijušās kuģubūvētavas vietā. Kā saka tādās reizēs — stikls, betons, alumīnijs! Pirmajā stāvā veikali, augstāk biroji, pēdējos stāvos dzīvokļi. Mums laimējās — viens no Akerbriges kom-

pleksa darbiniekiem ne tikai izstāstīja tā vēsturi, bet arī izrādīja to. Komplekss iecerēts un arī ir eksperiments, peļņu tas nenes, drīzāk zaudējumus, tomēr norvēģi ar šo kvartālu lepojas. Ne velti reklāmas prospektā teikts: "Vienreiz dzīvē! Mazā Manhetena." Pabijām vienā no brīvajiem dzīvokļiem — balta virtuve, balta ēdamistaba, balta guļamistaba, telpas noformētas atbilstoši pēdējiem dizaina sasniegumiem. Vēlāk, mazliet atguvušies, jautājām cits citam: "Jā, bet vai tu gribētu tādā dzīvot?" Un ikviens noraidoši purināja galvu — pārāk auksti. Ne velti mūsu pavadonis tā arī teica: "Akerbrige — tas nav dzīvoklis, tas ir dzīves veids." Piemēram, te dzīvo jauni biznesmeņi (ja firma apmaksā, jo cenas ir fantastiskas), kuriem dzīvoklis ir tikai turpinājums biroja telpām.

Izstaigājām visu kompleksu. Atceraties, kā Karlsons vadāja Brālīti pa Stokholmas jumtiem? Tā arī mēs — no viena nama uz otru var nokļūt pa galeriju starp tiem, pie reizes var apskatīties, vai birojos darbinieki neslinko, vai supermārkētā daudz pircēju — stikla jumti to atļauj. Godīgi sakot, es gan negribētu, ka virs manas darbavietas staigā tādi dikdieņi un vēro, ko daru.

Viena no vecajām kuģubūves rūpnīcas ēkām pārvērsta greznā restorānā. Iekštelpas dekorētas ar kuģu modeļiem, tvaikoņa skursteni, stūres ratiem, signālkarodziņiem. To, ka pie griestiem karājas kaiju izbāzeņi, varējām saprast, bet, kad fonā dzirdējām vilņu šalkas un kaiju brēcienus, tas mums, pie mūsu restorānu pliekanības pieradušiem, jau likās par daudz. Tomēr alus tādēļ negaršoja sliktāk!

Vēl viens garš pārbrauciens, un vēlā vakarā bijām Stavangerā. Uz perona — Haralds un viņa Rīgā iepazītā kolēģe Randi. Vēl pēc brīža jau bijām vienā no vecajās mājās izvietota-

jiem krodziņiem. Svecēs izstaroja siltu gaismu, alus bija auksts, meža zvēra cepetis sulīgs, fonā skanēja klusa mūzika, draugu smaids bija patīss — brīdis bija skaists!

3. Ar seju pret jūru

Kas Stavangerā ir Norvēģijai? Rūgalanes filkes centrs ar 100 tūkstoš iedzīvotājiem, "Norvēģijas naftas galvaspilsēta", "pilsēta, kur sardīnes eļļā nomainīja nafta mucās" — lūk, daži mūsdienu apzīmējumi! Bet vēsturiski vārds "Stavanger" cēlies no seniem norvēģu vārdiem: "stafr" — vertikāls robežstabs un "angr" — šaurs līcis un tā apkārtnē. Tātad — "pilsēta ap šauru fjordu pie stāvās klints".

Sākot ceļojumu pa šo brīnišķīgo pilsētu, uz brīdi iegriezīsimies tās vecākajā celtņē — Svētā Svithuna katedrālē. Tieši no katedrāles celtniecības sākuma 1125. gadā Stavangeru uzskata par pilsētu. Šodien anglo-normāņu stilā celtā katedrāle ir vieniģā norvēģu viduslaikos būvētā baznīca, kas pilnībā saglabājusi savu originalitāti. Tās ieejas durvis pavērstas pret ostu, bet altāra daļa pret klusu parku. Mēs ar Zigurdu pabijām katedrālē agrā rīta stundā. Visapkārt valdīja klusums un savāds miers, aiz biezajiem mūriem nedzirdēja kņadu, kas valdīja tepat blakus zivju tirgū.

Sjūzena Tirella savā grāmatā par Stavangeru "Kādreiz pilsētā" saka: "Ja jūs nostāsīties uz tirgus kāpņu augšējā pakāpiena ar skatu uz jūru, jūs būsiet nostājies starp diviem spēkiem, kas dod dzīvību Stavangerai: aiz jums katedrāle, garīgais spēks; jums priekšā osta, pilsētas uzturētāja." Dosimies uz ostu, jo bez ostas nebūtu šīs pilsētas un tās vēstures.

Stavangerā auga lēnām, un 1800. gadā tajā bija tikai 2000 iedzīvotāju, kuru lielākajai daļai — zvejniekiem un jūrniekiem — neaizsalstošā osta bija iztikas avots visu gadu. Un tad pēkšņi Stavangerā pamodās jaunai dzīvei. 19. gadsimta sākumā Zviedrijas piekrastē izstīka siļķu krājumi un norvēģiem parādījās iespējas tās eksportēt uz Krieviju un Prūsiju. Baltijas jūrai atbrīvojoties no ledus, simtiem "Annai" līdzīgu kuģu devās uz Baltijas baseinu. Desmitiem kuģu no Stavangeras un Skudeneshavnas apmeklēja arī Rīgu.

Līdz 19. gadsimta vidum siļķu bums radīja jaunu Stavangeras aristokrātiju: siļķu tirgotājus. Radās savva vidusšķira: sīko veikaliņu un nelielo kuģīšu īpašnieki, auga pilsētas turība. Iestājoties siļķu tirdzniecības panīkumam, "siļķu nauda" tika investēta starptautiskajos kravu pārvadājumos. Siļķu tirgotāji pārtapa tirgotājos kuģīpašniekos. Bija īstais laiks riskēt: Krimas karš, Melnās jūras "atvēršana" labības tirdzniecībai, kā arī pasaules tirdzniecības liberalizācija kopumā sekmēja norvēģu panākumus.

20 gadu laikā trīskāršojās Stavangeras flote, kuģu skaits sasniedza 650, veidojot Stavangeru par otru lielāko kuģniecības ostu Norvēģijā aiz Ārendāles dienvidkrastā. Iedzīvotāju skaits atbilstoši pieauga līdz 20 tūkstošiem 1875. gadā.

Bet jau dažus gadus vēlāk Stavan-geras ekonomijas uzplaukums tikpat pēkšņi apstājas. Silķu bari pārstāja apmeklēt šo piekrasti, bet Stavangeras kuģi nevarēja nodrošināties ar kravu pasaules ostās — bija iestājusies visaptveroša pārvadājumu krīze. Sabrūkot šiem diviem ekonomijas pilāriem, pilsēta iekrita dziļā depresijā.

Šī laika atgādinājums ir piemineklis pilsētas parkā. Kalnu āzis, saslējisies pakāļkājas, galvu sāpīgi atpakaļ atmetis. Tas ir savdabīgs veltījums 800 tūkstošiem norvēģu, kuri 19. gadsimtā devās meklēt laimi citās zemēs — 93% uz ASV. Pieminekļa pamatnē lasāms, ka tas veltīts tiem norvēģiem, kuru asinis un sviedri palīdzēja vairot Amerikas varenību. Negalvoju par absolūtu precizitāti, rakstu pēc atmiņas, jo man galvenais šķita izjust to noskaņu, kas valdīja pie šī pieminek-

ļa. Atkal jau kuro reizi šajā braucienā bija jādama: cik daudz mūsu tautām kopīga, cik maz mēs zinām viens par otru... Tikai emigrācijas iemesli norvēģiem toreiz bija citi: gandrīz visa lauksaimnieciski izmantotā zeme aizņemta, nepietiekami attīstītā industrija nespēja nodrošināt ar darbu no zemes atrautos proletāriešus. Tagad katru vasaru Stavangerā notiek Emigrācijas festivāls, kura laikā kuģis "Anna" piedalās teatralizētā uzvedumā, uz tā klāja vīrieši un sievietes to laiku drēbēs attēlo emigrantu došanos uz Ameriku.

Šodien vecās ostas teritorijā gandrīz nekas neatgādina par senajiem dramatiskajiem pavērsieniem pilsētas vēsturē. Abpus ostas izvietotajās kādreizējās noliktavās atkarībā no to lieluma ir vai nu simpātiski restorāniņi un alus krodiņi, vai viesnīcas un



Stavangeras Kuģniecības muzeja direktors H. Hamre (vidū) izrāda pilsētu Rīgas viesiem



klubi. Vienlgi zivju tirdziņā vēl joprojām no rītiem var iegādāties visdāzādākās zivis, vēzišus un citādus jūras iemltniekus. Jāatzīmē, ka ar vēzišiem šajos krodziņos mūsu ceļojuma laikā mīļēja našķoties Andis, dodams šādai maltītei priekšroku salīdzinājumā ar citiem piedāvātajiem gardumiem, tādējādi arī šajā jomā attaisnodams "Annas" jūrnieka svīteri, kuru valkāja.

Nopietnāk par ostu uzzinājām tās direktora Odda Odlanda kunga rezidencē bijušajā muitas ēkā — arhitektūras pieminekli. Nelielā, bet masīvā, brūni krāsotā akmens celtne blakus ostai, tās velvētie griesti un arkotie logi kontrastē ar apkārtējām baltajām koka ēkām. Odlanda kungs pastāstīja, ka ostā gadā ienāk apmēram 16 tūkstoš kuģu, no kuriem 2500 saistīti ar naftas ieguvu Ziemeļjūrā. Nākotnē ostas kapacitāte dubultosies, paredzēts izbūvēt jaunu, milzīgu ostas kompleksu. Direktors interesējās par iespējamo Stavangeras un Latvijas ostu sadarbību, solījās rast iespēju apmeklēt Rīgas ostu.

"Iesaiņots Norvēģijā", "Sardīnes no Norvēģijas" — ar šiem un līdzīgiem lozungiem uz miljoniem sardīņu un siļķu konservu kārbu 19. gadsimtā pasaulē izplatījās Norvēģijas vārds. Pirmā sardīņu konservēšanas fabrika Stavangerā tika atvērta 1873. gadā. Sākotnēji šīs fabrikas bija ļoti primitīvas, tās bija tikai jūrai piegulošas noliktavas, kurās lielākoties palāvās uz roku darbu. Gadsimtu mijā jau būvēja ēkas speciāli konservēšanai, ar paplašinātu mehanizācijas pielietojumu, fabriku skaits sasniedza 14. Industrija auga strauji, Stavangerā kļuva Norvēģijas konservēšanas centrs, bet par pilsētas dominantēm Svētā Svithuna katedrāles vietā iezīmējās rūpnīcu ēku garie skursteņi.

Pirmā pasaules kara laikā neitralās Norvēģijas zivju konservus varēja atrast visu karojošo valstu zaldātu mugursomās. Sākās šīs industrijas ziedu laiki, kad vairāk par pusi pilsētas strādājošo iedzīvotāju tieši vai netieši bija saistīti ar zivju konservēšanu. Konservu rūpnīcu skaits 1922.

gadā bija pieaudzis līdz 70! Šodien uz eksportu orientētās sardiņu konservēšanas industrijas laiks ir pagājis. Starptautiskās naftas kompānijas ieņēmušas un pārvērtušas kādreizējo konservu fabriku telpas. Tomēr vienu no šīm fabrikām atjaunoja Stavangeras patrioti, pārvēršot to interesantākajā no muzejiem, kurus redzējam sava ceļojuma laikā.

Konservēšanas muzeju, kas atrodas vienā no klusajām, ar baltām koka ēkām apbūvētajām vecās Stavangeras ieliņām, izstaigājam pirms tā atvēršanas. Muzeja iekārtojums un klusums tajā radīja iespaidu, ka vienkārši esam nokļuvuši fabrikā pirms darbdienas sākuma. Visapkārt uz mucām, galdiem, konveijera lentes sardiņu simti. Tās varēja ņemt rokās, nebaidoties notraipīties, varēja pat iebāzt kādu kabatā suvenīram. Uz kodai gan zivteles nederēja, jo bija no ... plastmasas. Asprātīgs paņēmieni, lai demonstrētu kūpināšanas un konservēšanas tehnoloģiju! Sudrabetās plastmasas zivis bija gan savērtas uz iesmiem un gaidīja iekuramies kūpinātavas krāsnis, gan guldītas konservu kārbās. Varēja arī izmēģināt sardiņu giljotīnu. Sevišķa interese par muzeju bija Andim. No viņa reakcijas sapratu, ka starp šīs 19. gadsimta ražotnes un mūsu zvejnieku saimniecību konservēšanas iekārtām pirms pārdesmit gadiem lielas starpības nav.

Cieši saistīta ar Konservēšanas muzeju un šīs nozares vēsturi ir izstāde, kuru turpat redzējam, — "Iddis pasaule". "Iddis" ir tikai Stavangerā pazīstams vārds un nozīmē — "sardiņu konservu etiķete". Izstādi organizējis Iddisklubs "Norvēģijas marka", izdodot speciālu katalogu un kalendāru. Pagājušo laiku etiķešu zīmēju-

mu skaits nav zināms, tas svārstās starp 10 un 15 tūkstošiem. Daudzas kolekcijas pazudušas bēniņu tīrīšanas reizēs, tomēr izstāžu zālē varējām vērot tematiski sistematizētās etiķetes, kas, vēstot par Stavangeras vēsturi, deva atskatu arī pasaules notikumos gadsimta garumā. Izstādē parādīta gan lielā dizaina motīvu dažādība, gan straujā dizainiskā reakcija uz pasaules aktualitātēm.

Iecienītākā tēma — norvēģu polārpētnieki — no 1896. gada "Nansens Ziemeļpolā" līdz 1926. gada "Norge" (gaisakuģis, ar kuru uz Ziemeļpolu devās Nobiles ekspedīcija). Plaši pārstāvēta rojalitāte. Karaļa Olafa V dzīvei (uz etiķetēm!) var izsekot no 1909. līdz pat 1970. gadam. Pēdējais apvienotās Zviedrijas-Norvēģijas karalis Oskars IV ir uz etiķe-



Fabriken für Packung & Export von
Sardinen, Heringen & anderen Fisch-
Produkten * Stavanger, Norwegen

STUMM & DUMM



tēm visilgāk sastopamais monarhs — no 1902. gada līdz mūsdienām ar marku "King Oscar". Un kur nu vēl etiķetes ar vikingu laiku karaļiem! Nevīlus iedomājos — vai vārds "galma etiķete" nenāk no Norvēģijas? Galvenā loma ir jūras motīviem — zvejnieki darbā, jūras dzīvnieki, saullēkti un saulrieti. Kuģu sērijas — vikingu laivas, jahtas, Transatlantijas tvaikoņi, karakuģi, zemūdenes, "Fram", "Gjoa", "The Mayflower". Ir arī banalitātes — "Dolāru princese", "Neaizmirstulīte", "Piknika marka", "Zivju inspektora marka".

Mani un Zigurdu sevišķi interesēja etiķete "Bravo" krievu valodā. Tomēr etiķetes solidais vecums neradīja šaubas, ka tā nevarētu būt veltīta krievu spiegu jahtas "Bravo" no Rīgas arestam gadu iepriekš kaimiņvalstī Zviedrijā. (Sk. "Latvijas jūrniece" bas gadagrāmata '89/'90.)

"Iddis" ēra, tāpat kā konservēšanas industrija, pilnībā pieder pagātnei.

Šodienas etiķetes tikai mazliet ir līdzīgas pagātnes etiķetēm no tagad tik dārgā papīra. Tagad tās izgatavo no plastmasas folijas, kurā ietin konservu kārbu. Arī etiķešu motīvi ir samazinājušies apmēram līdz 50. Tādas plastmasā ieviestas kārbīņas kā Stavangeras suvenīrus pasniedza arī mums.

Te nu varējām palepoties, savas eļļā un tomātu mērcē peldinātās jūras veltes pretim sniegdami, — mūsu bundžīņām joprojām papīrs riņķī! Vai papīra par daudz, vai plastmasas par maz? Teiksim tā — cita tehnoloģija ...

Jā, gandrīz piemirsās. Stavangeras pilsētas emblēma ir speciālā konservu kārbu atvēršanas "atslēga" un konservu kārbas etiķete. Man šķiet, ka muca — pilsētas emblēma — būtu piemērotāka, jo aptver lielāku periodu no pagātnes līdz pat šodienai. Mucas ir saistītas ar Stavangeras mūsdienu pasaku.

Kā jau katrā pasakā, arī šajā ir savas apslēptās bagātības — šoreiz tās dabas māte noguldīja zem jūras pirms piecdesmit vai sešdesmit miljoniem gadu, kas to vairs precīzi atcerēsies. Un gulēja šīs bagātības tur klusi līdz 1965. gadam, kad Norvēģijas valdība deva atļauju astoņām naftas kompānijām pētīt valsts kontinentālo šelfu. Trīs no tām — *Phillips*, *Esso* un *Petronord* — par savu bāzes vietu izvēlējās Stavangeru. Gadu vēlāk Stavangeras ostā pietauvojās "Okeāna ceļinieks" — pirmā naftas platforma, kas simbolizēja atnākušo jauno ēru.

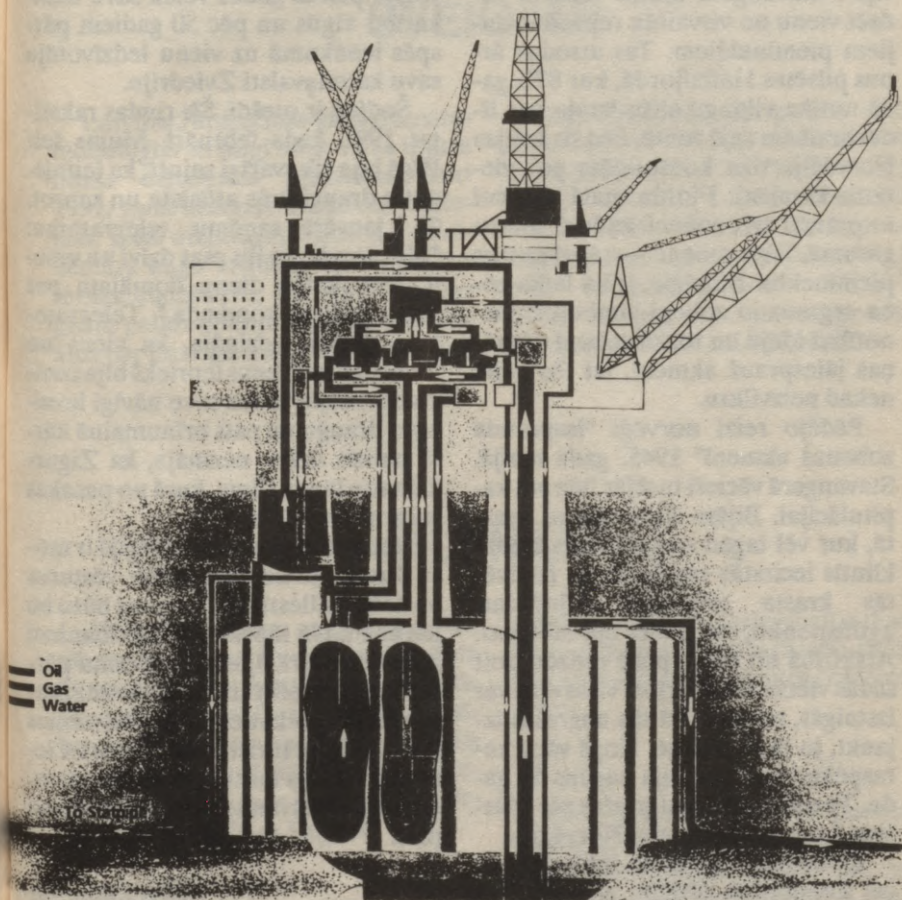
"Te vajadzēja būt darbam, daudz naudai un cilvēkiem, kas kovboju zābakos kājās brauc ar kadiljakiem, — pārmaiņas, uztraukumi, piedzīvojumi," — tā Sjūzena Tirella ironizē par toreizējām stavangeriešu izjūtām. Bet avīzes bažīgi jautāja: "Vai veiksmē varētu sabojāt Stavangeru? Vai straujā naftas industrijas izaugsme neliks cilvēkiem doties prom no mazāk apmaksātiem darbiem? Kas varētu notikt ar zivīm Ziemeļjūrā?" Ar naftas ieguvu saistītajām sociālajām problēmām un drošības jautājumiem pastāvīgu uzmanību pievērs gan norvēģu ūdeņos naftu iegūstošās ārvalstu kompānijas, gan Norvēģijas valdība, vēloties saglabāt Ziemeļjūru arī nākotnē. Speciālisti lēš, ka pilnīgi Norvēģijas kontinentālais šelfs būs izmantots 2190. gadā, tāpat darba pietiks vēl divsimt gadiem. Tieši tāpēc, ka ir naftas industrija, Norvēģijā šobrīd ir viens no zemākajiem bezdarba līmeņiem Rietumos.

Jāatzīstas, ka skolā ķīmija man nepadevās, tāpēc nespēju sīki aprakstīt, kāda īsti ir Ziemeļjūras naftas ieguves tehnoloģija. Par šo Norvēģijai šodien tik nozīmīgo industriju ieintere-

sējos pēc vakariņām pie Haralda kolēģes Randi Slotheimas. Randi vīrs ir naftas platformas "*Gullfaks C*" inženieris. Slotheimu ģimene, kā vairums stavangeriešu, dzīvo personiskajā mājā, kuras interjerā lielā cieņā ir koks. Pēc vakariņām, kuras liecināja, ka zivis Ziemeļjūrā joprojām ir, inženieris mazliet pastāstīja par sevi un "savu platformu". "*Gullfaks C*" ir pasaules lielākā naftas ieguves dzelzsbetona platforma un tika uzbūvēta 1989. gadā, un bija pirmā, kuru pilnībā uzbūvēja norvēģi, kurai īpašnieki pilnībā bija norvēģi un uz kuras darba valoda bija norvēģu valoda. Platforma tika izgatavota no atsevišķiem moduļiem, tos savienoja, tad iegremdēja 6 m zem ūdens virsmas, nostiprināja uz konstrukcijas tās klāja virsbūvi. Un šādā izskatā platformu, kuras kopējais augstums ir 350 m, ar vilcējiem nogādāja paredzētajā naftas ieguves rajonā — 175 km no krasta. Kā apgalvo reklāmas prospekts, "*Gullfaks C*" ir lielākā konstrukcija, ko cilvēks jebkad kustinājis. Pēc tam platformu iegremdēja līdz gruntij — 217 metru. Tad arī sākās naftas ieguve. Uz platformas ir 330 gultasvietu — lielākoties vienvietīgās istabās. Darbalaiks — 12 stundu 14 dienu, kurām seko 21 atpūtas diena. Satiksme — helikopters uz Bergenu. Brīvo laiku uz platformas pavada gan kafejnīcā vai kino, gan pēc izvēles papildinot zināšanas dažādosursos. Ņemot vērā 1980. gada traģēdiju, kad, sabrūkot vienam no platformas "*Alexander Kielland*" balstiem, bojā gāja 123 cilvēki, šīs modernās platformas apgādātas ar dažādiem signalizatoriem, kas brīdina par ugunsgrēka, naftas vai gāzes izplūšanas briesmām, kā arī ar glābšanas laivām, kas evakuācijas gadījumā tiek katapultētas 30 m no

platformas. Man nēlaimējās pabūt uz kādas no platformām, ne arī redzēt grandiozo skatu, kad šīs gigantiskās konstrukcijas tiek transportētas uz jūru. Fotografējās šī aina atgādina līliputu ņemšanas ap sasaistīto Guliveru — tik sīciņi liekas velkoņi, kas nogādā platformu jūrā. Bet par suvenīru Randi vīrs šķiroties mums uzdāvināja maziņu zaļu tipa flakoniņu — tā ir Norvēģijas naftas kompānijas "Statoil" suvenīrprodukcija — 50 g

naftas no Ziemeļjūras. Šādu pašu pudelīti esot saņēmusi Prunskienes kundze, kad ieradusies Norvēģijā lūgt iespēju iegādāties Ziemeļjūras naftu... Ceru, ka Guntim lekcijās par Norvēģijas ekonomiku šīs uzskates līdzeklis lieti noderēs. Atpakaļceļā uz viesnīcu vēlā tumsā mūsu ceļš veda gar vienu no fjordiem, kur atrodas platformu būves rūpnīca. Spēcīgi prožektoru apgaismoja varenos dzelzsbetona stāvus, kustējās celtņi



Naftas torņu shēma

garās rokas, un ūdenī krita metinātāju šķiltās dzirksteles — atkal jauna platforma tika gatavota ceļam uz Ziemeļjūru.

Trijās dienās Stavangerā paguvām uzzināt daudz, paguvām saprast galveno — šajā skarajā zemē tās pašreizējo iedzīvotāju labklājība ir tikai viņu pašu smagā darba rezultāts. Vai mēs esam gatavi tādām darbām?

Toreiz, kad "*Anna*" viesojās Rīgā, tika atklāta izstāde "Vikingi un Latvija". Stavangerā mums izdevās redzēt vienu no visvairāk reproducētajiem pieminekļiem. Tas atrodas ārpus pilsētas Hafsfjorda, kur 872. gadā notika vikingu cilšu kauja par līdertiesībām šajā zemē. Pēc šīs kaujas Norvēģija tika konsolidēta par vienu karalisti. Fjorda malā akmenī iesprausti trīs zobeni kādu 5 metru garumā. "Trīs zobeni" — tā arī saucas piemineklis. Milzīgie, it kā laika zoba sagrauztie zobeni simbolizē vienotības ideju un to, ka zobeni pēc cīņas jāiesprauž akmenī, lai tos vairs nekad neizvilktu.

Pēdējo reizi norvēģi "iesprauda zobenus akmenī" 1945. gada maijā. Stavangerā vācieši turējās līdz pat kapitulācijai. Bijām Ziemeļjūras krastā, kur vēl tagad saglabājušās krasta klintīs iecirstās tranšejas un izbūvētās krasta artilērijas blindāžas, uguns punkti, satiksmes eju labirinti. Atšķirībā no mūsu pusē redzētā šeit šādās vietās valda tīrība, visas ejas var izstaigāt, neviens arī tās negrasās izjaukt, jo tā ir vēsture. Kopš vācu karpēka ierašanās bija pagājis 50 gadu. Te man atkal jāatgriežas pie Mārtiņa Sama grāmatas par Norvēģiju.

Domāju, ka grāmata izdota Latvijas Republikas pēdējās nedēļās. Tās

pēdējie teikumi skan: "1940. gada aprīlī Norvēģijai uzausa baiga tiešamība: mīnu lauki piekrastē, sveši karakuģi un desanti viņas ostās un ūdeņos, iznīcinātāji un bumbvedēji gaisos pār pilsētām un fjeldiem, asiņainas cīņas kalnāju ceļos un ielejās. To sekas, grāmatu noslēdzot, nav pasākamas, bet mēs ticam: Norvēģija būs brīva un neatkarīga!" Sama kungs nezināja, ka tūlīt arī nebūs vairs neatkarīgās Latvijas, nezināja, ka Norvēģija piecus gadus vēlāk savu neatkarību atgūs un pēc 50 gadiem pārspēs ienākumā uz vienu iedzīvotāju savu kaimiņvalsti Zviedriju.

Šodien ir otrādi. Šis rindas rakstītas 1991. gada februārī. Mums šeit Rīgā bija tik svarīgi sajust, ka jaunieģutie draugi mūs atbalsta un saprot. 23. janvārī saņēmu telegrammu: "Mēs ceram, ka jūs esat dzīvi un veselī. Mēs katru dienu domājam par jums. *Annas* komanda." Telegrammas sūtītāji nezināja, ka viens no mums dažas dienas iepriekš bija izvilcis no kaujas lauka savu nāvīgi ievainoto draugu un pats brīnumainā kārtā palicis dzīvs, nezināja, ka Zīgurdam top jauna filma, kurā no pasakas vairs nav ne vēsts.

Bet es zinu, ka tur Norvēģijā ir mūsu draugi, ka no viņu darba, vēstures un dabas mīlestības arī mums būtu ko pārņemt. Un tāpēc vēlējums maniem kolēģiem burātājiem, kas, esmu pārliecināts, tomēr reiz aizburās līdz Stavangerai: neskatieties uz šīs zemes labklājību ar tūristu acīm, protiet ieraudzīt aiz tās tautu, kas neko nav saņēmusi kā dāvanu, bet veidojusi sevi pati!

Uģis Kalmanis

SVEICAM!

Latvijas Jūrnieceības gadagrāmatas redakcijai sirsnīgi sveic visus mums līdzās dzīvojošos jūrniekus, kuri 1991. gadā atskatās uz dzīves jubilejām. Īpaši atzīmējam bijušos K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas audzēkņus, kuri jau daudzus gadus palīdz apkopot un vākt materiālus par Latvijas kuģniecības vēsturi.

Šogad astoņdesmit piekto gadskārtu atzīmē JĀNIS GUSTSONS, astoņdesmito — FRICIS FOGELS, JĀNIS ROZE, JĀNIS SMILGA, TEODORS TAUPMANIS, bet septiņdesmit piecu gadu jubileju svin ALEKSANDRS ČIŽEVSKIS, un par septiņdesmitgadnieku kļūst BRUNO KONDRISS.

ĪSZIŅAS

1990./91. mācību gadā Salacgrīvā sākusī darboties četrgadīga jūrskola ar ievirzi kuģu vadītāju gatavošanā. 16 speciālo priekšmetu, īpašas prasības angļu valodas apguvei — tas viss raksturo jaunatvērto jūrskolu. Līdzīgas pirmās pakāpes jūrskolas atvērtas arī Ventspilī un Engurē.

...

1990. gada 23. septembrī burātājs Ansis Dāle, startējot MISTRAL (vē-

jadēļu) klasē zem sarkanbaltsarkanā karoga, Francijā (Duarnenā) izcīnījis Latvijai pirmo pasaules čempiona titulu.

...

1990. gada 23. novembrī Latvijas, Igaunijas un Lietuvas jūrnieceības izglītības darbinieki pulcējās Salacgrīvas vidusskolā, kur notika Latvijas Republikas Tautas izglītības minis-

trijas un Zivsaimniecības ministrijas organizētais Starptautiskais jūraslietu seminārs. Tā pamattēma — Skandināvijas valstu jūrniecības izglītības procesa tuvināšana Baltijas izraudzītajai Jūrniecības izglītības četrpākāju apmācības koncepcijai.

Starptautiskajā seminārā piedalījās Tallinas Jūras koledžas rektors A. Liokene, Kotkas (Somija) jūras augstskolas rektors J. Lauso, Kalmāras (Zviedrija) Jūras akadēmijas rektors Ē. Bjormans, Anglijas jūrniecības izglītības asociācijas viceprezidents V. Findlajs.

1990. gada 20. decembrī zvejnieku kopsaimniecības "Auda" kultūras namā pulcējās zvejnieki no visas Latvijas — te notika gadskārtējā Latvijas zvejnieku kopsaimniecību darbinieku neatkarīgās arodbiedrības republikāniskā konference. Tika pieņemts lēmums — turpināt darbu pilnīgi patstāvīgi, neiestājoties Brīvo arodbiedrību savienībā. Par arodbiedrības priekšsēdētāju ievēlēja Voldemāru Salenieku.

1991. gada 21. janvārī pirmo reizi pēc otrā pasaules kara latviešu jūrnieks — 2. šķiras mehāniķis Jānis Kokars — ar Latvijas Jūrniecības savienības komercfirmas "Hanza" starpniecību oficiāli tika nosūtīts darbā uz ārzemju kuģi "Carybult".

1991. gada 6. martā — T. Spādes 100. dzimšanas dienā — atklāja piemiņas plāksni pie nama Rīgā, Lačplēša ielā 13, no kura 5. dzīvokļa 1941. gada 14. jūnijā admirālis tika deportēts. Bronzas plāksni darinājis un atlējis tēlnieks Aivars Jansons.



Šajā pašā dienā piemiņas plāksni atklāja arī Ventspilī pie mājas Jūras un Meža ielas stūrī, kurā dzimis Teodors Spāde. Plāksni atklāja šī pasākuma organizators tālbraucējs kapteinis A. Ludeviks.



...

9. martā Latvijas Farmācijas muzeja telpās tika atklāta izstāde "Kara flote" (1919.—1940.), veltīta admirāļa Teodora Spādes 100. dzimšanas dienai. Izstādes autors V. Eihenbaums.

...

26. martā Latvijas Republikas Zivsaimniecības ministrijā apstiprināja "Nolikumu par Latvijas jūras zvejas ostām", "Nolikumu par jūras zvejas ostas kapteiņa dienestu" un "Nolikumu par kuģu reģistrāciju jūras zvejas ostās".

...

29. martā Mākslas darbinieku namā notika tikšanās ar bijušajiem Spīdolas stipendiātiem J. Hartmani un A. Popi par tematu "Cilvēku un kuģu likteni".

...

1. aprīlī uz piemiņas brīdi pie rakstnieka E. Līva atdusas vietas II Meža kapos pulcējās Jūrniecības vēstures kopas, Jūrniecības savienības, Latvijas Jūras akadēmijas pārstāvji, rakstnieka piederīgie un draugi.

...

Aprīlī bij. Latvijas PSR Zvejnieku kolhozu savienības telpās pulcējās zvejnieku kopsaimniecību pārstāvji, lai pārrunātu ar jūras mazpulku darba organizēšanu saistītus jautājumus.

...

25. aprīlī nodibināja un 10. maijā Latvijas Republikas Tieslietu minis-

trijs reģistrēja Latvijas Jūrnieku arodu savienību. Priekšsēdētājs Viktors Zelbers.

...

Vims van Akers (Holande), starptautiskās ledus jahtu DN klases Eiropas asociācijas komodors, atzīst Baltijas valstu nacionālās vienības. 12. maijā plkst. 11¹⁵ Tallinā ledus jahtu DN klases Eiropas asociācijas gadskārtējā konferencē Igaunijas un Latvijas ledusburātāju organizācijas uzņemtas Eiropas asociācijā.

...

14. maijā Latvijas fonds "Baltica" viesnīcas "Rīga" konferenču zālē pulcināja interesentus uz Starptautisku zinātnisku semināru "Baltijas jūra vakar, šodien, rīt", kas pie mums notika jau otro reizi. Trijās dienās nolasīja daudz referātu par jūras tiesību, ekoloģijas un dabas rekreācijas jautājumiem. Konferences pamattēmas — apkārtējai videi nodarītā zaudējuma piedziņas problēmas — apspriešanā piedalījās zinātnieki I. Lukašuks (Varšava), J. Bergholcs (Rīga), Z. Kniels (Gdaņska), J. Edvards (Londona) un daudzi citi lietpratēji. Nolemts, ka fonds "Baltica" šādus starptautiskus seminārus rīkos regulāri.

...

17. maijā atklāta jauna ekspozīcija Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģniecības nodaļas pirmajā zālē. Tās autore — Ilze Bernsone.

Ģ. Eliasa Jelgavas vēstures un mākslas muzejā — izstāde "Jelgavas novads Kurzemes un Zemgales hercogistes periodā", kas interesanta arī no jūrniecības vēstures viedokļa.

...

Ainažu pilsētas 65. gadskārtas svi-
nībām Ipašu akcentu piedeva zvej-
nieku un jūrnieku atceres pēcpusdie-
na vecajos kapos — slaveno tāljūras
braucēju atdusas vietā. Te atklāja
mākslinieka Ģ. Burvja darināto pie-
miņas zīmi, kas ikvienam atgādinās
ainažnieku ciešo saikni ar dzimto ze-
mi un jūru.

...

Jūnija sākumā iznāca laikraksta
"Jūras Vēstis" pirmais numurs. Laik-
raksts iznāk latviešu un krievu valo-
dā. Tā redaktors — Jānis Lapsa, iz-
devējs — sabiedrība "Mezglis".

...

19. jūnijā regulārus reisus līnijā
Rīga—Norčepinga—Rīga uzsāka
kopuzņēmuma "Tec Mark" pasažieru
katamarāns "Solovki". Tas vienlaikus
var uzņemt 230 pasažierus. Biļete
turp un atpakaļ maksā 1200 rubļu.
Katamarāns kursē 2 reizes nedēļā.

...

27. jūnijā parakstīts Latvijas, Lie-
tuvas, Igaunijas un Krievijas Federā-
cijas kopējais protokols par sadarbī-
bu lašu audzēšanā un saudzēšanā.

...

29. jūnijā plkst. 8⁴⁵ Edgars Terjō-
hins sācis burājumu ar vējdēli pāri
Baltijas jūrai no Rīgas uz Stokhol-
mu. Ceļā pavadījis 31 stundu un 55
minūtes. E. Terjohinu pavadīja
kreiserjahtas "Lācis" — kapteinis V.
Elnionis, "Polaris" — J. Ramiņš un
"Bravo" — R. Millers.

...

Jūlijā nelielā metienā iznācis žur-
nāla "Jūrnieks" pirmais numurs.

...

12. jūlijā nodibināta sabiedrība ar
ierobežotu atbildību "Charterhansa
Rīga", kuras darbības pamatvirziens
ir burāšanas tūrisms Latvijā, jahtu
noma un tirdzniecība, charterreisu or-
ganizēšana, jahtklubu kompleksā iz-
būve un ekspluatācija.

...

13.—14. jūlijā Jūrniecības vēstu-
res kopas biedrs Jānis Martinsons ar
vējdēli veica burājumu no Ovišiem
līdz Slitei Gotlandē, mērodams lat-
viešu bēgļu ceļu, kuru 1944. gada va-
sarā veica vairāki tūkstoši mūsu tau-
tiešu. J. Martinsonu pavadīja jahta
"Kursa" kapteiņa Z. Endrījevska va-
dībā. Ceļš tika veikts 28 stundās.

...

15. jūlijā notika Latvijas Republi-
kas satiksmes ministra J. Janovska
un PSRS jūras ministra Volmera
pirmā tikšanās, kurā parakstīja pro-
tocolu par kopējas komisijas izvei-
došanu, lai izskatītu jautājumu par
PSRS Jūras ministrijai pakļauto uz-
ņēmumu pārvaldīšanu un Ipašuma
formām Latvijā, kā arī par Rīgas jūr-
skolas nodošanu Latvijas Republi-
kas Tautas izglītības ministrijas pār-
ziņā.

...

17. jūlijā Maskavā tika parakstīts
līgums par a/s "Transocean Shipping
Lines" izveidošanu uz Latvijas Jūras
kuģniecības bāzes. Šī a/s reģistrēta
PSRS Finanšu ministrijā.

...

26. augustā Latvijas Republikas
satiksmes ministrs J. Janovskis, pa-
matojoties uz republikas Augstākās
Padomes 1991. gada 24. augusta lē-

mumu "Par Latvijas Republikas valstiskuma ekonomiskā pamata nodrošināšanu" un Ministru Padomes 25. augusta lēmumu "Par neatliekamiem pasākumiem Latvijas Republikas Augstākās Padomes lēmuma "Par Latvijas Republikas valstiskuma ekonomiskā pamata nodrošināšanu", izdeva pavēli (Nr. 85) par vispārējās uzņēmumu pāreju LR pakļautībā. Tajā teikts: "Darīt zināmu attiecīgo bijušo vispārējās uzņēmumu un organizāciju vadītājiem par viņu vadīto uzņēmumu un organizāciju pārņemšanu Latvijas Republikas jurisdikcijā un īpašuma pasludināšanu par Latvijas Valsts īpašumu."

...

29. augustā tika paziņots, ka par Latvijas Kuģniecības priekšnieku iecelts Pēteris Avotiņš, par viņa pirmo vietnieku Imants Vikmanis. Pavēli par Latvijas Jūras kuģniecības nosaukuma maiņu — Latvijas Kuģniecība — un vadības maiņu parakstījis LR satiksmes ministrs Jānis Janovskis. Tajā pašā dienā notika Kuģniecības padomes sēde, kurā paziņoja par pāreju LR pakļautībā un iepriekšējā lēmuma par a/s "Transocean Shipping Lines" atcelšanu. Jau 27. augustā Latvijas kuģiem bija noraidīta ministra J. Janovska vēstule, kurā viņš izskaidroja situāciju republikā un aicināja visus jūrniekus mierīgi turpināt darbu. Vēstulē teikts, ka visus Latvijas Jūras kuģniecības kuģus pārņem LR Satiksmes minis-

trijs un to pakļautība PSRS Jūras flotes ministrijai tiek anulēta.

...

30. augustā, skatot Latvijas Republikas himnai, uz Latvijas Kuģošanas apvienības (bij. Upju kuģniecība) kuģa "Rēzekne" pirmo reizi pēc Latvijas Republikas neatkarības pasludināšanas tika pacelts sarkanbaltsarkanais karogs. To veica tālbraucējs kapteinis, zemūdenes "Ronis" komandieris Hugo Legzdiņš, piedaloties Lietuvas Republikas satiksmes ministram Jonam Biržiškim, Igaunijas Republikas transporta un sakaru ministram Tītam Vehi un Latvijas Republikas satiksmes ministram Jānim Janovskim, kā arī pārstāvjiem no Zviedrijas un ASV. Kuģa "Rēzekne" apkalpei tika pasniegta Latvijas Kuģu reģistra karoga apliecība Nr. 1 ar tekstu: "Latvijas Kuģu reģistrā 1991. gada 30. augustā ar Nr. 1 reģistrētajam kuģim "Rēzekne" ir tiesības braukt zem Latvijas Republikas valsts karoga."

...

Arvien konstruktīvāka kļūst Jūrniecības vēstures kopas sadarbība ar Tallinas Jūras muzeja ledlauža "Suur Tõll" apkalpi. Kopas uzdevumā augustā ledlauža atjaunošanas darbā strādāja Salacgrīvas jūrskolas audzēkņi, kā arī kopas dalībnieki A. Reskis, V. Puriņš un G. Šimanis.

...

ATRASTS UN JAU PAZAUDĒTS

JŪRNIKA UN RAKSTNIEKA EGLONA SPĒKA PIEMIŅAI

Latviešu rakstnieki marīnisti bezmaz uz vienas rokas pirkstiem saskaitāmi. Vēl nedaudz ir tādu, kas jūras tematikai pievērsušies tikai uz brīdi kādā savas daiļrades posmā. Taču ne pirmo, ne otro vidū nav neviena, kam jūrniecība kādu laiku būtu bijis maizes darbs (Vili Lāci jūrniekiem pieskaitīt grūti...).

Tāds jūrnieks ar rakstīt gribu un māku būtu atrasts. Pareizāk sakot, nekur viņš nebija pazudis, tikai mums palicis nezināms. Diemžēl atraduma prieks nāk reizē ar zaudējuma rūgtumu, jo Eglons Spēks jau miris.

Dzimis viņš 1925. gada 9. aprīlī Liepājā. Mācības tehnikumā pārtrauc karš, un Eglonu iesauc vācu armijā latviešu leģionā. Pēc kapitulācijas viņš kopā ar brāli trīsmetrīgā lai viņā šķērso vētrains jūru no Kurzemes līdz Gotlandei. Zviedrijā viņš pabeidz jūrskolu un uzsāk jūrnieka gaitas uz dažādiem kuģiem. Braukdams galvenokārt par stūrmani, Eglons Spēks apceļo vai visas pasaules

jūras, vērodams zemes un cilvēkus. 1970. gadā iznāk viņa pirmā grāmata — stāstu krājums "Es redzēju jūriņai", kas iegūst J. Jaunsudrabiņa fonda godalgu. Tad izdoti divi romāni: "M.T. Viktorija" (1973, M.T. — motortankkuģis) un "Zvaigzne vētrā" (1987). Neskaitot rakstus trimdas periodikā, tas arī viss.

1991. gada 27. februārī Eglons Spēks mirst pie sava rakstāmgalda Vesterosā, Zviedrijā.

Rakstnieks gribēja un varēja uzrakstīt daudz vairāk. Taču divi romāni, stāstu grāmata un diezgan daudzie raksti — ieskaitot dramatiskā Baltijas jūras pārbrauciena aprakstu — ir daudz latviešu visai trūcīgajai jūras literatūrai. Jācer, ka Eglona Spēka darbi nākotnē nonāks kāda Latvijas literatūrzinātnieka uzmanības lokā. Tomēr galvenais ir cerība, ka kādreiz izdosies šos darbus izdot arī rakstnieka dzimtenē.

Arvis Pope

MŪSU GRĀMATU GALDS

Aizvien biežāk un aizvien lielākā skaitā Latvijā nonāk ārzemēs izdotās grāmatas. Cerēt, ka viņi savā mūžā spēs izlasīt visu garajos atšķirtības gados kļaidā latviešu valodā uzrakstīto un nodrukāto, var tikai pavisam jauni cilvēki. Tādēļ jācen-

šas atrast vērtīgāko un katra lasītāja interesēm tuvāko. Uzskatot, ka mūsu gadagrāmatas lasītājiem tuva jūras tēma, gribam tiem norādīt uz dažiem šādiem darbiem. Ja tie bibliotēkās pagaidām vēl nav atrodami, lūdzam pacietību — grāmatas būs!

Zihmanis Manfrēds. Brāļi Zēbergi. Personības, burinieki, tvaikoņi. — Toronto, 1986. — 83 lpp.

Grāmata ir monogrāfija par vienu no lielākām Latvijas Republikas laika rēderejām un reizē arī par kurzemnieku Zēbergu dzimtas vēsturi un likteņiem pēc Latvijas bojāejas.

Zēbergu kuģniecības vēsture sākas 1874. gadā, kad Kalnciemā ūdenī tiek nolaists pirmais burinieks. Vēlāk zēģelniekus būvē Ilģeciemā, Podragā un Bolderājā, tad tos pakāpeniski nomaina tvaikoņi. Kuģniecības firma "Brāļi Seeberg" formāli tiek dibināta 1898. gadā, kad dzimta jau ieguvusi lielu turību. Ap 1912. gadu Zēbergu flotē ir 13 tvaikoņu.

Neatkarīgās Latvijas laikā firma kuģus atjauno. Tās sastāvā izveidojas akciju sabiedrība "Latvijas-Belģijas līnija". 2. pasaules karš satriec uzņēmumu, taču tikai 1956. gadā savas gaitas pārtrauc pēdējais Zēbergu kuģis — kuģis zem Lielbritānijas karoga, bet ar latviešu komandu.

Zēbergu dzimtas vēsture ir latviešu jūrniecības vēstures attēls tuvplānā, tās tipiska sastāvdaļa. M. Zihmanis, savu grāmatu rakstot, nav bijis bezkaislīgs pētnieks "no malas", jo viņš ir rēdera Kārļa Roberta Zēberga mazdēls. Taču tas darbam nācis par labu, jo devis iespēju bez vēsi objektiīviem dokumentiem to papildināt ar dzimtas "oral history" — mutvārdu vēstures — fragmentiem.

M. Zihmanis dzimis 1911. gadā Rīgā. Studējis tieslietas Latvijas Universitātē un ārzemēs. Vācu okupācijas laika beigās viņu uz denunciacijas pamata apcietina un ievieto Centrālcietumā, bet vēlāk pārved uz Noiengames koncentrācijas nometni pie Hamburgas. Tur pieredzēto viņš

dokumentējis grāmatā "Latvieši Hamburgas Svētā Jūrģa pill" (Toronto, 1989).

M. Zihmanis dzīvo Kanādā. Rakstījis arī par Latvijas un trimdas filatēlijas jautājumiem.

• • •

Pāvuls Valentīns. Neptūna kalps. — Toronto, 1987. — 486 lpp.

Vēl viena atmiņu grāmata... Taču šoreiz tie nav ne diplomāta, ne cita valstsvīra, arī ne mākslinieka vai karavīra memuāri. Profesionāla ūdenslīdēja atmiņas!

Autors raksta, ka "ūdenslīdējs var atzīmēt tikai to mazumiņu, ko pats pieredzējis un darījis zem vai virs ūdens līmeņa". Tam var piekrist — gan ar piebildi, ka pieredzējis — un veiksmīgi aprakstījis! — viņš visai daudz. Dzimtā Ķīpsala, bēgļu gaitas Krievijā, baismīgās revolūcijas ainas, atgriešanās nu jau neatkarīgajā Latvijā. Pirmās "zemūdens kristības" pie Melnsila un pirmais no jūras dibena paceltais līķis... Dienests Latvijas armijā un Kara flotes ūdenslīdēja gaitas uz jaunā mīnutralera "Viesturs". Zemūdens darbi pie Kolkašraga, Ovišiem, Krustpils, Buldukiem, Ventspils un Liepājas... Latvijas Republikas lielākā un pēdējā būve — Ķeguma aizsprosts... 76 tonnas smagā Lāčplēša akmens pārvešana no Ķeguma uz Lielvārdi... Padomju hidroplānu bāzes būve Durbes ezerā 1940. gadā, stahanovieša gods un koka šķīņķis Maskavas veikala skatlogā... Šampanieša plūdi uz vācu kuģa un brauciens nelielā motorlaivā no Ķīsezera uz Zviedriju...

Grāmatā atrodami lieliski dabas apraksti, to skaitā arī zemūdens pasaules, un iekļauti Rīgas un citu pilsētu dzīves attēlojumi. Taču divi momenti izceļami jo īpaši. Pirmkārt, tas ir autora svaigais un nesamocītais humors. Otrkārt — stāstījuma dokumentalitāte. Jūrniecības vēsturnieki šajā darbā atradīs autentiskas ziņas par tādiem vairāk vai mazāk populāriem kuģiem kā "Gromoboi", "Ingeborg", "Indra", "Mariampol", kā arī raksturīgas epizodes no daudzu jūrniecības darbinieku biogrāfijām.

"Neptūna kalps" rakstīts ar vieglu roku un paklausīgu spalvu. Būdams un palikdams profesionāls ūdenslīdētājs, V. Pāvuls sācis savus iespaidus izklāstīt uz papīra vēl neatkarīgās Latvijas laikā. "Vaļas brīžos" viņš mācījies Krišjāņa Valdemāra jūrskolā, studējis Latvijas Universitātē ķīmiju, tautsaimniecību un filozofiju, gleznojis un pat spēlējis teātrī...

Novēlēsim šai grāmatai piedzīvot otro izdevumu Latvijas Otrajā Republikā!

...

Rakstu un atmiņu krājumu "Ventpils 700" izdevusi jubilejas atzīmēšanas iniciatoru grupa Toronto, Kanādā, 1990. gadā. Daļa krājuma sastāv no Latvijas neatkarības laikā un trimdas izdevumos publicētajiem rakstiem. Daudz arī pirmspublicējumu — bijušo ventspilnieku atmiņu pierakstu. Vairāk nekā 200 lappušu biezais lielformāta izdevums ar vairāk nekā 170 ilustrācijām (to starpā reti sastopamas fotogrāfijas) sniedz diezgan pilnīgu ieskatu pilsētas dzīvē laika posmā līdz 2. pasaules kara beigām. No jūrniecības vēstures viedokļa lielu interesi izraisa F. Šteinmaņa

raksts par "zviedru laivām" — bēgļu ceļu no Kurzemes uz Zviedriju. Atsevišķa nodaļa veltīta šodienas Ventspils lielākajai problēmai — vides piesārņotībai.

No galēja pesimisma lasītāju glābj "ventiņ mēl", par kuru atgādina Kuražs Krišs, Krišs Ķepals un Piltāns Brīvkungs, pats Ālants Vils.

Arvis Pope

...

Kārkliņš Valdemārs. Teika par septiņiem kuģiem. Romāns. — Bruklina: Grāmatu Draugs, 1955. — 492 lpp.

Rakstnieks Valdemārs Kārkliņš (dzimis 1906. gadā Iecavas pagastā, miris 1964. gadā Portlandā ASV) pieder pašiem ražīgākajiem cittautu literatūras tulkotājiem latviešu valodā. Viņa radošā darbība, aizsākusies dzimtenē brīvvalsts laikā, profesionālo vērienu un talanta briedumu apliecina trimdas gados Vācijā un ASV, kur līdzās tulkojumiem tapuši daudzi oriģinālromāni, noveles, stāsti, dramatiskie darbi, apceres par literatūru. Īpašu vietu rakstnieka daiļrades mantojumā ieņem romānu cikls ar kopēju nosaukumu "Dieva zeme" ("Dieva zeme", "Teika par septiņiem kuģiem", "Zelta zvans", "Romantiski iemesli"), kas, izsekojot Midegu un Taunu dzimtām dažādā laikā un vidē, tiecas atklāt latviešu tautas likteņgaitas turpat gadsimta garumā. "Teika par septiņiem kuģiem" (1955) vēstī par kuģu būvētājiem no Vidzemes jūrmalciemiem — latviešu tirdzniecības flotes veidotājiem 19. gadsimta otrajā pusē. Romānā izmantotas senas leģendas, nostāsti, anekdotes, un

pagātnes notikumi šodienas lasītājam atdziļojas kā teika, kurā vīri ir "drusku lielāki, stiprāki, varenāki nekā dzīvē, sievas drosmīgākas un skaidrākas, jūtās dziļākas un pastāvīgākas nekā sīkumainajā ikdienā mēdz būt". 60. gados "Teika par septiņiem kuģiem" arī dramatizēta un izrādīta Austrālijas latviešiem, 1974. gadā romāns izdots atkārtoti.

• • •

Valdēss Rihards. Jūras vilki. Romāns. — Rīga: Zinātne, 1990. — 239 lpp.

Sērijā "Romāns — pagātnes liecinieks" izdots rakstnieka un žurnālista bijušā Latvijas Telegrāfa aģentūras direktora Riharda Valdesa (1888—1942) populārākais darbs — romāns "Jūras vilki" (1930). Romāna vēstījums cieši sakņots rakstnieka dzimtajā Ainažu puses vēsturiskajā realitātē, Reņģuciema "jūras vilku" piedzīvojumos kolorīti atainojas burukuģu laikmets, kad latvieši ar pilnām tiesībām varēja saukties par jūrnīeku tautu. Izdevumu papildina plašs dokumentāls

fotomateriāls, priekšvārds un pēc-vārds, kā arī komentāri par jūrnīekības reālajām un leksiku, vēstures un sabiedriskās dzīves faktiem.

Jānis Zālītis

• • •

Navrockis Sergjušs. Es biju pilēns. — Rīga: Zinātne, 1990.

Grāmata stāsta par Polijā 1983.—1984. gadā veikto divaino un visumā sekmīgo eksperimentu — doties tālā jūras braucienā ar burukuģi, izmantojot par matrožiem vidusskollniekus. "Spēles noteikumi" prasa, lai mācības brauciena laikā tiktu sekmīgi turpinātas.

Grāmatas autors ir viens no septiņpadsmitgadīgajiem eksperimenta dalībniekiem; būtībā tā ir viņa dienasgrāmata ar veiksmīgiem iestarpinājumiem no apmeklēto zemju ģeogrāfijas, vēstures un sabiedriskās iekārtas aprakstiem. Kas vēl nav spējis, izlasiet — tā jums noteikti patiks!

Arvis Pope

ANĢĻU JŪRNIEKU DZIESMA

ROLLING HOME

Priekšdziedātājs:

Call all hands to man the capstan,
See the cable run down clear.
Heave away, and with a will, boys,
For old England we will steer;
And we'll sing in joyful chorus
In the watches of the night,
And we'll sight the shores of England,
When the grey dawn brings the light.

CALL ALL HANDS TO MAN THE CAPSTAN, SEE THE CABLE RUN DOWN CLEAR. HEAVE A-
AND WE'LL SING IN JOYFUL CHORUS IN THE WATCHES OF THE NIGHT, AND WE'LL

WAY, AND WITH A WILL, BOYS, FOR OLD ENGLAND WE WILL STEER ; ROLLING
SIGHT THE SHORES OF ENGLAND, WHEN THE GRAY DAWN BRINGS THE LIGHT.

HOME, ROLLING HOME, ROLLING HOME ACROSS THE SEA, ROLLING

HOME, TO DEAR OLD ENGLAND, ROLLING HOME, DEAR LAND TO THEE.

Koris:

Rolling home, rolling home,
Rolling home across the sea,
Rolling home to dear old England.
Rolling home, dear land, to thee.

Up aloft amid the rigging
Blows the loud exulting gale,
Like a bird's wide out-stretched pinions
Spreads on high each swelling sail;
And the wild waves cleft behind us
Seem to murmur as they flow,
There are loving hearts, that wait you
In the land to which you go.

Many thousand miles behind us,
Many thousand miles before,
Ancient ocean heave to waft us
To the well remembered shore.
Cheer up, Jack, bright smiles await you,
From the fairest of the fair,
And her loving eyes will greet you
With kind welcomes everywhere.

Man your capstan, bars and swifters,
Every one that can clap on.
As we heave around the pawls, boys,
We will sing our well-known song.

Up aloft amid the rigging,
Up amid the howling gale
We will furl our big main-topsail,
As we're rolling home again.

Now farewell, Australian daughters,
We shall leave your fruitful shores.
We shall soon cross deep blue waters,
To see our home and friends once more.
We shall sing back-songs and shanties,
Say good-bye to all friends here,
We shall soon trip our anchor,
And for old England we shall steer.

Eastward (westward), eastward, ever eastward,
To the rising (setting) of the sun;
We have steered ever eastward,
Since our voyage has begun.
Off Cape Horn on a winter's morning,
Setting sails in ice and snow,
You could hear the shell backs calling,
Hoist away and let her go.

* * *

Viena no starptautiski pazīstamākajām angļu jūrnieku dziesmām, kas izteic prieku par ceļa uzsākšanu uz mājām.

Atkarībā no tās zemes vai ostas, vai mājupceļa virziena, kurp devās kuģis, tika attiecīgi mainītas dziesmas oriģināltekstā minētās norādes.

SATURS

PAVADVĀRDI GRĀMATAI — <i>A. Pope</i>	3
--	---

VIŅU PIEMIŅAI — MŪSU GODAM

KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS — <i>E. Dunsdorfs</i>	5
SIMT GADU PĒC NĀVES — <i>G. Šīmanis</i>	9
KRIŠJĀNA VALDEMĀRA BĒRU APRAKSTS	15
LATVIEŠU TAUTAS JŪRNIECĪBA — <i>K. Valdemārs</i>	21
FRAGMENTI NO POĒMAS "KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS" — <i>V. Ļūdēns</i>	24
CELĀVĒJŠ — <i>V. Ļūdēns</i>	25
ĻĀTVIJAS ZEMEĪ UN JŪRAI — <i>A. Pope</i>	26
ES ESMU LATVIETIS — <i>T. Spāde</i>	39
NO JŪRAS KRASTIEM NĀKAM MĒS — <i>T. Spāde</i>	40
VELTĪJUMS TEODORAM SPĀDEM — <i>R. Spuriņš</i>	41
MŪSU JŪRNIEKI — SIMTGADNIEKI — <i>I. Bernsone, A. Pope, V. Pētersons</i>	41

VĒSTURES LAPPUSES

LATVIEŠU BURINIEKI PIRMAJĀ PASAULES KARĀ — <i>J. Hartmanis</i>	45
LATVIJAS JŪRAS TIRDZNIECĪBAS KUĢI	51
LATVIJAS REPUBLIKAS TIRDZNIECĪBAS FLOTES NACIONALIZĀCIJA — <i>E. Blūmfelds</i>	53
SLEPKAVĪBA TALLINAS REIDĀ — <i>A. Pope</i>	63
TVAIKOŅA "KRIMULDA" BOJĀEJA — <i>A. Miklāvs</i>	64
OTRAIS PASAULES KARŠ UZ JŪRAS — <i>G. Jansons</i>	68
JAUNIEGUVUMI RĪGAS VĒSTURES UN KUĢNIECĪ- BAS MUZEJĀ — <i>I. Bernsone</i>	80
KAIMIŅOS, PAR MŪSMĀJĀM DOMĀJOT — <i>G. Šīmanis</i>	88

K. VALDEMĀRS UN HAMBURGAS JŪRNIKU LAIK- RAKSTS "HANSA" — <i>G. Šīmanis</i>	92
PIRMS 100 GADIEM. ĪSS IESKATS 1891. GADA AVĪZĒ "BALTIJAS VĒSTNESIS" — <i>M. Frīdberga</i>	94

ATMIŅU STĀSTI UN PORTRETI

AR LEDLAUZI "KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS" UZ SOMI- JU UN ZVIEDRIJU — <i>H. Legzdīnš</i>	99
KUGUBŪVĒTĀJS JANIS ŠTĀLS — <i>E. Daknis</i>	110
MŪŽS VIRVJU VIRVĒS VĪTS — <i>G. Šīmanis</i>	115

ZVEJNIECĪBA

VECIE ZVEJI SKAISTAJĀ VIDZEMĒ — <i>G. Šīmanis</i>	120
ZVEJNIECĪBA VIDZEMES PIEKRASTĒ — <i>M. Šems</i>	123
LATVIJAS JŪRAS ZVEJNIECĪBA 1938. GADĀ	128
ZVEJNIEKI LATVIJAS REPUBLIKAS SARDZĒ — <i>I. Ross</i>	130

KUĢNIECĪBA

IESKATS LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAS VĒS- TURĒ — <i>L. Plūtrums</i>	133
KUR MŪSU KUĢI? — <i>G. Šīmanis</i>	134
KĀM PIEDER LĀTVIJAS OSTAS UN KUĢI? — <i>G. Šteinerts</i>	137
ZEM LATVIJAS REPUBLIKAS KAROGA — <i>M. Mihejevs</i>	138
NODEVAS UN MAKSAS OSTĀS. EKONOMISTA ANALĪZE — <i>M. Pētersone</i>	139
KOMENTĀRS PAR OSTU NODEVU UN MAKSU ANALĪZI — <i>G. Šteinerts</i>	144
MONZUNDA DZELMĒ — <i>J. Jefremenkovs</i>	145

JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBA

KONCEPCIJA PAR JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBU LATVI- JAS REPUBLIKĀ	150
EPIZODES NO PASNIEDZĒJA DIENASGRĀMATAS — <i>G. Anīna</i>	152
70 DIENĀS APKĀRT EIROPĀ. IERAKSTI PIRMĀS JŪ- RAS PRAKSES DIENASGRĀMATĀS	157

ZEM BALTĀS BURAS

LATVIJAS KREISERJAHTU FLOTE 1990. GADĀ —	
<i>A. Krastiņš</i>	169
ATGRIEZIES LATVIJAS JAHTKLUBA KAUSŠ —	
<i>L. Millers</i>	171
SUDRABA JAHTA — <i>J. Ramiņš</i>	173
JEVGENIJA KANSKA KAUSŠ — <i>Ā. Cigus</i>	175
IZCILĀ BURĀTĀJA ILONA VALBAHA — <i>Ā. Cigus</i>	176
PAR BURĀŠANAS SKOLU — <i>A. Mežulis</i>	177
KO DARA JAHTU MODELISTI? — <i>G. Dzenītis</i>	178
CAURI ŠAURUMIEM UN JŪRĀM UZ TELAVIVU —	
<i>L. Gailis</i>	180
KATRAM SAVS HORNAS RAGS — <i>Ā. Leibovičs</i>	187
ZVIEDRIJĀ REDZĒTAIS — <i>G. Šimanis</i>	192
PAR SARDINĒM UN NAFTU — <i>U. Kalmanis</i>	194

HRONIKA

SVEICAM!	209
ĪSĪNAS	209
ATRASTS UN JAU PAZAUDĒTS. JŪRNIKA UN	
RAKSTNIEKA EGLONA SPĒKA PIEMIŅAI — <i>A. Pope</i>	214
MŪSU GRĀMATU GALDS — <i>A. Pope, J. Zālītis</i>	214
ANĢĻU JŪRNIKU DZIESMA	217

NAUTIKAL ALMANAC '91

Latvian Culture Fund
Navigation History Group

Compiler *M. Fridberga*
Editorial Manager *A. Pope*

"Zinatne" Publishing House

Riga 1991

In Latvian

LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATA '91

Redaktore *Z. Dūka*
Mākslinieks *A. Liepiņš*
Mākslinieciskā redaktore *I. Jēgere*
Techniskā redaktore *I. Dorofejeva*
Programmētājs *S. Silinš*
Operatore *I. Volkova*
Korektore *B. Vārpa*

Nodota salikšanai 01.07.91. Parakstīta iespiešanai 03.12.91. Formāts 60x90/16. Ofseta papīrs. Taisns garnitūra. Ofseta tehnika. 14 fiz. iespiedl.; 14 uzsk. iespiedl.; 26,5 uzsk. kr. nov.; 16,05 izdevn. l. Metiens 4000 eka. Pasūtījums N 3704 Izdevniecība "Zinātne", 226530 PDP Rīgā, Turgejeva ielā 19. Izdevniecības reģistrācijas Nr. 20250. Izdevniecības "Zinātne" datortaisums. Iespiesta Valmieras tipogrāfijā "Liesma", 228600, A. Upīša ielā 7.

Kontroleklasts

LATVIJAS NACIONĀLA BIBLIOTĒKA



0302015153

7151-

