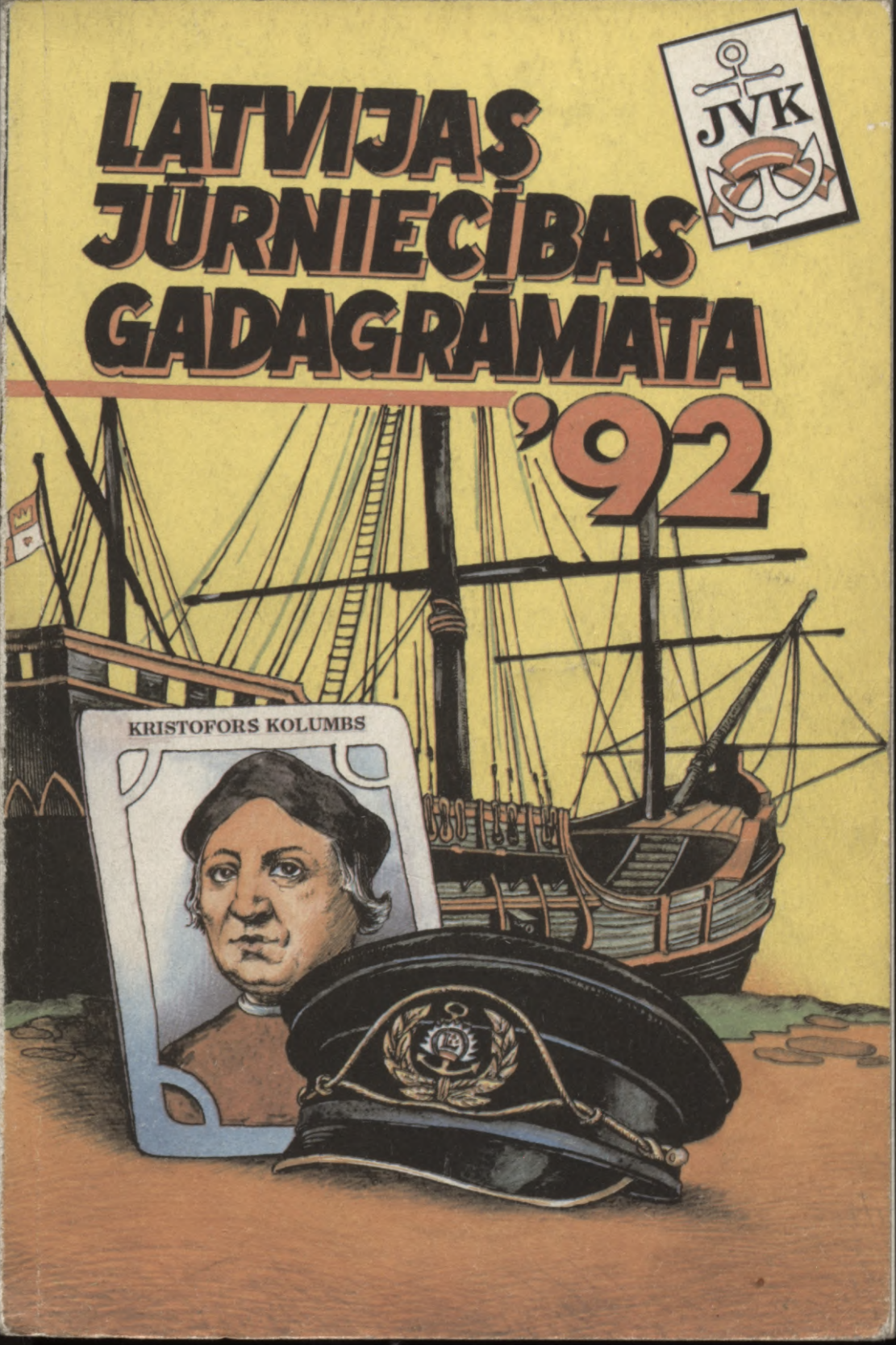
LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA '92

JVK



93-4
L 124

L
629

LATVIJAS KULTŪRAS FONDA
JŪRNIECĪBAS VĒSTURES KOPA

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA '92

RĪGA «ZINĀTNE» 1993

39.4
La 805

LATVIJAS NACIONĀLĀ
BIBLIOTĒKA
93 = 11.603
0302015147

Sastādītāja MAIJA FRĪDBERGA

Atbildīgais redaktors ARVIS POPE

Redakcijas kolēģija: ILZE BERNSONE, VITAUTS ĻŪDĒNS, ARTURS KRASTIŅŠ, GINTS ŠĪMANIS

Mākslinieks AGRIS LIEPIŅŠ

Ilustrācijām izmantoti Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Jūrniecības vēstures kopas fonda fotomateriāli

Latvijas jūrniecības gadagrāmata izdota ar Latvijas Jūrniecības savienības un Latvijas Kuģniecības atbalstu

La 805

Latvijas jūrniecības gadagrāmata '92 / Sast. M. Frīdberga; atb. red. A. Pope. — R.: Zinātne, 1993. — 182 lpp., il.
ISBN 5-7966-0947-5

Turpinām publicēt materiālus par jūru un tās kopēju — jūrnieku un zvejnieku — vakardienu, šodienu un rītdienas cerībām. Rakstos apskatīto tēmu loks ir ļoti plašs — par otro pasaules karu, zvejniecības ekonomisko stāvokli mūsdienās, nogrimušo kuģu meklējumiem, jūrniecības latviskošanas problēmām, kādreizējo Krišjāņa Valdemāra jūrskolu un mūsu jaunās Jūras akadēmijas studentu jūras gaitām.

Grāmatā ievietota arī plaša reportāža par Latvijas jahtas «Bravo» piedalīšanos starptautiskajā Transatlantijas regatē par godu K. Kolumba vēsturiskā brauciena — Amerikas atklāšanas — 500 gadu atcerei un ar to saistītajiem nebijuši plašajiem jūras svētkiem Ņujorkā — tas viss regates dalībnieka skatījumā.

Plašam lasītāju lokam, sevišķi jaunatnei.

La 805

ISBN 5-7966-0947-5

© Maija Frīdberga — sastādītāja, 1993

PAVADVĀRDI GRĀMATAI

Flibustieru gads pagājis. Diemžēl tas nenozīmē, ka viņu laiks beidzies...

1992. gadu tāpat varētu nosaukt par absurdu un paradoksu gadu. Varbūt arī brīnumu gadu — vieni kļuvuši bagāti, bet citi — vēl nabagāki; ražotāju kļūst aizvien mazāk, bet tirgotāju skaits nemitīgi aug.

Simtiem valūtas maiņas punktu un tiem blakus simtiem ubagu. Rūpniecība apstājusies, lauksaimniecība iestigusi nabadzības un neziņas dubļos.

Krišjāņa Valdemāra attēlu uz mūra Rīgā, Pārdaugavā, nomainījusi *«Coca Cola»* reklāma. Tiesa, lielais ārzemju koncerns dod Rīgai naudu. Bet vai Valdemāra idejas mūs arī savulaik nepadarīja turīgus?

Tai pašā laikā tas bijis spožu panākumu (un vēl spožāku cerību) gads. Latvijas Republikas starptautiskā atzīšana turpinās, tās karogs plīvo pie Apvienoto Nāciju ēkas Ņujorkā. Diemžēl vēsture atkārtojas: lielās valstis atbalsta Latviju, taču tikai tik daudz, cik to var darīt, nekaitinot Krieviju. Un lielais kaimiņu lācis rāda pasaulei, ka ir nervozs un viegli aizkaitināms — Baltijas trusīši iedomājušies atņemt tam daļu alas, kuru tas jau no 18. gadsimta uzskata par savējo. Krievijas acīs mēs vienmēr esam bijuši un būsim vainīgi tādēļ vien, ka dzīvojam pie Baltijas jūras, nevis Sibīrijā. Savu vainu izpirkt mēs varētu tikai tad, ja ļautu Krievijas interesēm pilnīgu vaļu Baltijā, ignorējot savu pilsoņu tiesības.

Krievijas karakuģi joprojām stāv Liepājā un Daugavgrīvā. Tātad mēs joprojām esam situācijā, kas visai līdzīga 1939. gada rudenim un 1940. gada pavasarim. Vēstures filma šobrīd šķiet apstājusies. Uz kuru pusi tā sāks virzīties: uz 30. vai 40. gadiem?

Uz krievu karakuģu drūmā fona spožs stars ir mūsu jaunā kara flote — Jūras spēki. Tas nekas, ka kuģīši mazi, lēni un slikti bruņoti — tie, vienalga, ir karakuģi ar visām no tā izrietošām starptautiskām sekām. Cerēsim, ka savā pirmajā izšķirošajā kaujā — kaujā ar tās «privatizētājiem», kādi parādījušies Augstākajā Padomē, — mūsu kara flote uzvarēs.

Tirdzniecības flotes kuģi atkal demonstrē pasaulei sarkanbaltsarkano karogu, tomēr pasaules ostu pilsētu iedzīvotājos radot iespaidu, ka Latvija ir krievu apdzīvota Krievijas daļa, kas nez kādu separātisku apsvērumu dēļ no tās atšķēlusies.

Taču būsim godīgi — jūrnieki mūsu Tirdzniecības flotē labi, tik labi, ka mums, pusgadsimtu no jūrskolām tālu turētiem, vēl ilgi nebūs ko vietā likt.

Zvejniekiem grūti laiki — nav degvielas. Līdz ar to grūti laiki arī zivju patērētājiem pašu mājās, jo krietna daļa lomu tiek mainīta pret degvielu un konservu kārbu skārdu turpat jūrā. Kādreiz spēcīgās zvejnieku kopsaimniecības tiek sadalītas un privatizētas, dažkārt tā, ka vienam pieder kuģis, otram — osta, bet trešajam — steķis ostā, pie kā kuģim piestāt. Tas gan notiek ne tikai zvejniecības nozarē. Visapkārt tik daudz viegli iegūstamu īpašumu, ka Latvijā vērojams kaut kas līdzīgs senajai Amerikas kolonizēšanai — kas manīgāks, uzsprauž savu karogu. Nākotnes ekonomistiem un vēsturniekiem būs ko brīnīties par laikiem, kad daži uzņēmīgi vīri, sametuši kopā savu mēnešalgu atlikumu, nopērk fabriku... Taču tie ir augstākās sfērās risināmi jautājumi.

Vispārējā pesimismā patīkami konstatēt, ka mūsu jūrniecības izglītības sistēma izrādījusies pareiza un dzīvotspējīga, tā turpina speciālistu sagatavošanu. Protams, arī Jūras akadēmiju skārušas dažādas vispārējas un specifiskas klizmas, tomēr tā virzās uz cerīgu nākotni.

Pie 1992. gada brīnumiem jāpieskaita arī šīs grāmatas iznākšana, kas vairākkārt bija kļuvusi visai problemātiska. Brīnumam notikt palīdzēja Latvijas Kuģniecība un izdevniecība «Zinātne», par ko tām lielais paldies!

Noturēt gadagrāmatu virs flibustieru sabangotajiem ūdeņiem nākotnē būtu vieglāk, ja atrastos kāda organizācija — reizē griboša un varoša —, kas varētu būt līdzizdevēja. Diemžēl līdz šim neviena vēl nav atsaukusies. Tomēr ceram, jo uzskatām, ka Latvijas Jūrniecības gadagrāmata pagaidām ir vienīgā paliekošā mūsu nacionālās jūrniecības un zvejniecības attīstības ceļa atspoguļotāja.

Jūsu
Arvis Pope

SADARBĪBA UN APVIENOŠANĀS

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS VĒSTURES ARHĪVS UN JŪRNIECĪBAS VĒSTURES KOPA

1991. gada rudenī, izmantojot kapteiņa Arvalda Kalniņa laipno ielūgumu, uzturējos Lielbritānijā, Velsas galvaspilsētā Kārdifā. Mana brauciena galvenais nolūks bija organizēt tālāku sadarbību starp Jūrniecības vēstures kopu (JVK) un Latvijas Jūrniecības vēstures arhīvu (LJVA), kura ilggadējais ģenerālsekretārs ir kapteinis Kalniņš. Citiem vārdiem — apvienot latviešu jūrniecības vēstures pētītāju pūliņus dzimtenē un ārzemēs.

LJVA dibināts 1966. gada novembrī un ir sabiedriska bezpeļņas organizācija ar mērķi vākt materiālus latviešu jūrniecības vēsturei, tos apstrādāt un izdot grāmatās. Aicinājums par šādu materiālu vākšanu pēdējoreiz bija izskanējis Latvijā 1937. gadā, taču turpmākie notikumi pārvilka svītru šai iecerei.

Arhīva dibinātāji bija brīvajā pasaulē dzīvojošie latviešu kapteiņi — jau minētais A. Kalniņš, H. Liberts, P. Neimanis, V. Orle, K. Kalacis, V. Štāls un A. Kārkliņš, kā arī jūrniecības vēstures entuziasts A. Mastiņš. Sākotnēji LJVA nodaļas bija Kārdifā Lielbritānijā un Hamburgā Vācijā, taču darbība aptvēra arī ASV, Kanādu, Zviedriju, Beļģiju, Franciju un citas valstis, kur vien dzīvoja latviešu cilmes jūrnieki un bija iegūstama kāda informācija. Datu vākšana un cita veida sadarbība notika gandrīz tikai ar vēstulēm, jo arhīva līdzstrādnieki bija izkliedēti pa dažādām valstīm un kontinentiem.

LJVA sadarbojās arī ar profesionāliem vēsturniekiem. Kopīgi ar populāro trimdas vēsturnieku Dr. Edgaru Andersonu bija iecerēta pirmās grāmatas izdošana, ko izjauca Andersona traģiskā bojāeja. Tomēr arhīva darbinieki publicējuši informatīvus rakstus dažādu zemju izdevumos, kā arī vairākus nopietnus pētījumus. Šajā sakarā sevišķi jāatzīmē baltvācu vēsturnieks fregatkapteinis Heincs fon Basi, kurš darbojas Šlēsvigā Vācijā.

LJVA sagatavojis pilnīgus visu Latvijas tvaikoņu gaitu aprakstus. Šī darba iniciators un galvenais izpildītājs bijis ASV dzīvojušais un tagad jau mirušais kapteinis Arvīds Kārkliņš — bij. motorkuģa *«Hercogs Jēkabs»* 2. stūrmanis. (Manas ASV vizītes laikā 1991. gada pavasarī šos vērtīgos materiālus JVK rīcībā nodeva nelaika kapteiņa atraitne un audžudēls.)

Arhīvs savācis plašus materiālus, no kuriem daudzi ir unikāli. Taču sakarā ar līdzekļu trūkumu un vairāku enerģisku līdzstrādnieku

aizkuģošanu mūžības jūrā kļuvis skaidrs, ka doma par datu galīgo apstrādi un jūrniecības vēstures grāmatu izdošanu ārzemēs jāatmet kā nereāla...

Tāda bija situācija 1991. gada rudenī, kad ar kapteini Arvaldu Kalniņu spriedām par tālāko rīcību. Latvija atguvusi neatkarību un atkal drīkst domāt par īstu un objektīvu savas jūrniecības vēsturi. Taču materiālās iespējas pagaidām stipri ierobežotas arī dzimtenē, kurai vissmagākie gadi vēl priekšā. Un kā nodrošināt unikālos LJVA materiālus, kuriem daļēji nav pat kopiju, pret dažādām nejaušībām, respektīvi pazušanu? Taču arhīva materiāli ļoti nepieciešami pilnvērtīgas jūrniecības vēstures enciklopēdijas uzrakstīšanai — tāds ir nākošais JVK iecerētais lielais darbs.

Ne velti Arvalds Kalniņš ir bijis loču komandieris Sarkanajā jūrā un tur vadījis supertankkuģus. Viņš palīdz rast risinājumu, kurā iespējamais risks būtu minimāls. LJVA materiāli jāpārved uz Latviju pa daļām. Tie nododami JVK rīcībā, taču glabājami Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

Un tā Latvijas kuģniecības motorkuģis *«Inženieris Kreilis»* savā pirmajā braucienā zem sarkanbaltsarkanā karoga pārveda Latvijā pirmās kastes ar dokumentiem atjaunotās valsts jūrniecības vēsturei, kurus savākuši emigrācijā aizdzītie jūrnieki.

Arvis Pope,
Jūrniecības vēstures kopas
valdes priekšsēdētājs

MŪSU JŪRNIEKU KAPI

Jūrnieku darbalauks ir visas pasaules jūras, bet viņu profesija — smaga un bīstama. Tādēļ daudzi no viņiem miruši jauni vai spēka gados, turklāt ne jau savās dzimtajās pilsētās vai pagastos. Angļu matroža kaps Ainažos vai arī norvēģu jūrnieku kopīgs apbedījums Sāmsalā nevienu nepārsteidz — tie ir jūras tautu pārstāvji, tāds viņu darbs un liktenis. Tādēļ arī nevienam nevajadzētu būt pārsteigtam, uzzinot par latviešu jūrnieku apbedījumiem Ķīnā, Jaunzēlandē, Meksikā un vēl daudzās citās Latvijai tālās zemēs.

Daudzu jūrnieku kaps, sevišķi burinieku laikmetā, ir nevis zeme, bet jūra. Rakstnieks marīnists Džozefs Konrads ne velti salīdzinājis jūru ar kapsētu, kur katrs vilnis — kapu kopiņa. Uz kuģa tālu no krasta mirušos nogremdēja jūrā. Zārks bija buru audekla maiss, bet zemi aizstāja pie kājām piesiets smagums, kāds uz kuģa pieciešams dzelzs gabals. Pirms apbedīšanas kapteinis nolasīja kādu pantu no Bībeles un noskaitīja Tēvreizi. Daudz vairāk gan bija tādu jūrā nāvi atradušo un turpat apbedīto, par kuriem tuvinieki aizlūdza vēlāk — pēc vairākiem mēnešiem. Buriniekiem ienākot ostā, bieži bija ziņojumi par vētras laikā jūrā ieskalotiem apkalpes locekļiem, kapteiņus un stūrmaņus ieskaitot. Pār burinieka bortu pārkritušos izglābt izdevās tikai sevišķas veiksmes gadījumos.

Kuģim grimstot, jūra bieži kļuva par kopīgu kapu visai tā komandai.

Tvaikoņa «*Helena Faulbaums*» avārijas upuru bēres Skotijā 1936. g.

Lai atceramies lakonisko paziņojumu par kuģi, kāds bija bieži sastopams presē un oficiālos dokumentos pirms simt gadiem, bet dažkārt parādījies arī mūsu dienās, — pazudis bez vēsts... Baltijas jūra, Kategats, Skageraks, Ziemeļjūra, Lamanšs — visus šos ūdeņus var nosaukt par latviešu jūrnieku kapsētām. Lielajos Atlantijas okeāna kapos ne viens vien vilnis iezīmē kāda mūsu jūrasbraucēja kapu. Netrūkst tādu arī citās, visai tālās jūrās.

Kārlis Enkurs, 26 gadus vecs jūrnieks no Mērsraga, apbedīts 1906. gadā Jaunzēlandē. Domājams, ka tam kāds sakars ar latviešu

Kapa plāksne «*Helena Faulbaums*» radiotelegrāfistam Albertam Šulcam

kuģniecības sabiedrības «Austra» barkas «*Concordia*» avāriju turienes ūdeņos. Trīs gadus jaunākais Alberts Enkurs, dzimis Engurē, bet apbedīts Nagasaki Japānā 1907. gadā, bijis kāda ārzemju kuģa jūrnieks. Jaunzēlandē 1931. gadā apbedīts arī latviešu jūrasbraucējs Jānis Blumbergs-Blombergs.

Burinieku laikmeta jūrnieki bieži apmeklēja Amerikas kontinenta ekvatoriālos rajonus, kur tos apdraudēja dažādas tropu slimības. Brazīlijā Paras provinces lielākajā pilsētā Belenā 1898. gadā apbedīts latviešu burinieka «*Mercator*» bocmanis Andersons. Paramaribo, Surinamas galvaspilsētā, bet toreiz Nīderlandes Gviānā, 1902. gadā apbedīts A. Mārtiņkalns no Kaltenes, kurš miris uz sava trīsmastu gafelšonera «*Mikus*» jau pirms ierašanās ostā. Ainažu jūrskolas absolvents Eduards Lielkalns miris 29 gadu vecumā Meksikā Laguna de Terminosa ostā, kur viņš bija ieradies, būdams igauņu burinieka «*Lembit*» kapteinis. 1918. gadā Montevideo Urugvajā apbedīts kāda britu tvaikoņa kurinātājs Kārlis Truše no Ventspils.

«Laimīgo leja». Tā saucas Honkongas luterāņu kapsēta, kurā 1934. gadā apbedīts kapteinis Pēteris Grīnbergs. Burtnieku ezera krastā dzimušā jūrnieka dzīve ir biezs piedzīvojumu romāns. Mūža beigās viņš vada ķīniešu tvaikoņus. Ķīnas kapsētās guļ kapteiņi Jānis Ēglītis un Fricis Čauns. Noteikti arī vēl citi latviešu jūrnieki, kuru Ķīnā bijis daudz. Kapteinis Mārtiņš Vikmanis, ķīniešu tvaikoņa «*Hengchong*» kapteinis, 1929. gadā stājies mūžīgajā sardzē uz sava kuģa Austrumķīnas jūras dibenā (komanda izglābās).

Daudz latviešu jūrnieku kapu ir Norvēģijā un ne tikai navigācijas ziņā bīstamās piekrastes dēļ. Bīsta-

Piemineklis latviešu jūrniekiem Skotijā Kilčetanas kapsētā

mas sērgas apdraudēja burinieku un vēlāk tvaikoņu jūrniekus ne tikai Latīņamerikā, bet arī Arhangeļskā un citās Krievijas ziemeļu ostās. Kuģu ļaudis saslima ar holeru vai tīfu, un daži palika Norvēģijas kapsētās.

Tromses pilsētā apbedīts kurinātājs Arvids Raminš (1936.g.) un divi Vītiņi — Boriss (1931.g.) un Arvīds (1937.g.). (Uzvārdu sakritība vai traģiska nejaušība — «ģimenes lāsts»?)

Mazajā Rērvikas pilsētiņā Norvēģijas ziemeļos apbedīti tvaikoņa *«Evergunar»* avārijas upuri 1932. gadā — kurinātājs Harijs Freidenfelds, matroži Fricis Krūmiņš un Arnolds Birkhāns.

Eiropas kontinenta dienvidos — Sicīlijā 1913. gadā apbedīts ainažnieks Augusts Dambe. Itālijā, Dženovā, atrodas 1922. gadā mirušā britu tvaikoņa matroža rīdzinieka Eduarda Rozīša un latviešu tvaikoņa *«Everita»* mehāniķa Arvīda Pētersona (miris 1937. g.) kapu vieta.

Maltā 1918. gadā apbedīts britu tvaikoņa matrozis Juris Fricis Krastiņš, dzimis Rīgā.

Arī Vidusjūras krastā Marseļā, Francijā, 1904. gadā apbedīts trīsmastu gafelšonera *«Kaus»* kapteinis Ansis Grauds, kurš tur gāja bojā autokatastrofā. (Gadsimta sākumā samērā retie automobiļi atņēmuši dzīvību vēl vienam latviešu kapteinim. Tas ir Krists Pūliņš, kuru 1916. gadā Rēvelē (Tallinā) sabrauc auto. Viņš apbedīts Hāpsalā Igaunijā.) Pašos Francijas ziemeļos Kalē pilsētā meklējama kapa vieta tvaikoņa *«Vizma»* kurinātājam Laimonim Bumbierim un tvaikoņa *«Astra»* pavāram Voldemāram Kauķim. Abi miruši 1937. gadā.

No gadsimta sākuma līdz Latvijas neatkarības zaudēšanai dažādās Lielbritānijas vietās apbedīti

daudzi latviešu jūrnieki. Varētu nosaukt Ernestu Celmiņu, R. Cīruli, Augustu Gūtmani, Arnoldu Jukšēvicu, Mārtiņu Krūkli, Augustu Nātriņu, Bernhardu Rikardu, Juri Rozentālu, Miķeli Rusbergu, Miķeli Šleseru, Emīlu (Aleksandru) Vilciņu, Frici Ziemiņu... Vēl šajā laika posmā bojā gājušo un mirušo jūrnieku kapi jāmeklē Beļģijā, Vācijā, Polijā, Somijā, Krievijā un droši vien arī citās Eiropas un pasaules zemēs. Ir apbedījumi arī ASV un Kanādā. Par Āfriku un Austrāliju ziņu nav.

Latvijas okupācija 1940. gadā un 2. pasaules karš sašķēla latviešu jūrnieku saimi divās daļās. Tiem, kas palika zem sarkanā karoga, kapi jāmeklē Kazahijā, Turkmēnijā, Sibīrijā un citās «varen plašās» reti apdzīvotās vietās, parasti tālu no jūras (sk. arī J. Peterlēvica rakstu).

Otras jūrnieku daļas likteņi ir sarežģītāki, jo šos latviešu jūrniekus no jūras nepadzina un tie turpināja braukt gan zem vācu, gan britu un amerikāņu karogiem. (Daži pat zem latviešu sarkanbaltsarkanā!) Tie gāja bojā attiecīgi gan vienas, gan otras karojošās puses zemūdeņu un aviācijas uzbrukumos.

Latviešu tvaikoņa *«Regent»* kapteinis Voldemārs Reisons kopā ar 17 savas komandas vīriem guļ Karaību jūras dzelmē. Turpat netālu nogremdēta arī mūsu *«Everelza»* ar 19 apkalpes locekļiem. Abus tvaikoņus nogremdēja vācu zemūdenes. Toties zem vācu karoga braucošo kuģi *«Andrejs Kalniņš»* Ziemeļjūrā nogremdēja britu lidmašīnas. Vācu sagrābtais tvaikonis *«Gundega»* uzskrēja franču zemūdenes izliktai mīnai pie Stavangeras Norvēģijā. Tvaikoni *«Kangars»*, tobrīd arī zem vācu karoga, Norvēģijas piekrastē nogremdēja padomju zemūdene.

Kapteiņa Jāņa Martinsona zārks ir vācu zemūdenes vraks Atlantijas okeāna dibenā. Viņa vadīto Latvijas, bet tobrīd zem ASV karoga braucošo tvaikoni 1942. gada jūnijā torpedēja zemūdene *U-158.* Komandai vācieši atļāva glābties laivās, bet kapteini Martinsonu saņēma gūstā. Nākamajā dienā amerikāņu lidmašīna atklāja zemūdeni un to nogremdēja.

Ne visi kara laikā bojā gājušie palikuši jūras dzelmē, latviešu jūrnieku kapi sastopami arī uz sauszemes. Viens no tiem ir kapteiņa Eduarda (Augusta) Kristlība kaps Itālijā — viņš nogalināts vācu aviācijas uzlidojumā britu tvaikonim 1944. gada augustā.

Pēc kara kapu kopiņas ar latviešu kapteiņu, mehāniķu, bocmaņu un matrožu vārdiem aizvien no jauna nāca klāt Zviedrijas, Vācijas, Lielbritānijas, ASV un citu valstu kapsētās. Tie ir no dzimtenes atšķirto veco jūrnieku kapi, kuru darba mūžs beidzies. Lai gan ir arī izņēmumi...

1971. gada decembrī Karači tiek apbedīts kāda Pakistānas kuģa 1. stūrmanis, gājis bojā Indijas un Pakistānas militārajā konfliktā. Tas ir 1908. gadā Rīgā dzimušais Pauls Bīskaps, kurš tālbraucēja diplomu ieguvis Liepājas jūrskolā 1934. gadā.

Cik no latviešu jūrnieku kapiem ārzemēs saglabājušies? Par to pagaidām spriest grūti, taču jādomā, ka ne mazāk kā Latvijā, pār kuru gadu desmitus valdījušas kapu postītāju ordas.

Te gan jāņem vērā, ka daudzu ārzemju pilsētu lielajās kapsētās nekoptas kapu vietas tiek saglabātas tikai zināmu laiku, parasti ne ilgāk par 25 gadiem, un tad atļautas jauniem apbedījumiem. Un kas gan kops latviešu jūrnieku kapus svešumā?

Šajā sakarībā vēlreiz atcerēsimies Lielbritāniju, Skotiju. 1936. gada rudenī orkāns Skotijas austrumu piekrastē satrieca pret klintīm latviešu tvaikoni *«Helena Faulbaums»*. Četri apkalpes vīri izglābās, piecpadsmit aizgāja bojā; to skaitā arī kapteinis. Viņš bija vienīgais, kura mirstīgās atliekas pārveda dzimtenē, pārējos apbedīja svešumā. Tur pirms vairāk nekā pusgadsimta uzstādīja Latvijā izkaltu pieminekli, kurš šodien ir vienīgais traģēdijas liecinieks, jo dzimtenē pārvestā kapteiņa apbedījuma vieta Rīgas Mārtiņa kapos vairs nav atrodama. Vēl nesen Latvijā vaļa bija dota cilvēkiem, kas kapus postīja ar baudu...

Mēģināsim atcerēties, ka mirušo pieminēšana ir daļa no civilizācijas!

Arvis Pope

LATVIEŠU KAPTEIŅI, LĪBIEŠU KAPTEIŅI

Atceras Rīga, Liepāja, Ventspils,
Atlantija — pasaules vārti,
Klusais okeāns — pasaules pagalms
Kurzemes, Vidzemes gafelšonerus,
Kurzemes, Vidzemes barkentīnas,
ara tie viļņus kā spīļu arkli,
skanēja viļņos kā pūralādes,
kontrabasi un bišu stropi.
Latviešu kapteiņi, lībiešu kapteiņi
simtiem kā pavardi lauku sētās
gaismu, gadsimtos nedzisušo,
lika pār katra kompasa rozi
tērauda, ogļu un zelta ceļos,
riska ceļos un gudrības ceļos.
Latviešu kapteiņus, lībiešu kapteiņus
atceras Bostona, Havra, bet vairāk
viņus atceras debesis augstās —
burinieki negrima grimstot,
bet uz debesīm aizlidoja
tāpēc, ka ūdeņiem nenesa nāvi,
tāpēc, ka plaukstas un dvēseles piebēra
tā kā ķoču pilnas ar zvaigznēm.

Latviešu kapteiņi, lībiešu kapteiņi

Latviešu kapteiņi, lībiešu kapteiņi,
pašķiriet Ģipkas un Ainažu smiltis,
celieties augšā no šūpulīšiem,
un no pašiem debesu dārziem
sauciet lejā dvēseles savas.
Sanāciet, sasieniet atkal cieši
kviešu ceļus un viļņu ceļus
krusta mezglā vai šotes mezglā,
bet vislabāk Latvijas mezglā.

Latvija, jūrās un okeānos
staro un spīdi kā burinieks —
balta, tāltālu saredzama,
balta, tāltālu saredzama.

Vitauts Ļūdēns

SENIE KUĢI

Gaist miglā seno kuģu masti,
kur kompasi un vēji mieg,
kur nogurst viļņi, nogurst krasti,
vien atmiņas kā sniegi snieg,
tie atrasti un neatrasti,
tie mūsu kņadu neaiztiek,
un mūsu lāsti, senie lāsti
viens otru mūžam mierā liek.
Vien vakaros un rītos redzu,
kā miglas tēli runāt sāk,
ar ikdienību neaizsedzu
es savas acis, redzu, redzu —
aizvienu tuvāk kuģi nāk,
skan miglas taure dzirdamāk.

Vitauts Ļūdēns

MŪSU JŪRNIEKI — SIMTGADNIEKI

Jūrniecības gadagrāmatā jau tradicionāli pieminam tos jūrniekus un jūrniecības darbiniekus, kuru dzīves ceļš sācies pirms 100 gadiem. Materiālus par viņiem savākuši Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieki un Jūrniecības vēstures kopas biedri. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļa īpašu pateicību izsaka tālbraucēja kapteiņa Friča Freienberga dēlam A. Freienberga kungam, tālbraucēja kapteiņa Pētera Kaijaka dzīvesbiedrei O. Kaijaka kundzei un viņa brāļa tālbraucēja kapteiņa Jāņa Kaijaka meitai O. Zildes kundzei par ļoti vērtīgajiem dāvinājumiem Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam. Pētera Liniņa biogrāfija sniegta pēc viņa paša stāstījuma, ko 1973. gadā pierakstīja muzeja darbinieki, bet par Kārli Pūliņu un Krišu Kalpmani ziņas iegūtas ekspedīciju laikā Kurzemes jūrmalā no 1972. līdz 1980. gadam. Arsta un jūrskolotāja Artura Eicena biogrāfijas (diemžēl nepilnīgas) aprakstam izmantoti Latvijas Republikas laika preses izdevumi, bet jūrnieka, virsnieka un literāta Aleksandra Plensnera dzīves gājumam — ārzemēs publicētie dati.

Redakcijas kolēģija būs pateicīga katram, kurš norādīs uz neprecizitātēm, kā arī palīdzēs papildināt biogrāfijas. Ziņas var sniegt Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam pa telefonu 224091 vai LKF Jūrniecības vēstures kopai pa telefonu 213887.

1892. gadā dzimušie kapteiņi un jūrniecības darbinieki

ĀDOLFS KĀRLIS BERGS (no 1940. gada marta — Kalns) dzimis 1892. gada 29. septembrī Lauberes pagastā zemnieka ģimenē. Beidzis Mangaļu jūrskolu un Krievijas Jūras kara skolu. 1. pasaules kara laikā iestājies armijas Jūras nodaļā un piedalījies cīņās pret Bermontu. 1925.gadā beidzis zemūdeņu virsnieku kursus Tulonā Francijā un bijis praksē uz franču zemūdenes. 1926. gadā komandkapteinis A. Bergs tiek iecelts par zemūdenes *«Ronis»* komandieri, bet 1937. gadā, ieguvis jūras kapteiņa dienesta pakāpi, viņš kļūst par Zemūdeņu diviziona komandieri (nomainot šajā postenī O. Rodiņu). Pēc PSRS aneksijas 1940. gadā Ādolfs Kārlis Kalns tiek atvaļināts. Par viņa tālākām gaitām zināms tikai tas, ka viņš miris emigrācijā ASV.

MĀRTIŅŠ ČAKSTE — dzimis 1892. gada 31. martā Liepupes pagastā. Diemžēl pagaidām nav izdevies noskaidrot, kur viņš ieguvis tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju, kā arī biogrāfiskas ziņas līdz divdesmito gadu beigām. 1929. gadā M. Čakste vada tvaikoni *«Gauja»*. No 1930. līdz 1933. gadam viņš ir tvaikoņa *«Abava»* kapteinis, tad tiek iecelts par kuģa *«Bārta»* vadītāju, bet 1939. gadā atkal ir kapteinis uz tvaikoņa *«Abava»* (kuru tā paša gada beigās pārdēvē par *«Atis Kronvalds»*). Vācijas—PSRS kara sākumā tvaikoni evakuē uz Tallinu, kur M. Čakste kopā ar citiem komandas locekļiem tiek apsūdzēts nodomā aizvest kuģi uz Somiju vai nodot to vāciešiem, kara tribunāla tiesāts un nošauts 1941. gada 10.(?) augustā. (Sk. «Latvijas jūr-

niecības gadagrāmata '91», 63. lpp. Jāpiebilst, ka pēc citu laikabiedru liecībām latviešu jūrnieki nav nošauti uz kreisera *«Kirov»*, kā teikts minētajā rakstā, bet gan uz pašu tvaikoņa *«Atis Kronvalds»* klāja.)

AUGUSTS KRISTS DANNE — dzimis 1892. gada 26. septembrī Zūru pagastā zemnieka ģimenē. Jūrnieka gaitas uzsācis 1908. gadā. Bijis matrozis uz buriniekiem *«Austrums»*, *«Hiram»*, *«Leonid»*, bet no 1911. gada uz tvaikoņiem *«Cosima»* un *«Dagmar»*.

A. Danne 1913. gadā beidzis Ventspils jūrskolu. Eksāmenus viņš kārtojis Mangaļu jūrskolā, bet Latvijas tālbraucēju kapteiņa diplomu saņēmis tikai 1926. gadā — domājams, pēc attiecīgā braukšanas cenza sasniegšanas.

1913. gadā A. Danne bijis burinieka *«Zenith»* bocmanis.

1914. gadā Kronštatē izturējis Krievijas Kara flotes jaunākā virsnieka pārbaudījumus, I pasaules kara gados viņš ir dažādu mīnu traleru komandieris Baltijas un Baltās jūras flotēs, paliekot šajā postenī arī pēc boļševiku apvērsuma.

1921. gadā A. Danne ir Padomju Krievijas tvaikoņa *«Proļetarij»* kapteinis, bet pēc tam atgriežas Latvijā un strādā par koku brāķeri Ventspilī.

No 1923. līdz 1929. gadam A. Danne ir tvaikoņu *«Linhope»*, *«Southerner»*, *«Selonia»* un *«Everest»* stūrmanis, tad pāriet darbā krastā. No 1930. līdz 1934. gadam viņš ir Ventspils ostas locis, bet no 1934. līdz 1940. gadam — Ventspils ostas iecirkņa pārzinis. 1933. gadā A. Danne dibinājis Ventspils Jūras aizsargu vienību un bijis Ventspils 2. aizsargu rotas komandieris. 1938. gada augustā, būdams ostas kapteiņa vietas izpildītājs, viņš sekmīgi vada pie Ventspils sēklī uzskrējušā itāļu tvaikoņa *«Santa Eulalia»* glābšanas darbus.

1941. gada 23. aprīlī A. Danni tiesā PSRS IeTK (VDM) Sevišķā apspriede un nosūta uz Kazahiju spaidu darbu nometnēs. Pēc nometnes administrācijas 1954. gadā sniegtās izziņas Augusts Danne miris Doļinkas nometnē Karagandas apgabalā 1943. gada 21. novembrī.

ARTURS EICENS — dzimis 1892. gadā. Latviešu jūrniecības attīstību veicināja ne vien kapteiņi, stūrmaņi, mehāniķi, matroži, kas uz kuģiem gāja jūrā, bet arī daudzi, kas strādāja krastā, — to skaitā jūrskolotāji. No 1921. līdz 1922. gadam K. Valdemāra jūrskolā par ārstu un veselības kopšanas skolotāju strādāja ārsts Arturs Eicens. Arturs Eicens absolvēja Rīgas Nikolaja ģimnāziju, tad Tērbatas Universitātes Medicīnas fakultāti. 1919. gadā viņš brīvprātīgi iestājās Latvijas Armijā un trīs gadus strādāja kara slimnīcā, vienlaikus būdams Armijas virspavēlnieka štāba ārsts. Tālākajās darba gaitās Arturs Eicens paralēli darbam jūrskolā strādāja Latvijas Universitātes Medicīnas klīnikā, bet 1924. gadā devās uz ārzemēm papildināt zināšanas. Par A. Eicena tālāko dzīves gājumu ziņu nav.

RIHARDS FĪTINGHOFS (barons Fītinghofs-Šēls) — dzimis 1892. gada 6. janvārī Rēvelē (Tallinā). Baltvācu muižnieks. 1914. gadā beidzis Krievijas Jūras kadetu korpusu, I pasaules kara laikā dienējis Krievijas Kara flotē, piedalījies Monzunda kaujā. Atvaļināts no Krievijas flotes 1917. gada decembrī, kad bijis torpēdkuģa *«Amurec»* komandieris. No 1918. līdz 1919. gadam dienējis Baltijas Lan-

desvērā. 1920. gada maijā R. Fītinghofs ieskaitīts Latvijas Armijas Jūras daļā un dienējis jūras robežsargos. No 1925. līdz 1926. gadam viņš bijis Jūras novērošanas dienesta priekšnieks. Piedalījies Latvijas Valsts pasūtīto traleru pieņemšanas komisijā Francijā. 1926. gadā bijis karakuģa *«Virsaitis»* komandieris komandkapteiņa dienesta pakāpē. Dibinājis Flotes instruktoru skolu Liepājā un bijis pirmais tās priekšnieks. Pastiprinoties nacionālistiskām tendencēm flotē, R. Fītinghofs atvaļinājies 1935. gadā. Vēlāk repatriējies uz Vāciju, miris 1964. gadā.

Latvijas flotes virsnieks bijis arī viņa 10 gadu vecākais brālis Ēriks Fītinghofs.

FRICIS FREIENBERGS — dzimis 1892. gada 18. aprīlī Ventspils apriņķī Dundagā. 1914. gadā viņš beidza Mangaļu jūrskolu ar tālbraucēja kapteiņa diplomu. Jūrnieka gaitas F. Freienbergs uzsāka 16 gadu vecumā — sākumā bija kuģa puika, tad matrozis uz buriniekiem. No 1918. līdz 1921. gadam viņš bija vecākais virsnieks uz Urugvajas burinieka *«Pavo»*. Pēc atgriešanās Latvijā Fricis Freienbergs strādāja par stūrmani un kapteini uz Latvijas Republikas tvaikoņiem: 1924. un 1925. gadā tvaikoņa *«Kangars»* stūrmanis, no 1931. līdz 1936. gadam tvaikoņa *«Latvis»* kapteinis, no 1937. līdz 1940. gadam tvaikoņa *«Miervaldis»* kapteinis. Viņa pēdējais kuģis 1941. gadā bija tvaikonis *«Katvaldis»*. Kuģim atrodoties Ziemeļjūrā, ceļā no Kanādas uz Angliju, kapteinis nomira un tika apglabāts Londonā Zviedru kapos.

PĒTERIS KAIJAKS — dzimis 1892. gada 7. septembrī Bolderājā jūrnieka ģimenē. Viņa tēvs Jānis Eduards Kaijaks (1864—1945) bija ievērojams tālbraucējs kapteinis un ilggadējs Rīgas ostas locis (no 1897. līdz 1935. gadam). Arī abi brāļi bija jūrnieki: vecākais Jānis (1890—1954) — tālbraucējs kapteinis, tad Rīgas ostas locis un jaunākais Gothards (1903—1950) — kuģu mehāniķis. Pēteris Kaijaks 1914. gadā beidza Mangaļu jūrskolu. Jūrnieka gaitas uzsāka pirms I pasaules kara par matrozi uz buriniekiem. No 1925. līdz 1929. gadam Pēteris Kaijaks bija Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes tvaikoņu *«Percy»*, *«Turaida»*, *«Kandava»* stūrmanis. Vēlāk 20 gadu (1929—1948) strādāja Rīgas ostā par loci. Pēteris Kaijaks mira 1950. gada 22. jūnijā.

TEODORS MIERVALDIS KALNIŅŠ — dzimis 1892. gada 12. janvārī Duntes pagastā. Jaunībā braucis par jungu un jaunāko matrozi uz latviešu buriniekiem. 1914. gadā T. Kalniņš beidzis Ainažu jūrskolu ar tālbraucēja kapteiņa diplomu. Viņa gaitas I pasaules kara un Latvijas neatkarības sākuma gados nav apzinātas. No 1928. līdz 1929. gadam T. Kalniņš ir latviešu tvaikoņa *«Krīvs»* kapteinis. 1929. gadā viņš kļūst par tvaikoņa *«Kaupo»* kapteini un vada to zem Latvijas un vēlāk PSRS karoga līdz pat 1941. gada 22. jūnijam, kad vācieši Lībekā kuģi konfiscē un pārdēvē par *«Westpreussen»*. T. Kalniņš brauc par tā 1. stūrmani, taču vēl kara laikā atgriežas Latvijā. Miris 1971. gadā, apbedīts Liepupes kapos.

KRIŠS KALPMANIS — dzimis 1892. gadā Talsu apriņķī Uguņciemā. Mācījies jūrskolā Kurzemē. Braucis par matrozi, tad stūrmani uz Pūliņu dzimtai piederošajiem

buriniekiem. Jūrnieka gaitas pārtrauca ap 1925. gadu, kad uz Uguņos piešķirtās zemes viņš uzcēla māju. Turpmākā Kriša Kalpmaņa dzīve saistījās ar zemes kopšanu. Viņš miris ap 1950. gadu.

PĒTERIS LINIŅŠ — dzimis 1892. gada 18. februārī Daugavgrīvā kuģu mehāniķa ģimenē. Viņa tēvs Jānis Liniņš (1869—1955) daudzus gadus strādājis uz brāļu Zēbergu rēderejas tvaikoņiem. Pēteris Liniņš pamatizglītību ieguvis Biķernieku draudzes skolā, tad uzsācis mācības Ainažu jūrskolā. Pēc diviem gadiem skološanās bija jāpārtrauc (1914.g.), jo sākās I pasaules karš. Tālbraucēja kapteiņa diplomu izdevās iegūt tikai 1927. gadā, kad tika absolvēta K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skola.

Jūrā Pēteris Liniņš sāka iet 16 gadu vecumā par kuģa puiku, tad par matrozi uz buriniekiem un tvaikoņiem. Pirmais viņa kuģis bija tvaikonis *«General Radetzky»*, tad burinieks *«Widwud»*. No 1921. līdz 1935. gadam Pēteris Liniņš bija stūrmanis uz Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes tvaikoņiem *«Sigulda»*, *«Kuldīga»*, *«Turaida»*, *«Rauna»*, bet no 1935. līdz 1941. gadam tvaikoņa *«Rauna»* kapteinis. Vācu okupācijas gados viņš strādāja Rīgas ostā par dispečeru, bet pēc II pasaules kara Latvijas Valsts Jūras kuģniecībā: veica tvaikoņa *«Biruta»* reevakuāciju pēc remonta no Ļeņingradas, bija tvaikoņa *«Sudrabu Edžus»* (agr. *«Everanna»*) kapteinis (1946—1947). No 1950. līdz 1954. gadam Pēteris Liniņš bija Rīgas ostas velkoņa *«Austra»* kapteinis. 1954. gadā viņš aizgāja pensijā, bet periodiski turpināja strādāt vispirms uz Rīgas jūrskolas mācību kuģa *«Junga»*, tad Rīgas jūras zvejas ostā. No 1969. gada Pēteris Liniņš piedalījās jūrnieku salidojumos Ainažu jūrskolas memoriālajā muzejā. Kapteinis mira 1979. gada janvārī Rīgā, apglabāts Brasas kapos.

ALEKSANDRS PLENSNERS vairāk pazīstams kā Latvijas Republikas armijas virsnieks, literāts, publicists, un tikai nedaudzi viņu piemin kā jūrnieku, kas ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. Viņš dzimis 1892. gada 25. aprīlī Madonas apriņķī Grašu pagastā. 1913. gadā A. Plensners absolvēja Mangaļu jūrskolu. Jūrnieka gaitu sākumā bija matrozis, tad stūrmanis uz Kurzemē būvētiem buriniekiem. Bijis tvaikoņa *«Saratov»* pirmais stūrmanis. No 1913. līdz 1915. gadam A. Plensners Maskavā studēja jurisprudenci. I pasaules kara laikā Aleksandrs Plensners uzsāka savu militāro karjeru, cīnoties latviešu strēlnieku pulkos, bija karavīru nacionālās sabiedrības priekšsēdētājs. Šajā laikā viņš sāka literāro darbību, 1919. gadā bija Virspavēlnieka štāba Preses un informācijas nodaļas priekšnieka amatā.

Latvijas Republikas laikā A. Plensners studēja Latvijas Universitātē vispirms filozofiju (1920—1927), tad vēsturi (1927—1934), kā arī turpināja strādāt literāro darbu un bija laikraksta «Latvijas Kareivis» redaktors (1920—1922, 1932—1937). 1936. gadā viņam piešķīra pulkveža dienesta pakāpi, no 1937. līdz 1940. gadam Aleksandrs Plensners bija militārais atašejs Berlīnē. Viņš bija II pasaules kara dalībnieks. Pēc kara dzīvoja Vācijā, kur darbojās bēgļu organizācijās. No 1950. gada A. Plensners dzīvoja Zviedrijā un nodarbojās ar literāro darbību. Par uzrakstītajām atmiņu grāmatām un daudzajām publikācijām periodikā viņam 1982. gadā piešķirta Tautas balva. (Tautas bal-

LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA
93 — 11.603

vu nodibināja Pasaules brīvo latviešu apvienība (PBLA) 1963. gadā.)

Aleksandrs Plensners miris 1984. gada 3. aprīlī Stokholmā.

KĀRLIS PŪLIŅŠ — dzimis 1892. gadā Talsu apriņķī Upesgrīvā. Viņš mācījās un absolvēja Ventspils jūrskolu ar tālbraucēja kapteiņa diplomu. Jūrnieka gaitas Kārlis Pūliņš sāka par matrozi uz buriniekiem. Pēc jūrskolas beigšanas viņš bija trīsmastu gafelšonera *«Draugs»* stūrmanis. 30. gados K. Pūliņš ieņēma kapteiņa vietu uz neliela tvaikoņa *«Dzintarkrasts»* (108 BRT/44 NRT), kas brauca starp Rīgu un Kolku. 1935. gadā viņš pārgāja strādāt uz citu nelielu tvaikoni *«Indra»* (179 BRT/105 NRT). Kuģis gāja bojā 1936. gada 20. novembrī ceļā no Rīgas uz Helsinkiem netālu no Pērnavas. Līdz ar tvaikoni noslīka visi septiņi komandas locekļi.

OSKARS RODIŅŠ — dzimis 1892. gada 3. aprīlī Dundagas pagastā. 1913. gada pavasarī beidzis Ventspils jūrskolu ar tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju, bet jau rudenī iesaukts vai iestājies karadienestā. Bijis mičmanis Krievijas Baltijas jūras flotē. I pasaules kara laikā beidzis zemūdeņu virsnieku kursus, neilgi bijis zemūdenes komandieris. Izstājies no dienesta Padomju Krievijas flotē 1918. gada aprīlī un pārcēlies uz Latviju. Latvijas bruņotajos spēkos O. Rodiņš dienē no 1919. gada, no 1924. gada Jūras krastu aizsardzības eskadras štābā, bet 1925. gadu pavada Francijā, kur absolvē zemūdeņu virsnieku skolu. 1926. gada maijā O. Rodiņu nozīmē par jaunbūvējamās zemūdenes «Spīdola» komandieri.

No 1926. gada 31. maija līdz 1927. gada 20. maijam papildina zināšanas Francijā. 1929. gada janvārī iecelts par Zemūdeņu diviziona komandieri, vienlaikus paliekot arī par *«Spīdolas»* komandieri. Nesaskaņu rezultātā O. Rodiņš 1937. gada oktobrī atvaļinājies, par viņa turpmāko dzīvi ziņu nav. Miris 1950. gadā Latvijā.

MĀRTIŅŠ SAMS — sk. P. Korsaka rakstu 19. lpp.

INDRIĶIS (HEINRIHS) STRAZDIŅŠ — dzimis 1892. gada 18. martā, domājams, Mangaļu pagastā. 1914. gadā beidzis Mangaļu jūrskolu, taču tālbraucēja kapteiņa diplomu saņēmis vēlāk, pēc braukšanas cenza sasniegšanas.

Diemžēl ziņas par I. Strazdiņa darbību ir ļoti trūcīgas. Zināms tikai tas, ka no 1936. līdz 1937. gadam viņš bijis tvaikoņa *«Velta»* kapteinis, bet padomju varas gados strādājis Vecmīlgrāvja zvejas ostā. Miris 60. gados Rīgā.

PĒTERIS STRAZDIŅŠ — dzimis 1892. gadā Duntes pagastā. 1914. gadā beidzis Ainažu jūrskolu ar tālbraucēja kapteiņa diplomu. I pasaules kara laikā dienējis Krievijas Melnās jūras flotē, tad pārcelts uz Baltijas jūru, kur bijis cara Nikolaja II jahtas *«Štandart»* stūresvīrs. (Lai gan viņš ieņem augstu amatu, vēlāk viņu revolucionārie matroži apžēlo «proletāriskās izcelsmes» dēļ.)

Tūlīt pēc neatkarīgās Latvijas dibināšanas Pēteris Strazdiņš darbojies robežsargu dienestā Liepājā. Viņš piedalījies braucienā uz Roņu salu ar nolūku tur pacelt Latvijas karogu, taču igauņi mūsu braucējus apsteidz.

No 1920. līdz 1923. gadam Pēteris Strazdiņš bijis Duntes pagasta vecākais, pēc tam līdz 1940. gadam

veikalvedis un grāmatvedis Duntes patērētāju biedrībā. Vēl zināms, ka no 1949. gada deportācijas viņš izbēdzis, slēpjoties purvā kopā ar bērniem.

Miris Pēteris Strazdiņš 1961. gadā. Apbedīts Liepupes kapos.

PĒTERIS ŠNORE — slavenās un plaši sazarotās Vidzemes jūrnieku dzimtas pārstāvis, dzimis 1892. gada 13. jūlijā Duntes pagasta Ūķos. Diemžēl vēl nav izdevies noskaidrot, kur P. Šnore ieguvis profesionālo izglītību un kad saņēmis tālbraucēja kapteiņa diplomu. I pasaules kara laikā dienējis Krievijas Kara transporta flotē, oktobra bruņoto apvērsumu viņš sagaidīja Petrogradā. Drīz pēc Latvijas proklamēšanas P. Šnore atgriezās dzimtenē un strādāja Rīgas ostas pārvaldē. No 1922. gada beigām viņš strādāja kuģniecības sabiedrības «Gaida» dienestā un ir tvaikoņu *«Ilga»*, *«Gaida»*, *«Naiga»* un *«Ausma»* 1. stūrmanis, tad tvaikoņa *«Naiga»* kapteinis.

1929. gada augustā P. Šnore kļūst par sabiedrības jauniegādātā tvaikoņa *«Astra»* kapteini un vada to Rietumeiropas braucienos. 1939. gada jūlijā viņa vadītais kuģis ar gabalpreču kravu dodas uz Ņujorku, tad uz Providensu ASV. Atgriezies ar kravu Gdiņā Polijā, tvaikonis pirms II pasaules kara sākuma paspēj vēlreiz izbraukt uz Ameriku, atgriežoties Latvijā jau kara apstākļos.

1940. gada maijā, kad tvaikoni *«Astra»* laika nomā paņem PSRS iestādes, Pēteris Šnore, nevēlēdamies būt to rīcībā, kuģi atstāj un strādā krastā.

1944. gadā viņš kopā ar ģimeni bēgļu laivā pārceļas uz Zviedriju, kur arī apmetas uz dzīvi. Miris Pēteris Šnore 1968. gada 15. februārī Upsalā. Viņa atdusas vieta ir Stokholmā.

I. Bernsone,
A. Pope

DZINTARJŪRAS PIEKRASTES STĀSTNIEKU ATCEROTIES

Kas ir Mārtiņš Sams? Šodien Latvijas sabiedrība šādu vārdu vairs nepazīst, jo jau pusgadsimtu tas bijis noklusēts. Liktenīgajā 1941. gada 14. jūnijā M. Sama ceļš ir kopējs ar daudzu desmitu tūkstošu mūsu tautiešu ciešanu ceļu uz austrumiem. Aktīvs publicists, fotoreportieris un Latviešu Senatnes pētītāju biedrības vicepriekšsēdētājs bija bīstams jaunajai Latvijas marionešu valdībai. Un pašos spēka gados, nesasniedzot pat 50, tā paša gada 22. novembrī Mārtiņš Sams tiek nobendēts Kirovas apgabalā — Ļesnoje. Un vēl kāda sakritība — liktenbiedrs Dobeles fotogrāfs Fricis Kalniņš šajā pašā vietā arī jau pēc dažiem mēnešiem ir miris.

Vācot un meklējot materiālus fotovēstures grāmatai, kurā tika pieminēts Mārtiņš Sams, izdevās sameklēt toreiz vēl dzīvu viņa māsu, no kuras arī uzzināju Mārtiņa Sama nāves dienu.

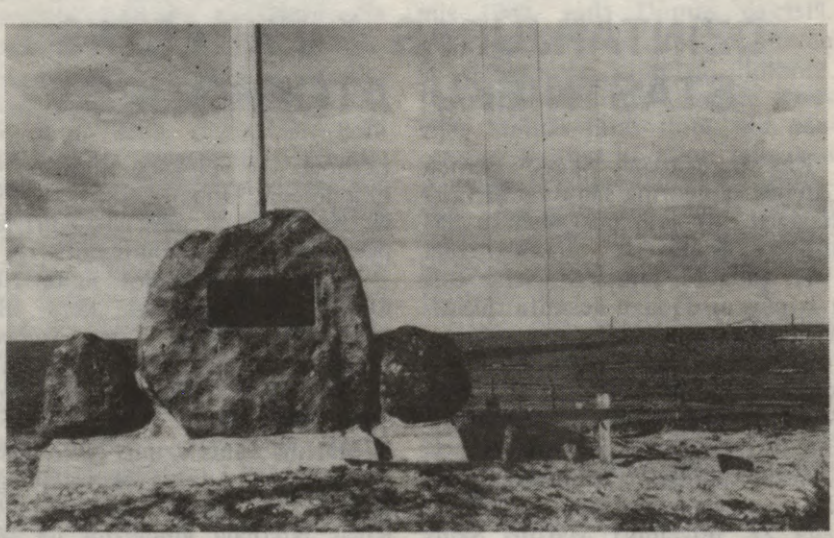
Mārtiņš Sams dzimis 1892. gada 24. augustā Ādažos skolotāju ģimenē. 1913. gadā Mārtiņš beidz Rīgas Nikolaja ģimnāziju un sāk publicēties Mārtiņa Buclera vadī-

Mārtiņš Sams 1924. g.

tajā žurnālā «Stari», rakstot par etnogrāfiju, kā arī fotografējot Rīgas jūrmalas zvejnieku darbu. No 1913. līdz 1915. gadam viņš mācījies tiesību zinātnes Maskavas Universitātē. No 1915. līdz 1918. gadam kalpojis Krievijas armijā un, kad dzīve ieiet normālās mierlaika sliedēs, atsāk studijas Latvijas Universitātē un 1934. gadā beidz ar cand. jurista grādu un sāk strādāt Valsts tiesību katedrā. 1925. gadā strādā «Latvijas Vēstneša» redakcijā. No 1926. līdz 1931. gadam darbojas «Jaunākajās Ziņās».

Mārtiņa Sama publicista darbība ir bijusi ļoti ražīga un raksti allaž ilustrēti ar paša uzņemtajiem attēliem, tādēļ tie ir vērtīgi gan ar savu dokumentalitāti, gan ar zinoša tautas dzīves pētnieka emocionālo teksta daļu. Mārtiņš Sams ir publicējies daudzos izdevumos; lai apzinātu visu viņa mantojumu, vēl daudz jāmeklē laikrakstu slejās. Ieklausīsimies Mārtiņa Sama skanošajā, viļņu šalkoņas apdvestajā valodā:

«Liepājas novada piekraste uz dienvidiem vienmuļi lēzena, jūras ūdeņi slēpj bīstamus Bernātu sēk-



Skultes zvejnieku osta 1939. gadā

ļus, kur vēl šodien viļņi virpo un dej ap nogrimušiem kuģu vrakiem. Uz mencu zveju dziļi selgā, vējam no piekrastes pūšot, aiziet vaļējās zvejnieklaivas kā baltas kaijas. Bet vai viņas pārnāks? Kas pateiks to, kas uzzinās likteņa lēmumu. (..) Asie vēji no jūras veļ pret krastu viļņu kalnus, kas sašķīst smilšu baņķos pašā piekrastē. Ir pazudis zvejnieks, kas tajos iekļūst. Noliekušās līdz zemei, krastmalas priedes klusi raud un, slejoties pret vēju, atdod pēdējo sveicienu aizgājušiem. Jā, barga šī piekraste jūras ciltij. Klausoties jūras stāstos un vēju valodā, Nīcas jūrmalciema zvejniekdēls M. Pankoks sāka veidot savus tēlus, kurus viņš iznes savas mājas pagalmā mums rādīt. Vējš un vētras viņam sākumā pieskaloja arī veidojumu materiālu — lielus koka bluķus. Cieto un mazliet stūrgalvīgo tēlnieka gribu veidojuši jūras brīvie vēji.» (Dievu svētītā dzintarjūras piekraste. — Atpūta. — 1930. — Nr. 297.)

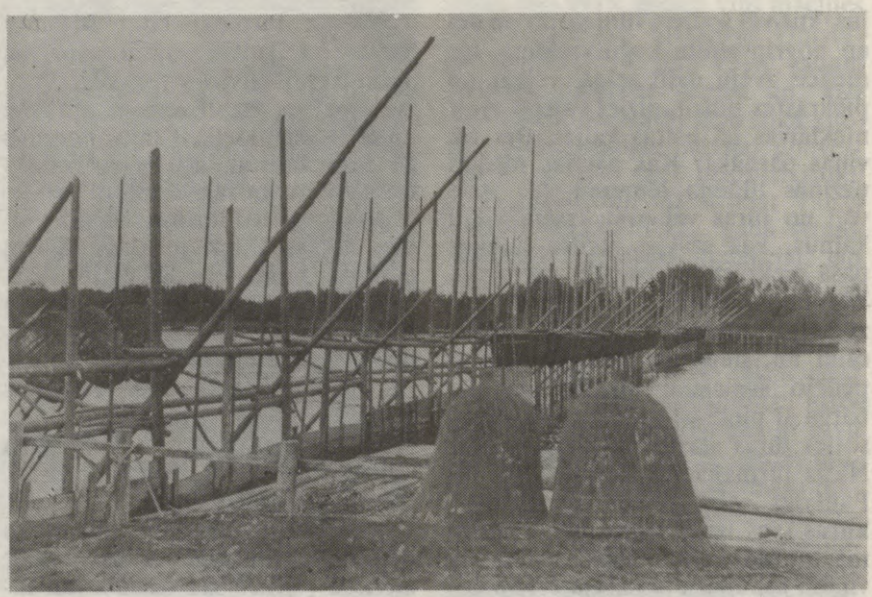
Varētu turpināt citēt Mārtiņu Samu un ļauties pārdomām un apcerei par latviešu jūrniekiem un zvejniekiem, par lībiešiem, kuršiem un latgaļiem, jo visos šajos novados M. Sams bijis ar savu neiztrūkstošo fotokameru un rakstāmrīku.

Nozīmīgs ir Mārtiņa Sama ieguldījums, lasot lekcijas par saviem pētījumiem latviešu senajā jūrniecībā, zvejniecībā, par dzintara ceļu un tautas likteni, kuru sauc par jūras un zemes arāju tautu.

Nozīmīgs ir autora pētījums «Latviešu senā jūrniecība», kuru 1939. gadā izdod izdevniecība «Krīvs» sērijā — Latviešu Senatnes pētītāju biedrības raksti.

Izmantojot daudzu zinātnieku pētījumus, Mārtiņš Sams ieskicē latviešu jūrniecības rašanos un attīstību no vissenākiem laikiem. Autora secinājumiem un pieņēmumiem ir reāls pamats, jo viņš ir apbraukājis kaimiņu tautas — igauņus, somus, zviedrus, iepazīstot zvejnieku dzīvi un darbu, viņu para-

Skats Rīgas jūrmalā



Nēģu tači 30. gados

žas, laivu tipus un būves paņēmienus. Izpētīti daudzu autoru raksti, par ko liecina atsauces. Un, nosaucot tikai izdevuma «Latviešu senā jūrniecība» nodaļu virsrakstus, jau var spriest par darba būtību, tā virzienu un izpētes dziļumu: «Jūrniecības sākumi ziemeļu ūdeņos akmens un bronzas laikmetos»; «Senraksti par kuršu cilts jūrniekiem»; «Dainas par mūsu seno jūrniecību»; «Senkurši — latvisko jūrnieku un zvejnieku cilts». Un kāds zīmīgs virsraksts devītajai nodaļai, kas sasaucas ar mūsdienām, kad atkal vēlamies, lai mūsu kuģi peldētu zem Latvijas karoga, — «Mūsu staltie kuģi atkal peld pasaules jūrās». Šo savā veidā unikālo izdevumu autors nobeidz ar nodaļu «Jaunais laiks», kurā sniedz statistikas datus par Latvijas kuģniecību un secina, ka 1939. gada sākumā mums ir 89 tvaikoņi, šajā laikā pieaugusi kuģa vidējā tonnāža. Ar nožēlu konstatē, ka burinieku grupā pārvērtība ļoti krasa: no 39 buriniekiem, kas bija 1920. gadā, palikuši tikai septiņi 1939. gadā, tātad apmēram 10% no pirmajā pasaules karā jau tā pilnīgi iznīcinātās mūsu burinieku flotes. Nobeigumā izsaka arī prognozes nākotnei, — «cīņa iet tagad starp tvaikoņiem un motorkuģiem, šķiet, ka uzvarēs pēdējie». Un tā varētu pārlūkot daudzos Mārtiņa Sama rakstus, bet, tā kā tie visi nav apkopoti un savākti, aicinu uz kopdarbību Jūrniecības vēstures kopu, lai saglabātu Mārtiņa Sama piemiņu.

Mārtiņa Sama izdevumi un nozīmīgākie raksti:

1. Latviešu jūras zvejnieki. — 1932.
2. Tūrisma maršruti Latvijā (pa 1905. un 1914. g. cīņu piemiņas vietām). — 1932.
3. Somija un somi 1929., 1939. g.
4. Norvēģija — pusnakts saules un klinšu zeme. — 1940.
5. Tūrists — zinātnes pionieris dzimtenes pētīšanā. — 1934.

6. Latviešu senā jūrniecība. — 1939.
7. Gauja aicina. — 1935.
8. Par seno latviešu jūrniecību // Jūrnieks. — 1939. — Nr. 7.-10.
9. Tauta un vadonība senlatvju ciltīs // Lāčplēsis. — 1938.
10. Kas bija Latvijas vissenākie iedzīvotāji aizmūžos // Brīvā Zeme. — 1938. — Nr. 23.
11. Senās kaulu un akmens kultūras problēmas Austrumbaltijā // Lekcijas. — 1938.
12. Skaistās senatnes pēdas latvju zemē // Atpūta. — Nr. 520.
13. Dievu svētītā dzintarjūras piekraste // Atpūta. — Nr. 297.
14. Dzintarjūras piekrastes stāsti // Daile. — 1931. — Nr. 4.
15. Zvejnieku stāsti // Nedēļa. — Nr. 39.
16. Lībiešu tipi un arhitektūra // Ilustrēts Žurnāls. — 1921. — Nr. 2.

Pēteris Korsaks

PIE KURŠU ZVEJNIEKIEM KĀPĀS

Ģeogrāfiski Kuršu kāpas (vāciski *Nehrung*, no senprūšu *neria-nerga*) ir šaura un ap 100 km gara pussala starp Baltijas jūru rietumos un ap 1620 km² lielo «Kuršu māri». Kāpu platums caurmērā ap 2 km. Kāpu mazliet uz austrumiem aizvirzītais pusloks sākas pie peldvietas Grancas Baltijas jūras piekrastē, Vācijā, un nobeidzas pie Kuršu māres ūdeņu ietekas jūrā, iepretim Klaipēdai. Kāpu veidošanās pirmsākumi sniedzas aluviālā laikmetā. Arheoloģiskie atradumi liecina, ka kāpās akmens laikmetā mitusi kulturāla cilts. Kāpas bijušas apdzīvotas arī bronzas laikmetā; dzelzs laikmetā cilvēku mītņu skaits ievērojami pieaudzis. Atrastās rotas lietas, dzintara priekšmeti un stikla mozaīkas liecina par augstu kultūru. Klaipēdas apgabalā konstatēti pavisam 24 nevācu pilskalni un 39 kapu vietas. Atrastās daudzās romiešu naudas liecina par turību un tirdznieciskiem sakariem ar senajām kultūrtautām, kuras ieradās kuršu zemes piekrastē galvenām kārtām pēc «dievu un sieviešu rotas» — dzintara.

Līdz 18. gs. vidum Kuršu kāpas pārklāja mežs. Tomēr jau krietni agrāk, 16. gs. beigās, sākusi rasties varena klaidu kāpa, plūstošās smiltis, kas apdraudēja mežus un kuršu zvejnieku nometnes. Nesaudzīgā kārtā izcirta kāpu mežu 18. gs. vidū krievi. Vienā mežniecības novadā no 17 000 morgeniem meža atlikās tikai 380. Mežu izciršana ārkārtēji paveicināja varenās klaidu kāpas izveidošanos. Šādas kāpas redzamas arī citur jūrmalā, Latvijas piekrastē pie Buļļiem, Carnikavas, Lilastes, bet nekur viņa nav tik varena kā kuršu novadā, kura grandiozais smilšu tuksnesis atstāj neizdzēšamu iespaidu.

Ceļā no kuršu ciema pie Švarcortas (Klaipēdas kūrorts) tūliņ aiz ciemata nonākam smilšu tuksnesī, kur trauksmes ritumā apvienojas kāpu plūdums ar ātriem un asiem rietumu vējiem, kas te savā posta darbā, veļot smilšu graudiņu pēc graudiņa, aprok zem nāves dzeltenās segas mežus, ciemus, katru dzīvību. Klaidu kāpa 18. gs. pirmā pusē aprakusi astoņas kuršu nometnes. Pavirzoties uz priekšu ap 7 m gadā, klaidu kāpa pārstaigā kuršu pussalu apmēram divos gadsimtos. Augstākās vietās viņa paceļas līdz 60 m pāri kuršu jomai un stāvus slīgst jomas ūdeņos. Kāpas pamatne dažviet līdz 900 m plata.

Asie rietumu vēji no jūras dzenā gaisā dzelteno smilti. Pa labi veļ savus viļņus Baltijas jūra, pa kreisi skalojas pelēki zaļie Kuršu māres ūdeņi. Priekšā, ciktāl redz acs, nekārtībā izmētāti klaidu kāpas pauguri ar vietām atlikušām *pinus montana* un *pinus silvestris* — priedēm, kas dēstītas, lai apturētu kāpas tālāku virzīšanos. Šo ainu vērts redzēt!

Daudzās vietās klaidu kāpa nostiprināta. Par sīvo cīņu ar kāpu smilti liecina kuršu zvejnieku ciema nosaukums — Pērvelki. Ciems, bēgot no kāpu smilšu plūduma, trīs reizes pārvietojies, nonācis jomas malā, kur to savukārt apdraudēja ūdens. Pret to ciems nodrošinājies ar jaunas smilšu joslas uzbērumu krastmalā.

Melnraga ciema kursis Kristaps Keršis stāsta, ka ciemā runājot kursiski. Ciemnieki esot kurši. Varbūt lietuvji? Nē. Viņos vēl tāds kā naids pret lietuvjiem, Klaipēdas apgabala iekarotājiem un valdniekiem. Vāciskā kultūra laidusi dziļas saknes. Par to liecina daudzie vāciskie pantiņi kuršu dzīvokļos. Pēc Kuršu kāpu Klaipēdas daļas (līdz Nidai) pāriešanas Lietuvas protektorātā zvejnieku saimnieciskais stāvoklis sākumā pasliktinājās, jo viņus muitas robeža atšķīra no Prūsijas, kurpu tie agrāk veda savus ražojumus — zivis. Tagad viņi jau pielāgojušies jauniem apstākļiem.

Klejojot Klaipēdas priekšpilsētas kuršu iecirknī — Bommelsvittes ielās, kur vienstāva namiņi ļoti līdzīgi Ventspils «ostas gala», Liepājas zvejnieku iecirkņa, Pāvilostas u. c. mūsu jūrmalnieku celtnēm, izdevās piedalīties kuršu zvejnieku sapulcē. To sasauca vietējais zvejniecības pārvaldes vadītājs. Viņš izsauca zvejnieku vārdus. Daudz latvisku.

Istabā ienāk īsts «jūras vilks» kursis Jaudžems, tā viņu sauc, ienāk ar cienīgu žestu, mierīgi, nesteigdamies — viņam laika diezgan. Uzliek savu maksājumu uz galda un tikpat mierīgi, kā nācis, aiziet. Otrā dienā nogāju pie Jaudžema viesos. Viņa sieva tērpusies kā rucaviete, līdzīgās drēbēs. Bērni vēl labi prot kursiski. Lasīja arī un itin viegli saprata latviešu «Zvejnieku Vēstnesi». Tajā jau esot rakstīts kursiski, viņi teica, un bija pārsteigti, ka arī es protot šo valodu.

Kursiskais dialekts tomēr pasmags, tanī daudz vācu un lietuvju vārdu. Vokāļi *a, e* vārdu sākumā gari stiepti, izrunā krietni jāieklausās, lai to saprastu. Tālāk kāpās — Pērvelku, Preiļu un Nidas ciemā, kursiskā izloksne skaidrāka.

Kavējoties pie kuršu zvejniekiem, neviļus uzmācās salīdzinājums. Vēstures gaitās no pārtautošanas paglābtas divas nelielas cilšu atliekas — lībieši Kolkas piekrastē un kurši Klaipēdas apgabalā. Lībiešus paglāba no pilnīgas pārtautošanās Ziemeļkurzemes plašie meži, kuršus — tuksnešainās kāpas. Par Kuršu kāpu ļaudīm vācieši senāk daudz neinteresējās, arī viņu publicisti atklāti atzīstas, ka Klaipēdas novads esot aizvien bijis pelnrušķīte vācu saimē. Tagad, kad šī pelnrušķīte pārgājusi citā — lietuvju saimē, viņi ceļ lielu traci. Par vēlu. Visai raksturīgi, ka vācu autore Mārgrieta Fišere kādā savā tēlojumā no kuršu zvejnieku dzīves izvairās minēt šīs cilts nosaukumu. Tikai viņas tēlojuma varonī Indriķī vērojama pazīstamā latviskā rezignējošā stūrgalvība un rakstura asais griezums.

Kuršu cilts pārtautošana sekmējusies. Ja latviešu sabiedrība nespers soļus viņas apturēšanai, nebūs vairs ļoti tāls brīdis, kad

kuršu valodas skaņas Klaipēdas piekrastē apklusīs uz visiem laikiem, tāpat kā priekš 250 gadiem apklususi senprūšu valoda Prūsijā. Tas būtu neatsverams zaudējums zinātnei. Savas cilts atlieku glābšanu no pārtautošanas mēs varētu mācīties no igauņiem un somiem, kas daudz veikuši lībiešu labā. Mums tiesība sagaidīt, ka lietuvji, kuru paspārnē tagad mīt kurši, necels kavēkļus viņu glābšanai no pazušanas tautu jūrā.

Rases tipa ziņā vērojama kuršu radniecība ar Bārtas, Nīcas un Rucavas novada jūrmalniekiem. Tas itin dabiski, jo etnogrāfija māca, ka rases tips mainās ļoti gausi.

Par kuršiem sevi dēvē arī Švarcortas ciema zvejnieku cilts. Vēl tīrāki kursiski runā Pērvelku ciemā. Pēc ciema un tā kapsētas apskates (daudz latvisku vārdu uz kapu krustiem) izbraucam kuršu zvejlaivā gar Preiļiem, kas novietojušies klaidu kāpas piekājē pie jomas ūdeņiem. Dodamies uz Nidas ciemu. Tas ir lielākais kuršu ciems kāpās. Senā tipa kuršu zvejlaiva, būvēta no stipriem ozola dēļiem, nolaidusi ūdenī ķīli (slūžas, kā viņu sauc kursiski), uzvilkusi augstās buras, stalti izceļas pār māres ūdeņiem. Katras laivas masta galā simboliska īpašnieka zīme, kas grozās vējā. Varenās kuršu laivas (nāk atmiņā seno vikingu lielās jūras laivas) priekšgals atgādina lielā jūras ērgļa līko degunu. Māres sekluma dēļ laivas dibens plakans. Buras krietni pārsniedz laivas garuma. Ceļā salūst slūžas. Tikai pret vakaru, lietū pilnīgi izmirkuši, sasniedzam Nidas ciemu, aiz kura sākas Vācijas robeža. Ciemā varēja uzkavēties tikai vienu vakaru. Pērvelku un Preiļu ciemā daudz māju, kas celtas pēc latviešu un lietuvju kultūrloka tradīcijām. Ļaužu tips, valoda, celtnes un apģērbi vieno arī pēdējo kuršu ciemu — Nidu — ar Dienvidkurzemi. Šī vienība neapšaubāma.

Jāatzīmē, ka latviešu un lietuvju ciltij raksturīgas koka celtnes redzamas arī krietni tālāk — Karaļauču apgabala Zamlandes piekrastes L. Kuršu ciemā, bet te kuršu valodas skaņas jau kopš daudziem gadiem apklusušas. Par to rūpējies vācu zemnieks, kas ieņēma padzīto senprūšu un kuršu vietas. Braukt pa jūru uz tālām Latvijas zemēm tas ļoti baidījās un apmetās tuvākos novados.

Otrā rītā izbraucām pa māri uz Karaļaučiem. Tvaikoni ielenc darbā izbraukušās kuršu zvejlaivas, kas ar savām baltām un vējā noliektām burām uz klejojošās kāpas dzeltenā fona veido neaizmirstamu ainu. Lai sveicināti šie kuršu «mohikāņi»!

Par Kuršu kāpu iedzīvotāju skaitu ir šādas ziņas: pēc oficiāliem datiem 1846. gadā to bija 1297 personas, 1871. — 1926 personas, Becenbergers 1885. gadā uzdod 2744 personas, tagad Klaipēdas apgabalā un kāpās būs ap 2500 — 3000 kuršu. Kāpu Vācijas daļā (aiz Nidas) viņi gandrīz visi jau pārvācoti.

Mārtiņš Sams

No grām.: Latviešu jūras zvejnieki. R. — 1932. — 16. — 22. lpp.

DIVI «LATVIEŠU KOLUMBI»

Kolumbs ir vienīgais no izcilajiem pasaules jūrasbraucējiem, kura vārdā ir nosaukti divi latviešu burinieki. Nedaudz par šo kuģu vēsturi.

Pirmo koka trīsmastu barku *«Columbus»* latvieši nopirka 1884. gadā Brēmerhāfenē Vācijā. Kuģis bija nolaists ūdenī 1861. gadā Fegezakas būvētavā netālu no Brēmenes. Vācieši to pārdeva samērā lēti, jo barka tobrīd jau «bija gados». Bez tam vācu rēderi sāka strauji būvēt tvaikoņus un centās no lēnajiem buriniekiem atbrīvoties. *«Columbus»* kravnesība — 800 t, neto reģistra tilpums — 592 t. Par kuģa pirmo vadītāju nozīmēja izcilo latviešu tāljūras kapteini Pēteri Baueru (1860—1931), kurš tikko bija ar teicamām sekmēm absolvējis Mangaļu jūrskolu. Viņš burinieku vadīja deviņus gadus, šajā laika posmā barka rēderejai deva lielus ienākumus (vidēji gadā tīrā peļņa ap 36 000 rbļ., kuģa vērtība 1888. gadā — 18 600 rbļ.) un necieta nevienu avāriju.

«Columbus» ir iegājis latviešu kuģniecības vēsturē kā viens no pirmajiem buriniekiem, kurš regulāri veica Transatlantijas reisus. Par to liecina jau pirmie braucieni: Brēmerhāfene 1884. gada 18. jūnijā (ar balastu) — Kārdifa (ogļu krava) 18. jūlijā — Buenosairesa, kur kuģis iebrauc 15. oktobrī. Tālāk ar balastu 26. XI barka devās uz Kingstonas ostu Jamaikā. Kapteiņa Jurgenberga vadībā 1895. gada 10. decembrī burinieks izbrauca no Savanas ostas ASV uz Odesu Melnajā jūrā. Kuģa gaitas izbeidzās pēkšņi un traģiski — 1902. gada 28. decembrī *«Columbus»* devās no Kārdifas Velsā uz Havanas ostu Kubas salā kapteiņa Bērziņa vadībā un Atlantijas okeānā pazuda bez vēsts ar visu apkalpi.

Otrs latviešu *«Columbus»* būvēts tepat Latvijā — 1890. gadā Upesgrīvā, būvmeistars Jānis Ormanis. Tas bija tipisks mūsu jūrmalnieku trīsmastu gafelšoneris ar 8 jūrnieku apkalpi, būvēts no Kurzemes priedes un ozola. Kuģa rēderi — Dundagas pagasta zemnieki brāļi Fricis, Kārlis un Lapiņš Grīvani un Faulbaums. Kapteiņi bijuši Bertliņš (1890), Pēteris Girtāns (1891—1892), Lapiņš Grīvans (1894—1898) un Pēteris Meķis (1900—1901).

Arī šis *«Columbus»* ir veicis vairākus Transatlantijas reisus — 1895. gada novembrī kuģis izbrauca no Londonas uz Trinidadi. Salīdzinājumā ar pirmo *«Columbus»* šī burinieka gaitas ir daudz īsākas un

neveiksmīgākas. Braucot uz Londonu 1894. gada decembrī, spēcīgā vētrā burinieks zaudēja klīverbomi, bet 1897. gada decembrī smagi cieta sadursmē ar tvaikoni *«Ovidia»*. Ejot no Anglijas ar porcelāna mālu kravu, 1901. gada 17. janvārī *«Columbus»* pēc kolīzijas ar tvaikoni *«Mark Lane»* nogrima netālu no Seviljas ostas Spānijā.

Jānis Hartmanis

PIRMS 80 GADIEM

«TITANIC» BOJĀEJA

Jūra ir nežēlīga un cilvēku upurus prasa pastāvīgi, taču ir katastrofas, kas pārējo vidū izceļas ar īpašu dramatismu un no cilvēces atmiņas neizgaist. Tāda ir karaliskā pasta tvaikoņa *(Royal Mail Steamer) «Titanic»* bojāeja 1912. gada 14.—15. aprīlī.

80 gadu gaitā tvaikoņa *«Titanic»* bojāejai veltīti gan raksti periodikā, gan atsevišķas grāmatas, dokumentāli daiļdarbi, uzņemtas vairākas mākslas filmas un pat sacerētas operas.

Ir grūti nekļūdīgi noteikt pašu galveno, kas šim fenomenam pamatā. Laikam jau tās fantastiskās sakritības un liktenīgās nejaušības, kas gandrīz vai fatāli vadīja šo tālaika tehniskās domas un iespēju radīto kuģi pretī savai traģiskajai bojāejai. Varbūt Morgana Robertsona 1898. gadā Ņujorkā publicētais romāns «Veltīgums», kurā autora fantāzijas radītā pasaules lielākā tvaikoņa *«Titan»* bojāeja ar pārdabisku līdzību atbilda reālajiem notikumiem 14 gadu vēlāk, varbūt tādēļ, ka traģēdija notika kuģa pirmajā braucienā, bet varbūt arī tādēļ, ka tika mests izaicinājums dabas spēkiem, pasludinot kuģu konstruktoru jaunāko lolojumu par pilnīgi drošu un nenogremdējamu; un atbilde šim izaicinājumam nāca tik ātri un nežēlīgi.

Transatlantiskajai satiksmei ir gara vēsture, un šeit būtu vietā pārlapot dažas šīs vēstures lappuses.

Kopš Amerikas kontinenta atklāšanas kuģniecība bija vienīgā satiksmes iespēja ar Jauno pasauli. Ikvienam, kas gribēja doties uz Ameriku vai no turienes apmeklēt Veco pasauli, vajadzēja sevi uzticēt pārokeāna ceļojuma briesmām un grūtībām. Ja 1620. gadā izceļotāju kuģa *«Mayflower»* ceļā pavadītais laiks bija divi mēneši turp, viens — atpakaļ (pasātu ietekmē), tad 19. gadsimta sākumā preču un pasažieru burinieks attālumu no Liverpūles līdz Ņujorkai pārvarēja jau 40 dienās, atpakaļceļā attiecīgi pavadot 23 dienas, bet nedaudz vēlāk — ap gadsimta vidu izcili būvēti burinieki braucienus pāri okeānam jau spēja veikt 14—16 dienās.

Iespējami īsāks pārbrauciena laiks visiem — maksimāli augsts komforta līmenis tiem, kas spējīgi par to samaksāt. Tehniskās revolūcijas lielais vilnis — tvaika mašīnas uzvaras gājiens — beidza burinieku gadsimtiem ilgo hegemoniju. Sākās 70 gadu ilgs pārejas laikmets ar saviem dīvainajiem divdabjiem — buriniekiem ar tvaika dzinēju un

vēlāk — tvaikoņiem ar buru mastiem.

Sākumā tie bija kuģi ar dzenošiem sānriteņiem. Ja pirmais okeāna tvaikonis 1819. gadā būvētais *«Savannah»* ar 32 pasažieriem ceļā pavadīja 29 dienas, tad 1838. gadā *«Sirius»*, neizmantojot buras, okeānu pārvarēja jau 18,5 dienās. Izcilais britu konstruktors I. K. Brunels tajā pašā gadā radīja pirmo, īpaši Transatlantiskajai satiksmei paredzēto 1340 RT riteņnieku *«Great Western»*, bet 1845. gadā okeānā izgāja Brunela konstruētais *«Great Britain»* ar 360 pasažieriem. Tas jau bija tvaikonis, kuru dzina pakaļgala skrūve.

Kuģniecības vēsturē mūžīgu vietu ieņēmis vēl viens Brunela tvaikonis, pirmais okeāna milzenis, 1860. gadā no dzelzs būvētais *«Great Eastern»* (18 915 BRT). 211 m garo kuģi dzina gan sānriteņi, gan skrūve. Kuģim bija 5 dūmeņi un 6 masti, tas bija pirmais vairākdūmeņu kuģis, un tas spēja ap 4000 pasažieru pārvest pāri okeānam apmēram astoņās dienās.

Tikai 1893. gadā kuģniecības sabiedrības *«Cunard Line»* tvaikoņi *«Compania»* un *«Lucania»* bija paredzēti vienīgi tvaika dzinējiem, pilnībā bez burām.

Kopš 1840. gada, kad britu kuģīpašnieks Kunards nodibināja simbolisku balvu ātrākajam okeāna pārvarētājam, t. s. Atlantijas Zilo lenti, šīs balvas ieguvēju skaits nemitīgi auga, bet ap gadsimtu miju jau bija iezīmējies apvērsums kuģu arhitektūrā. Tvaikoņa ārējais veidols bija ar racionālu, jaunajai tehnikai atbilstošu virsbūvju izveidojumu — masti vairs tikai kravkoku un radiotelegrāfa antenas turēšanai, un silueta galveno akcentu — dūmeni.

Bija izveidojies arī īpašs preču un pasažieru, kā arī pasažieru satiksmes līniju kuģa veidols, kura arhitektūrā valdīja daudzkāju dalījums, izpaužoties augstā korpusa iluminatoru rindās un klājos sadalītajā virsbūvē, ko vainagoja laivu klājs un dūmeņi.

Tehnisko iespēju attīstība ļāva būvēt aizvien lielākas tonnāžas tvaikoņus ar vienu nolūku — rast iespēju ar vienu pārbraucienu nogādāt iespējami lielāku pasažieru skaitu pāri okeānam. Taču ne tikai. Jau izsenis kuģis tika uzskatīts par it kā mazu cietzemes gabaliņu, uz kura patveroties iespējama eksistence draudīgajā stihijā, un kuģi pasaules jūrās aizveda daļu no sauszemes arhitektoniskās un mākslas vides. Tā atspoguļojās gan korpusa siluetā, gan dekorā, gan virsnieku dzīvojamo telpu apmēbelējumā un rotājumos.

Lielo okeāna pasažieru tvaikoņu ziedu laiku sākums sakrita ar eklektismu arhitektūrā. Pasažieru kuģu interjeristi nejuta īpašas radošas problēmas, meklējot jaunās tehniskās domas iemiesojumiem atbilstošas formas.

Telpu apdarē tika izmantoti piļu, hoteļu un banku interjeru apdares principi ar dārgu materiālu izmantošanu augstvērtīgā izpildījumā.

Brauciens luksusa vai pirmajā klasē maksāja pasakainas summas, ceļot šādās kuģniecības sabiedrību piedāvātās ērtībās tika uzskatīts par prestižu. Okeāna vidū varēja justies kā luksusa viesnīcā, baudot iespēju uzturēties zaļojošu stādījumu vidū, atsvaidzināties peldbaseinos un pirtīs, pusdienot greznās ēdamzālēs un pārgulēt tikpat greznos apartamentos.

Saprotams, ka 3. klasē, kur mita pārsvarā nabadzīgie emigranti, no tā visa nebija atrodams nekas.

Konkurences cīņā par pasažieru komfortu stājās divas Lielbritānijas

galvenās kuģniecības sabiedrības — *«Cunard Line»* un *«White Star Line»*.

Pirmā cīņu pieteica kuģniecības sabiedrība *«Cunard Line»*, 1907. gadā nolaižot ūdenī divus okeāna milzeņus — pasažieru kuģus *«Lusitania»* un *«Mauretania»* ar tilpumu 31 500 BRT un izmēriem 239,26 x 26,82 x 10,21 (m), katrā 2165 pasažieru vietas. Ātrums — 25 mezgli.

Tie pirmie līdz pilnībai iemiesoja lielo četru dūmeņu pasažieru kuģu tipu, kļūstot par etalonu būvniecībā.

«White Star Line» šim izaicinājumam spēja atbildēt tikai pēc trim gadiem, kad kuģu būvētavā *«Harland and Wolff»* ūdenī nolaida pasaulē lielāko okeāna tvaikoni *«Olympic»* ar tilpumu 45 324 BRT, *«Lusitania»* un *«Mauretania»* bija pārspētas visos rādītājos. Pasažieru skaits — 2584, garums — 268,8 m, platums — 28,2 m. Tikai ātrums bija paredzēts mazāks — 21 mezgls. Toties trīsskrūvju dzenierīces vidējo skrūvi darbināja jauninājums — tvaika turbīna. Kuģa siluets principā atbilda *«Cunard Line»* būvētajiem kuģiem.

Pēc trīs gadu un mēnesi ilgas būves 1911. gadā ūdenī tika nolaists *«Olympic»* līdzinieks, ko nokristīja par *«Titanic»*. Tikai nedaudz lielāks bija jaunā kuģa tilpums (46 329 BRT), tikai par vienu pēdu lielāks garums (269,1 m), tikai par 19 vietām lielāks pasažieru skaits (2603) — tomēr tas deva tiesības pasludināt, ka uzbūvēts lielākais kuģis pasaulē.

Jaunā, skaidrās līnijās ieturētā kuģa arhitektūru vērtēja speciālisti. Briti to īpaši slavēja, bet vācieši atrada arī vājas vietas — piemēram, kuģa ceturto dūmeni, kurš izrādījās... lieks un bija tikai butaforija, no kā konstruktori negribēja atteikties tolaik pastāvošā uzskata dēļ, ka lielāks dūmeņu skaits kalpo prestižam. Kritizēts tika arī monotonais mastu un dūmeņu izvietojuma ritms, kas laupījis kuģim kaut ko no vēlamā, uz priekšgalu virzītā dinamiskā virsbūves siluета.

Taču nekas netraucēja jauno kuģi dēvēt par peldošo «Kristālpili», bet tā interjeros valdīja viktoriāniskais dizains un eklektikas motīvi, kas atgādināja Versaļas pils interjeru.

Lai gan pirmais brauciens tika plaši reklamēts un kuģis pasludināts par nenogremdējamu (glābšanas laivu skaits nebija paredzēts visam cilvēku skaitam, un pirmajā braucienā kuģi pat neapgādāja ar visām paredzētajām glābšanas laivām, pieteicās tikai 1308 pasažieri (to skaitā 109 bērni), tātad 50% no paredzētā, toties apkalpe bija nokomplektēta gandrīz pilnībā — 898 komandas locekļi ar ārkārtīgi kompetento sirmo kapteini Eduardu Džonu Smitu priekšgalā.

Pasažieru nepilno skaitu kompensēja 1. un 2. klases iemītnieku augstais sabiedriskais stāvoklis un bagātība. Paši prominentākie bija *«White Star Line»* direktors J. Brjūss Ismejs un kuģu būvētavas *«Harland and Wolff»* galvenais konstruktors Tomass Endrjūss.

3. klases telpas aizpildīja 706 emigranti.

1912. gada 10. aprīlī *«Titanic»* atstāja Sauthemptonu, iegriezās Šerbūrā un 11. aprīlī startēja no Kvīnstaunas (Korkas) Īrijas dienvidos.

14. aprīlī kļuva skaidrs, ka stingri reglamentētajā maršrutā ceļam plānoto piecu dienu vietā kuģis ies ilgāk, jo cerētos 22 mezglus jauno, neiestrādājušos mašīnu dēļ brauciena sākumā sasniegt neizdevās, tāpat nelielā aizkavēšanās izbraucot būtībā vairs nebija kompensējama,

un ierašanās Ņujorkā paredzama ar pusdienas nokavēšanos. Tas, bez šaubām, bija ļoti nepatīkami kuģniecības sabiedrībai, un uzsāktais brauciena ātrums netika samazināts pat tad, kad kuģi sasniedza brīdinājumi par manītajiem leduskalniem dienvidos no Ņūfaundlendas. Radisti bija tik aizņemti ar pasažieru personisko telegrammu pārraidīšanu, ka par saņemtajiem brīdinājumiem ilgāku laika sprīdi neziņoja tālāk. Nelaime notika drīz pēc tam, kad savos posteņos tika izvietoti novērotāji.

Nakts no 14. uz 15. aprīli bija tumša, zvaigžņota un pilnīgā bezvējā, okeāna līmenis gluds kā stikls, gaisa temperatūra nokritusies zem nulles.

Leduskalnu tieši kuģa kursā ieraudzīja plkst. 23.39, tūdaļ izziņoja trauksmi un deva komandu kursa maiņai, lai mēģinātu kalnu atstāt aiz labā borta, bet bija jau par vēlu, un kuģa sāni to skāra plkst. 23.40 (vēlāk notikuma izmeklēšanā dotajos ekspertu slēdzienos izskanēja doma, ka pareizi būtu bijis turpināt kursu, ar kuģa priekšgalu taranēt leduskalnu, kas gan būtu prasījis cilvēku upurus, taču saglabājis kuģa peldspēju).

Par notikumiem no sadursmes brīža saglabājies daudz liecību, atstāstījumu un pārstāstījumu, kuros aculiecinieku emocijas un subjektīvais skatījums nereti nonācis pretrunā ar reāli notikušo. Neaplūkojot dažādās versijas un atšķirības liecībās, visumā tvaikoņa bojāejas aina likteņa atvēlētajās 2,5 stundās bijusi šāda.

Lai gan kuģa priekšgala grimšana jūtama visur, glābšanas darbi ievadīti netiek, kamēr kuģa vadība mē-

ģina noskaidrot bojājumu apjomu. Plkst. 0.15, jau 15. aprīlī, kuģa pirmais radists Filipss noraida tolaik praktizēto briesmu signālu CQD un kuģa pazīšanas zīmi MGY.

0.35 palīdzības signālus, atrodoties 85 jūras jūdzes tālu, uztver «*Cunard Line*» pasažieru tvaikonis «*Carpathia*» (13 555 BRT), kas kapteiņa Rostrona vadībā nekavējoties maina kursu, dodoties avārijas vietas virzienā.

Vēl vienmēr optimistiski noskaņotajiem radistiem raidot briesmu signālus, otrais radists Herolds Braids iesaka savam kolēģim noraidīt pavisam nesen ieviesto briesmu signālu SOS, kas arī tiek izdarīts. (Pastāv uzskats, ka tā bijusi pirmā reize, kad šis signāls izmantots.)

Lai gan nepārprotami jūtama kuģa priekšgala grimšana, vairums pasažieru uz visu notiekošo lūkojas ar skepsi un ironiju. Apgalvojumi, ka kuģis nav nogremdējams, ir iespiedušies ļaužu apziņā, un uzsāktie glābšanas darbi tiem šķiet pārspīlēti un pat lieki.

Kad 0.45 tiek nolaista pirmā un pēc 10 minūtēm vēl divas laivas, tās atstāj kuģi pustukšas, jo daudziem netīk riskēt saaukstēties apšaubāmajā braucienā ar glābšanas laivām.

1.00 kuģa pakaļējā klājā atskan uzmundrinoši mūzikas ritmi — pēc dažām liecībām tolaik populārais «*Alexanders Ragtime Band*». Tur spēlē seši regtaima mūziķi Volesa Hartleja vadībā (šī t.s. kuģa kapela bija ar pasažieru statusu).

Grūti pateikt, cik prātus šī mūzika spēja nomierināt, jo jau pēc 10 minūtēm līdz ar izšautajām briesmu raķetēm zūd pasažieru pašpārliecinātība, taču laivas joprojām aizbrauc pustukšas — uzņēmīgo aizvien vēl pārāk maz.

Kad tiek nolaistas pēdējās laivas — vairākas ar varu jāatbrīvo no tur sakāpušajiem vīriešiem, lai iesēdinātu sievietes un bērnus. Nav vairs pašpaļāvīgo — kuģa bojāejas nenovēršamība tagad skaidra visiem, bet vēl piecas minūtes pirms diviem orķestris turpina spēlēt.

Cilvēki, kas palikuši uz kuģa bez glābšanas līdzekļiem, pulcējas augšklājos. Pasažieri laivās redz uz kuģa palikušo ap 1500 cilvēku pēdējos brīžus.

Kad priekšgals jau pilnīgi zem ūdens, spēcīgu grāvienu pavadīts, kuģis pārlūzt, bet pakaļgals vēl labu laiku slejas virs ūdens, līdz 2.20 tvaikonis «*Titanic*» pazudis dzelmē lēnām un vienmērīgi, aiz sevis atstājot tikai lēzenu viļņu apli. Katastrofu pārdzīvojušie līdz mūža galam neaizmirst ledainajā ūdenī stingstošo cilvēku izmisuma kliedzienus.

Kuģis «*Carpathia*» ierodas jau pēc nepilnām 4 stundām un prožektoru gaismā uzsāk glābšanas darbus. Glābšanas laivās sēdošie ir no aukstuma un pārdzīvotā sastindzināti, un neviens nav spējīgs paša spēkiem tikt uz klāja.

Drāmas pēdējā daļa norisinās tvaikoņa «*Carpathia*» radiokabīnē, kur uzsākta izglābto pasažieru vārdu noraidīšana. Līdz nāvei nogurušo «*Carpathia*» vienīgo radistu nomaina katastrofu pārdzīvojušais tvaikoņa «*Titanic*» otrais radists Braids. Viņu ienes uz rokām, jo ūdenī pavadītajās stundās viņš ievainojis vai nosaldējis abas kājas. Viņu nosēdina pie raidītāja.

Izglābto skaitu min gan 703, gan 711 (varbūt tāpēc, ka dažus izglābis «*Allan Line*» tvaikonis «*Parisian*»).

Izmeklēšanas komisijas darbība, pretrunīgais vērtējums par «*Leyland Line*» preču kuģa «*Californian*» izturēšanos, atrodoties tuvu ka-

tastrofas vietai, par J. B. Ismeja izglābšanās apstākļiem, par kapteiņa Smita rīcības pareizību un viņa nāves apstākļiem, par kuģa korpusa konstruktīvajām nepilnībām ūdensnecaurlaidīgo nodalījumu starpsienu ierīkošanā (konstruktors Endrjūss gāja bojā līdz ar savu kuģi), kā arī daudzi jo daudzi citi jautājumi satrauca kā tieši ieinteresētās aprindas, tā pasaules sabiedrību kopumā.

Tika uzskatīts, ka *«Titanic»* nogrimis tāpēc, ka sadursmē ar leduskalnu tā zemūdens daļas asa šķautne pārgriezusi kuģa dibena tērauda plātnes apmēram 90 m garumā.

Laiku pa laikam tika klāstītas idejas par iespējām vraku izcelt, prātojot arī par to, kādā stāvoklī tas varētu atrasties milzīgā dziļuma tumsas valstībā. Pastāvēja arī uzskats, ka vraks ir piepildījies ar dūņām un to sedz dūņu slānis aptuveni ... 9 m biezumā.

1985. gadā parādījās sensacionāla vēsts: atrasts tvaikoņa *«Titanic»* vraks. Franču un amerikāņu zinātnieku grupas darbs, izmantojot mūsdienu visaugstākās tehnoloģijas aparatūru, bija vainagojies panākumiem. Pēc 73 gadiem cilvēka acs atkal bija ieraudzījusi traģiskā likteņa apzīmogoto kuģi.

1986. gadā, bāzējoties uz pētniecības kuģa *«Atlantis II»*, amerikāņu pētnieka Roberta D. Bellarda vadībā ASV īpašu pētījumu zemūdene *«Alvin»* un robots *«Jason»* sīki izpētīja un fotografēja vraku.

Kuģa korpuss guļ 3800 m dziļumā uz kīļa, tikai nedaudz ieracies gruntī. Viss korpuss, gan kaļķa apaugumiem klāts, izrādījās brīvs no dūņām un aplūkojams līdz pēdējam sīkumam. Kuģa atlūzušais pakaļgals atrodas ap 550 m attālumā no pārējā korpusa, un okeāna dibenu ap abām kuģa korpusa daļām lielā platībā klāj lūžņi, kā arī izbirušās ogles. Vraks pazaudējis visus savus milzīgos (7 m diametrā) dūmeņus.

Pētnieki aplūkoja arī kuģa bojājumus, kas iegūti sadursmē ar leduskalnu: izrādās, ka, brāžoties gar leduskalnu, korpusa sānu plātnes deformētas un daļēji atrautas no kniedēm (caur neskaitāmām sūcēm ūdens ieplūdis korpusā), — tas arī bijis patiesais cēlonis kuģa nogrimšanai.

Pārlauztais korpuss kuģa izcelšanu padara bezjēdzīgu, bet tā inventāra atlieku izmantošana eksotiskiem suvenīriem tiek uzskatīta par nepieļaujamu, lai nenotiktu šī traģiskā pieminekļa postīšana un bojā gājušo cilvēku piemiņas zaimošana.

Pakavējoties vēl pie bojā gājušo piemiņas, atzīmējams, ka pēc katastrofas līdz ar kuģa bojāeju pārdzīvojušo stāstiem (vai arī klusēšanu pārdzīvotās traģēdijas iespaidā) uzradās viltvārži, kas centās iegūt slavu vai līdzjūtību, uzdodoties par komandas locekļiem vai izglābtiem pasažieriem.

Lieta tāda, ka pirmajam braucienam komanda tika komplektēta līdz pat pēdējam brīdim un pilni tās saraksti nav saglabājušies (piemēram, daži apkalpes locekļi pēdējā minūtē pārņemti no *«White Star Line»* tvaikoņa *«Oceanic»*, bet no tvaikoņa *«New York»* trimeri uzņemti līdz ar oglēm).

Ir arī vērojams, ka pasaules mēroga notikumu līdzdalībnieku vidū cilvēki labprāt vēlas redzēt arī savas tautas pārstāvjus.

Britu reprezentācijas kuģa *«Titanic»* apkalpe tika komplektēta no britu flotē labu reputāciju guvušiem speciālistiem, galvenokārt britiem, tomēr ir zināms, ka komandas

locekļu vidū bijuši arī daži itāļi un vācieši, kā arī citu tautību pārstāvji. Tvaikoņa komandas sarakstos nav minēta ne cilme, ne tautība, tāpēc ir mēģināts tajos sameklēt vāciskus uzvārdus, lai izteiktu attiecīgus pieņēmumus.

Gunārs Jansons

Redakcijas piezīme.

Leepajas Atbalss

Telefons 526.

Politisks, sinatnisks un literarisks deenas laikraksts.

Redakzija, ekspedizija un drukatawa atrodas Leepajā, preti Annas baznizai, Seena eelas stuhri.

Zeturtdeen 5. (18 aprili 1912

6. gads.

Atbalss"

Taliwalda Sandera

Tomēr mums ir pamats uzskatīt, ka *«Titanic»* komandā bijis vismaz viens, iespējams, arī vairāki latvieši. Pēc ģimenes nostāstiem uz šī kuģa gājis bojā Edvards Petaks, dzimis 1866. gadā Mazsalacas Purmaļos, ieguvis tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju Ainažu jūrskolā 1889. gadā.

Tāpat iespējams, ka *«Titanic»* apkalpē bijis latvietis Aleksis Stroķis, dzimis ap 1890. gadu.

„Titanik" bojā eeschanas leetā.

Bostona, 3. aprilī. Saņemta sina, ka twaikonis „Karpatija" brauz us Ņujorku ar 368 no bojā gahjuschā „Titanik" noglahbteem pasascheereem, kuru leelakā daļa esot seeweetes un behrni.

— Bojā gahjuschi wairak kā 1500 pasascheeri, to skaitā pasihstamais angļu schurnalists Wiljams Slehds. — Twaikonis „Titanik" ismaksajis 12 un pus miljona rubļu un kopā ar lahdiņu bijis apdroschinats par 59 miljoneem.

Tā ka ar „Titanik" tika parastam kahrtam suhtiti ari emigranti, tad ļoti eespehjams, ka lihds ar scho milsu kugi gahjuschi bojā warbuht ari tahdi emigranti, kas gaur Leepaju iszeļojuschi.

No „Titanik" 325 pirmās klases pasascheereem isglahbti 202, no 285 otrās klases pasascheereem — 114.

Pavisam noslihkuschas kahdas 1550 personas.

Dzirdēts arī nostāsts par kādu latvieti, kas bijis kuģa mašīnkomandā un izglābies. Par saņemto kompensāciju viņš kopā ar angļu kolēģi kādā Āfrikas valstī nopircis vai nodibinājis kokzāģētavu, ko abi vēlāk pārdevuši. Pirms *«Titanic»* šis jūrnieks braucis uz citiem britu kuģiem. Domājams, ka viņa uzvārds bijis Krankalis.

Arī tālaika Latvijas presē tika publicētas ziņas par *«Titanic»* bojāeju. Laikrakstā «Liepājas Atbalss» (Nr. 76, ceturtdien, 1912. gada 5. (18.) aprīlī) iespiests raksts ««*Titanic»* bojā iešanas lietā».

«Bostona, 3. aprīlī. Saņemta ziņa, ka tvaikonis *«Karpatija»* brauc uz Ņujorku ar 368 no bojā gājušā *«Titanic»* noglābtiem pasažieriem, kuru lielākā daļa esot sievietes un bērni.

Bojā gājuši vairāk kā 1500 pasažieri, to skaitā pazīstamais angļu žurnālists Viljams Slēds. Tvaikonis *«Titanic»* izmaksājis 12 un pus miljona rubļu un kopā ar lādiņu bijis apdrošināts par 59 miljoniem.

Tā kā ar *«Titanic»* tika parastām kārtām sūtīti arī emigranti, tad ļoti iespējams, ka līdz ar šo milzu kuģi gājuši bojā varbūt arī kādi emigranti, kas caur Liepāju izceļojuši.

No *«Titanic»* 325 pirmās klases pasažieriem izglābti 202, no 285 otrās klases pasažieriem — 114.

Pavisam noslīkušas kādas 1550 personas.»

PIRMS 50 GADIEM

OTRAIS PASAULES KARŠ UZ JŪRAS (1942. g.)

Iepriekšējais kara gads bija pagājis, uzvarot vācu bruņotajiem spēkiem, taču tā nogale jau iezīmēja lūzumu kara gaitā.

Iniciatīva joprojām bija vācu rokās, taču austrumu karagājiena iestigšana Ļeņingradas un Maskavas pievārtē izgaisināja ilūzijas par zibenskara drīzu vainagošanos ar izšķirošiem panākumiem un perspektīvā solīja vēl ilgu, grūtu un asiņainu cīņu.

Būtisku lūzumu — laikam sākotnēji pietiekami nenovērtētu — iezīmēja Vācijas kara pieteikums ASV 1941. gada 12. decembrī. Tieši ar šo soli Vācijas nacistiskie vadītāji nolēma sevi visdrošākajai sakāvei.

Japāņu negaidītā uzbrukuma spožie panākumi Klusā okeāna telpā varēja radīt ilūzijas par ASV sliktu sagatavotību veiksmīgai kara darbībai, kā arī nenovērtēt ASV sabiedriski ekonomiskajā sistēmā slēptās fantastiskās iespējas, kam agri vai vēlu bija jāatraisās.

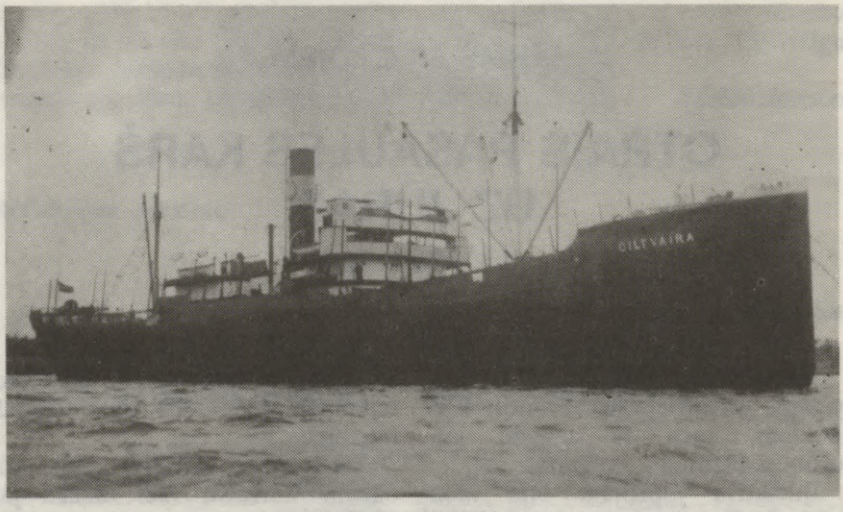
Tomēr šādā notikumu attīstībā varam saskatīt arī zināmu nolemtību. ASV materiālās palīdzības palielināšana sabiedrotajiem jau sen bija izpaudusies amerikāņu flotes aktīvā līdzdalībā apgādes konvoju aizsardzības pasākumos.

Tika okupēta Islande, un līdz ar to pieauga draudi vācu zemūdeņu sekmīgām akcijām Ziemeļatlantijā. Šādā situācijā oficiālajam kara pieteikumam bija vairs tikai formāls raksturs.

Tiešu kara darbību pret aizokeāna lielvalsti vāci uzsāka jau 1942. gada janvārī, veicot operāciju *«Paukenschlag»* («Bungu sitiens»). Šīs operācijas mērķis bija dot sabiedroto flotei triecienus, zemūdeņu darbību izvēršot pie pašiem ASV krastiem. 14 nogremdētu sabiedroto transportkuģu — tā bija tikai janvāra bilance.

Nogremdēto kuģu skaitā šis mēnesis izrādījās liktenīgs arī vienam no Latvijas Tirdzniecības flotes kuģiem — Latvijas Kuģniecības sabiedrības tvaikonim *«Ciltvaira»* (3779 BRT), kas pēc padomju okupācijas Latvijā bija palicis Rietumos un turpināja braukt zem Latvijas karoga. Ceļā no Norfolkas uz Savanu ASV kara kuģniecības pārvaldes (WSA) rīcībā esošo kuģi torpedēja kapteiņleitnanta R. Hardegena vadītā zemūdene *«U-108»* un tas nogrima. Emblēma — sidrabotais pakavs uz dūmeņa — nebija nesusi laimi, ja vienīgi par laimi var uzskatīt gandrīz visas komandas ar kapteini K. Šķerbergu priekšgalā izglābšanu — bojā aizgāja tikai divi norvēģu tautības kurinātāji.

Nesodīto uzbrukumu iedvesmota, vācu zemūdeņu flote februārī sāka darboties arī Karību jūrā un



Latvijas tvaikonis «*Ciltvaira*» ap 1936. gadu

Meksikas līča ūdeņos, dodot Amerikas kontinenta piekrastes apgabaliem «zemūdeņu paradīzes» apzīmējumu. Martā Karību jūrā tika nogremdēti 47 transportkuģi, bet Bermudu salu rajonā — 37. Visas vācu zemūdenes atgriezās bāzēs. ASV vēl nebija gatava savas kuģniecības aizsardzībai...

Smagu neveiksmi februārī piedzīvoja Lielbritānija. Vācu flotes spēcīgie kaujas kuģi «*Scharnhorst*», «*Gneisenau*» un smagais kreiseris «*Prinz Eugen*» bija bloķēts franču ostā Brestā. Veltīgi bija britu mēģinājumi tos iznīcināt. Jau janvārī uzlidojumos piedalījās 612 bumbvedēju, nometot ap 900 t bumbu, taču panākumu nebija — spēcīgā pretgaisa aizsardzība neļāva gūt precīzus trāpījumus. Vācu virspavēlniecība bija paredzējusi minētos kuģus pārdislocēt uz Vāciju, bet pēc tam uz Norvēģiju, un šo nodomu vāci sāka realizēt 11. februāra vakarā.

Sekmīgi atvairot gan britu flotes iznīcinātāju torpēduzbrukumus, gan aviācijas uzlidojumus, britu acu priekšā kuģi sekmīgi izbrauca Lamanšu un ieradās Vācijā. Ar šo pārdrošo un veiksmīgo soli draudi sabiedroto konvojiem krasi pastiprinājās.

Savā Dienvidaustrumāzijas uzvaras gājiena reibumā 23. februārī japāņi meta jaunu izaicinājumu Amerikas Savienotajām Valstīm — lielā (2200 t) japāņu zemūdene «*J-17*» ar savu 140 mm lielgabalu apšaudīja amerikāņu naftas rafinēriju Kalifornijas piekrastē.

Mēneša beigās pie Javas krastiem jūras kaujās japāņu kreiseri «*Haguro*» un «*Nachi*» nogremdēja holandiešu vieglos kreiserus «*Java*» un «*De Ryeter*», bet citā pasaules malā bojā aizgāja vēl viens Latvijas tvaikonis — F. Grauda rēderejas «*Everasma*» (3644 BRT), kurš joprojām vēl brauca zem Latvijas karoga. Ceļā no Norforlkas uz Riodežaneiro to torpedēja itāļu zemūdene «*Leonardo da Vinci*», ko vadīja komandieris Luidži Longa-

nezi-Katani. Zemūdene steigšus atstāja notikuma vietu, pat neiztaujājot divās glābšanas laivās patvērušos dzīvus palikušos komandas locekļus.

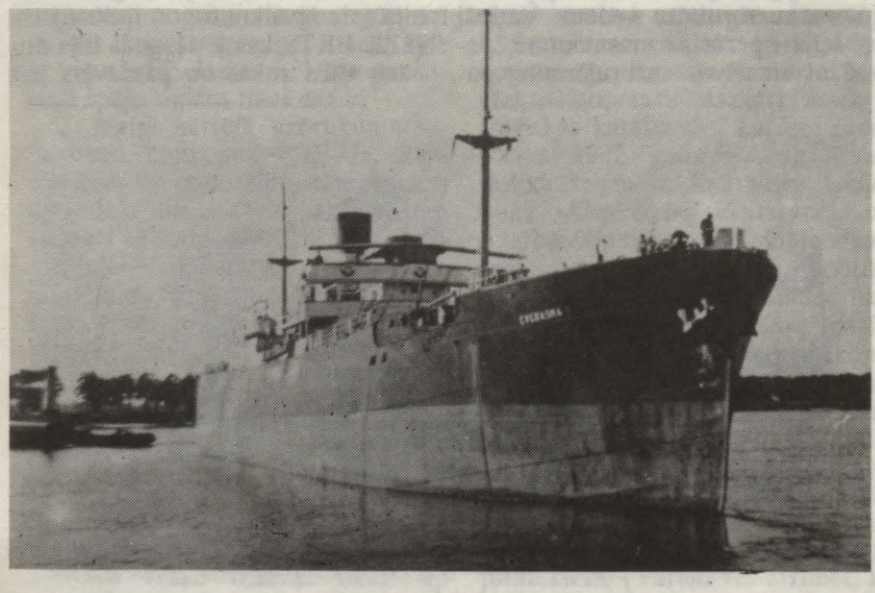
Turpinājās arī japāņu sekmes Holandes karakuģu iznīcināšanā. Marta pašā sākumā pēc neveiksmīgas kaujas pašnogremdēšanos Zunda šaurumā (starp Javu un Sumatru) izdarīja iznīcinātājs *«Evertsen»* (1934. gada jūlijā Holandes eskadras sastāvā draudzības vizītē tas apmeklēja Rīgu līdz ar zemūdeni *«K-XVIII»* — tā pašnogremdēšanos izdarīja pie Surabajas). Savukārt pie Javas krastiem pēc kaujas ar pārspēku — japāņu kreiseriem *«Ashigara»*, *«Myoko»* un iznīcinātāju *«Inazuma»* — bojā aizgāja britu smagais kreiseris *«Exeter»*.

Taču notikumi dramatiski attīstījās arī Eiropā. Ziemeļatlantijā pastiprinājās uzbrukumi sabiedroto konvojiem. Jau 6. martā šajās akcijās ņēma dalību Vācijas lielākais un modernākais kaujas kuģis *«Tirpitz»* — vienīgais savas klases pārstāvis pēc līdzinieka *«Bismarck»* bojāejas iepriekšējā gadā. 29. martā uzbrukumus jau veica kombinēti spēki: aviācija, zemūdenes un iznīcinātāji uzbruka konvojiem *«PQ-13»* (uz Murmansku) un *«QP-9»* (no Murmanskas). Šajā uzbrukumā vāci zaudēja vienu iznīcinātāju un divas zemūdenes, sabiedrotie zaudēja 5 transportkuģus un vienu eskortkuģi, divi eskortkuģi tika bojāti.

Atmaksājot par *«Tirpitz»* aktivitāti, marta pēdējā dienā tā enkurvietai Tronheimā uzlidoja 33 angļu bumbvedēji, no kuriem 5 tika notriekti, bet *«Tirpitz»* izkļuva sveikā.

Ka prasmīgu pretgaisa aizsardzību prot organizēt arī pretinieks, drīz pārliecinās arī paši vācieši.

Gada sākumā tika izstrādāts plāns operācijai *«Eisstock»* («Ledus barjera»), kurā tika paredzēta



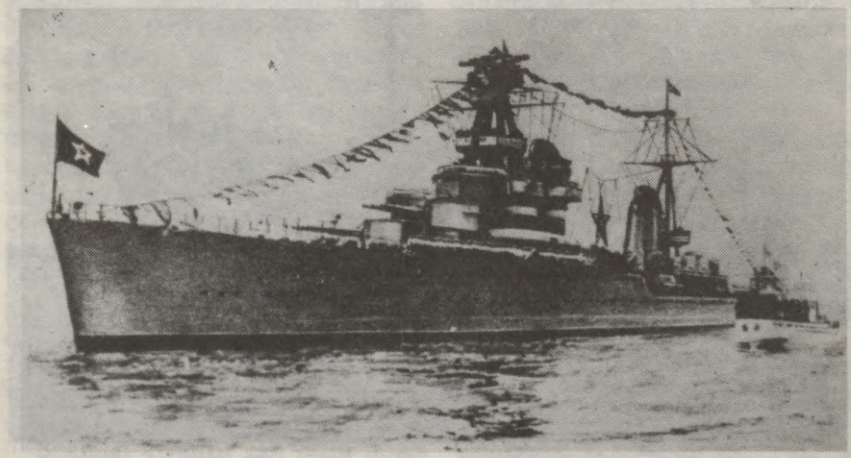
Latvijas tvaikonis *«Everasma»* Liepājā 1939. gadā

Kronštatē un Ņevā ieslēgtās padomju flotes iznīcināšana. Šim uzdevumam īpaši izdalītais aviācijas korpuss jau 26. martā bombardēja kādā Igaunijas ezerā uzstādītos padomju karakuģu dabiskā lieluma maketus, bet 2. aprīlī tika uzsākta operācijas izpilde, Ļeņingradas pievārtē izvietotajai vācu smagajai artilērijai atklājot uguni. Artilērijas duelis turpinājās līdz 4. aprīlim, kad uzbrukumu sāka šim nolūkam nozīmētais aviācijas korpuss — kopskaitā 191 lidmašīna, no kurām 33 bumbvedēji un 62 «stukasi» uzbruka tieši kuģiem, 37 bumbvedēji — padomju zenītartilērijas pozīcijām, kamēr 59 iznīcinātāji veica bumbvedēju nosegšanu.

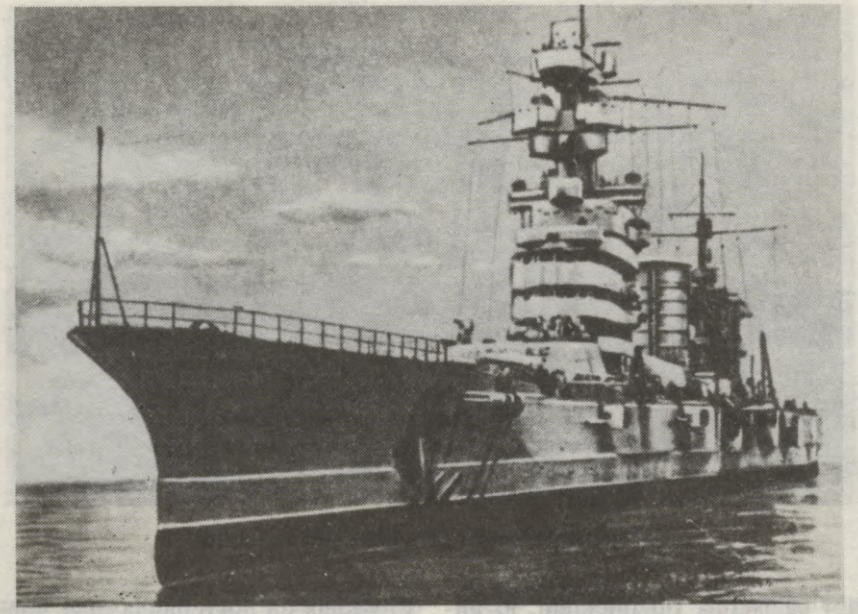
Spēcīgās un labi organizētās pretgaisa aizsardzības dēļ tikai daļai no uzbrucējiem izdevās trāpīt mērķī, bet notriektas tika 16 lidmašīnas. Uzbrukums tika atkārtots arī nākamajā dienā, taču, atskaitot kreiserim *«Kirov»* un vairākiem citiem kuģiem nodarītos bojājumus, jūtamāku rezultātu nedeva. Vācieši mainīja operācijas nosaukumu, paredzot masīvos uzbrukumus padomju flotei turpināt līdz mēneša beigām. Arī otrajā operācijā tiešus trāpījumus saņēma vienīgi kreiseris *«Kirov»*, bumbas krita kuģu tuvumā. Pēc dažu desmitu lidmašīnu zaudējuma operācija tika pārtraukta, bet padomju flotes artilērija turpināja ņemt dalību pilsētas aizstāvēšanā.

Daudz jūtamākus panākumus guva japāņu lidotāji Indijas okeānā. Viceadmirāļa Nagumo eskadra, kurā ietilpa 5 kaujas kuģi, 5 lidmašīnu bāzes kuģi, 3 smagie kreiseri un 8 iznīcinātāji, izvērsa plašu operāciju pret britu flotes vienībām Ceilonas dienvidu ūdeņos. Japāņu lidmašīnas no bāzes kuģiem deva iznīcinošus triecienus, nogremdējot britu kreiserus *«Cornwall»* un *«Dorsetshire»* (Latvijas Kara flotes 10 gadu jubilejas viesis Liepājas reidā 1931. gada vasarā). Dzelme paņēma 424 vīrus, nogremdēti tika arī vairāki citi britu kuģi, ieskaitot lidmašīnu bāzes kuģi *«Hermes»*.

Aprīļa sākums izrādījās liktenīgs vēl vienam no Latvijas kuģiem. Tas bija tvaikonis *«Kangars»* (2722 BRT), kas 1941. gadā bija nonācis vācu rokās un pārdēvēts par



Padomju kreiseris *«Kirov»*

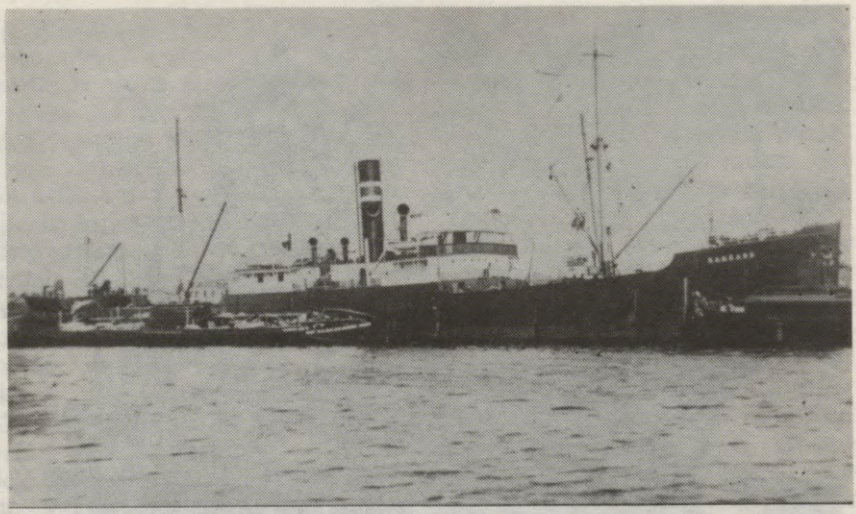


Padomju līnijkuģis *«Oktjabrskaja revoļucija»*

«Michael». 1. aprīlī pie Kirkenēsas *«Kangaru»* torpedēja komandiera Ivanova zemūdene *«ŠČ-404»* — un tas strauji nogrima. Bojā aizgāja arī vairāki latviešu apkalpes locekļi līdz ar kapteini P. Jansonu. Vācu pavadkuģi spēja izglābt tikai dažus.

2. maijā kārtējā uzbrukumā sabiedroto konvojam *«QP-11»*, kurš atgriezās no padomju ostām, vācieši torpedēja un sašāva britu smago kreiseri *«Edinburgh»*. Kreisera bojāeja vien uzskatāma par smagu zaudējumu, taču šajā gadījumā līdz ar kuģi dzelmē nogrima arī īpaši vērtīga krava — zelts apmēram 40 miljonu sterliņu mārciņu vērtībā, ko Padomju valdība bija devusi samaksai par sabiedroto sniegto palīdzību. (Angļu firmas *«Jessop Marine Recoveries»* glābšanas kuģa *«Stephaniturm»* nirējiem 1981. gada septembrī no 270 m dziļumā gulošā kreisera vraka izdevās izcelt ap 4,7 tonnām zelta stieņu. Ieguvumu sadalīja starp minēto firmu, britu un padomju valdību.)

Sabiedroto transportkuģu braucieni spēcīgi apsargātu konvoju kārtībā, ieturot līčloču kursu, stipri apgrūtināja zemūdeņu uzbrukumu efektivitāti, taču dažkārt izraisīja traģiskas katastrofas, kuģiem saduroties. 1942. gadā šāds gadījums notika 1. maijā, kad britu kaujas kuģis *«King Georg V»* taranēja un nogremdēja britu iznīcinātāju *«Punjabi»*, bet vēlāk, 2. oktobrī, notika vēl viena šāda traģēdija. Sabiedrības *«Cunard White Star Line»* pazīstamais okeāna pasažieru tvaikonis *«Queen Mary»* (81 000 BRT), kas bija pārvērsts par karaspēka transportkuģi un paredzēto 1957 pasažieru vietā pielādēts ar apmēram 16 000 sabiedroto karavīru, taranēja britu kreiseri *«Curacoa»*, aizraidot to dzelmē līdz ar 338 kara jūrniekiem. (Varam vēl atzīmēt, ka nelaimīgais kreiseris savulaik bija



Latvijas tvaikonis «*Kangars*» 1930. gada septembrī

labi pazīstams rīdziniekiem, jo angļu flotes sastāvā apmeklēja Rīgu 1921., 1923., 1924. un 1925. gadā.)

Maija sākumā savu spēku jūras karā atkal apliecināja aviācija. 3. maijā vācu torpēdlidmašīnas nogremdēja trīs no 25 transportkuģu konvoja «*PQ-15*» karavānas, taču īpaši raksturīga bija 4. maija kauja Koraļļu jūrā — viena no pirmajām, kur kauju izcīnīja tikai ar lidmašīnām, bez artilērijas. Amerikāņu lidmašīnas nogremdēja japāņu lidmašīnu bāzes kuģi «*Shoho*», kamēr, japāņu lidmašīnu torpedēts, bojā gāja amerikāņu lidmašīnu bāzes kuģis «*Lexington*», bet smagi bojāts tika otrs bāzes kuģis «*Yorktown*».

Latvijas Tirdzniecības flotes tvaikonis «*Abgara*» (4422 BRT) arī bija viens no tiem kuģiem, kas pēc Latvijas okupācijas bija palicis brīvajā pasaulē un turpināja kuģot zem sarkanbaltsarkanā karoga. Atrodoties ASV dienestā, kārtējā braucienā no Kingstonas Jamaikā uz Monreālu Kanādā pie Inagvas salas (Bahamu salu grupā) kuģi torpedēja un nogremdēja vācu zemūdene «*U-108*». Tvaikoņa apkalpei izdevās izglābties. Vēl viens «pelēko vilku» — kā paši vācieši dēvēja savas zemūdenes — upuris.

Taisnības labad gan jāatzīmē, ka, kopš transportkuģu karavānas pavadīja eskortkuģi, zemūdeņu darbību visai maz var salīdzināt ar vilku uzbrukumu neaizsargātu avju baram. Sabiedroto zinātnieki drudžaini meklēja un atrada aizvien efektīvākus zemūdeņu atklāšanas un iznīcināšanas līdzekļus. Labus rezultātus deva peilēšanas iekārta, t. s. Roterdamas ierīce, strauji attīstījās radars, tika radīta dziļumbumbu mešanas iekārta «*Hedgehog*» («Ezis»), kas spēja izšaut 24 piecpadsmitkilogramu šāviņus $^1/_{10}$ sekundes intervālā, bet jaunizveidotās, sevišķi eksplozīvās sprāgstvielas «*Torpex*» spēks bija trīskāršs salīdzinājumā ar agrāk lietotajām.

Ne visi vācu izstrādātie jauninājumi spēja zemūdeņu darbību uzlabot. Daudzsološā jaunā torpēda «*Zaunkönig*» («Paceplītis»), kas pati

Angļu kreiseris «*Norfolk*» Liepājas reidā 1931. g. jūnijā

reaģēja uz kuģa dzenskrūves radīto troksni, drīz tika sekmīgi neitralizēta ar dzenskrūvju trokšņa imitatoriem, turklāt pastāvēja risks, ka, mērķi nesasniegusi, torpēda, aprakstot loku, var uztvert pašu zemūdenes skrūvju troksni un ietriekties tajā...

Dienests uz zemūdenēm prasīja no to apkalpēm lielu vīrišķību un izturību, darbojoties nepārtrauktas spriedzes apstākļos, un risks neatgriezties no kārtējā kaujas brauciena aizvien pieauga.

Uzbrukumu panākumu palielināšanai vācu zemūdenes sāka pielietot t. s. vilku bara taktiku, kad operācijās pret sabiedroto konvojiem piedalījās saskaņoti darbojošās zemūdeņu grupas. Īpaši atzīmējams šādas taktikas attaisnojums, uzbrūkot konvojam «*ONS-92*» Atlantijas okeānā naktī no 11. uz 12. maiju, kad zemūdeņu torpēdām par upuri krita 7 transportkuģi.

Vācu konstruktori attīstīja arī īpašu zemūdeņu tipu, pārbūvējot 10 lielākas zemūdenes par zemūdens tankkuģiem, lai paildzinātu operāciju gaitu tālu no savām bāzēm.

Aviācijai aizvien vairāk dominējot jūras operācijās, aizvien biežāk tai par upuri krita zemūdenes. Lai novērstu zemūdeņu iznīcināšanu, bombardējot bāzes, vācieši Francijā, Atlantijas piekrastē, izbūvēja varenus dzelzsbetona bunkurus, kuros iebraukušas zemūdenes bija drošībā. Taču, kundzībai gaisā pieaugot, sabiedroto aviācija pasāka intensīvi uzmanīt un apkarot zemūdenes gan drīz pēc bunkura atstāšanas un došanās kaujas uzdevumā, gan arī pēc pārciestā brauciena, tuvojoties bāzes bunkuram. Krasi palielinātais zenītieroču skaits uz zemūdenēm lielu efektu nesniedza, bet iznirusi zemūdene bija nolemta uzbrūkošo lidmašīnu nāvējošajai ugunij. Zemūdeņu atgriešanos sāka nodrošināt īpaši sargkuģi.

Pagājis bija vācu zemūdeņu panākumu laiks Amerikas ūdeņos. Īstenībā «zemūdeņu paradīzes» die-

Vācu zemūdene atgriežas savā bāzē

nas bija skaitītas jau 14. aprīlī, kad amerikāņu iznīcinātājs *«Roper»* — pirmais Amerikas piekrastē — iznīcināja vācu zemūdeni *«U-85»*.

1942. gada sākuma periods, kas Amerikai nesa smagus materiālus un morālus zaudējumus, bija izraisījis plašu, apņēmības pilnu amerikāņu pretreakciju. Sekmīgi pielietotās sonariekārtas un zemūdeņu medībās masveidā iesaistītie visdažādākā lieluma peldošie līdzekļi — motorjahtas, zvejas traleri, velkoņi, kā arī savu mūžu nokalpojušie kuģi, kas bija apgādāti ar dziļumbumbu metējiem, un, protams, aviācija kļuva par liktenīgu draudu vācu zemūdeņu līdz tam praktiski netraucētai darbībai kontinenta piekrastē. Šī darbība bija tiešām iespaidīga: kopš kara pieteikuma iepriekšējā gada decembrī pie Amerikas krastiem nogremdēti 495 kuģi (to skaitā 142 tankkuģi) vairāk nekā 2,5 miljoni BRT tilpumā.

Zemūdeņu darbība ASV piekrastē kļuva aizvien grūtāka, un 23. maijā tika izdota zemūdeņu virspavēlnieka admirāļa Dēnica pavēle — doties projām no ASV piekrastes, pārceļot operāciju apgabalu uz dienvidiem. Tur savu bojāeju piedzīvoja vēl divi Latvijas kuģi. 14. jūnijā Latvijas Kuģniecības sabiedrības tvaikoni *«Regent»* (3280 BRT), kas atradās ASV dienestā un brauca zem Latvijas karoga, ceļā no Baltimoras (ASV) uz Panamu, torpedēja fregatkapteiņa Friča Poskes komandētā zemūdene *«U-504»*. Sargoties no iespējama amerikāņu aviācijas uzbrukuma, zemūdene steidzīgi atstāja notikuma vietu, bet no 32 apkalpes locekļiem izglābās tikai 14 (to vidū arī bocmanis — pāvilostnieks Mārtiņš Preiss, kurš pēc kara, vēl ap 1975. gadu, turpinājis saraksti ar pensionēto vācu fregatkapteini).

29. jūnijā Atlantijas okeānā ceļā no Norfolkas uz Riodežaneiro F. Grauda rēderejas kuģi *«Everalda»* (3951 BRT) ar artilēriju apšauda kapteiņleitnanta Ervīna Rostina zemūdene *«U-158»*. Pēc tam kad jūrnieki kuģi atstājuši, vācieši piebrauc un to uzspridzina. No glābšanas laivas tie noņem kapteini I. Martinsonu un ieved zemūdenē, kur tas nākamajā dienā līdz ar saviem sagūstītājiem aiziet bojā, kad amerikāņu lidmašīna zemūdeni *«U-158»* nogremdē...

Tikai 4. jūlijā amerikāņi latviešu tvaikoņa glābšanas laivas pamana un pārējo komandu izglābj.

Jūnija un augusta sākums atzīmējams ar lielām jūras kaujām, kurās smagi zaudējumi tiek nodarīti

abām karojošajām pusēm. Tā 3. jūnijā kaujā pie Midveja salām Klusajā okeānā japāņi piedzīvo sakāvi, zaudējot četrus lidmašīnu bāzes kuģus, vienu smago kreiseri, 253 lidmašīnas un 3500 vīru, kamēr amerikāņi — vienu lidmašīnu bāzes kuģi, vienu iznīcinātāju, 153 lidmašīnas un 307 vīrus.

Revanšs tiek gūts jau 8. augustā, kad gada lielākajā jūras kaujā pie Savo salas artilērijas ugunīs tiek nogremdēti 3 amerikāņu smagie kreiseri, austrāliešu kreiseris *«Canberra»* un bojāts vēl viens kreiseris un kāds iznīcinātājs, japāņu zaudējumi — tikai 2 kreiseri bojāti.

Savukārt Baltijas jūrā jūnija sākumā savas operācijas tomēr bija spējušas uzsākt dažas padomju zemūdenes, lai gan pastāvēja spēcīga blokāde, bet Melnās jūras krastos beidzās Sevastopoles aizstāvēšana, un padomju vienības pilsētu pameta.

13. jūlijā aizgāja bojā kuģniecības sabiedrības «Gaida» tvaikonis *«Ausma»* (1905 BRT), kas bija nonācis vācu rokās. Šis kuģis, nu jau pārkristīts par *«Kathe Oldendorf»*, uzskrēja mīnai austrumos no Rīgenes salas.

Lai gan aizsardzības pasākumi bija spēcīgi, nemitīgi pieauga vācu darbība pret sabiedroto konvojiem. Jau 1940. gada augustā bija noteikts t. s. totālās blokādes apgabals ap britu salām, bet 1941. gada martā to paplašināja gandrīz līdz Grenlandei, ietverot arī Farēru salas un Islandi, taču 1942. gadā tika apliecināta vācu jūras spēku un aviācijas izcilā nozīme šīs blokādes īstenošanā. 18. jūlijā Lielbritānijas valdība spiesta paziņot padomju pusei par sabiedroto piegāžu pārtraukšanu ziemeļu ostām vācu jūras spēku uzbrukumu dēļ. Konvoju kustība ziemeļos izbeidzās...

Arī citos ūdeņos sabiedroto konvoji cieta zaudējumus. Tiklīdz kādas zemūdenes nogremdēto kuģu tonnāža bija 12 000 BRT, radās iemesls fīrera speciālziņojumam. Uzvaras fanfaras un diktoru pacilātā balsī lasīto nogremdēto bruto reģistra tonnu daudzzīmju skaitļi kļuva par neatņemamu raidījumu sastāvdaļu. Avīžu lappuses pildījās ar nogremdēto kuģu attēliem. Tikai vācu virs-

Latvijas tvaikonis *«Regent»*

Latvijas tvaikonis «*Everalda*» ASV teritoriālajos ūdeņos

pavēlniecība un jūrnieku piederīgie zināja, cik bieži savās bāzēs neatgriezās zemūdenes.

Satriecošs ir kāds vācu zemūdeņu uzbrukums britu konvojam Vidusjūrā. 11. augustā tās nogremdē lidmašīnu bāzes kuģi «*Eagle*», pēc tam vācu un itāļu lidmašīnu kopīgā uzbrukumā tiek nogremdēti 9 no 14 transportkuģiem, britu kreiseris «*Manchester*» un «*Cairo*», kā arī viens iznīcinātājs — «*Foresight*».

13. datums kārtējo reizi bija liktenīgs vēl vienam Latvijas kuģim. 13. augustā ceļā no Brazīlijas uz Baltimoru konvoja «*TAW-12*» apsargāto tvaikoni «*Everelza*» (4520 BRT) bez brīdinājuma torpedēja kapteiņleitnanta Bernharda Curmīlena vadītā zemūdene «*U-600*». Vēl viens sarkanbaltsarkanais karogs pazuda dienvidjūras dzelmē. No 32 komandas locekļiem izglābās 13, kurus amerikāņu sargkuģis aizveda uz ASV flotes bāzi Gvantanamo.

16. augustā tiek realizēta vēl kāda vācu operācija. Tās kodētais nosaukums «*Wunderland*» («Brīnumzeme»). Darbības rajons — Karas jūra. No Narvikas fjordiem ieradies «kabatas bruņu kuģis» «*Admiral Sheer*» līdz ar 4 iznīcinātājiem un dažām zemūdenēm, lai uzbruktu padomju kuģu konvojam. Bruņukuģim uzbrukumā izdodas nogremdēt padomju ledlauzi «*Aleksandr Sibirjakov*», kā arī apšaudīt Diksonu.

19. augusts pasaulei lika daudzināt Francijas piekrastes pilsētiņu Djepu. Vācu virspavēlniecība plaši informēja par sabiedroto neizdevušos desanta mēģinājumu un malā izcēlušos pretinieka spēku pilnīgu sakāvi. Apmēram seši tūkstoši britu un kanādiešu karavīru vairākos desantkuģos, gaisa spēku, kā arī flotes atbalstīti, sagūla pludmalē vācu ieroču ugunī. Krita vai nokļuva gūstā vairāk nekā puse karavīru, tika iznīcināts daudz desantkuģu un liels skaits citu kaujas līdzekļu.

Padomju prasība pēc otrās frontes Eiropā kļuva aizvien neatlaidīgāka, taču laikam jau minētā desanta operācija bija pārvērtusies par «izlūkošanas kauju» pēc tam, kad placdarma iegūšanai sūtītie spēki izrādījās pārāk vāji atbalstīti, bet vācu pretestība lielāka, nekā

gaidīts. Katrā ziņā pēc šī notikuma vācu puses ideja par «Atlantijas vaļņa» izbūvēšanu sāka realizēties īpaši strauji.

Dažas dienas vēlāk, pēc tam kad vācu zemūdeņu uzbrukumā zaudēti seši kuģi, 24. augustā karu piesaka Brazīlija, bet mazajai, svešu lielvalstu saplosītajai Latvijai 1942. gadā bojā aiziet jau devītais kuģis. 24. augustā, konvoja pavadīta, ceļā no Anglijas uz Kanādu kapteiņleitnanta Herberta Viktora Šices vadītā zemūdene *«U-605»* nogremdē kādreizējās J. Kārkliņa rēderejas tvaikoni *«Katvaldis»* (3206 BRT), bet 13. novembrī — nu jau Vidusjūrā — pienāk bojāejas stunda minētajai zemūdenei, kā parasti — ar visu apkalpi un komandieri.

2. septembrī, pēc vairāk nekā mēnesi ilga pārtraukuma, sabiedrotie atsāk konvoja braucienus uz padomju ziemeļu ostām, ievērojami pastiprinājuši kuģu karavānu eskortus.

12. septembrī zemūdene *«U-156»* dienvidos no Azoru salām izšāva torpēdas uz vientuļu mērķi — tas bija 20 000 BRT lielais preču un pasažieru kuģis *«Laconia»*. Nogremdētais kuģis jūrā atstāja daudz slīkstošu cilvēku. Vācu jūrnieki, kas vēroja bojāejas panorāmu, ar pārsteigumu konstatēja, ka lūgumi pēc palīdzības skan itāliski. Kad noskaidrojās, ka uz Kanādu ejošais tvaikonis līdz ar britu karavīriem vedis arī daudz itāļu karagūstekņu, apkārtnē operējošās vācu zemūdenes nekavējoties uzsāka savu nelaimē iegrūsto cīņas biedru glābšanu.

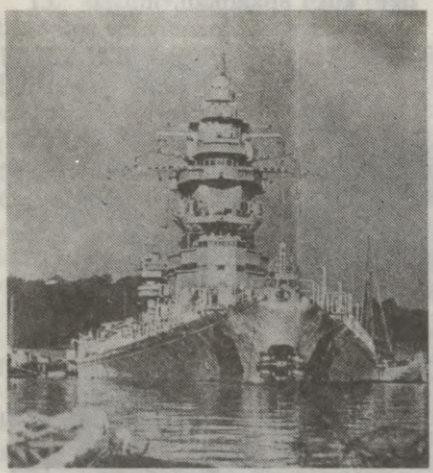
Ar atklātu tekstu izziņojušas notikuma vietas koordinātas un aicinot tuvējos kuģus iesaistīties glābšanas darbā, vācu zemūdenes dažas no glābšanas laivām paņēma tauvā un devās ar tām uz Āfrikas piekrasti. Jāatzīmē, ka vācu jūrnieki bez izšķirības glāba kā itāļu gūstekņus, tā britu karavīrus. Un tad atlidoja amerikāņu lidmašīna un atklāja uguni pret tobrīd būtībā aizsargāties nespējīgām zemūdenēm...

Šī notikuma rezonanси nenācās gaidīt ilgi — tūliņ kļuva zināma admirāļa Dēnica izdotā t. s. Lakonijas pavēle, ar kuru vācu zemūdenēm turpmāk tika aizliegta jebkāda palīdzības sniegšana nogremdēto kuģu apkalpēm.

Vācu «S» tipa ātrlaiva

Tulona. Nogremdētie franču iznīcinātāji

Konvoju braucieni, īpaši polārajos ūdeņos, bija necilvēcīgi no dažādiem viedokļiem. Tas, ka zemūdenes vispār nebija spējīgas uzņemt kaut cik ievērojamu gūstekņu skaitu, ir skaidrs. Skaidrs arī tas, ka iznirt eskortkuģu klātbūtnē būtu vistīrākā pašnāvība. Tajā pašā laikā konvoja dzelžainā kustības organizācija nepieļāva nekādu kavēšanos bojā ejošo glābšanai — galvenokārt arī tā vienkāršā iemesla dēļ, ka cilvēka ķermenis, iekritis +3°C ūdenī, parasti atdziest apmēram 5 minūšu laikā...



Tulona. Nogremdētais franču līnijkuģis *«Strasbourg»*

Karā to sauc par dzīvā spēka iznīcināšanu. Vācu pavēlniecība bija cerējusi, ka zemūdeņu ražošanas palielināšanās spēs kompensēt aizvien pieaugošos zaudējumus, taču katra nogremdēta zemūdene aizrāva nāvē vairākus desmitus rūpīgi apmācītu jūrnieku, kuru atvietošana kļuva tikpat problemātiska kā jaunu zemūdeņu būve pietiekamā skaitā. Jāatzīmē, ka ir mutiskas liecības par zemūdeņu vai to daļu ražošanu arī Rīgā, kuģu un mašīnbūves rūpnīcā pie Āgenskalna līča. Uzvaras bulvāri šķērsoja īpašs dzelzceļa atzars, kas rūpnīcu savienoja ar Torņakalna preču staciju.

Vācu cerībām uz pretinieka kuģu tonnāžas samazināšanos svītru pārvilka ar amerikānisku vērienu uzsāktā *«Liberty»* programma. Jaunā tehnoloģija nodrošināja jauna tipa transportkuģu ražošanu tādā tempā

un apjomā, ka vācu pusei zuda jebkādas cerības šajā ziņā sasniegt lūzumu sev par labu. Vienīgās cerības saistījās ar pretinieka kuģu apkalpju iznīcināšanu, jo profesionālu jūrnieku rezerves tomēr nebija bezgalīgas.

Novembra sākumā kara darbība pieauga Vidusjūras rajonā pēc tam, kad 5. novembrī sabiedroto karaspēks bija okupējis Madagaskaru, t. s. Višī valdībai uzticīgajam franču karaspēkam noliekot ieročus. Jau pēc trim dienām tika realizēta liela desanta operācija ar segvārdu «*Torch*» («Lāpa») toreizējās franču Ziemeļāfrikas piekrastē. Sabiedroto vienības tur izcēlās malā vairākās vietās. Sākās niknas kaujas ar mainīgām sekmēm tuksneša apstākļos.

Vācu komentētāji novērtēja šo operāciju par atsaukšanos Staļina prasībai pieskaņoties padomju pretuzbrukumam Austrumu frontē.

Frančiem sabiedroto desanti šķita agresija pret Francijas teritorijām, lai gan vācu karaspēks jau bija stacionējies Ziemeļāfrikā sabiedroto iebrukuma nojautās.

Jaunu, stratēģiski svarīgu nozīmi ieguva neokupētā Francijas dienvidu daļa. Francijas dienvidu piekraste ar trīs ostām tagad atradās Ziemeļāfrikas kauju placdarma tiešā tuvumā. Tā kā franču t. s. Višī valdības karaspēkam vāci vairs neuzticējās, tad, reaģējot uz radušos jauno stratēģisko situāciju, 14. novembrī vācu karaspēks pārgāja demarkācijas līniju un uzsāka brīvās Francijas teritorijas okupēšanu.

27. novembrī vācu smago tanku vienības ielauzās Tulonas kara ostas pievārtē. Tulonā tobrīd atradās franču kara flotes — *Marine nationale* — labākā daļa — vairāk nekā 70 kuģu. Paklausot franču valdības pavēlei, cits pēc cita atskanēja sprādzieni — un ostas akvatorijā uz grunts tika nosēdināti līnijkuģi «*Dunkerque*», «*Strasbourg*», «*Provence*», smagie kreiseri «*Algerie*», «*Colbert*», «*Duplex*», «*Foch*», 3 vieglie kreiseri, daudzi pasaulē ātrākie iznīcinātāji u. c. vienības. Atklātā jūrā paguva izkļūt tikai 4 zemūdenes.

Statistika liecina, ka no 1942. gada rudens un ziemas perioda 140 dienām Ziemeļatlantijā 116 bijušas vētrainas. Tomēr tur novembrī tika nogremdēti 119 kuģi koptilpumā vairāk par 700 000 BRT. Pēc britu datiem tas bijis augstākais nogremdēto kuģu skaits visā otrā pasaules kara laikā. Nav šaubu, ka šis vācu zemūdeņu guvums sakrita gan ar vācu 6. armijas ielenkšanu

Vācu «kabatas» bruņu kuģis «*Lützow*»

Staļingradā, gan sabiedroto invāziju Ziemeļāfrikā.

Gada pēdējā mēnesī nogremdēto kuģu kopskaits samazinājies gandrīz uz pusi — 61 kuģis 336 000 BRT koptilpumā.

Visā aizvadītajā gadā Latvijas Tirdzniecības flote bija zaudējusi 10 tvaikoņu, 9 torpedētajiem pieskaitot arī tvaikoni *«Laimdota»* (3699 BRT), kurš nu jau kā beļģu *«Brabo»* nogrima Anglijas piekrastē pēc 13. marta sadursmes ar poļu tvaikoni *«Poznan»*, un daudzu latviešu jūrnieku dzīvības.

Lai gan vācu zemūdeņu darbībai bija lieli panākumi, aizvien skaidrāk sāka iezīmēties sabiedroto spējas aizvietot nogremdētos kuģus ar jauniem, kā arī konvoju aizsardzības līdzekļu un organizēšanas pilnveidošanās. Savukārt, būvējot zemūdenes, aizvien vairāk sāka trūkt tik nepieciešamo krāsaino metālu — vara elektromotoriem un svina akumulatoriem.

Kaut gan stāvoklis bija sarežģīts, vācu zemūdeņu spēku komandieris admirālis Dēnics joprojām stingri aizstāvēja savu koncepciju par zemūdenēm kā noteicošo stratēģisko spēku jūras karā.

Gada nogalē aizvien skaidrāk iezīmējās domstarpības starp 51 gadu veco Karlu Dēnicu un 66 gadus veco Lielvācijas kara flotes virspavēlnieku lieladmirāli Ērihu Rēderu — pirmā pasaules kara slavenā viceadmirāļa Hipera štābšefu Jitlandes kaujā. Lieladmirāļa koncepcija: karu uz jūras, kas nu bija reducējies par konvoju apkarošanu, izšķirs lielie kuģi.

Pēc kaujas kuģa *«Bismarck»* zaudējuma Rēdera koncepcijas prestižs bija smagi cietis, bet punktu visam pielika decembra priekšpēdējā dienā uzsāktā operācija *«Regenbogen»* («Varavīksne»). Tā izgāzās jau nākamajā dienā — uzbrukumu sabiedroto konvojam «JW-51B» uzsāka vācu «kabatas bruņu kuģis» *«Lützow»* un smagais kreiseris *«Admiral Hipper»* līdz ar 6 iznīcinātājiem, taču rezultātā tika nogremdēts viens vācu iznīcinātājs, smagi bojāts *«Admiral Hipper»*, kamēr konvojs neskarts turpināja savu ceļu.

Konfrontāciju starp abiem flotes līderiem izbeidza Hitlers, piešķirot Dēnicam lieladmirāļa pakāpi un ieceļot viņu par kara flotes virspavēlnieku un jūras kara vadības šefu, vienlaikus atstājot arī zemūdeņu virspavēlnieka amatā. Līdzšinējais virspavēlnieks lieladmirālis Rēders kļuva par ... kara flotes admirāļinspektoru.

Bet tad jau būs sācies 1943. gads.

Gunārs Jansons

Rakstam izmantoti poļu un vācu publikācijās atrodamie fakti, kā arī kapteiņa Arvīda Kārkliņa (ASV) savāktais materiāls.

UN VĒLREIZ — «HERCOGS JĒKABS»

Mūsu gadagrāmatā par Latvijas kuģi *«Hercogs Jēkabs»* nekas plašāks nav publicēts, tomēr jāsaka «vēlreiz», jo par šo kuģi rakstīts tik daudz kā ne par vienu citu Latvijas Tirdzniecības flotes kuģi. Rakstīts gan Latvijas, gan LPSR, gan trimdas presē; rakstīts «Jaunākajās Zi-

ņās», «Brīvajā Zemē», «Atpūtā», «Cīņā», «Dzimtenes Balsī», «Liesmā», «Laikā» un vēl daudzos citos izdevumos.

Padomju laika presē galvenokārt apjūsmota jūrnieku varonība, aizvedot kuģi no neitrālas ostas uz Vladivostoku, kādā nolūkā tiem vajadzējis apmānīt vai visu kādas Dienvidamerikas valsts kara floti. Trimdas autori meklējuši objektīvu patiesību un to arī atraduši. Tomēr viņiem nav bijusi informācija par šī kuģa darbības pēdējo posmu. Līdz pat pēdējiem gadiem šādas informācijas nebija arī mums. Un, ja arī būtu... Taču īsi jāpārstāsta viss no gala.

Jauniegādāto tālbraucēju kuģi, kuru 1939. gada maijā Daugavmalā pie pils apbrīno tauta un avīžu reportieri, diez vai var nosaukt par kuģubūves pašu pēdējo sasniegumu. Būvēts Zviedrijā pirms 13 gadiem, tas ir labs un ērts kuģis, taču bez daudzām jaunākajām navigācijas ierīcēm un palīgmehānismiem. Latvijas Tirdzniecības flotē tas arī nav pats lielākais, taču modernākais gan. Kaut vai tādēļ, ka tas ir pirmais ar dīzeļmotoru; pirmais, ja neskaita nelielo siļķu zvejas kuģi *«Bru»*.

Trīs zelta zvaigznes baltā laukumā uz dzelteni krāsotā skursteņa norāda, ka tas pieder Apvienotai kuģniecības akciju sabiedrībai Rīgā, Smilšu ielā 12/14. Kuģa korpuss gaišpelēks, virsbūve balta, skursteņis un masti dzelteni. Vārds — *«Hercogs Jēkabs»*, pierakstīšanās osta — Rīga.

Jaunā motorkuģa lepnais vārds ir izvēlēts kā mājiens uz vēsturisku spirāli. Kā savā laikā Kurzemes hercogistes valdnieks ar savu floti zēģelēja uz Ameriku, tā tagad uz turieni braucienus uzsāks Latvijas brīvvalsts kuģis, kas nosaukts šī valdnieka vārdā. *«Hercogs Jēkabs»* paredzēts regulāriem kravu pārvadājumiem starp Baltijas jūras un Amerikas austrumu piekrastes ostām.

Rēderejas karoga — trīs zelta zvaigznes baltā laukumā — pacelšanas brīdī klāt ir finansu ministrs A. Valdmanis. Viņš un citi klātesošie valsts ierēdņi un rēdereju pārstāvji piedalās arī banketā, kuru turpat uz kuģa organizē Otto Švarca firma.

Par *«Hercoga Jēkaba»* kapteini iecelts Hugo Mihelsons, pirmais stūrmanis ir Arvīds Kalniņš, otrais — Arvīds Kārkliņš, abi ar tālbraucēja kapteiņa diplomu. Dīzeļdzinēja apkalpē sākumā ir norvēģi, izņemot 3. mehāniķi E. Šmitu-Kalēju. Līdzi brauc laikraksta «Brīvā Zeme» korespondents Vilis Veldre.

Pirmajā ASV adresētajā kravā ir kūdra un celuloze. Arī Rīgā ražotās šokolādes konfektes un liķieri. Baltimorā kuģi ar savu apmeklējumu pagodina Latvijas sūtnis ASV A. Bīlmanis. Pasākums nozīmīgs, latviešu kuģis uzsācis regulāru satiksmi ar Ziemeļameriku. Par to raksta arī ASV laikraksti. Ņujorkā un Olbani motorkuģi apmeklē daudz vietējo latviešu. Uzņemtie kinokadri vēlāk tiek demonstrēti Latvijas kinohronikā.

Otrais brauciens uz ASV un Kanādu notiek 1939. gada augustā. Šoreiz preses pārstāvis ir «Jaunāko Ziņu» korespondents rakstnieks Jānis Plaudis (sk. grāmatu «Amerikas brīnumi». — Rīga, 1940). Kuģim atrodoties Kanādā, pienāk ziņa par II pasaules kara sākšanos. Norvēģu mehāniķi aizbrauc uz dzimteni, un tagad arī motorapkalpē visi ir latvieši — E. Šmits-Kalējs, L. Kļaviņš un K. Lejnieks. Atceļā kuģi pārbaudei uz 12 dienām aiztur britu iestādes, līdz noskaidro, ka krava nav domāta Vācijai. Eiropā karš, Latvijā — PSRS karabāzes.

Motorkuģa īpašnieki ilgi lemj par tā turpmāko izmantošanu. Kādā vēlā decembra vakarā pa trapu uzkāpj A. Valdmanis, tagad jau bijušais finansu ministrs, un vairākas stundas pavada sarunā ar kapteini H. Mihelsonu. Lēmums pieņemts, un 1940. gada 6. janvārī *«Hercogs Jēkabs»* balastbraucienā (t. i., bez kravas) dodas uz Narviku Norvēģijā. Latvijā kuģim vairs nav lemts atgriezties.

No Narvikas ar 30 komandas locekļiem ieradies Baltimorā, kuģis paliek kara pagaidām neapdraudētās rietumu puslodes ūdeņos. Norfolka, Riodežaneiro, Buenosairesa, Portofspeina Trinidadā. Kuģa peļņa kopš izbraukšanas no Rīgas jau sasniegusi 700 000 latu.

Ziņu par Latvijas okupāciju *«Hercogs Jēkabs»* jūrnieki izlasa Santusas pilsētas avīzē. Skopu un īsu ziņu, jo Brazīlija ir tālu no Baltijas un vietējos tās liktenis ne pārāk interesē.

Pagaidām kuģi vēl netraucēti izrīko Apvienotās kuģniecības akciju sabiedrības pilnvarotā *Daniel F. Young and Co* aģentūra Ņujorkā. Pēc tās norādījuma *«Hercogs Jēkabs»* ar labības kravu no Baijablankas Argentīnā dodas uz Kaljao ostu Peru, Klusā okeāna piekrastē. Tas ir pirmais kuģis ar sarkanbaltsarkano karogu, kas apbrauc Dienvidamerikas dienvidu smaili — gan ne ap Hornas ragu, bet cauri Magelāna šaurumam.

1940. gada 5. augusta naktī, kad *«Hercogs Jēkabs»* jau tuvojas Kaljao, kuģa radiotelegrāfists Kārlis Āriņš uztver radiogrammu no Latvijas, no Liepājas reidā stāvošā tvaikoņa *«Everonika»*. Ja VEF būvētā radiostacija uz tālā kuģa būtu mazliet vājāka, *«Hercoga Jēkaba»* un tā 30 vīru liktenis, iespējams, iegrozītos citādi. Taču kuģa radiotelegrāfists ir apstiprinājis, ka uztvēris rīkojumu kuģim atgriezties dzimtenē, kura kļuvusi «varen plaša».

Toreiz Latvijas valdības oficiozs «Valdības Vēstnesis», kurš vēl nebija pārdēvēts par «Ziņotāju», ik numurā publicēja daudz nozīmīgu likumu un rīkojumu, kuru melnraksti nāca no PSRS vēstniecības Rīgā. 1940. gada 29. jūlija numurā ievietots valsts un ministru prezidenta Dr. A. Kirhenšteina un finansu ministra K. Karlsona parakstītais rīkojums tirdzniecības kuģiem. Lai gan šis unikālais dokuments jau citēts mūsu gadagrāmatas iepriekšējā laidienā, lielās vēsturiskās nozīmības dēļ to atkārtosim.

«1. Kuģiem, kuri atrodas svešos ūdeņos, izbraukt vai iebraukt no kādas ostas citā tikai ar Latvijas valdības atļauju.

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 uzlūkoti kā tautas nodevēji un tos pasludinās kā stāvošus ārpus likuma. Kopā ar viņiem tiks sauktas pie atbildības arī viņu ģimenes un tuvākie radi.»

Latvijā tika ieviestas civilizētā pasaulē jau pirms daudziem gadsimtiem aizmirstās juridiskās normas, pēc kurām mazbērni ir atbildīgi par vectēvu grēkiem.

2. augustā sekoja jauns rīkojums, iepriekšējā papildinājums. To parakstījis iekšlietu ministrs Vilis Lācis, cilvēks ar zināmu pieredzi jūras lietās, — braucis uz Latvijas kuģiem par trimeri — ogļu piegādātāju kurinātājiem. Šajā dokumentā, principā nevainojami sastādītā, vairāk konkrētu norādījumu, uz kurieni katram kuģim jādodas. No tā

skaidrs, ka *«Hercogam Jēkabam»* jābrauc uz Vladivostoku.

Gan A. Kirhenšteina, gan V. Lāča rīkojumus ar savu parakstu apstiprinājis «Apvienotās kuģniecības A. S.» direktors Jānis Volmārs, kurš līdz ar to uzskatāms par abu radiogrammu izsūtītāju.

Kapteinis H. Mihelsons pa radio lūdz atļauju iebraukt Kaljao ostā kravas izdošanai. Atbilde jāgaida 48 stundas, kuras motorkuģis pavada, dreifējot okeānā. Atļauju iebraukt Peru ostā viņš saņem reizē ar Jūrniecības departamenta un kuģīpašnieka paziņojumu, ka *«Hercogs Jēkabs»* izdots laika nomā PSRS Tirdzniecības pārstāvniecībai Ņujorkā — «Amtorg».

Uz kuģa notiek dzīvas debates par tālāko rīcību. Domas dalās, taču kapteinis Mihelsons ir par kuģa nodošanu PSRS. Uzticība mistiskajai «dzimtenei»? Diez vai. Par saņemto radiogrammu no «Apvienotās kuģniecības A. S.» viņš saka: «Ja Latvijā tagad ir tāda iekārta, kas direktoram Volmāram var piespiest kaut ko pret savu gribu parakstīt, tad man jāpieņem, ka maniem piederīgiem piedraudētās represijas nav tikai tukši vārdi vien. Man mājās sieva un dēli...» (Laiks (Ņujorka). — 1972. — Februāris.)

Atvestā labība vēl nav izkrauta, kad 16. augustā Kaljao ostas valde kuģi arestē it kā parādu dēļ. Kapteinis, kuram labi zināms, ka *«Hercogam Jēkabam»* nekādu nenokārtotu maksājumu nav, protestē un lietu nodod tiesai. Sākas ilgstoša prāvošanās, ko pavada dažādi diplomātiski un administratīvi sarežģījumi.

Neesošie kuģa parādi ir tikai ieganstu tā aizkavēšanai. Latvijas sūtniecība ASV un Apvienotās kuģniecības pilnvarotā *«Daniel F. Young and Co»* firma pamatoti uzskata sevi par rīcības brīvībā ierobežoto kuģa īpašnieku interešu pārstāvi un cenšas novērst tā atdošanu Padomju Savienībai. Viņiem cerīgi šķiet arī tas, ka ne ASV, ne arī kāda cita Amerikas kontinenta valsts vēl nav atzinusi Latvijas inkorporāciju PSRS.

Taču juridiski kapteinis H. Mihelsons ir spiests paklausīt kuģīpašniekam, kurš atrodas Rīgā, tagad jau LPSR... Notiek vairākas tiesas sēdes, kuģi no aresta atbrīvo un atkal no jauna aiztur. Latvijai savas diplomātiskās pārstāvniecības (tāpat kā PSRS) Peru nav. Latvijas intereses šeit pilnvarots aizstāvēt Lielbritānijas konsuls, kurš mēģina H. Mihelsonu atcelt no amata un nozīmēt viņa vietā N. Grīniņu. Kapteinis H. Mihelsons aizrāda, ka šādai rīcībai nav pamata, un konsuls spiests piekrist.

Padomju presē radītā leģenda stāsta, ka kuģa *«Hercogs Jēkabs»* varonīgie jūrnieki, nevarēdami sagaidīt brīdi, kad varēs atdot kuģi savai jaunajai «dzimtenei», atbruņojuši peruāņu sargu, nakti pacēluši enkuru un ... Taču lai stāsta «Dzimtenes Balss» 1989. gada 28. decembra numurs. «Pēkšņi krastā sāka zibsnīt spoži gaismas signāli, mēs bijām pamanīti! — Atpakaļceļa mums nav, — noteica kapteinis. Piepeši nodārdēja krasta artilērija un starmeša kūlis taustīja aizbēgušo kuģi...» To raksta viens no apkalpes locekļiem, taču pārējo liecinieku stāsti ir daudz pieticīgāki un bez lielgabalu dārdiem...

1940. gada 16. decembra pēcpusdienā Mihelsonam paziņo, ka kuģa arests atcelts. Kapteinis telefona sarunā ar «Amtorgu» Ņujorkā norāda, ka braucienam uz Vladivostoku kuģim trūkst degvielas un pārtikas. «Amtorgs» dod rīkojumu pēc izbraukšanas no Kaljao okeānā gaidīt tālākus norādījumus. Īsi pirms

Motorkuģa *«Hercogs Jēkabs»* jūrnieki pēc atgriešanās Rīgā 1941. gadā. 1. rindā no kreisās: K Pētersons, R. Kadiķis, N. Spriedējs, J. Grauss, Ē. Tauriņš; 2. rindā no kreisās: A. Tauriņš, P. Ruņģis, E. Šmits-Kalējs, H. Mihelsons, A. Kalniņš, O. Šlosmanis, M. Krūmiņš; 3. rindā no kreisās: E. Sietiņš, K. Ešmanis, K. Lejnieks, T. Elmatruns, K. Āriņš, A. Korns, P. Dumburs, A. Milasevičs, A. Kārkliņš, J. Grunte, O. Gūtmanis, V. Jonass.

pusnakts kapteinis ierodas uz reidā stāvošā kuģa. Viņu atved ostas pārvaldes motorlaiva, kas arī aizved sargu, protams, ar visu šauteni.

Divos naktī *«Hercogs Jēkabs»* atstāj Kaljao, kur tas pavadījis 130 dienu. Kāds no apkalpes metas jūrā un aizpeld netālu noenkurotā dāņu kuģa virzienā. Vēl pāris jūrnieku palika krastā, cits ar nolūku, cits — nezinot par kuģa pēkšņo aizbraukšanu.

Vienīgā piesardzība, kuru, baidīdamies no jauna aresta, lieto kapteinis Mihelsons, ir tā, ka motorkuģis atstāj reidu, neiededzinot gaitas signālugunis.

Pēc pāris dienām okeānā (kuras matroži izmanto, daļēji attīrot gliemežiem un zālēm apaugušo kuģa korpusu) «Amtorgs» dod rīkojumu braukt uz Mansaniljo Meksikas rietumkrastā. 29. decembrī — jo-projām ar Latvijas karogu — *«Hercogs Jēkabs»* šajā ostā ātri uzņem «Amtorga» pasūtīto degvielu, smēreļļu, pārtiku un dzeramo ūdeni. Vakarā, paklausot «Amtorga» norādījumam, kuģis dodas Sanfrancisko virzienā.

1940. gada vecgada vakarā to sasniedz cits «Amtorga» rīkojums: krava Sanfrancisko atsaukta, kuģim jādodas tieši uz Vladivostoku...

1941. gada 3. februārī *«Hercogs Jēkabs»* ierodas Vladivostokā. Tās pašas dienas vakarā ostas ierēdņi dod rīkojumu nolaist Latvijas karogu un pacelt sarkano PSRS karogu. Latviešu komandu noņem no

kuģa — tai jādodoties pelnītā atpūtā uz Rīgu.

Kad 9. februāra rītā jūrnieki atstāj savu ledū iesalušo kuģi, krievu matroži tam jau uzkrāso jauno vārdu *«Sovetskaja Latvija»*.

No vilciena Rīgā jūrnieki izkāpj 24. februāra pēcpusdienā. Pirms vairāk nekā gada, izbraucot no Rīgas, viņu bija 30, tagad atgriežas 25.

Un tikai tagad, 1992. gadā, mēs nonākam pie stāstījuma galvenās, būtiskākās daļas.

Laikrakstā «Cīņa» 1982. gada 20. janvārī rakstīts: «.. bijušais *«Hercogs Jēkabs»* (..) kalpoja savai Padomju Dzimtenei tikpat uzticīgi kā Rīgas puiši, kas to izglāba no bijušo īpašnieku alkatības. Kara laikā tas veda metālu, automašīnas un citus lendlīzes sūtījumus no ASV uz Vladivostoku, pēc kara apgādāja Kamčatku un Čukotku ar celtniecības materiāliem, degvielu, pārtiku.»

«Hercoga Jēkaba» gaitas aprakstījis vēlāk ASV dzīvojošais šī kuģa bijušais 2. stūrmanis Arvīds Kārkliņš. (Vairāki motorkuģa jūrnieki, kapteini Hugo Mihelsonu iesakaitot, nevēlējās otrreiz nokļūt Padomju Dzimtenē un kara beigās kopā ar ģimenēm pārcēlās uz Rietumiem.) Starp citu, viņš piemin, ka uzziņu grāmatās reģistrētais kuģa tilpums pēckara gados uzrādīts lielāks, nekā tas bijis Latvijas flotē. A. Kārkliņš to izskaidro šādi: «Sākotnēji kuģa galvenais klājs skaitījās starpklājs ar ūdens notecēm. Telpa starp to un virsējo klāju tilpībā ieskaitīta nebij. Iespējams, ka starpklāju vai nu noārdīja, jeb tā ūdens noteces aizbūvēja korpusa platēm, tādā kārtā agrāko virsējo klāju pārvēršot par galveno klāju un pieminēto telpu ieskaitot kuģa tilpībā.»

Tvaikonis *«Sovetskaja Latvija»* (bij. *«Hercogs Jēkabs»*)

Tālo Austrumu avīzē redzētā kuģa *«Sovetskaja Latvija»* fotogrāfija (neilgi pirms sagriešanas metāllūžņos 1967. gadā), kā arī daži dokumenti apstiprina, ka kuģis tiešām ticis pārbūvēts, ievērojami palielinot tā tilpību. Acīmredzot lai varētu tajā iekraut vairāk Kamčatkai tik nepieciešamo būvmateriālu...

No motorkuģa *«Sovetskaja Latvija»*, bij. *«Hercogs Jēkabs»*, pēckara tā saucamajiem pasažieriem man izdevās sameklēt trīs. Latvijā dzīvo vēl citi, jo kuģis pārvedis desmitiem tūkstošu cilvēku, to skaitā tūkstošus latviešu. Vārds «pasažieris» gan nav īsti vietā, jo kādreizējais Latvijas Tirdzniecības flotes lepnums tika pārbūvēts par ieslodzīto transporta kuģi.

Katram no trim lieciniekiem ir

savs, nedaudz atšķirīgs stāsts, taču principā tie visi ir līdzīgi. Ieslodzītie pēc garā ceļa cauri Sibīrijai ar tās dažādajām šķirošanas nometnēm nonāca pie Vaņinas līča, netālu no Sovetskaja Gavaņas. Te ar parastajiem sitieniem un lamām notika uzlādēšana uz kuģa *«Sovetskaja Latvija»*. Pa stāvām metāla kāpnēm no klāja bija jākāpj lejā kravas telpās, kas bija izbūvētas trīs stāvos un ar šķērssienām sadalītas mazākos nodalījumos. Gulēšanai kalpoja neēvelētu dēļu lāviņas trīs līmeņos. Apsardze lejā nekāpa — te tai nebija ko darīt. Kad kuģis atgāja no malas, apakšējā stāvā zem grīdas sāka skaloties ūdens. Pustumsa, aukstums, mitrums, smirdoņa. Trūcīgo ēdienu un ūdeni dzeršanai nolaida virvē iesietos spaiņos no klāja. Reizi dienā izliešanai augšā uzvilka arī lielo atejas trauku. Šo pašu virvi sasēja zem padusēm mirušajiem, pirms tie devās pēdējā gaitā pāri bortam.

Ohotskas jūrā kuģis nokļuva stiprā vētrā, stāsta viens no ieslodzītajiem, un gandrīz visi mocījās ar jūras slimību. Atejas un ilgi nemazgāto ķermeņu smakai pievienojās vēmekļu smirdoņa. Tie nedaudzie, kas spēja ko norīt, varēja beidzot paēst pēc ilgiem pusbada mēnešiem, jo ēdienu no augšas nolaida iepriekšējā daudzumā. Es arī mēģināju ēst, jo man bija tikai 18 gadu, taču nevarēju. Manā stāvā nomira vairāki.

Kad pēc nedēļas vai desmit dienām vergu kuģis piestāja Magadanā, daudzi vairs nevarēja kājās nostāvēt. Taču bija jāiet tālāk — uz Kolimas nometnēm.

Tas notika 1948. gada vasarā, daudzas pazīmes liecināja, ka neesam pirmais ieslodzīto transports uz šī kuģa...

Tāds īsumā ir stāsts par motorkuģa *«Hercogs Jēkabs»*, padomju laikā *«Sovetskaja Latvija»* likteni. Varbūt kādreiz to izdosies papildināt ar precīzām ziņām par pārvesto un jūrā iemesto ieslodzīto skaitu.

Beigt varētu ar vārdiem, ar kuriem iesākās A. Kirhenšteina 1940. gada jūlijā parakstītais draudu rīkojums tirdzniecības kuģiem: «Latvijas valsts saimnieciskās intereses prasa, lai visa Latvijas Tirdzniecības flote atrastos Latvijas valdības pilnīgā rīcībā. Lai brīdinātu to kuģu kapteiņus, kuri atrodas ārpus Baltijas jūras ūdeņiem, no nodevīgas rīcības...»

Motorkuģa «Hercogs Jēkabs» apkalpe, izbraucot no Rīgas 1940. gada 6. janvārī, un tās tālākais liktenis

1. Hugo Mihelsons — kapteinis. Miris emigr. Toronto, Kanādā, 1975. g.
2. Arvīds Kalniņš — 1. stūrmanis. Miris emigr. Buenosairesā, Argentīnā.
3. Arvīds Kārkliņš — 2. stūrmanis. Miris emigr. Filadelfijā, ASV, 1981. g.
4. Kārlis Āriņš — radiotelegrāfists. Miris emigr. Ķelnē, Vācijā.
5. Eduards Šmits-Kalējs — 1. mehāniķis. Miris emigr. Ontario provincē, Kanādā, 1985. g.
6. Kristaps Lejnieks — 2. mehāniķis. Miris Latvijā.
7. Pēteris Ruņģis — 3. mehāniķis. Miris Ļeņingradas blokādē.
8. Valdis Treijs — asistents. Atstājis kuģi Kaljao, Peru, 16. XII 1940.g.
9. Voldemārs Jonass — elektriķis. Pēc 2. pasaules kara dzīvoja Latvijā.
10. Emīls Sietiņš — elektriķis.
11. Alberts Korns — bocmanis. Kara beigās pārcēlies uz Zviedriju, vēlāk uz Kanādu.
12. Manguls Krūmiņš — galdnieks. Deportēts, vēlāk atgriezies Latvijā.
13. Pēteris Dumburs — vec. matrozis.

14. Krišs Pētersons — vec. matrozis. Dzīvo Rīgā.
15. Oskars Šlosmanis — vec. matrozis, vēlāk 3. stūrmanis. 2. pasaules kara laikā braucis uz britu kuģiem, palicis emigrācijā.
16. Jānis Grunte — matrozis. Miris Latvijā.
17. Nikolajs Spriedējs — matrozis. Miris Ļeņingradas blokādē.
18. Rihards Kadiķis — matrozis. Dzīvo Latvijā.
19. Pāvils Jenčs — jaun. matrozis. Atstājis kuģi Riodežaneiro, Brazīlijā, 8. III 1940. g.
20. Ēriks Tauriņš — jaun. matrozis. Pēc 2. pasaules kara dzīvoja Latvijā.
21. Alfrēds Mauls — motorists.
22. Jānis Olands — motorists. Atstājis kuģi Kaljao, Peru, 16. XII 1940. g.
23. Elmārs Krastiņš — motorists. Atstājis kuģi Kaljao, Peru, 16. XII 1940. g.
24. Antons Milasevičs — smērētājs, vēlāk motorists, pēc 2. pasaules kara palika Latvijā, dzīvo Rīgā.
25. Kārlis Ešmanis — smērētājs, dzīvo Rīgā.
26. Teodors Elmatruns — smērētājs. Emigrējis uz Kanādu.
27. Artūrs Tauriņš — stjuarts, pēc 2. pasaules kara dzīvoja Latvijā.
28. Oskars Gūtmanis — pavārs. Miris emigrācijā Kanādā.
29. Bruno Neštenko — virtuves zēns. Atstājis kuģi Baijablankā, Argentīnā, 19. VII 1940. g.
30. Jānis Grauss — virtuves zēns. Kritis Sarkanajā Armijā 2. pasaules karā.

1940. gada 20. jūlijā Baijablankā, Argentīnā, par jaunāko matrozi pieņemts M. Dzērvēns, kurš dezertējis no kuģa tā paša gada 14. septembrī Kaljao, Peru.

Arvis Pope

KAS JAUNS RĪGAS VĒSTURES UN KUĢNIECĪBAS MUZEJĀ

Pēc otrā pasaules kara, veicot muzeja kolekciju pārbaudi un uzskaiti, Jūrniecības nodaļā bija 329 priekšmeti. Pašlaik savākto kuģniecības vēstures materiālu skaits ir sasniedzis jau gandrīz 20 000 vienību. Nodaļas fondos ienākušo dokumentu, fotogrāfiju, jūras gleznu, karšu un lietisko materiālu daudzums pa gadiem ir stipri atšķirīgs — lielas kolekcijas nomaina atsevišķi eksponāti. 1991. gadā, lai gan bija janvāra un augusta notikumi, kad tiešais darbs bija jāpārtrauc un jāgādā par to, lai gadu desmitos komplektētās vērtības saglabātu, muzeja fondi papildinājās ar vairākiem simtiem vienību par Latvijas kuģniecības vēsturi. Vairāki no šiem jaunieguvumiem ir īpaši vērtīgi un interesanti.

Muzejā reti tiek iegūtas ziņas un materiāli par jūrniekiem, kuri ar visām ģimenēm pirms pirmā pasaules kara aizbrauca no Latvijas un vēlāk vairs neatgriezās Dzimtenē. Latvijā dzīvojošiem attālākiem radiniekiem daudzo gadu laikā atmiņas izbalējušas par šiem cilvēkiem — un retam vairs saglabājušās fotogrāfijas vai citas piemiņas lietas par tik seniem laikiem. Mūsuprāt, viens no vērīgākajiem jaunieguvumiem pēdējos desmit gados par latviešu jūrniekiem, kuri aizbraukuši no Dzimtenes un strādājuši ziemeļos, ir brāļu Jāņa un Mārtiņa Zanderu fonds. Viņi pie-

G. Sedova vadītās ekspedīcijas uz Ziemeļpolu dalībnieki motorburinieka «*Veļikomučeņik Foka*» kajītē. Centrā Georgijs Sedovs (1877—1914), 2. rindā pirmais no kreisās Jānis Zanders (1867—1914)

dalījās G. Sedova vadītajā ekspedīcijā uz Ziemeļpolu (1912—1914) un bija ekspedīcijas kuģa «*Veļikomučeņik Foka*» pirmais un otrais mehāniķis.[1]

1991. gadā iegūts jauns papildinājums Latvijas kuģniecības vēsturē par tālbraucēju kapteini polārpētnieku Arturu Burki. Viņa sarakstītās grāmatas un fotogrāfijas muzejam uzdāvināja kapteiņa māsasmeita I. Zvirbules kundze. Ziemeļu kapteiņa dzīves stāsta noskaidrošanā nozīmīgs bija A. Burkes meitas Rufas Burkes raksts 1991. gada 14. jūnija Arhangeļskas avīzē, kas bija veltīts tēva 100. dzimšanas dienai.

Arturs Burke dzimis 1891. gada 15. jūnijā Madonas apriņķa Jaungulbenes pagastā bezzemnieku ģimenē. No četriem bērniem viņš bija vecākais. Ap 1900. gadu ģimene pārcēlās uz Rīgu. Jau zēna gados Arturs skolas brīvlaikos sāka strādāt par «avīžu puiku», tad par skārdnieka mācekli. Pēc pamatskolas beigšanas sākās jūrnieka gaitas. Viņa pirmie kuģi ir burinieki un pirmais amats junga, vēlāk matrozis. Darbs uz kuģiem nostiprina apņemšanos visu mūžu saistīt ar jūru, tāpēc A. Burke iestājas Mangaļu jūrskolā. 1914. gadā, I pasaules kara priekšvakarā, iegūts tuvbraucēja stūrmaņa diploms. 1915. gadā viņš ar Krievijas kuģi «*Klavdij Olaņjon*» devās uz Vidusjūru, bet no turienes uz Arhangeļsku, kur arī palika visu mūžu.

[1] Plašāk sk.: Latviešu jūrnieki — Sedova ekspedīcijā // Zvaigzne. — 1984. — Nr. 18.

1915. gadā sākas Artura Burkes darbs uz ledlaužiem. Pirmais ir *«Georgi Sedov»*[2]. Paralēli A. Burke mācās Arhangeļskas jūrskolā. To absolvē 1919. gadā. Uz *«Georgi Sedov»* Burke sākumā ir III, tad II un vecākais kapteiņa palīgs. Pēc tam viņš strādā uz ledlaužiem *«Lieutenant Schmidt»*[3], *«Ledokol V»*[4], *«Fedor Litke»*[5] un *«Alexandr Sibiryakov»*[6].

1928. gadā viņš sāk strādāt jaundibinātajā organizācijā Ziemeļrietumu valsts akciju sabiedrībā, kas nodarbojas ar rūpniecību un zvejniecību. Sabiedrības uzdevumā A. Burke dodas uz Norvēģiju, lai iepirktu rūpnieciskai zvejai piemērotus kuģus. Tiek iegādāti divi šoneri — vispirms *«Zveroboj»*, tad *«Beluha»*. Uz abiem latviešu jūrnieks bijis kapteinis un organizējis baltvaļu zveju Karas un Barenca jūrā. Šai laikā sākas Artura Burkes zinātniskā darbība. Viņš atklāj jaunus jūras ceļus, papildina lociju un Arktikas kartes, pēta ledājus un straumes. Zinātniski pētnieciskais darbs tiek turpināts arī vēlāk, braucot par kapteini uz ledlaužiem *«Sadko»*[7] un *«Vladimir Rusanov»*[8]. Abi šie tvaikoņi apkalpo I. Papaņina, O. Šmita, M. Ševeļova u. c. vadītās ekspedīcijas, kas veic izpēti

Arturs Burke

Barenca un Karas jūras rajonā. Vairākkārt tiek izdarīti reisi uz Franča Jozefa Zemi, vietu, kur 1914. gada 13. martā no cingas mira un ir apglabāts Jānis Zanders.

Arktikas pētniekiem pazīstami A. Burkes zinātniskie raksti un grāmatas, no kurām ievērojamākā ir «Jūras ledi». II pasaules kara priekšvakarā A. Burke par savu zinātnisko darbību tiek izvirzīts ģeogrāfijas zinātņu kandidāta grāda piešķiršanai. Diemžēl to aizkavē karš. Arturam Burkem šie gadi ir liktenīgi. Ilgā darbā ziemeļos iegūta nopietna slimība, un viņš 1942. gada 13. novembrī mirst ar kakla tuberkulozi. Latviešu jūrnieka pēdējā atdusas vieta ir Salambolas kapsēta Arhangeļskā. Šai pilsētā joprojām dzīvo ievērojamā jūrnieka meita Rufa Burke. Muzeja darbi-

[2] *«Georgi Sedov»*, būvēts 1908. g. Lielbritānijā, piederības osta Arhangeļskā.

[3] *«Lieutenant Schmidt»*, būvēts 1913. g. Vācijā, piederības osta Baku.

[4] *«Ledokol V»*, būvēts 1916. g. Lielbritānijā, piederības osta Nikolajeva.

[5] *«Fedor Litke»*, būvēts 1909. g. ASV, piederības osta Arhangeļska.

[6] *«Alexandr Sibiryakov»*, būvēts 1909. g. Lielbritānijā, piederības osta Arhangeļska.

[7] *«Sadko»*, būvēts 1912. g. ASV, piederības osta Arhangeļska.

[8] *«Vladimir Rusanov»*, būvēts 1908. g. Lielbritānijā, piederības osta Arhangeļska.

Hugo Auziņš

nieki ir uzsākuši saraksti ar viņu. Cerams, ka līdz ar to Artura Burkes fonds turpinās papildināties.

Pēdējos gados muzejam ir nodoti materiāli par latviešu jūrniekiem, kuri Dzimteni pameta ne visai senā pagātnē, II pasaules kara laikā. 1991. gadā uz Latviju atceļoja vairākas 1940. gada K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventa Artura Ozola (1913.12.IX Dzērbenē — 1989. Dandī Skotijā) fotogrāfijas. Tās viņa mantinieku uzdevumā muzejam nodeva Manfreds Brauns (1951. gada Rīgas jūrskolas absolvents). Arturs Ozols 30. gados braucis gan uz Latvijas Republikas tirdzniecības kuģiem, gan uz angļu kuģa «*Baltabor*»[9]. Tuvojoties II pasaules kara beigām, viņš ar motorlaivu aizbrauca uz Zviedriju, tad Angliju. Tur A. Ozols strādāja uz bijušajiem Latvijas Republikas tirdzniecības kuģiem «*Elizabete*»[10] un «*Ramava*»[11], kas tad jau brauca zem Anglijas karoga. Vēlāk bija stūrmanis uz Anglijas kuģiem. 1960. gadā Admiralitātē (Lielbritānija) viņš nokārto kuģu vadītāja eksāmenus (K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventiem šī pārbaude parasti īpašas grūtības nesagādāja) un iegūst tiesības ieņemt kapteiņa vietu uz kuģa. Dzīves pēdējos gadus viņš ir Dandī ostas kapteinis. Arī šī jūrnieka atdusas vieta ir tālu no Dzimtenes — Skotijā, Dandī pilsētas kapsētā.

Ne mazāk vērtīgas par ārzemēs dzīvojušo jūrnieku likteņiem ir ziņas, ko iegūstam par Latvijā dzīvojušajiem kapteiņiem, mehāniķiem, stūrmaņiem, ostu darbiniekiem u. c. ar jūrniecību saistītiem cilvēkiem. Esam pateicīgi visiem, kas palīdzēja mums Latvijas kuģniecības vēstures izpētē, arī Rīgas skolniekam Oskaram Auziņam, kurš vairākkārt ieradās muzejā, lai nodotu šeit glabāšanā sava vectētiņa Hugo Auziņa (1910—1986) lietas. 1935. gadā H. Auziņš absolvēja K. Valdemāra

[9] «*Baltabor*», būvēts 1911. g. Kopenhāgenā, piederības osta Londona.

[10] «Elizabete» (agr. «*Kurzeme*», «*Valka*», «*Kiowa*»). Būvēts 1917. g. ASV. Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes sastāvā no 1928. g., ar nosaukumu «*Valka*», no 1930. g. — «*Kurzeme*», no 1934. g. — «*Elizabete*». Īpašnieks E. Katkevičs Rīgā. 1940. g. vasarā atradās Lielbritānijā. Anglijas valdība kuģi konfiscē, un tas brauc zem Anglijas karoga. No 1956. g. nosaukums «*Siona*». Kuģis noplēsts 1957. g.

[11] «*Ramava*» (agr. «*Illir*», «*Orjen*»). Būvēts 1900. g. Itālijā. Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes sastāvā no 1929. g. Īpašnieks A. Kalniņš un biedri Rīgā. 1940. g. vasarā atradās Lielbritānijā. No 1941. g. kuģis brauc zem Anglijas karoga. Kuģis noplēsts 1958. g.

Tvaikonis *«Sigurds Faulbaums»*, uz kura brauca H. Auziņš

Kuğu vadītāju un mehāniķu skolas Kuğu vadītāju nodaļu un strādāja uz daudziem Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes tvaikoņiem, piem., *«Sigulda*[12]*»*, *«Latvis»*[13] u. c.

Vairums gadu gaitā savākto materiālu glabājas Rīgas vēstures un kuğniecības muzeja Latvijas Kuğniecības vēstures nodaļas fondu novietnēs. Nopietns to pārvērtēšanas darbs notiek, veidojot fondu izstādes, bet īpaši — jaunas pastāvīgās ekspozīcijas. Tā tas bija arī 1991. gadā. 1986. gadā atklātā ekspozīcija tika demontēta 1991. gada aprīlī, un jau 17. maijā apmeklētāju vērtējumam tika nodota jauniekārtota ekspozīcija «Latvijas kuğniecības vēsture no 10. gs. līdz 1940. gadam». Izveidojot vairākas jaunas vitrīnas, izstādīto eksponātu skaitu salīdzinājumā ar iepriekšējo ekspozīciju izdevās palielināt trīs reizes. Daudzas lietas, kas agrāk glabājās fondu skapjos, tagad ir apskatāmas muzeja zālē. To skaitā arī vairāki jaunieguvumi, par kuriem rakstīts iepriekšējās Latvijas Jūrniecības gadagrāmatās, piemēram, tālbraucēja kapteiņa un ilgga-

Latviešu tālbraucēja kapteiņa Augusta Ozoliņa kapa vieta Dandī kapsētā

[12] *«Sigulda»* (agr. *«General Skobelew»*, *«Taxel»*). Būvēts 1901. g. Nīderlandē. Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes sastāvā no 1921. g. pēc reevakuācijas no Pēterburgas. Īpašnieks A. Zēbergs un biedri Rīgā. Nacionalizēts 1940. g. 6. novembrī Rīgā. Gāja bojā 1941. g. augustā.

[13] *«Latvis»* (agr. *«Sonnenberg»*, *«Dortmund»*, *«Immo»*, *«Bruno Menzell»*). Būvēts 1903. g. Vācijā. Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes sastāvā no 1925. g. Īpašnieks M. Faulbaums, E. Jansons Rīgā. 1940. g. repatriēts uz Vāciju, izslēgts no Latvijas kuğu reģistra.

K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas bijušo skolnieku salidojums Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. No kreisās: H. Legzdiņš, A. Zāmuels, R. Lagsbergs

dēja Rīgas ostas loča A. Struberga fotogrāfija, loča kokarde, binoklis, tālbraucēju kapteiņu V. Antona, R. Kupča, F. Freienberga, J. Andrejsona, H. Āķa, A. Laiviņa, P. Brašķa fotogrāfijas un personiskās lietas, kuģu mehāniķa K. Zobiņa formas tērpa rokas uzšuves, R. Ruslēvica formas cepure. Daudzi jauni materiāli, kas tagad izstādīti kuģniecības vēstures zālē, attiecas uz K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolas darbību. Ceram, ka apmeklētāju interesi piesaistīs arī jaunie kuģu modeļi, piemēram, 9. gs. vikingu kuģa precīza kopija, 17. gs. barkentīna *«Castell Friedrichburg»*, Latvijas Republikas laikā pazīstams tirdzniecības kuģis *«Sigulda»*, tvaikoņa *«Daugava»* modelis, kas pilnībā izgatavots no koka. Pēc daudziem gadiem pastāvīgā ekspozīcijā vietu atraduši jūrnieku sadzīves priekšmeti un suvenīri — kuģu modeļi stikla pudelēs, no tālām zemēm atvestas piemiņas lietiņas, pat kapteiņa pensnejs, dokumentu maks un «kuģa kaķis».

Jauno ekspozīciju vērtēja bijušie K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolas audzēkņi, kuri 1991. gada 12. novembrī pulcējās uz savu kārtējo salidojumu Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Viņi palīdzēja apzināt agrāk anonīmus Latvijas kuģniecības vēstures materiālus, atšifrēt cilvēkus uz fotogrāfijām.

Daudzi no sirmajiem jūrniekiem uz salidojumiem ierodas ar dāvinājumiem muzeja fondiem, ar atmiņu pierakstiem. Vairumam šo cilvēku dzīves ceļš bijis grūts un sarežģīts, un tikai retajam izdevies visu darba mūžu likt lietā K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolā iegūtās

zināšanas. Viens no laimīgajiem ir ilggadējs Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļas darbinieku konsultants un palīgs Rūdolfs Lagsbergs. Bieži izmantojam viņa zināšanas par latviešu jūrniekiem, īpaši Rīgas ostas ločiem, tagad arī R. Lagsberga biogrāfija pierakstīta. No viņa dzīves gandrīz 45 gadi saistīti ar jūru.

Rūdolfs Lagsbergs ir rīdzinieks, dzimis 1913. gada 30. augustā amatnieka ģimenē. Mācības viņš uzsāk 1921. gadā pilsētas 30. pamatskolā, to beidz 1928. gadā. Tēvs vēlas, lai dēls iet viņa pēdās, un tāpēc Rūdolfam Lagsbergam vajadzēja uzsākt darba gaitas par virpotāja mācekli, pēc tam mācības amatniecības skolā. Tomēr jau ļoti drīz R. Lagsbergs izvēlas sev citu dzīves ceļu un sāk jūrnieka gaitas. 1930. gada 21. augustā viņš uzkāpj uz tvaikoņa *«Krimulda»*[14] par misiņu un dodas reisā uz Beļģijas ostas pilsētu Ģenti. Nākošais kuģis ir tvaikonis *«Albin»*[15], tad *«Kaupo»*[16]. Uz tiem Rūdolfs Lagsbergs jau ir matrozis. No 1932. gada viņš mācās K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolā Kuģu vadītāju nodaļā un paralēli turpina braukt uz kuģiem. 1939. gada 3. maijā ir iegūts tālbraucēja kapteiņa diploms. Tā paša gada 24. maijā viņš tiek pieņemts darbā uz kuģa «Krimulda», uz tā kapteinis joprojām Juris Rērihs, bet R. Lagsbergs nu jau ir otrais stūrmanis. Nokāpt krastā piespiež II pasaules karš. Kara gados Rūdolfs Lagsbergs strādā Valsts saldētavu pārvaldē vispirms par strādnieku, tad saimniecības pārzini. Pēc II pasaules kara viņš jūrā vairs netiek un jau 1944. gada oktobrī iestājas Rīgas Jūras tirdzniecības ostas pārvaldes loču dienestā. 1961. gadā tiek paaugstināts par vecāko loci. Kaut arī 1975. gada 1. martā R. Lagsbergs aiziet pensi-

Rūdolfs Lagsbergs ap 1970. gadu

[14] *«Krimulda»* (agr. *«General Dragomirow»*, *«Somerford»*). Būvēts 1899. g. Anglijā. Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes sastāvā no 1921. g. pēc reevakuācijas no Pēterburgas. Īpašnieks A. Zēbergs un biedri Rīgā. Nacionalizēts 30. decembrī Rīgā. Gāja bojā 1941. g. jūlijā.

[15] *«Albin»* (agr. *«Percy»*, *«Erika»*, *«Wiirlaid»*, *«Warlingham»*, *«Welsh Trader»*, *«San Miguel»*, *«Gutenburg»*, *«Sea Belle»*). Būvēts 1891. g. Anglijā. Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes sastāvā no 1925. g., ar nosaukumu *«Percy»*, no 1931. g. — *«Albin»*, no 1932. g. — *«Liepāja»*. *«Albin»* īpašnieks ir E. Stukelis Rīgā. 1933. g. pēc avārijas kuģis tiek noārdīts lūžņos Liepājas Kara ostas darbnīcās.

[16] *«Kaupo»* (agr. *«Alga»*). Būvēts 1905. g. Anglijā. Latvijas Tirdzniecības flotes sastāvā no 1929. g. 1940. g. īpašnieks ir tvaikoņa *«Kaupo»* rēdereja. Nacionalizēts 1940. g. beigās. II pasaules kara laikā Lībekā internēts. Pēc kara Latvijā neatgriezās. 1952. g. Anglijā noārdīts lūžņos.

jā, tad tomēr vēl 1976., 1977. gadā vairākus mēnešus strādā vecākā loča dienestā. Un tikai 1977. gada 1. oktobrī loča darbs tiek pilnībā pārtraukts. Vai kāds var pateikt, cik kuģi ievadīti un izvadīti no Rīgas ostas 33 gadu laikā, cik kapteiņi, tuvojoties Rīgas ostai, savas pilnvaras nodevuši Rūdolfam Lagsbergam? Lasot šīs rindas, droši vien daudzi Latvijas jūrnieki un ostinieki atcerēsies stalto, vienmēr pieklājīgo un korekto Rīgas Jūras tirdzniecības ostas loci, kurš 1993. gadā sagaida savu astoņdesmito dzimšanas dienu.

Bet, kad visi šie sirmie jūrnieki atkal ir kopā, tad tiek nomesti gadu desmiti, aizmirstas kaites un likstas un raisās atmiņas. No tām savukārt turpina veidoties mūsu Dzimtenes kuģniecības vēsture, atklāti vēl agrāk muzeja darbiniekiem nezināmi dzīves stāsti un notikumi.

Ilze Bernsone

KUĢNIECĪBAS KANTORIS UN RĒDEREJA «P. DANNEBERGS»

20. gadsimtā latviešu kuģniecībā notika pakāpeniska pāreja no buru uz tvaika kuģiem. Nopirkt tvaikoni vienam cilvēkam nebija pa spēkam līdzekļu trūkuma dēļ, tāpēc to darīja kopīgi — apvienojot un ieguldot kapitālu.

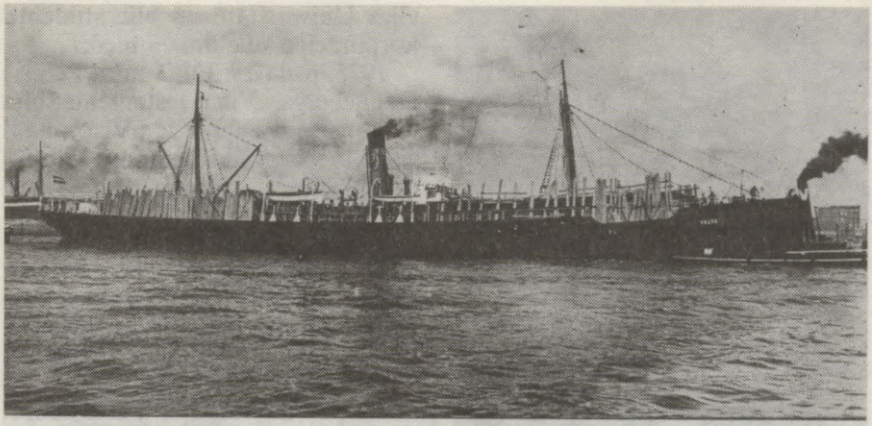
Pēteris Dannebergs. 20. gs. sāk.

Pirmajos Latvijas Valsts pastāvēšanas gados kuģus (līdz 1500 BRT) pirka galvenokārt no Anglijas tikai agrākie kuģu īpašnieki un kapteiņi. Labas peļņas mudināti, vēlāk to veiksmīgi darīja arī namu īpašnieki un tirgotāji. Tirdzniecības kuģi piederēja rēderejām, kur blakus lielām firmām un Valsts kuģniecības biedrībai pastāvēja sīkas firmas.

Latviešu rēderu saimē līdzās firmām «Brāļi Seebergi», «E. un F. Grauds», sabiedrībai «Helmsings un Grimms» nozīmīgu vietu ieņēma Pēteris Dannebergs ar savu rēdereju.

Par rēderi un viņa ģimeni 1992. gadā muzeja Kuģniecības vēstures nodaļai tika dāvināti vērtīgi un interesanti materiāli, kuru izpēte ļāva vairāk uzzināt par P. Danneberga rēdereju.

Pēteris Dannebergs dzimis 1877. gada 27. oktobrī Valmieras apriņķa Koņu pagasta Kūķu mājās. Mācības uzsāka Rīgas pilsētas reālskolā. Trūcīgie ģimenes apstākļi neļāva tālāk turpināt izglītību,



Tvaikonis «*Velta*». 20. gadi

tāpēc 1895. gadā viņš iestājās K. Ohsa koka eksporta veikalā par mācekli. Attapīgs prāts, liela centība, darba mīlestība — šīs rakstura īpašības deva iespēju astoņpadsmit gadu vecajam jauneklim mācīties Rīgas Tirgotāju biedrības vakara kursos.

Pēc K. Ohsa firmas likvidēšanas P. Dannebergs pārņēma to savā īpašumā un turpināja darbību koka eksportā. Uzņēmuma dotā peļņa un interese par kuģniecību deva iespēju P. Dannebergam iegādāties pirmos tvaikoņus. Tie bija «*Balva*»[1] (1911. g.), «*Biruta*»[2] (1912. g.) un «*Velta*»[3] (1914. g.).

Sākoties I pasaules karam, kuģniecība Rīgā apstājās, rēderejas valde tika pārcelta uz Petrogradu. Kopā ar ģimeni uz Petrogradu devās arī P. Dannebergs. Rīgā atgriezās 1918. gadā, lai turpinātu aizsākto rēdera darbu.

Pēc kara kuģniecība kā saimniecības nozare bija izpostīta. Par tās atjaunošanu gādāja bijušie kuģu īpašnieki un jūrnieki. Īsā laikā pirmskara līmenis tika sasniegts un pārsniegts.

Aktīva darbošanās kuģniecības jomā, enerģija, zināšanas tika izmantotas Jūrniecības departamenta

Velkonis «*Mednis*». 30. gadu beigas

[1] «*Balva*», būvēts 1885. g. Anglijā, piederības osta Rīga.

[2] «*Biruta*», būvēts 1889. g. Anglijā, piederības osta Rīga.

[3] «*Velta*», būvēts 1890. g. Anglijā, piederības osta Rīga.

Pauls Dannebergs. 30. gadi

direktora amatā, kurā Pēteris Dannebergs strādāja no 1919. līdz 1920. gadam.

Latvijas Valsts pirmajos pastāvēšanas gados pieredzējušais rēderis bija arī Latvijas Loida un Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības bankas dibinātājs un rīkotājs. Savas firmas darbību viņš atjaunoja un uzsāka 1921. gadā ar vienīgo tvaikoni *«Velta»*, kurš bija reevakuēts no Pēterpils. Latvijas laikraksti vēstīja, ka Rīgā, Brēmiešu ielā 5, atradās kuģniecības kantoris un aģentūra «P. Dannebergs».

Pēterim Dannebergam bija liela ģimene. Laulībā ar Freimantāli Olgu piedzima četri bērni — Pauls, Arveds, Velta un Tālivaldis. Atbilstoši savu vecāku rocībai bērni varēja iegūt labu izglītību. Vecākie dēli Pauls un Arveds studēja Latvijas Universitātē un bija studentu korporācijas «Selonija» biedri.

1925. gada 19. jūlijā mira Pēteris Dannebergs. Viņa testamentā bija rakstīts novēlējums: «Visi mani veikalnieciskie uzņēmumi piešķirami manam vecākam dēlam Paulam. Pēc manas nāves viņam jāstājas manā firmā un viņā faktiski viens gads jānostrādā. Pēc šī laika tas sev var brīvi izvēlēties turpmāko nodarbošanos pēc savas gribas.» Testaments pasludināts Apgabala tiesas sēdē 1925. gada jūlijā un atzīts par likumīgu ar tiesas lēmumu 1926. gada 26. martā.

Tā aizsākās vēl viena latviešu rēdera Paula Danneberga darbs kuģniecībā.

Pēc Pētera Danneberga nāves rēdereja turpināja darbu ar diviem pirktiem tvaikoņiem *«Balva II»*[4] un *«Konsuls P. Dannebergs»*[5]. 1928. gadā rēdereja nopirka arī tvaikoni *«Spīdola»*[6], bet pēc gada rēderejas kuģu sarakstā bija arī tvaikonis *«Margarete»*[7], kuru 1933. gadā pārdeva. Vēlākos gados kuģīpašnieki ieguva arī jūras un upju velkoņus: *«Kaija»*[8], *«Vanags»*[9], *«Mednis»*[10], *«Akots»*[11]. Tvaikonis *«Konsuls P. Dannebergs»* bija pirmais Latvijas

[4] *«Balva II»*, būvēts 1894. g. Anglijā, piederības osta Rīga.

[5] *«Konsuls P. Dannebergs»*, būvēts 1904. g. Anglijā, piederības osta Rīga.

[6] *«Spīdola»*, būvēts 1905. g. Anglijā, piederības osta Rīga.

[7] *«Margarete»*, būvēts 1898. g. Anglijā, piederības osta Rīga.

[8] *«Kaija»*, būvēts 1889. g., būves vieta nav zināma, piederības osta Rīga.

[9] *«Vanags»*, būvēts 1912. g. Zviedrijā, piederības osta Rīga.

[10] *«Mednis»*, būvēts 1893. g. Dānijā, piederības osta Rīga.

[11] *«Akots»*, būvēts 1913. g., būves vieta nav zināma, piederības osta Rīga

Pauls Dannebergs ar ģimeni. No kreisās: dēls Pēteris, meita Īrisa, sieva Ērika. 30. gadi

kuģis, ko apgādāja ar virziena un vietas noteikšanas radio ierīci. Tvaikonis *«Balva II»* firmai piederēja līdz 1931. gadam, kad, cietis avāriju, tas nogrima netālu no Pērnavas pie Kihnu salas. Pārējie kuģi pelnīja Latvijai valūtu līdz Latvijas okupācijai 1940. gadā.

Tā šajos gados rēderejas «P. Dannebergs» kuģi, dūmvadu krāsojums tumši dzeltens, ar PD burtiem un melnu skursteņa galu, devās uz dažādām Rietumeiropas ostām ar ogļu un koku kravām.

Rēderejas un tvaikoņu turpmāko likteni noteica 1940. gada Latvijas okupācija. Izmainījās daudzu īpašnieku, to skaitā Paula Danneberga dzīve. 1940. gada 22. jūlijā pieņemtie dekrēti par nacionalizāciju skāra tautsaimniecību. Pakāpeniski tika likvidēta privāto uzņēmumu darbība. Kuģu īpašnieki un to kuģi tika pakļauti valsts kontrolei, rēderejām iecelti pilnvarotie. P. Danneberga rēderejai par tādu kļuva kapteinis Arturs Skulte. Visus Paula Danneberga kuģus pakļāva valsts uzraudzībai (1940. gada 29. oktobrī).

Latvijas okupācija, īpašumu nacionalizācija un konfiskācija, iedzīvotāju deportācija — tāds bija daudzu Latvijas iedzīvotāju — arī Paula Danneberga turpmākais liktenis.

Nacionalizēja arī Dannebergu ģimenes nekustamo īpašumu. Tas ir dzimtsrentes gruntsgabals Valdemāra ielas un Raiņa bulvāra stūrī, kā arī Rīgas apriņķa Mangaļu pagastā zemes gabals ar māju nosaukumu «Čiekuri», kurā līdz izsūtīšanai dzīvoja Dannebergu ģimene.

1992. gadā paiet 50 gadu kopš izsūtījumā — Kirova rajona Soļikamskas nometnē — 1942. gada 3. aprīlī mira Pētera Danneberga vecākais dēls Pauls — kuģu firmas īpašnieks un vadītājs. Arī pārējie ģimenes locekļi — sieva Ērika,

ievērojamā kapteiņa Kārļa Bauera meita, bērni Īrisa un Pēteris 1941. gada 14. jūnijā tika izsūtīti. Ģimeni izšķīra. Sievu ar bērniem izsūtīja uz Tomskas apgabala Parabellas rajona Belkas ciemu. Šeit apglabāja vienpadsmitgadīgo meitu Īrisu. No izsūtījuma dzimtenē atgriezās tikai Ērika Danneberga ar savu dēlu Pēteri.

Pēc daudziem gadu desmitiem Latvijas Valsts atkal atguvusi savu neatkarību. Atceroties slavenos kuģu īpašniekus — rēderus, lielo Tirdzniecības floti Latvijas brīvvalsts laikā, cerēsim, ka otrās Latvijas Republikas tirdzniecības kuģi atjaunos vecās tradīcijas un vairos valsts bagātību un starptautisko prestižu.

Inta Kārkliņa

PIRMS 100 GADIEM

PAR KO RAKSTĪJA AVĪZE «BALTIJAS VĒSTNESIS» 1893. GADĀ

14. janvārī

Rīgas jūras līcī trīs kuģi iesaluši ledū, kuru ļaudīm esot ļoti nepatīkams stāvoklis, tādēļ ka viņiem pārtikas vajadzību trūkstot un viņi no Kolkaraga krasta esot 6 jūras jūdzes atstatu. (..) Šiem trim tvaikoņiem (..) tās briesmas draudot, ka caur neizdevīgu vēju ledus piepeši var salūzt un viņus sadragāt.

* * *

17. janvārī.

No Liepājas. (..) šejienes tirdzniecības nami un kuģu strādnieki ar ilgošanos gaidīja, ka pie ātri uznākošās stiprās salnas Rīgas osta, Liepājas lielā konkurente, aizsaltu un tad iz šejienes reti kad aizsalstošās ostas iesāktos stipra preču izvešana. Šīs cerības tagad jau piepildījušās, un Rīgas osta kuģiem vairs nav sasniedzama, bet mūsu osta no tvaikoņiem gandrīz pavisam tukša, jo pēdējās dienās pienāca telegrāfiska ziņa, ka «Zunda», šaurais kuģu ceļš starp Dānijas un Zviedrijas krastiem, aizsalis, tā ka kuģi (..) nevar tagad Baltijas jūrā tikt un mūsu ostu sasniegt.

* * *

24. janvārī.

(..) Kā nepieciešamus prasījumus Krievijas pavalstniecības uzņemšanā likumu projekts nosaka: ārzemniekiem vajaga pirms uzturēties Krievijā, mazākais, 5 gadus no vietas, pienācīgi valsts valodu prast un valsts likumus pareizi pazīt, kas katram jaunam pavalstniekam, Krievijai uzticības zvērus (*sic!*) noliekot, vajadzīgs.

* * *

25. janvārī.

Činos paaugstināti: (..) par kolēģiju sekretāriem: jūrskolas priekšnieki Ainažos Kristjānis Dāls un Feliksbergā Jēkabs Dempels, Engurē Kārlis Zandbergs un turienes skolotājs Jānis Liepa jeb Liepiņš; par titulārpadomnieku: Ainažu jūrskolas skolotājs Nikolajs Raudseps.

* * *

30. janvārī.

Rīgas ostā 1892. gadā pavisam 1682 kuģi atbrauca, to starpā 1209 tvaikoņi un 473 buru kuģi.

***

9. februārī.

Rīgas ostā 178 kuģi stāvot ziemas mierā, pa daļai pie Andreja dambja, pa daļai Bolderājā un Mīlgrāvī. Starp šiem 178 kuģiem 63 esot tā|braucēji, 26 kabotāžas un 89 upju un krastmalu kuģi. Visi šie kuģi braucot zem Krievijas plīvura, un starp tiem esot 51 tvaikonis (bugsirtvaikoņus ieskaitot). Ārzemju kuģu šoziem Rīgas ostā neesot.

* * *

11. februārī.

Zādzība. Dinaburgas ielā Nr. 7 dzīvojošais Ungārijas pavalstnieks Osips Mlakitovs paziņoja policejai, ka 27. janvārī, kamēr viņš dzēris tēju Granadas viesnīcā, Suvorova ielā, nozagtas viņa uz ielas atstātās bleķa lietas apmēram 15 rbļ. vērtībā.

* * *

13. februārī.

Piens iznomājams Zasumuižā pie «Aleksanderhalt».

* * *

14. februārī.

Londona. Avīžu balsis nava par labu parlamenta apakšnamam priekšā liktam Homerules likumam (..), pārmet, ka trūkstot noteikumu, kas apsarga protestantu mazumu Īrijas zemes saeimā.

* * *

16. februārī.

Ievērojams ir, ka uz salām cilvēki daudz ilgāki dzīvo nekā uz cietzemes. Tā Japānā un Anglijā dzīvo ilgāki nekā Ķīnā un Vācijā u.t.t.

* * *

25. februārī.

Rīgas lopu patversmes dāmu komiteja (..) izrīkos muzikāliski dramatisku soareju Rīgas lopu patversmei par labu.

* * *

2. martā.

Pasta un telegrāfa virsvalde ziņo, ka Dinaburgas un Tērbatas pasta telegrāfa kantori tagad saucas par Dvinskas un Jurjevas pasta telegrāfa kantoriem.

* * *

7. martā.

Par tagadējo ziemu laika ievērošanas galvenās observatorijas direktors akadēmiķis Vilde rūpīgi savācis ievērojumus (..). Viņas vidējā temperatūra bij 14 grādus pēc Celsija zem nulles, t. i., 6 grādus zemāka nekā vidējā temperatūra 138 gados caurmērā.

* * *

9. martā.

No Sunākstes. Priekš četriem gadiem še uz dusu aizgājušais dziedātāju koris atdzīvojies vīru kora veidā.

* * *

15. martā.

Liepājā (..) trīs vagonu lādiņi Rīgas Stricka alus darītavas alus (kādas 15 000 buteles) tapušas ielādētas tvaikonī «Agnes», kurš to aizvedīšot uz Vladivostoku.

* * *

Čikāgo dibinājoties latviešu biedrība. Arī Filadelfijā jau 1892. gada 22. februārī nodibināta Latviešu biedrība (..).

* * *

16. martā.

Pēc Angļu Loida «Angļu un svešzemju kuģu saraksta jaunākajām ziņām» 1892. gada oktobra, novembra un decembra mēnešos gājis bojā 51 tvaikonis (..), 214 zēģelkuģi (..) no zēģelniekiem latviešu kuģi bojā gājuši: «John un (*sic!*) Ann», «Samuel» un «Wanderer».

* * *

17. martā.

Londona. Marķīzs Salisberi saslimis jo nopietni ar influencu un nedrīkst atstāt gultu. Gladstons, kurš jau izveseļojies, licis apjautāties pēc marķīza veselības.

* * *

27. martā.

(..) Latvju jūrmalnieki pēdējos gados nākuši (..) pie atzīšanas, kāda turība atvizināma pa jūru. Latviešu rokās šimbrīžam jau atrodas kuģi ap 2 milj. rubļu vērtībā; latviešu kuģi, kā to bieži vien lasām šīs avīzes slejās, jau vizinājas vai pa visām pasaules jūrām.

Ne tas pats Dievam žēl sakāms no tirdzniecības un vēl mazāk no rūpniecības pie latviešiem.

* * *

29. martā.

Daugavas grīvā tagad biržas komitejas leduslauzēju tvaikoņi nadzīgi strādā pie ledus salauzīšanas, un viņi no Bolderājas jūrā jau izlauzuši kādu versti garu kanālu (..) — Kolkaraga šaurumā sadzīto ledu (..) nodomāts drīzumā ar pulveri un dinamītu saspārdīt.

* * *

3. aprīlī.

Lai izsargātu no plūdiem, pilsētas kanāls pie Kārļa slūžām tapis aizdambēts un to ielu galos, kuras iziet uz Daugavas malu, top siena aiztaisīta priekšā.

* * *

17. aprīlī.

Anglija. (..) valdība nedomājot Armēnijas jautājuma dēļ saaicināt lielvalstju kongresu. Turku valdība esot izskaidrojusi, ka visi apcietinātie armēņi tapšot atlaisti brīvā, izņemot tos, kuri taisni piedalījušies pie sazvērestības pret turku valdību.

* * *

18. aprīlī.

Pērnavā 22., 23. un 24. martā zem marines leitenanta fon Hagemann kunga prezidijas jūrnieku pārbaudīšanas komisija izdarījusi jūrnieku pārbaudīšanas. No Ainažu jūrskolas skolēniem pārbaudīšanā 12 dabūjuši kapteiņu diplomus un 34 tālbraucēju un kabotāžas kuģu stūrmaņu apliecības.

* * *

22. aprīlī.

Kuģniecība. (..) Cerams, ka līdz navigācijas atklāšanai, kas priekš 20. aprīļa nav gaidāma, būs arī visi tālbraucēji kuģi nofraktēti (..). Rīgas līcis gandrīz vēl ledus pilns, kādēļ pilsētniekiem vēl būs 2-3 nedēļas jāpaciešas, kamēr varēs Kurzemes sauso malku sagaidīt. No Paulsostas (starp Liepāju un Ventspili) šo vasaru būs laba tiesa slīperu uz Rīgu vedami, caur ko krasta braucējiem atleks labs grasis peļņas. Ievērojams ir tas, ka slīperu aizvešana no Paulsostas (Sakasmuiža) būtu uz Liepāju daudz tuvāki un lētāki (..) Bet tomēr slīperus ved vienīgi tādēļ uz Rīgu, lai varētu no Rīgas izvest uz ārzemēm par Rīgas slīperiem, kuri ārzemēs vairāk pazīstami nekā Paulsostas slīperi.

* * *

27. aprīlī.

Glābšanas aparātus slīkoņiem pilsētas valde izlikšot Daugavas malā un pie pilsētas kanāla.

* * *

2. maijā.

No Čikāgo. Šejienes latvieši 26. martā 1893. gadā nodibināja biedrību ar nosaukumu «Čikāgo latviešu biedrība».

* * *

3. maijā.

No Jamaikas ostas pilsētas Kingstonas (Vakarindija). Šeit atbraukuši daži latviešu kuģi ieņemt lādiņu priekš aizvešanas uz Europu.

* * *

Ņu-Jorka. Prezidents Klīvlends vakar atklāja Čikāgo pasaules izstādi, 300 000 cilvēkiem klātesot. Kad Klīvlends piespieda kāda elektriska rīka podziņu, tad piepeši visi karogi tika uzvilkti un visas mašīnas sāka strādāt.

* * *

5. maijā.

Francija. Visas avīzes apliecina, ka šā gada sociālistu manifestācijas 1. Maijā pavisam neizdevušās. Sociālistu vadoņi par tādu iznākumu, kā protams, ļoti sašutuši un sūrojas, ka policeja visai prasti apgājusies ar svētku dalībniekiem.

* * *

6. maijā.

Pie Rīgas vakar līdz pusdienai 27 kuģi bij atbraukuši, to starpā 6 atveda siļķes, 4 — akmeņogles, 2 — korķu malku, 2 — dažādas preces, 1 — sēru un 12 — balastu.

* * *

17. maijā.

Tvaikons «Matador» savus kārtīgus braukumus starp Rīgu un jūrmalas peldu vietām tagad iesācis un rītos pulksten 7 izbrauc no Dubultiem uz Rīgu un pēcpusdienām pulkst. 3 no Rīgas uz Dubultiem.

* * *

20. maijā.

No dramatiskās cenzūras izrādīšanai atļauta «Vaideloti» (/), vēsturīga drāma piecos cēlienos no Aspazijas.

* * *

22. maijā.

Engurē (..) atrodoties 11 kuģi, to starpā 7 divmastu un 1 trīsmastu kuģis, kuri, tāpat kā turienes jūrmalnieki, ar lielāko ilgošanos uz rāmu laiku vaj vakara vējiem gaida, lai varētu Rīgai uz Vasaras svētkiem Kurzemes sauso malku piegādāt.

* * *

31. maijā.

Francija. Kā ik gadus, tā arī šogad Parīzes sociālisti, šoreiz ap 2000 personu, 28. maijā svinīgā gājienā nostaigāja uz Per Lašēzas kapiem, lai godātu 1871. gadā nošauto komunardu piemiņu. Kapos tapa vicināti neskaitāmi sarkani karodziņi un turētas dedzīgas piemiņas runas. Pastarpām svētku dalībnieki paši jo krietni paplūcās, bet tik pilnīgi savā starpā, ka policejai nemaz nevajadzēja iejaukties.

* * *

8. jūnijā.

No Ķīpsalas. Vakar ielaida ūdenī J. Šnores un biedriem piederīgu jaunu 3-mastu kuģi, kuru tepat uz Antona Gerova laukuma būvēja. Kuģis ir ap 300 tonnu liels, un pie nolaišanas to nokrustīja par «Rīga». Pie kuģa būvēšanas strādājuši gandrīz veselu gadu Vidzemes jūrmalas meistari un strādnieki, kurus Šnores k-gs bija uz šejieni salīdzis.

* * *

20. jūnijā.

Līdz 5. jūnijam pie Rīgas atbrauca 353 kuģi, to starpā 249 tvaikoņi un 104 buru kuģi, un no Rīgas 318 kuģi aizbrauca.

* * *

27. jūnijā.

Ziņas par latviešu kuģiem. «Aurora», kapt. M. Dišlers, vakar atstāja Midlesbro, uz Terisbersku un Arhangeļsku dodamies; «August Julius», kapt. Kvells, no St. Servanas (Francijā) zēģelēdams, 20. jūnijā iegājis Fovey'ā; «Cerība», kapt. Pūliņš, no Moules (Vakar-Indijā) braukdams, 22. jūnijā nonācis Marseļā; «Tantivy» un «Martin Michael», no Ziemeļpuses nākdami, 23. jūnijā pagājuši Helzingerai garām.

* * *

30. jūnijā.

Abi pasažieru tvaikoņi, kas ik nedēļas no Rīgas brauc uz Vāciju, katru reizi aizved daudz dučus lašu un tūkstošus vēžu un olu uz Vāczemi, kur par šo preci labprāt aizmaksā, cik prasa. Zušus mums aizved kāds Vācijas zvejnieku kuters, kurš jau 5 gadus ik mēnešus atbrauc Rīgā un Bolderājā izdara zušu uzpirkšanu, maksādami labas cenas.

* * *

12. jūlijā.

Rīgas Latviešu biedrība nākošu svētdienu (..) ar tvaikoni un liellaivām izbrauks zaļumos uz Doles pilsmuižas parku apciemot savu viesmīlīgo goda biedri, sirmo Lövis of Menar lielkungu.

* * *

Austras sabiedrības kuģis «Latava», kapt. B. Ozoliņš, aizvakar pēc 51 dienu gara ceļojuma no Jamaikas (Vakar-Indijā) laimīgi sasniedzis Bovlingu pie Glazgovas (Anglijā).

* * *

18. jūlijā.

No Kurzemes jūrmalas nupat Rīgas ostā ievesti dēļ uztakelēšanas 5 stalti kuģi, to starpā 4 trīsmastu un viens divmastu. Bez šiem vēl kādi 3 kuģi tagad Kurzemes jūrmalā tiek jūrā ielaisti.

* * *

21. jūlijā.

Uzvelkot enkurus zēģelkuģim «Martin Michael» (..) pie balasta dambja iekrita 21 gadus vecais matrozis Jānis Nicmanis caur neuzmanību ūdenī un noslīka.

* * *

24. jūlijā.

Trīsmastu šoners «Austra», kapt. S. Lasis, (..) atrodas ceļā no Kārdiffas uz Rīgu ar 561 tonnu oglēm 'a 5 šil. par tonnu. (..)

Trīsmastu šoners «Kurlaender», kapt. E. Ērtiņš (..) atrodas Haiti, kur ieņem krāsu kokus uz Rīgu.

* * *

26. jūlijā.

Šreienbušā (Čiekurkalnā — *A. P.*)1. līnijā Nr. 4 dzīvojošais Jūlijs Karlsons tāpēc, ka viņš bij ierīkojis darbnīcu priekš zarnu tīrīšanas bez pienācīgas atvēles, tapa notiesāts uz 7 dienu arestu.

* * *

27. jūlijā.

Vācija. (..) Pašā juceklī sapulces vadonis slēdz sēdi. Zāles dažādās malās plūcas un lamājas. Tikai pamazām sapulcējušies atstāj zāli, dziedādami: «Deutschland, Deutschland über Alles».

* * *

31. jūlijā.

Ziemeļ-Amerika. (..) Arī Klīvlendē šī gada 26. martā dibināta Latviešu biedrība un arī tūlīt no Oheio valsts gubernatora apstiprināta.

* * *

9. augustā.

Grieķija. Korintas kanāls taču nu reizi laimīgi atklāts. (..) Kad karaliene bija pārgriezusi pār kanālu stiepto balto zīda lentu, karaliskā dzimta iesēdās kuģī un brauca gar (*sic!*) kanālu.

* * *

12. augustā.

Artēziskās akas darbi uz Doma laukuma tapa jau vakar uzsākti.

* * *

14. augustā.

Pēterburgas apkārtnē daudz lāči ieradušies.

* * *

No Anglijas ogļu ostām mums raksta, ka caur ogļu racēju streikošanu daudziem, to starpā arī latviešu kuģiem, ļoti ilgi jāgaidot uz lādiņu.

* * *

19. augustā.

Tā kā uz Krievijā ievedamiem enkuriem un ķēdēm muita uzlikta, tad muitas valde cieši skatās uz jaunbūvētiem kuģiem, kur tie enkurus un ķēdes dabūjuši.

* * *

8. septembrī.

Krievijas flotē un visā marines resorā tagad ir 64 admirāļi, to starpā 10 pilni admirāļi (..), 28 viceadmirāļi un 26 kontradmirāļi.

* * *

No Ostrovas (Pleskavas gub.) ziņo, ka tur kāda dāma atvērusi bārdskuvja veikalu, kura pati šo amatu kopjot. Ikdienas ziņkārīgo pulciņi stāvot viņas veikala priekšā un brīnīdamies noskatoties, kā skaistā dāma, kungiem matus griezdama un bārzdu skūdama, veikli rīkojas.

* * *

15. septembrī.

(Sludinājums) Kuģa kapteins vajadzīgs barkai «Jupiter». Jāpieteicas (..) pie Austras valdes Mucinieku ielā 7.

* * *

16. septembrī.

(..) aizdegās Jaun-Mīlgrāvī pie Daugavas krasta kūdras pakas, kuras kāds holandiešu tirgotājs tur bija licis no kuģa nokraut. Mīlgrāvja brīvprātīgie ugunsdzēsēji uguni apslāpēja.

* * *

22. septembrī.

No Helsingforsas ziņo, ka tur (..) atvēršot iestādi, kurā dzērājus izārstēšot no dzeršanas ligas. (..) ārstēšanas ilgums esot 3 līdz 4 nedēļas, un ārstējamiem ik dienas 4 reizes aiz ādas iešļakstot kādu zāli (..). Pa ārstēšanas laiku alkohola lietošana netopot aizliegta. Bet jau pēc trīs dienām ārstējamie to vairs nemaz negribot dzert, tādēļ ka, to dzerot, tiem jāvemjot.

* * *

27. septembrī.

(..) Pēterburgas guberņas zemstvas sapulcē kāds Gdovas apriņķa deputāts grieza vērību uz to, ka latvieši un igauņi saplūstot minētā apriņķī un ka vietīgiem iedzīvotājiem caur to notiekot zaudējumi.

* * *

11. oktobrī.

(..) redakcija (..) ņems pretim labprātīgus dāvājumus to jūrnieku dzimtām par labu, kuri, bruņukuģim «Rusalka» bojā ejot, zaudējuši dzīvību.

* * *

25. oktobrī.

Vakar latviešu kuģiem pie Rīgas un Mīlgrāvja flagas bija nolaistas pusmastā — (..) guldināja uz beidzamo dusu šejienes Jēkaba kapos mūsu jūrniekiem ļoti ievērojamu vīru: Kārli Oskaru Mailundu. (..) Mangaļu jūrskolas priekšnieks hofrāts Breikša kungs (..) nelaikļi dēvēja par vienu no pirmajiem Latviešu jūrniecības nodibinātājiem. (..) Ar mūsu neaizmirstamo jūrniecības tēvu Valdemāru nelaikļis bija jo tuvi draugi. Valdemārs caur rakstiem uzrādīja jūrniecības svētību nesošos augļus, Mailunds atkal caur darbiem palīdzēja drauga padomus un mājienus izpildīt.

* * *

3. novembrī.

Cūkgaļas izvešana no Liepājas (..) vienmēr pavairojoties. Tā otrdien (..) lopu kautavai 11 vagonu lādiņi cūku atnākuši, kuras nolemtas izvešanai uz ārzemēm.

* * *

4. novembrī.

Par nepatikšanu, man jāmin, ka abos minētos kalendāros (Zīslaka un Draviņ-Dravnieka — *A. P.*) vēl uzņemti laika pareģojumi. Tagad tak jau pat neattīstītākie zemnieki zin, ka šim pareģošanām nav nekādas nozīmes.

* * *

8. novembrī.

Šodien nu piepildījušies divdesmit pieci gadi, kamēr atskan Rīgā «Baltijas Vēstneša» saucēja balss (..).

* * *

11. novembrī.

Kolēras sērga Krievijā šogad ir daudz vājāka nekā pagājušajā gadā. Šogad no janvāra līdz 4. septembrim tikai 62 107 personas saslimušas un 24 284 mirušas.

Visā Krievijā pastāv septiņas iestādes, kurās tādām personām, ko traki kustoņi sakoduši, pēc Pastēra metodes iepotē līdzekli pret trakuma sērgu.

* * *

13. novembrī.

Sudraba medaļus, nesdams pie Vladimira lentas uz krūtīm, ar uzrakstu «par slīkoņu glābšanu» dabūjuši Kolku raga glābšanas stacijas airinieki Andrejs Tērauds, Nikolajs Frenks, Dimitrijs Spalte, Andrejs Ozoliņš, Pēters Tamans un Pēters Lorencs.

* * *

30. novembrī.

Kurzemes jūrskolām 1892./93. gadā bijis šāds mācekļu skaits: Liepājas — 7, Ventspils — 48, Dundagas (*sic!*) — 26, Lub-Ezeres — 14, Engures — 10, Feliksbergas — 10, pavisam 115 mācekļi.

* * *

4. decembrī.

(..) Daugava jau ar ne visai biezu ledus kārtiņu pārklāta, bet tik stipru, ka tvaikonīšiem, kas braukāja starp Āgenskalnu un pilsētu, vakar pēc vienreizīga brauciena, kurš vilkās gandrīz veselu stundu, bija braukšana jābeidz (..). Starp Klīversalu un pilsētu tvaikonīši gan vēl braukā (..).

* * *

22. decembrī.

(..) Šā gada kuģošanas laiks jau iet uz beigām, un no mūsu zēģelniekiem, kuri no ārzemes ostām ienākuši, kādi 39 jau nolikti ziemas ostā (Daugavgrīvā — *A. P.*) pārziemošanai. Bet īsti laba daļa no mūsu kuģiem izlietos ziemas laiku priekš braucieniem uz Dienvid-Ameriku un Indijas (Rietumindijas — *A. P.*) salu ostām.

* * *

1. janvārī 1894.

Līdz 18. decembrim pie Rīgas 1614 kuģi atbraukuši, to starpā 1126 tvaikoņi un 488 buru kuģi, un no Rīgas 1613 kuģi aizbraukuši.

Vecās avīzes lasīja Arvis Pope

LEDLAUŽA «KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS» PĒDĒJAIS REISS

Lielākajā daļā rakstu un grāmatu, kur atspoguļots Latvijas flotes lepnuma — ledlauža *«Krišjānis Valdemārs»* — pēdējais reiss, traģiskie 1941. gada 28. augusta notikumi atainoti apmēram šādi:

«.. Pirmie zaudējumi sākās jau pēc 18 stundām, kad, uzskrējis uz mīnas, nogrima transportkuģis *«Ella»*, pēc 25 minūtēm no aviācijas bumbas cieta un nogrima ledlauzis *«Valdemārs»*. Vienlaikus lidmašīnas

uzbruka *«Vironiai»*, tā zaudēja vadību...»[1]

Tomēr Tallinas — Kronštates traģiskā pārgājiena dzīvi palikušie dalībnieki gadu gaitā snieguši arī citas, gluži atšķirīgas liecības. Lasītāji var jautāt — vai tiešām garajos pēckara gados vēsturnieki un kara darbības speciālisti nav spējuši noskaidrot īstos kuģu un cilvēku simtu bojāejas iemeslus? Vai tiešām nav aptaujāti dzīvi palikušie pārgājiena dalībnieki? Ir, un par to tuvāk stāstīsim rakstā, tomēr ieinteresētajam lasītājam jāatgādina, ka vēl pavisam nesen šāda izzināšana tika uzskatīta par kaitīgu un augsti stāvošas un ietekmīgas personas to nepieļāva. Lai aina kļūtu vēl skaidrāka, jāpasaka, ka kopā ar Tallinā pamestajiem buksieriem, baržām un kuteriem tajās augusta dienās tika iznīcināts vairāk nekā 130 kuģu. Mēs nepretendējam uz absolūto patiesību, vienkārši centīsimies analizēt mums zināmos faktus.

Jā, krievu kara kungi taču neļaus par sevi runāt kā par lielākajiem panikas cēlājiem pārbrauciena laikā. Jā, viņi taču neatzīs mīnu traleru nemākulīgo braucienu pēc Tallinas reida atstāšanas. Kā gan lai pieļauj tik bargu kritiku?! Tādēļ «galdā tiek celti neapgāžamie argumenti» par vācu zemūdeņu uzbrukumiem, ienaidnieka aviācijas uzlidojumiem. Tikai vēstures falsificētāji ir «aizmirsuši», ka vācu aviācijas uzlidojumu maksimums notika 29. augustā (to rāda izlūkdienesta dati), un viņi štāba atskaitēs par pārgājienu «pievilka» šos uzbrukumus jau dienu ātrāk. Izdomājumi par ienaidnieka uzlidojumiem glāba Baltijas flotes komandierus no atbildības par 28. augustā nogrimušajiem kuģiem.

Pirmoreiz patiesību par ledlauža *«Krišjānis Valdemārs»* bojāeju pilnīgi nejauši 80. gados pateica Sarkankarogotā Baltijas flotes teātra aktrise Valentīna Bogdanova. Šī no armijas lietām tik tālu stāvošā sieviete uzrakstījusi atmiņas par evakuēšanos no Tallinas, kas publicētas 1985. gadā Ļeņingradā iznākušajā aprakstu krājumā «Aktieri uniformās». Ielūkosimies arī mēs dažās atmiņu lappusēs:

«Augusta beigās mūs ataicināja uz Tallinu, kuras pievārtē jau dunēja kaujas. Mūsu brigāde ar ledlauzi *«Krišjānis Valdemārs»*, kas brauca kuģu karavānā, devās uz Kronštati. Naktī kuģis ilgi stāvēja reidā, bet nākošajā dienā tas devās ceļā, kas tam izrādījās liktenīgs.

Sēdējām galvenā mehāniķa kajītē. Visu noskaņojums bija optimistisks — pēc dienas būsim Kronštatē! Mehāniķis stāstīja par ledlauzi, kaujinieciski lieloties par tā brīnišķīgajām spējām. Izrādījās, ka šis ir speciāls kuģis, kas lieti noder arī kā glābējs. Ledlauža daudzie nodalījumi ar ūdensnecaurlaidīgajām starpsienām tam ļauj pat avārijas gadījumos ilgi noturēties virs ūdens. Mehāniķis vēl bilda, ka nelaimes gadījumā būšot pietiekami daudz laika glābšanas laivu nolaišanai un ka to esot pilnīgi pietiekami. (..)

Šajā brīdī kuģis no apakšas saņēma tādu triecienu, ka likās — kāds mistisks spēkavīrs tam ar milzīgu āmuru iesitis pa dibenu. Mehānismu vienmuļais troksnis tūdaļ apklusa. Mirkli kajītē visi aiz pārbīļa palikām nekustīgi, līdz metāmies augšā uz klāja. No atvērtajām mašīntelpas durvīm vēlās biezi dūmi, kas uzreiz aizmigloja

[1] *Ачкасов В. И.* Прорыв в Кронштадт // Таллин в огне (воспоминание участников) — Таллин: Ээсти Раамат, 1970. — стр. 175.

skatu. Kad es izskrēju uz klāja, tur vairs neviena nebija. Kuģis spēji svērās uz sāniem. Nometu mēteli, gāzmasku un kurpes, lai mestos ūdenī. Vēl dzirdēju saucam — «peldiet tālāk no kuģa, tas ieraus dzelmē!» — un es peldēju tālāk. Te atkal sauca. Izrādījās — kāds no kuģa staršinām, mans vīrs un aktieris Deraņkovs, kuri turējās pie kaut kā līdzīga saritinātam plostiņam. Vienalga, pat tā bija maza izdevība pieturēties un atgūt spēkus. Pēc tam ieraudzīju vijolnieku Mihailu Levinu. Sāku saukt viņu, un, kad tas piepeldēja, mēs vijolniekam norāvām apmetni un gāzmasku. Tomēr piecus cilvēkus plostiņš uzņemt nevarēja, tas neglābjami grima. Ikkatram pēc kārtas vajadzēja peldēt nostāk un tikai atpūšoties pieturēties pie plostiņa. Jau krēsloja, sākās apšaude, līdz mūs uzņēma kuģa «*Saturns*» laiva. Tikai naktī piestājām kādam ceļā sastaptam buksierim.»[2]

Lūk, šīs Valentīnas Bogdanovas atmiņas rada vairākus jautājumus. Vispirms — kāpēc ledlauzis pazuda dzelmē tik ātri?

Minēsim vairākus iemeslus. Pirmkārt, karadarbībai sākoties, tika nomainīts ledlauža kapteinis. Par to kļuva «uzticama persona» — 1898. gadā dzimušais Sergejs Loginovs. Tika nomainīts pārējais komandējošais sastāvs un daļēji arī komanda, neviens no viņiem ledlauzi nepārzināja. Vairoties no atsevišķi peldošajām mīnām, kuģis nokļuva ārpus mīnu traleru atbrīvotā fārvatera un sadursmē ar enkurmīnu nogrima. Tādēļ trieciens nāca no apakšas, nevis no sāniem vai gaisa. Spēcīgais trieciens ne tikai caursita kuģa dubultdibenu, bet izpostīja arī ūdensnecaurlaidīgo starpsienu starp mašīntelpu un katliem. Ūdens ielauzās ne tikai vienā nodalījumā — tas pārņēma pat divus vai trīs no tiem. Kāpēc gan tā? — taujās lasītājs. Tikai tādēļ, ka jaunie un «uzticamie» sardzes matroži nedrīkstēja atstāt bez uzraudzības iepriekšējās apkalpes «paliekas» — latviešu kurinātājus. Jaunatnākušajiem mehāniķiem vajadzēja palīgus, sardzē stāvošie skraidīja šurpu turpu, un ... starpsienu klinketi bija atvērti.

Otrkārt — bija augusts. Ledlauzim vajadzēja gatavoties ziemai. To prognozēja itin bargu. Vēl 8. augustā Kronštatē komisija, kurā bija pieredzējuši armijas speciālisti, uzrakstīja aktu par krievu, igauņu un latviešu ledlaužu tehnisko stāvokli un izmantošanas iespējām. Tur bija arī šādas rindas:

«Kategoriski aizliegts sūtīt ledlaužus dažādos uzdevumos bez apbruņojuma, kam nav sakara ar ledus laušanu. Līdz sezonas sākumam ledlaužus remontēt un apgādāt ar bruņojumu.»

Paša Baltijas flotes komandiera admirāļa V. Tribuca parakstītais akts un tā noteikumi netika izpildīti. Apkalpi nomainīja, bruņojums izpalika. No Baltijas flotes ledlaužiem palaimējās vienīgi igauņu «*Suur Toll*», kur apkalpes maiņu veica krietni vēlāk.

Diemžēl «*Krišjānim Valdemāram*» nepaveicās. Augusta sākumā izdarīja apkalpes spēju nomaiņu. Par vardarbību liecināja kaut vai fakts, ka 8. augustā kuģa nodošanas aktu parakstīja ne jau kapteinis, bet gan vecākais mehāniķis un ledlauzi «sagrāba» Ļeņingradas tirdzniecības ostas palīgflotes dienesta priekšnieks A. Bugājevs. Jaunā ap-

[1] *Богданова А.* Человек сильнее смерти // Артисты в пагонах. — Ленинград: Лениздат. — 1985. — стр. 38, 39.

kalpe nevis iepazinās ar nepazīstamo tehniku, kā tam vajadzēja būt un kā vēsta «akts» par inventarizāciju, bet gan tīri krieviskā garā lūkoja, kas *«Krišjānim Valdemāram»* ir lieks un bez kā kuģis itin mierīgi varētu iztikt. Baltijas jūras kuģniecības jūrnieki «ieguva» daudz vērtīgu un dārgu lietu, pat iluminatoru aizkarus.

Tomēr turpināsim par ledlauža pēdējā reisa trim pamatuzdevumiem. Pirmais — Sarkankarogotās Baltijas flotes otrās pakāpes politorgānu evakuācija. Citādi nosaukt grūti, jo te ietilpa avīzes «Sarkankarogotā Baltijas Flote» redakcija, tāda paša nosaukuma teātra aktieru trupa, politpārvaldes ierēdņi, daudz saiņu ar armijas dokumentāciju.

Otrais — burinieka *«Jan Teär»* vilkšana. Jau 27. augustā šis zēģeļkuģis tika noenkurots reidā, taču tā arī nesagaidīja savus palīgus. Ledlauža kapteinis Sergejs Loginovs pavēli par burinieka vilkšanu ignorēja.

Tomēr S. Loginovam, kurš, kuģim grimstot, aizgāja bojā, varam būt pateicīgi tieši par šīs pavēles nepildīšanu. Uz burinieka *«Jan Teär»* atradās 450 vīriešu un 34 sievietes — cietuma «Baterija» ieslodzītie —, kurus, redzot bēdīgo galu, pameta krievu sargi, meklēdami iespēju aizbēgt ar karakuģiem. 28. augusta vakarā ieslodzītie uzvilka buras un, lēni manevrējot caur mīnu laukiem, sasniedza Tallinas krastu pieminekļa «Rusalka» («Nāra») tuvumā.

Trešais *«Krišjāņa Valdemāra»* uzdevums — kalpot par vilcēju avārijas gadījumā, ja grimst kāds no tuvējiem kara vai transportkuģiem. (Līdzīgs uzdevums — sargāt kreiseri *«Kirov»* — bija igauņu ledlauzim *«Suur Toll»*.)

Ledlauzis *«Krišjānis Valdemārs»* kuģu karavānā ierindojās pašā sākumā — tas gāja pirmajā konvojā aiz mācību kuģa *«Ленинград Совет»*, štāba kuģa *«Vironia»*, transportkuģiem *«Kalpaks»* un *«Jaarvamaa»*.

Pirmais transportkuģu un velkoņu konvojs pacēla enkuru ap divpadsmitiem dienā, pēc pāris stundām tam sekoja otrais konvojs. Precizitātes labad noskaidrots kuģošanas sākuma laiks — 12.18 un 14.50. Pirmā ienaidnieka izlūklidmašīna tika pamanīta 12.50. Konvoju priekšgalā viļņus šķēla mīnu traleri, to ātrums nepārsniedza piecarpus mezglu. Tikai 15.52 enkurus pacēla karavānas «galvenie spēki» — karakuģi, kas gāja ar ātrumu 13 mezglu stundā. Šiem pamatspēkiem 17.15 sekoja cita karakuģu vienība, kas karavānu piesedza. Taču skaidrības labad precizēsim — šie karakuģi apsargāja nevis transportkuģus ar civiliedzīvotājiem, bet gan «galvenos spēkus». Armijas virspavēlniecība domāja par savu flotes komandieru, nevis vienkāršo bēgļu dzīvību.

Apmēram sešos vakarā karakuģi sāka apdzīt I un II konvoja transportkuģus, atstājot tos pa kreisi no sevis. Tas notika no mīnām relatīvi brīvā rajonā, kuru apšaudīja vienīgi vācu krasta artilērija. Vairākas jūdzes karakuģi un transportkuģi veica paralēli. III konvoja komandieris pieredzējušais 2. ranga kapteinis Augusts Jansons savā atskaitē liecinājis:

«Laikā no 17.00 līdz 20.30 ienaidnieka lidmašīnas veica deviņus uzlidojumus.»

Aptuveni pusseptiņos vakarā lidmašīnu grupa devās uzbrukumā kreiserim *«Kirov»*. Jūrnieki iznīcinātājus sagaidīja ar 100 mm universālo ieroču uguni. Talkā nāca zenītartilēristi, un lidmašīnas devās vajāt transportkuģus.

Ja ledlauzim *«Krišjānis Valdemārs»* būtu uzstādīti paredzētie ieroči (7 mm un 45 mm), tā apkalpe varētu pretoties ienaidniekam. Īstenībā kuģis manevrēja pa fārvateru, vairījās no aviācijas bumbām, līdz uzskrēja uz enkurmīnas. Ūdenī bija nolaista tikai viena ledlauža glābšanas laiva pirms sprādziena, lai glābtu grimstošā transportkuģa *«Ella»* pasažierus. Daļa laužu izglābās, turoties pie peldošajiem koka gabaliem un citām atlūzām, tomēr vairākums noslīka. Jūras dzelme paņēma arī Liepājas loča dēlu dzejnieku un jūrābraucēju Juri Ingi.

Bojā gājušajam ledlauzim *«Krišjānis Valdemārs»* nav uzcelts piemineklis vai kāda vienkāršāka piemiņas zīme. Ir tikai zināma traģēdijas vieta — platums = 59°46', garums = 25°19'. Tuvu «Krišjāņa Valdemāra» bojāejas vietai, Jumindas raga krastmalā, sena igauņu kapsēta glabā latviešu jūrnieka kaulus, jo uz kapa krusta atrodam šādu uzrakstu — «Kapten Janis Knostenbergs — 28.8.41.». Igaunijā nav zināms šis jūrnieks, tomēr viņa kapavieta ir piemiņas vieta visiem traģiskajā Tallinas pārgājienā bojā gājušajiem latviešiem.

Atminoties *«Krišjāņa Valdemāra»* pēdējo reisu un dramatisko bojāeju, jāpiemin izteiktie apgalvojumi par ledlauža izcelšanu no dzelmes un it kā tālāko saimniecisko izmantošanu. Esam pārliecināti, ka te būs noticis pārpratums, par ko jāapraksta sīkāk.

Somu līcī visu II pasaules karu norisa smagas kaujas. Šādos apstākļos kuģu pacelšana nebija iespējama. Somu ūdenslīdēji izcēla kuģus savā piekrastē, bet igauņi sāka attīrīt Tallinas reidu no nogremdētajiem kuģiem stingrā vācu armijnieku uzraudzībā. Arī krievu komandieri pēckara periodā neapgrūtināja sevi ar kuģu izcelšanu, jo mierināja doma — tie ir stipri bojāti un guļ ievērojamā dziļumā. *«Krišjānis Valdemārs»* un vairākums citu bojā gājušo kuģu skaitījās sarakstos, kuru nogrimšanas koordinātas ir zināmas, bet izcelšana atzīta par nepamatotu. (Sarkankarogotās Baltijas flotes operatīvās nodaļas lieta par kuģu izcelšanu. 12.I — 18.X 1945., Centrālais Kara flotes arhīvs, 9. fonds, 33 359. lieta.)

Tūdaļ pēc kara padomju ūdenslīdējus sadalīja divās grupās. Labākie ūdenslīdēji strādāja Vācijas un Polijas ūdeņos, cenšoties pēc iespējas ātrāk izcelt un vairāk kuģu atvilkt uz padomju ostām. Vajadzēja sagrābt lielos vācu transportkuģus ar vērtīgām kravām, tādēļ Somu un Rīgas līcī strādāja pavisam nedaudz ūdenslīdēju. Viņi veica tikai pašus nepieciešamākos darbus — tīrīja fārvateru, izcēla mazākcietušos kuģus. Igaunijas piekrastē izcēla pavisam maz kuģu — turboelektromotorkuģi *«Josif Staļin»* (tikai vārda dēļ), kuģus *«Gamma»*, *«Eesti Rand»*, *«Amur»*.

Turpretī Rīgas līcī 1947. gada 10. martā nogrima ledlauzis *«Aļoša Popovič»* (būvēts 1941./42. gadā Dānijā, ūdensizspaids 2090 t), par ko detalizēti aprakstīts N. Muru grāmatā «Kuģu nenogremdējamības pamati» (Maskava: Armijas izdevniecība, 1990. — 117. lpp. — Krievu val.). Ledlauzi no 50 metru dziļuma izcēla 1949. gada vasarā, aizvilka uz Daugavgrīvu, lai pēcāk nogādātu Rostokas kuģubūvētavā «Neptūns» pilnīgai atjaunošanai. 1952. gada 15. janvārī *«Aļošas Popoviča»* kapitālais remonts tika pabeigts un to nogādāja Tallinā, lai 30. janvārī tur uz laiku pierakstītu, jo bija nepieciešams nomainīt ledlauzi *«Suur Toll»*. Tas pēckara

gados bija pazīstams ar nosaukumu *«Volinec»* un to kapitāli remontēja Somijā.

Dažus gadus vēlāk ledlauzi *«Aļoša Popovič»* pa Ziemeļu Jūras ceļu nosūtīja uz Tālajiem Austrumiem, kur tas Jūras Kara flotē kalpoja līdz 1972. gadam par glābējledlauzi.

Informācija par ledlauža *«Aļoša Popovič»* izcelšanu, remontu un tālāko ekspluatāciju sasniedza Rietumus. Pirmā dezinformācija par ledlauzi *«Krišjānis Valdemārs»*, sajaucot to ar *«Aļošu Popoviču»*, parādījās respektablā angļu jūras kara flotes uzziņkrājumā *«Jane's Fighting Ships»*. (Jāpiebilst: šī nav vienīgā kļūda uzziņkrājumā. Autori par darbaspējīgu min arī Melnās jūras flotes ledlauzi *«Stepan Makarov»*, lai gan tas nogrima 1941. gada 17. novembrī pārgājienā no Tuapses uz Sevastopoli un vēl līdz šai dienai nav atrasts.) *«Jane's Fighting Ships»* ilgus gadus regulāri atkārtoja savu kļūdu par ledlauzi *«Krišjānis Valdemārs»*. Šī ledlauža fotogrāfija pēdējoreiz krājumā publicēta 1957./58. gada laidienā, arī versija par tā darbu Tālajos Austrumos popularizēta regulāri.

Kā tad īsti ir? Par ledlauzi *«Krišjānis Valdemārs»* esam aptaujājuši daudzus jūrniekus un flotes vēstures entuziastus.

Pēdējā laikā maldīgo informāciju par *«Krišjāņa Valdemāra»* izcelšanu popularizējis austrumvācu (tolaik) publicists Bernds Esterle savā grāmatā «Ledlauži no visas pasaules» *(Bernd Oesterle. Eisbrecher aus aller Welt. — Berlin: Transpress, 1988.)* Atcerēsimies, ka noslēpumainība bijušajā VDR bija ne mazāka kā sabrukušajā PSRS. Vācu autors varēja uzzināt, ka pēckara gados uz Rostokas rūpnīcu «Neptūns» patiesi atvilkts vidēji liels ledlauzis no Rīgas, tam bija viens dūmenis un arī citas līdzības ar *«Krišjāni Valdemāru»*. Iespējams, ka tieši nespēja iegūt pilnīgu informāciju grāmatas tapšanas gaitā pamudināja autoru paļauties uz angļu publicētajiem datiem.

Domājam, ka šādus un līdzīgus rakstus, kas cenšas šķetināt pagājības neskaidrības un gadu gaitā uzdotās mīklas, nepieciešams veidot kopīgi kā Latvijas, tā Igaunijas vēsturniekiem. Ticēsim, ka nepaies ilgs laiks, un kopīga igauņu un latviešu ekspedīcija ieinteresēti dosies uz Somu līci, lai nolaistos dzelmē un pēc gariem gadiem atkal palūkotos uz ledlauzi *«Krišjānis Valdemārs»*. Būtu jāatrod arī tvaikonis *«Vironia»* un krievu glābējkuģis *«Saturns»*, jo tie visciešāk saistīti ar Latvijas ledlauzi un tā pasažieru glābšanu traģiskajā 1941. gada 28. augustā. Ir liecības, ka tieši šajos kuģos atrodas seifi ar Rīgas banku dokumentiem, kas 27. augustā no Tallinas bija jānogādā drošībā. 50. gados padomju karaspēka komandsastāvs daudz pūlējās šo seifu meklēšanā, tomēr neveiksmīgi. Ledlauža *«Krišjānis Valdemārs»* pēdējais reiss mums uzdos vēl ne vienu vien mīklu.

Vladimirs Kopelmanis (Igaunija),
Gints Šīmanis (Latvija)

KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA JŪRSKOLĀ

Tālbraucējs kapteinis Arvīds Ludeviks dzimis 1912. gada 17. augustā Dundagas pagasta Saunaga ciemā. Agrā jaunībā braucis uz mazajiem piekrastes buriniekiem, bet 1929. gada agrā pavasarī tikai sešpadsmit gadu vecs, būdams tvaikoņa «Kaupo» kuģa puika, dodas uz Rietumeiropu. Pirmajam tālajam braucienam seko citi, taču Arvīds pieņem lēmumu iegūt kapteiņa diplomu.
Publicējam kapteiņa A. Ludevika atmiņu fragmentu.

Tas bija 1931. gada rudenī, kad pirmo reizi kāpu pāri slieksnim K. Valdemāra jūrskolā Rīgā, Kuģu ielā 25. Biju nepilnus 19 gadus vecs, jau vairākkārt šķērsojis pasaules jūras un reizi arī Atlantijas okeānu, būdams matrozis uz preču tvaikoņiem. Bija iekrāts nedaudz naudas, lai sāktu skolas gaitas Kuģu vadītāju nodaļā.

Mazliet nedroši iegāju skolas kancelejā, lai pieteiktos un uzrakstītu iesniegumu. To pieņēma sekretāre Lilija Šmita, paskatījās uz mani, uzsmaidīja un ieveda tālākajā istabā pie skolas direktors Kalniņa. Direktors uzdeva man dažus jautājumus par izglītību, braukšanas stāžu un vēlēšanos mācīties, jautāja arī, no kurienes es esot un kur dzīvošot. Ja neesot kur dzīvot, varot iekārtoties skolas kopmītnē, tikai jāpieteicoties pie skolas pārziņa Freidenfelda. Atvadoties direktors pateica, ka skolā esot uzņemts, bet noteikti jāiestājoties skolas korī, ko vadot diriģents Ķepītis.

Devos meklēt skolas pārzini, lai dabūtu mājas vietu. Viņa dzīvoklis bija skolas trešajā stāvā, pats Freidenfelds bija neliela auguma, kalsens pusmūža vīrs melniem matiem, kuros bija sirmi pavedieni, tumšu ķīļbārdiņu un vērīgām, brūnām acīm. Izrādījās, ka viņš nav tikai skolas pārzinis, bet arī angļu valodas skolotājs. Turpat trešajā stāvā man tika ierādīts mazs bunkurītis bez logiem, ar šauru dzelzs gultiņu un matraci, gultas veļu, mazu spilvenu un flaneļa segu. Pie gultas galvgaļa bija skapītis, virs kura pie sienas bija piestiprināta elektriskā spuldze, bet blakus skapītim ķeblītis sēdēšanai. Telpa bija 2,5 m gara, 1,2 m plata un 3 m augsta. Telpas sienas bija no dēļiem 2,2 m augstumā, bet atlikušo augstumu līdz griestiem veidoja līstītes ar atstarpēm, kuras acīmredzot bija domātas

ventilācijai. Durvis bija ar caurslēdzamu atslēgu. Katrs šāds bunkurītis bija numurēts, manai nākošai dzīvesvietai bija ceturtais numurs. Bunkurīši bija izdomāti un izbūvēti racionāli, jo pamatā bija viena liela istaba ar logu, bet tieši pretī šim logam telpas pretējā pusē durvis uz skolas koridoru. Tad nu katrā pusē šim lielajam logam telpas visā garumā bija izbūvēti bunkurīši, kur bija tikai elektriskā gaisma.

Pie loga stāvēja liels galds, pie kura varēja iedzert tēju un ēst. Karstu ūdeni dabūjām no skolas apkopējas. Pie šā galda visi bunkurīšu iemītnieki varēja sapulcēties un konsultēties par mācībām skolā. Lielajā istabā pavisam bija desmit bunkurīšu, tātad draudzīgi sadzīvoja desmit nākamie kuģu vadītāji un mehāniķi. Skolas ārējās durvis tika slēgtas plkst. 22.00, tātad līdz tam laikam visiem bija jābūt mājās. Sākās jauns dzīves posms, jaunas iepazīšanās, jauni iespaidi.

Skolas trīsstāvu celtne bija mūrēta no ķieģeļiem. Pirmajā stāvā bija dzīvokļi skolotājiem un apkopējai, kā arī viena klase. Otrajā stāvā — skolas kanceleja, direktora dzīvoklis, skolas klases un laboratorijas ar dažādiem navigācijas un astronomijas instrumentiem. Trešajā stāvā bija divi dzīvokļi skolotājiem un jau minētās kopmītnes. Virs jūrskolas celtnes lēzenā jumta bija izbūvēts cilindrveida paaugstinājums ar margām, kur zvaigžņotās naktīs nākošie kuģu vadītāji ar sekstantiem uz mākslīgā horizonta (traukā ielieta dzīvsudraba vai eļļas) observēja zvaigznes un praktizējās vietas noteikšanā. Vietu noteica arī pēc mēness un saules.

Celtne bija izskatīga un no trīs pusēm Daugavas ūdeņu apjozta. Katrs stāvs veidots ar garenisku koridoru ēkas vidū. Stāvus savstarpēji savienoja platas, lēzenas betona kāpnes. Klasēs sienas krāsotas cilvēka auguma augstumā melnā krāsā, kuras mācību laikā tika izlietotas arī par tāfelēm rakstīšanai un zīmēšanai ar baltu krītu. Vienā mācību klasē bija izvietoti vairāki kuģu modeļi, no kuriem viens bija piestiprināts tieši virs skolotāja krēsla.

Pilns mācību laiks skolā kā kuģu vadītājiem, tā arī kuģu mehāniķiem bija četri gadi. Protams, ja skolnieks nevarēja visu laikā apgūt, bija jāmācās ilgāk. Pēc skolas pilna kursa beigšanas kuģu vadītāji saņēma apliecības tālbraucēja kapteiņa diploma saņemšanai ar noteikumu par stūrmaņa stāža izbraukšanu tālos jūras braucienos. Attiecīgas apliecības izsniedza arī kuģu mehāniķiem. Nobeidzot tikai skolas otro kursu, kuģu vadītāji saņēma apliecību, ar kuru varēja saņemt tuvbraucēja stūrmaņa diplomu, bet mehāniķi — kuģu mehāniķa trešās šķiras diplomu.

Mācību klases bija ar vienkāršiem soliem un galdiem. Katrā klasē ap 20 skolnieku divās maiņās. Dienas maiņā — kuģu vadītāji, vakara maiņā — kuģu mehāniķi.

Kuģu vadītāju pirmajā klasē bijām ap 20 skolnieku, lielākoties vecāki par mani, bet daži pat pāri trīsdesmit gadiem. Mācības sākās 8.00 no rīta un beidzās 16.00. Mācību programma bija bagāta gan vispārizglītojošiem, gan speciāliem tehniskiem priekšmetiem. Tie, kuriem bija vidējā izglītība, ar mācībām tika vieglāk galā. Kuriem tās nebija, gāja pagrūti, un tādu bija vairākums. Taču cilvēki bija apņēmības pilni un mācījās tā, ka skolas bunkurīšos gaisma sāka apdzist tikai ap diviem naktī, jo ikviens saprata, ka jūras braucienos iekrātie līdzekļi jāizlieto nodomātam mērķim — mācībām.

Uz K. Valdemāra jūrskolas jumta.
No kreisās: Arvīds Ludeviks, Teodors Silgailis, Arturs Bekmanis

Pēc sešiem rītā mazajos bunkurīšos sāk iedegties spuldzītes un dzirdama rīta rosme. Zēni steidzas uz mazgājamām telpām, kur ir tikai aukstais ūdens, kas no krāniem plūst skārda silē. Kad rīta tualete beigusies, no pirmā stāva jāuznes karstais ūdens tējai. Atveras bunkurīšu durvis, un zēni pulcējas pie lielā galda ar savām krūzītēm, cukuru un sviestmaizēm. Sākas kopējas brokastis. Pēc tam telpa tiek sakārtota (dežurē visi pēc kārtas) un zēni pošas mācībām klasēs. Pēc mācībām ap četriem pēcpusdienā ejam pusdienot kādā no pilsētas ēdnīcām. Deviņos vakarā dzeram tēju un ēdam maizītes — tās ir mūsu vakariņas. Pēc tam notiek savstarpējas konsultācijas, jo ne vienmēr klasē dzirdētais visiem ir bijis vienādi saprotams. Aptuveni stundu noris šīs pārrunas, tad dodamies savos bunkurīšos, lai sagatavotos nākošās dienas stundām.

Sestdienās mācības beidzas plkst. 15.00, un vakarā zēni izklīst kur kurais — uz kino, teātri, opereti vai arī pie paziņām. Ja kāds aizkavējies, citi tam palīdz iekļūt telpās. Protams, pēc tam visi stāsta, kur bijuši un ko redzējuši, kā pavadījuši šīs stundas, jo jūrnieki taču ir atklāta rakstura cilvēki un nemēdz būt noslēpumaini. Bieži vien pēc šiem stāstiem ir liela jautrība... Tā skolnieki Briedis un Jāvalds abi sēdējuši pie galda restorānā un uz citu ienākušo puišu jautājumu — ko jūs šeit darāt? — ilgi nav atbildējuši. Beidzot Briedis, pirkstu noslēpumaini pie lūpām pielicis, pačukstējis, ka viņš apmācot Jāvaldu, kā jāuzvedas sabiedrībā. Bija liela izsmiešanās, jo abi bija lauku zēni un abiem vienlīdz daudz bija jāmācās šajā virzienā.

Svētdienu rītos gulējām ilgāk un slinkojām līdz pusdienas laikam, tad aizgājām paēst pusdienas un pēc atgriešanās bunkurīšos atkal ķērāmies pie mācībām.

Jūrskolas kuģu vadītāju nodaļas 3. klases audzēkņi 1935./36. m. g.
A. Ludeviks 1. rindā pirmais no labās

No skolotājiem biju drīz iepazinis Rudzu tēvu, Šmitu, Neimani, Breikšu, Freidenfeldu, Brūveri, Žageru, Kalniņu.

Rudzu tēvs[1] bija paliela auguma korpulents cilvēks pāri pusmūžam, vienmēr smaidīgs un labsirdīgs. Literatūras skolotājs, mācīja latviešu valodu un vēsturi. Bieži vien skolniekus pažēloja, ja rakstu darbi vai atbildes nebija vajadzīgajā līmenī, kaut gan katru reizi brīdināja ar divnieku. Reizēm tāds žurnālā arī parādījās, bet nākošās stundās grēcinieki tika izsaukti un atzīme izlabota. Tāpat skolnieki ātri uzzināja, ka Rudzu tēvs nekad neatteic aizdot mazliet naudas, ja nopietna vajadzība. Skolnieki Rudzu tēvu nekad neapmānīja un parādus precīzi atdeva.

[1] Rudzis Kārlis (1872—?). Beidzis Baltijas skolotāju semināru. Strādājis arī Mangaļu jūrskolā. K. Valdemāra jūrskolas skolotājs no 1920. līdz 1937. gada decembrim, kad aiziet pensijā.

Šmits[2] bija neliela auguma vīrs ar raga brillēm, pāri 50 gadiem, vienmēr nopietns, grumbainu seju un retiem, sirmiem matiem. Viņš pasniedza matemātiku, algebru, ģeometriju un trigonometriju, savos priekšmetos bija stingrs un ar atzīmēm skops. Skolnieki jau pirmajās dienās saprata, ka šeit atrunāšanās lieka un jāmācās dūšīgi.

Neimanis[3] bija tālbraucējs kapteinis pāri 40 gadiem, vidēja augu-

[2] Šmits Jēkabs (1877—?). Beidzis Baltijas skolotāju semināru. K. Valdemāra jūrskolas skolotājs no 1920. līdz 1940. gadam.

[3] Neimanis Pauls (1884—1966). Tālbraucējs kapteinis, beidzis Mangaļu jūrskolu, vēlāk jūrskolotāju kursus Pēterburgā. No 1907. līdz 1918. gadam skolotājs Narvas jūrskolā. Brīvības cīņu dalībnieks. Grāmatas «Magnētiskā kompasa mazā vārdnīca» autors. No 1920. līdz 1940. gadam K. Valdemāra jūrskolas skolotājs, bet no 1941. līdz 1944. gadam — tās otrais un pēdējais direktors. No 1945. līdz 1949. gadam P. Neimanis bijis Baltijas jūrskolas Flensburgā, Vācijā, vicedirektors un latviešu nodaļas priekšnieks. Miris ASV.

ma, pakorpulents, ar gludu galvas virsu. Mācīja deviāciju, okeanogrāfiju, meteoroloģiju. Savos priekšmetos nebija pedants, vienmēr ar skolniekiem runāja un stāstīja tik ilgi, kamēr visi bija sapratuši, bet, ja vēl kāds nesaprata, tad ar to nodarbojās atsevišķi.

Breikšs[4] bija ap 50 gadiem, liela auguma un ļoti korpulents, pēc izglītības tautsaimnieks, filozofs un tālbraucējs kapteinis. Pasniedza navigāciju, tautsaimniecību un tirdzniecības ģeogrāfiju. Ar atzīmēm bija ļoti skops un pie skolnieku uzvārdiem savā žurnālā mēdza pierakstīt šifrus burtu un skaitļu veidā. Tā kā dūšīgais skolotājs bija ļoti neveikls, kamēr viņš atsēdās krēslā, kāds skolnieks gāja pie viņa, lūdzot ko paskaidrot. Šajā laikā visa klase sastājās puslokā ap skolotāju un norakstīja katrs savu šifru, kas bija atšķirtajā žurnālā pretim uzvārdam. Protams, šifri tika atminēti, un, kad skolotājs izsauca, puiši atbildēja teicami. Šifrētie skaitļi bija mēneša dienas, kad skolnieks tiks izsaukts, un burti bija attiecīgie priekšmeti.

Atceros, reiz stiprā lietū mēs, bariņš skolnieku, skriešus steidzāmies pāri pontonu tiltam no vecpilsētas uz Pārdaugavu. Panācām mūsu skolotāju Breikšu, kurš soļoja lēnā solī, bez lietussarga. Steidzoties garām skolotājam, pasveicinājām, sakot: jāpasteidzas, Breikša kungs! Viņš turpināja lēno soli un atbildēja: — Kā jūs domājat, ja pasteigsimies, tad lietus pārstās līt?

Otra epizode. Reiz Breikša kungs ienāk klasē ar studenta cepuri galvā un stāsta mums, ka nākot no kāda konventa, kur bijusi tikšanās ar studiju biedriem. Pēc šīs stundas arī nākošā ir skolotāja Breikša stunda. Starpbrīdī uz klases melnās sienas parādās ar krītu uzzīmēta liela cūka ar uzskrullētu asti, tās mugurā skolotājs ar studenta cepuri galvā, abām rokām ieķēries cūkai ausīs, lai nenokristu. Nākošajā stundā, skolotājam ienākot, zēni, kā parasti, disciplinēti pieceļas kājās un gaida, kamēr viņš apsēžas. Skolotājs skatās savā žurnālā, kuru no skolniekiem izsaukt, tad paceļ skatu un ierauga zīmējumu uz sienas. Ne vārda neteicis, pieceļas un iziet no klases. Pēc neilga laika viņš ierodas klasē kopā ar skolas direktoru Kalniņu. Direktors paskatās zīmējumā uz sienas, tad uz skolotāju un jautā: «Vai tiešām ienācāt klasē tādā formas tērpā?» Skolotājs laiciņu klusē, tad atbild: «Jā.» Direktors izsauc dežurantu, liek notīrīt sienu un saka skolotājam, lai turpina stundu, bet pēc tās lai ienākot pie viņa. Ar to starpgadījums ir beidzies.

Turpmāk skolotāju Breikšu nekad vairs neredzējām ar studenta cepuri, tikai laiku pa laikam mutē viņam bija pamatīga pīpe, ko kūpināja arī klasē.

Trešā epizode ar šo skolotāju bija uz skolas burukuģa *«Jūrnieks»*, kur apmācību braucienos viņš bija vecākais kapteiņa palīgs. Skolnieki ar ūdens strūklu no šļūtenes mazgāja burukuģa klāju un virsbūves, bet Breikša kungs tajā laikā sadomājis aizstaigāt uz tualeti, kura atradās kuģa kreisajā bortā. Kad kādu laiku viņš tur bijis un vēl neiznācis, zēni sadomājuši atgādināt par sevi ar strūklu pa tualetes mājiņas ne visai blīvajām sienām un durvīm. Protams, saslapināts viņš neizturēja un, lai sevi parādītu,

[4] Breikšs Erihs (1882—?). Beidzis Odesas jūrskolu un Rīgas Politehniskā institūta Tirdzniecības fakultāti. Strādājis Mangaļu jūrskolā. Mācību grāmatas «Navigācija» autors.

izbāza pa durvīm kāju. Tad ūdens strūkla tika novirzīta.

Vienā no klasēm pie griestiem bija piestiprināts skaists burukuģa modelis. Kad Breikšs sēdās krēslā, viņš vienmēr paskatījās uz augšu, pavilka krēslu sāņus, teikdams, ka neesot garantijas, vai modelis nenokritīs uz viņa galvas.

Skolnieki kaut kā nevarēja tā īsti ar skolotāju Breikšu sadraudzēties, kaut gan viņš bija sarakstījis navigācijas grāmatu, no kuras mācījāmies visās skolas klasēs.

Skolotājs Freidenfelds[5] mācīja angļu valodu, jūras praksi un daļēji jūras kuģniecības likumus. Kā skolotājs viņš bija ļoti atsaucīgs un saprotošs. Nekad nevaru aizmirst šī vecā tālbraucēja kapteiņa teikto sarunā par mūsu darba iespējām nākotnē. Viņš teica: «Skatieties, zēni, uz austrumiem, jo tur ir jūsu darba iespējas. Rietumiem pašiem pietiek savu speciālistu.» Šis cilvēks neklātienē pabeidza Juridisko fakultāti. Žēl, ļoti žēl, ka tam bija jāaiziet priekšlaicīgi no šīs dzīves.

Skolotājs Brūvelis[6] (iesaukts Mīlītis) bija astronomijas pasniedzējs, arī astronomijas mācību grāmatas autors. Pēc vajadzības viņš pasniedza arī algebru un trigonometriju. Brūvelis bija ap 40 gadu vecs, vidēja auguma, gludi sasukātiem matiem ar celiņu vidū, melnām, īsām ūsiņām, vienmēr nospodrinātām kurpēm un labi ģērbies. Viņš bija skolotājs arī meiteņu ģimnāzijā. Ja skolnieks atbildot labi nezināja, tad mēdza teikt: «Nu, mīlīt, tā mācīties nevar, izvēlies — vai mācīsies vai flederēs!» Mācībās bija ļoti stingrs un noteikts. Uzskatīja, ka viņa pasniegtais priekšmets ir vissvarīgākais un tas jāzina labi. Skolotājs dzīvoja Trijādības ielā, netālu no jūrskolas, un zvaigžņotās naktīs bija visbiežākais viesis pie mums. Visus mūs sadzina ar sekstantiem uz jūrskolas jumta observēšanai. Ar to vien nepietika, vēl bija jāatbild uz jautājumiem par debess spīdekļiem, par ko skolotājs lika atzīmes. Tāds pats liktenis bija skolniekiem, kas tika sastapti tumsā uz ielas. Protams, šeit sekstantu nebija, bet bija jāskatās zvaigžņotās debesīs un jāatbild uz skolotāja jautājumiem. Tāpat tika liktas atzīmes, tādēļ bieži vien, ieraugot Brūveli uz ielas, skolnieki bēga, bet skolotājam bija vērīgs skats. Nākošā dienā stundās bēdzēji tika izsaukti un skolotājs tos uzrunāja: «Nu, mīlīt, ielasmeitas tādas, jūs bēgat no manis, nu tagad stāstāt!» Vēlāk, kad braucām par stūrmaņiem jūrā, vienmēr atcerējāmies mētelī ar karakula apkakli tērpto džentlmeni ar katliņu galvā, kurš daudz bija pūlējies, lai iedzītu mūsu galvās to, kas jūrā tiešām bija tik ļoti vajadzīgs.

Docents Žagers[7] — ap 50 gadu, liels, spēcīga auguma vīrs, augstsko-

[5] Freidenfelds Krišjānis (1875—1941). Beidzis Ventspils jūrskolu, Pēterburgā specializējies par jūrskolu pasniedzēju un strādājis Ventspils jūrskolā. Latvijas brīvvalsts laikā beidzis Angļu valodas institūtu un LU Juridisko fakultāti. K. Valdemāra jūrskolas skolotājs no 1920. līdz 1941. gadam. Komunistu nogalināts Rīgas Centrālcietumā kopā ar skolas direktoru E. Kalniņu.

[6] Brūvelis Roberts (1889—1941). Beidzis Mangaļu jūrskolu un jūrskolotāju kursus Pēterburgā. Līdz revolūcijai strādājis Pēterburgas jūrskolā. Mācību grāmatas «Jūras astronomija» 1. daļas autors. K. Valdemāra jūrskolas skolotājs 1921—? Nogalināts deportācijas laikā.

[7] Žagers Alfrēds (1878—1956). Beidzis Rīgas Politehnisko institūtu, 1904. gadā Pēterburgā nokārtojis pārbaudījumu astronomijā un ieguvis jūrskolu speciālpriekšmetu skolotāja tiesības. Strādājis Mangaļu jūrskolā. Latvijas brīvvalsts laikā universitātes docents un profesors, arī LU astronomiskās observatorijas pārzinis. Sarakstījis mācību grāmatas «Jūras astronomija» 2. daļu.

K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolas pasniedzēji 1937. gadā

las mācību spēks. Pasniedza astronomiju un augstāko matemātiku pēdējā, tā sauktajā kapteiņu klasē. Uz tāfeles viņš strādāja abām rokām — ar vienu roku zīmēja, ar otru roku tajā pašā laikā rakstīja. Docenta abas rokas nedaudz drebēja. Skolas izlaiduma aktā, kad lūdzām Žageru pacelt ar mums kopā glāzīti, viņš to veica ļoti asprātīgi, pārsviedis ap kaklu kabatas lakatiņu. Lakatiņa vienā galā bija roka ar glāzīti, bet otra roka pievilka to pie lūpām. Tas docentam izdevās tikpat veikli kā ar abām rokām strādāt pie skolas tāfeles. Šis mācību spēks tāpat bija visu cienīts, arī par humora izjūtu.

Piemēram, docents Žagers uzmanīgi vēro, kā skolnieks pie tāfeles pierāda kādu astronomijas formulu, un saka: «Jums bija jābrauc no Vecrīgas Doma katedrāles uz Pārdaugavu pāri pontonu tiltam. Jūs to arī izdarījāt pareizi, tikai ar lielu līkumu apkārt Mīlgrāvim.» Un zem skolnieka pierādījuma pierāda to pašu, bet uz pusi īsāk. Mēs visi esam pateicīgi šim zinātniekam, vairāku mācības grāmatu autoram, par visu, ko apguvām.

Ogriņa tēvs[8] — tā mehāniķi skolotāju bija iesaukuši, jo viņš bija direktora vietnieks mehāniķu klasēs, bija pāri 50 gadiem, grumbām izvagotu seju, specialitāte — I šķiras mehāniķis inženieris, ļoti labsirdīgs un mierīgs skolotājs. Mums, kuģu vadītājiem, Ogriņa tēvs pasniedza

[8] Ogriņš Eduards (1875—1939). Kuģu mehāniķis, beidzis Rīgas Biržas komitejas mašīnistu kursus. 1900.—1902. gadā E. Tolla Ziemeļpola ekspedīcijas dalībnieks — ekspedīcijas kuģa *«Zarja»* vecākais mehāniķis. 1908. gadā kā eksternis ieguvis 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu. K. Valdemāra jūrskolas priekšnieka palīgs un kuģu mehāniķu nodaļas vadītājs no 1925. līdz 1939. gadam. Apbedīts Cēsīs.

mācības par kuģu katliem un mehānismiem. Ar šo cienījamo skolotāju mēs tikāmies reti.

Vēl bija ārsti, ķīmijas un kuģu būves skolotāji, kuri bija ļoti cienījami un savās zināšanās spēcīgi, bet par katru atsevišķi nestāstīšu, jo par viņiem saglabājies mazāk atmiņu.

Skolas direktors Kalniņš[9] bija paliela auguma vīrs ar sirmiem matiem, ūsām un kuplām uzacīm, toreiz ap 50 gadu vecs. Sarunās viņš bija nopietns un uzklausīja skolnieku teikto, viņā nebija nekas noraidošs vai lepns. Viņš vecākajās klasēs pasniedza jūras praksi, kā arī jūras likumdošanu un dažādu dokumentu noformēšanu angļu valodā. Labprāt deva rekomendācijas, ja tās pieprasīja, darbu meklējot. Ja vajadzēja nelielu naudas aizdevumu, tad uzrakstījām iesniegumu direktoram un direktors pret saņēmēja parakstu to izsniedza. Reizi bija ar aizdevumu arī jautrība — skolnieks Majors lūdza direktoram aizdevumu, bet direktors jautā: «Vai jūs dziedat?« Skolnieks atbild, ka dzied, un prasa, vai dziedāt tūlīt. Direktors atmet ar roku, ka nevajag, viņš esot jautājis, vai Majors dzied skolas korī. Skolas direktoru Kalniņu visi cienīja, un viņš bija tiešām kā tēvs skolas audzēkņiem.

Netālu no skolas Kuģu ielas malā bija apaļš skurstenis, kura augšā bija uzstādītas elektriskās spuldzes, savienotas ar skolas pareizā laika agregātiem. Spuldzes automātiski iedegās uz īsu brīdi katru pilnu stundu. Tas bija pareizā laika signāls. Iespējams, ka tieši šī signalizācija bija liktenīga skolas direktoram Kalniņam un skolas pārzinim Freidenfeldam.

Pavasaris pienāca ātri. Sākās eksāmenu laiks, kurā daži mūsu biedri dabūja vasaras darbus, bet divi tika atstāti uz otru gadu pirmajā klasē. Man laimējās, un es saņēmu klases beigšanas apliecību ar tiesībām pāriet otrajā kuģu vadītāju klasē. Sveika, skola, sveiki, skolas biedri, un uz tikšanos rudenī! Man palaimējās arī ar darbu, ko sameklēju Jūrniecības departamenta Hidrogrāfiskajā nodaļā, kura bija noorganizējusi jūras pētīšanas darbus Baltijas jūrā, lai izgatavotu jūras kartes. Tiku noformēts par nelielā šajos darbos izmantojamā motorburinieka *«Austrums»* saimniecības vadītāju un motoristu. Strādājām Rīgas līcī, mūsu bāze bija Mērsrags. Vasara aizsteidzās ātri. Kad novietojām mūsu kuģīti ziemas guļai Āgenskalna līcī pie jūrskolas, līdz mācību sākumam vēl palika nedēļa, kuru izmantoju, lai apciemotu vecākus Saunaga ciemā.

Bija agra rīta stunda, kad ierados jūrskolā un atslēdzu savu bunkurīti, kuram šoreiz uz durvīm bija trešais numurs. Nodomāju, vai tiešām būs jāmācās uz trijniekiem.

Vīri pulcējās skolas garajā koridorā pārspriest, kā kuram veicies ar darbiem brīvlaikā. Šeit nebija bagātnieku vai turīgu aprindu pārstāvju, bija cilvēki, kuri ar pašu nopelnītiem līdzekļiem cirta ceļu dzīvē. Šeit nebija arī skolas zvana kā citās skolās, bet tikai pulksteņi, un katrs zināja, kad jābeidz runāt un jāiet uz klasi. Iegāju otrā kuģu vadītāju klasē un nosēdos trešajā solā, domādams, lai skaitlis saskan ar mana bunkurīša numuru, kur dzīvošu,

[9] Kalniņš Ernests (1881—1941). Beidzis Mangaļu jūrskolu, Pēterburgā izturējis pārbaudījumu par jūrskolu speciālpriekšmetu skolotāja grādu. Strādājis Mangaļu jūrskolā. Latvijas pirmās republikas laikā beidzis Angļu valodas institūtu un LU Tautsaimniecības fakultāti. K. Valdemāra jūrskolas direktors no tās dibināšanas 1920. gadā līdz savai nāvei. Komunistu spīdzināts un smagi sakropļots, pēc tam nogalināts Rīgas Centrālcietumā 1941. gada jūnijā.

mācīšos un sagaidīšu pavasari. Klasē bijām pagaidām 17 skolnieki, daļa no tiem nepazīstami. Pirmajā stundā smagā, līgojošā gaitā ienāca navigācijas skolotājs Breikšs ar lielu jūras karšu rulli padusē un klases žurnālu rokā. Skolotājs, uzrunājot katru skolnieku par misteru, sarakstīja visus savā žurnālā. Tad, nosaucot klasē sēdošos par džentlmeņiem, piezīmēja, ka navigācijā atlaides nebūs, lai ikviens izlemjot uzreiz — nopietni mācīties vai skolu atstāt. Visi bijām nolēmuši mācīties nopietni... Mācības ar jūras kartēm bija interesantas, jo ar tām saskārāmies pirmoreiz un sapratām arī to, ka šeit tiešām nevar būt atlaides. Mācījāmies divas stundas bez starpbrīža, tad palīdzējām kartes sarullēt un aiznest uz navigācijas ierīču telpu. Skolotājs Breikšs, pīpi kūpinādams, soļoja līdzi, pēc tam angliski pateicās un aizsoļoja uz skolotāju istabu. Starpbrīdī skolnieki pulcējās grupiņās, katrs meklējot paziņu, ar ko kopā braucis uz kuģa vai mācījies.

Starpbrīdis beidzās, mēs izklīdām pa klasēm, un es atgriezos savējā. Nākošās divas stundas bija jūras astronomija. Klasē ienāca skolotājs Brūvelis ar iesauku «Mīlītis». Audzēkņi godbijīgi piecēlās un stāvēja līdz skolotāja atļaujai sēsties. Skolotājs ar šo atļauju nesteidzās, apstaigāja klasi, lai katrā skolniekā tā īsti paskatītos, tad noteica, ka visi, liekas, pazīstami, un atļāva sēsties. Skolotājam bija stalta stāja, labi pieguļošs uzvalks, balts krekls ar apkaklīti, kurā iesieta daudzkrāsaina kaklasaite. Sirmie mati pāršķirti galvas vidū, melnas, īsi apcirptas ūsiņas un nopietna sejas izteiksme, tas saskanēja ar šī cilvēka kustībām un spodri nospodrinātām kurpēm. Savu pasniedzamo vielu skolotājs labi pārzināja un mācīja nevainojami, nekad neatstāja skolnieku pusceļā, ja juta, ka tas mācībās nav visu sapratis.

Pēc tam bija matemātikas skolotājs Šmits, vienmēr pieklājīgs. Ja kāds nepareizi rēķināja uz tāfeles, tad Šmits tam nostājās aiz muguras, ilgi vērojot caur saviem melnajiem raga briļļu stikliem, it kā baidīdamies apvainot ar aizrādījumu, ka uzdevums tiek risināts nepareizi. To viņš darīja tikai pēc brīža un ļoti saudzīgi. Tad vēlreiz visai klasei izskaidroja uzdevumu. Skolotājs bija sava amata meistars.

Tad nāca angļu valodas un jūras prakses skolotājs, skolas pārzinis Freidenfelds, kura melnā ķīļbārdiņa labi papildināja nelielo augumu, raito gaitu. Bija godprātīgs, vienkāršs raksturā un savus priekšmetus labi pasniedza, reizēm mācot arī kuģniecības likumus. Neatceros gadījumu, ka kāds no skolniekiem būtu slikti raksturojis šo skolotāju. Izliekot atzīmes, vienmēr deva iespēju tās izlabot. Otrā kuģu vadītāju klase bija ļoti noslogota ar mācību priekšmetiem, un vīriem, kuri mācījās, vajadzēja turēties dūšīgi, lai visu apgūtu.

Pēc mācībām klasē atgriezos skolas trešajā stāvā, kur visapkārt bija dzirdamas jūrnieku balsis. Bija pirmās kopējās vakariņas pie lielā galda. Es iznesu pamātes ceptos gaļas pīrādziņus un uzaicināju visus uz cienastu. Lielākā daļa kopmītnes iemītnieku bija no jauna pienākuši, tā ka notika iepazīšanās.

Gāja laiks ar rūpju pilnām ikdienām un zvaigžņotām naktīm uz skolas jumta. Šādās naktīs mūs apciemoja skolotājs Brūvelis, kurš centās ienākt lielajā istabā ar bunkurīšiem gar abām pusēm ļoti klusi, jo citādi mēs, viņu sadzirdot, izslēdzām gaismu, it kā neviena tur nebūtu. Skolotājs to zināja un negāja projām,

iekams visi iemītnieki savas durvis nebija atvēruši. To panāca vienkārši, jo skolotājs tikai uzsauca: «Nu, ielasmeitas, nāciet visi ārā!« Protams, ka bija jānāk vien ārā. Nu, tad sākās! Visi uz jumta, visiem skats uz zvaigžņotām debesīm, jautājumi, atbildes un nākošā dienā klases žurnālā atzīmes.

Otrajā klasē eksāmeni bija sevišķi svarīgi, jo izšķīrās, vai saņemsim vai nesaņemsim pirmo — tuvbraucēja stūrmaņa diplomu. Ne viena vien nakts palika negulēta. Tad bija pienācis svinīgais brīdis — zināšanu pārbaude. Klases telpas priekšā ap četrstūru galdu sēdēja skolotāji, sēdēja Jūrniecības departamenta pārstāvji, sēdēja kuģu īpašnieki un tālbraucēji kapteiņi. Skolnieki tika saukti atbildēt grupiņās pa četri. Ieejot klasē, visi izvilkām biļetes, tad atļāva 15 minūtes padomāt, bet pēc tam vajadzēja pa vienam atbildēt. Atzīmes par atbildēm lika visi pārbaudes dalībnieki, bet katrs atsevišķi to ierakstīja savā grāmatiņā. Jautājumus skolniekam varēja uzdot katrs komisijā sēdošais. Kad skolnieks visu bija atbildējis, tad komisijas locekļi nosauca savas atzīmes, kas tika summētas un no tām izlikta vidējā atzīme. Pārbaude bija svinīga un nopietna, pēc tās skolnieki iznāca gaitenī, pamatīgi piesarkuši. Bija arī satraukums par kuģu īpašnieku piedalīšanos, jo tieši darba devēju vērtējums varēja izšķirt daudz. Lai nu kā, arī pārbaudījumi reiz beidzās, un tad kādā priekšpusdienā visi pulcējāmies lielajā klasē, kuru rotāja kuģu modeļi, un svinīgi saņēmām otrās klases beigšanas apliecības. Bija žēl, ka starp mums nebija divu klases biedru, kuriem nebija veicies eksāmenos, varbūt tajā pašā klasē vēl bija jāmācās arī tādēļ, ka mācību laikā sadomājuši apprecēties, ko pēc skolotāja Brūveļa receptes nevajadzēja darīt...

Atvadījāmies no skolotājiem, skolas biedriem un izklīdām kur kurais. Man paredzētais jūras braukšanas stāžs bija izpildīts, tādēļ iesniedzu dokumentus Jūrniecības departamentam un saņēmu tuvbraucēja stūrmaņa diplomu. Biju priecīgs, ka esmu kaut ko paveicis. Darbu laimējās saņemt, kļuvu kapteiņa palīgs uz preču un pasažieru tvaikoņa *«Neptuns»*, kas uzturēja satiksmi starp Rīgu un Kurzemes piekrasti līdz Pitragam Irbes šaurumā. Vasaras mēnešos kuģītis vadāja arī ekskursantus pa igauņu salām, Roņu salu ieskaitot.

Pienāca 1933. gada rudens — laiks, kad atkal jādomā par skolas gaitām. Skaitīju nopelnīto naudu, rēķināju, vai pietiks mācību ziemai, bet neiznāca... Nolēmu mācību posmu laist garām un turpināt strādāt uz *«Neptuna»*. Tā no kuģīša mazā kolektīva atvadījos tikai pēc gada. Pieteicos mācīties kuģu vadītāju trešajā klasē, ko saucām par tālbraucēju stūrmaņu klasi. Tajā ziemā nedzīvoju skolas kopmītnē, bet kopā ar klases biedru Priedīti īrēju 14 kvadrātmetrus lielu istabiņu Trijādības ielā, puskilometru no skolas. Sēdējām tur ar kolēģi, apkrāvušies grāmatām un konspektiem, līdz vēlām nakts stundām.

Trešajā klasē bijām 19 skolnieku. Daudzas svešas sejas, jo gandrīz visi mācījāmies ar lielākiem vai mazākiem pārtraukumiem.

Pavasarī pēc laimīgi nokārtotiem eksāmeniem atkal bija jāmeklē darbs. Man laimējās iekārtoties par otro stūrmani uz tvaikoņa *«Rāmava»*. Kuģoju līdz 1936. gada rudenim, kad iestājos ceturtajā — kapteiņu klasē. Mācības notika jūrskolas ēkas pirmajā stāvā. Bijām pavisam 11 vīri, visi ar lielāku vai

mazāku stāžu kuģu vadīšanā. Atceros, kā skolas direktors Kalniņš mūs mācīja angļu valodā par kravas slēgšanas dokumentiem. Tā bija smaga likumu valoda, kur katram vārdam ir juridiska nozīme. Mācījāmies intensīvi, visā mācību laikā es tikai pāris reižu apmeklēju kino.

Pienāca pavasaris un līdz ar to atkal pārbaudījumu laiks, taču šoreiz pēdējais. Mēs visi pārbaudījumus izturējām un saņēmām skolas beigšanas apliecības. Pēc tās saņemšanas aizgāju uz Jūrniecības departamentu, iesniedzu dokumentus par jūras braukšanas ċenzu un saņēmu diplomu — kapteinis tālos braucienos. Diploms bija ādas vākos, lapas gaiši zaļā krāsā un aprakstītas latviešu un angļu valodā. Cīņa bija izcīnīta un godam sasniegta masta galotne, no kurienes var skatīt visas pasaules jūras...

Arvīds Ludeviks

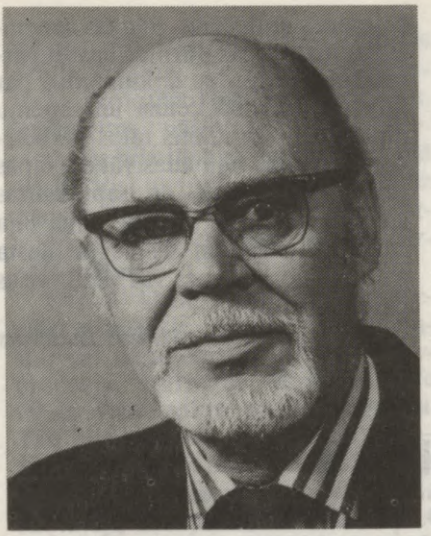
ATMIŅAS PAR BALTIJAS NAVIGĀCIJAS UN JŪRAS MEHĀNIĶU SKOLU

Pēc kara Vācijā kā bēgļi vai «dīpīši» (DP — *Displaced Persons* — pārvietotās personas) atradās lielāks skaits bijušo jūrskolu skolotāju, kas labprāt gribētu strādāt savā profesijā. Diezgan daudz bija arī kādreizējo jūrskolnieku, kas vēlējās turpināt savu izglītību.

1946. gada jūnija beigās pie manis Flensburgā, Vācijas britu zonā, ieradās bijušais Latvijas Tirdzniecības flotes stūrmanis Voldemārs Putns (ar nepabeigtu K. Valdemāra jūrskolas izglītību) un pastāstīja, ka igauņu un lietuviešu pārvietoto personu pārstāvji lūguši atļauju Sabiedroto karaspēka pārvaldei Vācijā dibināt Navigācijas un kuģu mehāniķu skolu Baltijas pilsoņiem, lai tie varētu turpināt vai nobeigt savu II pasaules kara laikā pārtraukto izglītību.

Pēc pārrunām ar attiecīgajiem Britu militārās pārvaldes un UNRRA — *United Nations Relief and Rehabilitation Agency* — Apvienoto Nāciju Palīdzības un reabilitācijas aģentūra — ierēdņiem, kuri neiebilda pret latviešu piedalīšanos šajā pasākumā, kopā ar V. Putnu ieradāmies pie jaundibināmās skolas pagaidu direktora igauņa Dr. Paula Kaura. Viņš mūs uzņēma ļoti sirsnīgi un deva savu piekrišanu, piebilzdams, ka sabiedroto galvenās amatpersonas jau piekritušas skolas organizēšanai ar noteikumu, ka tā darbojas pēc Igaunijas un Latvijas jūrskolu noteikumiem un programmām. Jaundibināmās mācību iestādes rīcībā nodotas slēgtās vācu jūras mehāniķu skolas ēkas un iekārtas.

Dr. Kaurs ierosināja dibināt kopīgu igauņu un latviešu padomi, kuras uzdevums būtu organizēt skolas darbību, kā arī vēlāk to pārraudzīt. Šajā padomē piekrita darboties Georgs Krūmiņš, kurš uzņēmās padomes latviešu grupas priekšsēdētāja amatu, Pauls Neimanis, Krišjānis Sleja, Dagoberts Freidenfelds, Arvalds Kalniņš, kā arī Voldemārs Putns, kurš bija studentu pārstāvis.



Latviešu jūrniecības vēstures arhīva ģenerālsekretārs kapteinis Arvalds Kalniņš

1946. gada 1. jūlijā skolā sākās mācības. Kapteinis P. Neimanis tika iecelts par direktora vietnieku un latviešu nodaļas vadītāju. Par mācību spēkiem no latviešu puses bez jau minētajiem tika pieaicināti: Arvīds Bērziņš, Erihs Breikšs, Arvīds Kārkliņš, Georgs Nīmands, Voldemārs Orle, Edgars Strēlnieks un daži citi. Skolas ierobežotais budžets neļāva pieņemt visus, kas gribēja kļūt par lektoriem.

Atsaucība Baltiešu jūrskolai bija ļoti liela — sevišķi pēc informācijas «Latviešu Vēstnesī» un UNRRA apkārtrakstos. Lūgumi uzņemšanai skolā pienāca lielā skaitā. Par nožēlošanu, daudzi bija jāatraida, jo to iesniedzējiem nebija nepieciešamās pamatizglītības vai jūras prakses. Daži neizturēja medicīnisko pārbaudi. Bija arī viltotu datu piesūtīšanas gadījumi.

Mans uzdevums bija kārtot «zonu vīzas» jeb atļaujas pārcelties no amerikāņu un franču zonām uz britu, kurā atradās Flensburga. Arī iebraucēju — lektoru un studentu — ģimeņu izvietošana bija problēma telpu trūkuma dēļ.

Sākotnējais studentu skaits bija 80, vēlāk tas pieauga. Daudzi no tiem jau bija ieguvuši stūrmaņu vai tuvbraucēju kapteiņu, kā arī 2. un 3. šķiras mehāniķu diplomus Latvijas un Igaunijas jūrskolās un tagad vēlējās nobeigt savu izglītību tālbraucēju kapteiņu vai 1. šķiras mehāniķu apliecību saņemšanai. Mācības notika atbilstoši igauņu, latviešu vai lietuviešu valodā, papildu arī vācu un angļu valodā. Izrādījās, ka tiem, kuri tiešām gribēja mācīties, šāds valodu «sakultenis» nebija šķērslis.

Pirmie eksāmeni tika kārtoti 1947. gada pavasarī. Latviešu kuģu vadītāju nodaļu sekmīgi beidza un tālbraucēju kapteiņu diplomus saņēma četri studenti, to skaitā arī šo rindu autors. Diplomus apstiprināja britu iestādes un Latvijas sūtniecība, kas vēl turpināja darboties Lielbritānijā.

1947. gada aprīlī Britu Kara transporta ministrija pārņēma savā rīcībā septiņus bijušo Baltijas valstu tvaikoņus, kuri pēc kara beigām bija palikuši Vācijas ostās. Sešus no tiem bija iespējams pilnībā apgādāt ar latviešu apkalpēm un vadību. Līdz ar to Flensburgas jūrskolu atstāja arī vairāki lektori.

1949. gadā Baltijas Navigācijas un jūras mehāniķu skola beidza pastāvēt. Tā bija darbojusies ar labiem panākumiem un sagatavojusi lielu skaitu diplomētu kuģu vadītāju un mehāniķu. Daļa bijušo Flensburgas studentu pabeidza vai papildināja savu izglītību citās valtīs, sevišķi Lielbritānijā. Cik zinu, visiem jūrniecības darbā veicies labi. Daži gan «norija enkuru» — uzsāka darbību uz sauszemes.

P. Neimanis un V. Orle, tāpat kā skolas vadītājs P. Kaurs un vēl daži emigrēja uz ASV. E. Breikšs pārcēlās uz Lielbritāniju, bet G. Nīmands — uz Austrāliju. Tagad viņi šo pasauli jau atstājuši un aizzēģelējuši Mūžības jūrā, tāpat kā daudzi citi bijušie Flensburgas jūrskolas lektori un studenti.

Skolas veiksmīgā darbība bija spožs piemērs baltiešu jūrasbraucēju ciešai un draudzīgai sadarbībai. No Narvas līdz Klaipēdai — mēs sapratāmies!

Arvalds Kalniņš
Kārdifa, 1992. gada marts

VĒTRĀ

Jau trešo dienu kuģis neturēja tiešo kursu uz Halli. Ziemeļjūrā trakoja vētra. Augstie viļņu kalni valstīja kuģi. Bija jābaidās, ka kravu neaizskalo jūrā — vedām no Somijas uz Angliju papīrmalku. Turējāmies pret vilni. Mašīnas strādāja ar nepilnu jaudu, lai kuģis klausītu stūrei. Briesmīgas sniega un krusas šaltis triecās pāri komandtilta vēja kliedei. Kapteinis Dreimanis tur stāvēja otro diennakti bez pārtraukuma. Stūresvīram vairs nevajadzēja vērot kompasu, bet tikai turēties pretim priekšā kāpjošiem krācošiem viļņu kalniem, kuri no liela augstuma dārdēdami gāzās virsū kuģa priekšgalam un klāja kravai, putojošās galotnes triekdami pāri augšējā komandtilta vēja aizsargam.

Visa kuģa komanda no priekšgala dzīvojamām telpām bija pārvākusies uz kuģa vidu un brīvvaktī gulēja uz mašīnrūmes greitliņiem (režģi). Labi, ka kapteinis bija tik tālredzīgs. Dienā kāds «devītais» vilnis sašķaidīja daļu priekšgala kravas, un stutmalka aizbēra noejas trepi priekšgala kajītes koridoram. Tur iekšā palikušie būtu aizbērti.

Turpmākos notikumus neviens vairs nevarēja paredzēt. Radists ziņoja laika prognozi — gaidāma viesuļvētras pastiprināšanās. Vairāki kuģi jau sūtīja ēterā SOS signālus — tie gan atradās viņpus Anglijas. Pagaidām mūsu lieliskais septiņtūkstoštonnīgais *«Tautmīla»* varonīgi turējās pretī viļņiem. Neviens — arī kapteinis Dreimanis, vecs jūrasvilks, tādu vētru vēl nebija redzējis. Daži domāja, tas tāpēc, ka kapteinis šajā braucienā, mums par postu, paņēmis līdzi savu sievu.

Es biju pirmais stūrmanis. Mana vakts bija no pusnakts līdz 4.00. Kapteinis uz laiciņu visu atstāja manā ziņā un aizgāja mazliet atpūsties. Man gan šķita, ka nomierināt sievu. Turējāmies pretī vilnim, dažā labā ierakdamies ar degunu. Visapkārt tumsa un sniegavētras rēcošā, krācošā, putojošā stihija. Es, stāvēdams blakus stūresvīram, vēroju kāpjošo baigo ūdenssienu kārtējo reizi nodārdam pār priekšgala kravu. Tas atkārtojās un atkārtojās. Tuvojās kārtējais «devītais». *«Tautmīla»* gan rāpās vilnī, bet tad jau kalns gāzās virsū kuģim, pagriezdams kuģa priekšgalu nedaudz uz labo pusi. Stūresvīrs centās griezt sūri un kuģi izlīdzināt. Tas bija matrozis Miezītis. Piepeši viņš sāka saukt:

— Stūre man neklausa! Stūre man neklausa!

Pielēcu klāt, izķēru ratu no matroža rokām, ripināju strauji uz kreiso pusi. Veltīgi! Lielais, nepaklausīgs kļuvušais gigants griezās vēl pa labi, ļaudamies viļņiem. Secināju — stūresķēde pārtrūkusi. Kuģis sāka drausmīgi valstīties un krakšķēt. Izziņoju trauksmi. Kapteinis momentā bija blakus. Jāmēģina atrast ķēdes pārrāvuma vietu un tā jāsasien. Pasaucu līdzi divus matrožus, un tumsā četrrāpus līdām uz pūpi (kuģa priekšgals) pāri baļķu krāvumam, kur domājām ķēdes pārrāvuma vietu. Tikko paspējām laimīgi tikt pāri krāvumam un nolēkt uz pūpes klāja, kad piepeši atskanēja neparasti baismīgi krakšķi. Atskatījos un redzēju — visa augstā baļķu klāja krava negruva pāri bortam pa kreisi, kā varēja gaidīt, bet kopā ar vareno grotmastu aizgāja pār labo bortu... Klusībā pateicos Dievam, ka mēs visi trīs laimīgi paspējām īstajās sekundēs nolēkt uz pūpes klāja, citādi šajā mirklī mēs atrastos starp dārdošiem baļķiem jūrā.

Meklējām ķēdes pārrāvuma vietu. Domāt un apcerēt nelaimi nebija laika. Pie sektora pārrāvuma nebija. Ķēdes gals vāļājās kaut kur tālāk. Izdevās ieslēgt rokas stūres ratu. Trijatā griezām kuģi iepretī viļņiem. Svīda rīta gaisma. Saskatīju uz midšipa (kuģa vidus) kapteini un ļaudis. Kapteinis māja ar roku, acīmredzot sauca mūs atpakaļ, baidoties, ka viļņi mūs nenoskalo jūrā. Atstāju abus matrožus piesietus pie stūres rata, lai tur kuģi pret vilni, un pats gar lūkas augšpusi lavījos atpakaļ uz midšipu pie kuģa ļaudīm un kapteiņa. Kuģis gan turējās iepretim vilnim ar nenormāli augstu pakaļgalu, jo baļķu lādiņš ar smago tērauda mastu bija noskalots jūrā.

Bet nu sākās cita bēda. Masts gan bija aiz borta, bet karājās vēl nepārtrūkušās vantīs, brīžam triekdamies pret kuģa dibenu un sāniem. Šķita, kāds dauza kuģi ar milzu vāli. Kuģa korpuss regulāri drebēja no šiem triecieniem. Varēja rasties plīsums zemūdens daļā, un tad... Radists jau raidīja SOS signālus. Vajadzēja tikt vaļā no masta triecieniem, pārcirst resnās dzelzs troses. Klājs tukšs, falšborts (kuģa apmale) atlauzts, nepārtraukti pāri gāzās viļņi. Sūtīt tur cilvēkus nozīmē sūtīt tos nāvē. Ko darīt? Pavēlēt nevar. Nedarīt neko — tas nozīmē pakļaut kuģi un visus ļaudis briesmām.

Kapteinis uzrunāja sapulcējušos — vai kāds uzņemtos brīvprātīgi pārcirst troses? Pieteicās vairāki — spilgti parādījās cilvēku gatavība uzupurēties. Kapteinis nozīmēja divus spēcīgākos vīrus — bocmani Vilni Puspēdu un kurinātāju Andreju Cebli. Abus piesējām garās virvēs. Viņiem rokās smags āmurs un cirtis. Abi aizlavījās līdz nolauztā masta celmam, tad noslīdēja līdz atlauztā falšborta malai, kur, kājas pārkāruši pāri bortam, sāka cirst vantis. Tas ilga apmēram stundu, līdz masts aizgāja dibenā. Abus varoņus ar virvēm atvilkām atpakaļ uz midšipa. Baigie triecieni pret kuģa sāniem un dibenu vairs nestindzināja asinis. Turējāmies pretī vilnim. Atradām arī stūres ķēdes pārrāvuma vietu. Savienojām ķēdi ar varenu skavu. Bija jau liela diena.

Viļņos parādījās glābšanas kuģis, pa radio mums jautāja, vai vajag noņemt cilvēkus. Laikam jau izskatījāmies ļoti bēdīgi — grotmasts nolauzts, pakaļgals nenormāli gaisā, priekšgals rokas vilnī. Kapteinis pateicās par piedāvāto palīdzību — sūces vēl nebija. Pagaidām vēl turējāmies paši, un kapteinis glābē-

jiem palīdzību atteica. Taču viņi palika tuvumā, domādami, ka mūsu kuģis ies dibenā. Šie «jūras pirāti» — glābšanas kuģi — bēdīgu galu vien gaida, jo tad glābjot var labi nopelnīt — tāpēc viņiem arī ir iesauka «pirāti».

Naktī pēc zvaigznēm skrejošo mākoņu skrandās biju noteicis kuģa atrašanās vietu. Ar vētru bijām aizdzīti tālu no kursa uz dienvidiem. Tuvākā osta izrādījās Kukshāfene. Virzījāmies turp. Iebraucot ostā, uz muliņiem mūs sagaidīja daudzi reportieri un fotogrāfi. Mūsu lepnais septiņtūkstoštonnu skaistulis ar savu bēdīgo izskatu viņus piesaistīja. Bet cilvēku sīkstums un neatlaidība uzvarēja vētru. Šajā 1936. gada oktobra vētrā gan aizgāja bojā Latvijas kuģis *«Helena Faulbaum»* Skotijas rietumu piekrastē.

Ostā es apjautājos kapteiņa Dreimaņa kundzei, kā viņa jutusies vētras laikā. Viņa teica, ka, vīram nonākot lejā, kajītē, abi, uz ceļiem nometušies, lūguši Dievu. Var jau būt, ka arī Dievs palīdzēja...

Jānis Krēsliņš

BEZ IEPRIEKŠĒJA NODOMA

Kad 30. gadu sākumā mācījos Liepājas tehnikumā, man patika brīvajos brīžos pastaigāt pa jūrmalu un ostas mola līdzeno daļu, no kuras bija plašāks un tālāks skats līdz apvārsnim, kur jūra it kā sastapās ar debesīm. Kad plosījās rudens vētras, sevišķi varēja izjust jūras spēku un varenību. Pat pilnīgi rāmā laikā nekad nešķita, ka snaudošais jūras līmenis būtu tieši tāds pats kā vakar vai aizvakar. Toreiz nekad neienāca prātā, ka arī es kļūšu par jūrnieku. Manā ģimenē jūrnieki nekad nebija bijuši.

Pēc skolas beigšanas bija jāsāk domāt par nākotni. Bijām trūcīgi — mana māte bija vienīgā apgādniece man un saviem darba nespējīgajiem vecākiem. Tāpēc arī necerēju studēt, lai neuzveltu mātei liekas rūpes vairākiem gadiem. Vispirms izšķīros nokārtot obligāto karadienestu, lai pēc tam varētu netraucēts meklēt darbu savā specialitātē — elektrotehnikā. Tā arī 19 gadu vecs brīvprātīgi aizgāju uz pusotru gadu, kā toreiz smējās, «kroņa maizē».

Kaut arī biju elektrotehniķis, savā specialitātē karadienestā netiku nozīmēts, bet mācījos par spridzinātāju Sapieru pulkā. 1935. gadā pēc instruktoru rotas beigšanas biju Sapieru pulka virsnieku vietnieku kursos, kad nāca paziņojums, ka pēc vairāku gadu pārtraukuma atkal atvērs Karaskolu un šoreiz arī ar jaunu nodaļu — Kara flotes virsnieku sagatavošanai. Blakus parastajiem noteikumiem un derīguma pārbaudei nākošajiem jūras kadetiem vajadzēja būt 21 gadu veciem, bija jāiztur eksāmeni matemātikā, fiziskajā ģeogrāfijā un vismaz 2 svešvalodās. Tā kā man tikai nākošajā ziemā būtu 20 gadu, tad vecuma ziņā biju piemērots, matemātika mani nebaidīja, vāciski runāju diezgan labi, krievu valoda bija apmierinoša, mazliet biju mācījies

arī franču valodu. Tehnikumā gan nebiju mācījies fizisko ģeogrāfiju. Bijām Sapieru pulka vasaras nometnē Salaspilī, kad 1935. gada augustā pieteicos eksāmeniem Rīgā. Kad dabūju zināt, ka uzņems tikai 8 no vairāk nekā 120 kandidātiem, tad jau nu gan šķita, ka ir maz cerību būt šo astoņu vidū. Tomēr, kad pēc veselības un zināšanu pārbaudes paziņoja astoņu uzņemto vārdus, arī es biju to vidū. Biju kļuvis par jūras kadetu. Tā nu bez iepriekšēja nodoma bērnībā un skolas gados tapu par jūrnieku.

Četru gadu mācību programma nākošajiem Kara flotes virsniekiem, pēc manām domām, bija sastādīta ļoti prātīgi. Pirmajā gadā katru dienu, kad bijām «malā», bija teorētiskās mācības navigācijā, jūras astronomijā un citos priekšmetos, kuros mums 1936. gada rudenī bija jāiztur eksāmeni, lai tiktu uzņemti K. Valdemāra jūrskolā. Man un vēl diviem kolēģiem, kuri arī nebija vidusskolā mācījušies angļu valodu, vēl piedevām bija intensīvs kurss angļu valodā. Bijām ieskaitīti Mīnu divizionā Bolderājā, un četri no mums skaitījās tralera *«Imanta»*, otri četri — tralera *«Viesturs»* komandā. Katru rītu pirms brokastīm bija airēšanas apmācības. Sākumā likās, ka delnu locītavas paliks stīvas un sāpīgas visu mūžu, jo smago kuģu glābšanas laivu airēšana ir pavisam citāda nekā pavizināt savu meiteni pa kanālu gar Bastejkalnu. Priekšpusdienās dabūjām pakāpeniski iepazīties ar visiem kuģa netīrajiem un smagajiem darbiem. Ja bocmanis nevarēja atrast neko citu, tad jau vienmēr uz metāla klāja varēja atrast kādu rūsas plankumiņu, kas bija jānoskrāpē līdz spožam metālam un tad jānokrāso. Teorētiskās mācības bija pēcpusdienās. Jāatzīstas, ka dažreiz pēc īsti smaga rīta cēliena darba un labi paēstām pusdienām pēcpusdienās acu plakstī kļuva tik smagi, ka varītēm gribēja krist uz leju. Diemžēl klase bija tik maza, ka katrs lektoram bija redzams kā uz delnas. No nosnaušanās nekas nesanāca...

Arī braucienos darījām visus kuģa darbus «no apakšas līdz augšai«. Iesākām par kurinātāju palīgiem — abi traleri bija ar tvaika mašīnām. No sākuma ogles nepavisam nevēlējās nogulties plānā kārtiņā tālāk kurtuvē, bet mēdza sakrist pašā kurtuves priekšā augstā kaudzē. Tad iznāca liels un varen karsts papildu darbs, ar smago dzelzs kruķi ogles izlīdzinot un iestumjot dziļāk kurtuvē. Vainojām gan kurtuvju mazās durvis, gan ogļu lāpstas. Mūsu apmācītāji tikai smīnēja... Pēc pāris nedēļām kurtuvju durvis laikam gan bija lielajā karstumā izpletušās lielākas un lāpstām slepus bija ielikti jauni kāti, jo ogles sāka krist, kur vēlējāmies, un smago kruķi vajadzēja lietot pavisam reti... Sekoja pāris mēnešu tvaika mašīnu telpā. Pāris reižu vasarā dabūjām arī piedalīties ogļu bunkuru piepildīšanā no ogļu kaudzēm krastā.

Uz vasaras beigām jau bijām teorētiskajās zināšanās par navigāciju, jūras praksi u. c. tik tālu, ka sākām dienestu uz traleru komandtiltiņiem. Bija jau kaut kāda jēga par kuģa vadīšanu, stūrēšanu, signalizēšanu. Tāpat bijām jau pietiekami apmācīti zēģelēšanā, lai sāktu zēģelēt bez uzraudzības un pamācībām. Bieži sestdienās pusdienas laikā, kad apmācības šai nedēļai bija pabeigtas, kuģis sakārtots *«ship shape»* un jau gatavojāmies iet malā, lai pabūtu ar savām meitenēm, pēkšņi signālmastā pacēlās karodziņu signāls:

«Jūras kadetiem izvest zēģelēšanas apmācības». Tas nozīmēja, ka nolaida smagās kuģa laivas, uz tām uzcēla mastu ar burām, katrā iesēdināja 2 kadetus — un «Ahoi!». Divas laivas zēģelēja pa Buļļupi līdz Lielupes grīvai, pa Rīgas līci līdz Daugavai un atpakaļ uz Buļļupi — starta vietu. Otras divas laivas brauca pa to pašu maršrutu pretējā virzienā. Braucieni izveidojās par zēģelēšanas sacīkstēm — kura laiva būs pirmā atpakaļ pie kuģiem! Kas atgriezās pēdējie, dabūja dzirdēt varenas zobgalības. Tomēr bija skaisti, kaut arī vasarā vējš bieži bija ļoti vājš un, nokavējot pusnakti, īso gabalu pret straumi pa Lielupi vai Daugavu līdz kuģiem Buļļupē kādreiz nācās zēģelēt stundām. Bijām apsolījušies airus nekad nelietot. Tā bija laba skola, jo iemācījāmies labvēlīgu vēja pūsmu izmantot visā pilnībā. Tikai meitenes sestdienās veltīgi izgaidījās savus jūrniekus...

Pienāca rudens. Kaut arī strādājuši bijām smagi, tomēr sākām iemīlēt savu izvēlēto nākotnes darbu, par ko paši bijām pārsteigti. 1936. gada rudenī sākām mācīties K. Valdemāra jūrskolas 3. klasē. Jūrskolu nobeidzām 1938. gada pavasarī. Vasarā bijām piekomandēti vai nu Mīnu, vai Zemūdeņu divizionam. Kara skolu beidzām 1939. gadā, četri gadi bija pagājuši ātri. Teorētiskās zināšanas bija plašas, bet zinājām, ka vēl daudz darba gaida nākotnē, lai tās varētu izmantot praktiskā kuģa vadīšanā. Mani dienestam nozīmēja uz zemūdenes *«Ronis»*. Mans komandieris bija komandkapteinis Hugo Legzdiņš, kura vārds lasītājiem droši vien pazīstams.

Manas jūrnieka gaitas tomēr bija īsas. 1940. gada jūlijā zemūdenes ieskaitīja Baltijas jūras sarkanajā flotē un līdz gada beigām virsniekus citu pēc cita atvaļināja. Personiski es vairs nekad savas jūrnieka gaitas neturpināju.

Kad pēc visiem juku laikiem 1949. gadā nonācu ASV, biju Savienoto Valstu flotei par vecu. Bija jāgādā par ģimeni, un nevarēju ziedot divus gadus, lai iegūtu ASV tālbraucēja kapteiņa tiesības un strādātu tirdzniecības flotē.

Ko man devusi iepazīšanās ar jūru un kuģiem?

Pirmkārt, esmu iemīlējis jūru ar tās mūžīgo mainīgumu un reizē mūžīgo pastāvību — jūra bija tāda pati pirms desmittūkstoš gadiem un tāda būs arī pēc desmittūkstoš gadiem. Otrkārt, esmu sapratis, ka jūra dod cilvēkam īstu brīvības sajūtu, ko netraucē nekas, jo visapkārt ir tikai ūdens. Treškārt, apzinoties jūras milzīgo spēku, esmu jutis lepnumu, ka, būdams tikai niecīgs cilvēks, varu stāties pretim šim milzīgajam spēkam un to pievārēt. Tās ir sajūtas, kuras man grūti izteikt vārdos, jo to īsteni var izdarīt tikai dzejnieks.

Latviešu jaunekļi! Vai esat gatavi dažreiz smagam fiziskam un garīgam darbam, lai gūtu šīs brīvības un varenības izjūtas? Ja esat, tad ejiet senajo kuršu, Kurzemes un Vidzemes jaunekļu gaitas, kas burukuģos zēģelēja pa visas pasaules okeāniem, turpiniet Latvijas Valsts neatkarības laika K. Valdemāra jūrskolas absolventu ceļus, kuri apbraukāja visas pasaules jūras!

Celiet atkal godā latviešu jūrnieku slavu!

Austris Ķirsis
Sietla, 1992. gada marts

MĒS BIJĀM SEPTIŅI

Es toreiz tiecos pēc jūras zinībām un jūras plašumiem, pēc fantastiskiem piedzīvojumiem, jo biju uzaudzis jūrnieku un zvejnieku ģimenē. Lai iestātos jūrskolā, vajadzēja braukšanas praksi.

1940. gadā, pamezdams Liepājas Lietišķās mākslas vidusskolas trešo kursu, kļuvu kuģa puika uz Freimaņa kuģa *«Turaida»*, pēc tam uz *«Kandava»* un, beidzot, uz Kalniņa rēderejas tirdzniecības kuģa *«Kalpaks»* par kurinātāju.

Sākumā uz kuģa *«Kalpaks»* par kapteini bija sirmais, labsirdīgais M. Veide. Viņu drīz nomainīja kapteinis E. Veinbergs.

Pēc varas maiņas daļu komandas nomainīja ar krieviem.

Mums vairs nebija jāsadarbojas ar rēdereju, bet gan ar visuvareno «Morflot». Tā izdeva likumus un instrukcijas, noteica algu, ēšanas naudu, atvaļinājumus un vispār bija kungs un pavēlnieks.

1941. gada pavasarī mēs piestājām ar kuģi pie Rīgas ostas elevatoriem, lai aizvestu graudus uz Vāciju — Hamburgu. Hamburgā uz mūsu kuģa uzlādēja svina un misiņa bluķus Padomju Savienībai — izkraušanai Ļeņingradas ostā. Tur ieradāmies maijā. Pirmais iespaids bija ļoti drūms. Ostas teritorijā nekārtība. Komandai izdeva caurlaides, ar kurām mēs varējām iziet ārpus ostas teritorijas. Zaļo kartona gabaliņu, uz kura blakus sirpim un āmuram bija uzrakstīts uzvārds un vārds, salīdzināja ar līdzpaņemto pasi. Tā toreiz vēl bija mūsu Latvijas Republikas pase, rakstīta latviešu valodā. Tā kā sargi — muitnieki zināja tikai krievu valodu, viņiem bija vienalga, vai parāda angļu, vācu vai kādā citā valodā rakstītu dokumentu. Lielajā ostas teritorijā celtņi, autokāri bija liels retums. Vagonetes stūma ostas strādnieki — sievietes, vīrieši un pat bērni. Visapkārt izvietoti lozungi un plakāti — uz noliktavu, krogu, ostas kantoru sienām un jumtiem, pat uz tualetes mājiņu jumtiem. Lozungu teksts vienveidīgs — par plašo, neaptveramo, nesatricināmo un neuzvaramo dzimteni un tās izcilo vadoni.

Vietējie dokeri uz citu valstu jūrniekiem skatījās ar neuzticību. Ostas teritorija pilna ar krodziņiem, visi izvietoti koka baraku tipa namiņos. Krodziņu nosaukumi dažādi — «Anna Kareņina», «Franču Mērija», «Karalis un karaliene». Mēs iegājām «Neptūnā». Divas palielas telpas, zemi griesti, apmetums nodrupis, logi mazi, daudzrūšu, zirnekļu pilni, mušu — miljons. Apmeklētāju daudz — vietējie ostas strādnieki — vīrieši, sievietes un pusaudži. Kņada, lamāšanās, piesaucot «māti» daudzstāvīgos vārdos. Pusaudži diedelēja naudu un papirosus. Krodziņos varēja dabūt degvīnu, alu, dažas šķirnes saldo uzlējumu un sviestmaizītes ar sieru, desu vai zivi.

Ostā un tās apkārtnē mums nemitīgi uzmācās ar jautājumiem: «Čto prodajoš?» To darīja pat 10—12 gadu veci zeņķi. Visi gribēja šai zemē dzīvot un valkāt kaut ko labāku nekā «fufaiku» un kirzas zābakus, kas krieviem bija it kā tradicionālais tautas tērps. «Andelēšanās» gāja vaļā. Tad uzreiz svilpiens — un pircēju banda pazuda ar visām mantām.

Ļeņingrada bija netīra, piegru-

žota un tumša. Izskatījās, ka māju fasādes nav krāsotas kopš nodošanas ekspluatācijā. Vakarā uz ielām cilvēku maz, tie cenšas iespējami ātri nozust dzīvokļos.

Ostā uzņemam graudus Vācijai. Nākamajā dienā jāiziet jūrā, ceļš ved uz Štetīni. Gaiss pilns kara nojausmu, visur dzirdamas klusinātas runas: būs karš! Bet kas ar ko karos? Spriežam arī mēs. Padomju Savienība ar Vāciju nekaros, jo noslēgts līgums. Bet ar ko tad? Varbūt šeit kara nebūs? Vācija izkarosies ar Angliju, Franciju, Norvēģiju — un būs miers? Naivi domājām un «gudri» spriedām...

1941. gada jūnija sākumā esam Somu līcī. Pretim Helsinkiem ir kaucošā boja, ierīkota, lai kuģi uzmanītos no sēkļa. Migla tāda, ka vai ar pirkstu acī dur, neko neredz, bet boju nedzird. Es — kurinātājs — nostrādāju savu vakti no 24.00 līdz 4.00 rītā un gāju kubrikā atpūsties. Pēkšņi mani modina kolēģi un saka, ka esam uzskrējuši uz sēkļa.

Izskrienu arī es uz klāja, lai gan no noguruma neko nevaru aptvert un saskatīt. Visi kliedz, lamājas. Vecākais mehāniķis — krievs, nesen atsūtīts no Odesas, kliedz: «Sabotaž!» Viņš esot komunists un tā to lietu neatstāšot. Visus latviešus esot jānodod tiesai. Mehāniķis deva komandu matrožiem, lai tie sāk nolaist glābšanas laivas. Tad iejaucās kapteinis un atgādināja — ka vecākā mehāniķa vieta ir mašīnrūmē, bet ne uz klāja, un viņam nav tiesību dot komandas. Saraušanās, dūru vicināšana, lamāšanās. Pa to laiku kuģa pakaļgals jau pamazām grimst dziļāk un dziļāk. Kuģa rūmēs atrodas graudi, un, kuģim sasveroties, tie pārvietojas tāpat kā ūdens.

Kapteinis dod komandu radiotelegrāfistam raidīt ēterā SOS signālu. Kaucošā boja, kas visu laiku klusēja un kuras dēļ mēs cietām avāriju, pēkšņi sāk kaukt. Ļeņingrada — sešu stundu braucienā, Tallina — trīs četru, bet Helsinku osta — trīs stundu braucienā no vietas, kur notika avārija. Pēc divām stundām no Tallinas atskrien krievu velkonis «*Signal*», tad ierodas kuģis no Ļeņingradas un ledlauzis no Helsinkiem. No katra krievu velkoņa uz mūsu kuģa uzkāpj pārstāvji — priekšnieki no «Morflot», robežsargu virsnieki, čekisti.

Kapteiņa kajītē notiek vētraina spriešana. Kapteinis un pirmais stūrmanis, kura vakts laikā uzsēdāmies uz sēkļa, nevar pierādīt, ka boja nav darbojusies un bijusi bieza migla. Visa komanda esot latviešu sabotieri. Visus jānoņemot no kuģa un jānodod tribunālam!

Tiek nospriests, ka ūdenslīdējam jāapskata kuģa korpusa zemūdens daļa, bet graudi jāpārsūknē baržās. Gaidām baržas, bet tikmēr kuģa korpuss grimst arvien dziļāk ūdenī... No somu palīdzības krievi atteikušies, jo vajadzīga valūta un būs liela galvas mazgāšana, ja viss netiks saskaņots ar Maskavu.

Tiek dota komanda kurtuvēs izdzēst katlus, izlaist tvaiku. Trešā un ceturtā rūme jau ir zem ūdens. Tuvumā dežurē somu palīgkuģi ar liellaivām, bet, tā kā nav dota mūsu, t. i., krievu piekrišana pieņemt palīdzību, tie stāv bezdarbībā. Te nu var pārliecināties par krievu neizdarību un birokrātismu. Nesagaidām krievu baržas ne no Tallinas, ne Ļeņingradas. Beidzot tiek lūgti somi, bet viņi tagad pieprasa dubultu samaksu.

Pēc ilgām sarunām, piepalīdzot tulkam angļu valodā, kuģi sāk izsūknēt. Bojājumi nav lieli, braucam paši uz Tallinas ostu. Kaptei-

nis, stūrmaņi un mehāniķi tiek saukti «uz kafiju» «Morflot» pārvaldē. Cik noprotams, notiks visas šīs lietas izmeklēšana.

1941. gadā naktī no 21. uz 22. jūniju, stāvot Tallinas ostā, rīta pusē debesīs pamanām lidmašīnas, kas manevrē, šaujot trasējošās lodes. Visa komanda salasās uz klāja un vēro. Dažas minūtes pirms pieciem pa radio no Maskavas ziņo, ka Vācija sākusi karu ar Padomju Savienību. Ostā ir diezgan daudz karavīru un matrožu.

Pēc dažām stundām var vērot, ka pienāk pastiprinājumi. Pa ielām un ostas rajonā maršē karavīri, jūrnieki, braši dziedot: «Za Staļina, za rodinu!» Kapteinis Veinbergs saņem radiogrammu, ka kuģim 24 stundu laikā jābūt pārkrāsotam pelēkā aizsargkrāsā un jānoorganizē jūras vakts — kuģi jātur zem tvaika. Uz mūsu kuģa piekomandē apbruņotus matrožus ar virsniekiem, kuri novēro katru mūsu soli.

Pienāk liktenīgais 29. jūnijs 1941. gadā. No rīta sešos kapteinis Veinbergs izsauc mūs, septiņus komandas locekļus, uz kuģa salonu pie sevis. Tie ir I stūrmanis Ēvalds Pelnis, III stūrmanis Aleksandrs Salmiņš, radiotelegrāfists Jānis Erlickis, bocmanis Laimonis Jākobsons, matrozis Ādamsons un vēl viens kurinātājs, jauns cilvēks, vārdā Ilmārs, kura uzvārdu neatceros.

Kapteinis Veinbergs nolasa telefonogrammu, ka mums visiem septiņiem nekavējoties jāatstāj kuģis un jāierodas Tallinas ostā pie «Morflot« priekšnieka, līdzi ņemot personiskās mantas. Meklējam ostas priekšnieku vispārējā haosā, jo notiek steidzīga visu iestāžu evakuācija. Beidzot atrodam viņu kabinetā, mierīgi dzerot tēju. Vīrs jūrnieka formā ar kapteiņa uzplečiem brīnās par mums — kas mēs tādi, no kurienes? Kļūstam priecīgi, ka varēsim doties projām. Bet nekā. Zvanīšanās, izprašņāšana, noskaidrošana un beidzot — apmulsums. Priekšnieks saka, ka mūsu lietu noskaidros. Tikmēr varam pastaigāties pa pilsētu. To, ka Rīga vāciešu ieņemta un vācu karaspēks jau virzās uz Tallinu, mēs nezinājām...

Pirmais stūrmanis, paredzot šajā lietā sliktu galu, ierosina iepirkt šokolādi un doties pa mežiem uz Rīgas pusi. Bet mēs taču neko sliktu neesam darījuši?! Viss noskaidrosies, un tad mēs brauksim uz Rīgu. Ak, mēs lētticīgie «letiņi», mēs nezinājām, ka krievs ir krievs un komunisms ir sliktāks nekā «brūnais mēris«.

Staigājot pa pilsētu, ievērojām, ka mums seko. Pēcpusdienā atkal ierodamies pie «Morflot» priekšnieka. Tagad viņš netur par vajadzīgu kaut ko paskaidrot vai pierādīt. Pa diviem mēs tiekam kaut kur vesti ar vieglo automašīnu, blakus atrodoties plintniekam, kas smird pēc «dusta». Esam uztraukušies par savu turpmāko likteni. Domājam — uz nošaušanu. Tomēr vajadzēja klausīt pirmo stūrmani... Ar šautenes laides galu piepalīdzot, tiekam dzīti pa garu, patumšu koridoru. Tā ir galvenā čekas mītne Tallinā. Visapkārt durvis, visapkārt kliedzieni, raudas, klusas lūgšanas pēc ūdens. Tiekam iegrūsti pustumšā būcenī, karstā un smirdošā. Telpa ir apmēram piecus kvadrātmetrus liela, par sēdēšanu nav ko domāt.

Tad mani izsauc un ved pa koridoriem. Telpā, kurā mani ieved, ir vairāki armijas drēbēs tērpti vīri ar zilām cepuru virsām, redzu pakavveida dzelzs apkalumus grīdā. Es momentā iedomājos elektrisko krēslu, jo dzelzs apkalumos nostiprināts stāv krēsls ar kaut kādām

saitēm un sprādzēm. Man liek apsēsties uz šī krēsla, un manu acu priekšā pavīd visa īsā dzīve: māte, tēvs, Liepāja, draugi. Es nespēju vairs sakarīgi domāt. Trīcu pie visām miesām un gaidu momentu, kad pārtrūks dzīves pavediens. Attopos no briesmīga sitiena pa galvu. Man kaut ko jautā, bet man birst asaras. Par ko? Pret mani taču nav izvirzīta apsūdzība, esmu tikai aizturēts uz aizdomu pamata. Kādēļ man lauž rokas, plēš drēbes, kādēļ mani mežonīgi sit?

Mani izģērbj kailu, izskata, izčamda, ar steku spēcīgi iesit pa kāju ikriem, un es nokrītu. No deguna pil asinis, acis sasistas, es gandrīz neko neredzu. Tad tiek turētas rokas, bet kājas piesprādzētas pie grīdas ar sprādzēm. Ar tādu kā āķi vai stiepli pārbauda taisno zarnu, vai nav kas noslēpts. Naktī mūs ar mašīnu pārved no čekas uz cietumu. Mani bēdu brāļi arī visi sasisti, ar uztūkušām lūpām, acīm, saplēstām drēbēm. Līdzpaņemtās mantas — akordeonu, uzvalku, kurpes, mēteli, zābakus — visu atņem, atstāj tikai vienu pāri veļas. Ādamsons — basām kājām. Cietums izvietots bijušā cietokšņa ēkā. Kamēr tiekam līdz trešajam stāvam — 348. kamerai —, mūs vēl divas reizes izģērbj un līdz pēdējai vīlītei pārbauda. Šeit gan vairs nesit un nespīdzina. Kamerā jau ir trīs igauņi — vecs jūrnieks, grāmatvedis un ārsts.

1941. gada 3. jūlijā no rīta mūs ar dažām palikušajām mantām izdzen cietuma sētā. Apkārt karavīri — čekisti ar vilku sugas suņiem. Jātup uz ceļiem, jo tiekam brīdināti: kas piecelsies, tiks nošauts bez brīdinājuma! Sarunāties nedrīkst. Notupam līdz vakaram. Kājas sāp, rauj krampji. Savas vajadzības kārtojam tāpat, tupot uz ceļiem. Karavīri ņirgājas. Daži ieslodzītie pagībst, jo laiks ir karsts un noslēgtajā pagalmā karsē kā cepeškrāsnī. Atveras vārti — atkal tiekam brīdināti: ejot nesarunāties, neskatīties apkārt. Šausmīgi gribas dzert. Lūpas, galva, acis — viss apkaltis asinīm. Ūdens nav, un neviens to arī nedotu, ja prasītu...

Vilciena sastāvs ļoti garš, vagonu daudz, pie aizrestotā lodziņa nedrīkst rādīties, sargi dur ar štikiem. Vagons mazs, stāvam cieši cits pie cita. Mūs grib vest uz Ļeņingradu, bet pēc 3 — 4 stundām griežamies atpakaļ, jo vācieši sabombardējuši līniju. Mūs novieto ostas rajonā. Nākošajā rītā ar «mātes« saucieniem uz lūpām un štiku skubināti, mēs tiekam izdzīti no vagoniem un atkal tupam uz ceļiem — karstā saulē, bez pilītes ūdens.

Tad gājiens kolonnā pa seši uz kuģa pusi. Tas izrādās mūsu tvaikonis *«Saule«*, komanda stāv kur kurais. Ejot pa laipu, mūsu pirmais stūrmanis E. Pelnis saka it kā sev: «Būsim trešajā rūmē, zem vēja rores.» Naktī *«Saules»* jūrnieki mums nolaiž pa vēja rori piecus klaipus baltmaizes, konservus un divlitru kanniņu ar pienu, ko izdalām slimajiem. Nākošajā rītā dzirdam, ka produktu nosviedēju čekisti uz kuģa klāja nošāvuši. Cik taisnības, cik nē — nezinu. *«Sauli»* pavada četri mīnu traleri. Tualete ierīkota kuģa pakaļgalā, tā ir kopēja, uz to izlaiž vīrieti un sievieti reizē. Sargiem ir bauda un prieks vērot notiekošo.

Ļeņingradā mūs atkal sadzen lopu vagonos — aizrestotiem logiem, nārām divos stāvos un parašu vidū. Atkal 60 — 70 cilvēku vagonā. Ļoti karsts, ēst nedod, dzert arī ne. Beidzot trešajā dienā katrs saņemam 100 gramu maizes un mazas, ļoti sālītas, bojāties sākušas

zivteles. Saēdāmies šīs zivteles, bet ūdeni nedod. Dedzina rīkli, barības vadu, kuņģi, bet mums saka: «Vodi ņetu,» — lai gan stāvam Ņevas krastā. Sutināmies savos skārda vagonos, jo jumti vagoniem no plāna skārda.

Stacijās ilgi stāvam, gaidot brīvu ceļu, jo kara transportam «zaļā gaisma». Apkārt salasās vietējās sievietes, puspliki bērni. Skan kliedzieni, lamas: «Fašisti, izvergi, ubiķ.» Sievas uzkrīt vienam ieslodzītajam, kas mēģina iet pēc karstā ūdens, un to nežēlīgi sasit. Turpmāk mēs baidāmies iziet no vagona — lai gan sargu pavadībā, tomēr bail. Braucam jau divas nedēļas. Ēdienreizēs (pāris dienās — reize) siļķītes, ūdens, maizes nav. Utis, netīrumi, dizentērija. Esam aplipuši ar tādu kā kraupi, visa miesa vātīs, čūlās, nav spēka.

Klāt Molotovas stacija (Perma). Šeit lielajā pārsūtīšanas lēģerī sadzīts tūkstošiem nelaimīgo, kas nezina savu vainu. Nedēļu nīkstam kopā ar kriminālistiem. Tad trīs dienas tiekam dzīti pa smilšainiem, mālainiem, lietus laikā neizbraucamiem ceļiem. Cits citu atbalstām, cits citu velkam — atpalikt nedrīkst, jo tad norīb šāviens un vienas dzīvības, kaut arī vārgas, vairs nav. Kad tiek dota pavēle — «stoi — perekur», katrs nokrīt, kur var, bet pēc tam šausmīgi grūti piecelties, kājas neklausa, muskuļus lauž, asinis necirkulē, ej kaut rāpus.

Klāt liela upe, kuras otru krastu nevar redzēt, — Kama. Tiekam sadzīti baržās. Karavāna gara — saskaitījām vienpadsmit baržu. Mūs velk velkonītis. Baržas virsa nosegta ar koka vairogiem, tikai izeja uz tualeti atstāta brīva. Uz turieni atkal laiž pa diviem — vīrieti un sievieti vienlaikus. Apsardze ņirgājas un ar štiku baksta mums dibenus.

No Soļikamskas sadales punkta ejam kājām līdz Kakošinas sādžai, tas ir, apmēram 25 km. Sādžā atpūšamies vienu diennakti, guļam zemē un esam laimīgi, jo ļauj gulēt.

Mūs apbrīno ciema iedzīvotāji. Karavīri viņiem stāsta, ka mēs esot fašisti, kas noķerti pēdējā minūtē. Mēs esot tie, kas izraisījuši karu un uzbrukuši viņu dzimtenei. Sādžinieki lamājas, puišeļi sviež ar akmeņiem.

Dodamies tālāk un lietainā pēcpusdienā apstājamies pie lēģera vārtiem, uz kuriem ir uzraksts: «Darbs — goda un slavas lieta!» Lēģera nosaukums — «Azlas». Ko tas nozīmē, līdz pat šai dienai nezinu. Mums ierāda koka barakas, kas celtas no guļbaļķiem akas grodu veidā. Gar abām malām divstāvīgas nāras, gulēšana uz plikiem dēļiem. Pa vidu dzelzs krāsniņa, lodziņi mazi. Pie durvīm muca ar ūdeni dzeršanai. Pie ieejas vējtvere.

Kad mūs 1941. gada augusta beigās nometināja šajā lēģerī, tad te jau atradās daži latvieši. Arī viena neliela auguma sieviete, ļoti novājējusi, kas šeit šuva darba cimdus. Tā bija mūsu Latvijas miljonāre, «Jaunāko Ziņu» izdevēja Emīlija Benjaminas kundze. Tai laikā viņa jau slimoja ar dizentēriju. Emīlija Benjaminа nomira 1941. gada 25. decembrī. Pirms nāves viņa man uzdāvināja savu zīda mutautiņu ar viņas iniciāļiem «E» un «B», jo viņa mani sauca par dēliņu. Diemžēl kabatas lakatiņš daudzajās apskatēs nozuda.

Divdesmit gadu vecumā es svēru trīsdesmit astoņus kilogramus. Mēs pastāvīgi bijām šausmīgā badā, izcīnījām kautiņus pie izgāztuvēm, pie atejām, jo dažreiz kuņģis visu nepārstrādāja. Mēs to visu savācām, skalojām, vārījām par jaunu, pieliekot liepu mizas, ādas gabalus no

veciem kirzas zābakiem, dažādas zāles, nātres un nosprāgušu, sapuvušu zirgu gaļu, kas iepriekš bija aplieta ar «karbolku».

Bēgšanas mēģinājumi notika diezgan bieži. Bet tie beidzās nesekmīgi. Meži neiedomājamā plašumā, apkārt purvi, knišļi, dunduri, vasarā bez marles maskas uz sejas mežā nerādies. Sevišķi indīgi ir knišļi kniepadatas galviņas lielumā. Viņu koduma pampums turējās vairākas dienas un ļoti sāpēja. Apkārtējos ciemos tāds bēglis nedrīkstēja rādīties, jo visi iedzīvotāji brīdināti — parādoties bēgļiem, tūlīt ziņot. Reiz vasarā no meža darbiem pazuda trīs igauņu meitenes. Viņas meklēja četras dienas. No rīta, kad mūs dzina cauri caurlaides vārtiem, pie tiem, astoņu apsargu un divu suņu ielenktas, stāvēja pilnīgi kailas divas no pazudušajām meitenēm. Trešā gulēja zemē nošauta. Meiteņu miesa bija vienās vātīs un suņu kodumos. Sejas sasistas, uztūkušas.

1942. gada pavasarī mani un manus biedrus jūrniekus pārsūtīja uz lēģeri «Ņižņijborovaja» — 5 km attālumā. Patiesībā tas bija liels izmeklēšanas izolators. Mani tur turēja 19 diennaktis, dienās ļāva gulēt, bet naktīs sauca uz nopratināšanu. Šausmīgi sita ar dūrēm un nagana spalu, spārdīja kājām.

1942. gada beigās man ar parakstu bija jāapliecina, ka esmu lasījis spriedumu, ko pasludināja tā saucamā troika. Sods — politiskais pants — 58. paragrāfs, 10. punkts, otrā daļa. Termiņš — pieci gadi.

Visi mani jūras kolēģi brīnījās, kā ar politisku pantu esmu izpelnījies tik mazu termiņu.

Kādu dienu sajutu lielu nespēku. Darbā noliku kreiso roku uz celma un laidu virsū cirvi. Tiku atbrīvots no darba uz dažām nedēļām. Reiz, nespēka pārņemts, pārbaudes laikā palīdu zem nārām un noslēpos. Pēc dažām stundām mani atrada dežurējošais virsnieks un, izvilcis naganu, dzina cauri lēģera sētai. Dzirdēju aiz muguras pistoli noknakstam. Pretī gadījās nākt komandantam, kas virsnieku nomierināja. Es dabūju 10 dienu karcerī. Bija gadījumi, kad šādās reizēs nošāva par brīdinājumu citiem.

Kas notika ar sešiem maniem kolēģiem jūrniekiem, reizē ar mani norakstītiem no tvaikoņa *«Kalpaks»* 1941. gada 29. jūnijā?

Ēvalds Pelnis no Rīgas — 1. stūrmanis, soda izciešanas termiņš 25 gadi, mira 1943. gadā meža gāšanas darbos. Viņš bija tik ļoti novājējis, ka nespēja vilkt rokas zāģi. Apsargs par to sita ar šautenes laidi. Beigās sasistam, nespēkā pakritušam novilka zābakus 35 — 40 grādu salā un pameta pie ugunskura. Vakarā nesām uz 4 km attālo lēģeri, bet viņš jau bija miris.

Aleksandrs Salmiņš — 3. stūrmanis. Soda termiņš — 25 gadi. Mira 1943. gadā arī meža gāšanas darbos. Par nepaklausīšanu sargam tika ar basām kājām pielikts pie koka stāvēt pāris stundu. Neizturēja ne pusstundu, kad nokrita. Kriminālists viņu izģērba — novilka jūrnieka frenči, bikses. Knaušu un odu bari apstāja nelaimīgo, pa ceļam uz lēģeri viņš mira. Atstāts ceļa malā.

Jānis Erlickis — liepājnieks no Kaļķu ielas, radiotelegrāfists, pārvaldīja sešas valodas, termiņš — 25 gadi. Mira 1942. gadā meža gāšanas darbos. Bija ļoti novārdzis, pusdienaslaikā apsēdās pie ugunskura un zaudēja samaņu. Pārnesām uz lēģeri. Vēl nelaimīgais nebija miris, kad kriminālisti to izģērba kailu. Viņš visu laiku valkāja Vācijā pirktu uzvalku, kas bija domāts kāzām...

Laimonis Jākobsons — rīdzinieks no M. Nometņu ielas, bocmanis, termiņš — 25 gadi. Apsaldēja abām kājām pirkstus. Tos sāka grauzt miesā parādījušies tārpi. Lēģerī pirkstus amputēja. Pārbrauca no lēģera 1953. gadā, dzīvoja Olainē, bija precējies. Miris 1990. gadā. Apbedīts Rīgā — Meža kapos.

Edgars Ādamsons — matrozis. Termiņš — 20 gadu. Mira 1943. gadā ar dizentēriju.

Ilmārs (uzvārdu neatceros), gara auguma puisis ar tā saukto zaķa lūpu, strādāja par kurinātāju. Termiņš — 20 gadi. Mira 1943. gada ziemā — meža darbos tika saspiests ar krītošu koku.

Visiem maniem tvaikoņa kolēģiem arī bija politiskais 58. pants. Vieglas smiltis jums, mani dārgie bēdu un nevainības kolēģi!

Kādreiz kopā ar saviem nelaimes brāļiem pārcilājām atmiņas un secinājām, ka pie visa vainīgs *«Kalpaka»* 1. mehāniķis — krievs, kuru atsūtīja uz kuģa no «Morflot» kantora. Vēl tagad man atmiņā pavīd viņa lišķīgā seja. Brīžiem likās, ka noteicējs uz tvaikoņa ir nevis kapteinis, bet viņš.

1944. gada pavasarī man atļāva bez sargu uzraudzības pārvietoties. Parādījās mazs cerības stariņš, jo varēju aizskriet uz ciemu, pret drēbēm iemainīt kartupeļus, burkānus vai kādu kāpostu. Tad lēģera komandants mani pieņēma savā dienestā — pa naktīm vest miroņus uz lēģera kapsētu, kas atradās 1,5 — 2 km attālumā. Cilvēki, kas strādāja pie komandanta, bija apgādāti ar lieku šķīvi zupas un biezputras. Vakarā, kad satumsa, lielās kamanās vai ratos ar ļoti augstiem bortiem tika iejūgts vērsis, tos pielādēja pilnus ar miroņiem un veda uz kapsētu. Sākumā bija baisi, vēlāk pieradu.

No miroņu vedēja tiku paaugstināts par lēģera priekšnieka kučieri, vadāju priekšniecību. Mani ieģērba jaunās drēbēs, biju vēl ļoti vājš, bet bija cerība, ka izdzīvošu.

1946. gada septembrī tiktu atbrīvots. Lai gan politiskajiem nebija ļauts atgriezties Baltijas republikās un dzīvot ostas pilsētās, es tomēr riskēju un devos uz savu dzimto pilsētu Liepāju.

Dabūju darbu rajona skolā par zīmēšanas, rasēšanas, krievu valodas un latviešu valodas skolotāju. Iestājos arī pedagoģiskās skolas neklātienes nodaļā Liepājā. Pēc nepilna gada mani atlaida, arī mācības bija jāpārtrauc. Visur, kur mēģināju strādāt, man līdzi nāca «melnais zīmogs«, kas neļāva turpināt izglītību un nodarboties, ar ko vēlējos. Un tā mani mūža lielāko daļu pavadīja sarkanais terors. 1983. gadā sāku interesēties par reabilitāciju. Mani izsauca uz čekas mītni Rīgā pie majora (varbūt kapteiņa) Neilanda. Pēc četrdesmit diviem gadiem man ar smaidu uz lūpām paziņoja, ka esmu reabilitēts, jo nozieguma nemaz nav bijis...

Es ticu, ka reiz pienāks diena, kad sarkanie varmākas stāsies otras Nirnbergas tiesas priekšā un saņems pēc nopelniem, vienalga, vai tie būs dzīvi vai miruši.

Kārlis Peterlēvics
Saldus, 1992. gada februāris

AKCIJU SABIEDRĪBA «BRĪVAIS VILNIS»

Nonākot Ziemeļvidzemes pusē, kad izstaigāta akmeņainā jūrmala pie Vitrupes un pārbraukts pār Salacas tiltu, upes labajā krastā paveras skaists skats uz ostu, piestātnēm un kādu dižceltni, kuru rotā uzraksts — akciju sabiedrība «Brīvais vilnis». Varbūt tādēļ, ka savulaik kopā saplūdusi «Brīvā kaija» no Tūjas, «Enkurs» no Kuiviežiem un pašmāju «Brīvais vilnis», Salacgrīvas ļaudis vienmēr bijuši diezgan spītīgi. Ļaudis, strādājuši, ilggadējā kolhoza priekšsēdētāja Alfrēda Šlisera stingrās rokas vadīti, demokrātijas un atklātuma laikā tā īsti nemaz nevarēja saprast, kur un kā savs spēks lietā liekams. Ne vienreiz vien šī «brīvība» draudēja pārvērsties visnožēlojamākajā anarhijā, bet ražošanā, turklāt lieluzņēmumā, kur strādāja vairāk par pusotra tūkstoša cilvēku, tas būtu ļoti bīstami.

No 1989. gada 15. marta līdz 1991. gada 20. decembrim zvejnieku kopsaimniecību «Brīvais vilnis» vadīja Ivars Bergmanis. Apdāvināts cilvēks, kurš nevarēja un negribēja valdīt «ar dūri», tādēļ beigu beigās zaudēja vadību pār daudznozaru lieluzņēmumu, kuru pats vēlējās iespējami ātrāk pārveidot uzņēmējsabiedrībā. Sākotnēji tika izvēlēts paju sabierības modelis. Uz Salacgrīvu par bargu naudu tika vesti daudzi padomdevēji, kuri analizēja «Brīvā viļņa» saimniecību, konstatēja gandrīz visu ražošanas līdzekļu pilnīgu nolietojumu, tomēr ieteica beigt saimniekošanu, kam pamatā t. s. «kopējā katla princips». Salacgrīvieši to itin labi saprata paši, grāmatvedības darbinieki rēķināja mantisko un darba paju apjomus, meklēja sākotnēji trīs pēckara gados dibināto zvejnieku arteļu īstenos īpašniekus — dibinātājus — un viņu pēctečus.

Privatizācijas komisijas, ko saimniecībā izveidoja, pamatojoties uz Latvijas Republikas likumiem «Par akciju sabiedrību» un «Par lauksaimniecības uzņēmumu un zvejnieku kolhozu privatizāciju», galvenais ieteikums skanēja — «Brīvajam vilnim» jākļūst par katra kolhoza biedra reālu īpašumu ar brīvas izvēles tiesībām, ko ar šo īpašumu iesākt. Padomdevēji vēlējās katram īpašniekam sniegt izsmeļošāku informāciju par plusiem un mīnusiem eventuālajā akciju sabiedrībā, tādēļ arī rakstā izmantoti vairāki viņu sarūpētie uzziņas materiāli.

Tirgus ekonomikas galvenais likums — «cilvēks brīvi izvēlas starp vairākām iespējām un atbild par šīs

izvēles sekām». Izvēlei jābūt visā, sākot ar naudas un darba ieguldīšanu kādā pasākumā un beidzot ar izvēli, «vai darbu darīt šodien vai arī atlikt to uz rītu». Šeit pazūd «mūsu» un rodas «mans», rodas konkurence, kas neļauj slikti strādāt. Lai dzīvotu saskaņā ar laikmetu, mūsu darbībai jāatbilst tirgus ekonomikas prasībām. Kā to panākt? — tā bija «Brīvā viļņa» ļaužu pirmā izvēle sarežģītajās krustcelēs privatizācijas sākotnē.

Zvejnieku kopsaimniecības «Brīvais vilnis» lielākā bagātība bija samērā labi funkcionējošs saimnieciskais mehānisms un darba tradīcijas, tādēļ, privatizējot kolhozu, tas tomēr bija jāsaglabā. Veidojot akciju sabiedrību, derēja iegaumēt, ka tās priekšrocība ir iespēja brīvi pirkt un pārdot akcijas, ka akciju sabiedrības forma attīstītās valstīs galvenokārt tiek lietota strauji augošos, kapitālu meklējošos aktīvos uzņēmumos. Lai, pērkot un pārdodot akcijas, neizveidotos situācija, ka no sabiedrības tiek izstumti tās dibinātāji, tiem tiek pārdotas dibinātāju akcijas, kuru tirdzniecību garantēti kontrolē sabiedrības valde. Akcija ir īpašums; tā tiesības aizstāv likumdošana, tā ir sociāla garantija naudas haosa un ekonomisko «eksperimentu» laikos.

Tātad — ko zaudē un ko gūst bijušie kolhoznieki?

	Kolhozniekam	Akcionāram
1. Īpašuma garantija	nav	ir
2. Piedalīšanās pārvaldē	ir	ir
3. Tiesības uz peļņu	ir	ir
4. Tiesības uz īpašuma daļas saņemšanu	nav	ir
5. Tiesības uz priekšrocībām jaunu sabiedrības akciju iegādē	nav	ir
6. Tiesības nodot īpašumu mantojumā, pārdot, dāvināt	nav	ir
7. Iespējas pelnīt:		
— ar darbu	ir	ir
— ar naudu	nav	akcijas
8. Starptautiski atzīta forma; tā rada ieinteresētību ieguldīt naudu, lai veidotu modernus uzņēmumus	nav	ir

Akciju sabiedrības «Brīvais vilnis» pamatkapitāls veidojās no kolhoza mantas un naudas īpašuma. Tas uz sabiedrības dibināšanas dienu tika sadalīts visiem kolhoza biedriem, kā arī mirušo kolhoznieku mantiniekiem, kuri ir kolhoza biedri. Saņemamo akciju skaits bija atkarīgs no katra kolhoznieka reālā darba ieguldījuma, kurš saskaņā ar 1991. g. 22.III kolhoza pilnvaroto sapulces lēmumu tika novērtēts par visu darba laiku proporcionāli nopelnītajai darba samaksai kolhozā.

Tika piemēroti šādi koeficienti:

1949. — 1959. g. — darba samaksu reizina ar koeficientu 3
1960. — 1964. g. — darba samaksu reizina ar koeficientu 1,3
1965. — 1969. g. — darba samaksu reizina ar koeficientu 1,2
1970. — 1974. g. — darba samaksu reizina ar koeficientu 1,1.

Akciju sabiedrības «Brīvais vilnis» ostā

Par laikposmu no 1975. līdz 1991. gada 1. jūlijam nekādi koeficienti paju aprēķināšanā netika piemēroti. Jautājumus par kolhoza atvieglojumu sistēmas saglabāšanu lēma akciju sabiedrības pilnsapulce, ņemot vērā reālās iespējas pēc jauno cenu un nodokļu ieviešanas.

Akciju sabiedrības pārvaldē tiek strikti nodalīti sabiedrības īpašnieku (akcionāru) un darba ņēmēju (darbinieku) pārstāvniecības formējumi. Akciju sabiedrības pilnsapulcē piedalās visi akcionāri. Tā kā dibinātāju vien jau ir vairāk nekā 1700 cilvēku, tad bija lietderīgi pilnsapulcē pilnvarot akciju grupu pilnvarniekus, kuri katrs pārstāv statūtos noteiktu skaitu akciju intereses. Pilnsapulcē akciju pilnvarnieki lēma, kā dalīt peļņu, kur ieguldīt naudu, pēc kādiem noteikumiem strādāt akciju sabiedrības uzņēmumiem un dienestiem. Katru gadu paredzēts izskatīt atskaites par akciju sabiedrības finansiālo stāvokli, vērtēt padomes un valdes darbu.

Akciju sabiedrības padome ir īpašnieku interešu aizstāvis pilnsapulču starplaikos. Tās galvenais uzdevums ir sekot līdzi sabiedrības uzņēmumu un valdes darbībai, kontrolēt likumu, statūtu, līgumu, plānu, saimnieciskā aprēķina uzde-

Zvejas kuģi akciju sabiedrības «Brīvais vilnis» ostā

vumu un pilnsapulces lēmumu izpildi. Padomes darbu organizē un vada tās priekšsēdētājs.

Akciju sabiedrības valde un tās priekšsēdētājs ir sabiedrības izpildvaras formējumi, kuri pilda savas funkcijas padomes uzraudzībā un kuru uzdevums ir — saskaņā ar īpašnieku interesēm — pārzināt un vadīt visu sabiedrības saimniecisko darbību. Valde pārvalda sabiedrības mantu un rīkojas ar tās kapitāliem saskaņā ar likumu, statūtu un iekšējo normatīvo aktu prasībām, pilnsapulces un padomes lēmumiem.

Zvejnieku kolhoza valde, vēršoties pie saimniecības biedriem pārveides laikā, aicināja — mūsu turpmākās dzīves garantija, no vienas puses, ir īpašums, kuru iegūstam akciju veidā, un tirgus ekonomikai piemērots uzņēmums «Brīvais vilnis», kurā ieguldīts mūsu īpašums, no otras puses.

Zvejnieku kolhoza «Brīvais vilnis» reorganizācija akciju sabiedrībā notika četros posmos. Pirmajā akciju sabiedrības dibināšanas posmā dibinātāji noteica akciju sabiedrības izveidei nepieciešamo dokumentu izstrādāšanas kārtību un termiņus, izstrādāja un parakstīja līgumu par akciju sabiedrības dibināšanu, ievēlēja dibinātāju pilnvarotos pārstāvjus un apstiprināja naturālo (mantas) iemaksu revidentu, lēma par akciju sabiedrības dibināšanai nepieciešamo izdevumu finansēšanas kārtību.

Otrajā posmā dibinātāji apsprieda akciju sabiedrības statūtu pamatnoteikumus, vienojās par akciju sabiedrības pamatkapitāla lielumu (gandrīz 42 miljoni rbļ.) un struktūru, vienojās par «slēgtas» akciju sabiedrības izveidi. Dibinātāji noteica akciju veidus un to nominālvērtību (1 akcija — 1000 rbļ.).

Trešajā posmā dibinātāji apsprieda akciju parakstīšanas un sadales rezultātus, precizēja akciju sabiedrības statūtu un citu tās darbību reglamentējošu dokumentu projektu galīgos variantus, organizēja akciju sabiedrības dibināšanas darbības pārbaudi.

Ceturtajā akciju sabiedrības dibināšanas posmā sasauca dibināšanas sapulci un valde pieteica izveidoto sabiedrību «Brīvais vilnis» Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistram.

Akciju sabiedrības «Brīvais vilnis» dibinātāji, kā noteica līgums par a/s «Brīvais vilnis» dibināšanu, ir kolhoza biedri, kuri noteiktā kārtībā ir parakstījušies uz a/s «Brīvais

Salacgrīvas ostā

vilnis» akcijām. Reorganizēšanas periodā tāpat tika skaidri pausti sabiedrības dibināšanas mērķi. Lūk, daži no tiem:

— nodrošināt katra akciju sabiedrības akcionāra labklājības un ienākumu pieaugumu, pilnīgāk apmierināt akcionāru un citu strādā-

jošo materiālās un kultūras vajadzības, radīt priekšnoteikumus viņu dzīves apstākļu uzlabošanai,

— pilnīgot un attīstīt preču ražošanu, realizāciju, darbu izpildi, tirdzniecību, pakalpojumu sniegšanu, lai apmierinātu sabiedrībā pastāvošo pieprasījumu un galarezultātā iegūtu peļņu.

Visiem strādājošajiem privatizācijas komisija, kurā aktīvi galvenā mehāniķa Jāņa Cīruļa vadībā darbojās daudzi galvenie speciālisti, nozaru vadītāji, arodkomitejas pārstāvji, darīja zināmus dibināmās a/s «Brīvais vilnis» darbības virzienus, kuri iespējami šādi:

— zivju zveja, zivju apstrāde un realizācija,

— lauksaimniecības produkcijas ražošana, pārstrāde un realizācija,

— ražošanas un sociālās sfēras pakalpojumi (kuģu remonts, zvejas rīku izgatavošana un labošana, skārda taras ražošana, automašīnu remonts un tehniskā apkope, saldētavas pakalpojumi, speciālistu konsultantu pakalpojumi, dzīvokļu un komunālie, tūrisma un atpūtas infrastruktūras pakalpojumi),

— vairumtirdzniecības vidutāja (t. sk. eksporta — importa operācijas) un mazumtirdzniecības pakalpojumi,

Mencu laiks Salacgrīvā

«Brīvā viļņa» tīklu darbnīcā

— jūras un autotransporta pakalpojumi,

— celtniecības pakalpojumi, būvmateriālu un būvkonstrukciju ražošana,

— kokapstrāde un galdniecības pakalpojumi,

— otrreizējo izejvielu sagāde, pārstrāde un realizācija.

Privatizācijas komisija bija pārliecināta, ka arī neatkarīgajā Latvijā neko neatrisinās mantas dalīšana, ja netiks veidotas civilizētas uzņēmēju apvienības, kur uzņēmēji cits citam palīdz gan ikdienā, gan kritiskos brīžos. Piemēram, zivju konservu cehs, ja turpinās strauji augt izejvielu un materiālu cenas, bankrotēs nedēļas laikā. Ja šāds zivju konservu cehs ir akciju sabiedrības dalībnieks, ne zvejnieki, ne citas nozares tam bankrotēt neļaus, nosegs īslaicīgos zaudējumus ar saviem ienākumiem. Pašreiz ir ekonomiskā krīze, un tā tik drīz nebeigsies. Neviens nevar paredzēt, kas krīzes apstākļos

Salacgrīvas zvejnieks Kārlis Gerķis

notiks jau tuvākajā laikā. Par visiem šiem jautājumiem bija jāspriež katram akciju sabiedrības dibinātājam, jo tas viss kopā ir a/s «Brīvais vilnis» darbiniekus vienojošs ekonomiskais apsvērums, vai, citādi sakot, — akciju sabiedrība ir laulības ar aprēķinu, un aprēķins ir tāds — grūtos laikos turēties kopā, bet tā, lai cits citam palīdzētu un netraucētu, un vajadzības gadījumā varētu aiziet bez strīdiem.

Akciju sabiedrība «Brīvais vilnis» tika izveidota kā slēgta akciju sabiedrība. To paredz likums par privatizāciju, un tas ir bijušo kolhoznieku interesēs, jo nedrīkst ļaut pārdot akcijas par mazvērtīgajiem rubļiem, ja īpašumam ir vērtība jebkurā naudā. «Brīvais vilnis» ir akciju sabiedrība ar Latvijas Republikas kapitālu. Tas nenozīmē, ka savu naudu vai mantu nevarēs ieguldīt ārzemnieki, bet gan — ka akciju sabiedrības kapitāla lielākā daļa ir un būs Latvijas pilsoņiem.

Jaundibinātā a/s «Brīvais vilnis» pārņēma kolhoza «Brīvais vilnis» īpašuma tiesības, zemes un jūras lietošanas tiesības. Tā organizēta pēc koncerna principa — uzņēmumi un dienesti pieder akciju sabiedrības akcionāriem, tādēļ, lai garantēti kontrolētu situāciju, tiem ir vienots konts bankā un zīmogs, bet saimnieciski tie ir patstāvīgi, tajā pašā laikā var cits citam bez sarežģījumiem palīdzēt ikdienas darbā. Uzņēmumu un dienestu savstarpējo attiecību pamatā ir līgumi un norēķināšanās līgumcenās. Līgumcenas tiek noteiktas tā, lai, mainoties ekonomiskajai situācijai, varētu ātri un viegli tās pārskatīt.

Privatizācijas komisija piedāvāja šādu peļņas sadales mehānismu:

— jau gada sākumā vienoties, cik var reāli iegūt peļņu,

— cik saņemt dividendēs vēlas akcionāri,

— ko par atlikušo naudu vajadzētu uzcelt vai nopirkt, un atbilstoši veidot fondus, kur nauda ienāks un tūlīt tiks izlietota celšanai un pirkšanai,

— inflācija ceļ cenas, no tā rodas papildu ienākumi, tos nepieciešams atdot akciju sabiedrības uzņēmumiem un dienestiem algu palielināšanai. Šo naudu akcionāri nedala un nesaņem. Šāds peļņas sadales mehānisms ir pagaidu variants. Kad nostabilizēsies ekonomika, katrs saņems savu daļu. Akciju sabiedrības izveides padomdevēji rekomendēja visvienkāršāko pārvaldes mehānismu — biznesa pārvaldes struktūru. Tas nozīmē, ka padome tiek veidota neliela un neprofesionāla (darbs te nav pamatnodarbošanās). Valdi ieteica komplektēt no galveno akciju sabiedrības uzņēmumu pārstāvjiem

Kuivižnieks Jānis Krūmiņš

un akciju sabiedrības speciālistiem, kuru ikdienas darbs ļautu kontrolēt akciju sabiedrības finanses un ekonomiskās attiecības. Pamatā visas saimnieciskās darbības veic uzņēmumu direktori un dienestu vadītāji. Valde tāpat risina konfliktsituācijas starp uzņēmumiem un dienestiem, koordinē to darbību un palīdz atrisināt tās problēmas, kas skar vairākus uzņēmumus un dienestus vienlaicīgi, bet kuras paši tie nespēj atrisināt.

Akciju sabiedrības «Brīvais vilnis» tālākās attīstības koncepcijā paredzēta rīcības programma tuvākajam laikam. Tā nosaka, ka nevajadzētu mainīt specializāciju, lai arī cik ienesīgi šķistu citi uzņēmējdarbības veidi. To ienesīgumam var

Salacgrīvas zvejnieks Uldis Lipsbergs

būt mānīgi īslaicīgs saturs. Zivju produkcijai būs labs noiets vienmēr. Viss lielā mērā ir atkarīgs no tā, kādā veidā nozvejotās zivis tiks pārdotas.

Pārdot svaigas zivis ir visvienkāršāk, bet lielu daļu peļņas allaž paņem pārstrādātāji. Tādēļ jācenšas akciju sabiedrību attīstīt tā, lai maksimāli visu produkciju sagatavotu tādā kvalitātē, kas nodrošinātu noietu arī citās valstīs. Lai to

izdarītu, vajadzīga moderna tehnoloģija un konvertējama valūta. Visuniversālākais un reālākais šodienas situācijā ir iegūt labu kompanjonu, kas piedalītos akciju sabiedrībā ar savu ieguldījumu, un tādas iespējas patlaban rodas arvien biežāk. Vajag tikai prast izvēlēties labāko no kompanjoniem un izveidot ar to godīgas attiecības.

Ir skaidrs, ka valsts nevarēs uzturēt milzīgo zivju apstrādes kompleksu visā piekrastē. Arī tur notiks privatizācija, bet atšķirībā no kolhozu privatizācijas šī manta tiks izpirkta vai vienkārši pārdota izsolēs. Tātad uzmanīgi jāseko līdzi situācijai, precīzi jāzina, kas akciju sabiedrībai ir vajadzīgs, un jābūt gataviem pirkt. Tas būs jaunās valdes otrs svarīgākais darbs pēc pašreizējās ražošanas darbaspēju nodrošināšanas šai haosa laikā.

Normalizējoties Latvijas tautsaimnieciskajai apritei, akcionāri sajutīs, ka akciju sabiedrība — koncerns — kļūs pārāk smagnējs, lai pietiekami veikli pielāgotos tirgum. Šādās situācijās visā pasaulē koncerni cenšas pārveidoties par nelielu, saimnieciski un juridiski patstāvīgu uzņēmumu apvienību, kurus savstarpēji saista divi pamatnosacījumi — viņu pamatkapitālos ir akciju sabiedrības īpašums, saglabājas iepriekšējie saimnieciskie sakari, kuri ir laika gaitā pierādījuši savu stabilo izdevīgumu. Šādu uzņēmumu apvienību sauc par holdingsabiedrību, kas ir akciju sabiedrības paveids.

Kolhoza «Brīvais vilnis» pārveidei akciju sabiedrībā tika izstrādāta principiālā organizācijas struktūra. Sākotnēji tā paredzēja vienkāršotu uzņēmumu sadalījumu un savstarpējās funkcijas. Izstrādājot iekšējās norēķinu cenas, tika pilnīgota organizācijas struktūra labākai darba un finansu operāciju veikšanai un kontrolei. Par centrālajiem dienestiem izveidoja ekonomisko un juridisko dienestu, grāmatvedību, inspekcijas, tehnoloģisko laboratoriju, kā arī lietvedību un kadru daļu, kuras drīz vien pēc akciju sabiedrības reģistrēšanas apvienoja administratīvajā daļā.

Pamatstruktūras, kuras vadītu direktori rīkotāji, ir šādas: nozvejas apvienība, servisuzņēmumu apvienība, zivju apstrādes komplekss un atsevišķas daļas, kuras, tāpat kā palīgnozares, vada savi uzņēmumu vadītāji (celtniecība, lauksaimniecība, komunālā saimniecība u. c.). Kultūras, sporta un veselības uzlabošanas iestādes vajadzētu veidot pilnīgi atšķirīgi akciju sabiedrības struktūrshēmai, jo tās būs sponsorējamas no ražojošo uzņēmumu peļņas.

1991. gada 20. decembrī tika galīgi izlemts par akciju sabiedrības «Brīvais vilnis» dibināšanu. Akcionāru pilnvarotie ievēlēja valdi piecu cilvēku sastāvā, tās vadību uzticot privatizācijas komisijas priekšsēdētājam Jānim Cīrulim. Tika ievēlēta akciju sabiedrības padome, kura par savu priekšsēdētāju izvēlējās ilggadējo konservu ceha vadītāju Apolināriju Misiņu, kura tikai pavisam nesen bija pārgājusi mierīgākā darbā — par gatavās produkcijas noliktavas vadītāju. Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā Salacgrīvas akciju sabiedrība «Brīvais vilnis» reģistrēta 1992. gada 7. februārī.

Var rezumēt, ka akciju sabiedrība ir nepieciešama tādēļ, lai iespējami īsākā laikā iegūtu modernas tehnoloģijas un reālu naudu tālākai attīstībai, iegūstot kompanjonus, kuriem akciju sabiedrības forma ir pievilcīga, sevišķi, ja tai nav nekas pret izdevīgu kopfirmu

veidošanu meitas uzņēmumu veidā. Patlaban nepieciešams akciju sabiedrību veidot koncerna veidā, lai izdzīvotu nestabilas ekonomiskās situācijas apstākļos. Jebkuru tālāko reorganizāciju varēs veikt pārdomāti un izdevīgi, lai varētu kļūt turīgi. Iegaumēsim — akciju sabiedrība ir tikai aprēķina laulības.

Gints Šīmanis,
a/s «Brīvais vilnis» arodkomitejas
priekšsēdētājs

ZEM PALMĀM BUENOSAIRESĀ

Sauklis «ekonomikai jābūt ekonomiskai» ilgus gadus bija galvenais arī mūsu zvejas kopsaimniecībās. Viens no šī principa piemēriem — kuģu remontkomandu nosūtīšana uz ārzemju ostām mūsu Zvejas flotes vienību starpreisu remontam (ārzemju remontbrigādēm par šo darbu būtu jāmaksā pieklājīgas summas valūtā, kurpretim savējiem... pietiks ar dažiem dolāriem komandējuma naudas). Par vienu no šādiem komandējumiem atmiņās dalās zvejnieku saimniecības «Auda» remontbrigādes IV mehāniķis Valts Krūmiņš. Tas bija 1989. gadā.

Pēc 14 stundu lidojuma divu Latvijas zvejnieku kopsaimniecību — «Auda» un «Sarkanā bāka» trīsdesmit cilvēku remontkomanda nokļuva Buenosairesā, kur bija jāveic divu kuģu starpreisu remonts.

Osta atradās pilsētas dienvidos, netālu no spēkstacijas. Piecpadsmit kuģu vidū te noenkurots arī mūsu remontējamais *«Ozeri»*. Izgulējušies pēc garā un nogurdinošā iepriekšējās dienas lidojuma, kopā ar kuģa komandas mehāniķi iepazīstamies ar kuģi un mašīntelpu, beidzot nokārtojam arī remontdarbu dokumentāciju. Tad sākas darbs — lēni, bet pamazām virzāmies uz priekšu. Mehāniķi un motoristi strādā 8—9 stundas dienā, veicot noteiktos remontdarbus. Tie izplānoti tā, lai atbildīgākos, grūtākos un ilgākos darbus veiktu sākumā, beigām atstājot sīkumus.

Pēc nedēļas *«Ozeri»* pārvilka uz hidroliftu — celtni, ar kuru kuģi izceļ krastā, lai notīrītu un izremontētu korpusu.

Par pirmā kuģa remontdarbiem saņemu 60 dolāru, t. i., apmēram 3600 Argentīnas austrāļu. Nu varam doties iepazīties ar Buenosairesu. Sākumā ejam vēl noteiktajā kārtībā — pa trim, kā tas padomju pilsoņiem noteikts, vēlāk arī pa vienam. Uz pilsētu braucam ar maršruta autobusu. Spāņu valodu nezinām, tikai atsevišķas frāzes angliski vai vāciski, turklāt pilsēta ir absolūti sveša. Tāpēc pirmā ir izlūkošanas reize: kas kur atrodas, kādas cenas un kādas preces. Vēlamies galvenokārt sevi apģērbt un sagādāt ciemakukuli mājiniekiem. Interesē mūs, protams, arī audio un video aparatūra, televizori, kā arī citas preces.

Pilsētas centrā atrodas pasaulē lielākā un plašākā iela — *9 Julio Avenia*, turpat Maijo laukumā ir 1811. gadā celtais monuments Argentīnas neatkarības cīnītājiem.

Daudz pasaulē pazīstamu firmu: *«Reebok»*, *«Nike»*, *«Puma»*, *«Adidas»* un citas. Sameklējam indusu tirgu, kur cenas zemākas. Tur arī iepērkam visu nepieciešamo savam ap-

ģērbam. Pēc tam nokusuši sēdam «bistro», dzeram alu un pārspriežam pirkumus.

Kādā no pilsētas apmeklējuma reizēm apmaldāmies, nevaram vairs atrast centru, ostu arī ne, sarunāties neprotam un tā par taksometru samaksājam 300 austrāļu (t. i. — 5 dolārus). Mūžu dzīvo...

Pāris iepirkšanās reizēs mūsu finansu «krājumi» izsīkuši, nauda palikusi tikai sīkiem izdevumiem, un mēs uz pilsētu braucam vairs tikai pamielot acis vai pasēdēt kafejnīcā pie tasītes kafijas.

Kamēr mūsu kuģis bija krastā, tā ēdnīca nedarbojās, tādēļ pusi komandas aizveda uz kādu rančo — māju ar dārzu un baseinu. Tur varējām paēst, padzert kafiju un, ja maka saturs atļāva, nobaudīt arī itāļu vīnu «Cinzano», kā arī izpeldēties baseinā. Tas viss bija ļoti jauki, ja nebūtu satraucošās domas, ka noteiktā laikā jānokļūst atpakaļ uz kuģa. Bija žēl, ka tik īsu brīdi varējām izbaudīt, kā dzīvo normāli cilvēki!

Gaidot nākošos 60 dolārus par otra kuģa remontu, mums bija brīvi brīži — spēlējām volejbolu ostas sporta laukumā, skatījāmies videofilmas, spēlējām kārtis vai arī sēdējām ostas krodziņā pie kausa alus. Kad saņēmām nopelnīto summu, atkal varējām doties uz pilsētu.

Pēc divdesmit dienām lidojām atkal mājup. Taču — Buenosairesā zem īstām palmām esam bijuši!

V. Krūmiņš

LIELĀS SLĪKŠANAS GADS

Zvejnieku darbs arī šodien ir grūts un bīstams, gandrīz katru gadu jūra paņem kādu no saviem arājiem, it kā lai atgādinātu par savu varenību. Un, ja jau tas notiek tad, kad zvejnieku rīcībā ir kuģi ar spēcīgiem dzinējiem, vētras brīdinājumi, radiosakari, kas gan notika tad, kad visa tā nebija?

Vētras vai ledus aiznesti, noslīkuši, apledojumos laivās apgāzti, uz sēkļiem nosisti, paaudžu paaudzēs no dzīves atvadījās daudzi jūras vīri.

Bet bija gadi un notikumi, kurus nevar atcerēties, sirdij nenodrebot. Šāds bija 1902. gads. Ko par to vēsta skopās publikācijas tālaika presē?

Bija 13. decembra rīts. Iepriekšējā dienā Ķesterciema, Plieņciema un Apšuciema zvejniekiem bija labi salaku un brētliņu lomi, tādēļ šo un arī pārējo ciemu zvejnieki posās zvejai. Jūra bija mierīga, pūta mērens rietumu vējš, solīdams labu ceļavēju, tikai ... Jau iepriekšējā dienā jūrā bez redzama iemesla sāka celties ūdens, viešot pieredzējušo vīru sirdīs tumšu nemieru. Un tomēr cita pēc citas virs melnējošās jūras izpletās buras un tumsā pazuda laiva pēc laivas, jo neiziet jūrā, ja laivu uz «kalniņiem» negāž apkārt, bija tāds pats negods, kā zemniekam neiziet tīrumā pļaujas laikā.

Zveja notika «augstu», t. i., tālu selgā. Tas bija zvejas veids, kad zvejnieki palika pie izmestajiem tīkliem, pēcpusdienā tos izvelkot. Darbā aizņemti, viņi pat uzreiz nepamanīja nelaimes vēstnesi.

Ziemeļrietumu (NW) pusē, no kurienes pūš pats bīstamākais vējš, debesis un jūru savienoja melns mākonis, strauji tuvodamies un

plezdamies plašumā. Stāvoklis bija briesmīgs. Daļēji izmesti un nenoenkuroti tīkli, no kuriem katrs maksāja vairāk nekā laba govs; to pamešana draudēja ar milzīgiem zaudējumiem un bada maizi, tālais krasts, kas pat nepieļāva domu par drīzu patvērumu, un neredzētais mākonis, aiz kura jau bija dzirdama vētras kaukšana. Pat visdrosmīgākie saprata, ka šoreiz vairs nav runa par tīkliem, jācīnās par dzīvību.

Sagatavojuši laivas, kā kurš prata, zvejnieki sagaidīja mākoni. Pēkšņi kļuva tik tumšs, ka pat mazajās laivās cits citu nevarēja saredzēt. Kopā ar mežonīgu vēju nāca tāds sniega virpulis, ka jūras virsma šķita sakulta putās metra biezumā. Aiz sniega nāca milzīgi viļņi, kuros sāka grimt pirmās laivas. Viļņu galotnēs paceltās laivas likās kā viegli putni, toties nosviestas lejā tās tika apgāztas vai pielietas un nogremdētas. Briesmīgajā vējā un augstajos viļņos zuda jebkāda iespēja palīdzēt slīkstošajiem. Vētras auros nebija iespējams pat laivā sarunāties. Tā, zaudējot laivu pēc laivas, zvejnieki, vētras nesti, devās uz krastu. Tur gaidīja jaunas briesmas. Mežonīgi virpuļi uz sēkļiem, dažādu atlūzu un koku pilni ūdens mutuļi pie krasta. Vislabāk veicās Engures zvejniekiem. Aiznesti 6—7 kilometrus no Engures, tie visi laimīgi nokļuva krastā, jo tur nebija sēkļu barjeras.

Traģēdija sākās pie Plieņciema. Daudzi zvejnieki, kuri prata izglābties atklātā jūrā, noslīka uz sēkļiem savu tuvinieku acu priekšā. Visi mēģinājumi slīkstošos glābt bija nesekmīgi un daudzos gadījumos pat ar smagām sekām glābējiem.

Plieņciems zaudēja 10 zvejnieku, Apšuciems 24.

Tālāk traģēdija risinājās galvenokārt Kaugurciema rajonā, kur, vētras nestas, pienāca jūrā nenogremdētās laivas.

Pēc aculiecinieku stāstiem, tuviniekiem, kas skrējuši uz turieni no Bigauņciema puses, nebija jāskrien, vajadzējis tikai palēkties, lai vējš tos nes. Vienu no sagaidītājiem, kas stindzinošajā vējā bija apsēdies aiz vecas laivas, vējš nosita, paceļot laivu un uzsviežot tam uz kakla. Krastā pienākušās laivas, tikko no tām bija izlēkuši cilvēki, aizrāva un samala straumes un viļņu virpuļi. Šeit izglābās visi, kuri nenoslīka atklātā jūrā. Pēc 16.00 vētra norima.

Ragaciems zaudēja 7 zvejniekus, Lapmežciems — 4, Bigauņciems — 11, Kaugurciems — 11, Melluži — 4 zvejniekus. No šo ciemu zvejniekiem jūra izskaloja tikai vienu, kurš bija nosists trieciena pret laivu.

Pēc tālaika avīžu ziņām piekrastē no Engures līdz Jūrmalai bojā gāja 71 zvejnieks. Jaunākajam — Edvardam Štālam no Ragaciema bija tikai 15 gadu, vecākajam — Kasparam Vagulim no Kaugurciema 69. Nikolajam Liepam no Bigauņciema palika sieva ar 8 bērniem. Kopā ņemot, tēvus zaudēja vairāk nekā 100 bērnu. Zaudēto zvejas rīku vērtību vērtēja aptuveni 60—70 tūkstošu tālaika rubļu vērtībā, jo no jūrā atstātajiem tīkliem neatrada neko.

«Baltijas Vēstnesis» 1903. gadā publicēja ziņas par palīdzību atraitnēm un bāreņiem. No valsts netika piešķirts nekas. Dažādas organizācijas un atsevišķi cilvēki Slokas draudzei (Ragaciems—Kaugurciems) saziedoja 21 529,88 rubļus. Par palīdzību Engures draudzei nekādu ziņu nav, ir tikai minēts mācītāja aicinājums.

Avīzes par šo notikumu rakstījušas skopi. Nav publicēti aculiecinieku stāsti. Dzīvi palikušie un noslīkušo piederīgie par šo dienu

centās nerunāt. Tādēļ notikumu analīzei datu ir maz. Plašs apskats veltīts nepieciešamajiem drošības pasākumiem. Par vētras tuvošanos esot bijis zināms, jo barometrs rādījis 316 mm, bet brīdinājumi par vētru nav nonākuši līdz zvejniekiem. Ieteikts visā piekrastē uzbūvēt vētras signālmastus. Izteikts minējums, ka daudzas laivas aizgājušas bojā, bez kompasa apmaldoties tumsā un sniegputenī. Tam nevarētu ticēt, jo vējš pūta krasta virzienā un ar burām manevrēt nebija iespējams.

Tiek atzīmēts ļoti augsts ūdens līmenis Ventspils ostā un lieli vētras postījumi ar cilvēku upuriem Rīgā.

Šajā rakstā negribu dot notikumu analīzi, bet vēlos, lai Latvijas zvejnieku saime atcerētos pirms 90 gadiem jūras paņemtos, kuriem krastā nav ne kapu, ne piemineklu. Var būt, ka piekrastes skolas varētu iekārtot piemiņas stūrīšus savu ciemu zvejniekiem, lai viņi nebūtu aizmirsti.

Vilnis Keris

MĀRAS LĪNIJA

uzsāka savu darbību laikā, kad sāka sairt bijusī Padomju Savienība.
Tas ir pirmais privātais jūras kravas pārvadājumu uzņēmums, kurš ir nodibināts pēc 1940. gada Latvijā.
Sākot ar 1990. gada novembri, uzņēmums veic regulārus kravas pārvadājumus starp Krieviju, Baltijas valstīm un Lielbritāniju, kā arī Rietumeiropas valstīm un Skandināviju.

MĀRAS LĪNIJA

ir kļuvusi par vienu no lielākajām kravas pārvadātājām savstarpējos tirdzniecības sakaros starp Rietumeiropu un bijušajām Padomju Republikām.

Adrese:

LATVIA
Hanza Forwarding
Smilšu iela 14
LV-1090 Riga
Tel.: (0132) 226834
Fax: (0132) 220622
Telex: 161191 HANZA SU

JŪRNIECĪBA LATVIJAS VALDĪBAS REDZESLOKĀ

1991. gadā Latvijas Republikas Augstākā Padome un valdība pieņēmusi daudzus svarīgus lēmumus, to skaitā vairākus, kas attiecas uz mūsu jūrniecību. Redakcijas kolēģija uzskata par lietderīgu ievietot šajā grāmatā vienu no tiem.

Latvijas Republikas Ministru Padomes lēmums Nr. 330
Rīgā 1991. gada 29. novembrī

Par Latvijas jūrniecības pārvaldi

Saskaņā ar Latvijas Republikas Augstākās Padomes 1991. gada 24. augusta lēmumu «Par Latvijas Republikas valstiskuma ekonomiskā pamata nodrošināšanu»:

1. Apstiprināt pievienoto Nolikumu par Latvijas ostām.

2. Apstiprināt pievienoto Nolikumu par ostas kapteiņa dienestu.

3. Apstiprināt no kuģiem ņemamās ostas nodevas Latvijas ostās un to sadalījumu starp valsts budžetu un pašvaldību budžetiem, ostas administrāciju un uzņēmumiem (uzņēmējsabiedrībām), kas darbojas ostā (pievienotas).

Jūras lietu ministrijai kopīgi ar Finansu ministriju pēc saskaņošanas ar attiecīgajām pašvaldību institūcijām līdz 1992. gada 1. janvārim izstrādāt jaunus ostas nodevu tarifus. Noteikt, ka šos tarifus apstiprina Jūras lietu ministrija.

4. Uzdot rajonu un pilsētu (republikas pilsētu) tautas deputātu padomju (izpildkomiteju) priekšsēdētājiem līdz 1992. gada 10. janvārim noteikt ostu robežas un informēt par tām zemes lietotājus ostas teritorijā.

5. Jūras lietu ministrijai kopīgi ar rajonu un pilsētu (republikas pilsētu) tautas deputātu padomju (izpildkomiteju) priekšsēdētājiem līdz 1992. gada 1. janvārim veikt ostu pārvaldes reorganizāciju un izveidot katrā ostas pilsētā vienotu ostu, paredzot, ka tās saimniecisko darbību noteiks ostas administrācija un valsts kontroles funkcijas veiks ostas kapteiņa dienests saskaņā ar apstiprinātajiem nolikumiem.

6. Noteikt, ka uzņēmumi (uzņēmējsabiedrības), arī tie, kuros ir ārvalstu ieguldījumi, drīkst aģentēt kuģus tikai pēc speciālas licences saņemšanas Jūras lietu ministrijā.

7. Uzdot Jūras lietu ministrijai noteikt kārtību, kādā līdz Latvijas Republikas Jūras kodeksa pieņemšanai piemērojamas Jūras tirdznie-

cības kodeksa normas un citi ar jūrniecību saistītie normatīvie akti.

8. Apstiprināt pievienoto darba grupas sastāvu Latvijas Republikas Jūras kodeksa izstrādāšanai.

Darba grupai līdz 1992. gada 1. janvārim, izmantojot iesniegtos materiālus, izstrādāt Latvijas Republikas Jūras kodeksa projektu un iesniegt Latvijas Republikas Ministru Padomei izskatīšanai.

Latvijas Republikas
Ministru Padomes priekšsēdētājs
I. Godmanis

Nolikums par Latvijas ostām

1. Nolikums par Latvijas ostām ir obligāts visām Latvijas Republikas teritorijas ostām neatkarīgi no to specializācijas, visiem kuģiem, kas apmeklē ostas, kā arī uzņēmumiem (uzņēmējsabiedrībām), organizācijām un personām, kas atrodas vai darbojas ostas teritorijā un akvatorijā.

2. Osta ir ar robežām noteikta teritorija, ieskaitot akvatoriju, kas iekārtota kravu, transporta un ekspedīciju operāciju veikšanai, kuģu un pasažieru apkalpošanai, kā arī dažādu citu ar kuģošanu saistītu palīgoperāciju veikšanai.

Ostas kopējās hidrotehniskās būves, navigācijas iekārtas, kuģu ceļi un visa ostas akvatorija ir valsts vai pašvaldības īpašums, to pārvalda un uztur ostas administrācija. Atsevišķas hidrotehniskās būves vai citas būves var būt arī ostā darbojošos uzņēmumu (uzņēmējsabiedrību) īpašumā un pārvaldē.

3. Ostas robežas nosaka attiecīgā pašvaldības institūcija saskaņā ar pilsētas (apdzīvotās vietas) ģenerālplānu (perspektīvo plānu).

Ostas teritorijā juridiskajām vai fiziskajām personām zemi piešķir saskaņā ar Latvijas Republikas likumu «Par zemes lietošanu un zemes ierīcību» pēc līguma noslēgšanas ar attiecīgo pašvaldības institūciju.

Juridisko un fizisko personu saimnieciskā darbība ostas teritorijā notiek saskaņā ar Latvijas Republikas likumiem, kā arī ievērojot šo nolikumu un attiecīgās ostas noteikumus.

4. Ostas nodevu tarifus nosaka ostas administrācija Latvijas Republikas Ministru Padomes noteiktajā kārtībā.

5. Ostas administrācija izstrādā ostas noteikumus. Šajos noteikumos paredzēta vispārējā kārtība, kāda jāievēro, kuģojot ostas akvatorijā un tuvojoties tai, kā arī tiek reglamentētas attiecības starp ostu un kuģiem, tiem ienākot ostā un izejot no tās, pārvietojoties un stāvot tās akvatorijā un veicot kravas operācijas, tiek noteikta kravas uzglabāšanas kārtība ostā, kā arī noteikts muitas, robežapsardzības, sanitārais, ugunsdrošības un caurlaižu režīms. Ostas noteikumus apstiprina Jūras lietu ministrija.

6. Ostas akvatorijā un tās pieejā jāievēro ar kuģošanu saistītie Latvijas Republikas ratificētie starptautiskie normatīvie dokumenti.

7. Ostās, kurās ir jūras kara bāze, kara kuģu ieiešanas un iziešanas kārtību nosaka ostas kapteinis pēc vienošanās ar jūras kara bāzes komandieri.

8. Ostu pārvalda ostas administrācija. Ostas administrāciju vada ostas pārvaldnieks, kuru ieceļ amatā un atbrīvo no amata, un nosaka

viņa darba samaksu attiecīgā pašvaldības institūcija pēc saskaņošanas ar Jūras lietu ministriju.

Ostas administrācijai ir patstāvīga bilance, konts bankā un zīmogs ar ostas nosaukumu.

9. Ostas administrācijas ieņēmumus veido daļa no ostā ienākušo kuģu maksātajām ostas nodevām. Ostas nodevu sadalījumu nosaka Latvijas Republikas Ministru Padome. Ostas administrācijas budžeta līdzekļu izdevumu tāmi apstiprina attiecīgā pašvaldības institūcija. Šai tāmē pēc saskaņošanas ar Jūras lietu ministriju tiek paredzēti izdevumi ostas kapteiņa dienesta uzturēšanai.

10. Valsts kontroles funkcijas ostās veic ostas kapteiņa dienests, kuru vada ostas kapteinis.

Ostas kapteini ieceļ amatā un atbrīvo no amata, un nosaka viņa darba samaksu Jūras lietu ministrija.

Ostas kapteiņa dienesta sastāvu, kā arī darbinieku amatalgas nosaka Jūras lietu ministrija, ņemot vērā attiecīgās ostas darba apjomu.

Ostas kapteiņa un viņam pakļauto dienestu kompetenci nosaka Nolikums par Latvijas ostas kapteiņa dienestu.

11. Ostas administrācijas kompetencē ietilpst:

11.1. Ostas attīstības politikas izstrādāšana;

11.2. Ostas kopējo hidrotehnisko būvju un navigācijas iekārtu uzraudzība un remontdarbu koordinācija, kuģu ceļu padziļināšanas un ostas rekonstrukcijas un celtniecības darbu organizēšana;

11.3. Ostas nodevu tarifu projektu izstrādāšana;

11.4. Ostas nodevu un citu kuģu maksājumu organizēšana, ostas administrācijas izdevumu tāmes sastādīšana un izpildes kontrole.

12. Ostas pārvaldnieks ostas administrācijas vārdā:

12.1. Pārstāv ostu attiecībās ar citām iestādēm, uzņēmumiem (uzņēmējsabiedrībām), organizācijām un personām;

12.2. Slēdz līgumus;

12.3. Savas kompetences ietvaros izdod pavēles, izstrādā noteikumus un instrukcijas;

12.4. Pieņem darbā un atbrīvo no darba ostas administrācijas darbiniekus un nosaka viņu darba samaksu.

13. Ostas administrācija var izveidot konsultatīvo padomi, kurā ietilpst pašvaldības, administrācijas, ostas kapteiņa dienesta un ostas teritorijā darbojošos uzņēmumu (uzņēmējsabiedrību) pārstāvji.

Nolikums par ostas kapteiņa dienestu

I. Vispārīgie noteikumi

1. Latvijas ostas kapteiņa dienests, ko vada ostas kapteinis, veic valsts kontroles funkcijas ar kuģošanu saistītajos jautājumos un kuģu kustības operatīvo vadību ostā. Savā darbībā tas ievēro šo Nolikumu, Nolikumu par Latvijas ostām, Latvijas Republikas likumus un ar jūrniecību saistīto starptautisko konvenciju prasības.

2. Ostas kapteiņa dienestā ietilpst ostas uzraudzības inspekcija, loču dienests, kuģu satiksmes vadības dienests un citi dienesti, kurus nosaka Jūras lietu ministrija.

3. Ostas kapteini ieceļ amatā un atbrīvo no amata, un nosaka viņa darba samaksu Jūras lietu ministrija.

Par Rīgas, Ventspils un Liepājas

ostas kapteini var būt persona, kuras kapteiņa stāžs ir ne mazāks kā 5 gadi un kurai ir tālbraucēja kapteiņa diploms.

Par pārējo Latvijas ostu kapteiņiem var būt personas, kuru stūrmaņa stāžs ir ne mazāks kā 5 gadi un kurām ir tuvbraucēja kapteiņa diploms.

4. Ostas kapteiņa rīkojumi, kas saistīti ar kuģošanas drošības jautājumiem, ir obligāti visiem kuģiem, organizācijām, uzņēmumiem (uzņēmējsabiedrībām) un iestādēm, arī ostas administrācijai, kā arī atsevišķiem pilsoņiem ostā.

5. Ostas kapteiņa dienestu materiāltehniski un finansiāli nodrošina ostas administrācija.

6. Ostas kapteinim ir zīmogs ar mazā valsts ģerboņa attēlu un ostas nosaukumu latviešu, angļu valodā.

II. Ostas kapteiņa dienesta pienākumi

7. Ostas kapteiņa pienākumos ietilpst:

7.1. Ar kuģošanas drošību saistīto likumu, rīkojumu, noteikumu un starptautisko konvenciju izpildes kontrole;

7.2. Kuģu pienākšanas un atiešanas dokumentu noformēšana;

7.3. Ostas kuģu ceļa dziļuma, navigācijas līdzekļu pareizas darbības un pietauvošanas ierīču un aizsargierīču tehniskā stāvokļa kontrole piestātnēs;

7.4. Kuģu kustības organizācija ostas akvatorijā un pieejā ostai, kuģu ievešana ostā, kā arī izvešana no tās, ievērojot kuģošanas drošību;

7.5. Jūrnieku grāmatiņu, diplomu un kvalifikācijas apliecību izdošana tajās ostās, kurās to noteikusi Jūras lietu ministrija;

7.6. Glābšanas operāciju organizēšana ostā, kuģu avāriju iepriekšējā izmeklēšana;

7.7. Ledlaužu darbības koordinācija ziemas periodā;

7.8. Mazo jūras kuģu un laivu reģistrācija, šo kuģu un laivu tehniskās uzraudzības organizācija;

7.9. Kuģu apgāde ar kārtējo navigācijas un hidrometeoroloģisko informāciju;

7.10. Atļauju izdošana nogrimušas mantas izcelšanai, kā arī nepieciešamo celtniecības darbu un citu darbu veikšanai ostas akvatorijā;

7.11. Līdzdalība ostas hidrotehnisko būvju projektu apstiprināšanā un to pieņemšanā ekspluatācijā.

III. Ostas kapteiņa tiesības

8. Ostas kapteinis var aizliegt kuģim iziet no ostas šādos gadījumos:

8.1. Ja kuģis nav derīgs kuģošanai vai pārkāpti iekraušanas un apgādes noteikumi, nav ievērotas prasības par apkalpes sastāvu vai arī ja ir citi trūkumi, kas apdraud kuģošanas drošību, jūras tīrību vai uz kuģa esošo cilvēku veselību;

8.2. Ja kuģa dokumenti neatbilst noteiktajām prasībām;

8.3. Ja nav samaksātas ostas nodevas un citi obligātie maksājumi vai nav attiecīgā to samaksas nodrošinājuma;

8.4. Ja ir kompetentu valsts iestāžu aizliegums.

Izdevumi, kas rodas, ja ostas kapteinis realizē šajā pantā paredzētās tiesības, jāsedz kuģa īpašniekam.

9. Ostas kapteinis var aizturēt kuģi, ja pret kuģi tiek izvirzīta prasība, kas saistīta ar vispārēju avāriju, kravas pārvadājumu līguma neievērošanu, glābšanas darbiem, kuģa sadursmi, vai ja ostai nodarīts kaitējums. Kuģa aizturēšana iespējama arī tad, ja ostas dienests izvirza prasības sakarā ar ostas būvju vai cita ostas īpašuma, arī navigācijas zīmju, bojājumiem. Tādā gadījumā kuģi var aizturēt līdz laikam, kamēr kuģa vai kravas īpašnieks nedod attiecīgas garantijas, ka zaudējumu atlīdzinās.

Rīkojums par kuģa aizturēšanu sakarā ar minētajām prasībām ir spēkā trīs diennaktis. Ja šajā laikā nav pieņemts tiesas lēmums par kuģa aizturēšanu, kuģis nekavējoties atbrīvojams. Par zaudējumiem, kas rodas, nepamatoti aizturot kuģi, atbild personas, pēc kuru pieprasījuma aizturēšana notikusi.

10. Ostas kapteinim ir tiesības pieprasīt no ostā esošo kuģu kapteiņiem un no visiem ostas teritorijā izvietotajiem uzņēmumiem (uzņēmējsabiedrībām), organizācijām un iestādēm, kā arī no ostā esošajām personām nodot viņa rīcībā nepieciešamos peldošos un tehniskos līdzekļus, ja tie nepieciešami cilvēku glābšanai.

11. Ostas kapteinis pieņem darbā un atbrīvo no darba ostas kapteiņa dienesta darbiniekus.

No kuģiem ņemamās ostas nodevas Latvijas ostās un to sadalījums

1. Latvijas ostās ir šādas ostas nodevas:

1.1. Tonnāžas nodeva;
1.2. Kanāla nodeva;
1.3. Bāku nodeva;
1.4. Loču nodeva;
1.5. Tauvošanās nodeva;
1.6. Piestātnes nodeva;
1.7. Kravas nodeva;
1.8. Sanitārā nodeva;
1.9. Ugunsdrošības nodeva.

2. Noteikt, ka līdz jaunu ostas nodevu un pakalpojumu tarifu izstrādāšanai visās ostās ir piemērojami spēkā esošie ar Jūras lietu ministriju saskaņotie ostas nodevu tarifi un maksa par pakalpojumiem, ko ostā sniedz kuģiem. Šis nosacījums neattiecas uz maksu par kravu pārstrādāšanu un uzglabāšanu. (Tarifos paredzēto maksu par kuģu aģentēšanu var samazināt, bet ne vairāk kā par 30 procentiem.)

Šī punkta prasības neattiecas uz zvejas kuģiem, uz kuriem paliek spēkā zivsaimniecības sistēmai noteiktie nodevu un pakalpojumu tarifi.

Šajā punktā paredzētos maksājumus kuģi ar ārvalstu karogiem var veikt starpvalstu nolīgumā noteiktajā valūtā.

3. Noteikt, ka līdzekļi, kas veidojas no ostas nodevām (50% no tonnāžas nodevas, 100% no kanāla nodevas, 100% no bāku nodevas, 100% no loču nodevas, ieskaitot maksu par radaru izmantošanu, un 100% no tauvošanās nodevas), tiek sadalīti šādā kārtībā:

3.1. 20% no kopējās summas tiek ieskaitīti republikas budžetā valsts jūrniecības dienestu uzturēšanai;

3.2. 10% no kopējās summas tiek ieskaitīti pašvaldības budžetā;

3.3. 70% no kopējās summas tiek ieskaitīti attiecīgās ostas administrācijas budžetā.

4. Noteikt, ka ostas teritorijā

esošo uzņēmumu ienākumi veidojas no ostas nodevām un no maksas par kuģiem sniegtajiem pakalpojumiem (50% no tonnāžas nodevas, 100% no piestātnes nodevas, 100% no kravas nodevas, 100% no sanitārās nodevas, 100% no ugunsdrošības nodevas, 100% no maksas par velkoņu pakalpojumiem, kā arī maksas par citiem pakalpojumiem).

Piestātnes nodevas un kravas nodevas netiek iekasētas no tiem kuģiem, kuru īpašniekiem pieder šīs piestātnes.

MECENĀTISMS NEZUDĪS

G. Šīmaņa intervija ar Latvijas Kuģniecības viceprezidentu kapteini I. Vikmani

Latvijas Kuģniecība. 1992. gada februārī tā bija bagātākais Latvijas Republikas valsts uzņēmums, kurā ir 90 kuģu ar kopējo kravnesību 1 miljons 150 tūkstošu tonnu — 43 tankkuģi, 19 sauskravas pārvadāšanas un 28 refrižeratorkuģi.
Katru dienu Kuģniecības pārvaldes ēkas durvis ver vismaz divi vai trīs dažādu iestāžu vai organizāciju pārstāvji, kuri vēlas no visnotaļ biezā flotes flagmaņa naudas maka izlūgties pāris simtu īstas naudas.

Par mecenātismu jautāju šī uzņēmuma viceprezidentam tālbraucējam kapteinim Imantam VIKMANIM.

— Mūsu valūtas peļņa aug proporcionāli tās izdevumiem. Palūk, nu jau par visu jānorēķinās valūtā — gan par izdevumiem Ventspils ostā un Klaipēdā, gan arī citviet. Iespējas ir ierobežotas, tomēr uzklausām gan Latvijas olimpiešus, gan burātājus, kuri vēlas, atzīmējot Amerikas atklāšanas piecsimtgadi, ar jahtu *«Bravo»* aizzēģelēt līdz «jaunajai» Kolumba zemei. Un aizbrauks kā vieni, tā otri. Vienīgi lūdzējiem jāsaprot, ka pastāv arī kāda nerakstīta robeža, aiz kuras sākas klajš aprēķins.

Tātad peļņa, krasi pieaugot izdevumiem, varētu samazināties?

— Patlaban lēšu, ka šogad tā būs mazāka nekā 1991. gadā. Par degvielu, mūsu darbības pamatu pamatu, būs jāizdod vismaz 43 miljoni dolāru. Par rubļiem nopirkt flotei praktiski neko vairs nevar. Produktus kuģu apkalpju ēdināšanai iepērkam ārzemēs, tam izlietosim 10 — 15 reižu vairāk naudas — apmēram 8—9 miljonus dolāru. Agrāk kuģinieku un krastā apkalpojošo darbinieku algām tērējām 3,5 miljonus, šogad — aptuveni 27 miljonus dolāru. Tā var uzskaiti turpināt, tomēr uzsveru — tā nav gaušanās. Mums ir stabili sadarbības partneri, Latvijas Kuģniecības kuģi strādā visā pasaulē — Japānā, Indijā, Jaunzēlandē, Dienvidamerikā, Austrālijā un, protams, Vakareiropā, Skandināvijas valstīs.

Apmēram 65 procenti mūsu kuģu ir iznomāti — gan uz atsevišķiem reisiem, gan ilgāku laiku. Kuģiem mēdz trūkt kravu, jo Krievija cenšas maksimāli izmantot Kaļiņingradas un Sanktpēterburgas ostas, pēc iespējas apejot Baltijas valstis. Tas viņiem nes arī zaudējumus. Droši vien bez Ventspils — šīs neaizsalstošās ostas

neiztikt. Tiesa, agrāk mūsu tankkuģi nespēja visu Ventspilī atvesto laikus transportēt tālāk, patlaban kuģi reidā, gaidot kravu, stāv trīs un četras dienas.

Esam spiesti kuģus remontēt ārvalstīs, jo mūsu pašu kuģu remontrūpnīcās trūkst rezerves daļu, un spēku atjaunošanu tāljūru kuģiem nevar vilcināt mēnešiem ilgi. Kā redzat, vispirms jānodrošina pašiem sava dzīvošana, lai tā nebūtu tikai neapskaužama eksistēšana. Arī bijušās PSRS Ārējo ekonomisko sakaru bankas kontos palikuši daudzi miljoni dolāru, ko, bankai bankrotējot, gluži kā grimstoša kuģa radītajā virpulī neskaitāmie parādnieki neatdeva.

Tomēr mecenātisma ideja Kuģniecībā dzīvo?...

— Noteikti, jo mākslai un kultūrai vienmēr, visos laikos un visās iekārtās, ir bijis jāpalīdz. Nevar prasīt, lai pašdarbības kolektīvi darbotos ar peļņu, turklāt laikā, kad ekonomiskās problēmas nomākušas visu pārējo. Domāju, ka no mūsu peļņas zināma daļa tiks atvēlēta nozīmīgiem kultūras pasākumiem, arī jūrniecības preses attīstībai. 1991. gadā 25 tūkstošus dolāru aizdevām laikraksta «Jūras Vēstis» redakcijai datoru iegādei. Esam līdzējuši iznākt Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopas gatavotajai «Latvijas jūrniecības gadagrāmatai». Tā turpinot, noteikti gadagrāmatā tiksimies arī nākamgad!

Paldies par atklātību, un lai jums veicas!

1992. gada 18. februārī

SAPROPELIS, GRAUDI UN ...

Stāsta Rīgas Kuģniecības direktors kapteinis Antons Ikaunieks

Līdz 1991. gada pavasarim mūs Latvijā pazina kā Upju kuģniecību, galvenokārt — pasažieru kuģīšu flotes saimnieku. Protams, tautsaimnieki itin labi zināja arī «upes — jūras» tipa sauskravas kuģus, kas bija mūsu rīcībā. Patlaban esam Rīgas Kuģniecība, lai gan īsu brīdi saucāmies — ražošanas apvienība «Latvijas upju kuģniecība». Saprotiet, ne jau nosaukumā ir tā sāls, tomēr atzīstu, ka firmai tas ir nozīmīgi. Pats 1991. gadā aizstāvēju ideju radīt alternatīvu Jūras Kuģniecībai — «Latvijas kuģošanas apvienību». Bija domstarpības nosaukuma valodnieciskajos un stila aspektos, par laimi, mūs saprata un aizstāvēja valodniece Aina Blinkena. Alternatīvo ideju kliedēja tālākie notikumi pēc puča, radās visnotaļ atbalstāms darbības kurss lielajā Latvijas Kuģniecībā, un mēs savā nosaukumā kopš 1991. gada oktobra akcentējam Rīgas vārdu.

Rīgas Kuģniecība ir daudznozaru uzņēmums ar plašu sazarojumu visā Latvijas piekrastē. Centrs, protams, šeit — Rīgā. Mūsu osta atrodas Voleros. Daugavpilī izvietojies Latgales baseina uzņēmums «Daugava», Ventspilī — Kurzemes baseina uzņēmums «Venta». Lielākās Kurzemes upes Ventas krastā piestātņu celtniecībā ieguldām lielus līdzekļus, jo līdzās Rīgas piestātnēm tām jākļūst par apjomīgu kokmateriālu transporta punktu.

Pavisam interesanta varētu izvērsties mūsu sadarbība ar lauksaimniekiem un jaunajiem zemniekiem. Proti, sapropeļa rūpnieciskajā ieguvē, ko iecerēts veikt Spīgu purvā sadarbībā ar akciju sabiedrību «Dobele». Sapropelis vispār ir ļoti vērtīgs — to lieto gan medicīnā, gan lopbarībā, gan kā augstas kvalitātes organisko mēslojumu. Tā ieguvē ir nodarbināta mūsu Kuģniecības zemessūcēju flote, bet firma saucas «Saprolats».

Kopuzņēmumā ar Zviedriju strādā mūsu kuģu *«Engure»* un *«Tartu»* apkalpes, tomēr šie sauskravas pārvadāšanas kuģi ir novecojuši un gaidīto peļņu nedod. Tīri komerciāla darbība Rīgas Kuģniecību saista ar vairākām biržām, mēs, piemēram, esam «Latvijas Tirdzniecības Nama» līdzdibinātāji. Šī ekonomiskā sadarbība ļauj sekmīgāk risināt kravu pārvadājumu jautājumus, meklēt izdevīgākus klientus, nodrošina floti ar remontam nepieciešamajiem materiāliem. Varam ne tikai eksistēt, bet pat nopietni domāt par jaunu kuģu iegādi. Firmu reklamēt palīdz mūsu partneri. Pastāvīgi sadarbības partneri ļasti Dānijā, Norvēģijā, Vācijā, Anglijā un citviet. Lūk, kuģis *«Krāslava»* no Rīgas devās uz Tallinu, tālāk uz Vāciju, Dāniju un Angliju, bet nule tas iegriezies Antverpenē pēc graudu kravas Latvijai. Visā brauciena garumā nebija tukšo reisu, visās minētajās valstīs aģenti bija raduši kravas — tātad nodrošinājuši *«Krāslavai«* ekonomisku reisu. Agrāk aptuveni puse reisu bija tukša — kravas tikai vienā virzienā, nu labi, ja ceturtā daļa.

Latvijas iedzīvotāji ne vienreiz vien atcerēsies laikus, kad «par smiekla naudu» varēja ar zemūdens spārnu kuģiem *«Meteors»* un *«Komēta»* aizpeldēt līdz Pērnavai vai Sāmsalai. Nu šie kuģi par sviestmaizi jau pārdoti, turklāt — tikai pirms pāris gadiem, jo neesot bijuši ekonomiski izdevīgi. Iepriekšējai uzņēmuma vadībai pirkstos jau nav jākož. Patlaban pasažieru floti savā aprūpē ņēmusi SIA «Vērpete». Vai esat braukuši ar peldošo restorāniņu «Misisipi»? Daugavas ainavā tas lieliski iederas. Ir pāris zemūdens spārnu kuģu, kas parasti tūristus aizvizina līdz Jūrmalai, ir arī lēnāki braucēji — peldošās kafejnīcas, diskokuģi, Mežaparka apceļotāji.

Esmu pārliecināts, ka Rīgas Kuģniecības flote vedīs gan graudus Latvijai, gan kokmateriālus Skandināvijai, izklaidēs atpūtniekus uz ūdeņiem un radīs iespējas arī pašiem ārvalstīs bagātināties. Firmai, kas nes Rīgas vārdu, jābūt uz goda!

Antonu Ikaunieku uzklausīja
Gints Šīmanis
1992. gada 5. martā

ZEMŪDENS MEKLĒJUMI MONZUNDĀ TURPINĀS

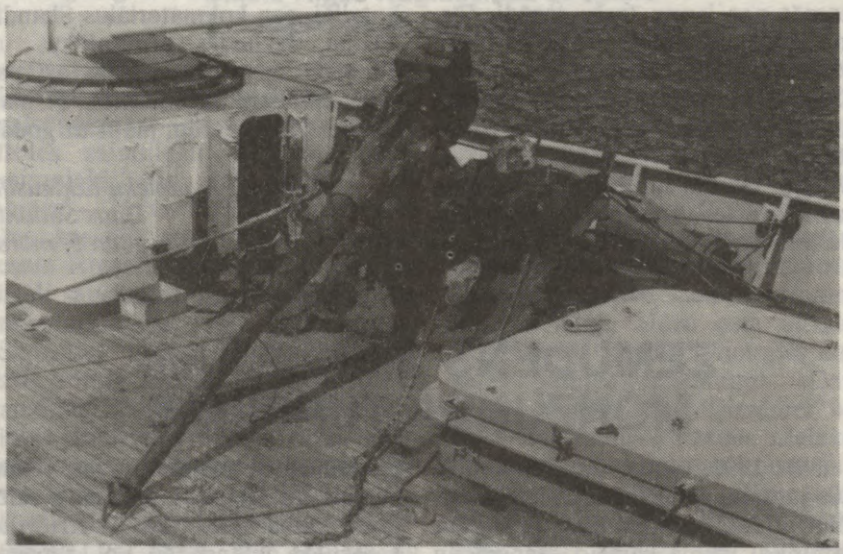
No 1991. gada 2. jūnija līdz 20. jūnijam Sanktpēterburgas biedrība *«ПамятьБалтики»* («Baltijas atmiņa») rīkoja kārtējo ekspedīciju Monzunda salu rajonā. Tajā piedalījās Sanktpēterburgas, Daugavpils un Rīgas zemūdens meklējumu kluba biedri, kā arī Krievijas karaspēka ūdenslīdēji no Liepājas. Kuģus ekspedīcijas rīcībā nodeva

Krievijas Jūras kara flote. No Sanktpēterburgas piedalījās ekspedīcijas vadītājs K. Šopotovs, kā arī M. Mihailova, V. Poļakovs, D. Stolbovs, no Daugavpils — V. Koršņakovs, J. Maškins, A. Kopasovs, no Rīgas — S. Semjonovs un šī raksta autors. Krievijas karaspēka ūdenslīdējus, tāpat kā iepriekšējā gadā, vadīja S. Poļuga. Ekspedīcijā piedalījās Liepājā bāzējošies Krievijas karakuģi — traleris *«Aļeksej Ļebedev»* — komandieris kapteiņleitnants A. Gogins, ūdenslīdēju kuteris *«BM-266»* — komandieris vecākais leitnants J. Demčenko, hidrogrāfiskais kuģis *«Azimut»* — kapteinis A. Konopļovs un meklēšanas darbu kuteris *«БТК-631»* — kapteinis V. Kuročkins.

Ekspedīcijas mērķis — atrast zemūdeni *«M-94»*, tralerus *«Imanta»* un *«Štag»*, angļu traleri *«Myrtle»*, eskadras mīnukuģi *«Serditij»*, kā arī daži rezerves uzdevumi.

Galvenais mērķis, tāpat kā iepriekšējā gadā, bija zemūdene *«M-94»*. Tā izraisa pastiprinātu interesi, jo zemūdenes izturīgajam korpusam vajadzētu nodrošināt dokumentu un priekšmetu labāku saglabāšanos salīdzinājumā ar nogrimuša virsūdens kuģa korpusu. Otrs pastiprinātās intereses iemesls — šī zemūdene ir grūti pieejama pētījumiem. Otrā pasaules kara gados bijusī Padomju Savienība Baltijā zaudēja 66 zemūdenes. Un tikai dažas no tām ir pieejamas pētījumiem — daudzas nogremdētas pārāk lielā dziļumā, bet daudzu bojāejas vieta vispār nav zināma.

Par ekspedīcijas darba rajonu tika veikti papildu pētījumi arhīvā. Pavērās dažas vēstures lappuses. Kā mums ziņoja vācu vēsturnieks Heincs Šēns, no 1941. gada 22. jūnija līdz 30. jūnijam vācu zemūdenes *«U-140»*, *«U-142»* *«U-144»*, *«U-145»* un *«U-149»* darbojās rietumos no Mēmeles, dienvidos no Gotlandes, rietumos no Ventspils un Sāmsalas un Hījumā salas, kā

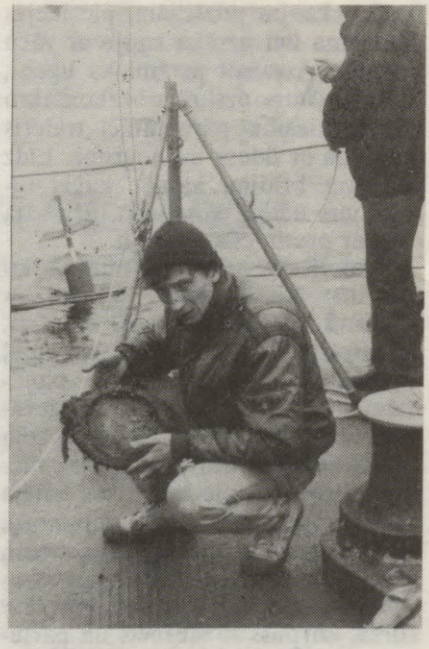


Nogrimušā kuģa *«Štag»* 100 mm ieroči uz *«Azimuta»* borta Liepājā 1991. gada jūnijā

arī pie ieejas Somu līcī. Zemūdenes *«C-9»*, *«M-77»* un *«M-78»* ceļā no Liepājas uz Daugavgrīvu torpedēja zemūdene *«U-144»*, kuru komandēja kapteiņleitnants fon Mitelštets. Šo darbību rezultātā 1941. gada 23. jūnijā iepretī Ventspilij nogrima zemūdene *«M-78»* (55 m dziļumā). Vēlāk, 10. augustā, zemūdene *«Щ-307»* torpedēja zemūdeni *«U-144»*, kura nogrima uz rietumiem no Kepu pussalas aptuveni 15 jūdžu no *«M-94»* bojāejas vietas, — 1941. gadā to nogremdēja jūras flotes virsleitnanta Helrigela komandētā zemūdene *«U-140»*.

Vecās navigācijas kartēs (izdotas pirms 70. gadiem) zemūdenes *«M-94»* bojāejas vieta bija atzīmēta, tādēļ nolēmām šajā rajonā veikt sevišķi rūpīgus meklējumus. No 30. maija līdz 3. jūnijam traleris *«Aļeksej Ļebedev»* meklēja zemūdeni un 2. jūnijā pamanīja šo objektu, koordinātās platums = 58°53'31 N un garums = 22°03'17 E. Šīs koordinātas atbilda rajonam, kurā vecajās kartēs bija atzīmēts nogrimušais kuģis. Traleris izlika trīs bojas un atgriezās Liepājā, kur par meklējumu rezultātiem informēja ekspedīcijas dalībniekus.

7. jūnijā ekspedīcija ieradās darba vietā. No trim tralera izliktajām bojām bija palikušas tikai divas — vienu bija aizdzinusi vētra. Uzsākām zemūdenes papildu meklējumus, izmantojot aparātu *«ТЭТ-1»*. Bet atkārtoti atrast zemūdeni mums neizdevās. Jūras dibens šajā vietā ir kā nosēts ar lieliem laukakmeņiem — līdz 3 m augstumā — un aizaudzis aļģēm. Sekmīgi varētu būs meklējumi tikai ar magnetometru, bet tāda mums nebija. Arī ūdenslīdēju meklējumi palika bez rezultātiem. Tādēļ pieņēmām lēmumu uzsākt otra



No dzelmes izceltais *«Štag»* iluminators S. Semjonova rokās

objekta — tralera *«Imanta»* meklējumus. Pēc mūsu rīcībā esošajām arhīva ziņām traleris nogrimis vietā, ko raksturo koordinātas platums = 58°41' 2 N, garums = 22°22' E uz rietumiem no Soelveina līča. Meklējumus uzsāka *«БТК-631»*. Šajā rajonā uzgājām nogrimušu kuģi, taču tas nebija traleris, bet gan 100 m garš transportkuģis ar stipri bojātu korpusu, bronzas dzenskrūvi 3,5 m diametrā. *«ВМ-266»* ūdenslīdēji uzsāka tā izpēti, bet *«БТК-631»* devās meklēt traleri *«Štag»*.

Neliela vēsturiska uzziņa: traleris *«Štag«* būvēts 1939. gadā, 467 t, izmēri — 62x7x4 m. Jau pirmajās kara dienās vadīja kuģus cauri mīnu laukiem, kā arī attīrīja no mīnām Somu līci un Monzunda salu rajonu. 1941. gada 3. augustā, atgriežo-

ties no kaujas pozīcijām, pie ieejas Soelveina līcī uzsāka kauju ar vācu aviāciju. Atvairot pretinieka uguni, traleris «Štag» uzskrēja bezkontaktu mīnai. Liesmu pārņemtais traleris pieplūda ar ūdeni un nogrima. Līdz pēdējam brīdim, kamēr kuģis turējās virs ūdens, komanda turpināja cīņu ar pretinieka aviāciju.

Traleri «Štag» atrada punktā, ko raksturo koordinātas platums = 58°39' 5 N, garums = 22°23' 7 E, 15 metru dziļumā. Izlikām boju, atgriezāmies uz «BM-266», paņēmām no tā akvalangistus un devāmies izpētīt «Štag». Pirmais zem ūdens nolaidās Jurijs Maškins, piestiprināja trosi pie kuģa, kas gulēja uz grunts, un izcēla iluminatoru. Nolaižoties gar nostiprināto trosi, pārējie akvalangisti sāka izpētīt traleri. Apskate rādīja, ka tas guļ 280° kursā, korpuss ir sabrucis un pārlūzis uz pusēm. Priekšgals sagāzies uz sāniem, un virs jūras dibena karājas 100 mm lielgabals. 14. jūnijā mums pievienojās kuģis «Azimuts». Nolēmām ar tā celtņa palīdzību izcelt šo lielgabalu. Četras stundas karaspēka ūdenslīdēji pūlējās, lai lielgabalu nomontētu no nogrimušā kuģa klāja. Pēc tam nenovērtējami dārgo relikviju novietoja uz hidrogrāfiskā kuģa.

Mūsu nākamais objekts bija angļu traleris «Myrtle». Tas ir tas pats nezināmais kuģis, kuru mēs sākām izpētīt 1990. gadā. Ja iepriekšējās ekspedīcijas laikā mums bija tikai versija, ka tas varētu būt angļu karakuģis, tad tagad, pēc arhīvu pētījumiem, aina bija pilnīgi skaidra. Ar angļu vēsturniekiem sarakstījās ne tikai Sanktpēterburgas, bet arī Latvijas vēsturnieki. Interesantu informāciju un fotogrāfiju saņēma Latviešu jūrniecības vēstures arhīva ģenerālsekretārs A.M. Kalniņš — angļi ziņoja, ka 1914. gadā tikuši uzbūvēti četri vienas sērijas kuģi, kas nodoti flotilei «Flower». Tie bija «Lupin», «Lilac», «Gentian» un «Myrtle». Korpusi tiem bijuši tādi paši kā tirdzniecības kuģiem, lai tos varētu būvēt civilajās kuģubūvētavās. To tonnāža — 1210 t, izmēri — 76,2x10x3,53 m, viena dzenskrūve, bruņojums — četri 100 mm lielgabali.

No Britu eskadras Baltijas jūrā komandiera ziņojuma: «Tralējot mīnas starp Libau (Liepāju) un Revel (Tallinu), 1919. gada 15. jūlija agrā rītā mīnām uzskrēja «Gentian» un «Myrtle». Tam atrauts priekšgals, 10 jūrnieki gājuši bojā, pārējie izglābti, kuģis palicis virs ūdens, un tas nokļuvis straumju un vēja varā. Kuģis nogrimis vietā, ko raksturo koordinātas platums = 58°37' N, garums = 21°47' E. «Gentian» arī pameta komanda, un tas nogrima 17. jūlijā punktā, kuru raksturo koordinātas platums = 58°35'N, garums = 21°38' 45"E.»

Angļu traleri meklēja vienlaikus divi kuģi — «БТК-631» un «Azimut», bet stiprās vētras dēļ darbi bija jāpārtrauc.

Ekspedīcija pārlaida vētru Viru ostā Tagalahta līcī — gluži tāpat kā pirms gada. Pirmais uz igauņu zemes mūs sagaidīja mums jau pazīstamais ostas dežurējošais kapteinis Sulevs Kallass. Arī šoreiz igauņi uzņēma mūs viesmīlīgi.

Mūsu meklējumi tā arī beidzās. Vētru dēļ nebija iespējams kaut cik sekmīgs darbs, kaut gan vairākas reizes mēģinājām darbu atsākt.

Neraugoties uz sliktajiem laika apstākļiem, ekspedīcijas darba rezultāti tomēr bija labi. No viena paša tralera «Štag» izdevās izcelt divdesmit astoņus dažādus priekšmetus, starp tiem mašīntelegrāfu, apdegušu kompasa māju. Daļu šo

eksponātu, to skaitā 100 mm lielgabalu, kā kara gadu relikvijas ekspedīcijas vadītājs K. Šopotovs nodeva Krievijas karaspēka daļas komandieriem Liepājā.

1992. gada vasarā biedrība «Baltijas atmiņa« savu darbu turpinās, šoreiz — Somu līcī un Lādogas ezerā.

Jurijs Jefremenkovs

EIROPAI MŪS JĀSAPROT

«Eiropa mūs nesapratīs!» — bezgala deldēts šis teiciens jau kļuvis par frazeoloģismu. Turklāt ar visai ironisku nokrāsu.

Ne tikai Eiropai, visai pasaulei ir grūti saprast, cik dramatiska situācija var izveidoties piecdesmit liekulības gados. Valsts, kura zaudējusi savu valodu... Var jau iebilst, ka tik ļauni nepavisam nav. Nav zaudēta ne latviešu kultūra, ne latviešu literatūra, ir latviska vide — vismaz ģimeņu, draugu, atsevišķu kolektīvu un dažkārt pat masu pasākumu līmenī; jo kur gan šolaiku pasaulē vēl rodama nacionālāka vide kā mūsu Dziesmu svētkos? Un nav jau arī tā, ka veikalos un iestādēs pavisam nemaz vairs nedzirdētu latviešu valodu. Tāpēc daudziem, arī latviešiem, šķiet, ka prasība valodas tiesības pacelt likuma augstumos ir mākslīgs pārspīlējums, kura vienīgais mērķis ir izskaust no valsts saimnieciskajām un intelektuālajām norisēm cittautiešus, kuri valodas grūtības savukārt cenšas izsludināt par nepārvaramām.

Gaušanās par cilvēktiesību pārkāpumiem Baltijā aizskanējusi pāri kontinentiem, rodot līdzjūtīgus klausītājus un kvēlus aizstāvjus plaša diapazona kosmopolītu aprindās. Politiskā demagoģija arī valodas jautājumā demonstrējusi savu apbrīnojamo spēju aizmiglot loģiku un acīm redzamu patiesību.

Milzīgās cittautiešu masas, kuras padomju gados pārplūdinājušas mūsu mazo zemi, pašas apskurbušas savas kvantitātes radītajā ilūzijā, ka saprasties taču saprotamies, tātad — viss kārtībā. Vairums no šiem cilvēkiem acīmredzot vēl šodien nav aptvēris, ka saprasties var tikai uz latviešu intelekta rēķina. Atšķirībā no krievvalodīgajiem tieši latvieši gan sadzīves, gan darba attiecībās spēj lietot ne vien latviešu, bet arī iebraucēju valodu. Pieprasot divvalodību, iespējams, pat politiskie kūdītāji neaizdomājas tiktāl, ka arī tādā gadījumā ar vienas valodas pārvaldīšanu krievvalodīgajiem vien nepietiks. Citādi, vismaz teorētiski, var notik tā, ka vienas valsts pilsoņi savstarpēji vispār nespēs sazināties — krievvalodīgie lietos tikai krievu valodu, bet latvieši — tikai latviešu valodu.

Šo pagaro vingrinājumu elementārajā loģikā atļāvos tāpēc, lai vēlreiz uzsvērtu, cik absurdas ir runas par cittautiešu diskrimināciju uz valodas rēķina. Turklāt valoda taču nav nekāds fatāls šķēršlis. Visa pasaule, izņemot tās mākslīgi izolēto padomju daļu, bez problēmām un vaimanām par «cilvēktiesību pārkāpumiem» ārpus savas valsts robežām sazinās nevis dzimtajā, bet gan tādā valodā, kādā citi saprot. Tāpēc valodu kursos šobrīd sviedrus slauka ne vien krievi, bet arī latvieši, jo krievu valoda nebūt nav tik universāls sazināšanās līdzeklis, kā to visus šos gadus mums centusies iestāstīt padomju propaganda.

Mācīšanās, protams, nav izprieca. Tā saistīta gan ar izdevumiem, gan

laika patēriņu, gan garīgo piepūli, nemaz nerunājot par diskomforta sajūtu, kas turpinās arī tad, kad valoda daudzmaz apgūta. Visatraisītāk un ērtāk ikviens jūtas, lietojot dzimto valodu. Tas ir neapstrīdami; bet vai gan viena sabiedrības slāņa neērtības ir pretstatāmas valsts tiesībām uz valsts valodu? Latvijas Valsti nav dibinājuši ne krievi, ne krievvalodīgie, bet gan latvieši. Ne ar krieviem, ne kādu citu tautu latviešu nācija nav saplūdusi, tāpēc gan Krievijai, gan Eiropai, gan visai plašajai pasaulei laiks tomēr saprast, ka vienu labsajūtai nav upurējama citu identitāte. Bet tieši uz to mudina azartiskie cilvēktiesību aizstāvji.

Valsts valoda Latvijā var būt tikai latviešu valoda, kā tas arī noteikts 1989. gada 5. maijā pieņemtajā Valodu likumā. Cits jautājums, cik saprātīgi, objektīvi un likumīgi ar krievvalodīgiem iedzīvotājiem pieblīvētajā Latvijas Valstī valsts valodas problēma tiek risināta.

Jo sevišķi krieviskota ir Latvijas jūrniecība. Šīs parādības cēloņi jau daudzkārt analizēti. Plašā Krievzeme, kā pēc inerces vēl aizvien tiek godināta pasaulē pēdējā kolonijvalsts, nebija ieinteresēta izmantot Baltijas tautu jūrniekus — pārāk negodīgā ceļā šīs zemes bija iegūtas, tāpēc iekarotāji nepaļāvās uz iekaroto lojalitāti. Par ārzemju braucieniem nevarēja būt ne runas — ne latviešus, ne igauņus arzemēm nedrīkstēja laist ne tuvumā! Ar laiku šiem politiskajiem šķēršļiem pievienojās arī sadzīviskākas aiztures. Krieviskā priekšniecība veicināja krieviskas vides veidošanu. Mācības jūrskolās tika organizētas tikai krievu valodā, un tāpēc pat latviešu skolu absolventi, ja tie izturēja uz krievu skolām orientēto iestājeksāmenu konkurenci, profesionāli drīz vien pārkrievojās, gribot negribot piemērodamies apstākļiem.

Satriecoši un traģiski tagad izklausās krievu jūrnieku argumenti, ka latviešu valoda taču jūrniecībā būs grūti ieviešama kaut vai tāpēc, ka nav šajā valodā jūrniecības terminoloģijas. Nav jūras valodas tautai, kura gadu simteņiem mitusi jūras krastā un kuras Jūrniecības departamentā 1938. gada nogalē bija reģistrēti 507 tālbraucēji kapteiņi, 160 tālbraucēji stūrmaņi, 54 tuvbraucēji kapteiņi un 265 tuvbraucēji stūrmaņi, kā arī 143 pirmās šķiras kuģu mehāniķi, 168 otrās šķiras mehāniķi un 286 trešās šķiras mehāniķi, bet kopumā jūrskolas Latvijas brīvvalsts pastāvēšanas 20 gados beiguši 1798 kuģu vadītāji un 1440 mehāniķu. Vai tiešām viņu paveiktais zudis uz neatgriešanos?

Par laimi, tik bēdīgi tomēr nav. Padomju gados aizmirstībai nolemtā jūrniecības terminoloģija latviešu valodā iedzīvināta ne vien paplānā un nekur vairs nenopērkamā jūrniecības terminu vārdnīciņā, bet arī Jūras akadēmijas mācību programmā. Terminoloģija ir atgūstama, atjaunojama un apgūstama, un tas arī tiek darīts jūrniecības mācību iestādēs.

1992. gadā ceturto reizi notika studentu uzņemšana Jūras akadēmijā. Kārtējo pirmo kursu komplektēja Rīgas jūrskola un Liepājas jūrniecības koledža. Ir jūrniecības klases Salacgrīvas un Engures vispārizglītojošās skolās un Ventspils arodvidusskolā.

Jūrniecībā jau ieskanējusies latviešu valoda, taču tās pirmie soļi vēl aizvien bija krieviskās uzkundzēšanās ierobežoti. Sengaidītā un Latvijas Jūrniecības vēstures kopas un Latvijas Jūrniecības savienības izlolotā Jūras akadēmija savu darbību sāka kā divvalodu plūsmu mācību

iestāde, bet Rīgas jūrskola arī pēc Valodu likuma pieņemšanas kā sākusi, tā turpināja savu rusifikācijas kursu. Latvija joprojām gatavoja krieviski runājošus un krieviski orientētus jūrniekus, kaut gan smagā nacionālā disproporcija pašlaik ir galvenā kadru problēma jūrniecībā.

Tikai šogad pēc piesardzīgas šaubīšanās un svārstīšanās beidzot ir izlemts, ka iestāju eksāmeni un pamatmācības visās Latvijas jūrniecības mācību iestādēs notiks latviešu valodā, atsevišķas lekcijas organizējot arī krievu, angļu vai kādā citā valodā, kā tas tiek praktizēts visā pasaulē. Te nu, protams, jāpaļaujas uz Jūras akadēmijas vadības principialitāti un situācijas izpratni, jo citādi vēl, nedod Dievs, šīs atsevišķās lekcijas vēl var izvērtsies par patvēruma ostu krievvalodīgiem mācību spēkiem valsts valodas ofensīvas apstākļos.

Par to, ka šāda ofensīva paredzēta, vismazāk, šķiet, šaubās tieši krievvalodīgā jūrniecības daļa. Un neaizmirsīsim, cik šī daļa ir milzīga. Latvijas Kuģniecībā strādā apmēram piectūkstoš jūrnieku, bet labākajā gadījumā tikai 6 — 7 procenti no viņiem ir latvieši. No aptuveni 19 tūkstošiem visās flotes organizācijās nodarbinātajiem vīriem Transporta flotē tikai 1 kapteinis ir latvietis, un pa vienam pamattautības pārstāvim ir Liepājas okeāna zvejas flotē un Rīgas traleru un refrižeratoru flotē. Daudzmaz latviskāka ir vienīgi Rīgas Kuģniecības un zvejnieku saimniecību flote, taču arī uz šiem kuģiem darba attiecībās latviešu valodu reti izmanto pat tās pratēji. Vēl jāpiebilst, ka ne jau tikai jūrasbraucēji pārstāv jūrniecību. Galvenokārt krieviski joprojām sazinās krasta dienesti, ostu personāls, kuģu remontrūpnīcu darbinieki. Tā vien šķiet, ka nedzīvojam Daugavas, bet gan Volgas vai Irtišas krastā. Un nu visi šie cilvēki, no kuriem vairums uzaudzis ar domu, ka Padomju Savienība ir reāla zeme un vienīgā taisnīgā nācija pasaulē ir krievu nācija, ar dusmām un izbrīnu ir atklājis, ka patiesībā dzīvo valstī, kuru neizprot un nepārzina...

Var saprast un pat attaisnot šo cilvēku emocijas. Un nevar nerēķināties ar viņu raizēm, jo valstiskās izmaiņas nenoliedzami skar šo cilvēku dzīves perspektīvas. Baumas, mulsa, agresivitāte un tīša kūdīšana — tāda bija gaisotne, kādā pirms trim gadiem pieņēma Valodu likumu. Atgādināsim, ka tas bija nevis Latvijas Republikas, bet gan Latvijas PSR likums ar daudzām piekāpēm divvalodības virzienā. Līdz likuma spēkā stāšanās brīdim toreiz vēl bija veseli trīs gadi. Mūsu vētrainajos laikos tas jau izklausās turpat vai pēc mūžības. Nāca jauni notikumi, un drīz vien norima ne vien likuma saceltais protesta, bet arī entuziasma vilnis. Tie cittautieši, kuri negremdējās sašutumā, bet pieteicās latviešu valodas kursos un pulciņos, drīz vien atzina, ka viņu centība var izrādīties priekšlaicīga. Augstākajā Padomē izveidotā Valodas komisija iekārtojās uz lauriem. Nekas neliecināja, ka likumam paredzamas arī kādas konkrētas izpausmes.

Jauns sarosīšanās vilnis atsākās tad, kad Latvijas neatkarība kļuva neapstrīdama. Tikai tad vairs bija atlikuši nevis trīs gadi, bet astoņi mēneši līdz likuma spēkā stāšanās brīdim! Un arī tobrīd, man šķiet, par Valodu likuma eksistenci atcerējās nevis šī likuma īstenotāji, tā ieviešanas noteikumu reglamentētāji, organizētāji un veicinātāji, bet paši pārbaudāmie, tā sabiedrības daļa, kura apzinājās savu vājo vietu. Jebkurā valstī, ne jau tikai Latvijā,

valsts valodas neprasme var kļūt par visai izšķirošu profesionālās atbilstības kritēriju. Iztēlosimies, piemēram, direktora vai galvenā inženiera postenī lielā (vai mazā!) Krievijas uzņēmumā cilvēku, kurš pārvalda tikai dzimto, teiksim, latviešu valodu. Neiespējami? Neiespējami. Taču tieši tik ačgārnas diemžēl vēl aizvien ir krievvalodīgo ambīcijas Latvijā, bet vienīgais attaisnojums un reizē arī arguments šādai pārliecībai ir tas, ka arī kolektīvs taču ir tikpat krievvalodīgs kā tā priekšnieks.

Tai laikā, kad «valodas briesmu» vilnis tuvojās apogejam, man bija izdevība šo jautājumu pārrunāt ar kāda Tirdzniecības flotes kuģa apkalpi. Cilvēki bija noraizējušies un satraukti: kādas būs prasības, kā pārbaude norisināsies, cik tā būs objektīva, un vai valodas nezināšanas dēļ netiks ignorētas visas citas ar specialitāti saistītās iemaņas. Bēdīgākais bija tas, ka skaidri un izsmeļoši uz šo jautājumu joprojām nebija iespējams atbildēt. Bija atsevišķu uzņēmumu iniciatīvas, taču nebija konsekvences un metodiskas skaidrības. Un tikai tad, kad līdz Valodu likuma spēkā stāšanās brīdim vairs bija palikušas dažas nedēļas, beidzot sarosījās arī Augstākā Padome, pārveidoja savu izplūdušo un bezdarbīgo komisiju trīsreiz mazākā un, cerams, arī darbīgākā orgānā ar deputātu Dzintaru Ābiķi vadītāja postenī. Ministru Padomē tapa Valsts valodas centrs, kura pienākumos ietilpst valsts valodas ieviešana un ar to saistīto pasākumu koordinēšana, valodas aizsardzība, valodas lietošanas reglamentēšana un sadarbība ar Augstāko Padomi valsts valodas politikas veidošanā. Par šīs institūcijas vadītāju iecēla valodnieci Dzintru Hiršu. Tika izlemts arī, ka jādibina Valsts valodas inspekcija un Valsts atestācijas komisija, kuru reālā nodibināšana, protams, atkal prasīja laiku.

Pienāca un pagāja 1992. gada 5. maijs, diena, kad jāstājas spēkā tik daudz diskutētajam Valodu likumam. Un atkal aizķeršanās, jo arī šajā dienā vēl nebija apstiprināts ne atestācijas Nolikums, ne paredzēts, kā norisināsies likuma konkrētā piemērošana.

Tieši 5. maijā apmeklēju kādu ostas flotes kuģi. Kuģa kapteinis bija latvietis, un viņš ar prieku ierakstus jau todien kuģa žurnālā būtu uzsācis latviski. Taču ostas vadība nebija devusi šādu rīkojumu. Bet subordinācija uz kuģiem mēdz būt stingrāka nekā armijā.

To visu atceroties, zūd vēlēšanās pārmest cittautiešiem viņu inerto vai pat noraidošo attieksmi pret valsts valodu. Dīvaini taču būtu sagaidīt, lai viņi ar entuziasmu trauktos pretī grūtībām, kas tik apgrūtinošas izrādījušās pat par likuma īstenošanu atbildīgām amatpersonām.

— Piekāpšanās valsts valodas jautājumā būtu mūsu valdības un valstsvīru vislielākā kļūda, — apmēram tā kādā sanāksmē secināja Mangaļu kuģu remonta rūpnīcas direktors Ivars Ross. Varu tikai pievienoties arī viņa otrai atziņai, ka valodas ieviešana jāsāk no vadības. Un tieši tāda jau arī ir AP Valodas komisijas, MP Valsts valodas centra un Izglītības ministrijas Valsts valodas atestācijas komisijas nostāja. Tiks prasīti trīs valodas prasmes līmeņi — elementāru jēdzienu pārvaldīšana savā profesijā, ierobežots, tomēr pietiekami plašs vārdu krājums, kāds nepieciešams apkalpojošo nozaru darbiniekiem, un māka valsts valodā ne vien runāt, bet arī rakstīt,

kāda nepieciešama visu rangu vadītājiem un dokumentu un lietvedības kārtotājiem.

Prasības, kā redzam, visai pieticīgas, tomēr pirmā kļūda — vismaz psiholoģiski — jau pieļauta. Tūlāšanās un nekonsekvence degradē likumu un tikai pavairo tā īstenošanas grūtības.

Ir skumji un netaisni, ka Latvijai jau tā mokošajos atdzimšanas apstākļos jārisina šīs un citas ar sveštautiešu klātbūtni saistītas problēmas. Taču tās nav atrisināmas ar vienu cirtienu un piecdesmit gados veidojusies dzīves īstenība nav vienkārši nosvītrojama. Kaut reizēm šķiet, ka tieši tādu domu auklē dažs jūrniecības teorētiķis un arī superradikāli noskaņots praktiķis, jo kā gan citādi izskaidrot publikācijas, kurās izskan aicinājumi vienkārši izformēt rusificēto floti par labu tīrasinīgiem latviešu jūrniekiem. Tikpat labi varētu aicināt izformēt arī ostas un kuģu remonta rūpnīcas. Taču, pat neņemot vērā tik krasas rīcības saimnieciskos aspektus, nav demokrātiskā valstī tādas tik dēmoniskas varas, kas cilvēkus pret viņu gribu spētu ar vienu vēzienu aizcelt viņpus robežām.

Tāpēc jo respektējams man vēl aizvien šķiet «Jūras Vēstīs» publicētais Pētera Avotiņa viedoklis. «Ilgstoši un apzināti radītā disproporcija nav izlīdzināma ne pusgada, ne gada laikā,» viņš skaidroja. «Lai to noregulētu vismaz pusi uz pusi, nepieciešami, mazākais, seši gadi, jo tas ir minimālais laiks, kādā pabeidzama jūrskola un Jūras akadēmija, kā arī iegūstama vispieticīgākā jūras prakse. Un arī tādā gadījumā kadru nomaiņa būtu jāveic forsēti, bet mēs taču nevaram atlaist cilvēkus pēc nacionālā principa, mēs nedrīkstam atkārtot iepriekšējā režīma kļūdas. Mums jārīkojas tikai atbilstoši cilvēktiesību prasībām, kas ir saistošas jebkurā valstī. Bet idejas par to, ka, ja reiz nav latviešu komandu, tad Latvijai nevajag arī kuģu, ir ne vairs smieklīgas, bet drīzāk gan traģiski muļķīgas...»

Jūras lietu ministrija, toreiz Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments, ir noteikusi, ka uz kuģiem vismaz pagaidām vienlīdz izmantojamas ir divas lietvedības valodas — latviešu vai angļu valoda. Arī Valodu likums uz kuģiem stāsies spēkā tikai 1993. gadā. Valodu centrs savukārt noteicis, ka personām, kuras valodas eksāmenu nespēj nokārtot pirmajā paņēmienā, iespējama atkārtota atestēšanās.

Pārāk lēni un gausi, kad esam jau pusnoslīkuši krievu valodas aktivitātēs un kad pa pretējām durvīm mūsu valodas dārziņā tikpat uzstājīgi laužas iekšā angļu valoda? Un tomēr cita ceļa acīmredzot nav; jo vai gan ir pieļaujams, ka Latvijai lojāli profesionāli cilvēki nonāk bezizejas situācijā? Turklāt nav grūti iztēloties, kādas varētu būt šādas stresa situācijas sekas. Mums pašiem acīmredzot jābūt čaklākiem un lietpratīgākiem savas valodas kopējiem, mēs paši savu valodu atstājam novārtā, un arī tas ir viens no iemesliem, kāpēc to nerespektē citi.

Valodas problēmas risinājums tik tikko aizsācies, tas vērtējams attīstībā un, iespējams, pēc gada jau atklāsies pavisam citādā pavērsienā. Taču šobrīd man vēlreiz gribētos citēt Pēteri Avotiņu: «Ja cilvēks grib strādāt savā profesijā, tad viņam par šo profesiju ir jācīnās. Ir jāmācās valodas, jāmācās arī latviešiem, jo agri vai vēlu tos, kuri valodas nepratīs, izkonkurēs tie, kuri pratīs.»

Maija Kudapa,
laikraksta «Jūras Vēstis»
korespondente

PASAULES KLASES AUGSTSKOLA NĀKOTNĒ

Ar Latvijas Jūras akadēmijas studentiem Patriku Markēviču, Ardu Jēkabsonu, Gerdu Trukšānu un Raimondu Kalnenieku sarunājās žurnāliste Marika Grūbe

M.G. Vai šobrīd mācīties Jūras akadēmijā ir prestižs?

P.M. Šobrīd vēl daudzi nezina, kas ir Jūras akadēmija, bet, ja uzzinātu, tad būtu prestižs. Es pazīstu daudzus, kas studē filoloģiju. Manuprāt, tā ir izglītība, kuru cilvēks iegūst tikai sevis pilnveidošanai. Toties Jūras akadēmijā mācies ar domu, ka viss, ko apgūsti, būs nepieciešams konkrētā darba izpildei. Studējot Jūras akadēmijā, mēs nemācāmies, kura poga jānospiež vai kurš slēdzis jāpagriež attiecīgajā situācijā, bet gan paaugstinām savu tehnisko domāšanu, attieksmi pret apkārtējo vidi. Cilvēku, kuram pirms tam nav bijusi saskarsme ar kuģa vadīšanu, apmācīt to darīt nav nekāda liela māksla un problēma. Problēma ir tā, ka Jūras akadēmijas beidzējiem jābūt ar tādu domāšanas un uztveres līmeni, lai kuģi, kurus viņi apkalpo, būtu drošībā. Un tas nav tik vienkārši. Tāpēc ir nepieciešami augsti izglītoti kuģu vadītāji un mehāniķi. Es domāju, ja Jūras akadēmija nenobremzēs savu attīstības gaitu, pēc desmit gadiem tā būs pasaules klases mācību iestāde.

A.J. Es noteikti citiem saviem vienaudžiem ieteiktu studēt Jūras akadēmijā. Kaut vai tādēļ, ka mēs šeit iegūstam ļoti dziļas zināšanas par tehniku, dzinējiem, tvaika katliem un dažādām tehniskām ierīcēm.

M.G. Kā jūs iegūstat šīs dziļās zināšanas?

G.T. Tās mums dod mācību programma un prakse. Piemēram, kad prakses laikā esam iegājuši kādā ārzemju ostā, tur mēs varam redzēt citu valstu kuģus, to aprīkojumu. Arī uz mūsu Latvijas Kuģniecības kuģiem ir kaut kas līdzīgs, bet ne tādā līmenī. Uz ārzemju kuģiem tomēr ir citādi. Piemēram, cilvēks, kas atbild par degvielas nodošanu no tankera uz krastu, nenokāpjot no kuģa, sēž pie televizora un tikai spaida pogas.

P.M. Un tieši uz kuģa jūrā ir vislabāk mācīties, jo krastā nekad nevar tik daudz iemācīties. Ja jāsaka godīgi, kuģa vadītājam prakses laikā ir vieglāks darbs nekā mehāniķim. Kaut gan pasaulē tiek mainīta izglītības sistēma un profesionālā sagatavotība tā, ka vairs neškiro, kurš ir kuģa vadītājs un kurš ir mehāniķis. Kuģi jau ir pilnīgoti līdz tādai automatizācijas pakāpei, ka mehāniķi vairs nav nepieciešami.

Tur ir vienots komandējošais sastāvs, līdz ar to kuģis iet bez apkalpojošā personāla. Mēs to pagaidām varam lasīt kā zinātnisko fantastiku. Pie mums mehāniķis ir cilvēks ar zelta rokām, kura rīcībā ir kuģis, kas patiesībā jau sen jānoraksta.

M.G. Tādā gadījumā cik ilgi vēl pie mums sagatavos mehāniķus?

P.M. Tieši mehāniķim apgūt to, kas nepieciešams stūrmanim, nav nekāda problēma, jo viņu zināšanas ir daudz plašākas nekā kuģu vadītāju. Kaut vai salīdzinot mehāniķu un kuģu vadītāju mācību programmu, es mācos par kuģa vadītāju un uzskatu, ka mācīties par mehāniķi ir liela varonība.

M.G. Vai jūs savstarpēji konkurenci nejūtat, jo jūrnieku ir daudz un šobrīd dabūt darbu arī nav tik viegli?

P.M. Jā, Latvijā jūrnieku ir daudz, bet latviešu jūrnieku maz. Tomēr pašreizējos apstākļos, kaut vai salīdzinājumā ar celtnieku vai tiltu būvētāju, jūrniekam ir vieglāk atrast darbu. Ja viņš neatrod darbu Latvijā, tad var doties to meklēt ārzemēs.

R.K. Mēs vēl tikai studējam akadēmijā, kad jau paveras iespējas braukt mācīties uz Beļģiju, Norvēģiju. Norvēģijā trūkst komandējošā sastāva, tāpēc darbā labprāt pieņemtu mūs. Arī pēc kvalifikācijas mēs atbilstam viņu prasībām, tikai jāzina angļu valoda.

G.T. Konkurence katrā ziņā ir. Mums kā pirmajam izlaidumam būs jāparāda, ko mēs varam, un jābūt konkurēt spējīgiem. Piemēram, norvēģi paši nelabprāt dodas jūrā, tāpēc pieņem darbā cittautiešus. Norvēģi savu iztiku var nodrošināt, strādājot krastā. Bet pie mums lielākā daļa jūrnieku brauc jūrā, jo tā ir vienīgā iespēja normāli nopelnīt.

M.G. Vai jūs esat pārliecināti, ka pēc Jūras akadēmijas beigšanas dabūsit darbu?

R.K. Domāju, ka jā. Mums Latvijas Kuģniecības priekšnieks Pēteris Avotiņš apsolīja, ka visi Jūras akadēmijas beidzēji dabūs darbu. Daudziem ir norīkojumi no zvejnieku saimniecībām. Bet es sāku šaubīties, vai kāds tur atgriezīsies strādāt, jo paveras iespējas atrast labāk atalgotu darbu.

P.M. Tagad vairs nevienam nevar pateikt: «Latvijai ir grūti laiki, tāpēc tev visu mūžu jāstrādā uz velkoņa.» Nevajag uzskatīt mūs par materiālistiem vai tādiem, kuriem nav nekādu patriotisku jūtu. Skaidrs, ka cilvēks strādās tur, kur piedāvās labākus materiālos un sadzīves apstākļus. Ja arī jūrnieks meklē darbu uz kuģa zem citas valsts karoga, viņš tomēr domā atgriezties dzimtenē. Neviena valsts nevar būt bagāta, ja tur dzīvo nabadzīgi cilvēki. Latvija būs bagāta tikai tad, ja tajā dzīvos bagāti cilvēki.

M.G. Bet kā pie bagātības tikt pašiem, bez citu palīdzības?

P.M. Vajag atcerēties Krišjāņa Valdemāra teikto — «Latvji, brauciet jūriņā, zeltu krājiet pūriņā.» Tāpēc, pirmkārt, nepieciešama izglītība, otrkārt, sapratne, kā bizness tiek organizēts pasaulē. Pašlaik Latvijā darījumu līmenis ir — lētāk nopirkt, dārgāk pārdot. Manuprāt, nav īstā reize runāt par mūsu nākotnes plāniem, bet pēc desmit vai piecpadsmit gadiem varētu satikt jūrniekus, kas būs noderīgi Latvijai. Protams, viņi būs uzticīgi sev un lielā mērā domās par sevi, bet līdz ar to arī Latvija no tā nezaudēs. Tas ir kā bankā!

STŪRMAŅA PRAKSE

PRAKSES VADĪTĀJA VIEDOKLIS

1992. gada 3. janvārī grupa Latvijas Jūras akadēmijas trešā kursa studentu ieradās praksē uz mācību un ražošanas kuģa *«Aicinājums»*. Divdesmit četri nākamie stūrmaņi sāka savu pirmo stūrmaņa praksi. Matroža praksē iepriekšējā gadā viņi bija uz mācību burukuģa *«Sedov»*, šoreiz puišus gaida prakse jau specialitātē — akadēmijā iegūto teorētisko zināšanu nostiprināšana praksē.

4. janvārī kuģis atstāja Rīgu un uzņēma kursu uz Lielbritānijas ostu Alepūlu.

Baltijas jūra puišus sagaidīja nelaipni: stāvi viļņi, 7 ballu ziemeļrietumu vējš un sniega vērpetes stūrmaņa mācību sardzi padarīja nebūt ne vilinošu. Un tā viss sākās nevis ar stūrmaņa mākas pārbaudi, bet gan ar katra praktikanta — sākumā jūrnieka — pārbaudi: svaru kausos tika likta fiziskā un morālā izturība, spēja panest spēcīgo viļņošanos. Šo pirmo pārbaudījumu nākamie kuģu vadītāji izturēja godam, nebija neviena gadījuma, kad kāds nebūtu spējīgs stāties sardzē. Svarīgi bija arī tas, ka līdzās bija lielisks piemērs. Blakus mācību komandtiltiņam (stūres mājai) atradās kuģa stūres māja, kur cits citu nomainīja kapteiņa vecākais palīgs A. Brozdijs, kapteiņa otrais palīgs A. Askero un trešais palīgs A. Dikovs. Viņi arī mācīja praktikantiem visus stūrmaņa darba noslēpumus un «knifus», sākot ar sagatavošanos reisam un beidzot ar pavadoņu radionavigācijas sistēmas «Tranzīts» izmantošanu. Stūrmaņa darbā nav sīkumu: vienlīdz svarīgs ir pareizi uzasināts zīmulis, kursa nospraušana, kursa noteikšana ar pelengatoru naktī tumsā, kad bākas mirgošana tik tikko saredzama, vēja ātruma noteikšana un daudz kas cits, kas jāzina un jāprot stūrmanim, lai izvadītu kuģi pa nosprausto maršrutu.

Priekšā Zunds ar tā šauro kuģu ceļu un navigācijas briesmām. Tas ir visa brauciena grūtākais posms. Tieši šeit no stūrmaņa tiek prasīta juveliera precizitāte kuģa vadīšanā. Praktikantiem nevajadzēja žēloties par nenodarbinātību, jo pēc kuģošanas noteikumiem kuģa atrašanās vieta bija jānosaka ik pēc 3—5 minūtēm.

Kopenhāgenas ostas reids. Mēs visi bijām patīkami pārsteigti. Tikko kuģis bija piestājis krastam, pie tā piebrauca kuteris ar produktiem. Izrādījās, ka diennakti pirms piestāšanās Kopenhāgenas ostā kuģis pa radio bija pasūtījis produktus uz noteiktu laiku. Un precīzi norādītajā laikā viss pasūtītais tika nogādāts uz kuģa. Bija jāapbrīno darba organizētības pakāpe un no tās jāmācās. Arī šī nelielā epizode studentiem bija labs paraugs.

Stūrmaņa profesija ir ne tikvien grūta un skarba, bet arī pilna romantikas. Neliels piemērs: pie Zunda izejas aiz kreisā borta palika dāņu pilsēta Helsingera ar slaveno Kronborgas pili. No tās majestātiskās arhitektūras bija grūti atraut skatienu. Pēc nostāstiem šajā krāšņajā pilī mīlējuši un cietuši Šekspīra traģēdijas «Hamlets» varoņi.

Aiz muguras palicis Zunda, Kategata un Skageraka šaurums, priekšā — aukstā Ziemeļjūra. Un te nu paradokss: ja dzimtā Baltijas jūra pārbaudīja mūs ar vētrām un negaisiem, tad bargā Ziemeļjūra, itin kā atdarīdama par pāridarī-

jumiem, sagaidīja mūs laipni un viesmīlīgi. Radās iespēja ķerties pie sekstantiem, lai vingrinātos jūras astronomijā, pēc Saules un zvaigznēm noteiktu kuģa atrašanās vietu. Vakarā zemu virs horizonta novērojām visspožāko zvaigzni — Sīriusu, bet no rīta — visspilgtāko planētu Venēru. Uz rītablāzmas fona tā tiešām bija krāšņa, un jūrnieki to dēvē par rīta zvaigzni.

Pie apvāršņa parādījās stāvie un klinšainie Skotijas krasti. Cauri Nortminca šaurumam iegājām Alepūlas ostas reidā. Tur saskaitījām 25 zivju pārstrādes kuģus no Baltijas valstīm, kā arī Polijas, Vācijas, Krievijas un citām.

Šajā gadalaikā te zvejo skumbrijas. Vietējie zvejnieki tās nozvejo tādā daudzumā, ka paši saviem spēkiem nevar visu pārstrādāt. Tāpēc vietējās zvejas firmas pieaicina zivju apstrādē citu valstu kuģus. Mūsu mācību un ražošanas kuģis diennaktī var sasaldēt 30 tonnu skumbriju. Kuģa tehnologa J. Jarčenko vadībā praktikanti iepazina visu tehnoloģisko procesu, sākot ar zivju pieņemšanu uz kuģa un beidzot ar gatavās produkcijas iesaiņošanu un novietošanu kravas tilpnēs, kur tiek uzturēta –25° temperatūra.

Mūsdienās visā pasaulē kuģu komandējošam sastāvam jāpārvalda angļu valoda. Tādēļ arī studenti pasniedzējas M. Šausās vadībā praksē pilnveidoja savu valodas prasmi. Pārbaudīja savas zināšanas sarunās ar pilsētas iedzīvotājiem.

Vēl par valodām. Daudzi kuģa komandas locekļi izteica vēlēšanos mācīties latviešu valodu, un studenti atsaucās šim priekšlikumam. E. Liepiņš un V. Ignatjevs no nodarbībām brīvajā laikā pasniedza grupās latviešu valodu.

Prakses programma tika izsmelta, pienācis eksāmenu laiks un mājupceļš. Eksaminācijas komisiju vadīja kapteiņa palīgs mācību darbā G. Abakumovs — sirms pieredzējis tālbraucējs kapteinis. Eksāmenā vērtēja ne tikai zināšanas specialitātē, bet arī jūrnieka briedumu. Šajā kuģošanai nebūt ne labvēlīgākajā laikā ikviens praktikants varēja pārbaudīt savu izturību. Un ikviens varēja praksē pārliecināties par to, cik daudz ir jāzina šodien moderna kuģa vadītājam. Īpaši labas zināšanas, kā arī vēlēšanās tās apgūt bija P. Markēvičam, E. Liepiņam, A. Ozoliņam, A. Vimbam, V. Vīksnem, A. Iļjenko, A. Sergejevam, J. Lukinam, A. Kalniņam, R. Reiham un citiem.

Visi atgriezās guvuši labu rūdījumu, daudzi divu mēnešu laikā bija uzaudzējuši skotu bārdiņu un izskatījās daudz vīrišķīgāki. Bet pats galvenais — prakse bija sekmīga un deva daudz derīga. Tā domā gan prakses vadītāji, gan paši studenti...

29. februārī vispirms ieraudzījām televīzijas torni, pēc tam arī Vecrīgas torņus. «Paliec sveiks, *«Aicinājums»*, paldies par praksi! Esi sveicināta, Rīga!»

Fjodors Kaļiņins

STUDENTU SKATĪJUMS

Fragmenti no Uģa Apsalona dienasgrāmatas

1992. gada 4. janvāris. Šodien atstājam dzimto Rīgas ostu. Pirmais ceļa mērķis — Kaļiņingrada. Pēc tam sola Lielbritānijas ziemeļus — Skotijas piekrasti. Muita — 18.00. Tā tik ir muita! Neredzēju neviena

muitnieka, tikai kareivis savāca pases. Ar nodarbībām dienā nekas prātīgs nesanāk, tikai trešais palīgs mums šo to pastāsta (krieviski, protams). Pirmās vakariņas kopkajītē. Viss apkārt čīkst un grīļojas. Līdzpaņemtais aveņu ievārījums jau pustukšs. Pirmā nakts uz kuģa, kur ir kopkajīte ar 10 guļvietām.

5. janvāris. No plkst. 4.00 esmu augšā uz komandtiltiņa. Ejam pa Irbes šaurumu. Tumšs, auksts. Radio septiņos no rīta ziņo, ka ir +1°C, vējš — 6 balles, viļņi — 4 balles. Ap 1200 vajadzētu būt iepretī Liepājai. Ēstgriba lieliska, lielākajai daļai — jūrasslimība. 16.00 esmu atkal pie kartēm (līdz 20.00). Vakarā izlasīju «Tarzāns un dubultnieks».

6. janvāris. Naktī esam sākuši dreifēt, jo izrādās, ka Kaļiņingradā mūs vēl negaida. Gulēju 12 stundu. Nekā izcili interesanta. Vakarā spēlējam kārtis.

7. janvāris. Skaitos «mācībā« pie bocmaņa. Kopā ar matrozi labojam naktsskapīšus un atvilktnes citās kopkajītēs. Darbs kaulus nelauž: 10 minūšu strādā, pusstundu pīpē. Vakarā noskatos videofilmu «Lejup pa upi» (trešo reizi). Pēc 22.00 atsākam spēlēt bridžu — līdz 1.00.

8. janvāris. Man paliek 21 gads! Neticami! Vecis! Esmu kopkajītes dežurants. Darbs — atkal kopā ar matrozi. 17.00 — «Klase 1999» (normāls «grāvējs«, pasniedzēji — roboti). Vakarā — pēc iespējas ātrāk gultā, taču gulēt neiznāk — jāsvin dzimšanas diena. Vladim tā ir rīt. Nolemjam abas apvienot. Pie mums sapulcējas visi, kas neguļ, t.i., trīspadsmit. Mēģinām atcerēties aizmirstas smaržas un garšas, piemēram, kafijas. Runājamies līdz 1.00, tad — gultās...

9. janvāris. Pirmā nopietnā mācību diena. Atrodamies Kaļiņingradas jeb «Baltijsk« reidā. Uzrakstīju divas vēstules (pēdējās — vairs nav aplokšņu). Pirmā angļu valodas nodarbība.

10. janvāris. Pēcpusdienā atbrauc liepājnieki. Brauciens ar buksieri bijis grūts. Nabadziņi... Sevišķi pasniedzēja. Nepārtraukta mācību diena bez pīppauzēm. Labākā lekcija (ar humoru) — pie vecākā palīga.

11. janvāris. Strādājam ar Robi kambīzē. Vēl arvien esam noenkurojušies reidā. Vakarā vējš pieņemas spēkā. Gultā jāguļ otrādi — sānsvere. Sākas «maziņa šūpošanās». Vakarā videofilma «Aģents, kurš mīlēja mani» (Džeimss Bonds).

12. janvāris. Atkal kambīzē. Jāpiemizo katls un spainis ar kartupeļiem. Launagā smalkmaizītes (sešas!) ar džemu. Pārējie darbojas ar kartēm un žurnāliem. Pēc darba kambīzē vakariņot negribas, tāpēc pēc kārtējās filmas (šāds režīms sāk jau apnikt) dodos gulēt.

13. janvāris. Kārtējā mācību diena līdz 16.00. Vēl aizvien esam noenkurojušies. Laiks uzlabojas. Pa radio uzzinām, ka Rīgā esot problēmas ar degvielu un sabiedrisko transportu.

14. janvāris. Vēl viena mācību diena. Brāļukam dzimšanas diena. Apsveikt varu tikai domās. Vēl arvien stāvam.

15. janvāris. Kopā ar Kalniņu — 1. un 4. vakts. Vienīgās izpriecas — kārtis un filmas, kā arī ēšana un gulēšana. Atkal nekā interesanta, izņemot dušu.

16. janvāris. Sardzē. Klausāmies mūzikas raidstaciju «Atlantik 252».

17. janvāris. Traks rīts. Viļņu šūpošana pārsteidz mūsu kopkajīti ap sešiem no rīta. Viss, kas nav nostiprināts, uz grīdas. Pati diena — mierīga. Esmu darbā pie

tehnologa. Jāstrādā — pusstunda, pārējās piecas ar pusi stundas tikai skaitos darbā. Nepārtraukts bridžs. Vējš esot bijis 20 m/s, sola pat 30 m/s. Liela gatavošanās vētras apstākļiem. Esam ceļā uz Alepūlu Skotijā.

18. janvāris. Atkal pie tehnologa. Pie šī gan jāstrādā vesela stunda. Tātad — 23 stundas brīvas! Tās paiet ēdot, dzerot, guļot, lasot «Avotu», spēlējot kārtis, mazliet paskatoties angļu valodu, kā arī turpinot dienasgrāmatu.

19. janvāris. Mācību diena: pie vecākā mehāniķa, vecākā palīga, astronomijas un angļu valodas lekcijas. Saņēmām tīro veļu...

Stāsta Gints Bumburs

«3. janvārī ieradāmies uz kuģa «*Aicinājums*», lai dotos savā kārtējā praksē ar mērķi iegūt pirmās klases matroža tiesības. (Šo uzdevumu visi arī izpildīja.) «*Aicinājums*» (bij. «*Prizvanije*») ir lielais saldētājtraleris, 102 m garš, kas paredzēts arī praktikantu apmācīšanai.

Jau pašā ceļa sākumā izjūtam jūras ietekmi. Sevišķi tā bija jūtama, kad caur Irbes šaurumu izgājām Baltijas jūras centrālajā daļā. Bet, ja jau pat pieredzējuši jūrnieki cieš no šūpošanās, ko tad lai sakām mēs, pagaidām vēl «zaļie»... Ar jūru palēnām sarodam — palīdz piespiedu apstāšanās pie «Baltijsk» ostas ieejas, kur, noenkurojušies reidā, gaidām degvielu. Pagaidām to var dabūt tikai par valūtu. Bāzes vadībai tas liekas par dārgu, tādēļ sākas lielie gaidīšanas svētki. Šajā laikā paspējam izjust īstas vētras garšu — tā ir tik liela, ka kapteinis nolemj to pārlaist, izejot jūrā. Šis gaidīšanas laiks nav mums gluži zemē nomests — nodarbojamies ar astronomiju, iepazīstamies ar kuģi, stāvam sardzē mācību stūres mājā un pie stūres. Sevišķi jāatzīmē astronomiskie mērījumi ar sekstantu. Labi, ka prakse iekritusi ziemas laikā, kad saule lec vēlāk par mūsu celšanās laiku, jo no rītiem tā nāk miegs...

Tā gaidot, pienāk 24. janvāra diena, kad beidzot saņemam 200 t degvielas (no vajadzīgajām 400 t) par valūtu. Daudzi kuģi gan vēl paliek stāvot.

Esam atkal ceļā: cauri Kategatam un Skagerakam, pāri Ziemeļjūrai mūsu ceļš ved uz Skotiju. Brīnumaini un negaidīti — Ziemeļjūra ir gluži kā aizmigusi.

28. janvārī noenkurojamies līcī Skotijas ziemeļrietumos kādu jūdzi no Alepūlas. Tepat līdzās stāv vēl kādi 30 kuģi no dažādām valstīm, kuri arī gaida zivis, lai tās apstrādātu. Zivis saņemam jau naktī uz 29. janvāri, un ar šo dienu arī sākas darbs mūsu kuģa cehā. Zivis saldējam, par laimi, tāpat veselas, pretējā gadījumā būtu jāsastopas ar tādu ne visai viļinošu darbu kā zivju ķidāšana. Arī mācāmies un kārtojam eksāmenus. Vairākas reizes varam ar laivu aizbraukt uz Alepūlu un paskatīties, kā dzīvo šie skoti un vai tiešām viņi staigā svārciņos. Dzīvo, protams, labāk par mums, bet svārciņus tā arī nekur neredzēju...

Tuvojoties prakses beigām, kā vienmēr, sākam just nepārvaramas ilgas pēc mājām. Un, jo tuvāk atgriešanās diena, jo vairāk liekas, ka laiks velkas kā bruņurupucis.

Neraugoties uz neparedzētām grūtībām saldēto zivju nodošanā, beidzot esam atpakaļceļā. Ziemeļjūra atkal samērā mierīga, kaut gan šūpo tīri patīkami. Aiz Kopenhāgenas mūs apņem migla, tā ir tik

bieza, ka saredzēt var labi ja 100 m uz priekšu. Tomēr pilnā gaitā dodamies mājup un 29. februārī esam atkal ostā, kuru atstājām pirms diviem mēnešiem. «Sveika, Rīga, sveika, Latvija!»

Praksi vērtē Ainārs Vimba

«Protams, šis reiss mazliet atšķīrās no iepriekšējā ar to, ka kuģis bija ražošanas un vajadzēja piedalīties plāna izpildē. Dzīves apstākļi bija nedaudz labāki kā pirmajā praksē uz burukuģa «Sedov»: vienā kubrikā bijām 8 — un bija arī divas izlietnes, kur mazgāties. Dienas režīms tāds pats, arī viss pārējais — pa vecam, ja neskaita, ka pirmais palīgs tagad bija — «pomoščņik kapitana po kadram i socialņomu bitu». Manā uztverē trīs cilvēki uz kuģa ir lieki — pirmais palīgs, palīgs mācību darbā un metodists. Metodista galvenais uzdevums bija novērot, kā tiek tīrīta tualete, un visa reisa laikā viņš ne par ko citu arī nerunāja. «Pomoučs» — pomoščņik kapitana po učebnoi časti — galvenokārt sastādīja dežūru grafiku un aktīvi mācīja mums kuģa žurnāla pildīšanas noteikumus. Ieraksti latviešu valodā viņu, protams, neapmierināja, jo viss nebija saprotams. Viņš uzstāja, ka nākamajiem stūrmaņiem jāprot rakstīt arī angliski (cerot, ka mēs to nevarēsim un rakstīsim krieviski). Sākām rakstīt angliski — tas nu šim palīgam bija kā šāviens mugurā, jo angļu valodu viņš zināja vēl mazāk nekā latviešu.

Šis reiss lieku reizi pierādīja, ka kursantu stāvoklis būtībā nav mainījies — esam lēts darbaspēks. Tas spilgti izpaudās pārkraušanas darbos, par kuriem maksā valūtā: naudu sadala uz visiem ekipāžas štata locekļiem, bet strādā, protams, matroži un kursanti. Tikai uz visiem 23 kursantiem ir ieskaitītas ... divas štata vietas, par kurām maksā. Toties samaksu par pārkraušanas darbiem pilnā mērā saņem pirmais palīgs un metodists.»

LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJA — CIEŠI PIE VĒJA!

Gadagrāmatas redakcijas kolēģijas uzdevumā apmeklēju Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) dekānu Jāni Bērziņu, lai uzzinātu, kas jauns viņa vadītajā mācību iestādē, kā arī mūsu valsts jūrnieciskās izglītības sistēmā vispār. Saruna notika 1992. gada martā, un lūk, ko pastāstīja J. Bērziņa kungs.

Latvijas Jūras akadēmija ir profesora Egona Lavendeļa vadītās Rīgas Tehniskās universitātes patstāvīga fakultāte. Jūrniecības izglītības koncepcijā pēdējā gada laikā būtisku izmaiņu nav bijis, taču turpinām attīstīt izstrādāto izglītības shēmu. Izdota izglītības ministra pavēle par Rīgas Jūrskolas (agrākās pusmilitārās krieviskās iestādes Kronvalda bulvārī) nodošanu akadēmijai. Tās bijušais direk-

tors Ļesovojs atcelts, palikuši daži darbinieki, kas, respektējot valodu likumu, apguvuši latviešu valodu un ir spējīgi iekļauties RTU prasībās. Skola aizņem trīs ēkas Kronvalda bulvārī — Nr. 6, Nr. 8 un Nr. 10. Vidējā ēka stipri bojāta, tur steidzami nepieciešams kapitālremonts. Trešais nams 1991. gadā pārbūvēts par kazarmām — nākotnē arī tas jāpārtaisa. Kronvalda bulvāra jūrskolā pašlaik mācās 30 kuģu vadītāju un tikpat daudz mehāniķu.

Pārņemta Kaļiņingradas Zivju rūpniecības institūta filiāle ar samērā labu bibliotēku un 600 neklātienes studentiem. No tiem biologus un grāmatvežus atdodam Latvijas Universitātei. Rūpnieciskās nozvejas speciālistus turpmāk negatavosim, jo vajadzīgos 7—10 cilvēkus apmācīsim Dānijā.

Pašreiz izglītības 1. pakāpe ir četrgadīga. Tajā uzņems pēc 9. klases beigšanas un audzēkņi vienlaikus iegūs vidējo izglītību.

2. pakāpe ir divgadīga un domāta tiem, kam jau ir vidējā izglītība un nepieciešamā jūras prakse.

3. pakāpe — tā ir četrgadīga augstākās izglītības iegūšana LJA. Otro pakāpi beigušie varēs mācīties šajā augstākajā pakāpē pēc saīsinātas programmas.

Vidējo jūrniecības izglītību iespējams iegūt Ventspils 20. arodvidusskolā, kā arī Engures un Salacgrīvas vidusskolas specializētajās jūrniecības klasēs. Šīs trīs vidējās mācību iestādes tagad ietilpst LJA sistēmā. Vēl joprojām šajā vienotajā izglītības sistēmā nav iekļauta Liepājas Jūrskola, kurā šobrīd mācās ap 60 dažādu speciālistu — elektriķi, radisti, aukstummehāniķi un nozvejas meistari.

Jūras akadēmijā visus trīs tās pastāvēšanas gadus ir praktizēta divplūsmu sistēma proporcijā 15 latviešu un 10 krievu studentu. Sakarā ar valodu likumu un Nolikumu par kuģu reģistru nepieciešams pārskatīt līdzšinējo jūras speciālistu sagatavošanas praksi. Pašreiz mācību programmās latviešu valodas mācīšana krievu grupām paredzēta tikai pirmajos divos gados. Tas, kā apgalvo paši studenti, valsts valodas prasmi gan negarantējot.

Izlemts, ka turpmāk akadēmijā, kā arī vidējās mācību iestādēs visi reflektanti neatkarīgi no tautības iestājeksāmenus kārtos latviski. Nepieciešams dot priekšrocības valsts valodas pratējiem jūrnieka un zvejnieka specialitātes apgūšanā, jo šīs priekšrocības nav pretrunā ar likumu.

Speciālistus ar augstāko izglītību darbam kuģniecībā gatavos arī citas mācību iestādes Latvijā — RTU Mehānikas fakultāte uzņems studentus kuģu būvniecības specialitātē, Inženierekonomikas fakultāte — jūras transporta ekonomikā, Inženierbūvju fakultāte — ostu un hidrotehnisko būvju celtniecībā. Paredzams, ka katrā specialitātē mācīsies apmēram 5 studenti.

Latvijas Universitātes Juridiskā fakultāte gatavos 10 studentu jūras tiesību specialitātē.

Paredzams, ka 1992. gada rudenī mūsu studenti varēs gūt papildu apmācību Beļģijā un Dānijā.

Runājot par mācību spēku komplektēšanu, jāatzīmē profesors Juris Cimanskis, kurš pārnācis pie mums no Sanktpēterburgas Jūras akadēmijas, un profesors Grigorijs Gladkovs, kurš ieradies no Frunzes Augstākās jūrskolas Sanktpēterburgā. Šie augsti kvalificētie pasniedzēji strādā latviešu valodā.

Mums ir kurss kuģniecības vēsturē, ko lasa docente Helēna Šimkuva. Studenti ir apmierināti ar šīm

lekcijām — pat agrā pirmdienas rīta stundā vienmēr pilna auditorija.

Ar latviešu valodas pasniedzējiem mūs nodrošina RTU Latviešu valodas un kultūras katedra. Tāpat intensīvi mācām arī angļu valodu. Mums ir angļu valodas pasniedzēji, kuri kopā ar studentiem dodas jūras praksē.

Visā pasaulē jūrniecības attīstību nosaka ANO tieši pakļautā Starptautiskā jūrniecības organizācija. 1991. gada decembrī šīs organizācijas eksperts no Londonas — kapteinis Eriks Moats iepazinās ar mūsu jūrnieciskās izglītības stāvokli un iespējām. Viņš atzina, ka mēs esot uz pareizā ceļa. Kapteinis Moats arī diezgan atzinīgi novērtēja Bolderājas mācību kompleksu, kur ir samērā labas laboratorijas. Šis komplekss gan pagaidām pieder militāristiem, taču tur varam apmācīt arī mūsu studentus.

Lai mūsu LJA atbilstu starptautiskajām prasībām, nepieciešamas iekārtas un aparatūra par 3,8 miljoniem amerikāņu dolāru. Mūsu mācību plānos drīkst būt vairāk, nekā paredzēts starptautiskajās programmās, taču nekādā gadījumā nedrīkst būt mazāk.

Ārzemēs — jo īpaši mācību pirmajā pakāpē — lielu uzmanību pievērš praktiskajai sagatavotībai. Kuģu mehāniķim, piemēram, jāprot virpot, metināt, lodēt, jāpārzina visu mehānismu darbība — vārdu sakot, jāvar kuģi jūrā saremontēt. Tur arī ļoti daudz rūpējas par cilvēku glābšanu, medicīnisko palīdzību, ugunsgrēku dzēšanu un ar to saistītiem profilakses darbiem — par visu, kas saistīts ar kuģošanas drošību. Mūsu līdzšinējās programmās tas nebija paredzēts. Apmācot jāievēro arī mūsu flotes īpatnības. Mūsu kuģi ir veci un nemoderni, uz sauskravas pārvadātājiem strādā 18—25 cilvēku liela apkalpe. Turpretī uz tilpumā līdzīgiem, bet augsti mehanizētajiem ārvalstu kuģiem ar visu tiek galā pat 6 cilvēku apkalpe.

Ceram ar laiku iegādāt arī paši savu mācību kuģi. Tā kā izmaksa būs ļoti liela, vajadzēs pārdot pāris lielāko kuģu, kuriem beidzas ekspluatācijas laiks, vāciešiem metāllūžņos. Varbūt dabūsim vēl pāris miljonu dolāru...

Austrumu virzienā mums paredzēta sadarbība ar Sanktpēterburgas Kara medicīnas akadēmijas mediķiem, kas palīdzēs novērtēt cilvēku profesionālās īpašības. Mēs viņus ieinteresējām ar iespēju ilgstoši novērot nākošos jūrniekus, kuri atbilstoši koncepcijai mācīsies 8 gadus. Vienu no pirmajiem vērtējumiem par piemērotību jūrnieka darbam viņi veiks jau pirms iestājeksāmeniem, lai uzzinātu, kurš ir dzimis jūrnieks, bet kuru labāk nelaist jūras tuvumā.

Jūrniecības izglītības sistēmas attīstību jānodrošina finansu resursu mērķtiecīgai koncentrācijai. 1992. gada janvārī nodibinājās Aizbildņu padome, kurā pārstāvēta visa mūsu valsts jūrniecības vadība, ar jūrniecību un zvejniecību saistīto iestāžu vadītāji. Aizbildņi ievēlēja Prezidiju 7 vīru sastāvā. Pie tā arī vērsīsimies pēc ārkārtas palīdzības.

Pirmkārt ceram, ka iegūsim līdzekļus Kronvalda bulvāra jūrskolas kapitālremontam.

Jāpanāk, lai visi jūrniecības izglītības posmi iekļautos vienotā Latvijas Jūras akadēmijas sistēmā.

Kursu turam cieši pie vēja!

Arturs Krastiņš

MĀCĪBU IESTĀŽU ADRESES

229133 Limbažu rajons
Salacgrīvas vidusskola (spec. jūrn. klase)
Tel. (240)41698, 41170

229813 Tukuma rajons
Engures vidusskola (spec. jūrn. klase)
Tel. (231)61231, 61289

229910 Ventspils
Saules ielā 17/19 20. arodvidusskola
Tel. (236)23060, 22663

226015 Liepāja
Ūliha ielā 5, Liepājas jūrskola
Tel. (234)24880, 23092

226050 Rīga
Kronvalda bulv. 6, Rīgas jūrskola
Tel. 323129, 320302

226050 Rīga
Kalpaka bulv. 10, Latvijas Jūras akadēmija
Tel. 325560, 214503

LATVIJAS JŪRAS JAHTAS 1991. GADĀ

Šis Latvijas Republikas un kaimiņvalsts Lietuvas un Igaunijas starptautiskais neatkarības atzīšanas gads tāljūras jahtu flotē iezīmējās ar svarīgiem notikumiem.

1991. gada 16. februārī tika atjaunots Latvijas Jahtklubs — «Daugavas» jahtkluba (1944—1991) juridiskais mantinieks, kura biedri sirdī glabāja neatkarīgās Latvijas ideju... «Daugavas» jahtklubs 1991. gada sezonā uzvarēja pārējos klubus noieto jūras jūdžu ziņā (18 724). Latvijas Jahtkluba komodors Jūras burātāju savienības viceprezidents tāljūras jahtu kapteinis Jānis Raminš ar 4205 jūras jūdzēm sezonā izcīnīja kluba nozīmīgāko ceļojošo balvu «Sudraba Jahta», Jūras burātāju savienības kristāla kausu un Latvijas Republikas kausu (II gr.) kreiserburāšanā.

Latvijas Jahtkluba floti papildinājis vecbiedrs — 1940. gada jahtu kapteinis, tagad rēderis, Juris Lielmežs ar Tallinā būvēto jahtu *«Heija»*.

Kreiserburāšanā ceļojošos Latvijas kausus 1991. gada sezonas noslēgumā ieguvušas:

I grupā — *«Sparta»*, kapteinis V. Kučmels, 2. vietā *«Spaniel»* — kapteinis A. Butkevičs, 3. vietā *«Lācis»* — kapteinis V. Elnionis;

II grupā — *«Polaris»* — J. Raminš, *«Republika»* — K. Konstantinovs, *«Jūrmala»* — V. Krupovičs;

III grupā — *«Turaida»* — A. Berestņevs, *«Varavīksne»* — J. Buliņš, *«Alfa-R»* — M. Alders;

IV grupā — *«Cruise»* — A. Aļeksikovs, *«Rīga»* — E. Prede;

V grupā — *«Vega»* — V. Butorins, *«Abava»* — A. Začests, *«Sol»* — L. Balodis;

VI grupā — *«Krit»* — V. Smoļakovs, *«Bora»* — J. Mogiļevs, *«Strīž»* — V. Ezergailis;

IV—VI grupā — *«Inga»* — U. Šmits, *«Aija»* — I. Mežulis, *«Melio»* — R. Alders;

Katamarānu grupā — *«Orion»* — V. Jelagins, *«Kaupo»* — V.Grenenbergs-Grīnbergs.

Kristāla kausu — par sezonā visvairāk noietajām jūras jūdzēm saņēma *«Polaris»* (4205) — kapteinis J. Raminš, 2. vietā *«Sparta»* (3344) — kapteinis V. Kučmels, 3. vietā *«Spaniel»* (3340) — kapteinis A. Butkevičs.

Latvijas Jūras burātāju savienības biedri ar jūras jahtām bija Igaunijas, Lietuvas, Krievzemes, Somijas, Zviedrijas, Norvēģijas, Dānijas, Vāczemes, Polijas, Nīderlandes, Beļģijas, Velsas, Skotijas, Īrijas, Francijas, Spānijas, Portu-

gāles, Alžīrijas, Gibraltāra, Itālijas, Grieķijas, Turcijas un Gruzijas klubos un ostās. Jahtu kapteiņa Ivara Mežuļa dzimta — Uldis, Jānis, Eva, Reinis kopā ar matrozi Andri Cini ar jahtu *«Aija»* aizceļoja pa Botnijas līci līdz Ūmeo pilsētai Zviedrijā, ceļā veicot vairāk par 1000 jūras jūdzēm. Gada lielāko pārgājienu veicis jahtu kapteinis Andris Andsbergs un matrozis Uldis Livdāns uz Alda Eglāja konstruētā un Carnikavā būvētā jaunas sērijas katamarāna *«Centaurus-35»* ar īpatnas konstrukcijas švērtķīli, kas būtībā bija jaunā katamarāna pirmais izmēģinājums. Katamarāns bija jānogādā īpašniekam — Gruzijas jūras kuģniecībai — un jāveic maršruts Rīga—Batumi, veicot 4556 jūras jūdzes. Braucienā līdzi ņemtie divkorpusu buriniekam labošanai nepieciešamie instrumenti, kā arī amatnieciskā atjautība grūtos brīžos nodrošināja drošu garo jūras ceļu ap visu mūsu vecās Eiropas kontinentu. Gruzīni nebija kļūdījušies, komandā iesaistot latviešus.

Dalībnieku skaits kreiserjahtu sacensībās pie mums turpina samazināties, rezultātu tabula Latvijas Republikas kausu izcīņā tam apliecinājums. Kopējais jūras jahtu skaits regatēs sezonā ir 25, tāpat ierobežots dalībnieku pulks arī tradicionālajās 12 stundu un Lielupes grīvas regatēs. Tomēr vienā no pasaules lielo mācību burinieku regatēm kopā ar *«Sedovu»* un *«Krūzenšternu»* piedalījās mūsu *«Sparta»* no Latvijas Kuģniecības jahtkluba ar Rīgas Jūrskolas kursantu apkalpi, kapteinis — V. Kučmels. *«Cutty Sark-91»* maršruts šoreiz burātājus aizveda uz Lielbritānijas ostām: starts Milfordā (Velsa), tālāk uz Korku un Belfāstu (Īrija), pēc tam uz Eberdīnu (Skotija), šķērsojot Lohnesa ezeru, tad uz Delfzeilu (Nīderlande). Šoreiz tikai ar divām otrajām vietām četros sacensību posmos jāapmierina sportiskā veiksme, bet igauņu *«Tormilind»* vienā no posmiem — pirmā vieta...

Balvu, Šlēsvigas-Holšteinas Zemes bankas ceļojošo kausu, 54. Varnemindes nedēļā regatē — «Apkārt Fēmarnas salai» ar *«Turaidu»* izcīnīja jahtu kapteinis Aleksejs Berestņevs.

Arturs Krastiņš

LATVIJAS ZĒĢELĒTĀJU SAVIENĪBA ATKAL PASAULES SAIMĒ

Starptautiskās Burāšanas sporta savienības IYRU *(International Yacht Racing Union)* gadskārtējā Ģenerālajā asamblejā, kas XXV Olimpisko spēļu gaidās notika nevis, kā parasts, Londonā, bet Barselonā, 1991. gada 3. novembrī Igaunija, Latvija, Lietuva, kā arī Namībija un Austrumsamoa tika uzņemtas par šīs autoritatīvās organizācijas biedriem. Zināmā mērā tas bija vēsturisks notikums arī *IYRU* dzīvē, jo līdz ar to tās saimē nu bija pārstāvētas tieši 100 valstis. Pieminēdams šo «maģisko skaitli», *IYRU* prezidents Pēteris Tālbergs norādīja, ka Baltijas valstis jau agrāk bijušas *IYRU* locekles un šoreiz

būtu ne tikai jāapsveic jaunuzņemtie, bet arī jāpriecājas par vecu draugu atkalapvienošanos.

Nolemts, ka Latvijas jahtu nacionālais simbols uz burām turpmāk būs burtkopa LAT, Igaunijas — EST, Lietuvas — LIT. Par mūsu nacionālo autoritāti burāšanas sportā atzīta Latvijas Zēģelētāju savienība *(Latvian Yachting Union, LYU)*.

Šobrīd veiktie vēsturiskie pētījumi liek domāt, ka visus Latvijas burātājus apvienojošā organizācija — Latvijas Zēģelētāju savienība (LZS) dibināta 1927. gada janvārī. Nākamajā — 1928. gadā tā iestājās Starptautiskajā Burāšanas sporta savienībā *IYRU*. Līdz ar to, kā teikts LZS darbības pārskatā par 1928. gadu, Latvijas zēģelēšanas sports iegūst iespēju līdzdarboties starptautiskos jautājumos zēģelēšanas sportā, kā arī, tāpat kā kaimiņi igauņi, tiek iekļauts vispasaules jahtklubu sarakstā (sk.: Latvijas Jahtkluba 1928. gada darbības pārskats. — 63. lpp.).

1928. gadā Amsterdamā Latvijas burātāji pirmo reizi piedalījās olimpiskajās spēlēs. Vidzemes jahtkluba pārstāvis Kurts Klāsens, startējot starptautiskajā 12 pēdu *Dinghy* klasē, iekļuva 10 finālistu vidū un izcīnīja Latvijai kopvērtējumā 9. vietu.

1928. gada rudenī Londonā *«Thames Royal»* jahtklubā notika *IYRU* pilnsapulce, kurā no Latvijas piedalījās LZS priekšsēdētājs A. Korsta kungs. Minētajā pārskatā teikts: «Atklājot šo konferenci, vecā Karaliskā jahtkluba komodors lords Kvīnsboro apsveic visus delegātus... Arī Latvijas pārstāvis ņem vārdu un izsaka gandarījumu par iespējamību līdzdarboties šajā lielajā sapulcē, kā arī nodod apsveikumus no atsevišķiem Latvijas jahtklubiem.»

1929. gadā, kā teikts ASV izdotajā V. Čikas un G. Gubiņa grāmatā «Latvijas sporta vēsture (1918—1944. g.)», LZS «sarīkoja pirmo regati, ko līdz tam darīja tikai atsevišķi klubi. Latvijas Zēģelētāju savienībai bija valdības apstiprināts karogs, kas jāpaceļ visām jahtām, braucot uz ārzemēm. Bez tam katra atsevišķa jahta saņēma savu pazīšanas zīmi (vimpeli) un uz buru abām pusēm bija nācijas apzīmējums — Latvijai burts «O».»

1933. gadā LZS apvienoja deviņus jahtklubus, kuros kopā bija 235 kīļjahtas un 82 švērtlaivas.

1939. gada februārī LZS pārreģistrēja ar sabiedrisko lietu ministra lēmumu.

1940. gada novembrī LZS kopā ar 34 citām sporta organizācijām ar Latvijas PSR Tautas Komisāru Padomes lēmumu slēdza.

Gandrīz pēc pusgadsimta — 1990. gada 31. martā — konferencē, kurā piedalījās 23 pārstāvji no 13 burāšanas sporta organizācijām, LZS tika atjaunota.

Kā viesi uz šo konferenci bija ieradušies arī nesen atjaunotās Igaunijas Jahtklubu savienības (EJL) un Lietuvas Burātāju savienības (LBS) delegāti. Par LZS prezidentu ievēlēja kapteini Gunāru Salto, par sekretāru — kapteini Pēteri Bormani.

1990. gada 12. maijā LZS, EJL un LBS noslēdza Baltijas valstu burātāju sadarbības līgumu, kurā paredzēta savstarpēja kopējo centienu koordinācija, palīdzība un informācijas apmaiņa. Kārtējā Baltijas valstu burātāju organizāciju pārstāvju sapulce notika 1991. gada 27. aprīlī. Līguma ietvaros sāktā sadarbība nostiprinās un paplašinās.

Līdz 1992. gada 1. maijam LZS bija iestājušās un oficiāli deleģējušas savus pārstāvjus šādas organizācijas: Latvijas Burāšanas federā-

cija, Latvijas Jūras burātāju savienība (LJBS), Republikas centrālais, Latvijas (bij. «Daugavas»), Latvijas Kuģniecības, Usmas, Rīgas un Jelgavas jahtklubs, jahtklubs «Auseklis», Latvijas DN ledusburāšanas asociācija, Latvijas Jahtu modelisma sporta apvienība, SIA Charterhansa Rīga, grupa «Spaniel», akciju sabiedrība «Tobago», LJBS Burātāju Latvijas «Eiropas» klases asociācija, Latvijas Fiziskās kultūras un sporta komiteja, Latvijas Riteņjahtu asociācija.

Tagad, kad Latvijas burātāji atkal atguvuši starptautisko statusu, ko bija laupījusi sveša vara, viņi atgriežas pasaules zēģelētāju saimē. Atgriežas ar to pašu karogu, bet ar jaunu nacionālo simbolu uz burām un jaunām cerībām.

Pēteris Zaļkalns

LATVIJAS JAHTKLUBS ATJAUNOTS

Latvijas Jahtkluba dibinātāju vidū 1924. gada jūlijā bija Marģeris Skujenieks, Andrejs Lonfelds, Pauls Neimanis, kā arī citi burātāji. Sākumā kluba flote sastāvēja no 5 buru un 4 motorjahtām. Taču jau pēc trim gadiem bija 28 burujahtas un 17 motorjahtu. Līdz ar to Latvijas Jahtklubs ieņēma galveno vietu valstī kā peldlīdzekļu, tā arī biedru skaita ziņā. Par kluba biedriem bija daudzi valdības un diplomātiskā korpusa locekļi, kā arī lielāko uzņēmumu īpašnieki. Tā vadībā bija pieredzējuši profesionāli jūrnieki un rēdereju īpašnieki — bez jau minētajiem dibinātājiem Jahtkluba valdē bija J. Zalcmanis, J. Bergs, M. Zalcmanis, A. Galindoms, T. Spāde.

Jau no 1925. gada Latvijas Jahtklubs ieguva savā īpašumā 8500 m^2 lielu apbūves gabalu Lielupē pie dzelzceļa tilta, Vikingu ielā 6. Uz tā tika uzcelta kluba ēka un elings (jahtu šķūnis). Ēkas garums bija 50 m, platums — 24 m, un tās galā bija 14 x 8 m liela zāle, valdes istaba, telpas kluba darbiniekiem un bocmanim, virtuve un vairākas viesu istabas. Gruntsgabals klubam izmaksāja 7000 latu, bet ēkas būvdarbi — 39 500 latu.

1927. gadā klubs ierīkoja jahtu pacelšanas un nolaišanas iekārtu — slipu, kas izmaksāja 2000 latu. Visas šīs materiālās vērtības radītas no Latvijas Jahtkluba biedru personiskajiem līdzekļiem un dažādu sarīkojumu ienākumiem. Nekādus pašvaldības vai valsts pabalstus klubs nesaņēma.

Savos 20 pastāvēšanas gados jahtklubs izvērsis plašu sporta un sabiedrisko dzīvi, kā arī guvis vērā ņemamus panākumus vietējos un ārzemju sporta pasākumos. Tas labi reprezentējis Latvijas sportu pasaulē. 1934. gadā Latvijas Jahtkluba komodors bija Dr. A. Grīnups, bet valdē, citu starpā, darbojās M. Zalcmanis, P. Dannebergs, A. Ozols, M. Skujenieks un K. Spāde.

1940. gadā klubā bija 498 biedri. No 1940. gada līdz 1944. gadam kluba dzīve pakāpeniski apsīka. 1941. gadā tika deportēti daudzi kluba biedri, to skaitā toreizējais Latvijas Jahtkluba komodors admirālis Teodors Spāde. Vācu okupācijas gados kluba komodors bija Arturs Ozols.

1944. gada pavasarī ūdenī nolaida tikai dažas jahtas, lai gan elings bija ar tām pilns līdz pēdējai

iespējai. Oktobra vidū pienāca Latvijas Jahtkluba melnākā diena — vācu karaspēks atkāpjoties nodedzināja klubu līdz ar 57 burujahtām, 38 motorjahtām un 10 ledus jahtām vairāku miljonu latu vērtībā.

Pēc vāciešu aiziešanas dzīvie un Latvijā palikušie jahtkluba biedri sanāca kopā, lai ķertos pie Latvijas Jahtkluba atjaunošanas. Šai darbībai uzmanību pievērsa BASB «Daugava» Centrālās padomes priekšsēdētājs A. Brambergs. 1944. gada 5. decembrī notika sanāksme, kurā bez A. Bramberga un E. Kanska vēl piedalījās A. Zviedris, B. Jurkovs, L. Millers, K. Blite un Ē. Siliņš. Jau sākumā «tika pateikts», ka atjaunojamais jahtklubs būs pakļauts BASB «Daugava» Centrālajai padomei (CP), jo citas organizācijas netiks legalizētas. Šādā situācijā jahtkluba atjaunotāji vienojās to turpmāk dēvēt par «Daugavas» jahtklubu.

1946. gadā A. Brambergs par jahtkluba ēkas celtniecību vienojās ar armijas sapieru vienību, kas būvēja tiltu pār Lielupi, jo viņš bija saņēmis jahtkluba atjaunošanai 500 000 rubļu. Ēka tika celta uz nodedzinātās pamatiem, to pabeidza 1948. gada pavasarī. Kad «Daugavas» CP gribēja sapieru vienībai samaksāt, izrādījās, ka tās vairs nav, jo pēc tilta būves pabeigšanas tā izformēta.

BASB «Daugava» Centrālā padome izdarīja dažādas izmaiņas bez jahtkluba valdes piekrišanas. Rezultātā 1961. gadā jahtklubu iekļāva tā saucamajā jūrmalas sporta kombinātā, kurā bija vēl citi sporta veidi, piemēram, teniss un vingrošana. Vēlāk tika radīta sporta biedrības «Daugava» Ūdenssporta bāze (ŪSB). Zem vienas vadības apvienoja burāšanu, airēšanu un smaiļošanu. Bez jahtkluba valdes piekrišanas ŪSB veica arī dažādas pārbūves, kā arī citus darbus.

Laikā no 1944. gada decembra līdz pat 1992. gadam jahtklubs organizējis sporta dzīvi un nepārtraukti darbojies jaunu jahtu vadītāju sagatavošanā. Visiem pazīstami jahtu kapteiņi Mārcis Alders, Juris Ozoliņš, Egons Stieģelis, Valdis Elnionis, Arnis Mežulis, Rolands Millers, Jānis Zoltners, Zigurds Reņķis un citi, kas jahtu vadītāju tiesības ieguvuši nu jau atjaunotajā Latvijas Jahtklubā.

1991. gada 16. novembrī Jūrmalā, Vikingu ielā 6, pulcējās Latvijas Jahtkluba vecbiedri, «Daugavas» jahtkluba valdes locekļi un jahtu kapteiņi. Sanāksmes dalībnieki nolēma šajā datumā atjaunot Latvijas Jahtklubu par juridisku personu un «Daugavas» jahtkluba juridisku mantinieku.

Atcerēsimies Latvijas Jahtkluba komodora Teodora Spādes vārdus: «Saslēgsim ciešāk rindas un vienmēr turēsim augstu mūsu kluba karogu, atzīstot, ka līdz ar viņu mēs paužam Latvijas zēģelēšanas sporta un mūsu Latvijas labo slavu.»

Laimonis Millers

«BRAVO» KOLUMBA CEĻĀ

Ir pagājis apmēram gads no tās dienas, kad mēs, neliela entuziastu grupa, iepazināmies ar Lielās regates programmu. «*Grand Regatta Columbus-92 Quincentenary*» jeb Lielā regate, kā to ērtības labad nokristījām. Mēs — jahtas «*Bravo*» kapteinis Rolands Millers, raksta

autors Uģis Kalmanis, Māris Gailis un Agnis Tomass no Ārlietu ministrijas, jahtas īpašnieka — valsts uzņēmuma «Latvenergo» darbinieki «*Bravo*» komandas locekļi Zigurds Reņķis un Uldis Kronblūms. Garš un sarežģīts ir bijis ceļš līdz starta dienai. Nebija viegli pārliecināt daudzos skeptiķus un atrast sponsorus, lai 2. aprīlī, vējainā un lietainā pavasara dienā, «*Bravo*» atstātu Andrejostu ar 7 vīriem uz borta. Ko dos mums piedalīšanās šajā regatē, un kāpēc tieši «*Bravo*» tajā piedalās? Ko dos Latvijai šī «miljonāru izprieca», kā to ne viens vien ir nodēvējis? Lai atbildētu, vispirms jāpaskaidro, kas tā tāda — Lielā regate.

Regates oficiālajā programmā rakstīts: «1992. gadā aprit 500 gadi, kopš Kristofors Kolumbs atklāja Ameriku, — teicams iemesls atcerēties šo notikumu, kas izmainīja cilvēces vēsturi. Regates nosaukums ir par piemiņu cilvēkam, kurš izdomāja un realizēja oriģinālo, slaveno ceļojumu. Piedalīšanās regatē būs brīnišķīga izdevība katram kuģim iespēt šķērsot Atlantiju.»

Galvenokārt regate domāta mācību buriniekiem, lai topošie jūrnieki no dažādām pasaules valstīm iepazītu pasaules jūras un valstis to krastos, labāk izprastu sevi un cits citu. Regatē aicinātas piedalīties arī kreiserjahtas.

Regate sākās divās kādreiz tik slavenās Eiropas ostās, kurām visciešākais sakars ar Kolumba vārdu, — Dženovā Itālijā, kur viņš ir dzimis, un Lisabonā Portugālē, kur viņš mācījās grūto jūrnieka amatu. Abām flotēm bija jāsatiekas Spānijas ostā Kadisā, lai tālāk, atkārtojot Kolumba ceļu, dotos uz Kanāriju salām.

Ceturtdiena, 2. aprīlis. Šī ir oficiālā ceļā došanās diena. 15.10 «*Bravo*» piestāj Andrejostā, kur sākas izvadīšanas ceremonija. Runā jahtas īpašnieka — «Latvenergo» ģenerāldirektors G. Pāvuls, ģenerālsponsora — Latvijas Kuģniecības priekšnieka vietnieks I. Vikmanis, jūras lietu ministra vietnieks G. Šteinerts — vīrs, kurš no pirmās dienas atbalstīja mūsu ieceri. Ārlietu ministra vietnieks M. Gailis, ilggadējs «*Bravo*» komandas loceklis, ir lietišķs — pasniedz jahtas salonā pieskrūvējamu plāksnīti. «Kapteiņa vārds ir likums» — tā angļu valodā vēstī.

Runā burātāju vecākā paaudze. Šī ir arī viņu lielā diena. Pirmoreiz Latvijas jahta dodas šķērsot Atlantiju. Esmu pārliecināts, ka šie vīri jūtas gandarīti. Beidzot, lai arī trīs gadus pēc lietuviešiem, arī latvieši dodas šajā ceļā. Mums gan vairs nav «*Sedova*», jo šis mācību burinieks tagad pierakstīts Murmanskā un regatē startēs zem Krievijas karoga, bet mūsu karogs tomēr būs to 40 valstu karogu vidū, kuri plīvos šīs pasaulē lielākās burukuģu regates ostās.

Vakarā TV rāda jahtas atiešanu, bet «*Bravo*» vīri Bolderājā jahtklubā cītīgi strādā.

Rīt lielajā pārgājienā dosies: Rolands Millers, Zigurds Reņķis, Viktors Žeidurs, Gundars Lācis, Jānis Skudra, Raimonds Gudrenieks, Ēvalds Stahovskis.

Kadisā savas vietas uz jahtas ieņems koks Gundega Tabaka, videooperators Zigurds Vidiņš, Uldis Kronblūms un šī raksta autors, kuriem priekšā sarežģīts ceļš cauri visai Eiropai ar mikroautobusu «Latvija».

Piektdiena, 3. aprīlis. Visas Latvijas centrālās avīzes vēstī par «*Bravo*» došanos ceļā. «*Bravo*» komanda un pavadītāji iztukšo pa glāzei šampanieša «Bravo», ko

mums laipni dāvājis Rīgas šampanieša un vīna kombināts, un jahta patiešām dodas ceļā. Kuģa žurnālā teikts: «13.10 atejam no Bolderājas. Sākas lielā avantūra.»

Vēlāk, zem karstās Spānijas saules Kadisā tiekoties, Rolands teiks: «Labi, ka bija par Kuģniecības naudu pirktie «Musto» siltie tērpi, nezin kā mēs būtu bez tiem iztikuši aukstajās aprīļa naktīs. Gulēt gājām ar visiem trijiem treniņtērpiem mugurā.»

Ceturtdiena, 16. aprīlis. Burukuģi un jahtas no Itālijas, Grieķijas, Bulgārijas, Argentīnas, Krievijas un citām valstīm pulcējas Dženovā. Regates oficiālajā programmā ģeopolitiskā ziņā valda liels juceklis — ir kuģi no Krievijas, Ukrainas un Padomju Savienības. Par «*Bravo*» piederības valsti norādīta Lietuva.

Bet «*Bravo*» šajā dienā pēc Amsterdamas priekšostā pavadītās vētrainās nakts, kad vēja ātrums sasniedza pat 24 m/s, turpina ceļu. Šo vētru jahta un tās komanda izturējusi godam.

Svētdiena, 19. aprīlis. Dienvidu flote no Dženovas uzsāk ceļu uz Kadisu. No «*Bravo*» kuģa žurnāla: «1.00 sākas labvēlīga straume pie Šerbūras. 6.00 spēcīga straume pa ceļam pie Normandijas salām. 14.20 beidzot paejam garām Kasketa klintīm. No Rīgas noietas 1444 jūdzes.»

Šogad, kad pasaule svin Kolumba ceļojuma 500. gadadienu, vēsturnieki, žurnālisti un rakstnieki no jauna pievēršas viņa pretrunīgajai un daļēji noslēpumainajai personībai. Tiek apšaubīta viņa izcelšanās, tautība, apbedījuma vieta, diskutēts par to, kur tad īsti Jaunajā pasaulē viņš pirmoreiz izkāpa krastā. Latviešu lasītājiem vēl joprojām plašākais darbs par 15. gadsimtu — atklājumu laikmetu — ir A. Lielā 1965. gadā izdotā grāmata «Karavelas iziet okeānā». Es mēģināšu daļēji aplūkot, kas pēdējos gados bijis lasāms dažos ārvalstu izdevumos.

1991. gadā tika laista klajā norvēģu rakstnieka Knuta Falbakena grāmata «Uz zemes malu». Falbakens redz Kristoforu Kolumbu kataloniešu jūrnieka Ruvio acīm. Ruvio piedalījies trijos no četriem Kolumba ceļojumiem. Pirmajā no tiem Ruvio bijis par Kolumba sulaini uz flagmaņkuģa «*Santa Maria*». Būdams ik dienas kopā ar admirāli, Ruvio konstatējis, ka visās valodās Kolumbs runā ar akcentu, ka viņš nekad nav ne rakstījis, ne runājis itāliski, izskatījies un uzvedies savādāk, nekā bijis pieņemts Vidusjūras zemēs. Ruvio ir pārliecināts, ka Kolumbs precīzi zinājis, uz kurieni dodas. Viņam būtu bijis grūti iekarot Indiju ar saujiņu jūrnieku. Viņam ir bijuši savi mērķi, bet neviens no kuģa apkalpes tos nespējis uzminēt. Pārdomājis par Kolumba uzvārda tā sākotnējās rakstības — *Colon* — izcelsmi, Ruvio secinājis, ka tas varētu būt cēlies no latīņu vārda «*colonia*», kas nozīmē — ferma vai muiža. Ruvio pieļauj, ka Kolumbs varējis būt no Norvēģijas. Rietumnorvēģijā Ruvio uzgājis ciematu, kur Bonde (tulkojumā — fermeris) ģimene daudzus gadus sūtījusi savus dēlus jūrā. 1492. gada maijā Kastīlijas karaļi piešķiruši Kolumba ģimenei tiesības uz ģimenes ģerboni. Šī ģerboņa ceturtais kvadrāts ir ļoti tuvs Bonde ģimenes ģerbonim Norvēģijā. Pēc autora domām, tā varētu būt vienkārši sakritība. Bet varbūt tas ir kas vairāk?

Autoritatīvajā ASV žurnāla «*National Geographic*» 1992. gada janvāra numurā lasāms vēsturnieka E. Laiona raksts «Kolumbu meklējot». Lai rastu apstiprinājumu fak-

tiem par Kolumba dzimšanas laiku un vietu, autors devies uz Dženovu. Pilsētas arhīvā atrodas vairāk nekā 60 dokumentu par Kolumba ģimeni. Tos pārlūkojis, autors savā rakstā pārliecina lasītāju, ka Kristofors Kolumbs tiešām dzimis 1451. gadā Dženovā kā pirmais dēls audēja Domeniko Kolumba ģimenē.

Pats Kolumbs nodēvējis Dženovu par «dižciltīgo un vareno pilsētu», ņemot vērā tās ietekmi Vidusjūrā līdz 15. gadsimtam, līdz brīdim, kad pasaules tirdzniecības ceļi galvenokārt veda gar un pāri Vidusjūrai, līdz laikmetam, kad toreizējās Eiropas nomales valstis — Portugāle un Spānija, jo tām bija savu navigatoru lieliskie atklājumi, radīja impērijas, kādas pasaule nebija redzējusi kopš Romas krišanas pirms 1000 gadiem. Kolumba dzimšanas gadā Dženova atradās starp viduslaikiem un renesansi, kopš šī brīža sākās tās noriets. Bet šī jūras pilsēta radīja vēlākajā admirālī alkas pēc piedzīvojumiem, ceļojumiem, slavas un bagātības.

Lai sasniegtu savus mērķus, jaunais Kolumbs 1476. gadā devās uz Lisabonu.

Sestdiena, 25. aprīlis. Nelabvēlīgais laiks, citas ķibeles aizkavējušas «*Bravo*», jahta tikko šķērsojusi Biskajas līci un piestājusi atpūsties Spānijas ostā Lakorunjā. No kuģa žurnāla: «Uzpildām 500 l ūdens, 100 l dīzeļdegvielas, 20 l benzīna. 18.10 atejam no Lakorunjas reida bojas. No Rīgas noietas 1493 jūdzes.»

Kapteinim šī pilsēta palikusi atmiņā kā ļoti tīra, augstas kultūras un sportiska pilsēta. «*Bravo*» vīri iesaka — ja jums jāšķērso Biskajas līcis, atpūtieties Lakorunjā! Pirms trim gadiem šeit bija arī E. Stieģeļa vadītā jahta «*Spaniel*».

Posms Lisabona — Kadisa «*Bravo*» iet secen, jo jau 25. aprīlī ziemeļu flote ir devusies ceļā uz Spāniju no «prinča Enriko Jūrasbraucēja pilsētas». 15. gadsimtā prinča Enriko sūtītie kapteiņi bija atklājuši 7 Azoru salas — $^1/_3$ ceļa pāri Atlantijai. Portugāle kolonizēja Azoru salas un arī iepriekš atklāto Madeiru. Burājot gar Āfrikas piekrasti uz dienvidiem, portugāļi sasniedza Zaļā Raga Salas.

Kad Kolumbs ieradās Lisabonā pie sava brāļa Bartolomeja, tā tobrīd bija progresīvākā un dinamiskākā Eiropas pilsētā. Kopā ar portugāļiem Kolumbs devās tirdzniecības braucienos uz Islandi, Īriju, Azoru salām. Lisabonā viņš apprecējās. Lisabonā Kolumbam arī radās viņa grandiozā ideja — sasniegt Japānu un Ķīnu, burājot Atlantijā uz rietumiem.

Neatradis atbalstu savām idejām, Kolumbs devās uz Spāniju, lai uzsāktu 7 gadus ilgu cīņu par atzīšanu. Neuzklausīts Kastīlijas karaļgalmā pirmajos gados, Kolumbs 1488. gadā atkārtoti ieradās Portugālē, lai pārliecinātu karali par savas idejas pareizību. Kolumbs bija izraudzījies nepiemērotu brīdi — Portugāle svinēja Bartolomeja Diasa atgriešanos ar 2 karavelām no ceļojuma uz Labās Cerības ragu. Austrumu jūras ceļš uz Indiju — apkārt Āfrikai — bija atklāts. Kolumbs solīja īsāku ceļu, bet — pāri Atlantijai. Kurš varēja galvot, kāds ir šis ceļš un kur tas novedīs?

Trešdiena, 29. aprīlis. Regates abas flotes satiekas Kadisā, «*Bravo*» paiet garām Sanvinsenti zemesragam — Eiropas galējam dienvidrietumu punktam.

Savukārt mēs, maiņas grupa, 29. aprīlī pusnaktī, mikroautobusā «Latvija» izbraucot no Barselonas, esam gandrīz visu nakti un dienu pavadījuši ceļā. Esam skatījuši gan

Spānijas kūrorta zonu pie Vidusjūras, gan plašos apelsīnu un citronu dārzus. Vakarpusē iebraucam nemīlīgā un neapdzīvotā vietā. Naktī sasniedzam Granadu. Laika nav, rīt jābūt Kadisā, un guļošo pilsētu redzam, tikai no kalna lejup dodoties.

Žēl, jo stāstā par Kolumbu šai vietai ir sava nozīme. Kad 1492. gada janvārī mauri atdeva Granadas atslēgas Kastīlijas Izabellai un Ferdinandam, Kolumbs bija tam liecinieks. Bija beidzies 700 gadu ilgais spāņu karš pret mauriem. Katoliskie monarhi, kā vēsturnieki dēvē Ferdinandu un Izabellu, beidzot varēja uzklausīt Kolumbu un vērst Spānijas spēkus uz āru — ārpus Pireneju pussalas.

1492. gada 17. aprīlī Kolumbs parakstīja līgumu ar Kastīlijas galmu, kas deva viņam «okeāna jūras admirāļa un vicekaraļa» titulus tajās zemēs, kuras viņš atklās, kā arī ienākumus no visām jaunajām teritorijām. Sākās gatavošanās ekspedīcijai uz Indiju.

Ceturtdiena, 30. aprīlis. Ieturējuši pēc garā ceļa cauri visai Spānijai brokastis kādā mazpilsētiņā, divos dienā iebraucam Kadisā. Ja Barselonā visa informācija vēstīja tikai par olimpiskajām spēlēm, ja pa ceļam lieli plakāti aicināja apmeklēt «*Expo-92*» Seviljā, Kadisā viss vēstī tikai par Lielo regati. Jau pirms pilsētas mūsu «Latviju» apdzen kāds taksometrs un signalizē, lai apstājamies. No taksometra izkāpj kāds krievu burātājs, tērpies regates dalībnieka krekliņā, un laipni piedāvā parādīt ceļu uz jahtklubu.

Jahtu ostā no «*Bravo*» ne vēsts.

Kad Uldis sāk no jahtu piestātnes automāta zvanīt uz Rīgu, tieši tobrīd pa piestātni nāk Rolands — esam satikušies otrā Eiropas malā ar pāris stundu intervālu! Pārkrāvājam atvesto pārtiku un mantas uz «*Bravo*». Jahta manāmi iegrimst, bet «Latvijas» atsperes ieņem normālāku stāvokli. Gundega ķeras pie saviem pienākumiem un izvāra biešu zupu.

Vakarā katedrāles laukumā notiek spāņu mūzikas — flamenko — koncerts, skan ģitāras, spānietes dejo temperamentīgi. Jā, nu nešaubīgi varam teikt, ka esam Spānijā! Kad jau tumsā ejam uz jahtu, sākas salūts. Ugunis ir dažādās krāsās, dažādā augstumā, ar un bez skaņu efektiem. Var redzēt, ka tas ir rūpīgi iestudēts uzvedums, ko lietpratēji prot novērtēt, ar saucieniem un aplausiem izsakot savu atzinību atsevišķiem uguns ziediem.

Piektdiena, 1. maijs. Kadisas universitātes Filozofijas fakultātes vecajā ēkā notiek kapteiņu sapulce. Aiz prezidija galda Spānijas karaļa portrets, regates simbolika, zālē lielo mācību burinieku kapteiņi baltās formās. Jahtu kapteiņi ir brīvi cilvēki, tiem šī stīvuma nav — katrs sagērbies tā, lai vieglāk izturēt Spānijas karsto sauli. Sapulci beidzot, kāds no orgkomitejas pārstāvjiem atvainojas, ka runāts ticis galvenokārt spāniski, bet: «Šī ir regate no Spānijas uz spāņu valodā runājošo pasauli.» Tas jūtams, pārskirstot dalībvalstu sarakstu — Spānija, Argentīna, Urugvaja, Venecuēla, Čīle, Meksika.

Šodien notiek arī svinīgs regates dalībnieku gājiens pilsētā. «*Bravo*» komanda iznes Latvijas karogu cauri vecajai Kadisai. Skatītāji gan vairāk uzmanības pievērš jahtas nosaukumam, un saucieni «Bravo!» atskan ik pēc brīža. Kādā no laukumiem notiek regates posmu Lisabona — Kadisa un Dženova — Kadisa uzvarētāju apbalvošana. Savā klasē 2. vietu izcīnījusi jahta «*Lietuva*».

«Bravo» komanda Atlantijas okeānā. 1. rindā no kreisās: U. Kalmanis, G. Lācis, R. Gudrenieks, U. Kronblūms, R. Millers (pie stūres), J. Skudra, G. Tabaka; aizmugurē no kreisās: Z. Reņķis, V. Zeidurs

Vakarā mēs ar Rolandu ciemojamies pie *«Lietuvas»* kapteiņa Stepona Kuzjaviča. Kaimiņiem lieli plāni — ja būs nauda no tautiešiem Amerikā, no Ņujorkas jahta dosies apkārt pasaulei. Jā, lietuvieši no visiem baltiešiem atkal pirmie. 1989. gadā *«Lietuva»* bija viena no tām trim jahtām, kas piedalījās «Brīvības burājumā» Klaipēda — Ņujorka.

Sestdiena, 2. maijs. No rīta notiek svinīga procesija *La Galeona*. No katedrāles līdz ostai tiek aiznesta dievmātes statuja. Cik var noprast no spāniski teiktā, notiek aizlūgums par jūrniekiem — lūgums saudzēt tos uz jūras. Tad statuja no jauna ceļo atpakaļ uz katedrāli. Procesijas priekšgalā iet meitenes krāšņos spāņu tautas tērpos. Mirklī, kad statuju ienes katedrālē, salutē kuģu lielgabali ostā. Esam vienisprātis, ka ceremonija ir iespaidīga un aizkustinoša.

Kapteiņu sapulcē Rolands saņem rokasgrāmatu ceļam uz Sanhuanu un regates karogus. Tiek uzsvērts, ka ir viens regates posms Kadisa — Sanhuana ar tehnisku apstāšanos Kanāriju salās. Rīt starts.

No Kadisas līdz Seviljai ir nepilni 100 km. Būt tik tuvu *«Expo-92»* un neredzēt to — nē, tā nevar būt! Sēžamies «Latvijā» un dodamies ceļā. Latviešu arhitekts Poga, viens no bijušās PSRS, tagad Krievijas paviljona autoriem, solījies izstādi izrādīt. Pievedceļi ir sarežģīti, un mēs viens otru neatrodam.

23.00 esam izstādē. Reklāmas materiālos minēts, ka izstāde par zemāku maksu būs atvērta no 20.00

līdz 4.00 naktī. Tā arī ir, bet — tikai teritorija, paviljoni tiek slēgti 22.00. Esam vīlušies, jo ļoti vēlējāmies redzēt divus paviljonus — «15. gadsimts» un navigācijai veltīto, jo tiem ir tiešs sakars ar Kolumba vārdu. Ne velti izstāde šogad notiek Seviljā — tās ģeogrāfiskais centrs ir klosteris, kurā Kolumbs pavadījis dažus savas dzīves gadus. Tomēr savs skaistums ir arī izstādes kopējai ainavai naktī. Galvenais elements, ap kuru un ar kuru veidota izstādes kopējā noskaņa, — ūdens. Angļiem tā ir milzīga ūdens siena, kas gāžas gar paviljona ieejas fasādi, blakus dabiskā lielumā kreiserjahta. Norvēģiem interesantas gaismas rotaļas veido ūdens strūklas radītās viļņošanās atspīdums uz paviljona metāla virsmas. ASV paviljona atrašanās vietu iezīmē 3 milzīgi metāla masti — Kolumba karavelas, kuru buras ASV karoga krāsās. Uzkāpjam pa latviešu projektētajiem 74 Krievijas paviljona pakāpieniem. No augšas paveras skaista naksnīgās izstādes panorāma. Ap trijiem naktī startējam atpakaļ.

Svētdiena, 3. maijs. Atstājam Kadisu un pavadītājus. Starts noris normāli, un sākas komandai jau ierastā dzīve jūrā.

Nu ir mazliet laika palasīt dažādus informācijas avotus un uzzināt ko tuvāk par pilsētu, kuru esam redzējuši. Senie ģeogrāfiskie teksti vēsta, ka Kadisu dibinājuši 1100 g. p. m. ē. feniķieši. Vārds *Gadir* nozīmē — iežogots laukums. Romas impērijas laikā tas bija viens no svarīgākajiem romiešu centriem Spānijā. 1493. gadā Kadisa tika iekļauta Kastīlijas karalistē.

1493. gada 25. septembrī no Kadisas devās ceļā otrā Kolumba ekspedīcija uz pēkšņi atklāto Jauno pasauli. Pirmajam ceļojumam admirālim bija grūti savākt simt brīvprātīgo — trakos vai drošsirdīgos — avantūrai ar 3 nelieliem kuģiem. Otrai ekspedīcijai bija 17 kuģi, gatavi 6 mēnešu ceļam. Uz kuģiem — 1200 jūrnieku, karavīru un kolonistu ar visu, kas nepieciešams jauno zemju apgūšanai, — sēklu, augiem, mājlopiem un darbarīkiem. Otrajā ceļojumā Kolumbs atklāja Puertoriko, tādēļ arī regates pirmais posms ir Kadisa — Sanhuana.

No Kadisas Kolumbs devās arī savā 3. un 4. ceļojumā uz Ameriku. 16. gadsimtā pilsēta bija strauji izaugusi par lielu tirdzniecības ostu — vārtiem uz Ameriku. No šīs ostas šodien pirmoreiz paver vārtus uz Ameriku arī jahta no Latvijas — «*Bravo*».

Ceturtdiena, 7. maijs. Tā paiet Kanāriju salu gaidās. Vairs nav bezvēja kā vakar, un ar 6—7 mezglu ātrumu ejam uz priekšu. Pa ceļam garām peld vairāki lieli jūras bruņurupuči un daudz laika tiek pavadīts, apspriežot, kā tos ķers un pagatavos. Bet pusdienās ir vārīti kartupeļi, cepts speķis un olas, zaļie zirnīši, marinētas bietes un kāposti. Visiem slāpst pēc alus...

16.20 kapteiņa palīgs Zigurds Reņķis ierauga kursā kalnus. Tā ir Alegransa sala — neapdzīvots klinšu blāķis, tikai viļņi šķīst pret akmeņiem. Šeit ir starpfiniša vieta. Iedzeram pa glāzītei bulgāru konjaka un regates sponsora — «*Cutty Shark*» — piešķirto viskiju. Līdz Laspalmasai 125 jūdzes.

Gan ēģiptiešu leģendās, gan grieķu mītos Kanāriju salas aprakstītas kā «Brīnumainās salas» uz zemes malas. Pasaules jūrnieki pēdējos piecos gadsimtos izvēlējušies salas par ideālu starta vietu ceļam uz Ameriku. Priekšnoteikumi tam — tikai 54 jūdzes no Āfrikas krastiem,

atrašanās uz 28. paralēles un valdošie pasāta vēji.

Daudzi pasaulslaveni jūrnieki un ceļotāji dažādos gadsimtos iegriezušies Kanāriju salās, gan iekarojot, gan dodoties tālos ceļos. Kolumbs, F. Dreiks, admirālis Nelsons, burātājs Čičesters, pētnieks Bombārs — tie ir tikai daži no vīriem, kuri ierakstījuši savu vārdu Atlantijas okeāna vēstures annālēs.

Piektdiena, 8. maijs. Rīta pusē sasniedzam Grankanārijas salas galvaspilsētu Laspalmasu un piestājam jahtklubā. No Kadisas noietas 730 jūdzes. Jahtklubs ir plašs, bez regates jahtu desmitiem šeit daudz jahtu, kuru īpašnieki ieradušies pavadīt atvaļinājumu.

Katru gadu, kad īsās Eiropas vasaras beidzas, simtiem jahtu no Vidusjūras un Ziemeļeiropas valstīm ierodas Kanāriju salās, lai dotos ceļojumā uz Karību jūru. Ja Kolumbs nezināja, ko viņš atradīs okeāna otrā krastā, mūsdienu burātāji zina, ka ziema Karību jūrā ir burāšanai vislabvēlīgākais laiks un starts novembrī garantē labu ceļavēju.

Kopš 1986. gada tiek organizētas regates šādiem amatieriem — ceļotājiem. *ARC* jeb *Atlantic Race for Cruisers*. Pirmajā regatē piedalījās 209 jahtas no 24 valstīm, un tā kļuva par vislielāko Transatlantisko regati, iekļūstot Ginesa rekordu grāmatā. Galvenais regates mērķis — pārliecināt burātājus, ka Atlantijas okeāna šķērsošana ir drošs un priecīgu pārdzīvojumu sološs pasākums. Rakstu to, cerot, ka šī informācija iedvesmos arī kādu Latvijas jahtas komandu piedalīties *ARC* regatē.

Kapteiņiem adresētajos reklāmas materiālos minēts, ka šogad notiks grandioza regate «*America* 500» tieši kreiserjahtām precīzi pa Kolumba pirmā ceļojuma maršrutu. Tā startēs 3. augustā Palosā — tai vietā, kur ceļā devās pirmā Kolumba ekspedīcija. Regates finišs paredzēts Bahamu salu arhipelāga salā Sansalvadorā — vietā, kur Jauno pasauli pirmo reizi ieraudzījis Kolumbs. Paredzēts liels dalībnieku skaits no Amerikas un Eiropas, saņemti pieteikumi no Padomju Savienības, Polijas un Latvijas. Interesanti, vai atkal gadījumā nav sajaukta Latvija un Lietuva. Vismaz no «*Bravo*» komandas neviens par to nav dzirdējis.

Sestdiena, 9. maijs. Dodamies lieliskā ekskursijā uz salas vidieni. Kalnu ceļš mūs uzved līdz salas augstākajai virsotnei Lasnjevasai (1950 m). Kalnu ainava ir varena, to nemaz nevar iedomāties, staigājot pa Laspalmasas smilšaino pludmali. Kalni biezi apdzīvoti, ik uz nogāzes kāda būdiņa, iekopts sakņu dārzs, uz katra līdzenāka pleķīša — ciematiņš.

Pieturam Sanmateo ciematā, kur gids ierosina apskatīt privāto Etnogrāfisko muzeju, kas izvietots 18. gadsimtā Kanāriju stilā celtā ēkā. Māja ir saglabāta kā tipisks iepriekšējo gadsimtu spāņu miteklis ar sadzīves priekšmetiem un darbarīkiem. Lielā šķūnī iekārtota degustācijas zāle. Apmeklētājiem piedāvā Kanāriju salu gaumē pagatavotus mazus kartupeļus, vārītus ar visu mizu, kopā ar asu mērci. Glāze spāņu vīna. Ļoti garšīgi un sātīgi.

Bet pusdienas ir uz salas saimnieku rēķina. Mūs aizved uz mājīgu restorānu kalnos. Oficiantes spāņu tautas tērpos iznēsā ķirbju zupu izgrebtos ķirbjos. Pie galas ēdiena sarkanvīns no māla krūkām. Pretim sēž lietuvieši no jahtas «*Laisve*». Smejamies, ka vajadzēja braukt tik tālu, lai iedzertu glāzi vīna ar

tuvākajiem kaimiņiem. Atpakaļceļā apstājamies Teroras pilsētiņā un apmeklējam Jaunavas baziliku. Šo baziliku apmeklē katoļi no visa arhipelāga.

Vakarā jahtklubā esam sarīkojuši pieņemšanu uz «*Bravo*» Kanāriju Fuerteventura salas jahtas komandai. Stāvējām blakus Kadisas jahtklubā, un tur mums bija iespēja pārliecināties par viņu pavāra Antonio meistarību, gatavojot dažādus spāņu ēdienus. Tagad mūsu kārta. «Melno balzamu» ciemiņi degustē piesardzīgi, un var redzēt, ka spāņu vīns tiem tomēr tīkamāks. Stāstām par Latviju, uzdāvinām ceļvedi un aicinām ciemos. «Pārāk tālu, pārāk sarežģīti,» norūpējies atbild kaptienis Tomass Peress Čakons. Varbūt tomēr vaina mūsu skarbajā klimatā?

Kanāriju salās jūlija—augusta vidējā t° ir 21—29 °C, janvāra — 15—20 °C, ūdens t° svārstās starp 15° janvārī un 22° augustā. Šī «mūžīgā pavasara zeme» patiešām piemērota burāšanai visu gadu, un mēs labprāt šeit atgrieztos, par to komanda ir vienisprātis. Varbūt tā varētu būt piedalīšanās Kanāriju salu regatē? Kā vēstī burātājiem paredzētie izdevumi: «Tas ir īsākais un drošākais veids, kā apceļot īsā laikā visas 7 salas.» Distance 488 jūdzes ietver 9 ostas — patiešām, kāpēc ne?

Svētdiena, 10. maijs. Dodamies uz svinīgo mesu Laspalmasas katedrālē vecpilsētā Vegetā. Laspalmasa dibināta 1478. gadā, kad Izabella nosūtīja uz Kanāriju salām 600 vīru, lai pabeigtu salu iekarošanu. Spāņu nometne Grankanārijas salā tika aizsargāta no uzbrukumiem ar palmu aizsprostu, no tā — pilsētas nosaukums.

Vegetā daudz jauku, sen celtu ēkų, kuru fasādes ar balkoniem un ģerboņiem piešķir vecajiem kvartāliem gaisotni, kas tos atšķir no pārējās pilsētas. Netālu no katedrāles — Kolumba muzejs. Ekspozīcija veltīta viņa braucieniem uz Ameriku, kā arī Laspalmasai — šo braucienu starta vietai. 15. gadsimta kartes, mērinstrumenti, Kanāriju salu un Laspalmasas iepriekšējo gadsimtu maketi, konkistadoru portreti, arī senas māla figūriņas no pirmskolumba Amerikas.

Katedrālē mesa notiek spāņu valodā. Svinīgi un nesaprotami. Pēc mesas īsa ceremonija blakus esošajā ieliņā — tiek atklāta plāksne par godu Lielajai regatei. Tad visi dodas uz netālo laukumu pie Kolumba pieminekļa, kur burinieku kapteiņi noliek vainagus. Tā nu atkal ceremonija spāņiem.

Pēcpusdienā aizeju uz prāmju ostu aplūkot lielos buriniekus. Lielāko daļu no tiem var apmeklēt, izstaigājot klāju. Pie visiem tūristu rindas. Turpat blakus kāda liķieru ražotāja firma reklamē savu produkciju, dodot iespēju tos par velti nobaudīt.

Pirmdiena, 11. maijs. No rīta burinieku piestātnē notiek simboliska produktu pasniegšana ceļam regates dalībniekiem. Runā kāds vietējais amatvīrs. Ceremonijā piedalās daži desmiti jauniešu, tērpušies 15. gadsimta garīdznieku, aristokrātu, mūku, vienkāršo ļaužu tērpos. Katrs burinieks saņem pa grozam ar banāniem, ananasiem un sieru. Jahtu pārstāvji ir vīlušies. Bet tas uz brīdi — jahtām šādas dāvanas tiek nogādātas tieši uz borta. Ceļam pāri okeānam mums tiek dāvinātas divas kastes banānu, kaste tomātu un siera ritulis.

Šodien pārliecināmies, ka taisnība spāņu rakstniekam Migelam de Unamuno, kurš dēvēja Grankanārijas salu par «kontinentu mini-

atūrā». Dodamies ekskursijā uz salas dienvidiem. Pa ceļam klaji lauki bez zaļumiem, reizēm banānu un tomātu plantācijas zem milzīgām nojumēm, līdz sasniedzam salas dienvidus. Piekraste šeit pēdējo 30 gadu laikā būtiski mainījusies — uzcelti lieli viesnīcu kompleksi, villas, ērtas marīnas (maksas stāvvietas ar pilnu servisu) jahtām un motorlaivām. Ne jau velti salu galvenā ekonomikas nozare ir tūrisms, tie šeit ierodas četri miljoni gadā. Kādā piestātnē redzam Somijā būvētu zemūdeni — par 3900 pesetām jeb 39 dolāriem tā aizved tūristus uz pāris stundām līcī pavērot zivis. Iegriežamies arī... Puertoriko — tas ir kāds dienvidamerikāņu iecienīts tūrisma ciematiņš. Gids stāsta, ka pludmalei smiltis šeit atvestas no Sahāras tuksneša — kā sevišķi smalkas. Apskatām tūrisma prospektos reklamēto kāpu zonu. Grezna hoteļa pastaigu celiņš aizved tieši līdz kāpām. Ainava līdzīga Kuršu kāpai Nidā.

Vakarā pieņemšana kuģu komandām Laspalmasas jahtklubā. Pusnaktī krāšņs svētku salūts. Svētki beigušies, rīt jādodas uz starta vietu — Gomera salu.

Otrdiena, 12. maijs. Katrs kuģis atstāj Laspalmasu, kā viņam patīk. Trīsmastu un četrmastu barkām tas notiek ļoti svinīgi — apkārt daudz mazu laivu, kuģi, kuri met gaisā ūdensstrūklas. Daudz skatītāju gar visu pilsētas krasta līniju. Ejam pietiekami tuvu salai un varam to apskatīt arī rietumu virzienā. Atpūtas zonas šeit nav, tikai tomātu un banānu plantācijas zem nojumēm. Došanos uz startu atzīmējam ar paciņu spāņu vīna. Galda vīnu šeit var nopirkt vienkārši tetrapakās — kā pie mums pienu, maksā tas divreiz lētāk par alu.

Trešdiena, 13. maijs. Ap 13.00 sasniedzam Gomera salu. Osta, kuras akvatorijā mēģinām noenkuroties, ir pavisam neliela, pludmalē tikpat kā neviena nav. Daudz motorlaivu un jahtu, kas ieradušās noskatīties regates startu. Rolands zina teikt, ka piestātnes uz pontoniem šeit izbūvētas tieši par godu regatei — šī nav tūristu iecienīta vieta. Tā ir vienīgā Kanāriju sala bez savas lidostas, tādēļ saglabājusies kā «visvairāk kanāriskā» no visām 7 salām.

15.00 startē A klases burinieki. Skats ir iespaidīgs — visi kopā saulainā laikā atklātā jūrā ar burām. Mūsu starts 16.15. Uzvelkam spinakeru un apdzenam dažas jahtas — lietuviešu «*Laisve*» un vācu «*Grosse Freiheit Nr. 7*» no Hamburgas. Par godu startam vakariņās pankūkas.

Gomera salas ostā Sansevastjonā joprojām saglabājusies māja, kur bijis apmeties Kolumbs, kad viņš šeit iegriezies, vecā muitnīca un citas tālaika ēkas. Kolumbs atgriezies šajā salā vairākkārt gan pēc provīzijas, gan lai apciemotu jauno un pievilcīgo atraitni Beatrisi. Vai tas bijis iemesls, kādēļ admirālis šo salu izvēlējies par vietu, kur apstāties pirms ceļojumiem pāri Atlantijai, vai arī ne, var strīdēties. Bet zināms, ka pēdējā — ceturtajā — ceļojumā uz Jauno pasauli Kolumbs izvairījās no Gomera salas apmeklējuma un šajā laikā Beatrise bija apprecējusies. Tādēļ, ka šī ir pēdējā zeme, ko Vecajā pasaulē redzēja Kolumba vīri, regates organizatori arī izvēlējās to par starta vietu burājumam pāri Atlantijai.

Ceturtdiena, 14. maijs. Pamostoties konstatēju, ka Kanāriju salu augstākā virsotne — Teides smaile (3718 m) Tenerifes salā vairs nav redzama pie horizonta. Šī virsotne kā orientieris bija skatāma abās

iepriekšējās dienās — gan no Grankanārijas, gan no Gomeras salas lūkojoties. Nu apkārt tikai okeāns. Nemana ne buriniekus, ne jahtas. Rolanda viedoklis: «Ja kursā parādīsies dažādas drazas, skaidrs — flote ir priekšā un ēd brokastis.»

Pirmajā diennaktī kopš starta noejam 120 jūdzes, līdz Sanhuanai palicis 2680. Kapteinis uzskata, ka to sasniegsim 22 dienās. Kolumbam pirmajam ceļojumam pāri okeānam vajadzēja 33 dienas, otrajam 20.

Kas tad īsti ir Atlantijas okeāns, kurā nu esam? Šis ūdens baseins ir tik milzīgs, ka tā ziemeļu un dienvidu gali pārklāti ar ledu, bet krasti tā vidusdaļā atrodas tropos un ir palmām apauguši. 9000 jūdžu no ziemeļiem līdz dienvidiem, platumā starp 1600 un 4500 jūdzēm. Senie grieķi ticēja, ka Atlantijas okeāna ūdeņi ir pietiekami plaši, lai norītu veselu civilizāciju — Atlantīdu; no tā radies okeāna vārds.

Arābu valodā Atlantija — tumsas jūra. Daudzi jūrnieki ir sajutuši Atlantiju tādu pašu kā 12. gadsimta arābu ģeogrāfs Al-Idrisi: «Neviens nezina, kas ir tajā jūrā daudzo navigācijas šķēršļu dēļ, — dziļa tumsa, augsti viļņi, biežas vētras, neskaitāmi briesmoņi un spēcīgi vēji. Neviens jūrnieks neiedrošinās iespiesties tajā, viņi ierobežo sevi, burājot gar krastiem un nezaudējot skatienam zemi.»

Sestdiena, 16. maijs. Uz jahtas «*Bravo*» ir tādi mazi svētki — kapteinis Rolands Millers atļauj katram izmantot 3 litrus ūdens, lai nomazgātos. Trijās dienās kopš starta pie Gomera salas jahta nogājusi 441 jūdzi — par 80 jūdzēm vairāk, nekā plānots, tādēļ varam šo greznību atļauties. Līdz Puertoriko salas galvaspilsētai Sanhuanai Atlantijas okeāna otrā krastā vēl 2359 jūdzes.

Svētdiena, 17. maijs. Naktī aiz kreisā borta manāma uguntiņa. Debesīs ir pilns skaidrs mēness, un var saprast, ka tā ir jahta. No rīta, kad saskaņā ar regates rīkotāju instrukciju ir jānodod savas koordinātas pavadītājam — Spānijas karakuģim «*Centinella*» —, nevienu kuģi sasaukt neizdodas. Mums nav sakariem nepieciešamā īsviļņu raidītāja, un katrs rīts pienāk, zīlējot, vai kāds mūs dzirdēs ultraīsviļņos un pados ziņu «*Centinellai*», lai mūs nesāk nevajadzīgi meklēt. Tā neklātienē jau esam iepazinušies gan ar Urugvajas burinieku «*Kapitan Miranda*», gan Omānas Sultanāta karaflotes mācību kuģi «*Shabab Oman*» — vienīgo arābu pasaules pārstāvi regatē.

Otrajās brokastīs kafija ar diviem cepumiem. Cepumu ir maz, nospriežam, ka ēdīsim tos trešdienās un svētdienās. Diennaktī esam nogājuši 169 jūdzes. Vakarpusē visu domas un darbi aizņemti ar debesmannu, kas tiek pagatavota no plūmju ievārījuma un sakulta ar urbjmašīnas palīdzību. Tas ir kapteiņa palīga Zigurda Reņķa patents — urbjmašīnai pierīkots izliekts disks. Tad uz krūzītēm salipinām mūsu sponsora — Zviedrijas firmas ABB (*Asea Brown Boveri*) — uzlīmes un ēdam debesmannu, operatoram Zigim to visu filmējot. Jautrības daudz, un saldais garšīgs, laiks paiet nemanot.

Otrdiena, 19. maijs. No rīta uz klāja atrodam aiz ķekša aizķērušos lidojošo zivi. Visu rītu ap to notiek darbošanās — Zigis filmē, un Raimonds ķidā. Sāk nogatavoties Laspalmasas banāni, Uldis katram izsniedz pa pusītei nogaršošanai. Diennaktī noietas 165 jūdzes.

Trešdiena, 20. maijs. Šai dienā notiek nepatīkamas pārmaiņas visā burājumā. No Gomera salas noietas

1100 jūdzes, kad atskan šāvienam līdzīgs troksnis — pārplīst viduszāļiņa vants. «Metāla nogurums,» konstatē Rolands. Pārmaiņus Viktors, tad Zigurds tiek uzvilkts mastā un vants vietā nostiprināts resns gals (virve). Skaidrs, ka nu vismaz par dienu attālinās mūsu ierašanās Sanhuanā, jo tiek uzvilkta un ierēvēta vētras grotbura, kas apmēram par 20 m^2 samazina buru laukumu. Ātrums samazinās vairāk par mezglu. Labi, ka tas notiek dienā, jo sekas šādai avārijai var būt masta lūšana.

Ceturtdiena, 21. maijs. Pēc divu dienu pārtraukuma izdodas nodibināt radiosakarus — atsaucas Kanādas jahta «*Concordia*». Diennaktī noietas 143 jūdzes, ātrums jūtami krities. Svelmaina saule, pamirums. Brīžiem ir tā, ka tikai stūresvīrs nomodā, pārējie snauž kojās vai uz klāja. Lai nepārkarstu, Viktors uzmontē nojumi virs stūresvīra galvas.

Piektdiena, 22. maijs. Esam nogājuši pusceļu līdz Sanhuanai. Salīdzinu — Kolumbs pirmajā braucienā sasniedza 40. rietumu garuma grādu 13. dienā, mēs — devītajā. Pagaidām daudz neesam admirālim priekšā, bet tālāk viņam sākās bezvēja josla, jo karavelu ceļš veda tuvāk 28. paralēlei, mēs esam pie 20., kur pasāts labvēlīgāks. Jā, mums viegli salīdzināt un nodoties aprēķiniem. Mēģinu iztēloties un tomēr nevaru — kādai vajadzēja būt Kolumba un viņa ekspedīcijas vīru sajūtai, dodoties Atlantijas plašumos.

Gadu simtiem viduslaiku Eiropas tautas uzturēja tirdzniecības sakarus un devās karagājienos pa jūrasceļu tikai gar Atlantijas piekrasti. Atlantijas ūdeņi bija tāds kā lielceļš preču un karaspēka pārvietošanai, pirms radās tehnoloģija, lai to veiktu lielos apmēros pa sauszemi. Lielākās ostas — Amsterdama, Londona, Kadisa, Lisabona — kļuva arī par lielākajām pilsētām. Izejot tālākos ūdeņos, palielinājās risks neatgriezties. Jūrnieks zināja — nebija nozīmes, cik spēcīgs un prasmīgs viņš bija, viņš varēja izglābties vai iet bojā tikai pēc jūras iegribas. Nelaimes gadījumu netrūka, un stāsti par tiem pārstaigāja visu ostmalu krodziņus no Dānijas līdz Spānijai.

Kolumbs zināja visus pieredzējušo navigatoru labi pamatotos argumentus, lai nešķērsotu Atlantiju. Bet viņš nezināja patiesos okeāna plašumus. Var būt, ka tieši ar to izskaidrojama viņa uzņēmība. Kolumbs ticēja, ka sasniegs Japānu 2400 jūdžu attālumā no Kanāriju salām. Patiesībā attālums starp šīm salām būtu vairāk par 10 500 jūdzēm, ja pa vidu neatrastos Amerika. Tāpat kā citi 15. gadsimta izglītotākie cilvēki, Kolumbs zināja, ka zemeslode ir apaļa, bet viņš nezināja tās patiesos izmērus.

«Atlantija bija vairāk nekā fiziska barjera. Tā iezīmēja cilvēka sapņu robežu, un, uzsākot savu ceļu pāri tai, Kolumbs paplašināja arī pašas fantāzijas robežas,» teikts Lielās regates programmā.

Pirmdiena, 25. maijs. Konstatējam, ka ēdiens jāgatavo tikai tūlītējai apēšanai, jo karstumā viss ātri saskābst. Izmetam pār bortu vakardienas putru un iemērktās grūbas. Brokastīs — piena zupa ar makaroniem, siers, banāns. Pusdienās zirņu biezputra ar liellopu gaļas konserviem un sīpolu mērci. Vakariņās konservētu mandarīnu ķīselis. Mēļojam, ka ķīseli nevar vārīt, jo, pēc jūrnieku ticējumiem, tas izsauc vētru. Gandrīz tā arī notiek — sāk jau līņāt. Mēs kādi četri sasēžamies uz soliņa, lai lietus mūs nomazgā, bet nekas prātīgs

neiznāk — lietus mazliet apskalo, tad pierimst. Tomēr gaiss kļūst vieglāks.

Otrdiena, 26. maijs. Karstums tāds, ka naktīs aizmigt var tikai ar grūtībām. Pa dienu karstums un bezvējš. Uzliekam, noņemam, atkal uzliekam spinakeru. Ātrums brīžiem nokrītas zem 2 mezgliem. Diennaktī noietas 125 jūdzes. Piesienoties ar drošības jostu, lielākā daļa komandas izpeldas Atlantijas okeānā jeb Sargasu jūrā, turoties pie jahtas kāpnītēm. Ūdens ļoti silts. Pēc tam aplejamies ar 2 l saldūdens. Var uzskatīt, ka esam bijuši baseinā un dušā.

Piektdiena, 29. maijs. Turpinās bezvējš. Ātrums vēl samazinās — diennaktī noietas tikai 76 jūdzes! Jo tuvāk krasts, jo lielāka pacietības pārbaude. Tiek izdarīta pārtikas revīzija, saskaitīti limitējamo produktu krājumi. Liellopu konservus var dabūt neierobežotā daudzumā, bet tos vairs spēj notiesāt tikai paši izturīgākie. Rolands paziņo, ka ar iesākto ūdens maisu jāiztiek šodien un rīt.

Sestdiena, 30. maijs. Jau no nakts melnuma milzīga rosība — Gundega cep torti kapteiņa dzimšanas dienai. Naktī guļ tikai retais. Pamalē nepārtraukti zibeņo, bet pērkonu nedzird. Ir sajūta, ka debesīs notiek milzīgi metināšanas darbi. Mākoņu sastiprināšana, vai?

Ap desmitiem, kad Rolands pie stūres, visi sağērbjas baltos krekliņos, šortos — un sākas apsveikšanas ceremonija. Torte, izrotāta ar banāniem, puķu pušķi no sargasiem un — kā jau pie jūrniekiem — apsveikuma adrese uz buras gabala. Pēcpusdienā visa komanda intensīvi cep cepumus, kurus pārkaisa ar pūdercukuru. To iegūst, ieberot mutautiņā cukuru un sadauzot to ar āmuru pret enkuru.

Bet diennaktī noietas tikai 67 jūdzes. Mierinājums — vakarā brīnišķīgs saulriets, un pacietības pārbaude ir izturēta — beidzot ir vējš, jahta skrien pat ar 7 mezgliem.

Pirmdiena, 1. jūnijs. Pusdienas milzīgā karstuma dēļ nolemjam nevārīt — samierināmies ar krūzīti buljona un pāris speķmaizītēm. Vakarpusē neizturams karstums. Ja tā ir okeānā, kas būs uz zemes?

Rolands, studējot Virdžīnu salu karti, izdara atklājumu — izrādās, ka netālu no Puertoriko starp Tortola un Sv. Tomasa salām ir ... Tobago! Rolands izlemj — pagriezīsimies uz dienvidiem un noiesim gar Tobago un citām Virdžīnu salām. Vismaz būsim pirmie, kas no Latvijas ar jahtu būs bijuši pie Tobago. Varbūt varētu ņemties pierādīt, ka hercogs Jēkabs kolonizējis tieši šo Tobago, nevis to — pie Trinidadas, kā visi domājuši līdz šim?!

Bet kur tad īsti Jauno pasauli ieraudzīja Kolumbs? Par to interesants raksts lasāms «*National Geographic*» 1986. gada novembra numurā. Vēsturnieki, ģeogrāfi un jūrnieki ar šo jautājumu nodarbojas kopš 18. gadsimta. Lielākā daļa uzskata, ka tas noticis Bahamu salu arhipelāga salā, kurai šodien ir Kolumba dotais vārds — Sansalvadora. Citi apgalvo, ka Kolumba atklātā sala atrodas no Sansalvadoras 65 jūdzes uz dienvidaustrumiem un tās vārds — Samankeja. Šis apgalvojums balstās uz Kolumba dienasgrāmatas jaunu lasījumu, pielietojot kompjūteru, lai rekonstruētu Kolumba burājumu.

Tomēr Sansalvadora joprojām tiek uzskatīta par īsto Vecās un Jaunās pasaules saskarsmes vietu. Apliecinājums tam — regate «*America* 500». Ja Lielās regates ostas atbilst Kolumba otrajam ceļojumam, tad regate «*America* 500» —

«*Bravo*» kapteinis Rolands Millers savā dzimšanas dienā

pirmajam. Starts Palosā Spānijā, finišs — 12. oktobrī Sansalvadorā, tieši Amerikas atklāšanas 500. dienā. Interesanti, vai daudzi burātāji salu ieraudzīs tieši divos naktī, kā to ieraudzīja matrozis no Kolumba karavelas.

Otrdiena, 2. jūnijs. Rīts atnāk ar 6000 no Rīgas noietām jūdzēm. Pagriežamies uz Tobago. Tā ir maza, apaļīga, ar mežiem apaugusi klints, kas strauji paceļas no jūras. Apkārt redzamas ASV piederošās Sentdžona un Sentomasa salas. Noejam salai diezgan cieši garām, tad atgriežamies vajadzīgajā kursā uz Sanhuanu.

Vakarpusē parādās Puertoriko. Kad satumst, esam tuvu Sanhuanas augstceltnēm. Dažas jūdzes tālāk draudīgs melno Elmorro cietoksnis, kas sargā ieeju Sanhuanas līcī un atgādina par Amerikas — Spānijas karu, kura rezultātā Puertoriko nonāca faktiskā Amerikas pakļautībā. Šeit beigsies Lielās regates spāniskā pasaule.

2.05 esam pie cietokšņa. Finišs! Ceļā pavadītas 20 dienas 10 stundas 20 minūtes 10 sekundes, no Rīgas noietas 6097,8 jūdzes jeb 2791,5 jūdzes pēc lagas no starta pie Gomera salas. Vidējais ātrums 5,71 mezgls. Tūlīt aiz mums finišē zviedru burinieks «*Marite*». «Mārīte arī klāt, visi latvieši atnākuši reizē,» bārdā nosmejas Rolands. Krasta apsardze dod komandu gaidīt rītu līcī uz enkura. Noenkurojamies, tad izdzeram šampanieti. Pārņem liels nogurums — Atlantijas okeāns ir aiz muguras, un viss tālākais jau būs kaut kas cits.

Trešdiena, 3. jūnijs, — sestdiena, 13. jūnijs. Uzturamies Sanhuanā. Dzīve krastā nav viegla — karstums tāds, ka pārņem apātija un pēc īsa izbrauciena uz pilsētu tālāk par

Māris Gailis vada jahtu uz Liverpūli

jahtkluba teritoriju nekur iet negribas. Nelīdz ne daudzkārtēja dušošanās, ne lietus, kas arī līst katru dienu. Tomēr ir arī strādāts — sametināts vants stiprinājums. Jāpateicas par atsaucību Polijas buriniekam «*Dar Mlodziezy*», jo bijušās PSRS pārstāvji par šo pakalpojumu prasa dolārus. Uldim izdevies savest kārtībā «*Inmarsat*» satelītu sakaru iekārtu, turpmāk varēsim uzturēt sakarus ar Rīgu tieši no okeāna.

No 4. jūnija puertorikāņi un tūristi svin Sanhuanas 500. gadadienu. Tiesa gan, Kolumbs atklāja šo salu tikai savā 2. braucienā 1493. gadā, bet Lielā regate ir pietiekams iemesls, lai katru vakaru pilsētas laukumos būtu mūzikas koncerti, smaržotu desiņas un cepti banāni, varētu dabūt kokosriekstu piena un ananasu sulas saldējumu.

Esam apmeklējuši pasaulē lielāko ruma rūpnīcu. «*Bacardi*» markas gaišo vai tumšo rumu var nopirkt visur — gan mazu suvenīrpudelīti, gan divlitrīgu trauku. Ruma degustācija ļauj izbaudīt, ka šis dzēriens ir patīkams, ja to lieto ļoti mazās devās, pievienojot ledu un sulu. Gids atgādina: «Rums ir bīstams veselībai, ja to lieto pārmērīgi, esiet piesardzīgi!» Izrādās, ka iepriekšējā dienā šeit uz bezmaksas degustāciju ieradušies krievu jūrnieki...

Krievijas un Ukrainas buriniekiem un jahtām pastiprinātu uzmanību pievērš ne tikai tūristi, bet arī Sanhuanas kristieši. Jahta «*Ralex*» no Vladivostokas ierodoties deklarēja, ka dolāru nav nemaz, obligātos maksājumus nevar kārtot, pārtikas tālākam ceļam nav. Ko nu jahtas, rīcības komitejā biedri no burinieka «*Tovarišč*» iesniedz katoļu draudzes pārstāvim pārtikas sarakstu uz vairākām lapām, kopējais svars tiek mērīts tonnās. Mums blakus stāv vairākas krievu jahtas. Vakaros grūti iemigt — kai-

miņiem alkohola krājumi nav izsīkuši, dziedāšana ir ilga un skaļa.

13. jūnijā izejam cauri Sanhuanas vecpilsētai parādē kopā ar visu valstu pārstāvjiem. Šķiet, ka visa sala iznākusi šaurajās ieliņās, visapkārt skan mūzika un gaviles, troksnis ir mums nepierasts, bet sirsnība patiesa. Pēc parādes notiek regates pirmā posma uzvarētāju apbalvošana. Cita starpā, «*Cutty Shark*» balvu kā viesmīlīgākais kuģis saņem Norvēģijas burinieks «*Christian Radich*». Burātāji mēļo, ka tur sava nozīme tam, ka burinieka komandā daudz jaunu, skaistu meiteņu.

Svētdiena, 14. jūnijs. ASV nacionālajos svētkos — Karoga dienā — Sanhuanas iedzīvotāji un daudzie tūristi no paša rīta ieņēmuši vietas krastmalā, lai redzētu tik ilgi reklamēto «Buru parādi». Burukuģi un jahtas sadalītas eskadrās pa 11, pavisam 19 eskadru.

Plkst. 13.00 garām starta līnijai dodas Puertoriko burinieks «*Danza*», ik pēc 10 minūtēm seko nākamās barkas, pa šo laiku starp buriniekiem jāpaspēj iekārtoties jahtām. «*Bravo*» iet desmitajā eskadrā aiz fregates «*Christian Radich*». Parādi noslēdz ASV buru flotes lepnums — krasta apsardzes mācību burinieks «*Eagle*». Sanhuanā uz parādi ieradušies daudzi burinieki un jahtas, kuri citos Lielās regates posmos nepiedalās, kopējais dalībnieku skaits pāri par 200. Parāde krāšņa, laiks labvēlīgs, tā patiešām ir Lielās regates svētku programmas kulminācija Puertoriko salā.

«Interesanta bija pati parādes organizēšana. Tā bija tehniski sarežģīta, ar precīzu laika saskaņošanu, sarežģītāka nekā pašas sacensības. Viss norisēja ļoti raiti un gludi, tieši kā paredzēts grafikā. Tagad ir skaidrs, kā tādas lietas jāorganizē, jo ir skaidra pati ideja,

«*Bravo*» komanda pēc stūres lāpstas remonta Sanhuanā

kā to dara,» komentē kapteinis Rolands Millers.

Parāde beidzas pie Elmorro cietokšņa, tad «*Bravo*» pagriežas uz ziemeļiem — uz Ņujorku. Paēdam pusdienas, bet pēc brīža stūresvīrs ziņo, ka nevar normāli pastūrēt. Vēl pēc mirkļa konstatējam, ka stūres lāpsta peld ūdenī — nolūzusi. Svētki beigušies, iedarbinām

Latvijas burātāji pie pasaules biznesa centra

motoru un bēdīgā noskaņojumā ejam atpakaļ uz Sanhuanu.

Pirmdiena, 15. jūnijs, — trešdiena, 17. jūnijs. Avārija likvidēta — no metāla plāksnēm vīri pašu spēkiem izgatavojuši jaunu stūri. Šeit lielākie nopelni kapteiņa palīgiem Zigurdam un Viktoram. Gods un slava Latvijas Kuģniecībai — uzzinājuši par mūsu ķibeli, atrod iespēju mums operatīvi tieši uz remonta zonu nogādāt naudu. Nēģeri guļ ēnā zem nojumes, sūc alu un brīnās, kā ziemeļnieki tādā karstumā metina. Nuja, vietējiem šādā sutoņā par karstu!

Otrdiena, 23. jūnijs. Naktī sāk un trīs stundas turpina līt. Protams, tuvojas Līgo vakars! Novācam grotburu, jo jahta iet pavisam šķērsām vajadzīgajam kursam. Visi ir salijuši un nostrādājušies. Dienā vairākkārt nomainām grotburu, visiem pagurums. Līgo vakars un Jāņu diena ir klusi, sūcam no Puertoriko sataupīto alu un gaidām Ņujorku.

Piektdiena, 26. jūnijs. Okeānā tomēr ir visāda dzīvība. Par sevi atgādina kāda haizivs, gar bortu ziņkārīgi grozās liels bruņurupucis. Netālu peld divi baļķi, kas pēc brīža izpūš ūdens strūklu. Ieskatoties binoklī, precizējam, ka tie ir divi vaļi. Diennaktī noietas tikai 92 jūdzes, atkal pēdējie jūdžu simti līdz krastam padodas lēnām un negribīgi.

Nakts uz svētdienu, 28. jūniju. Tā ir neparasta. Jau vakarā satumstot, priekšā redzama Ņujorkas uguņu atblāzma. Attālumi ir lieli un naktī mānīgi — Veracano-Narousu tiltam (garums 4820 m) ejam klāt ļoti ilgi. Uldis papildina savu tiltu kolekciju, izvadīdams jahtu zem tilta, iepriekšējo reizi tas bijis Stambulā. Pieejam tuvāk Brīvības statujai, Zigis izdara dažus fotouzņēmumus.

«*Bravo*» pirmā komanda finišējusi Ņujorkā

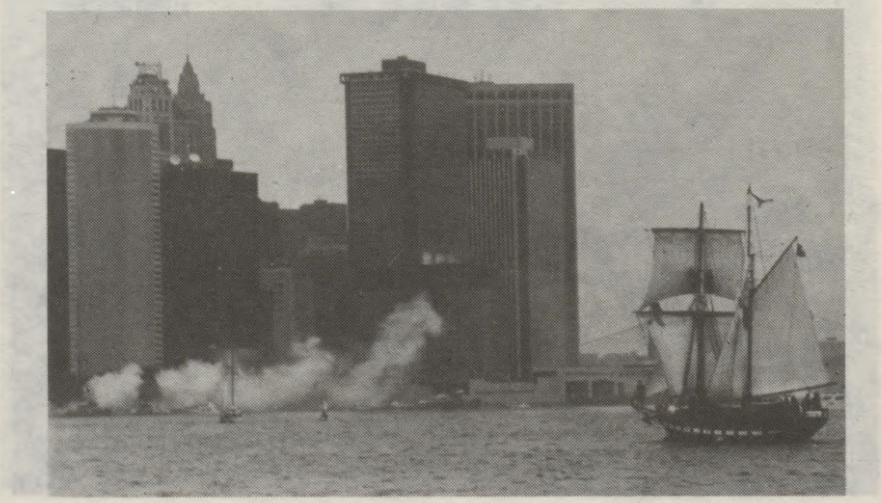
Aiz Manhatanas salas svīst gaisma, zilie debesskrāpju torņi ir skaisti uz sārtā rītausmas fona. Skats ir vienreizējs, un man mazliet žēl to, kuri ierodas Ņujorkā ar automašīnu no lidostas.

Ceturtdiena, 2. jūlijs. «Latvijas Aviolīnijas» un *«Delta Air»* par velti atlidina uz Ņujorku otru maiņas komandu. Ceļā uz Bostonu un Liverpūli Rolandam, Zigurdam Reņķim un Jānim piebiedrojas Māris Gailis, Viesturs Meinerts, Ronalds Mīlenbergs, Normunds Plešs, Aivars Reinholds un Dzintra Rozīte. Piecas dienas būsim kopā, tad Viktors, Uldis, Gundars, Raimonds, Zigurds Vidiņš, Gundega un šī raksta autors dosies atpakaļ uz Rīgu.

Sestdiena, 4. jūlijs. ASV lielākajos svētkos — Neatkarības dienā, dodoties pa Hudzonas upi uz buru parādi «Buras 92» starta vietu, migla ir tik bieza, ka ne Ņujorka, ne pretējā krastā Džersisitijas pilsēta nav redzama. Uz *«Bravo»* ir trīs komandas — mums piebiedrojušies burātāji, kuri vadīs jahtu no Ņujorkas uz Rīgu, kā arī Ņujorkas latvieši, kuri šīs dienas par mums rūpējušies.

Šoreiz parādē vispirms iet barkas, tad divmastu burinieki, beidzot jahtas. Miglas vāliem plūstot virs upes, pilnās burās zēģelnieki slīd gar Manhatanas augstceltnēm. No forta salutē lielgabali. Uz upes simtiem motorlaivu pavada regates dalībniekus. Vislaimīgākais ir Uldis — tāda vārdadiena otrreiz nebūs! Svētku noskaņojums ir visiem. To pēc parādes vislabāk izsaka Ņujorkas ostas menedžeris Alvis Pauga: «Tikai divdesmit latvieši ir piedalījušies šajā grandiozajā parādē, un es esmu viens no tiem!»

Vēl pēc dažām dienām mūsu ceļi šķiras — mēs dodamies uz Rīgu, jahta uz Bostonu. Bostona jahtas komandai palikusi atmiņā kā pilsēta, kurā bija pamaz iespēju skatīt krastu, jo ļoti daudzi latvieši vēlējās satikt burātājus. Bostonas latviešu baznīcā notika Rolanda un Dzin-



Buru parāde Ņujorkā

tras kāzas. Pirmoreiz šī baznīca nonāca arī TV redzeslokā, jo iespēju uzfilmēt kapteiņa kāzas Lielās regates ietvaros vietējās telestudijas garām nepalaida.

Atpakaļceļš bija skarbāks, ne tik tropisks, vētrām bagāts. Kā atzīst komanda, lielākais pārdzīvojums — tikšanās ar kašalotu, kura astes sitiens pa jahtas korpusu bijis itin

Kopā ar Kolumba karavelām ASV Neatkarības dienā

reāls. Pēc lielās «zivtiņas» apskates vairākiem lijuši auksti sviedri.

Jahta un komanda godam izturēja arī šo ceļa posmu. Koka pienākumus Dzintrai palīdzēja pildīt Ronalds un Viesturs — vīri, kuri stiprākus pūtienus piedzīvojuši ne reizi vien.

Pēc četrām nopietnām, 10—11 balles (pēc Boforta skalas) stiprām vētrām un 24 ceļā pavadītām dienām «*Bravo*» sasniedza finiša vietu — 120 jūdzes pirms Liverpūles. Bet 16. augustā beidzās pati Lielā regate. «Liverpūlē regates dalībniekiem bija iespēja apmeklēt gan Bītlu muzeju, gan Jūrniecības muzeju, noskatīties kopā ar Spānijas karali Huanu Karlosu I grandiozu operdziedoņu koncertu. Apbalvošanas ceremonijā balvas jahtu kapteiņiem pasniedza Spānijas karaliene, bet burinieku kapteiņiem — Spānijas karalis. No 25 jahtām savā klasē «*Bravo*» ierindojās 19. vietā,» jau Rīgā pastāstīja kapteinis Rolands Millers.

Andrejostā jahta ieslīdēja agrā 5. septembra rītā. Piecos mēnešos un divās dienās veikusi 12 700 jūras jūdzes. Mēs atkal gandrīz visi bijām kopā — abas komandas, jahtu kapteiņi. Latvijas Jūras burātāju savienības pārstāvis Arturs Krastiņš, visu nakti gaidījis jahtu ostā, pasniedza burātājiem piemiņas medaļas. Arī «Bravo» šampanietis, ko biju taupījis jau no starta aprīlī, pa nakti labi atdzisis, īsti noderēja. Abām komandām patīkams nogurums — mūsu Lielā regate finišējusi.

«Bravo, Atlantija!» teica Zigurds Vidiņš un sāka veidot savu jaunāko filmu. Bet tas jau ir cits stāsts.

Uģis Kalmanis

MĀRAS LĪNIJA

uzsāka savu darbību laikā, kad sāka sairt bijusī Padomju Savienība. Tas ir pirmais privātais jūras kravas pārvadājumu uzņēmums, kurš ir nodibināts pēc 1940. gada Latvijā.

Sākot ar 1990. gada novembri, uzņēmums veic regulārus kravas pārvadājumus starp Krieviju,Baltijas valstīm un Lielbritāniju, kā arī Rietumeiropas valstīm un Skandināviju.

MĀRAS LĪNIJA

ir kļuvusi par vienu no lielākajām kravas pārvadātājām savstarpējos tirdzniecības sakaros starp Rietumeiropu un bijušajām Padomju Republikām.

Adrese:

LATVIA
Hanza Forwarding
Smilšu iela 14
LV-1090 Riga
Tel.: (0132) 226834
Fax: (0132) 220622
Telex: 161191 HANZA SU

JŪRNIEKA PIEMIŅAI

1992. gada 18. martā Londonā miris Krišjāņa Valdemāra jūrskolas absolvents tālbraucējs kapteinis Jānis Edgars Millers.

Dzimis viņš kapteiņa ģimenē Rīgā 1914. gada 8. jūnijā — dažas nedēļas pirms 1. pasaules kara sākuma. Vāciešiem uzbrūkot, māte ar mazo zēnu un tā vecāko māsu dodas uz Vladivostoku, kur tēvs jau agrāk noīrējis ienesīgas lašu zvejas vietas.

1923. gadā, komunistiem nostiprinoties Tālajos Austrumos, Milleru ģimene pārceļas uz Šanhaju, bet pāris gadu vēlāk — uz Honkongu. Te, Ķīnā, zēns apmeklē angļu skolu, bet brīvlaikā brauc jūrā ar tvaikoni *«Yuan Lee»* līdz pat Singapūrai un Filipīnu salām.

1932. gadā Milleru ģimene atgriežas Latvijā. Jānis Edgars beidz V. Olava komercskolu Rīgā, bet vasarās brauc uz tvaikoņa *«Vidzeme»* un burinieka *«Karniels»*. Jau uzsācis mācības K. Valdemāra jūrskolā, viņš 1938. gadā sāk braukt uz tēva vadītā Latvijas tvaikoņa *«Elizabete»* — pagaidām par bocmani.

1940. gada maijā ar tikko saņemtu jūrskolas beigšanas apliecību kabatā Jānis Edgars stājas 2. stūrmaņa amatā uz tvaikoņa *«Ārija»*. Šie braucieni sākas zem Latvijas karoga, turpinās zem sarkanā ar sirpi un āmuru, bet beidzas zem sarkanā ar kāškrusta zīmi vidū. Kad Vācija negaidīti uzbrūk savam sabiedrotajam, *«Ārija»* atrodas Lībekā un Jānis Edgars spiests pāriet vācu dienestā. Tomēr 1942. gada beigās viņam izdodas atgriezties Latvijā un iekārtoties darbā krastā, upju kuģniecībā, kā arī uzsākt tautsaimniecības studijas Latvijas Universitātē.

1943. gada vecgada vakarā Jānis Edgars ved pie Mārtiņa baznīcas altāra Elzu Ozolu.

Boļševikiem tuvojoties, 1944. gada rudens naktī no Kolkas raga slepus atiet zvejas laiva ar ceļamērķi — Zviedrija. Laivā kopā ar jauno Milleru pāri pavisam ir 13 cilvēku. Jūrā vācieši to aiztur un aizved uz Ventspili. Par laimi, turienes ostas komandants izrādās Jāņa Edgara vecs paziņa un atļauj ceļu turpināt — gan tikai uz Vāciju. Nākošajā naktī laivas kurss tiek saprātīgi koriģēts — un tā laimīgi nonāk Gotlandes salā Zviedrijā.

Drīz izdodas sazināties ar Jāni Milleru, vecāko, kurš jau no 1934. gada nepārtraukti vada latviešu tvaikoni *«Elizabete»* — kuģi, kurš karu pavadījis braucienos britu Kara transporta ministrijas dienestā. Karš vēl nav beidzies, kad Jānis

Kapteinis J. Millers (pirmais no labās), stūrmanis J. E. Millers

Edgars ierodas Lielbritānijā un kļūst par *«Elizabetes»* 1. stūrmani. Kuģis joprojām gandrīz latvisks, lai gan zem britu karoga.

1946. gada augustā tvaikonis *«Elizabete»* Atlantijas okeānā atrod pēc sadursmes pamestu lielu, modernu motorkuģi *«American Farmer»* un veiksmīgi uzsāk tā glābšanu. Vēlāk glābējus padzen otrs līdzīgs ASV kuģis amerikāņu karakuģa pavadībā. Incidenta un pēc tam tiesas prāvas apraksts kopā ar tvaikoņa *«Elizabete»* un abu Milleru — kapteiņa un 1. stūrmaņa — fotogrāfijām parādās vai visas pasaules avīzēs.

1951. un 1952. gadā uz dažiem mēnešiem Jānis Edgars pārņem tvaikoņa vadību, jo tēvs dodas atpūtā. Taču drīz sakarā ar *«Elizabetes»* īpašnieka maiņu dēls atstāj tēva ilgus gadus vadīto kuģi. Jānis Edgars, kļuvis Lielbritānijas pavalstnieks, strādā Transporta ministrijā, kur pārvalda bijušos Latvijas,

bet tagad zem britu karoga braucošos 6 tvaikoņus.

1963.—1965. gadā viņš strādā Āfrikas valstī Ganā, kur apmāca vietējos rūpnieciskajā jūras zvejā. Nākošos trīs gadus Jānis Edgars nodarbojas ar Skotijā būvēto kuģu pārvešanu pasūtītājiem uz Pakistānu. No 1968. gada viņš strādā dažādos darbos Lielbritānijā, galvenokārt saistītos ar jūras zvejniecību.

1979. gadā Jānis Edgars aiziet pensijā, dzīvo ar kundzi Elzu Londonā, priecājas par mazbērniem un skumst pēc Latvijas. Kapteinim to vairs neizdodas redzēt, lai gan līdz pēdējam brīdim viņš dzīvo līdzi notikumiem dzimtenē...

1992. gada augustā urna ar Jāņa Edgara Millera pelniem pārvesta uz Lācara («Lāčupes») kapiem Rīgā, uz kurieni jau agrāk pārsūtīti viņa tēva — Jāņa Millera (1881—1976) pelni. Abi kapteiņi atkal kopā, tāpat kā kādreiz uz *«Elizabetes»*...

Arvis Pope

MŪŽĪBAS JŪRĀS

ALEKSANDRS ANDERSONS (1903.—1992. jūnijā Ainažos).

Ar jūru tikai sava mūža sākuma posmā saistīts, viņš tomēr sirdī bija jūrnieks, kā jau cilvēks, kas dažus mēnešus Ainažu jūrskolā mācījies (kad to pēc 1. pasaules kara mēģināja atjaunot). A. Andersons nodzīvojis dēkainu mūžu. No mums aizgājis piedzīvojumiem bagāts un interesants cilvēks.

JĀNIS KALNIŅŠ (1940. 21. maijā Rīgā — 1992. 21. jūlijā Kārdifā).

No dzīves šķīries latviešu trimdas pēckara paaudzes jūrnieks. J. Kalniņš — kapteinis un kuģniecības darbinieks Persijas līcī un Sarkanajā jūrā — atstāja ienesīgo darbu, lai strādātu atjaunotajai Latvijai. Viņš kļuva par Latvijas Kuģniecības pārstāvi Rietumeiropā, taču liktenis atļāva šim darbam dažus mēnešus.

Kapteiņa Jāņa Kalniņa pelni izkaisīti jūrā.

LEOPOLDS KĻAVIŅŠ (1909. 28. novembrī Gatartas pag. — 1992. 11. februārī Ikšķilē).

K. Valdemāra jūrskolas absolventu rindas atkal kļuvušas retākas, aizsaulē aizejot kuģu mehāniķim L. Kļaviņam. Motorkuģa *«Hercogs Jēkabs»* mehāniķis tā pirmajā Amerikas reisā, vēlāk no jūras atstumts, viņš sava mūža nogali pavadīja Ikšķilē. Pavadīja kopā ar dziesmu un mūziku, kas viņa dzīvē ieņēma nozīmīgu vietu.

IMANTS LIETAVIETIS (1945.—1991. 15. oktobrī Rīgā).

Traģiski aizgājis mūsu nemiera gars Imants, atjaunotā Rīgas jahtkluba pirmais komodors. Līdz sava īsā, bet pārbaudījumiem pilnā mūža pēdējai dienai viņš cīnījās par lietu, kuru bija uzņēmies.

ALVARS MASTIŅŠ (1905. 27. janvārī Liepājā — 1992. 15. februārī Hamburgā).

Jūrā tikai nedaudz braucis, viņš bija izcils jūrniecības darbinieks un latviešu kuģniecības vēstures apzinātājs trimdā. 1966. gadā A. Mastiņš bija Latvijas Jūrniecības vēstures arhīva līdzdibinātājs, bet no 1986. gada līdz savai aiziešanai — tā prezidents. Viņa mūža pēdējie gadi bija smagas slimības apēnoti.

EDGARS ZĀLĪTIS (1908. 11. aprīlī Rīgā — 1992. 7. oktobrī Rīgā).

Savas gaitas beidzis kara jūrnieks ar sarežģītu biogrāfiju. Seržants uz Latvijas kara flotes flagmaņkuģa «*Virsaitis*», kara gados virsnieks padomju kara flotē... E. Zālīša mūžs ir daļa no mūsu smagās vēstures.

Vieglas smiltis Edgaram Zālītim, vieglas smiltis un viļņus visiem aizsaules ceļiniekiem!

ĪSZIŅAS

1991. gads

Žurnāla «Latvijas Zinātņu Akadēmijas Vēstis» 11. numurā ievietota rakstu kopa «K. Valdemāra nāves simtgadē» ar Austras Mieriņas, Valda Kroņa, Vitas Zelčes un Ginta Apala publikācijām.

* * *

12. novembrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā notika Krišjāņa Valdemāra jūrskolas skolnieku 8. salidojums, kurā piedalījās 36 jūras veterāni, to skaitā 15 «valdemārieši». Pasākumu organizēja Ilze Bernsone un Inta Kārkliņa.

* * *

7. decembrī tika iedegtas sveces pie Krišjāņa Valdemāra pieminekļa Lielajos kapos, runāja Vilnis Eihvalds un Gints Šīmanis. Pēc tam Lielajam Latvietim veltīts piemiņas vakars Rīgas Latviešu biedrības namā ar koru, ansambļu un aktieru piedalīšanos.

* * *

Decembrī izveidota LR Jūras lietu ministrija, līdz ar to likvidējot Zivsaimniecības ministriju un Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu. Par jūras lietu ministru iecelts Andrejs Dandzbergs, par ministra vietniekiem — Gunārs Šteinerts un Andris Ūķis.

1992. gads

Janvārī iznācis pirmais «Zvejniecības Mēnešraksta» numurs. Izdevējs — SIA «Mezgls», laikraksta «Jūras Vēstis» redakcija. Galvenais redaktors Jānis Lapsa.

* * *

Februārī par LR Aizsardzības ministrijas Jūras spēku komandieri iecelts Gaidis Zeibots, piešķirot viņam jūras kapteiņa dienesta pakāpi.

* * *

Noslēgts pirmais starptautiskais līgums ar Dānijas karalisti par savstarpēju zvejas licenču piešķiršanu ekonomiskajām zonām.

* * *

14. februārī nodibināts Latvijas Jūrniecības fonds Latvijas Jūrniecības savienības paspārnē. Tā uzdevums — uzkrāt un sadalīt līdzekļus šādiem mērķiem:

— Latvijas jūrnieku darba un sadzīves apstākļu uzlabošana, pensionēto jūrnieku, invalīdu un bojā

gājušo jūrnieku ģimeņu atbalstīšana;

— Latvijas jūrniecības tradīciju atjaunošana, latviešu valodas nostiprināšana praktiskā darbā, jūrniecības terminoloģijas izstrādāšana, mācību grāmatu un vārdnīcu izstrādāšana un izdošana, jūrniecības jautājumiem veltīto preses izdevumu, radio un televīzijas raidījumu atbalstīšana;

— Latvijas jūrniecības izglītības un zinātnes veicināšana, stipendiju un pabalstu izmaksas;

— labdarības pasākumu organizēšana;

— Latvijas jūrniecības vēstures pētīšana.

Par fonda priekšsēdētāju ievēlēts Aleksandrs Kārkliņš.

* * *

Februārī iznāk pirmais laikraksta «Zvezda morjaka» numurs. Par izdevuma dibinātāju sevi pieteicis Sociālās informācijas centrs «Enkurs». Laikraksta 1. lappusē ievietota informācija par to, ka nodibināts Jūrnieku sociālās palīdzības fonds.

* * *

3. martā uzsākta jūras tematikai veltīta ikmēneša televīzijas pārraide «Ahoi!». Tās veidotāji Maija Migla, Arvis Pope un Normunds Smaļinskis.

* * *

1. aprīlī tradicionālais klusuma brīdis pie Egona Līva kapa Meža kapos.

* * *

11. aprīlī Liepājā notiek karoga pacelšana uz LR Jūras spēku pirmā patruļkuģa «101».

* * *

3. maijā Spānijas pilsētā Kadisā Kolumba Amerikas atklāšanas 500. gadadienai veltītajā okeāna regatē startē Latvijas jahta «*Bravo*» (sk. U. Kalmaņa rakstu).

* * *

Maijā darbu Latvijā atjauno Loida kuģu klasēšanas un reģistrācijas sabiedrība — «*Lloyd's Register*».

* * *

9. jūnijā draudzības vizītē Rīgā ierodas VFR kara kuģi — tenderis «*Donau*» un 4 ātrlaivas.

* * *

15. jūnijā Rīgā ierodas Francijas fregate *F-788* (*Second Maitre le Bihau*).

* * *

29. jūnijā Rīgā ierodas ASV fregate «*Hawes*».

* * *

11. jūlijā uz Latvijas Jūrniecības savienības ierosinājumu pirmo reizi tiek atzīmēti Jūras svētki. Turpmāk paredzēts tos atzīmēt ik gadu jūlija otrajā sestdienā.

* * *

20. jūlijā Latvijas Jūras spēku patruļkuģis «102» ierodas Zviedrijā — pirmā mūsu kara kuģu ārzemju vizīte.

* * *

30. jūlijā Rīgā ar karalisko jahtu ierodas Dānijas karaliene Margareta II. Latvijas ūdeņos augsto viešņu sagaida patruļkuģis «103». Atjaunotās Latvijas Republikas vēsturē pirmais Nāciju salūts.

* * *

Berselonas olimpiskajās spēlēs Latvijas burātājus pārstāv vindserfisti Ilona Dzelme (21. vieta) un Ansis Dāle (29. vieta).

* * *

9. septembrī Rīgā ar kara kuģi «*Visborg*» ierodas Zviedrijas karalis Kārlis XVI Gustavs.

* * *

1. oktobrī vizīti Rīgā uzsāk 8 NATO Lamanša eskadras kara kuģi — 3 Dānijas, 2 Lielbritānijas, kā arī Beļģijas, Nīderlandes un VFR kuģi.

* * *

2. oktobrī Rīgā notiek Z. Vidiņa dokumentālās videofilmas «Pārnāca latvietis», kas veltīta admirālim Teodoram Spādem, pirmizrāde.

* * *

8. oktobrī Rīgā ierodas 3 britu kara flotes kuģi.

* * *

15. oktobrī draudzības vizīti Latvijā uzsāk Norvēģijas kara flotes mācību kuģis.

* * *

27. oktobrī Rīgu atstāja kreiserkatamarans «*Kaupo*», lai dotos uz Spāniju un tālāk uz ASV pa K. Kolumba maršrutu. Komandā ir 12 dažādu tautību cilvēki (to skaitā arī viena sieviete). Latvijā būvētā katamarana īpašnieks un kapteinis — Valdis Grenebergs-Grīnbergs.

MŪSU GRĀMATU GALDS

Eglītis Mintauts. **Pasaulē nav miera.** — ASV, 1990.

Pirms gada Latviju sasniedza jaunums marīnistiskajā literatūrā — atmiņu krājums «Pasaulē nav miera». Grāmatas autors Mintauts Miervaldis Eglītis dzimis 1911. gada 18. maijā Vidzemes jūrmalā — Vitrupē, lauku namdara un galdnieka ģimenē. 1929. gadā jaunietis pabeidzis Salacgrīvas pilsētas skolu, tad mācījies vijoļspēli un teoriju Tautas konservatorijā Rīgā, pēc tam studējis baltu filoloģiju Latvijas Universitātē un Baltijas Universitātē Vācijā.

Kara vētras M. Eglīti aiznesušas tālās mītnes zemēs. Dzīvojot trimdā, rakstnieks iekārtoja Salas spiestuvi un apgādu Sidnejā (Austrālijā). M. Eglītis bija liels stāstnieks. Jau otrā pasaules kara gados Rīgā iznāca viņa krājums «Paziņas» (1943), grāmatizdošana turpinājās arī trimdas zemēs — «Meistara Celma kapela» (1946), «Paaudžu pils», «Pasta stāsti» (1947) iznāca Vācijā, «Rotaļa» (1967) — Sidnejā, un «Pasaulē nav miera» tika iespiesta Amerikā.

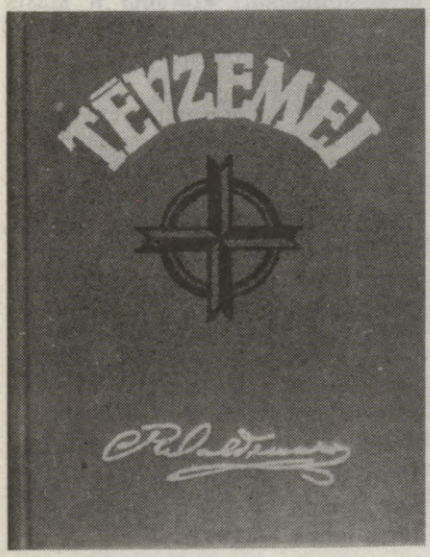
Mintauta Eglīša pēdējā stāstu krājumā (rakstnieku 1990. gada 2. oktobrī apglabāja Sidnejā) kolorīti bērna acīm tēlota Vidzemes piekrastes ļaužu dzīve, zvejniecība un jūrā iešana, kravas starp Rīgu un Pērnavu vedot. Interesants ir seno zvejniekciemu — Salacgrīvas, Kuivižu, Ainažu tēlojums.

Gints Šīmanis

* * *

Valdemārs Krišjānis. **Tēvzemei.** — Rīga: Avots, 1991. — 303 lpp.

Ievērojamā jaunlatviešu kustības darbinieka Krišjāņa Valdemāra (1825—1891) nāves simtgadēs atcerei Kārļa Lūša un Ginta Šīmaņa sakārtojumā izdota rakstu izlase «Tēvzemei», kurā iekļauti viņa nozīmīgākie darbi par sabiedriskās domas attīstību, nacionālo attiecību problēmām, tautsaimniecību, vēsturi, filoloģiju, dabaszinātnēm, izglītības jautājumiem, kā arī laikabiedru (Līgotņu Jēkabs, Jānis Kreicbergs, Antons Birkerts, Dāvis Grīntāls, Ansis Bandrevičs) atmiņas. Grāmatu ievada K. Lūša priekšvārds, sniedzot jaunlatviešu kustības vispārēju raksturojumu, akcentējot K. Valdemāra sabiedriskās un kultūrizglītojošās darbības galvenos virzienus, parādot atšķirīgās pieejas K. Valdemāra kultūras mantojuma līdzšinējos vērtējumos. G. Šīmanis komentāros sniedzis ziņas par darbu pirmpublicējumiem, izlasi papildina dokumentāls fotomateriāls.



* * *

Aistars Ernests. **Sirēna.** — Kemptene: Viļa Štāla apgāds, 1949. — 156 lpp.

Pedagogs un literatūrzinātnieks Ernests Aistars (īst. v. Ernests Anševics, dz. 1899. gadā Užavas pagastā) trimdas gados Vācijā un ASV guvis ievērību arī kā rakstnieks, viņa romāns «Savā zemē» (1978) saņēmis Kultūras fonda balvu un 1990. gadā (ar Jāņa Anerauda pēcvārdu) izdots arī Latvijā.

«Sirēna» ir rakstnieka pirmais romāns, par tā tapšanu krājumā «Pašportreti» (1965) lasām: «Gadi aizskrēja. Un tikai beidzot bēgļu nometnē Vācijā šie manis paša nosprostotie tēli apstāja mani par jaunu, sevišķi «Sirēnas» Jorens. Nu nebija pamata vairs pretoties. Bija vien jāļauj lauzties tiem laukā dienas gaismā. Tās tiešām bija brāzmainas dienas, kad aizgūtnēm rakstīju sava pirmā romāna pēdējās nodaļas.»

«Sirēnas» tiešā darbība risinās nelielā Kurzemes zvejniekciemā Latvijas brīvvalsts sākuma gados. Pēc ilgas prombūtnes te, dzimtajā krastā, atgriežas Jorens Vanga, matroža gaitās turpat vai visas pasaules jūras izbraucis. Laika skrē-

jiens nav atstājis bez pārmaiņām bērnības pasauli: viņā saulē jau atdusas Jorena vecāki, mīklainos apstākļos no ciema pazudusi māsa, savu rūpju pārņemti senie draugi. Tikai kazaka pletnes atstātā rēta vienmēr atgādina par notikumiem pirms piecpadsmit gadiem, kad, kuģa ogļu bunkurā paslēpies, viņš bija spiests pamest Latviju. Jorens nespēj no jauna iesakņoties dzimtajā ciemā: «Citādi gan tie likumi te malā. Kas uz kuģiem! Tur no ostas uz ostu, un brīvs vīrs mūžudien. Tavs spēks un tava paša dūša — tas viss tavs likums; saprotams, ja ne kaut ko aplam, bez jēgas.» Bet tieši tā — «aplam, bez jēgas» — viņam ievirzās visa šejienes dzīve, un romāna izskaņā, nonācis līdz noziegumam, nodevis mīlestību un pametis vēl nedzimušo pēcnācēju, Jorens atkal auj kājas ceļam — turp, kur kā vilinošs aicinājums skan sirēna uz kuģa ceļa. «Sirēna» rosina uz pārdomām par «mūžīgajiem» jautājumiem: par mājām un svešumu, par klejotāja ilgām pēc tāluma un ārēji pieticīgo, kluso un sīksto sava pavarda sargātāju, par to, cik maldīgi dažkārt ceram pielipināt atpakaļ nogrieztu riecienu...

* * *

Zariņš Kārlis. **Jūras bērni.** — Rīga: Valtera un Rapas a/s izdevums, 1927. — 68 lpp.

Autobiogrāfiskajā darbā «Jāņa Zaļuma dzīves stāsts» (Karogs. — 1989) Kārlis Zariņš (1889—1978), atceroties bērnības gadus, raksta: «Klejojot pa Liepāju, es vismīļāk mēdzu iegriezties ostmalā, kur, starp citu, strādāja mans tēvs. Dažreiz, kad biju jau paaudzies, man bija jānes viņam uz turieni pusdienas, un tad laikam tēvs netika nemaz galā ar maniem jautājumiem. Visvairāk es jautāju par kuģiem un tvaikoņiem, kas zvilnēja turpat mūsu priekšā. Pēc manas toreizējās nojēgas nekas skaistāks gan nevarēja būt par kuģi un jūrnieka dzīvi.» Jūrasbraucēju romantiku K. Zariņš izbauda, kuģapuikas pienākumus veicot, tad mēģina stāties Mangaļu jūrskolā, kur netiek uzņemts redzes defekta dēļ. Rakstnieka atmiņā iespiedies jūrskolas direktora Jāņa Breikša veidols — «omulīgs kungs, kas ar savu nelielo pilnbārdu un plecīgo stāvu atgādināja īstu jūras vilku». Bēgļu gaitās pirmajā pasaules karā K. Zariņš nokļūst Odesā, kur kādu laiku mobilizēts darbam uz kuģiem.

Jūrnieku dzīves fons iezaigojas daudzos K. Zariņa īsprozas darbos, «vistīrākajā« veidā — krājumā «Jūras bērni». Te tēlotas paša rakstnieka kristības jūrnieku kārtā («Valdis uz kuģa»), jūtam līdzi matrozim Limbucim, no «Lūcijas» šķiroties («Jūras bērni»), uzkavējamies «Cvaliņā», slavenajā ostas krogā, un mēģinām atšķetināt vecā kapteiņa noslēpumu («Skrejošais Holandietis»). Plašākais un mākslinieciski spilgtākais krājumā ir stāsts par karakuģa mičmani Smiltenu («Mičmanis Smiltens»), K. Zariņa psiholoģiskajai prozai raksturīgu «varoni aiz pārpratuma». Gadījuma dēļ Smiltens kļuvis par revolucionārās komitejas priekšsēdētāju, ierauts «lielās bezprāta dzīrēs», kur trūkst dziļāka, tālejošāka mērķa. Katru rītu viņš mostas ar vēlēšanos labot dzīvi, uzsākt ko jaunu, savai dvēselei piemērotu, — sapņotājs nav atradis savu ceļu.

Jānis Zālītis

* * *

Veldre Vilis. **Dzīve pie jūras.** Vērojumi Latvijas jūrmalas zvejniekciemos. — Rīga: Latvijas Kultūras fonds. — 1991.

Agri no dzīves aizgājušā Viļa Veldres (1908—1940) — dzejnieka, rakstnieka, publicista — grāmata, pirmoreiz izdota Rīgā 1938. gadā, tad Tilta apgādā trimdā 1963. gadā, tagad sagaidījusi savu trešo izdevumu, šoreiz LKF «Tēvzemes mācības» sērijā.

Apraksti par Latvijas zvejnieku apmetnēm, arī tām, kuras šodien vairs nepastāv, radušies 1937.—1938. gadā, Vilim Veldrem apceļojot mūsu jūras piekrasti no Nidas Lietuvas pierobežā līdz Ainažiem Igaunijas pievārtē. Emocionāla tēlojuma formā autors sniedz precīzas ziņas par zvejniekciemiem, to ļaudīm, mājām, laivām un tīkliem. Grāmatu varētu salīdzināt ar skaistu un reizē dokumentālu momentuzņēmumu albumu, kurā daudzi lasītāji atradīs labi pazīstamas un sev tuvas vietas, kā arī vērtīgu vēsturiskas izziņas materiālu.

Arvis Pope

TOP LATVIEŠU JŪRNIECĪBAS VĒSTURES ENCIKLOPĒDIJA

Bijušajai un atkal no jauna topošajai jūrnieku tautai nepieciešama sava jūrniecības vēstures enciklopēdija. Tās sastādīšanu pašlaik beidz LKF Jūrniecības vēstures kopas sapulcētais autoru kolektīvs, kuram palīdz vecie latviešu jūrnieki un viņu piederīgie Latvijā, Lielbritānijā, Zviedrijā, Beļģijā, Vācijā, ASV, Kanādā un citās zemēs — visur, kur mūsu jūrasbraucējus aizveduši viņu sarežģītie likteņi.

Latviešu jūrniecības vēstures enciklopēdija (LJVE) paredzēta kā grezns viensējuma izdevums aptuveni 45 autorlokšņu apjomā, no kurām 5 autorloksnes aizņems krāsu un melnbaltās ilustrācijas — kartes, shēmas, zīmējumi, dokumentu faksimili. Arī fotogrāfijas — visas retas, bet daudzas — pat unikālas.

LJVE paredzēts atspoguļot mūsu jūrniecības vēsturi no tās pirmsākumiem līdz aptuveni 1950. gadam, kad tā aizgāja bojā, lai atkal augšāmceltos pēc četriem gadu desmitiem. Grāmatu ievadīs pārskata raksti par atsevišķiem periodiem. Pārējais materiāls ietverts aptuveni 1200 šķirkļos, no kuriem puse — kapteiņu, rēderu, jūrskolotāju, inženieru u. c. jūrniecības darbinieku biogrāfijas. Sava vieta ierādīta arī zvejniekiem, burātājiem un pat rakstniekiem — marīnistiem.

Ievērojama daļa šķirkļu būs veltīta gan latviešu, gan Latvijas brīvvalsts kuģiem — gan buriniekiem, gan tvaikoņiem. Lasītājs te atradīs šo kuģu tehniskos datus, kā arī ziņas par to gaitām baltās un nebaltās dienās.

Vēl LJVE būs ziņas par visām kādreiz Latvijas vēsturiskajā teritorijā pastāvējušām jūrskolām, mūsu kuģu ceļiem, ostām un kravām, kuģniecības sabiedrībām un jūrniecības likumdošanu, bākām un jahtklubiem, jūrnieciskajiem preses izdevumiem un jūrnieku tradīcijām, kā arī daudz ko citu — visu, kas saistīts ar latviešiem un jūru. Centīsimies izgaismot arī Latvijas Kara flotes un tās virsnieku skarbos likteņus.

Enciklopēdiju noslēgs būtiskāko jūrniecības terminu skaidrojošā vārdnīca, kas padarīs to par nepieciešamu grāmatu katrā ģimenē.

LJVE kā pirmais pilnīgākais ziņu apkopojums par Latvijas jūrnie-

cību ir pirmreizējs izdevums, kuram līdzīga līdz šim nav bijis.

Ir cerības, ka jaunā enciklopēdija varētu parādīties pārdošanā jau 1994. gada sākumā.

Gadagrāmatas lasītājiem pievienojam ieskatam vienu no topošās LJVE rakstiem. Tas gan mazāk skar jūrniecību, taču visnotaļ attiecas uz latviešu tautu un Baltijas jūru...

Bēgļu laivas uz Zviedriju 1944—45

Baidīdamies atkārtotās PSRS okupācijas, bet nevēlēdamies evakuēties uz izpostīto un tāpat Sarkanarmijas apdraudēto Vāciju, daļa Latvijas pilsoņu 1944—45 gadā centās pa jūras ceļu kā vienīgo iespējamo nokļūt neitrālajā Zviedrijā. Braucieni bija ļoti bīstami, jo bēgļus apdraudēja vācu patruļas krastā un jūrā, mīnas, padomju aviācija un karakuģi, kā arī vētras u. c. jūras briesmas, jo pārcelšanās bieži notika atklātai jūrai nepiemērotos un pārslogotos peldošajos līdzekļos bez pietiekamiem degvielas krājumiem, jūras kartēm un navigācijas instrumentiem. Izbraukšana no Latvijas notika slepenībā, parasti bez kādas uzskaites. Zviedrijā bēgļus reģistrēja kā «baltiešus» kopā ar igauņiem, kuru bija daudz vairāk, bet bērnus dažkārt vispār neuzskaitīja. Šo un citu iemeslu dēļ Latvijas bēgļu skaitu Zviedrijā var lēst tikai aptuveni — ap 5000 personu.

Braucieni visbiežāk sākās Kurzemes rietumu krastā, taču bēgļu laivas, gan mazākā skaitā, devušās ceļā no visas Latvijas piekrastes, arī no Rīgas. Tika izmantoti visdažādākie peldošie līdzekļi, dažkārt pat 4 m garas vaļējas airu laivas, taču galvenokārt samērā lielās zvejas motorlaivas (ar slēgtu klāju vai bez tā) ar iebūvētu motoru. No Rīgas Zviedriju sasniedza arī 3 jahtas. Tā kā atkāpšanās pa jūras ceļu uz Vāciju pēc «Kurzemes cietokšņa» izveidošanās (10.X.44.) ar vācu iestāžu piekrišanu bija atļauta, daži peldošie līdzekļi ar bēgļiem izbrauca arī atklāti no Ventspils un Liepājas ostām, vēlāk jūrā atbruņojot vācu apsardzi un mainot kursu uz Zviedriju. Tā Zviedriju sasniedza piekrastes tvaikoņi *«Dzintarkrasts»* un *«Neptuns»*, velkonis *«Lāčplēsis»*, arī vairākas motorlaivas un prāmji. Gandrīz visas laivas un kuģi ieradās Zviedrijas teritoriālajos ūdeņos zem Latvijas karoga.

Bēgļu laivu ceļa mērķis bija Latvijai vistuvākā Zviedrijas teritorijas daļa — Gotlandes sala (gaisa līnijā no Užavas 90 jūras jūdžu jeb aptuveni 170 km), taču dažādu iemeslu dēļ peldošie līdzekļi piestāja arī citur. Parastais ceļam patērētais laiks ar motorlaivu bija apmēram 20 stundu, taču bieži tas ieilga līdz vairākām diennaktīm. Zināmi bērnu un pieaugušo nāves gadījumi braucienu laikā, dažas laivas pazudušas bez vēsts.

Daļa bēgļu nokļuva Zviedrijā Latvijas (pretestības kustības) centrālās padomes LCP organizētos braucienos. LCP tika slepenībā izveidota 1943. gada vasarā, ar mērķi atjaunot neatkarīgu demokrātisku Latvijas Republiku.

Ar bijušā Latvijas sūtņa Zviedrijā Voldemāra Salnā atbalstu 1944. gadā bēgļu braucienu organizēšanai izdevās saņemt nelielu materiālu palīdzību no ASV *War Refugee Board* (Kara bēgļu ministrijas), kas Zviedrijas valdības nelabvēlīgās resp. pasvītroti neitrālās nostājas dēļ vēlāk tika pārtraukta.

Mākslinieka Ģirta Burvja iecerētais piemineklis
bēgļu laivām uz Zviedriju, kas būtu uzstādāms
Kurzemes rietumu krastā

Tomēr LCP izdevās noorganizēt radiosakarus starp Zviedriju un Kurzemi, kā arī uzsākt puslīdz regulārus bēgļu laivu braucienus. Latvijas pusē darbības vadīšanai izveidojās t.s. Ventspils sakaru grupa, kuras pārstāvis LU Filoloģijas fakultātes absolvents Leonīds Siliņš vairākkārt šķērsojis Baltijas jūru, nodrošinādams informācijas apmaiņu papildu neregulārajiem radiosakariem. Bez LCP braucieniem notika arī neorganizētie braucieni, turklāt robežu starp tiem dažkārt novilkt grūti. Zvejnieki vai citi peldošo līdzekļu īpašnieki iespēju robežās parasti ņēma līdzi arī savus radus un paziņas. Dažkārt neorganizētie braucieni tika atkārtoti arī peļņas nolūkā. Samaksa tika pieprasīta ne tikai vācu Baltijas provinču naudā (ostmarkās), bet arī dārglietās. Nenoliedzot, ka daži bēgļu laivu braucienu organizētāji šādā veidā materiāli centās nodrošināt savu nākotni trimdā, visumā bēgļu pārvadāšana notika nesavtīgi, jo līdzekļi bija vajadzīgi grūti iegūstamās degvielas un motoru rezerves daļu iegādei, vācu patruļu un komandantu piekukuļošanai, kā arī pārcēlāju Latvijā palikušo ģimenes locekļu nodrošināšanai. Daļā gadījumu samaksa tika prasīta arī no LCP organizēto braucienu dalībniekiem.

LCP, organizējot bēgļu laivu braucienus un sastādot no Latvijas izvedamo sarakstus, priekšroku deva demokrātiski noskaņotiem politiķiem, pazīstamiem kultūras darbiniekiem, inteliģences pārstāvjiem u. c. prominentām personām. Viņu īpatsvars bēgļu vidū bija liels arī tādēļ, ka tiem bija jābaidās no komunistu, bieži arī fašistu represijām. Tādēļ ar bēgļu laivu uz Zviedriju viens no pirmajiem (1944. V) devās sociāldemokrāts, viens no LCP dibinātājiem Felikss Cielēns. Citu skaitā uz Zviedriju devās dzejnieks Andrejs Eglītis, diriģents Teodors Reiters, dzejnieks Kārlis Skalbe, mākslinieks Niklāvs Strunke, dziedātājs Mariss Vētra un dramaturgs Mārtiņš Zīverts. No jūrniecības darbiniekiem Zviedriju sasniedza kapteiņi Augusts Alksnis un Vilis Auns, kuģniecības darbinieks Alfrēds Bērziņš, kapteinis Mārtiņš Drēziņš, izsūtījumā jau bojā gājušā Friča Grauda atraitne kuģīpašniece Elza Grauds, kapteinis Alfrēds Janovskis, bijušais motorkuģa *«Hercogs Jēkabs»* kapteinis Hugo Mihelsons, kapteinis Augusts Ozoliņš, Jūrniecības departamenta direktors Arturs Ozols un arī viņa vārda un uzvārda brālis 1940. gadā K. Valdemāra jūrskolu beigušais Arturs Ozols, kapteinis Aleksandrs Priedītis, kapteinis un kuģīpašnieks Jānis Sausiņš, kapteinis Pēteris Šnore (1892—1968), kuģīpašnieks Jānis Zalcmanis un daži citi. 1945. III Zviedrijā ieradās arī Ventspils sakaru grupas radists Kārlis Āriņš ar segvārdu Hercogs Jēkabs, bijušais šāda nosaukuma motorkuģa radiotelegrāfists, kurš turpināja uzturēt epizodiskus radiosakarus ar okupēto Latviju līdz 1947. VII, kad iejaucās Zviedrijas iestādes.

Pirmās laivas — galvenokārt sakaru uzņemšanai — Zviedrijā ieradās jau 1943. gadā. Bēgļu plūsmas maksimums bija 1944. X, taču tā turpinājās līdz pat 1945. V. Vēlāk Baltijas jūru no Kurzemes izdevās šķērsot tikai atsevišķām laivām — pēdējai 1958.

Pēdējie nozīmīgākie mēģinājumi sasniegt Zviedriju notiek vācu armijas kapitulācijas dienā un tās priekšvakarā. No Liepājas izdodas izkļūt vienīgi velkonim *«Lāčplēsis»*. Velkoņa *«Rota»* brauciens no

Ventspils ir neveiksmīgs, turklāt tā vilkto prāmi ar latviešu leģionāriem padomju ātrlaivas nogremdē.

Zviedriju sasniedza ap 200 bēgļu, gandrīz tikai leģionāri, arī no Polijas un Dānijas salas Bornholmas.

Pēc kara beigām Zviedrijā atradās ap 150 peldošo līdzekļu, no tiem ap 120 motorlaivu. Uz padomju iestāžu pieprasījumu tie visi tika nodoti PSRS. Zviedru iestādes īpašniekiem izmaksāja kompensāciju, kas bija zemāka par peldošo līdzekļu faktisko vērtību. Laivu konfiskācija sevišķi sāpīgi skāra latviešu zvejniekus, kas bija atveduši līdzi tīklus un cerēja uzsākt darbu savā profesijā. No aktīvākajiem bēgļu laivu braucienu organizētājiem un vadītājiem, kuri daudzreiz šķērsojuši Baltijas jūru, jāmin Eduards Andersons, Žanis Fonzovs, Valdemārs Jurjaks, Pēteris Robežnieks u. c.

Bēgļu laivu braucieni vēlāk plaši atspoguļoti trimdas latviešu literatūrā un mākslā.

Lit.: *Cielēns F.* Laikmetu maiņā, III sēj. — Memento (Zviedrijā), 1964. — 248.—302. lpp.

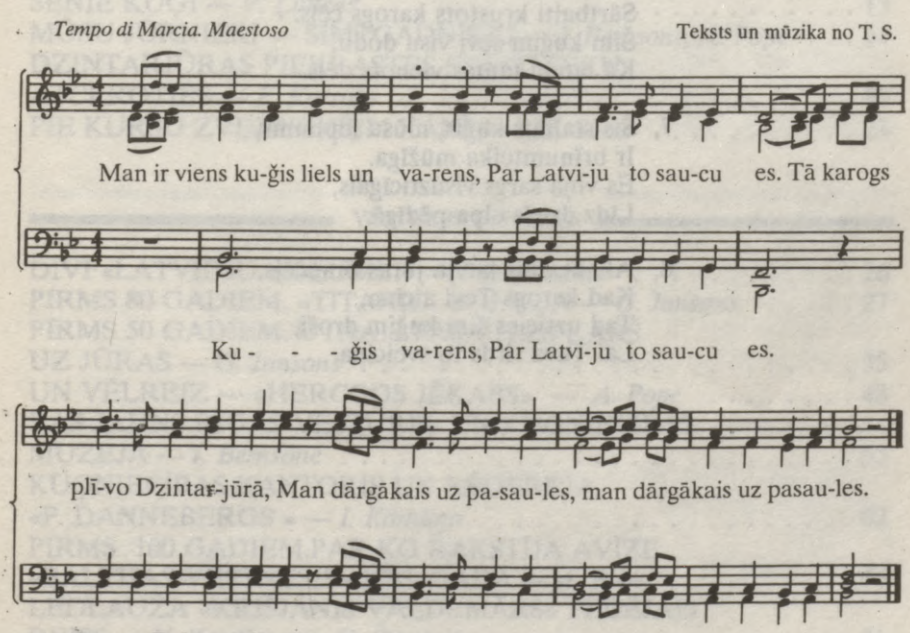
Pāri jūrai 1944./45. g. — Memento (Zviedrijā), 1990.

Vētra M. Karaļa viesi. Bēgļa atmiņas. — Grāmatu Draugs (ASV), 1954.

Arvis Pope

LIELAIS KUĢIS

Teodora Spādes teksts un mūzika



1. Man ir viens kuģis liels un varens,
Par Latviju to saucu es.
Tā karogs plīvo Dzintarjūrā,
Man dārgākais uz pasaules.

2. Šis kuģis stalts kā saules spožums,
Trīs masti viņu izgrezno.
Tas savās gaitās mošs un spēcīgs,
Kā sirds to mūžam apbrīno.

3. Tas lielais masts ir mūsu Vadons,
Kas kuģim vingru gaitu dod.
Tas visām vētrām pretim stājas,
Līdz kuģis miera ostu rod.

4. Un mūsu Baltais Ģenerālis
Tas otrais masts šim kuģim ir.
Caur uzvarām viņš tautu vedis,
Tā gaitas slavas lauri šķir.

5. Un trešais masts ir cīņu Varons,
Kas Daugav's grīvā cīnījās.
Tā šķēpa trieciens mošķus dzina,
Kad Latvija reiz brīvojās.

6. Pār mastiem šiem kā ērglis plīvo
Sārtbalti krustots karogs cēls.
Šim kuģim sevi visu dodu,
Kā latvju tautas vienots dēls.

7. Šis staltais kuģis, mūsu lepnums,
Ir brīnumteika mūžīga.
Es viņa sargs visuzticīgais,
Līdz dzisīs elpa pēdīgā.

8. Ak, brašais latvju jūras braucējs,
Kad karogs Tevi aicina,
Tad uzticies šim kuģim droši,
Lai Tava sirds to sveicina.

SATURS

PAVADVĀRDI GRĀMATAI — *A. Pope* 3

VIŅU PIEMIŅAI — MŪSU GODAM

SADARBĪBA UN APVIENOŠANĀS. LATVIJAS JŪRNIECĪBAS VĒSTURES ARHĪVS UN JŪRNIECĪBAS VĒSTURES KOPA — *A. Pope* 5
MŪSU JŪRNIEKU KAPI — *A. Pope* 6
LATVIEŠU KAPTEIŅI, LĪBIEŠU KAPTEIŅI — *V. Ļūdēns* 11
SENIE KUĢI — *V. Ļūdēns* 13
MŪSU JŪRNIEKI — SIMTGADNIEKI — *J. Bernsone, A. Pope* . . . 14
DZINTARJŪRAS PIEKRASTES STĀSTNIEKU ATCEROTIES — *P. Korsaks* 19
PIE KURŠU ZVEJNIEKIEM KĀPĀS — *M. Sams* 23

VĒSTURES LAPPUSES

DIVI «LATVIEŠU KOLUMBI» — *J. Hartmanis* 26
PIRMS 80 GADIEM. «TITANIC» BOJĀEJA — *G. Jansons* 27
PIRMS 50 GADIEM. OTRAIS PASAULES KARŠ UZ JŪRAS — *G. Jansons* 35
UN VĒLREIZ — «HERCOGS JĒKABS» — *A. Pope* 48
KAS JAUNS RĪGAS VĒSTURES UN KUĢNIECĪBAS MUZEJĀ — *I. Bernsone* 55
KUĢNIECĪBAS KANTORIS UN RĒDEREJA «P. DANNEBERGS» — *I. Kārkliņa* 62
PIRMS 100 GADIEM.PAR KO RAKSTĪJA AVĪZE «BALTIJAS VĒSTNESIS» 1893. GADĀ — *A. Pope* 66
LEDLAUŽA «KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS» PĒDĒJAIS REISS — *V. Kopelmanis, G. Šīmanis* 71

ATMIŅU STĀSTI UN PORTRETI

KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA JŪRSKOLĀ — *A. Ludeviks* 77
ATMIŅAS PAR BALTIJAS NAVIGĀCIJAS UN
JŪRAS MEHĀNIĶU SKOLU — *A. Kalniņš* 87
VĒTRĀ — *J. Krēsliņš* 89
BEZ IEPRIEKŠĒJA NODOMA — *A. Ķirsis* 91
MĒS BIJĀM SEPTIŅI — *K. Peterlēvics* 94

ZVEJNIECĪBA

AKCIJU SABIEDRĪBA «BRĪVAIS VILNIS» — *G. Šīmanis* 101
ZEM PALMĀM BUENOSAIRESĀ — *V. Krūmiņš* 112
LIELĀS SLĪKŠANAS GADS — *V. Keris* 113

KUĢNIECĪBA

JŪRNIECĪBA LATVIJAS VALDĪBAS REDZESLOKĀ 116
MECENĀTISMS NEZUDĪS — *G. Šīmanis* 121
SAPROPELIS, GRAUDI UN... — G. Šīmanis 122
ZEMŪDENS MEKLĒJUMI MONZUNDĀ
TURPINĀS — *J. Jefremenkovs* 123
EIROPAI MŪS JĀSAPROT — *M. Kudapa* 127

JŪRNIECĪBAS IZGLĪTĪBA

PASAULES KLASES AUGSTSKOLA NĀKOTNĒ 132
STŪRMAŅA PRAKSE 134
LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJA —
CIEŠI PIE VĒJA! — *A. Krastiņš* 138

ZEM BALTĀS BURAS

LATVIJAS JŪRAS JAHTAS 1991. GADĀ — *A. Krastiņš* 142
LATVIJAS ZĒĢELĒTĀJU SAVIENĪBA ATKAL
PASAULES SAIMĒ — *P. Zaļkalns* 143
LATVIJAS JAHTKLUBS ATJAUNOTS — *L. Millers* 145
«BRAVO» KOLUMBA CEĻĀ — *U. Kalmanis* 146

HRONIKA

JŪRNIEKU PIEMIŅAI — *A. Pope* 167
MŪŽĪBAS JŪRĀS 169
ĪSZIŅAS 170
MŪSU GRĀMATU GALDS — *G. Šīmanis, J. Zālītis, A. Pope* . . . 172
LIELAIS KUĢIS — *T. Spādes teksts un mūzika* 179

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

p a z i ņ o:

1993. gada 10. jūlijā Rīgā
Rīgas Latviešu biedrības namā

n o t i k s

2. LATVIJAS JŪRNIEKU KONGRESS

NAUTICAL ALMANAC '92

Latvian Culture Fund
Navigation History Group

Compiler M. Frīdberga
Editorial Manager A. Pope

«Zinātne» Publishing House
Riga 1992
In Latvian

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA '92

Redaktore *Z. Dūka*
Mākslinieks *A. Liepiņš*
Mākslinieciskā redaktore *I. Jēgere*
Tehniskā redaktore *I. Dorofejeva*
Datorsalikuma operatore *G. Kārkliņa*
Korektore *B. Vārpa*

Nodota salikšanai 15.05.92. Parakstīta iespiešanai 16.11.92. Formāts 60x90/16. Ofseta papīrs. Taims garnitūra. Ofseta tehnika. 11,5 uzsk. iespiedl.; 12,67 izdevn. l. Pasūtījuma Nr. Izdevniecība «Zinātne», LV 1530 PDP Rīgā, Turgeņeva ielā 19. Izdevniecības reģistrācijas apliecība Nr. 20250. Izdevniecības «Zinātne» datorsalikums. Iespiesta akciju sabiedrībā «Preses nams», LV 1081 Rīgā, Balasta dambī 3.

LATVIJAS NACIONALA BIBLIOTEKA
0302015147

Kontroleksemplārs

93—4
124