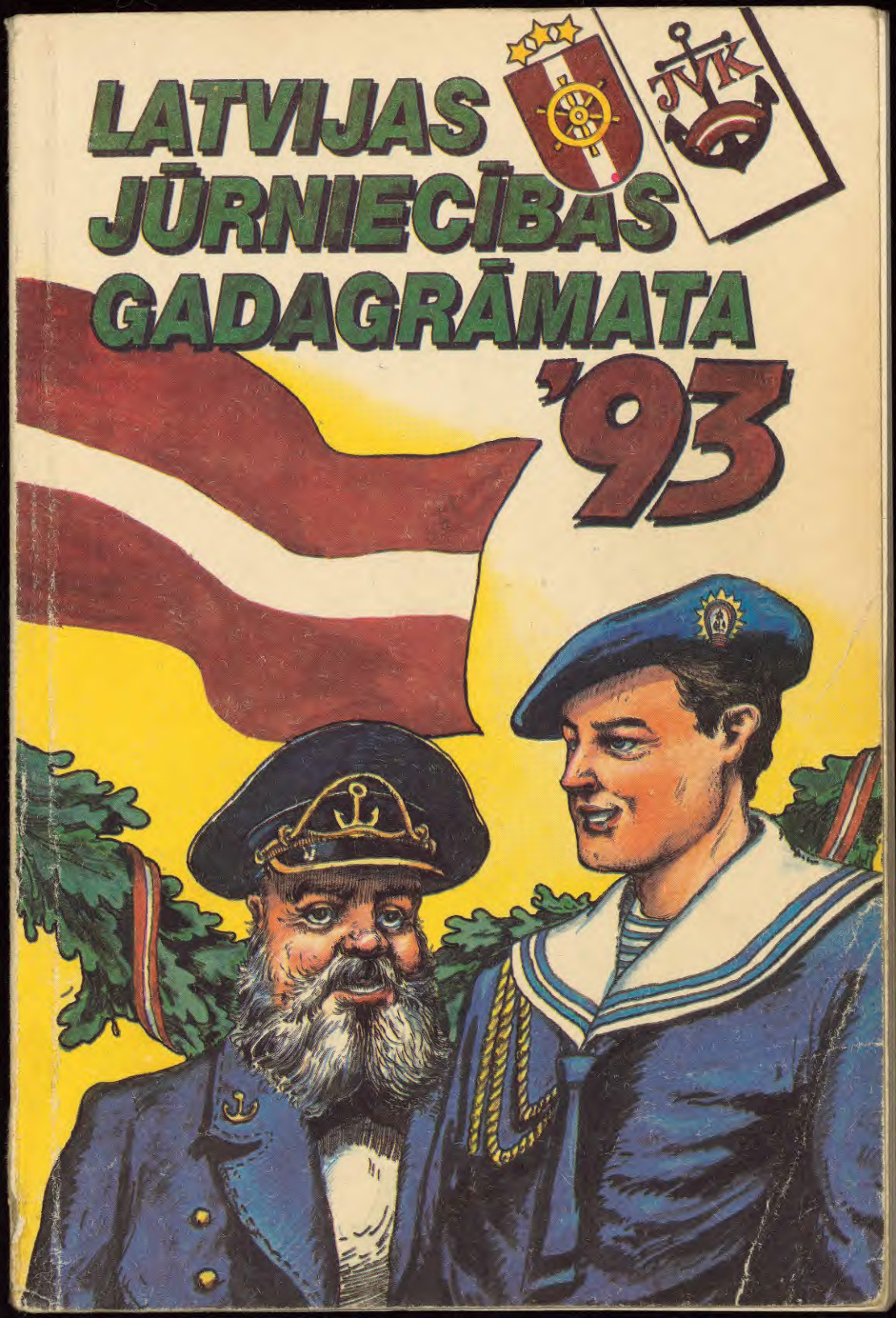
LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA '93



94-4
L 28

L
629

LATVIJAS KULTŪRAS FONDA
JŪRNIECĪBAS VĒSTURES KOPA
LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA '93

RĪGA «ZINĀTNE» 1994

UDK-p 629.12(058)
La 805

Latvijas Nacionālā
BIBLIOTĒKA
94-3-506
0302015143

Sastādītāja MAIJA KUDAPA

Atbildīgais redaktors ARVIS POPE

Redakcijas kolēģija:
ILZE BERNSONE, MAIJA FRĪDBERGA,
GUNĀRS JANSONS, GINTS ŠĪMANIS

Ilustrācijām izmantoti V. ALBERTA, U. BRAUNA, V. JANSONA, I. JUNKERES, U. KALMAŅA, D. KĀRKLUVALKA, I. NEILANDA, J. PRESŅIKOVA, V. STRAUTNIECES foto, G. JANSONA un R. KANIŅA fotoreprodukcijas, kā arī materiāli no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fondiem

La 805

Latvijas jūrniecības gadagrāmata '93 / Sast. M. Kudapa; atb. red. A. Pope. — R.: Zinātne, 1994. — 223 lpp., il.
ISBN 5-7966-1030-9.

Kārtējā — nu jau ceturtā — Jūrniecības gadagrāmata ietver 1993. gada galvenās norises Latvijas jūrniecībā.

Šis gads iezīmējas gan ar ievērojamiem notikumiem, gan svarīgām izmaiņām nozares organizatoriskajās struktūrās. Vēl gada sākumā jūrnieki un zvejnieki vienoti gatavojās balotēties V Saeimas vēlēšanās, savas darbības perspektīvas plānoja Jūras lietu ministrija. Šādā orientācijā notika arī pirmais Latvijas Jūrnieku pēckara kongress, kas pieņēma jūrniecības attīstībai svarīgas rezolūcijas. Tomēr vasaras vidū, tūlīt pēc kongresa, jūrniecība zaudēja tiešo pārstāvniecību valdībā.

Šie procesi atspoguļoti arī gadagrāmatā apkopoto materiālu nostādnēs. Daudz kas no gada sākuma iecerēm gada noslēgumā jau, iespējams, būs zaudējis aktualitāti, vai guvis citādu pavērsienu. Un tomēr, lai cik īss, katrs laika nogrieznis jau pieder vēsturei. Tāpēc arī zināmu retrospektīvu jātver arī gadagrāmatā apkopotie stāstījumi par kuģniecību, zvejniecību, ostām, pārvaldes un citu dienestu darbību tai situācijā, kāda tā bija 1993. gada pavasarī un vasarā.

Kā vienmēr, liela vieta gadagrāmatā atvēlēta Latvijas jūrniecības vēsturei, tajā publicētas jūrniecības veterānu un Latvijas brīvvalsts kara flotes virsnieku atceres, Jūras akadēmijas studenta pirmie kuģošanas iespaidi un zēģelnieku ceļojuma piezīmes.

UDK-p 629.12(058)

ISBN 5-7966-1030-0

© Maija Kudapa — sastādītāja, 1994

PAVADVĀRDI GRĀMATAI

Gads pagājis, pie lasītājiem atkal nāk mūsu gadagrāmatas kārtējais, nu jau ceturtais laidiens. Gadu noslēdzot, pieņemts atskatīties un novērtēt noieto ceļu.

Mūsu valsts tālāk nostiprinājusi savu starptautisko stāvokli. Varam lepoties ar dārgāko valūtu pasaulē... Tomēr visumā šķiet, ka esam ne pārāk tālu no tās vietas, kur bijām pirms gada. Vai nu pretvējš traucējis, vai arī jezga ap komandtiltiņu un stūres vīru maiņa. Mūsu ekonomikas kuģa kurss palaikam tiek koriģēts, taču ko līdz kursa korekcijas, ja neviens joprojām nezin, uz kurieni īsti gribam braukt. Kaut kur uz Rietumiem... Bet precīzāk?

Jūras lietās joprojām nav skaidrs, ko no flotes un ostām privatizēt, ko atstāt valsts rokās, kādiem ārzemniekiem atļaut ieguldīt līdzekļus mūsu kuģniecībā, cik liela drīkst būt viņu daļa. «Nesakārtota likumdošana» — tāds ir bijis 1993. gadā bieži pieminētais attaisnojums, kas gandrīz jau kļuvis par saukli. Bet mums taču nav šīs likumdošanas pamata un valsts līmenī atzītas jūrniecības un ostu attīstības koncepcijas. Mēs īsti nezinām, uz kurieni savu kuģi vadīt.

Ārzemnieki pateikšot, ko darīt, kā rīkoties. Tomēr galīgais lēmums diemžēl būs jāpieņem mums pašiem. Vai esam tam gatavi? Turklāt, vai varam būt droši, ka rietumu speciālisti nesavtīgi mīl Latviju un viņu padomiem varam ticēt? Daudziem ārzemju «draugiem» mūsu tankkuģi un «banānvedēji», arī tāljūras zvejnieki ir traucējoši un tādēļ izskaužami konkurenti. Veikalu lietās, tāpat kā politikā, draugu nav — ir tikai intereses...

Katru gadu iezīmējot kādi izcili notikumi. Aizvadītajā gadā tādi varētu būt Jūrnieku kongress un Jūras lietu ministrijas likvidācija. Kongress nolēma, ka ministrija vajadzīga, — valdība nolēma, ka tā ir lieka. Protams, ne jau ministrijā spēks, taču valdības viedokli par Latvijas jūrniecību šī reorganizācija parādīja. Savu «runas vīru» jūrniekiem un zvejniekiem tagad nav ne Saeimā, ne Ministru kabinetā.

Latvijas Jūrnieku kongresa dalībnieku sastāvs labi raksturoja stāvokli Latvijas jūrniecībā — tajā piedalījās tikai nepilni trīsdesmit aktīvo jūras braucēju. Pārējie to ignorēja; būtu arī grūtības ar tulkiem. Kongresā galvenokārt piedalījās dažādu krasta dienestu un firmu vadītāji, bija arī zvejnieki un žurnālisti, tāpat trimdas viesi.

Ja gribam būt godīgi, tad jāatzīst,

ka ar valsts valodas ieviešanu Latvijas jūrniecībā esam izgāzušies. Taču cerības nevajadzētu zaudēt, bet domāt — dzīva latviešu valoda uz kuģiem (un krastā) ir kas līdzīgs angļu mauriņam, kuru, neatlaidīgi kopjot, var izveidot tikai gadu desmitos. Te lielu palīdzību gaidām no Latvijas Jūras akadēmijas, kurai tūlīt būs pirmais izlaidums. Akadēmijas kurss šķiet pareizi un precīzi nosprausts.

Mūsu zvejnieki vairs nezvejo tautas dziesmās apdziedāto «jūras sudrabu», tagad viņi ķer «zelta» zivis, jo vairumam pircēju tās daudz par dārgām. Taču ne jau zvejnieki pie tā vainīgi.

Iepriecina arī mūsu Jūras spēki, kas nu jau pieņēmušies stiprumā. Trūcīgi, bet braši!

Diemžēl braši Latvijā turas arī krievu armija un flote, turas pie katras pēdas mūsu zemes un ūdeņu. «Vecākā brāļa» raksturs nav mainījies, tikai agrāk bieži dzirdētā pamācība, ka jāuzvedas «kulturāli», tagad starpvalstu sarunās aizstāta ar epitetu «civilizēti».

Gadagrāmatai tagad divi izdevēji — Jūrniecības vēstures kopai talkā nākusi tāda spēcīga organizācija kā Latvijas Jūrniecības savienība.

Šī gadagrāmata mazliet atšķiras no iepriekšējām, bet mēs ceram, ka tā saistīs lasītāju interesi. Taču gribētos dzirdēt lasītāju domas, uzzināt viņu vēlmes un ierosinājumus. Mūsu adreses atradīsiet šajā grāmatā. Gaidām!

Joprojām Jūsu

Arvis Pope,
Jūrniecības vēstures kopas
valdes priekšsēdētājs

SVEICAM!

Šogad liela dubultjubileja Latvijas brīvvalsts Kara flotes zemūdenes «*Ronis*» komandā. 7. decembrī uz 90. mūža gadiem atskatījās zemūdenes pēdējais latviešu komandieris komandkapteinis HUGO LEGZDIŅŠ. Beidzis K. Valdemāra jūrskolu Rīgā, Torpēdu virsnieku skolu Tulonā un Francijas Jūras kara akadēmiju Parīzē, viņš vadīja zemūdeni «*Ronis*» tās pēdējā braucienā zem sarkanbalti krustotā Kara flotes karoga no Rīgas uz Liepāju 1940. gadā. Hugo Legzdiņš bijis arī navigācijas pasniedzējs, sarakstījis mācību grāmatu. Un viņš bija tas, kas pacēla karogu uz atjaunotās Latvijas Jūras spēku pirmā kuģa.

Par savu komandieri dažus mēnešus vecāks ir zemūdens «*Ronis*» motorists RŪDOLFS GRIGULIS, kas savu 90. dzimšanas dienu svinēja 31. jūlijā. Viņš beidzis Liepājas jūrskolas kuģu mehāniķu nodaļu. Rūdolfs Grigulis bijis liecinieks tam, kā vācieši izcēla no Liepājas ostas padomju karavīru uzspridzināto zemūdeni «*Ronis*» un no tā laika saudzīgi glabā kādu sprādzienā bojātu relikviju.

Možu garu un labu veselību abiem kara jūrniekiem — HUGO LEGZDIŅAM un RŪDOLFAM GRIGULIM!

Kuģu mehāniķis EMĪLS PAIJE — dzimis 1908. gada 10. maijā — atzīmēja astoņdesmit piekto gadskārtu.

Kuģu mehāniķis VILIS BERNHARDS — dzimis 1913. gada 23. decembrī — kļuva par astoņdesmitgadnieku.

MŪSU JŪRNIEKI — SIMTGADNIEKI

VOLDEMĀRS AMATNIEKS – dzimis 1893. gadā Mīlgrāvī. Beidzis Mangaļu jūrskolu. Diemžēl ziņas par viņa dzīvi trūcīgas: bijis stūrmanis uz Latvijas Republikas kuģiem. 1944. gadā it kā pārcēlies uz Zviedriju.

ROBERTS FEIJERMANIS — dzimis Vandzenes pagastā 1893. gada 17. martā. Specialitāte — kuģu vadītājs. Latvijas brīvvalsts laikā bijis tvaikoņu «*Everita*» un «*Everolanda*» 1. stūrmanis. Šādā pašā amatā R. Feijermanis ir uz vācu

sagrābtā tvaikoņa «*Andrejs Kalniņš*», kas pārdēvēts par «*Stadt Riga*». Viņš iet bojā, britu aviācijai kuģi nogremdējot 1944. gada 6. jūlijā Ziemeļjūrā.

ERNESTS HAUSMANIS — dzimis 1893. gadā Pāvilostā, toreiz sauktā par Sakasleju vai Ākagalu. Liepājas jūrskolā ieguvis tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju. Vadījis tvaikoņus «*Laimons*», «*Līva*», «*Latava*» un «*Klints*». Miris 1975. gadā.

ARVĪDS KALNIŅŠ — dzimis 1893. gada 31. oktobrī Liepupes (toreiz Pernigeles) pagastā. Uz jūras no 14 gadu vecuma. 1915. gadā beidzis Ainažu jūrskolu ar tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju. 1. pasaules kara laikā virsnieks Krievijas kara flotē. 1919. gadā atgriezies Latvijā. Vadījis tvaikoņus «*Aija*», «*Astra*», «*Auseklis*», «*Ilga*», «*Kaija*». Mūža nogali pavadījis Liepupē, kur arī miris 1971. gada 20. oktobrī un guldīts Liepupes kapos.

MIĶELIS KJUDE — dzimis 1893. gada 4. martā Liepājas apriņķa Dunikas pagasta Laņģeru ciema Ķudu mājās. Darba gaitas uzsākot, bija matrozis uz tālbraucējiem kuģiem. 1920. gadā viņš atgriezās Dunikas pagastā un strādāja Bārtā par darbvedi. 1927. gadā Miķelis Kjude atsāka jūrnieka darbu, paralēli mācoties K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolā Kuģu vadītāju nodaļā, ko absolvēja 1932. gadā ar tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju. Turpmāk viņš strādāja uz Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes tvaikoņiem, vispirms bija kuģu «*Kaupo*», «*Viesturs*», «*Everelsa*» II un I stūrmanis, bet no 1935. gada kapteinis uz kuģiem «*Everosa*», «*Everene*» (1935. gadā), «*Everanna*» (no 1935. līdz 1939. gadam), «*Dole*» (1939. gadā). II pasaules kara laikā M. Kjude strādāja Rīgas mašīnfabrikā. 1944. gadā viņš aizbraucis uz ārzemēm. Par kapteiņa turpmāko dzīves ceļu ziņu nav un viņš tika atzīts par bezvēsts pazudušu. Latvijā palika viņa sieva Maija Kjude (1896—1976) — pirmā sieviete kuģu radiotelegrāfiste Latvijā.

JĀNIS KVIESIS — dzimis 1893. gada 30. augustā Tukuma apriņķa Tumes pagasta Kviešu mājās. Mācības uzsāka vietējā krievu baznīcas skolā, tad Engures jūrskolā. 1911. gadā J. Kviesis aizbrauca uz ārzemēm. Ņujorkā viņš mācījās jūrskolā, 1917. gadā ieguva tālbraucēja stūrmaņa tiesības, bet 1925. gadā tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju. Ārzemēs strādāja gan par Ņujorkas un Baltimoras ostu loci, gan uz ASV un Austrālijas kuģiem. 1934. gadā Jānis Kviesis no Amerikas atgriezās Tumes pagasta Kviešu mājās. Latvijas brīvvalstī viņš darbu turpināja, strādādams uz kuģiem. Par J. Kvieša turpmāko likteni ziņu nav.

ALEKSANDRS LAIVIŅŠ — dzimis 1893. gada 1. novembrī Rīgas apriņķa Suntažu pagastā. Mācījās vispirms Madlienas pamatskolā, tad Mangaļu jūrskolā. I pasaules kara laikā skolu evakuēja uz Rostovu pie Donas, kur A. Laiviņš mācības turpināja. 1917. gadā viņš skolu absolvēja ar tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju.

Jūrnieka gaitas Aleksandrs Laiviņš uzsāka 1912. gadā par matrozi uz buriniekiem. Pēc jūrskolas beigšanas un atgriešanās Latvijā 1921. gadā, viņš ieguva stūrmaņa vietu uz burinieka «*Dzenis*». Uz šī kuģa tika nostrādāti pieci gadi, pēc

tam divi gadi uz ārzemju kuģiem. 1927. gadā A. Laiviņš sāka dienestu uz Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes tvaikoņiem — vispirms kuģa *«Tālivaldis»* bocmanis un II stūrmanis (1927. un 1928. gadā), tad *«Southerner»* II stūrmanis (1928. gadā). 1928. gada novembrī tvaikonis *«Southerner»* palika Anglijā dokā un tika pārlikts zem Anglijas karoga. Visa komanda pārgāja uz Latvijas tvaikoni *«Regent»*, kur A. Laiviņš bija II, tad I stūrmanis (no 1928. līdz 1932. gadam). 1932. gadā Aleksandrs Laiviņš uzkāpa uz kuģa *«Laimdota»* sākumā par I stūrmani, vēlāk — par kapteini. Uz šī kuģa viņš strādāja līdz 1938. gadam. 1939. gadā, kad Latvijas Tirdzniecības flote papildinājās ar motorkuģi *«Hercogs Jēkabs»*, A. Laiviņš bija I stūrmanis motorkuģa pirmajā reisā. 1940. gadā viņš bija tvaikoņa *«Valdona»* kapteinis. Tā paša gada vasarā, kad notika Latvijas kuģu nacionalizācija, *«Valdona»* atradās Roterdamā, kur to internēja. Kapteinis kopā ar komandu atgriezies Rīgā. II pasaules kara gados viņš strādājis upju kuģniecības sagādes daļā, bet pēc kara Latvijas Valsts jūras kuģniecībā. 1947. gadā no darba kuģniecībā bija jāaiziet. Tālākais Aleksandra Laiviņa ceļš ar jūru vairs nebija saistīts, viņš strādājis kokapstrādes uzņēmumā. Kapteinis miris Rīgā 1966. gada 18. septembrī.

JĒKABS LEGZDIŅŠ — dzimis 1893. gadā Bolderājā turīga zvejnieka ģimenē. Beidzis Mangaļu jūrskolu, kad sākas 1. pasaules karš, kura laikā jaunais kapteinis devies uz Krieviju, kur tas palika arī pēc revolūcijas. 1928. gadā U. Nobiles ekspedīcijas glābšanas laikā Jēkabs Legzdiņš ir viens no ledlauža *«Krasin»* stūrmaņiem, bet trīsdesmitajos gados ir tā kapteinis. Cik zināms, J. Legzdiņš ir vienīgais latviešu jūrnieks, kura vārdā nosaukti ģeogrāfiski objekti Arktikā. Miris 1954. gadā Ļeņingradā.

KĀRLIS TAFELBERGS — dzimis 1893. gada 29. aprīlī Ventspilī. Mācījies Ventspils pilsētas skolā, tad jūrskolā. 1912. gadā sācis jūrnieka gaitas uz buriniekiem. 1913. gadā K. Tafelbergu iesauca karadienestā un nosūtīja uz Kronštates flotes apakšvirsnieku skolu. Pēc skolas beigšanas viņš strādāja uz kara flotes kuģiem. 1916. gadā, strādājot uz kreisera *«Imperator-Nicolay»*, par slīcēju glābšanu apbalvots ar sudraba pulksteni. 1921. gadā Kārlis Tafelbergs atgriezies Latvijā. Te viņu iesauca dienestā Ventspils jūras novērošanā par seržantu. 1923. gadā K. Tafelbergs atgriezies darbā uz buriniekiem, kur strādājis par stūrmani. No 1928. gada brauca uz tvaikoņiem *«Baltabor»*, *«Curonia»*, *«Laima»* u. c. Pēc II pasaules kara strādājis uz zvejas kuģiem un uz celtņa Rīgas ostā par matrozi speciālistu avārijas glābšanas brigādē, kas nodarbojās ar kuģu izcelšanu. Kārlis Tafelbergs miris Rīgā 1976. gadā.

Ilze Bernsone,
Arvis Pope

IEVADS

Turpinot aizsākto tradīciju — ik decembri, kopā sanākot, godināt dižā Latvieša Krišjāņa Valdemāra (2.12.1825.—7.12.1891.) piemiņu –, Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopa un Latvijas Zinātnieku savienības asociācija «Latvija un latvieši pasaulē» 1992. gada 7. un 8. decembrī Latvijas Kultūras fondā organizēja zinātniskos lasījumus, pulcinot Krišjāņa Valdemāra atstātā mantojuma interesentus un pētniekus.

Referēja sabiedrībā un zinātnē pazīstamas personības — Ervids Grinovskis, Kārlis Lūsis, Samuels Levitāns, Ainārs Dimants, Jānis Štrauhmanis, Pēteris Mežulis, Mārīte Robalde, Edgars Mucenieks, Arvis Pope un Romans Pussars. Tēmu loks bija ļoti plašs — Krišjānis Valdemārs un jūrniecība, latviešu kartogrāfija, «Pēterburgas Avīzes», jaunlatviešu devums tautsaimniecības attīstībā.

Gadagrāmatā tās ierobežotā apjoma dēļ varam iepazīstināt tikai ar trim priekšlasījumiem no interesantā referātu klāsta. Ar Latvijas Jūrniecības savienības atbalstu dienasgaismu ieraudzīs Līvijas Šteinbaumas grāmata «Krišjānis Valdemārs un Talsu novads», bet izdot rūpīgi sagatavoto K. Valdemāra vēstuļu izlasi materiāli palīdzēs kāda no Latvijas jūrniecības organizācijām. Lai sekmētos šodien, der ieskatīties vēsturē! Krišjānis Valdemārs — tā ir dzīva doma, skaidrs skats — mūsu vadzvaigzne.

Gints Šīmanis, žurnālists

KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA DZĪVES FILOZOFIJA UN ĒTIKA

Laikmets, kad savu sabiedrisko un kultūrizglītojošo apgaismības darbu Latvijā 19. gadsimta vidū un otrajā pusē uzsāk jaunlatvieši, pamatoti tiek dēvēts par nacionālo atmodu jeb latviešu nacionālās kultūras renesanses laiku.

Šai kultūrvēstures posmā 19. gadsimta sabiedriski politisko apstākļu kontekstā tiek izstrādāti

teorētiskie un praktiskie pamatprincipi ekonomikā, ideoloģijā un kultūrā, ievērojot Latvijas ģeopolitiskā stāvokļa specifiku un latviešu tautas vitālās attīstības intereses un reālās iespējas.

Pirmā latviešu inteliģences paaudze, iegūstot augstāko izglītību Tērbatā, Sanktpēterburgā, Maskavā, kā arī studējot oriģinālā angļu, vācu un franču izcilāko filozofu, politiķu un ekonomistu darbus, transformēja Latvijas kultūrsociālajā vidē eiropeiskās domāšanas, tautsaimnieciskās un kultūras tradīcijas. Tai pašā laikā jaunlatvieši veica ne tikai eiropeiskās kultūras popularizācijas darbu, bet uzsāka visai sarežģīto Rietumu, slāvu un baltu tautu starpkultūru un reģionālo īpatnību izvērtēšanu — ar nolūku dziļāk iepazīt un zinātniski izstrādāt latviešu tautas pasaules uzskata un saimnieciski kulturālo modeli.

Nozīmīga loma šai procesā ir tieši Krišjāņa Valdemāra daudzpusīgajai sabiedriskajai un publicista darbībai, par kuru interese latviešu sabiedrībā atjaunojās t. s. trešās atmodas laikā.

Vairāku latviešu inteliģences paaudžu pārstāvji pievērsušies K. Valdemāra personības izpētei. 20., 30. gados tiek apkopotas viņa laikabiedru stāstītās un uzrakstītās atmiņas, kā arī rodas iecere (Edgars Ķiploks) izdot Valdemāra rakstus astoņos sējumos. Antonam Birkertam ir iecere uzrakstīt grāmatu, bet 70. gados Egonam Līvam — kultūrvēsturisku romānu par Valdemāru. Šīs ieceres, kā zināms, tā arī palikušas ideju un nerealizēto projektu metu līmenī. Bet, K. Valdemāra vārdiem runājot: «Stingra apņemšanās, stipra tuvāko mīlestība un droša izdarīšana iespēj visu», tādēļ jāķeras vien darbam klāt, cerībā, ka vismaz 20. gadsimta beigās izdosies realizēt kaut daļiņu no kādreiz solītā.

Vai šai sakarā pirms jauna posma aizsākuma jaunlatviešu kustības vēstures izpētē nevajadzētu tomēr mēģināt no jauna sniegt atbildes uz jautājumu: no kurienes latviešiem 19. gadsimta vidū radās tik spilgtas sabiedrisko darbinieku personības? Manuprāt, atbildes šeit būtu jāmeklē ne tik daudz tradicionālajā vēstures empīrisko pētījumu laukā, cik vispār tieši kultūrfilozofiskajos un etnopsiholoģiskajos problēmas aspektos.

Jāsāk, protams, ar K. Valdemāra etniskās dzimtenes jeb Kurzemes novada un tā pamatiedzīvotāju — zemnieku, kā arī vēlākās Kurzemes hercogistes pazīstamo jūrasbraucēju dzimtu etniskās kultūras un mentalitātes raksturojumiem. Jūra šo ļaužu apziņā izsenis pastāvēja ne tikai kā ģeogrāfisks vai merkantilu interešu objekts, bet arī kā tēlains priekšstats, kas simbolizē spēku, izturību, mūžīgo mainību, nerimtīgo kustību un darbošanos. Turklāt, kā liecina Latvju dainas, latvieša pasaules uzskatā vērojams īpatnējs sinkrētisms (praktiskais vienojas dziļā harmonijā ar garīgo, dvēselisko). Latvieša mentalitāte prasa pēc garīgo kvalitāšu praktiska piepildījuma un apliecinājuma. Ētiskā ziņā latvietim skaista un tikumiska ir ne tik daudz pati ideja vai doma, cik tās adekvāta un enerģiska pašapliecināšana kādā darbības veidā. Latvieša zemnieciskā mentalitāte nepazīst tikai un vienīgi tukšas idejas, bet tai piemīt savdabīga līdzsvara meklējumi un konkrēta satura dominante pār abstrakcijām. Lai atceramies kaut vai pazīstamā iespaida aprakstu, kādu uz Valdemāru bērnībā atstājusi diženā jūra

un tūlītējos mazā Krišjāņa enerģiskos centienus vietējā upes grīvā ierīkot ostu.

Vai tieši no šiem seno kurzemnieku raksturu etniskajiem, mentālajiem slāņojumiem neizauga viena no pašām būtiskākajām Valdemāra dzīves filozofijas iezīmēm — proti, pragmatiķa un nacionālā ideologa savienojums viņa personībā, kas deva savu konkrēto izpausmi Valdemāra entuziasmā un praktiskajās cīņās kā agrārlietu, tā jūrniecības projektu jomās. Izglītība un dzīves pieredze, kā arī laikmeta konkrētās norises šo viņa rakstura īpašību iekausēja dzīves pārveidotāja pašapziņā, par kuras galamērķi kļuva, no šodienas viedokļa raugoties, pat pārspīlēti naidīgā cīņa ar baltvācu muižniecību Latvijā. Zināma rakstura iecirtība un spīts savienojumā ar lielu enerģiju un diplomāta spējām ievirzīja Valdemāra centienus nekritiskā proslāvisma tendenču pretstatīšanā pangermānismam. Simptomātiski tas izteikts viņa iluzoriskajā atziņā: «Krievu kulaks maigāks nekā vācu krama nagi!» Šeit, manuprāt, izpaužas nevis Valdemāra apzināta politika, bet gan dzīves pārveidotāja traģika, kurā savu izpausmi guva ilgās latviešu tautas kolonizācijas sekas, psiholoģiskā nespēja ticēt Latvijas valstiskās neatkarības idejas realitātei 19. gadsimta otrās puses sabiedriskajos apstākļos.

Kaut gan Valdemārs allaž bijis nesaudzīgs vācu muižniecības un tās ideoloģijas, kā arī t. s. kārklu vācietības kritiķis un noliedzējs, tomēr vācu kultūras tradīciju ietekme uz kādreizējās Kurzemes hercogistes latviešu pamatiedzīvotāju paaudzēm nav ignorējama. To saknes, manuprāt, ietiecas gadsimtu dzīlēs līdz pat 16. gadsimtam un jāsaista ar protestantisma kā kristīgi kulturālas tradīcijas lomu un nozīmi Kurzemē, Vidzemē un Zemgalē.

Šī tradīcija, kaut arī nelatviska, tomēr bija viens no galvenajiem faktoriem, kas latviešu zemnieku vidē uzturēja garīguma un tikumiskas dzīves normas, tādējādi saglabājot Latvijā Rietumeiropas kulturālo orientāciju. Būtiska loma šai procesā ir tieši liberālajai baltvācu minoritātes (mācītāji, zinātnieki, literāti, mākslinieki) daļai, kuru nozīme Latvijā īpaši auga līdz ar apgaismības laikmeta ideoloģijas izplatību Eiropā. Glika, Stendera, Eizena, Herdera, Merķeļa u. c. iestāšanās par humānisma, tautu morālās pašcieņas un nacionālās pašapziņas kā vispārcilvēcisku vērtību respektēšanu bija 19. gadsimta latviešu nacionālās atmodas priekšvēstnesis.

Būtiska loma šeit ir arī tādam sociolingvistiskajam faktoram kā vācu valodas izplatībai latviešu vidē, it īpaši studentu un vēlāk nacionālās inteliģences aprindās. Jau studējot Tērbatas Universitātē, Valdemārs ne tikai iepazīstas ar Eiropas filozofiskās, politiskās un ekonomiskās domas veidotāju darbiem, bet arī pats vācu valodā sacer dažus literārus daiļdarbus[1]. Protot vācu valodu, viņš dziļi un vispusīgi iepazīst Garlība Merķeļa apcerējumus, kuru ietekme uz Valdemāra sabiedriski politisko uzskatu veidošanos ir vispārzināma. Vācu valodā uzrakstīts arī viens no viņa politiski radikālākajiem darbiem agrārtiesību jomā — 1861. gada «Memorands», kā arī 1862. gadā Leipcigā publicētais apcerējums «Baltijas,

[1] *Woldemar C. Natur und Mensch* (Daba un cilvēks) // Daiļliteratūra latviešu grāmatniecībā. Bibliotēku zinātnes aspekti. — R. — 1991. — 119.—159. lpp.

īpaši Vidzemes zemnieku stāvoklis» un vairāki raksti par jūrniecības lietām. Tikai vācu valodā Valdemārs šai laikā varēja iepazīties un studēt lielā vācu filozofa Imanuela Kanta, Volfganga Gētes u. c. darbus, par kuru ideju ietekmi uz Valdemāra pasaules uzskata veidošanos var spriest, analizējot vairāku latviešu kultūras darbinieku publikācijas, kas veltītas viņa 1854. gada augustā un septembrī sacerētās visai apjomīgās poēmas «Daba un Cilvēks» satura un formas iztirzāšanai. Pirmais, kas mūsu kultūrvēsturē devis tipoloģisko sakaru analīzes pavedienu Valdemāra dzīves filozofijas un ētiski estētisko uzskatu ģenēzei un izaugsmei no vācu apgaismības laikmeta kultūras, ir Aronu Matīss. Viņš 1892. gadā apcerē «Krišjānis Valdemārs savā dzīvē un darbā» raksta: «.. pirmajai burtnīcai jābeidzas ar to, ka tēlots kāds Fausta raksturs — kāds dabas bērns, bez zināšanām, bet kurš dzenas nemitīgi izpētīt patiesību un nākt pie zināšanām — galā tomēr paliek neapmierināts.» Poēmas fragmentus latviešu valodā tulkojis Līgotņu Jēkabs, un tie ar nosaukumu «Negaiss» (*das Gewitter*) publicēti žurnālā «Burtnieks» (1933. — Nr. 11. — 842., 843. lpp.).

Citēsim nelielu, bet raksturīgu fragmentu no poēmas Līgotņu Jēkaba tulkojumā:

No ziemeļrietiem drūms un baiss
Elš joņos dārdošs pērkoņgaiss.
Piķmelni padebeši drāžas,
Ar šausmu gariem šurpu gāžas.

Stāv pētnieks dziļdomīgs un liegs,
Kam krūtīs neapvaldīts prieks.
Viņš lasa mūžīb's sejas jausmās,
Kas drausmās atspulgo un šausmās.

Grauj pērkons ass no tālienes,
To atkārtojot, atbalss nes.
Kāds spēks un vara pirmatnēja!
Kā lepnie ozoli šalc vējā!

Kā smagi lokās eglājs zaļš,
Ķad kosmosspēks to plosa skaļš!
Šurp negaiss ātrāk nāk arvienu —
Svież vētra zilo debessienu!

To no jauna apliecina pazīstamā ģermānista Dr. phil. V. Bisenieka un arhīvu speciālistes D. Plikšas 1991. gadā sagatavotais Valdemāra poēmas vācu teksta līdz šim pilnīgākais atjaunotais publicējums. «Poēmā apdziedāta dabas varenība un skaistums, un cilvēks tajā. Darbs rakstīts ar lielu patosu — pamatā heksametros, taču izmantoti arī citi pantmēri. Tajā jūtama lielā vācu dzejnieka J. V. Gētes traģēdijas «Fausts» ietekme»[2], secina ievada autore.

Poēma, protams, sacerēta apgaismības literatūras un kultūrfilozofisko tradīciju stiprā ietekmē. Tāpat literatūrzinātnieki droši vien piekritīs viedoklim, ka Valdemāra dzejai oriģinālas literāri estētiskas kvalitātes nepiemīt. Tomēr mums tā iezīmīga kā kultūrvēsturisks avots, kurā kā jaunības perioda sacerējumā iespējams konstatēt dažus būtiskus viņa filozofiski ētisko uzskatu attīstības pamatprincipus.

Imanuels Kants raksta: «Ir tikai divas lietas pasaulē, kas spēj saviļņot manu dvēseli, — zvaigžņotais debess jums pār mani un morāles likums manī.» Šai tēlainajā sentencē Kants atklāj būtisku apgaismības laikmeta cilvēka un romantiskās kultūras ētikas iezīmi — kosma, dabas un augstāko morāles normu pārlaicīgās kvalitātes un cilvēka tikpat nemitīgo un mūžīgo tuvošanos šīm patiesībām ar izziņu (prātu), Dieva atklāsmi sevī un skaistuma ideju. Cilvēka augstākā dzīves sūtība tādējādi atklājas

[2] Daiļliteratūra latviešu grāmatniecībā. — 116. lpp.

Fausta raksturā — intensīvajos esamības jēgas meklējumos. Tie nekad nebeidzas, ir pretrunīgi, jo mūsu ilūzijas vienmēr kapitulē dzīves realitātes un neizzināto dabas parādību priekšā. Laime, prieks un baudas ir īslaicīgas un pārejošas — pastāvīgs ir tikai nebeidzamais kustības, pārvērtību un pašattīstības process.

Šāda racionālisma tradīcijā centrēta dzīves filozofija raksturīga mūsu nacionālās inteliģences lielākajai daļai 19. gadsimta vidū un otrajā pusē, jo Eiropas apgaismības laikmeta strāvas latviešu kultūrā ienāk ar novēlošanos, kā arī saistībā ar t. s. tautiskā romantisma posmu nacionālās atmodas literatūrā un mākslā (Auseklis, Pumpurs, Baumaņu Kārlis u. c.).

Dzīves jēgas izpratni centrējot ap tādām vērtībām kā izglītība, kultūra, nacionālā pašapziņa, tautas labklājība, jaunlatviešu dzīves filozofijas ētika arī izpaudās kā nemitīga tiekšanās pēc šo ideālu piepildījuma. Kanta kategoriskā imperatīva princips un rigorisms (atbildības un pienākuma jūtas) arī Krišjāņa Valdemāra personībā un izcilākajos jaunlatviešu kustības darbiniekos bija raduši savu konkrēto iemiesojumu.

Kārlis Lūsis,
Dr. philos., LU docents

NE VIEN JŪRNIECĪBAS, BET ARĪ AVĪŽNIECĪBAS TĒVS

Publicistika un darbība žurnālistikā, sevišķi nedēļas laikraksta «Pēterburgas Avīzes» (1862—1865) izdošanā, bija viena no galvenajām jaunlatviešu darbības jomām, viņu darbības sākumposmā — noteikti galvenā. Arī Krišjānis Valdemārs, ja meklējam pēc apkopojoša apzīmējuma viņa darbībai, ja gribam to novērtēt pēc ieguldījuma dažādās nozarēs, vispirms bija publicists, modernas latviešu publicistikas un nacionālās žurnālistikas, kura nodarbojās ar laikmetīgām problēmām no latviešu tautas interešu viedokļa, iedibinātājs.

Aplūkojot jaunlatviešu devumu latviešu presei, līdz šim mazāk apkopoti un izvērtēti jaunlatviešu teorētiskie priekšstati un domas par sabiedriskās saziņas līdzekļiem (avīzēm, žurnāliem u. c.), to darbošanos un uzdevumiem. Lai gan speciālus šiem jautājumiem veltītus rakstus jaunlatvieši nav devuši, tomēr dažu rakstu fragmenti acīmredzot pirmoreiz latviešu zinātniskajā domā precīzi raksturo brīvas masu komunikācijas (saziņas, saskarsmes) būtību, kā to saprotam arī mūsdienās, t. i., ar sabiedriskās saziņas līdzekļu starpniecību nodrošināt sazināšanos un domu apmaiņu sabiedrībā.

Kā teikts «Pēterburgas Avīžu» 2. numurā (1862. gadā) publicētajā rakstā «Valstību un tautu ziņas»: «Avīzes lasīt tāpēc cits nekas vairāk nav kā par tās sabiedriskošanās būšanu, vai tā nu ir valstība vai tauta, vai cilts, pie kuras tas pieder, ziņas dabūt, kopā ar viņu sajust un do-

№ 1. 1862.
Peterburgas awises

Preeka-zerriba

us tahm jaunahm awisehm.

Preeks ieris, ka atkal Latweeschi
No augsta Keisara
Tik schehligi eeraudsiti,
Ka walla wehleta
No pascha galwaspilsata
Teem islaist awises,
Lai sinnas, kahdas wajaga
Tahs winneem mahjās nes.

Preeks arr, ka pats tas gahdatais
Irr ihstais Latweetis,
Kas to, kas buhs tas labbakais
Mums doht neleegsees wis
Schis lappās mehs jo plaschaki
Tahs sinnas dsirdesim,
Kā schobrihd eet pa pasauli,
Un kas derr Latweetim.

Tad, mihlee brahli, Latweeschi!
Schihs jaunas lappas juhs
Sanemmeet, lasseet prahtigi,
Te mahzibas jums buhs,
Zaur kam ikbeenas palikseet
Jo prahtā gaismoti.
Nu sakleet, wai to negribbeet?
Ko? Brahli, Latweeschi?

Wai sinneet? Wahzu wallodā
Daudſ simtas awises,
Kas winneem, ka tik wajaga,
Wissadas sinnas nes.
Mums schi tik trescha lappina
Ar sinnahm derrigahm.
Nu, lai tad katrā mahjinā
To labpraht usnemmam.

C. Dünsberg.

Augsta Keisara Manifests.

Peterburgā, 3-schā Juli. No Deewa schehlastibas Mehs Aleksanders Ohtrais, Kreewu Keisars un Patwaldneeks, Pohlu Kehninsch, Pinnu Leelfirsts, u. t. j. pr., u. t. j. pr., u. t. j. pr. darram sche wisseem, Saweem ustizzigeem pawalstneekeem sinnamu:

Schi Juli mehnescha 1. deenā Muhsu lohti mihlata schweegerene, Leelfirstene Aleksandra Josifowna, Muhsu lohti mihlota brahla Leelfirsta Konstantina Nikolajewitscha laulata draudsene, irr dsemdinajuse Mums jaunu familijas lohzekli un Winnu Keisarisku Augstibahm dehlu, kas wahrdā nosaukts par Wjatschislawu.

Sche Muhsu Keisariska namma pee-augschanu par jaunu sihmi tahs schehlastibas turredami, ko Deews Mums no debbesim suhtijis, Mehs essam pilnigi pahrleezināti, ka wissi Muhsu ustizzigi pawalstneeki

«Pēterburgas Avīžu» 1. numurs

māt un runāt, tas ir: pie šās sabiedrošanās un pie visas cilvēcības dzīvības daļu ņemt.»

Mūsdienīgākiem vārdiem tas skanētu: žurnālistikas nodrošināto komunikatīvo (saziņas) saišu stiprums un noturība jebkurā sabiedrībā ir civilizācijas mērs, nosacījums demokrātiskai attīstībai un līdzdalībai pasaules procesos. Savai tautai jaunlatvieši ieteica iekļauties šajā civilizācijas attīstībā (kas, spriežot pēc sludinātajām vērtībām, nozīmēja orientāciju uz Rietumiem), jo uzskatīja, ka tas latviešu tautai būs vislabākais attīstības ceļš. Jaunlatviešu uzskati par presi tādējādi atklājās kā sastāvdaļa viņu izvirzītajā nacionālās attīstības programmā, turklāt kā tāda sastāvdaļa, kas uzrāda šīs programmas vērtību orientāciju.

1880. gadā K. Valdemārs rakstīja: «Latviešu tauta pēdējos 10—20 gados ir it labus soļus uz priekšu spērusi; avīžu lasītāju skaits ir stipri vairojies; avīzes pašas paliek arvienu labākas...» Lūk, cik augstu novērtēta sabiedriskās saziņas līdzekļu loma. Un tieši šajā vietā iz-

teikta slavenā doma: «Jo mazāka tauta ir pēc skaitļa, jo vairāk par to jāgādā, ka visi ar gara spēkiem apdāvinātie locekļi tiek attīstīti.» Tātad K. Valdemārs izceļ avīžu izglītojošo funkciju. Kādā citā rakstā viņš min Ziemeļameriku kā paraugu avīžu lasīšanas ziņā un salīdzina to ar situāciju Latvijā: «Ka tur nav vis gļēvi, slinki strādnieki, to redzam jau no tam, ka viņu zemkopība pēdējos gados sāk izdot tik daudz augļu, ka tie iespēj gandrīz visu Eiropu izglābt no bada. Un taču tiem atliekas vaļas lasīt savas 6000 avīzes (ik uz 8500 cilvēkiem tur iznāk viena avīze), pēc kurām skaitot latviešiem vajadzētu nekā tagad (1881. gadā — *A. D.*) tikai sešām, bet 120 avīzēm būt...»

No tā var secināt, ka K. Valdemārs saskata vistiešāko sakarību starp avīžu attīstību un kopējo sabiedrības attīstības līmeni — ne tikai izglītības ziņā vien, bet arī saimniecībā un tālākajās konsekvencēs, ja ar to domājam par salīdzinājumam izvēlēto «Ziemeļamerikas brīvvalsti», cik demokrātiska ir valsts varas uzbūve. Attīstīts un brīvs pilsonis acīmredzot ir K. Valdemāra ideāls (un tas ir liberālisma ideāls), kura sasniegšanu var veicināt brīva prese, kura apzinās savus uzdevumus.

Avīze jaunlatviešu izpratnē vispirms bija sabiedriskās saziņas līdzeklis, nevis propagandas un aģitācijas līdzeklis. Ar šādu nostādni, nevis tikai ar taisnošanos, saistāms arī K. Valdemāra atzinums 1867. gadā, ka «Pēterburgas Avīzēs» ievietotajiem rakstiem neesot bijis «politisku mērķu» un ka viņš nav aicinājis «pret vāciešiem sadumpoties un tos iznīcināt». Tiešām, «Pēterburgas Avīzes» neaicināja uz dumpjiem. Taču tā nebija politiska neitralitāte, ko pārstāvēja šis laikraksts, tas bija nacionālliberāls virziens, kas izpaudās izglītojošās funkcijas akcentēšanā un latviešu saimnieciskās emancipācijas sludināšanā. Jaunlatviešu teorētiskā doma par presi arī apliecina piederību šim virzienam. Tās praktiskais īstenojums — «Pēterburgas Avīzes» — kļuva par jaunlatviešu tribīni, no kuras pauda nacionālo pašapziņu un veicināja tautas nacionālās kopības apziņas veidošanos. Tas nebija revolucionārs, bet gan evolucionārs ceļš, ko gāja un piedāvāja jaunlatvieši, taču tas nozīmēja un izraisīja revolucionāras pārmaiņas — revolucionārs bija rezultāts.

Jāatceras apstākļi, kādos iznāca «Pēterburgas Avīzes». Minot laikraksta izdošanas cēloņus, K. Valdemārs uzsvēris (vēstulē J. Klāviņam) īpašo situāciju Krievijā pēc dzimtbūšanas atcelšanas, kas radīja cerības arī uz iespējamām reformām Baltijā, un tad, kad šīs cerības sāka zust, ienāca prātā izdot «Pēterburgas Avīzes». K. Valdemāra tuvākais līdzstrādnieks «Pēterburgas Avīžu» veidošanā Krišjānis Barons arī vēlāk norādīja, ka «Pēterburgas Avīžu» izdošanas ideju noteica pēc zemnieku brīvlaišanas 1861. gadā izveidojušies jaunie apstākļi, kas radījuši «liberālāku laikmetu». To laikraksta veidotāji vēlējušies izmantot latviešu atmodināšanai, lai viņi sāktu sevi uzskatīt par tautu.

Laikraksts «Mājas Viesis» (1856—1910), kurā aktīvi publicējās jaunlatvieši, ievadīja latviešu nacionālās žurnālistikas aizsākumu, tomēr «Pēterburgas Avīzes» ir pirmais izteikti nacionāla un liberāla virziena laikraksts latviešu preses vēsturē.

Kā atzīmē K. Valdemārs, jaunlatvieši ar «Pēterburgas Avīzēm»

vēlējās radīt latviešu valodā avīzi, kas būtu līdzvērtīga lielo tautu preses izdevumiem, un pierādīt, ka arī mazām tautām ir tiesības uz «rakstu brīvestību». Tādējādi izdevās saasināt latviešu preses izdevumu konkurences garu un sekmēt avīžniecības attīstību. Acīmredzot ne jau tikai politiski motīvi bija cēlonis «Latviešu Avīžu» (1822—1915) redaktora Riharda Šulca saniknojumam, kad iznāca «Pēterburgas Avīzes». K. Valdemārs to apstiprina: «..kad pirmie 10—15 numuri iznāca, gadījās 4000 abonenti, un toreiz šis skaits izlikās tik brīnišķi liels, ka cien. «Latviešu Avīžu» redaktors Šulca kungs it ļoti par to niknojās.» Kopumā lielākais abonentu skaits bijis 4200, vēlāk, kad varas iestādes lika šķēršļus laikraksta izdošanai, tas bija apmēram 1500.

Jāatzīst, ka jaunlatvieši un «Pēterburgas Avīzes» aizsāka veselu tradīciju latviešu žurnālistikā, kļuva par simbolu šai nacionālajai un liberālajai tradīcijai. To ietekmē attīstījās latviešu prese gan tuvākā (laikraksti «Baltijas Vēstnesis», «Balss», «Mājas Viesis» u. c.), gan tālākā perspektīvā. Būtu vienpusīgi aplūkot «Pēterburgas Avīzes» tikai kā organizatorisku sastāvdaļu jaunlatviešu kustībā. Patiesībā šī laikraksta iedibinātajiem žurnālistikas principiem, tā veidolam bijusi arī tieša ietekme uz žurnālistikas profesionālo attīstību. Zemnieka ģimene, kas lasa avīzi, — šis zīmējums «Pēterburgas Avīžu» galviņā lieliski raksturo avīžu veidošanas un lasīšanas jēgu: informēt, uzzināt, sazināties. Un ne velti Matīss Ārons tieši K. Valdemāru nosauc par latviešu tautiskās avīžniecības tēvu. K. Valdemārs bija «Pēterburgas Avīžu» galvenais organizators un idejiskās līnijas noteicējs.

Vienlaikus nepārspīlēsim un sapratīsim, ka attiecībā uz devumu profesionālas latviešu žurnālistikas izveidē var runāt tikai par aizmetņiem nākotnei. Kā Miķelis Valters saka par jaunlatviešiem: «Viņu sirsnība un viņu jūtas ir daudzkārt vairāk darījušas mūsu atdzimšanā nekā viņu domas.»

(Referātu publicējam saīsinātu.)

Ainārs Dimants, žurnālists

JAUNLATVIEŠI UN LATVIJAS NACIONĀLĀ KARTOGRĀFIJA

Latvijas teritorijas precīzam attēlojumam kartēs pamatus lika, kā to pierāda mūsu izcilais vēsturnieks E. Dunsdorfs, zviedru mērnieki, bet latviešu nacionālās kartogrāfijas pamatlicēji nenoliedzami ir jaunlatvieši: Krišjānis Barons, Juris Alunāns, Atis Kronvalds un īpaši Ernests Dinsbergs.

Pirmais solis bija K. Barona «Mūsu tēvzemes aprakstīšana» — pirmā oriģinālā grāmata par ģeogrāfiju latviešu valodā. A. Apīnis[1] pamatoti norāda, ka šis apjomā nelielais, bet faktiem bagātais darbs nebūt nav citu autoru domu apkopojums. Turklāt īpaši jāuzsver, ka šai grāmatai tika pievienota pirmā latviešu autora karte. Tā kā Dainu

[1] *Apīnis A.* Latviešu grāmatniecība. — R., 1977. — 172., 183.—186. lpp.

tēvs tika studējis arī matemātiku un astronomiju, tad ģeogrāfiskās kartes viņam nebija svešas. Šī pirmā karte «ielauzās» starp vācu mācītāja R. Šulca landkartēm, kas līdz tam bija vienīgās, pēc kurām latviešu bērni mācījās ģeogrāfiju. Jāpievienojas arī T. Karmas[2] atzinumam, ka R. Šulca kartes bija visai shematiskas, orientētas uz zemu lasītāja līmeni, ar izteiktu klerikāli didaktisku ievirzi. G. Krūmiņa[3] norāda, ka salīdzinājumā ar R. Šulca kartēm, K. Barona darbam pievienotā karte ir precīzāka un pārskatāmāka, turklāt paskaidroti arī tādi jēdzieni kā ģeogrāfiskais platums un garums.

J. Alunāns savā darbā «Sēta, daba un pasaule» (1859., 1860.) īpaši uzsvēra ģeogrāfijas jeb zemes aprakstīšanas nozīmi tautas zināšanu paplašināšanā un netieši norādīja arī uz ģeogrāfisko karšu trūkumu. Jāpiebilst, ka J. Alunāns palīdzēja K. Baronam sagatavot un izdot jau minēto karti pie grāmatas.

Daudzas ieceres Latvijas kartogrāfijas jomā bija Atim Kronvaldam. Kā atceras A. Goba, A. Kronvalds esot uzsācis pārrunas par ģeogrāfijas un vēstures atlanta izdošanu kādā Hamburgas tipogrāfijā. Bet diemžēl viņam neizdevās pārliecināt tipogrāfijas īpašnieku par šāda darba nepieciešamību. A. Kronvalda sapni īstenoja Ernests Dinsbergs, sagatavojot un izdodot pirmo atlantu latviešu valodā — «Atlass ar septiņpadsmit landkartēm», kuru iespieda Tērbatā 1861. gadā.[4] A. Apīnis jau minētajā darbā norāda, ka atlanta veidošanā piedalījies arī J. Alunāns, rediģējot vietvārdus un varbūt pat līdzot atlanta izdošanas organizēšanā. Diemžēl ne atlantā, ne tā skaidrojumā — «Atlasa izstāstīšanā» — nav norādes uz J. Alunāna veikumu.

Pirmā ģeogrāfijas atlanta latviešu valodā tapšanai veltīts īpašs raksts, tāpēc lietderīgi skart tikai tos aspektus, kas minētajā publikācijā nav ievēroti. Bet vispirms īsi par pašu darbu, kuru izdeva jeb apgādāja G. A. Reijers Jelgavā, bet iespieda L. Heflingera tipogrāfijā Tērbatā. Cietos vākos un ar vinjeti apkopotas 16 kartes, kā septiņpadsmitā acīmredzot domāta pēdējā karte, kas ievietota papildus pēdējai atlanta lapai. Visai interesanta ir karšu izvietojuma secība, proti, pēc pusložu kartes ievietotas Eiropas, Āzijas, Āfrikas, Amerikas un Austrālijas kontinentu kartes. Un tad starp atsevišķu valstu kartēm ir mums galvenā: «Guberņas pie Austruma jeb Baltās jūras».

Jau pirmajā karšu lapā E. Dinsbergs norāda, ka visi svešvārdi tiks skaidroti «Atlasa izstāstīšanā», kas nedaudz vēlāk tika publicēts[5]. Guberņu kartē attēlotas lielākās apdzīvotās vietas (to ir visai daudz), norādītas baznīcu atrašanās vietas, upes un ezeri, kā arī visai nosacīti iezīmēti kalni un dažas augstienes. Uzsvērtas robežas starp vēsturiskajiem novadiem starp Latviju un Lietuvu. Kopumā karte atstāj ļoti labu iespaidu un liek domāt, ka tās pamatā ir tā laika precīzākās kartes.

---

[2] *Karma T., Pātsi V.* Kā tapis pirmais ģeogrāfiskais atlants latviešu valodā // Grāmata latviešu sabiedrībā. 1856—1870. — R., 1987. — 27.—37. lpp.

[3] *Krūmiņa G.* Zinātniskās un populārzinātniskās grāmatas // Grāmata latviešu sabiedrībā. 1856—1870. — R., 1987. — 9.—26. lpp.

[4] Atlass ar septiņpadsmit landkartēm. Tērbata. — 1861.

[5] *Dinsbergs E.* Atlasa izstāstīšana... Jelgava. — 1864.

T. Karma jau minētajā publikācijā apgalvo, ka latviešu atlantam par paraugu bijis igauņu atlants. To arī iespieda Tērbatā L. Heflingera tipogrāfijā. Zināmā mērā publikācijas autoriem varētu būt taisnība, jo abos darbos ir līdzīga karšu secība un zīmējuma tehnika. Bet latviešu atlanta saturs ir nenoliedzami bagātāks. Savukārt tehnikas sakritību var izskaidrot ar to, ka karšu oriģinālus gravējis viens un tas pats darbinieks.

«Atlasa izstāstīšanā» E. Dinsbergs skaidro svarīgus ģeogrāfiskus jēdzienus, min daudzus faktus un sniedz attēloto valstu raksturojumu. Pirmoreiz latviešu valodā tiek doti padomi par kartes orientējumu, skaidroti termini «karte», «globuss», «atlass (atlants)», turklāt termina «karte» skaidrojums daudz pilnīgāks nekā R. Šulcam. E. Dinsbergs iesaka Latvijas ģeogrāfijas labākai apgūšanai izmantot K. Barona «Mūsu tēvzemes aprakstīšanu».

Pēc pirmā latviešu ģeogrāfiskā atlanta tika iespiesti nākamie un nav būtiski, ka šie darbi bija shematiski un apjomā nelieli. Galvenais, ka jaunlatvieši pierādīja, ka var būt karte un atlants latviešu valodā un ka šie darbi var godam kalpot latviešu bērniem un plašai sabiedrībai.

Jānis Štrauhmanis,
Dr. geogr., LU docents

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA
Kronvalda bulvārī 6
Rīgā, LV-1010
Tel. 320252

Latvijas Nacionālā
BIBLIOTĒKA
94-3.506

NO SVEŠUMA — DZIMTENĒ

Vēl nesenā pagātnē ziņas par daudziem latviešu jūrniekiem un jūrniecības darbiniekiem aprāvās no 1940., 1941. gada. Tikpat kā nerunāja par tiem, kurus, Padomju Savienībai okupējot Latviju, aizveda uz austrumiem, vispār nepieminēja uz rietumiem aizbraukušos.

Nu jau vairākus gadus Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fondi papildinās ar jaunām ziņām un materiāliem par kapteiņiem, stūrmaņiem un mehāniķiem, kurus liktenis pirms gadsimta puses aizveda prom no tēvu zemes. Toreiz šķita, ka paies daži mēneši, varbūt gads, un varēs braukt mājās, bet... gāja gadu desmiti un tikai tagad daudziem radusies iespēja atkal redzēt Dzimteni. Muzeja darbinieki ar lielu prieku un pateicību tiekas ar katru kādreizējo Latvijas brīvvalsts jūrnieku, kurš, atbraucot uz senču zemi, rod iespēju iegriezties pie mums. Parasti pēc šādiem apciemojumiem Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļas fondu kartotēkas papildinās ar jauniem biogrāfiju pierakstiem, fotogrāfijām, dokumentiem, tiek noskaidrots kāds agrāk nezināms fakts vai notikums. Ļoti bieži pēc tam no ārvalstīm uz Rīgu ceļo bandroles un vēstules ar papildus ziņām un materiāliem. Jo ražīgs šai ziņā bija arī 1992. gads.

Nozīmīgs jaunieguvums Latvijas kuģniecības vēstures izpētē bija 1929. gadā dibinātās Latvijas Kuģniecības sabiedrības direktoru un rēderu J. Freimaņa, K. Jansona un J. Zalcmaņa dzīves gaitu noskaidrošana. Par to jāpateicas Kārļa Jansona meitai Lorenai Merfi kundzei, kura dzīvo ASV un 1992. gada vasarā kopā ar vīru apmeklēja Dzimteni.

Muzejā apkopota gandrīz pilnīga informācija par Latvijas Republikas Tirdzniecības floti, par katra kuģa likteni. Tvaikoņi *«Abgara»* (būvēts 1911. g., tilpība 4422 BRT), *«Arija»* (būvēts 1907. g., tilpība 3678 BRT), *«Ciltvaira»* (būvēts 1905. g., tilpība 3779 BRT), *«Gundega»* (būvēts 1906. g., tilpība 3583 BRT), *«Regent»* (būvēts 1903. g., tilpība 3280 BRT), *«Tautmīla»* (būvēts 1915. g., tilpība 3724 BRT), *«Valdona»* (būvēts 1904. g., tilpība 3042 BRT) Latvijas Jūras tirdzniecības flotes 1940. gada reģistrā uzrādīti kā J. Freimaņa, K. Jansona un J. Zalcmaņa īpašums. Latvijas Kuģniecības sabiedrības kantoris atradās 15. Maija (tag. Doma) laukumā Nr. 2. Sabiedrības karogs bija

balts, kurā bija sudraba pakavs. Visi šie kuģi gāja bojā II pasaules karā.

«Abgara», *«Ciltvaira»* un *«Regent»* likteņīgajā 1940. gadā atradās ASV un Latvijā vairs neatgriezās. Kara gados kuģi brauca zem Latvijas karoga. *«Abgara»* gāja bojā 1942. gada 6. maijā, *«Ciltvaira»* 1942. gada 19. janvārī, bet *«Regent»* 1942. gada 14. jūnijā.

Kad Padomju Savienība okupēja Latviju, *«Tautmīla»* un *«Valdona»* bija Roterdamā (Holandē). Arī šie kuģi Latvijā vairs neatgriezās, brauca zem Vācijas karoga ar mainītiem vārdiem: *«Tautmīla»* bija pārdēvēta par *«Baltenland»* un gāja bojā 1941. gada 16. oktobrī, bet *«Valdona»*, kas sākumā bija *«Memelland»*, tad *«Sudetenland»*, beidzot (pēc kuģa *«Tautmīla»* bojā ejas) *«Baltenland»*, tika nogremdēta 1944. gada 25. decembrī.

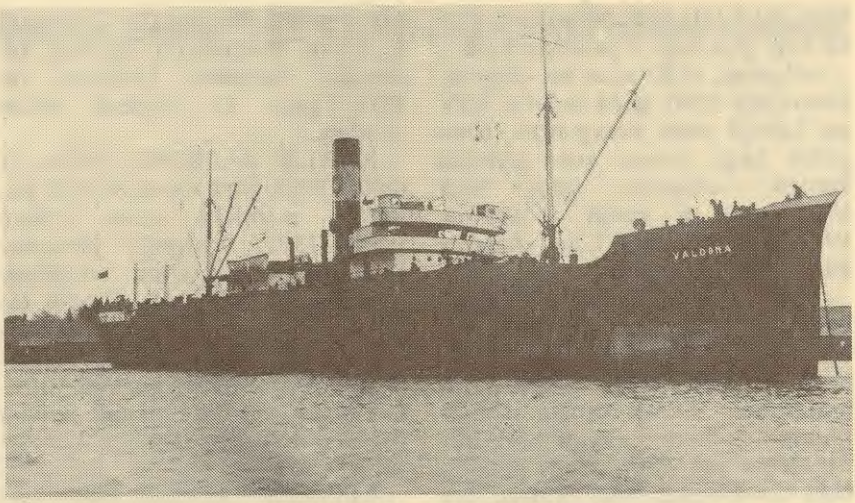
«Arija» un *«Gundega»* bija to kuģu skaitā, kurus 1940. gadā nacionalizēja: tvaikoni *«Arija»* 6. decembrī Ļeņingradā, bet *«Gundega»* 4. decembrī Liepājā. Sākoties karam starp Vāciju un PSRS, *«Arija»* atradās Lībekā (Vācija) un tur tika internēta. Kuģi pārdēvēja par *«Wartheland»* un tas gāja bojā 1944. gada 12. decembrī. Kuģi *«Gundega»* internēja Stetīnē (tag. Ščecina) un pārdēvēja par *«Weichselland»* un tas gāja bojā 1944. gada 21. decembrī.

Tādi bija Latvijas Kuģniecības sabiedrības kuģu likteņi, bet sabiedrības direktoru dzīves stāsti līdz nesenai pagātnei nebija zināmi, tagad tie ir zināmi. Lorena Merfī kundze ASV savāca informāciju un atsūtīja uz Latviju. Par tēvu Kārli Jansonu viņai līdzēja uzrakstīt māsa Asja Viviāna, kura ar ģimeni arī dzīvo ASV. Firmas direktora un kapteiņa Jāņa Freimaņa dzīves gaitas apkopojis ASV dzīvojošais dēls un vecākais mazdēls, bet par Jāni Zalcmani L. Merfī informāciju ieguvusi no latviešu baznīcas Ņujorkā un 1971. gada 25. augusta avīzes «Laiks».

KĀRLIS JANSONS (1890—?) dzimis Rīgā. Jūrā iešanu iepazīt palīdzēja radinieks Ansis Pukne (1858—1925, Mangaļu jūrskolas absolvents, burinieku *«Jupiter»*, *«Rinnushen»* kapteinis). Viņam radās interese par kuģu fraktēšanu, to kravām, kuģu apstrādi ostās. Absolvējis Rīgā reālģimnāziju, viņš vairākus gadus pavadīja Francijā, Beļģijā un Holandē, kur strādāja kuģniecības firmās.

I pasaules kara laikā Kārli Jansonu iesauca dienestā. Pēc padomju varas nodibināšanas Krievijā viņam izdevās ar kuģi, kura kapteinis Kārlim Jansonam bija pazīstams, atgriezties darbā vispirms ārzemēs, tad Rīgā firmā «P. Dannebergs». (Firma dibināta 1902. gadā. Sākumā nodarbojās tikai ar tirdzniecību. 1911. gadā iegādājās pirmos tvaikoņus un no 1921. gada pievērsās tikai kuģniecībai.)

1929. gadā sākās jauns posms K.Jansona dzīvē, jo kopā ar J. Freimani un J. Zalcmani tika nodibināta Latvijas Kuģniecības sabiedrība. Par tēva likteni pēc 1940. gada meitas raksta: «Kad 1940. gadā Latvijā ienāk komunisti, Latvijas Kuģniecības sabiedrību nacionalizē. K. Jansonu norīko darbā par padomdevēju jaunajiem komunistu «īpašniekiem» līdz 1941. gada februārim, kad viņu atlaiž un viņš pārnāk mājās ar mazu atašē somu kā vienīgo, kas atlicis no Latvijas Kuģniecības sabiedrības. Viņu tad īslaicīgi pieņem darbā dārzniecības firma, kas pirms komunistu varas pārņemšanas apgādāja Latvijas Kuģniecības sabiedrību ar ziediem.»



Tvaikonis «*Valdona*» Somijā 1934. gadā

Un tad nāca 1941. gada 14. jūnijs. Tāpat kā daudziem talantīgiem, ievērojamiem Latvijas jūrniecības darbiniekiem, arī Kārlim Jansonam sākās Golgātas ceļš uz Sibīriju, no kurienes viņš nekad vairs neatgriezās. Precīzs Kārļa Jansona bojā ejas datums nav zināms.

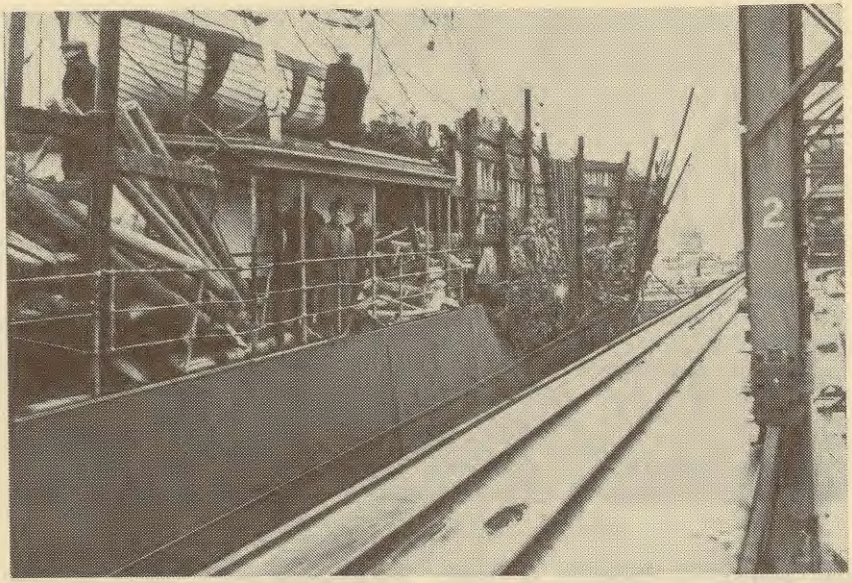
Latvijas Kuģniecības sabiedrības direktori savā starpā bija sadalījuši galvenos pienākumus. Kārlis Jansons gādāja par to, lai viņu sabiedrības kuģiem vienmēr būtu kravas. Otrs direktors JĀNIS FREIMANIS (1874—1941) pārraudzīja kuģu pirkšanu un remontus, pārbaudīja to tehnisko stāvokli pirms došanās jūrā. Viņš pēc izglītības bija profesionāls jūrnieks, jau 15 gadu vecumā uzsācis darba gaitas uz buriniekiem, bet 1901. gadā absolvējis Rīgas jūrskolu ar tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju. Krievijas—Japānas kara laikā J. Freimani aizsūtīja uz Portartūru par bagarēšanas darbu meistaru. Kā atalgojumu par darbu viņš saņēma Svētā Jura medaļu un zemes gabalu pie Vladivostokas, ko izmantoja alus brūža celtniecībai. Šo nodarbošanos J. Freimanis pazina, jo tēvs bija alus brūža meistars. I pasaules kara laikā viņš brūzi zaudēja un strādāja dažādus pagaidu darbus. Izveidojoties Latvijas brīvvalstij, J. Freimanis turpināja dzīvot Tālajos Austrumos un strādāja par kapteini uz kuģiem, kas pārvadāja rīsus starp Ķīnas pilsētām. 1920. gadu vidū viņš kopā ar ģimeni atgriezās Latvijā. Šādu lēmumu lika pieņemt arī ārsti, jo J. Freimanis slimoja ar malāriju. Latvijā par Tālajos Austrumos ietaupītajiem līdzekļiem viņš nopirka tvaikoni «*Alice*» (būvēts 1920. g., tilpība 319 BRT), vēlāk «*Regent*». No 1929. gada Jāņa Freimaņa darbība saistīta ar K. Jansonu un J. Zalcmani Latvijas Kuģniecības sabiedrībā. 1941. gadā, kad PSRS un Vācija uzsāka karu, J. Freimanis atradās Roterdamā, kur uzraudzīja tvaikoņu «*Tautmīla*» un «*Valdona*» remontdarbus. Šajā gadā viņš mira un tika apglabāts Dancigā (tag. Gdiņa).

Visgarāko mūžu piedzīvoja tre-

Tvaikonis «*Tautmīla*» ceļā uz Kubu 1938. g.

šais sabiedrības īpašnieks — direktors JĀNIS ZALCMANIS (1887—1971). Pirms 1929. gada viņš strādāja rēderejā «P. Dannebergs». Šai firmā J. Zalcmanis ieguva milzīgu pieredzi. Sācis strādāt par mācekli, viņš turpināja savu karjeras ceļu un pēc īpašnieka Pētera Danneberga nāves 1925. gadā no prokūrista tika iecelts par firmas vadītāju. Viņa vadībā «P. Dannebergs» sekmīgi turpināja darbību, gan nodibinot satiksmi ar lielākajām Holandes, Francijas, Beļģijas ostām, gan pērkot jaunus kuģus — 1926. gadā tvaikoni «*Balva*» (būvēts 1894. g., tilpība 2107 BRT), 1927. gadā tvaikoni «*Konsuls P. Dannebergs*» (būvēts 1904. g., tilpība 2747 BRT). Nodibinoties Latvijas Kuģniecības sabiedrībai, viņš pārstāvēja firmas intereses finansu un saimnieciskajā jomā. J. Zalcmanis aktīvi darbojās sabiedriskajā dzīvē, piemēram, Rīgas Biržas komitejā, bija Tirdzniecības un rūpniecības kameras locekļis, studentu korporācijas «*Fraternitas Lettica*» filistrs. Nav pilnīgas informācijas par J. Zalcmaņa dzīvi no 1940. līdz 1944. gadam, tikai zināms, ka viņam izdevies izvairīties no deportācijas, bet viņa dzīvesbiedre 1941. gada 14. jūnijā tika izvesta un mira bada nāvē Sibīrijā. No 1944. gada Jānis Zalcmanis ar meitu un mazmeitu dzīvoja Zviedrijā, bet no 1945. gada ASV. J. Zalcmanis Ņujorkā iesaistījās Latviešu palīdzības biedrības darbā, gādāja. iecelošanas galvojumus atbraucējiem, sagaidīja viņus ostā. Arī vēlāk veica ievērojamu sabiedrisku darbību Ņujorkas Latviešu evaņģēliski luteriskajā draudzē, piedalījās Amerikas Latviešu apvienības dibināšanā, Dziesmu svētku rīcības komitejā u. c. J. Zalcmaņa mūžs aprāvās 1971. gadā un viņu apbedīja Ņūdžersijas kapsētā.

Ar L. Merfi kundzes laipnu palīdzību K. Jansona, J. Freimaņa, J. Zalcmaņa dzīves stāsti ir nokļuvuši Latvijā. Latvijas Kuģniecības sabiedrības īpašniekus un direktorus atkal atceras un piemin, tātad viņi ir atgriezušies Dzimtenē.



Tvaikonis «*Gundega*» 1938. g.

1992. gada vasarā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju apmeklēja arī J. Grubera kundze no Vācijas. Apskatot Latvijas Kuģniecības vēstures ekspozīciju, viņa kādā no fotogrāfijām, kurā redzama K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolas balle, līdzās skolas priekšniekam E. Kalniņam ieraudzīja savu tēvu ALFRĒDU KAŽUS (1889—1950). Fotogrāfijas kopija aizceļoja līdzi J. Grubera kundzei uz Vāciju pie A. Kažus dzīvesbiedres, kura cienījamā vecuma dēļ vairs nevar apciemot Dzimteni. Pēc neilga laika muzejā pienāca vēstule, kas ļāva iepazīt vēl vienu kapteini, Latvijas Kuģniecības darbinieku. Kopā ar biogrāfiju tika atsūtīta arī Alfrēda Kažus fotogrāfija. Viņš dzimis Rīgā, un pēc vidusskolas beigšanas mācījies un beidzis Mangaļu jūrskolu ar tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju. Strādājis gan Tieslietu, gan Finansu ministrijā par grāmatvedi, revidentu, bet no 1937. gada — Valsts kuģu pārvaldē. Ieņēmis vicedirektora, finansu nodaļas vadītāja, galvenā grāmatveža amatu. 1940. gada sākumā Valsts kuģu pārvaldes īpašumā bija tvaikoņi «*Bārta*» (būvēts 1900. g., tilpība 2324 BRT), «*Daugava*» (būvēts 1891. g., tilpība 1430 BRT), «*Gauja*» (būvēts 1899. g., tilpība 1408 BRT), «*Imanta*» (būvēts 1903. g., tilpība 1233 BRT), «*Rasma*» (būvēts 1902. g., tilpība 3204 BRT), «*Venta*» (būvēts 1908. g., tilpība 1886 BRT). Padomju Savienībai okupējot Latviju, viņš redzēja, kā tika nacionalizēti Valsts kuģu pārvaldes tvaikoņi: «*Imanta*» 1940. gada 1. novembrī Rīgā, «*Daugava*» 2. novembrī Rīgā, «*Gauja*» 5. novembrī Rīgā, «*Rasma*» 26. novembrī Ļeņingradā, «*Bārta*» 9. decembrī Ļeņingradā, «*Venta*» 10. decembrī Rīgā. 1941. gada

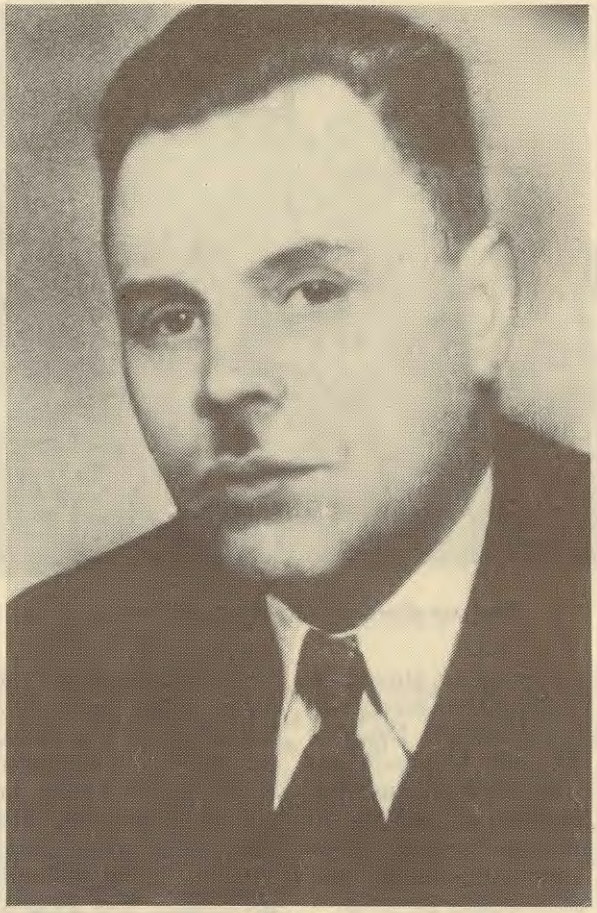
Tvaikonis «*Evertons*» Jaunorleānā ASV 1949. gadā

8. februārī A. Kažus ar ģimeni izbrauca uz Vāciju. Divas dienas vēlāk viņa dzīvoklī ieradās Drošības komitejas vīri, bet ko apcietināt vairs nebija. Vācijā A. Kažus strādāja par grāmatvedi un nodaļas vadītāju ar kuģniecību nesaistītos uzņēmumos. Viņš miris 1950. gada 26. janvārī un apbedīts Bavārijā — Burtenbahā.

Tā Latvijai zuda profesionāli jūrnieki, pieredzējuši darbinieki kuģniecības jomā, zuda arī jaunieši, kuri vēl tikai domāja mācīties jūrskolās un vadīt Latvijas Republikas kuģus ar sarkanbaltsarkanajiem karogiem mastā.

Pašlaik Dzimteni apciemo arī tie latviešu jūrnieki, kuri izglītību ieguva ārzemju jūrskolās un vēlāk brauca par kapteiņiem, stūrmaņiem un mehāniķiem uz kuģiem, kuru mastos plīvoja ASV, Hondurasas, Panamas u. c. valstu karogi.

ALEKSANDRS LINIŅŠ ir jūrnieks trešajā paaudzē, bet pirmais, kuram nebija lemts savu darba mūžu braukt uz Latvijas kuģiem. Viņa vectēvs Jānis Liniņš jūrā sāka iet jau 1890. gadā un vēlāk 20 gadus bija tvaikoņa «*Krimulda*» (būvēts 1899. g., tilpība 1970 BRT) pirmais mehāniķis, tēvs Pēteris Liniņš ieņēma stūrmaņa amatu uz vairākiem Latvijas Republikas tvaikoņiem, vēlāk bija kuģa «*Rauna*» (būvēts 1899. g., tilpība 2349 BRT) kapteinis. Vecākā no trim dēliem Aleksandra Liniņa (dz. 1923. g. 9. jūnijā) jūrnieka gaitu sākums gan bija vēl tepat Latvijā uz tēva vadītā tvaikoņa «*Rauna*» jaunākā matroža amatā. 1939. gada 23. oktobrī ar Friča Grauda kuģi «*Everasma*» (būvēts 1920. g., tilpība 3836 BRT) viņš izbrauca no Dzimtenes. Uz tvaikoņa par jaunāko matrozi bija arī F. Grauda vecākais dēls Vilnis,



Alfrēds Kažus

pēc tēva deportācijas un nāves viņš kļuva par vienu no mantiniekiem. Pēc nokāpšanas no *«Everasma»* Aleksandrs Liniņš aizbrauca uz Ņujorku. Ar pieciem dolāriem Ņujorkā varēja iztikt kādu nedēļu, bet bija jāmeklē darbs. Tā sākās gaitas uz ārzemju tvaikoņiem un motorkuģiem, sākumā uz zviedru kuģa, kas brauca no Ņujorkas uz Filadelfiju un Baltimoru. Bet, kad A. Liniņš uzzināja, ka nākamais kuģa reiss paredzēts uz Vladivostoku, viņš saprata, ka no šīs ostas varētu sākties ceļojums lopu vagonā uz Sibīriju, tāpēc Spānijā nokāpa no kuģa un nelegāli palika šai valstī. Kara laikā viņš bija vēl daudzās valstīs, pat kādreizējā Kurzemes hercoga Jēkaba kolonijā Tobago salā. 1943. gadā Aleksandrs Liniņš vēlreiz uzkāpa uz kādreizējā Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes kuģa *«Everagra»* (būvēts 1911. g., tilpība 3702 BRT), kas šai laikā bija izīrēts ASV Kara laika kuģniecības

Imants Balodis

pārvaldei, bet apsaimniekošanai atstāts F. Grauda mantinieku rokās. Pusotru gadu A. Liniņš brauca uz šī kuģa, bet no 1944. gada pārgāja uz ASV kuģiem. Notika patīkamas pārmaiņas jūrnieka personiskajā dzīvē — tika nodibināta ģimene — un no 1946. gada par «pamatostu» kļuva Ņujorka. 1951. gadā A. Liniņš ieguva ASV pavalstniecību un uzsāka mācības valdības jūrskolā, iegūstot vispirms III, tad II, bet 1972. gadā I stūrmaņa grādu. Viņa galvenā darba vieta bija sabiedrības *«United States Line»* kuģi. Runājot ar stalto un no skata jauneklīgo pusmūža jūrnieku, likās neticami, ka viņš jau no 1985. gada ir pensijā un 1993. gadā svin nozīmīgu dzīves jubileju.

Un vēl viens Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja 1992. gada viesis IMANTS BALODIS — K. Valdemāra jūrskola 1942. gadā, Flensburgas jūrskola 1947. gadā, jūrskola Londonā 1952., 1953. gadā, kap-

K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolas balle 1939. g.
1. rindā no kreisās: T. Spāde (1), E. Kalniņš (5), A. Kažus (6), A. Kažus kundze (7)

teiņa eksāmenu pārlikšana Kanādā 1964. gadā — tāds bija viņa ceļš līdz tālbraucēja kapteiņa kvalifikācijai. Diez vai 15 gadu vecais Zaļenieku pagasta jauneklis 1939. gadā, uzkāpjot uz sava pirmā kuģa *«Bārtava»* (būvēts 1888. g., tilpība 768 BRT) par misiņu, varēja iedomāties, ka pēc dažiem gadiem Dzimtene būs jāpamet. Latvijā vēl tika braukts uz kuģa *«Velta»* (būvēts 1890. g., tilpība 2347 BRT) par matrozi, bet no 1943. gada — leģions. Pēc ievainojuma I. Balodis nonāca gūstā pie angļiem, no kura viņu atbrīvoja 1946. gadā. Pēc II stūrmaņa grāda iegūšanas Flensburgas jūrskolā viņš 1948. gadā sāka strādāt uz kuģa *«Ramava»* (būvēts 1900. g., tilpība 2141 BRT). Šis kuģis no 1929. gada bija Latvijas brīvvalsts Tirdzniecības flotes sastāvā, 1940. gadā atradās Lielbritānijā un Latvijā vairs neatgriezās. Tvaikoņa mastā tagad plīvoja Anglijas karogs, bet komandā joprojām bija latvieši. Pēc diviem gadiem viņš ieguva III stūrmaņa vietu uz tvaikoņa *«Sports»* (būvēts 1909. g., tilpība 3283 BRT), kas tāpat gāja zem Anglijas karoga. Arī šis kuģis no 1928. gada bija Latvijas Tirdzniecības flotes sastāvā, 1940. gada 21. novembrī Rīgā nacionalizēts, bet, sākoties karam starp Vāciju un Padomju Savienību, Dancigā tika internēts un pārdēvēts par *«Magdalene»*. Pēc II pasaules kara Latvijā vairs neatgriezās. Kaut arī vairākus gadus I. Balodis bija braucis uz angļu kuģiem, tas nedeva tiesības pastāvīgi dzīvot Lielbritānijā. Londonā jūrnieks satika latviešu meiteni Ainu, kas kļuva par viņa sievu. 1954. gadā Baložu ģimene pārcēlās uz dzīvi Kanādā, cerot, ka tur būs vieglāk dabūt darbu. Tomēr sākumā nauda bija jāpelna laivu būvētavā un strādājot par namu pārvaldnieku un sētnieku. 1955. gadā paveicās,

Arnolds Krulle

un Imants Balodis dabūja sākumā bocmaņa, tad III stūrmaņa vietu kādā Kanādas kuģu kompānijā. Tāpat kā A. Liniņš, arī viņš apmeklēja daudzas pasaules valstis, starp tām arī Tobago. No 1958. gada I. Balodis sāka braukt uz tankkuģiem, visilgāk uz kompānijas *Shell Oil Co* kuģiem. Šai kompānijā nostrādāti 28 gadi, no kuriem 19 kapteiņa rangā. 1975. gadā kompānija pārdeva tālbraucējus kuģus, tāpēc I. Balodis brauca uz piekrastes kuģiem.

1987. gadā I. Balodis aizgāja pensijā. Tomēr arī tagad viņš dažreiz aizvieto kapteini uz kuģa, kas atpūtas braucienos vizina 400—600 pasažierus no Toronto pa Ontario ezeru. Brīvā laikā viņš labprāt darbojas Kanādas Jūras kapteiņu savienībā un Karaliskajā amatieru astronomu savienībā.

Divi latvieši — Aleksandrs Liniņš un Imants Balodis — visu darba mūžu pavadījuši uz jūras un viss sasniegts tikai pašu spēkiem ar sūru, grūtu darbu. Viņiem vajadzēja būt tiem, kas turpinātu slavenās latviešu jūrā iešanas tradīcijas. Viņi to arī darīja, bet... tālās, svešās zemēs.

Uz dzīvi Latvijā no ASV Floridas štata atgriezies latviešu jūrnieks

ARNOLDS KRULLE. Vairāki viņa dāvinājumi — fotogrāfijas, tagad kļuvušas par Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja īpašumu.

Noslēdzies atkal viens gads, bet Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļā ziņu un materiālu vākšana par jūrniecības vēsturi turpinās. K. Jansonam, J. Freimanim, J. Zalcmanim, A. Kažum, A. Liniņam, I. Balodim, A. Krullem pievienosies vēl citi latviešu jūrniecības veterāni.

Pašlaik muzejā pēta un apzina Latvijas jūras kuģniecības kapteiņa Bruno Kondrusa dāvināto kolekciju, izpēti gaida K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolas 1937. gada labākā absolventa Rūdolfa Pēkšēna dāvinājums, bet tie jau būs citi dzīves stāsti, kuriem veltāms cits raksts.

Ilze Bernsone,
Rīgas vēstures
un kuģniecības muzeja
Kuģniecības nodaļas vadītāja

PIRMS 50 GADIEM

OTRAIS PASAULES KARŠ UZ JŪRAS (1943. g.)

Jau ceturto gadu pasauli plosīja karš. Eiropas austrumos asiņoja un liesmoja vācu—padomju fronte, ar jaunu sparu kaujas iedegās Ziemeļāfrikas tuksnešos un ap Klusā okeāna salām. Aizvien pieauga sabiedroto gaisa spēku uzbrukumi Vācijas pilsētām, bet karš uz jūras aptvēra praktiski visu zemeslodes akvatoriju.

Pašā gada sākumā kārtējo triumfu guva vācu zemūdeņu flote: Atlantijas okeānā, dienvidos no Azoru salām, zemūdenes uzbruka sabiedroto degvielas tankkuģu konvojam «*TM-1*», kurā gāja deviņi tankkuģi. Četru dienu ilgajā kaujā nogremdēja septiņus kuģus.

Taču nereti cerētie panākumi izpalika. 22. janvārī kopīgais vācu aviācijas un zemūdeņu uzbrukums labi apsargātam 14 transportkuģu konvojam izrādījās nesekmīgs, turklāt no iesaistīšanās cīņā atturējās vācu flote, kura bāzējās Norvēģijas fjordos: līnijkuģis «*Tirpitz*», «kabatas bruņukuģis» «*Lützow*», smagais kreiseris «*Admiral Hipper*», vieglie kreiseri «*Nürnberg*» un «*Köln*», kā arī astoņi iznīcinātāji.

Īpašas sekmes neguva arī zemūdeņu uzbrukums kārtējam konvojam, kas atradās ceļā no Kanādas uz Lielbritāniju. Kaujā, kas ilga no 23. līdz 27. janvārim, zemūdenēm izdevās nogremdēt tikai vienu transportkuģi; arī no Murmanskas ejošais 11 transportkuģu konvojs zaudēja vienu kuģi.

Tikmēr aviācija turpināja pierādīt savu pārākumu jūras karā Klusā okeāna telpā, kur Zālamana salu arhipelāgā, netālu no Renelas salas, janvāra priekšpēdējā dienā japāņu aviācijai par upuri krita amerikāņu smagais kreiseris «*Chicago*» (9300 t

tilpuma, būvēts 1930. gadā. Pirmo šī paša tipa kreiseri «*Houston*» amerikāņi bija zaudējuši 1942. gada jūras kaujā ar japāņu kreiseriem).

Pašā pēdējā janvāra dienā būtiskas izmaiņas skāra vācu flotes vadību: no amata tika atstādināts lieladmirālis Rēders, bet par visu Vācijas jūras spēku pavēlnieku nozīmēts admirālis Dēnics, nu jau kļūstot par lieladmirāli. (Šis notikums plašāk komentēts «Latvijas jūrniecības gadagrāmatā '92», 48. lpp.)

Austrumu frontē 1943. gads bija iesācies ar Ļeņingradas blokādes pārrāvumu dienvidos no Ladogas ezera, kur savienojās Ļeņingradas un Volhovas frontes. Kauju iznākumu lielā mērā nodrošināja padomju Baltijas flotes kuģu artilērijas atbalsts.

Februāra sākumā beidzās Staļingradas kauja, ielenktajiem vācu spēkiem kapitulējot. Vācijā izsludināja valsts sēras un totālo karu...

Ne vien sauszemes frontē, bet arī Melnajā jūrā padomju ofensīva pieauga spēkā, tur veicot desanta operācijas Cemesas līča rajonā, kuru atbalstam tika iesaistītas vairākas padomju flotes vienības: smagais kreiseris «*Krasnij Kavkaz*» (8030 t) un vieglais kreiseris «*Krasnij Krim*» (6600 t), 6 iznīcinātāji, 3 lielgaballaivas un vairāki sīkāki kuģi. Galvenais desants cieta sakāvi, taču otrs, mazākais, nostiprinājās Cemesas līča krasta, priekštilta pozīcijā, kas ieguva «Mazās zemes» nosaukumu.

Bija skaidrs, ka padomju uzbrukuma panākumi nebalstās vienīgi uz patriotisma jūtām, dzīvā spēka nesaudzīgu izmantošanu un evakuācijā atdzimušo kara rūpniecību, bet izšķirošo nozīmi iegūst palīdzības kravu piegādes, kas nu atkal nepārtrauktā straumē plūda pāri okeānam uz padomju ziemeļu ostām. Sabiedroto transportkuģu karavānu apkarošana bija kļuvusi jau par vācu jūras spēku galveno uzdevumu. Jaunieceltais flotes virspavēlnieks — lieladmirālis Dēnics, pārliecināts zemūdeņu kara koncepcijas izstrādātājs un īstenotājs, bija secinājis, ka nepieciešamas jaunas metodes, lai stātos pretī nemitīgi pilnveidotajiem sabiedroto konvoju apsardzības pasākumiem. Tas bija būtiski svarīgi, vācu pusei mēģinot iespaidot kara turpmāko gaitu, bet tā bija arī Dēnica personiskā prestiža lieta.

Vācu zemūdenes, dēvētas par «pelēkajiem vilkiem», aizvien biežāk attaisnoja savu nosaukumu, dodoties kaujas operācijās lielākās grupās, t. s. vilku baros. Viena no lielākajām konvoju kaujām Atlantijā norisinājās no 2. līdz 9. februārim, kad «vilku bars» 20 zemūdeņu sastāvā par upuri izraudzījās konvoju «*SC-118*», kurš bija sastādīts no 63 transportkuģiem un 10 eskortējošiem karakuģiem. Lai gan bija jūtami zaudējumi — nogremdētas 2 un smagi bojātas 3 zemūdenes, uzbrukums bija vainagojies ar panākumiem — sabiedrotie zaudēja 13 transportkuģus.

Konvoju iznīcināšana iedegās ar jaunu spēku.

Marta sākumā vēlreiz sekmējās vācu flotes pārvietošanas operācija: kaujaskuģis «*Scharnhorst*» sekmīgi izkļuva no Gotenhāfenas (Gdiņas) un ieradās Ziemeļnorvēģijā, papildinot tur stacionētos vācu flotes galvenos virsūdens spēkus — vēl vienu pastāvīgu draudu sabiedroto konvoju ceļa tiešā tuvumā. (Sākot ar maiju, ziemeļos gan palika tikai «*Tirpitz*» un «*Scharnhorst*» — kreiseri atgriezās Baltijas jūrā.)

Marta mēnesī tika sasniegta vācu

zemūdeņu darbības kulminācija. Zemūdeņu būves rūpnīcas bija spējušas panākt lielu produkcijas kāpinājumu, kam īpaša nozīme bija jaunās uzbrukuma taktikas īstenošanā, iesaistot operācijās lielu skaitu zemūdeņu. Tas deva iespēju martā izsūtīt kaujas uzdevumā 50 zemūdenes, kas, sadalītas 3 grupās, devās pārtvert sabiedroto konvojus. Sākot ar 16. martu, grupas cita pēc citas uzsāka kauju ar konvojiem *«HX-229* un *«SC-122»*, kuros bija 100 transportkuģu. Kaujā, kura ilga trīs naktis, tika nogremdēts 21 transportkuģis (apmēram 150 000 BRT koptilpums), uzbrucējiem zaudējot tikai vienu zemūdeni — *«U-384»*, ko nogremdēja aviācijas bumba, kamēr zemūdenei *«U-336»*, kuru bija smagi bojājušas dziļumbumbas, izdevās laimīgi sasniegt savu bāzi.

Šādu zaudējumu attiecību — 21:1 — vācu zemūdenes vairs neguva nekad visā turpmākajā kara gaitā. Zemūdeņu triumfs vienlaicīgi iezīmēja lūzumu sabiedroto pretpasākumos. Krasi pastiprinājās konvoju apsardzība kā uz jūras, tā no gaisa, īpaši intensīvi izmantojot aviācijas bāzes Islandē un Ziemeļīrijā, kas nodrošināja lidmašīnu visefektīvāko darbības joslu 600 jūrasjūdžu platumā.

Jau aprīļa sākumā notikušajā kaujā Atlantijā bojā aizgāja divas vācu zemūdenes, bet nogremdēja 6 transportkuģus, toties no 16. līdz 18. aprīlim, uzbrūkot 54 kuģu konvojam, kas atradās ceļā no Ņujorkas uz Liverpūli, cīņas rezultāts jau bija: viens nogremdēts transportkuģis — viena nogremdēta zemūdene; laikā no 20. līdz 24. aprīlim, no 43 transportkuģiem tika zaudēti divi, bet aviācija nogremdēja vienu zemūdeni.

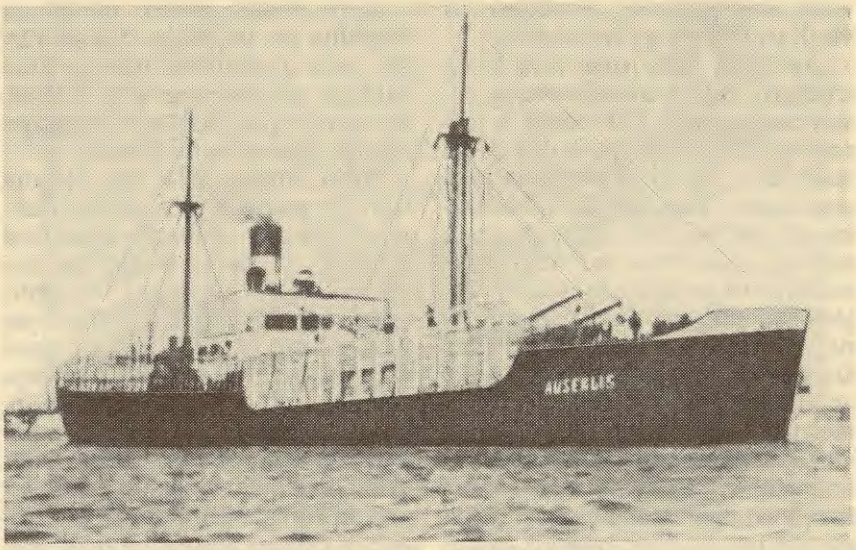
Uzbrukumā 32 transportkuģu karavānai no 22. līdz 25. aprīlim netika nogremdēts neviens no kuģiem, kamēr eskorts un aviācija iznīcināja divas vācu zemūdenes. Šī tendence turpinājās arī maijā: gandrīz ikvienā uzbrukumā zemūdeņu zaudējumi pārsniedza transportkuģu konvojiem nodarītos, bet 18. maijā uzbrukumā konvojam *«SC-130»* (32 transportkuģi ceļā no Helifeksas Kanādā uz Liverpūli) netika zaudēts neviens kuģis, toties nogremdētas 5 zemūdenes.

24. maijā tika izdota lieladmirāļa Dēnica pavēle pārtraukt zemūdeņu grupveida operācijas. Tādējādi tika atzīts, ka kauja par Atlantiju zaudēta.

1943. gada pavasarī bojā gāja vēl divi Latvijas bijušās tirdzniecības flotes kuģi.

22. aprīlī, ejot no Tromses (Norvēģijā), vācu mīnai uzskrēja tvaikonis *«Kandava»* (1926 BRT). Šis «Latvijas—Beļģijas līnijas» kuģis 1941. gadā Liepājā bija kritis vācu rokās un, pārdēvēts par *«Düna»*, brauca zem Vācijas karoga. Līdz ar kuģi bojā aizgāja 13 apkalpes vīri, 5 vācu karavīri un norvēģu locis.

Sešas dienas vēlāk bojā gāja kādreizējais kuģniecības sabiedrības «Austra» 1309 BRT tvaikonis *«Auseklis»*. (Atzīmējams, ka Latvijas flotē šis tvaikonis bija ieņēmis īpašu vietu gan ar savu konstrukciju — spējīgs pārvietoties ledus apstākļos, gan ar to, ka 20. gadu beigās paredzētajā Latvijas Kara flotes papildinājumā ar vēl divām zemūdenēm tvaikonim bija iecerēta zemūdeņu pavadkuģa loma.) Arī šis kuģis 1941. gadā bija kritis vācu rokās Liepājā, ticis pārdēvēts par *«Ortelsburg»* un iesaistīts kara transporta braucienos starp Vāciju un Norvēģijas ostām. Oslo reidā



Latvijas tvaikonis *«Auseklis»*

norvēģu pretestības kustības zemūdens diversanti kuģi nogremdēja spridzinot. (Pēc kara kuģis it kā ticis izcelts, izremontēts un nodots PSRS.)

Pasaules masu informācijas līdzekļos jau kopš iepriekšējā gada nepārstāja skanēt kauju vēstis no Ziemeļāfrikas starp Alameinu un Kirenaiku. Itāļu armijai, kas uzbruka no okupētās Etiopijas teritorijas, un vācu «Āfrikas korpusam» ģenerālfeldmaršala E. Rommela vadībā līdz kārotajam Suecas kanālam izlauzties neizdevās. 1943. gada februāra nogalē ar panākumiem iesāktais vācu tanku uzbrukums britu 8. armijai galu galā apsīka un tālākus panākumus neguva — britu feldmaršala H. Aleksandera vadītie spēki izrādījās pārāki. Popularitāti ieguvušo Rommelu nomainīja ģenerālpulkvedis H. J. fon Arnims, kas stāvokli glābt nespēja. Vispirms sabiedroto rokās nonāca lielais flotes atbalsta punkts Bizerta, tad galvaspilsēta Tunisa. 1943. gada 13. maijā vācu karaspēks (250 000 vīru) kapitulēja.

Vidusjūras dienvidu daļa nu bija atvērta sabiedroto tālākām operācijām. 11. jūnijā britu 4 vieglie kreiseri un 8 iznīcinātāji izcēla desantu Sicīlijas tuvumā Pantellerijas salā un itāļu garnizons (11 000 vīru) pēc nelielas pretošanās kapitulēja. Nākamajā dienā bez cīņas kapitulēja Lampedūzas salas 5000 aizstāvju. Sabiedroto trieciens Eiropas dienvidiem bija sācies.

Sabiedroto sekmes zemūdeņu iznīcināšanā nemitīgi mudināja vācu zemūdeņu konstruktorus atrast jaunus, efektīvus risinājumus aizsardzības pilnveidošanai, jo zemūdene tomēr nespēja atrasties zem ūdens ilgstoši. Tās divējādie dzinēji: dīzeļi — virsūdens, un elektromotori — zemūdens braucienam prasīja atšķirīgu darbināšanas režīmu. Dīzeļi, lai uzlādētu akumulatorus, bija darbināmi tikai iznirušā stā-

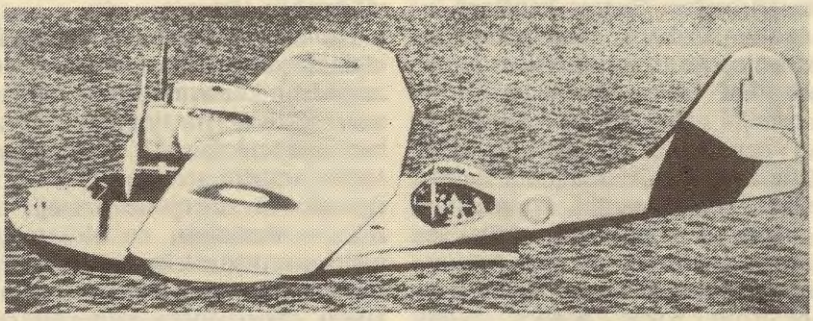
voklī, bet iznirusi zemūdene ir viegli ieraugāma un iznīcināma.

Ap 1943. gada vidu vācu konstruktoriem šķita, ka izeja atrasta. Atceroties savulaik Nīderlandē izgudrotu palīgierīci dīzeļu darbināšanai zem ūdens, tika izgatavots un vācu zemūdenēs uzstādīts t. s. šnorhelmasts, kas piegādāja gaisu dīzeļmotoriem, papildināja saspiestā gaisa rezerves un vēdināja zemūdeni. Tas ļāva gan darbināt dīzeļus, gan uzlādēt akumulatorus zem ūdens. Taču šim lieliskajam risinājumam piemita arī dažas negatīvas īpašības. Dīzeļmotoru rūkoņa bija pretiniekam viegli uztverama un palīdzēja noteikt ienirušās zemūdenes atrašanās vietu, kamēr motoru troksnis un vibrācijas zemūdenes iekšienē traucēja hidroakustiķiem noteikt pretinieka tuvošanos. Turklāt, lai gan izplūdes gāzes izspieda ūdenī un pievadīja svaigu gaisu, zem ūdens darbinātie dīzeļi gaisu telpās, protams, neuzlaboja.

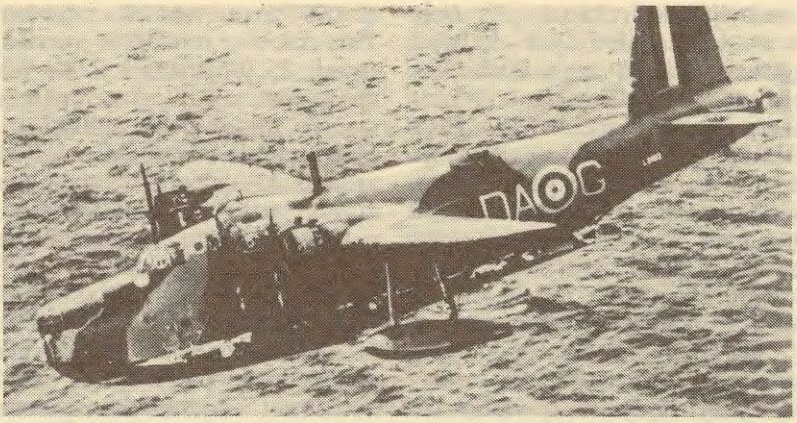
Ap to pašu laiku tika ieviestas t. s. zenītartilērijas zemūdenes. Ar automātisko četrstobru 20 mm lielgabalu un komandtorņa bruņu plāksnēm apgādātajām vācu zemūdenēm tika dotas labākas izredzes atvairīt pretinieka aviācijas pastiprinātos sekmīgos uzbrukumus.

Kara plosītā cilvēce pārdzīvoja traģēdiju pēc traģēdijas. Varam vērtēt, kāda dramatisma pilna ir kaut vai šāda epizode jūras kara ikdienā, kas norisinājās 11. jūnijā Atlantijas okeānā, dienvidos no Islandes.

Britu lidlaiva ar 8 vīru apkalpi startēja patruļlidojumam no Hebridu salām un pamanīja zemūdeni *«U-417»*. Sākās divkauja, un nogrima kā zemūdene, tā ar zenītieročiem sašautā lidlaiva. Dzīvi palikušie britu lidlaivas un vācu zemūdenes apkalpes locekļi peldēja ūdeņos, kurus bija mīnējuši briti, un nevienam kuģim nebija iespējams tur iebraukt, lai sniegtu palīdzību nelaimē nokļuvušajiem. Arī jūra kļuva aizvien nemierīgāka, tomēr glābšanas darbus mēģināja uzsākt amerikāņu lidlaiva *«Catalina»* (apkalpē 6 vīri), taču, nolaižoties lielajos viļņos, nogrima arī tā, bet apkalpe pievienojās pārējiem nelaimē nokļuvušajiem. Tikai 14. jūnijā, speciāli vētras apstākļiem aprīkotai, vēl vienai amerikāņu *«Catalina»* lidlaivai izdevās laimīgi nosēsties, lai sniegtu palīdzību cietušajiem, taču tā atrada vairs tikai britu lidlaivas apkalpi. Nākamajās divās dienās uzgāja arī amerikāņu apkalpi — tikai viens cilvēks no tās



Amerikāņu lidlaiva *«Catalina»*



Britu lidlaiva *«Sunderland»*

vēl bija dzīvs. Pārējie, tāpat kā vācu zemūdenes apkalpes vīri, izrādījās miruši ķermeņa atdzišanas un novārguma dēļ.

Zemūdeņu pretgaisa aizsardzības spēju palielināšana padarīja to cīņu pret lidmašīnām efektīvāku. Piemēram, Biskajas līcī no 13 vācu zemūdenēm, kuras bija izgājušas no savām bāzēm 3 grupās, pretinieka patruļlidmašīnām izdevās bojāt tikai 3, kamēr pārējās sekmīgi devās veikt kaujas uzdevumus, turklāt zaudējumus cieta arī lidmašīnas.

Padomju zemūdenes joprojām bija ieslēgtas Ļeņingradas bāzēs, bet mēģinājumi izlauzties beidzās neveiksmīgi. Turklāt jūnija sākumā vācu un somu karakuģi vēl papildināja pretzemūdeņu aizsprostus Somu līcī, pabeidzot jaunu mīnu lauku ierīkošanu, izliekot kopskaitā turpat 1300 mīnu un divas kārtas pretzemūdeņu tīklu starp igauņu salu Naisāri un Porkalas pussalu somu pusē. Šādā situācijā padomju vadība pretinieka transportkuģu iznīcināšanā vairāk sāka izmantot aviāciju ar īpaši apmācītām apkalpēm.

Aviācijas noteicošo lomu jūras karā nu jau atzina visas karojošās puses. Gandrīz vai simboliska nozīme bija notikumam, kas guva pasaules ievērību, — 18. aprīlī amerikāņu iznīcinātājlidmašīnas notrieca japāņu bumbvedēju, kurā atradās Japānas jūras spēku virspavēlnieks admirālis Isoroku Jamamoto. (Bojā gājušā pavēlnieka vietā tika nozīmēts admirālis Mineiši Koga.)

Nepilnus divus mēnešus vēlāk Japāna zaudēja arī vienu no saviem lielākajiem un spēcīgākajiem kaujaskuģiem — 9. jūnijā Hirosimas līcī, eksplodējot munīcijas noliktavai, aizgāja bojā kaujas kuģis *«Mutsu»* (būvēts 1920. gadā, tilpums 39050 t, ātrums 25 mezgli, bruņots ar 8x406 mm, 18x140 mm lielgabaliem un 8x127 mm zenītlielgabaliem).

Zīmīgs ir šāds salīdzinājums. Ja 1943. gada janvārī ASV kara flotē skaitījās 19 līnijkuģi, 39 kreiseri un tikai 3 lidmašīnu bāzes kuģi, tad 1943. gadā flote palielinājās tikai par 2 līnijkuģiem, toties par 15 lidmašīnu bāzes kuģiem un 24 eskorta lidmašīnu bāzes kuģiem. Par vairākiem simtiem papildinājās iznīcinātāju un zemūdeņu flotes.

Aviācijas uzbrukumā gāja bojā vēl viens no kādreizējiem Latvijas kuģiem: 24. jūlijā angļu lidmašīnas nogremdē tvaikoni *«Rīga»* — kādreizējo A. Valdmaņa 1267 BRT prečinieku, kurš, šāviņu bojāts, bija kritis vācu rokās 1941. gadā Tosmares darbnīcās, ticis izremontēts, 1943. gadā pārkrustīts par *«Schilksee»* un ieskaitīts vācu flotē kā torpēdu transportkuģis. (Pēc trim mēnešiem kuģi izdevies izcelt.)

Jūlija mēnesī iestājās jauns pavērsiens kara norisē.

10. jūlijā bija sācis īstenoties sabiedroto plāns *«Husky»* («Eskimosu suns»): desanta operācija Sicīlijā, ko nodrošināja 4 britu flotes veterāni — kaujas kuģi *«Nelson»*, *«Rodney»*, *«Warspite»*, *«Valiant»*, lidmašīnu bāzes kuģi *«Formidable»* un *«Illustrious»*, 6 vieglie kreiseri un 18 iznīcinātāji admirāļa A. Kaningema vadībā, bet apvienotos britu un amerikāņu sauszemes spēkus vadīja britu ģenerāļi H. Aleksanders un B. Montgomerijs, amerikāņus — ģenerālis G. Patons. Sabiedroto 478 000 vīru pretī stāvēja 350 000 itāļu 6. armijas karavīri ģenerāļa A. Guconi vadībā, šo spēku sastāvā arī viena vācu tanku un viena motorizētā divīzija. Sabiedroto pusē bija četrkārtīgs tanku un trīskārtīgs lidmašīnu pārsvars. Itāļi pameta aizsardzības līniju un atgāja uz ziemeļiem, bet galveno pretestību desantam deva vācu aviācijas niknie uzbrukumi: tika nogremdēts iznīcinātājs un bojāti vairāki citi kuģi, to skaitā pirmā pasaules kara laika monitors *«Erebus»* (7200 t). (Atzīmēsim, ka 1919. gada 8. novembrī jaunajai Latvijas valstij kritiskajās dienās tas bija ieradies Liepājas reidā valdības atbalstam.)

Kara darbības attīstība nepārprotami liecināja, ka Vācija drīzumā zaudēs savu tuvāko sabiedroto. Turpmākie notikumi risinājās strauji. 25. jūlijā Itālijā notika valsts apvērsums, un varu pārņēma maršals Pjetro Badoljo. Itālijas fašistu vadonis Benito Musolīni tika arestēts karaļa pilī, bet jaunā valdība aicināja atbruņot fašistus un nekavējoties sāka pamiera sarunas ar Lielbritāniju un ASV.

Musolīni ar motorlaivu tika pārvests uz nelielo eskorta kuģi *«Persefone»*, kas kļuva par viņa peldošo cietumu līdz pat augusta beigām, nometinot vispirms Pontijas salā, tad Santamadalēnas salā, ziemeļos no Sardīnijas.

Jau nākamajās dienās pēc Musolīni aresta Hitlers akceptēja divus plānus: *«Eiche»* («Ozols») — Musolīni glābšanai — un *«Student»* — Romas okupācijai, Badoljo valdības likvidācijai un fašisma atjaunošanai, un sāka intensīvi gatavoties to īstenošanai. Laika bija maz, bet pretošanās sabiedroto spēkiem Sicīlijā — bezcerīga.

Sabiedroto pavēlniecības pieļautās paviršās attieksmes dēļ sekmīgi norisēja vispirms itāļu, pēc tam vācu karaspēka evakuācija no salas. Līdz 11. augustam itāļi un vācieši pārveda uz Apenīnu pussalu pāri par 100 000 karavīru un lielu skaitu smago kaujas līdzekļu, ciešot tikai samērā nelielus zaudējumus, bet vēl pēc nedēļas — 17. augustā — sabiedrotie iegāja Mesīnā. Sicīlija bija kritusi.

Augusta mēneša otrajā pusē aktivizējās kara darbība Somu līcī — padomju triecienaviācija un kuteri traucēja pretinieku darbību mīnu laukos. Pārējā Baltijas jūrā vācu vienības jutās droši, un karadarbībai neraksturīgu epizodi pieredzēja rīdzinieki, kad Daugavā iebrauca eskadra ar 1935. gadā būvēto vieglo

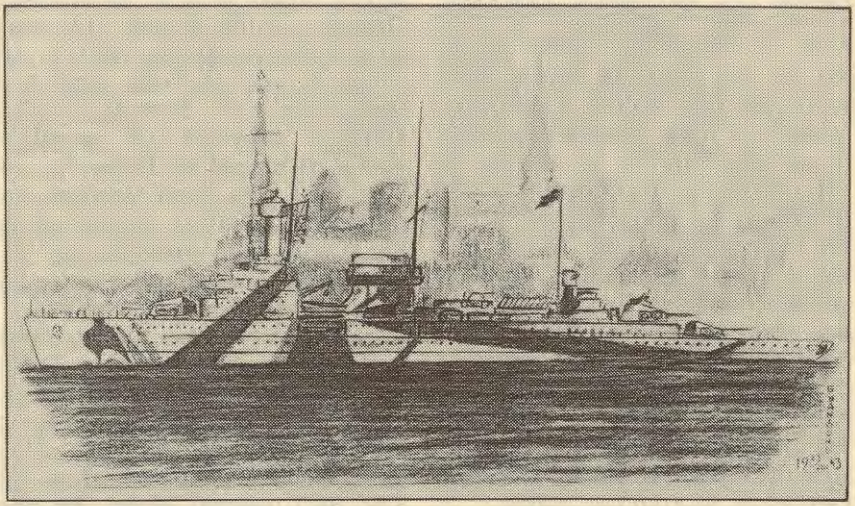
kreiseri «*Nürnberg*» (6980 t; 9x150 mm, 8x88 mm, 8x37 mm lielgabali, 6 torpēdaparāti, apkalpē 655 vīri) priekšgalā. Vienībā ietilpa arī divi palīgkuģi: «*Flut*» un «*Ebbe*». Gluži kā miera laikos kuģi piestāja krastmalā pretī Rīgas pilij. Kuģus atļāva apmeklēt un pie kreisera izveidojās prāva ļaužu rinda.

Tagad zinām, ka «*Nürnberg*» līdz maijam bāzējās Norvēģijā un tā atgriešanos vācu ostās Baltijas jūrā bija izsaukusi jūras spēku pārgrupēšana. Bet vizīte Rīgā? Neliela atpūta klusākos ūdeņos, izmantota kā savdabīgs propagandas pasākums?

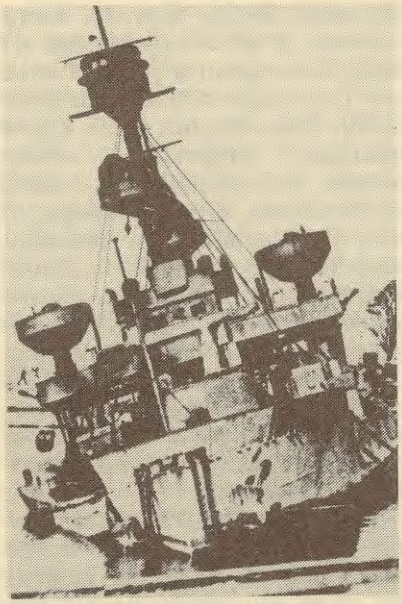
29. augusts iezīmēja jaunu likteņa pavērsienu mazajai Dānijai. Kopš 1940. gada aprīļa tajā atradās vācu karaspēks, kas bija okupējis zemi «Dānijas neitralitātes aizsargāšanai», taču būtībā kontrolējot valsts ekonomisko un politisko dzīvi ar okupantiem pakļāvīgu valdību. Sabiedroto atbalstīta, aizvien pieauga pretestības kustība, un nu vācu pavēlniecība Dānijā izsludināja aplenkuma stāvokli, internēja karali Kristiānu X un atbruņoja dāņu armiju. Demonstratīvā protestā dāņu kara flote nogremdējās — tās lielākā daļa Kopenhāgenā: vecais krastu apsardzes bruņukuģis «*Peder Skram*», 4 iznīcinātāji, 4 traleri, 12 zemūdenes, 6 mīnu aizžogotāji, divas lielgaballaivas un zemūdeņu bāzes kuģis. (Bāzes kuģis — «*Henrik Gerner*» līdz ar zemūdenēm «*Rota*», «*Flora*» un «*Bellona*» 1935. gada augusta beigās draudzības vizītē bija apmeklējis Rīgu.) Bruņukuģis «*Niels Juel*» pēc kaujas ar vācu aviāciju Kategatā uztriecās krastam, bet iznīcinātājs «*Havörnen*» nogremdējās Korseres ostā.

3. septembrī britu karaspēks forsēja Mesīnas šaurumu un izcēlās malā Redžo di Kalabrijā. Faktiski līdz ar to Eiropas kontinentā bija radīta otrā fronte, kaut arī tikai Apenīnu pussalas šaurajā dienvidu galā, Itālijas valsts struktūrām sabrūkot.

Itālijas P. Badoljo valdības pārstāvis Džuzepe Kastellāno nekavē-



Vācu vieglais kreiseris «*Nürnberg*» 1943. g. augustā Rīgā (autora 1943. g. zīmējums)



Dāņu krastu apsardzības bruņukuģis *«Peder Skram»* pēc pašnogremdēšanās 1943. g. 29. augustā

joties parakstīja kapitulācijas aktu, nosakot tā stāšanos spēkā 8. septembrī. 9. septembrī, operācijas *«Avalanche»* («Lavīna») ietvaros britu un amerikāņu spēki izcēlās Salerno līča piekrastē uzbrukumam Neapolei, bet, Itālijai kapitulējot, sabiedroto rokās nonāca lielā itāļu flotes bāze Taranto, un saskaņā ar kapitulācijas noteikumiem liela itāļu eskadra no flotes bāzēm Spēcijā un Dženovā devās uz Maltu. Eskadra bija iespaidīga: līnijkuģi *«Roma»*, *«Vittorio Veneto»* un *«Italia»* (bij. *«Littorio»*), vieglie, tikai 30. gados būvētie kreiseri: *«Eugenio di Savoia»*, *«Raimondo Montecuccoli»*, *«Attilio Regolo»*, *«Emanuele Filiberto duca d'aosta»*, *«Luigi di Savoia duca degli abruzzi»*, *«Giuseppe Garibaldi»*, kā arī 8 iznīcinātāji.

Netālu no Sardīnijas eskadru pārsteidza vācu gaisa uzbrukums. Likteņa ironija bija tā, ka Vācija sodīja savus nesenos sabiedrotos, tāpat kā to 1941. gada 3. jūlijā pie Orānas bija darījusi Lielbritānija, bombardējot franču floti; šo rīcību Vācija bija vērtējusi kā zemisku.

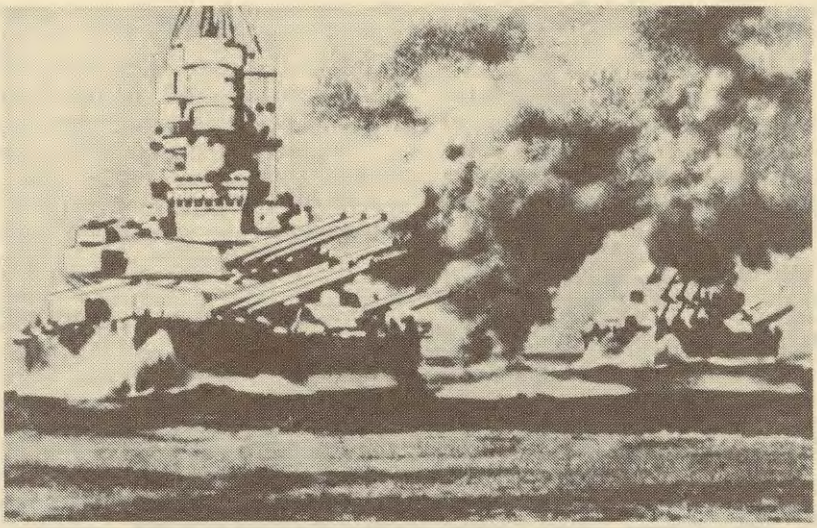
Cīņu biedra nodevību nepiedeva neviena puse.

Vācu uzbrukuma rezultāti bija īpaši traģiski: bumbas tiešo trāpījumu saņēma līnijkuģis *«Roma»* (41 000 t, 30 mezgli, 9x381 mm, 12x152 mm un 12x90 mm lielgabali, būvēts 1939. gadā). Eksplodējot munīcijas noliktavām, līdz ar kuģi bojā aizgāja turpat 1400 vīru, to vidū Itālijas flotes jaunais virspavēlnieks, admirālis C. Bergamīni.

Vācieši neatlaidīgi pildīja iecerētos plānus attiecībā pret Musolīni un Itālijas jauno valdību. Vācu izlūkdienests bija nonācis uz dučes pēdām, un Santamadalēnā ieradās ātrgaitas kuteru vienība viņa atbrīvošanai, taču arī itāļi nesnauda un īsi pirms tam gūstekni bija pārveduši uz vientuļo, grūti sasniedzamo tūristu hoteli *«Campo Imperatore»* Gransaso kalnu masīvā. 12. septembrī tur norisinājās vēlāk presē daudz apcerētā operācija, kurā vācu specvienība Oto Skorcēni vadībā atbrīvoja Musolīni un nogādāja viņu Rastenburgā pie Hitlera.

Jau tajā pašā dienā Musolīni pasludināja, ka Itālijas ziemeļu pusē, kur atradās vācu karaspēks, viņš dibina «Itāļu Sociālo Republiku» un atjauno Fašistu partijas darbību.

Šajās, Eiropai tik spriego notikumu dienās, tālu ziemeļos, Tronheimas (Norvēģijā) tuvumā norisinājās necila kara ikdienas epizode: norvēģu motortorpēdlaivas *«618»* un *«627»* 11. septembrī nogremdēja 3795 BRT tvaikoni *«Anke»*. Tas bija F. Grauda rēderejas latviešu kuģis



Itāļu kaujaskuģi «*Littorio*» (vēlākais «*Italia*») un «*Vittorio Veneto*»

«*Dole*», ko vācieši bija konfiscējuši kara sākumā Lībekā (1941. gadā) un pārkrustījuši jaunā vārdā. Latvijas kuģiem jūras dzelmē bija piepulcējies vēl viens...

Ļoti rūpīgi tika gatavots vēl viens kara upuris: vācu lielākais un modernākais, tikai 1939. gadā uzbūvētais 42 900 t kaujaskuģis «*Tirpitz*». Šis kuģis — vācu konstruktoru meistardarbs — joprojām slēpās Norvēģijas fjordos, tādēļ pastāvīgi draudi gūlās pār sabiedroto bāzēm un konvojiem Atlantijā. No 6. līdz 9. septembrim bija realizēta operācija «*Zitronella*». Pasākumu veica laikā, kad pastāvēja konkurence starp vācu zemūdens un virsūdens spēkiem, un, lai spodrinātu karakuģu slavu, tajā dalību ņēma ārkārtīgi respektabla eskadra: kaujaskuģi «*Tirpitz*» un «*Scharnhorst*», kā arī 9 iznīcinātāji. Operācijas mērķis — iznīcināt sabiedroto atbalstpunktu Bārencburgu Špicbergenā — tika sasniegts. Atstājot ugunsgrēka dūmos tīto bāzi, eskadra atgriezās savā dislokācijas vietā Norvēģijā.

Bija pienācis laiks sabiedroto kārtējam atmaksas mēģinājumam.

Sabiedroto operācija «*Source*» («Avots») sākās jau 11. septembrī, sagatavošanās ilga vairākas dienas un pati akcija notika tikai 22. septembrī.

Viena no vācu flotes bāzēm Norvēģijā atradās aiz polārā loka — Altafjordā. Tā dienvidu atzarā — Kofjordā — atradās «*Tirpitz*», ko apjoza pretzemūdeņu tīkli. Spēcīgās vācu pretgaisa aizsardzības dēļ briti šoreiz bija nolēmuši triecienu dot ar jaunu ieroci — minizemūdenēm (27/30 t, 4 vīru apkalpe).

Operācijā tika iesaistītas minizemūdenes, kuras līdz darbības vietai aizvilkta 6 parastā tipa zemūdenes. Tehnisku kļūmju dēļ trīs minizemūdenes izgāja no ierindas, bet pārējās turpināja uzdevumu. Divām izdevās ieiet Kofjordā, tomēr viena tika pamanīta un iznīcināta ar arti-

Britu «*X*» tipa minizemūdene

lērijas uguni. Viena minizemūdene sekmīgi iekļuva pretzemūdeņu iežogojumā un, lai gan tai bija bojāta stūres ierīce, piestiprināja līdzatvestās mīnas kaujaskuģa dibenam; tās bija iestādītas eksplodēšanai pēc stundas. Šo zemūdeni apkalpe pameta, to sagūstīja un nogādāja uz tās nākamā upura klāja. Arī otrai minizemūdenei izdevās pietuvoties mērķim un atstāt savas mīnas, taču atpakaļceļā, kad eksplodēja izliktās mīnas, sprādziena vilnis minizemūdeni izmeta virspusē, kur to sašāva artilērija.

Tā kā kaujaskuģim «*Tirpitz*» bija izcila konstrukcija, tas drausmīgo eksploziju izturēja, kaut gan uz pusgadu bija zaudējis savas kaujas spējas. (Nākamā gada martā tas atkal bija ierindā un britu vadībai sākās jaunas rūpes.)

Vidusjūrā cīņas turpinājās, bet Musolīni atbrīvošana nespēja kaut cik ietekmēt notikumu gaitu Itālijā. 29. septembrī Maltā tika oficiāli pasludināta Itālijas kapitulācija, bet 13. oktobrī Itālija formāli pieteica karu Vācijai. 20. septembrī, pēc tam kad vācu karaspēks bija evakuējies uz Korsiku un no turienes uz Ziemeļitāliju, sabiedroto desantspēki ieņēma Sardīniju. Korsika krita 4. oktobrī un arī tikai tad, kad vācieši to bija atstājuši gaisa ceļā. Jaunā situācija prasīja spēku koncentrēšanu, saīsinot fronti (tobrīd vārdiem «frontes saīsināšana» vēl nepiemita tā ironiskā pieskaņa, kas tos pavadīja vēlāk).

Kara darbībā, kas ar mainīgām sekmēm risinājās ap Melno jūru, sāka iezīmēties padomju spēku pārākums. 16. septembrī tika atbrīvota Novorosijska un uzbrukumi tika virzīti uz joprojām vācu okupēto Krimas pussalu. Pretspars padomju ofensīvai 6. oktobrī radīja smagus zaudējumus arī vāciešiem. Padomju iznīcinātāju (jeb «mīnu

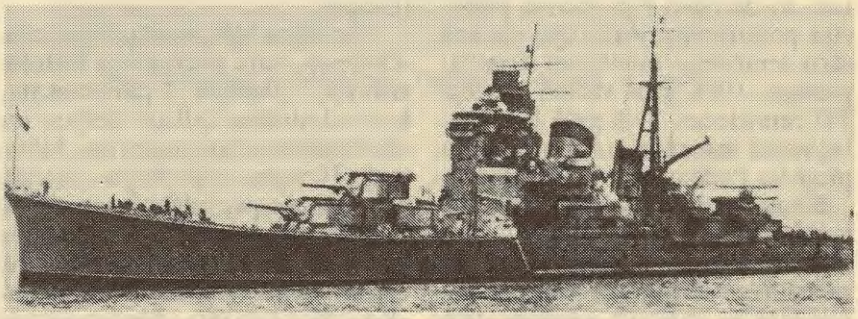
kuģu») vienībai, apšaudot vācu objektus Jaltā un Feodosijā, pretuzbrukumā devās vācu lidmašīnas un torpēdkuteri. Tika nogremdēti trīs padomju iznīcinātāji — *«Harkov»*, *«Bespoščadnij»* un *«Sposobnij»*.

Ne mirkli nerima kara darbība arī Klusajā okeānā, kur lēnām, bet noteikti izpaudās amerikāņu militārais pārsvars. Amerikāņi veica desanta operācijas japāņu okupētajās salās, ko papildināja flotes un aviācijas darbība, bet japāņi sīksti pretojās nereti daudzkārtīgam amerikāņu pārspēkam. Taču šajā jūras kara vēsturē atzīmēta arī kāda epizode, kur sastapās puslīdz vienādi pretinieku spēki, — tā bija t. s. nakts kauja 2. novembrī pie Bugenvilas salas Ķeizara Augusta līcī (Zālamana salu arhipelāgā).

Kaujā dalību ņēma japāņu smagie kreiseri *«Myoko»* un *«Haguro»*, vieglie kreiseri *«Sendai»* un *«Agano»*, kā arī 6 iznīcinātāji, kas uzbruka amerikāņu eskadrai, kurā ietilpa četri vieglie kreiseri *«Cleveland»*, *«Columbia»*, *«Denver»* un *«Montpellier»* 8 iznīcinātāju pavadībā. Piedalījās arī amerikāņu lidmašīnas, nodarot japāņu kuģiem bojājumus līdztekus tiem, ko radīja torpēduzbrukumi un artilērijas apšaude. Cietuši bija arī daži amerikāņu kuģi. Cīņas veiksme tomēr bija amerikāņu pusē, un japāņi centās kauju izbeigt, aizejot no tās un cerot uz savas aviācijas palīdzību. Rīta agrumā no netālās japāņu gaisa bāzes amerikāņu flotes vienībām uzbrukumu sāka 70 japāņu lidmašīnas. Nelielu bojājumu nodarīšana pretinieka kuģiem uzbrucējam maksāja 25 notriektas lidmašīnas...

Kara darbības pārņemtajos dienvidu puslodes ūdeņos atradās arī zemūdenes, taču to darbības apjoms un intensitāte salīdzinājumā ar plaši izvērsto zemūdeņu karu Atlantijā bija neliela. 1942. gada janvārī Indijas okeānā darbību uzsāka 7 vācu un 8 japāņu zemūdenes, taču tieši tur tika sasniegts savdabīgs rekords. 14. oktobrī savā bāzē Bordo no Indijas okeāna bija atgriezusies vācu zemūdene *«U-181»*, korvetkapteiņa V. Lita vadībā. (V. Lits bija dzimis Rīgā 1913. gadā.) Zemūdene bija atradusies brauciena 205 dienas, no kurām jūrā 198, pārējās pavadītas nelielā atpūtā Melanēzijas salā Pinangā.

Par veiksmīgā brauciena rekordilgumu un nogremdēto pretinieka transportkuģu tonnāžu zemūdenes komandieri, korvetkapteini Litu



Japāņu smagais kreiseris *«Haguro»*

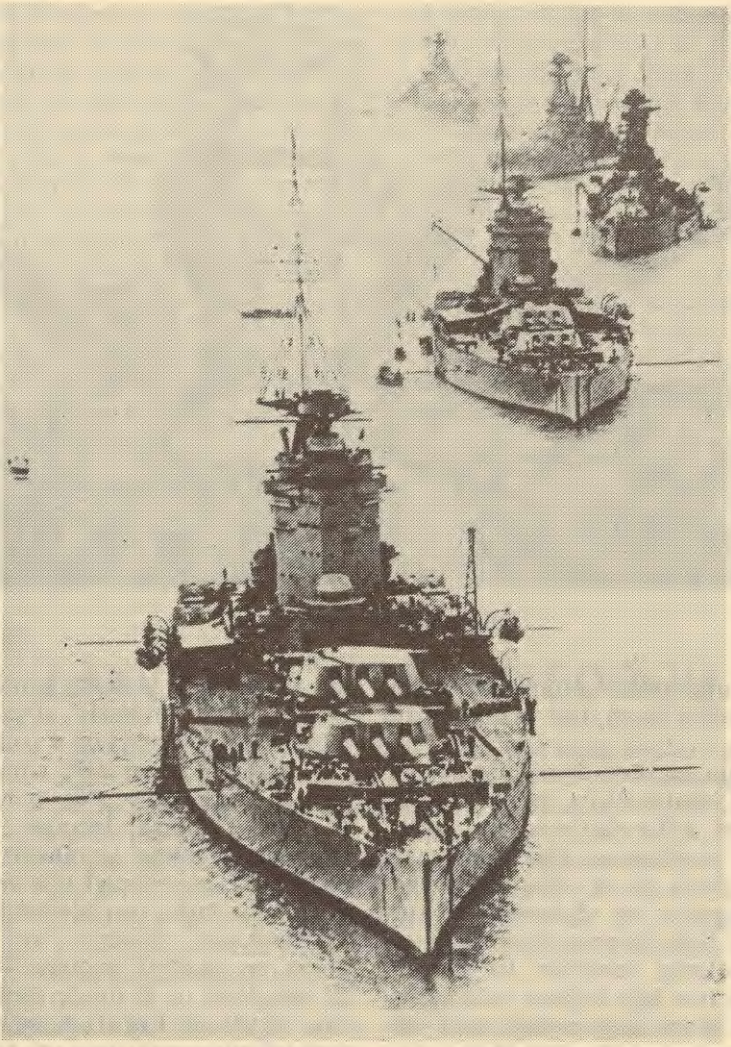
Vācu kaujaskuģis «*Gneisenau*»

apbalvoja ar «Briljantiem pie Bruņinieka pakāpes Dzelzs krusta». (Zemūdene «*U-181*» operācijas Indijas okeānā turpināja arī 1944. gadā, bet pēc hitleriskās Vācijas kapitulācijas komanda to nodeva japāņiem, kuri, pārdēvējot par «*I-501*», šo zemūdeni ieskaitīja savā flotē.)

Dažādi konstruktīvie jauninājumi un taktikas maiņa bija ļāvusi vācu zemūdenēm gūt panākumus, taču to darbībai bija jūtama pastāvīga pretofensīva. Atlantijas okeānā vācu zemūdeņu zaudējumi nemitīgi pieauga. 1943. gadā vācieši zaudēja 237 zemūdenes. Tajā pašā laikā palielinājās sabiedroto karamateriālu piegādes Padomju Savienībai.

Vācu pavēlniecība izšķīrās, ka uzbrukumos konvojiem atkal jāiesaista virsūdens vienības. Norvēģijas ziemeļos, Altafjordā, cīņas nespējīgs atradās varenais «*Tirpitz*»; tam laboja zemūdens spridzekļu nodarītos smagos bojājumus. Vienīgais kaujas spējīgais kuģis tur bija «*Scharnhorst*» (31 800 t; ar 9x280 mm galvenās artilērijas lielgabaliem) — viens no diviem pēc I pasaules kara izcili konstruētiem un būvētiem Vācijas kara flotes kaujas kuģiem (vēlāk dažkārt kvalificētiem par kaujas kreiseriem). Otru kuģi «*Gneisenau*» 1942. gada jūlijā sabumboja britu aviācija, un tā vraks atradās Gotenhāfenā (Gdiņā).

Vāciešiem bija iecerēta operācija «*Ostfront*», kuru īstenot bija uzticēts ziemeļu vienību pavēlniekam, kontradmirālim Eriham Beijam un «*Scharnhorst*» komandierim Juliusam Hincem. Operācijas mērķis bija uzbrukt pēc izlūkošanas ziņām samērā vāji apsargātajiem konvojiem «*JW 55 B*» (no Islandes un Lielbritānijas uz Murmansku) un «*RA 55 A*» (no Murmanskas). Spēki — kaujaskuģis «*Scharnhorst*»

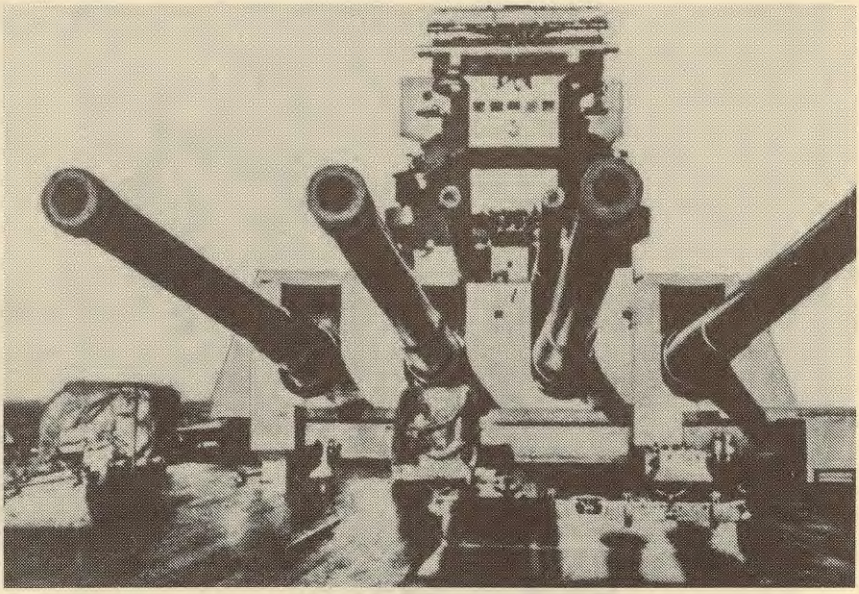


Britu kaujaskuģi parādes ierindā. Priekšplānā «*Nelson*» un «*Rodney*»

un tā pavadoņi 5 iznīcinātāji. Bija paredzēta arī zemūdeņu piedalīšanās — astoņas no tām jau savlaicīgi bija ieņēmušas kaujas pozīcijas.

Britu admiralitātes izlūkdienestam bija izdevies atšifrēt vācu radiosarunas, tādēļ nekavējoties tika organizēts pretpasākums konvoju aizsardzībai.

Viceadmirāļa R. L. Bērneta rīcībā bija smagais kreiseris «*Norfolk*» (9925 t; ar 8x203 mm galvenās artilērijas lielgabaliem) un vieglie kreiseri «*Sheffield*» (9199 t; 8x152 mm) un «*Belfast*» (11 550 t; 12x152 mm).



Britu kaujaskuģis «*Duke of York*»

Kauja notika vētrainā otro Ziemassvētku dienā, kad valdīja polārā nakts.

Britu eskadrai divreiz izdevās uzbrukt ienaidniekam, taču artilērijas duelim izšķiroša rezultāta nebija, kaut trāpījumus bija saņēmušas abas puses un uz «*Norfolk*» izcēlies ugunsgrēks, bet «*Scharnhorst*», spējot ar lielu ātrumu teicami manevrēt, sekmīgi izvairījās, lai gan apšaudē tam bija bojātas radiomērierīces. Britu kuģu radari vācu manevrus izsekoja nepārtraukti.

Pēc otrreizējās apšaudes vācu vienība centās, cik ātri vien iespējams, uzņemot kursu uz dienvidiem, pamest atklātos ūdeņus un sasniegt Altafjordu, taču jau samērā netālu no Norvēģijas piekrastes «*Scharnhorst*» tika uztverts otras britu eskadras radaros. Tā bija izgājusi no Islandes, tajā ietilpa modernais 35 000 t kaujaskuģis «*Duke of York*» (ar 10x356 mm galvenās artilērijas lielgabaliem), kreiseris «*Jamaica*» (8000 t; 12x152 mm) un 4 iznīcinātāji, eskadru komandēja admirālis sers B. A. Freizers. No apmēram 11 km attāluma izšautās britu kaujaskuģa zalves vairākkārt trāpīja mērķi, un sekmīgi bija arī pārējo britu kuģu torpēduzbrukumi. «*Scharnhorst*» sasvērās uz labo bortu un zaudēja ātrumu — no 32 mezgliem uz 8, tomēr turpināja cīņu arī vēl tad, kad «*Duke of York*», apšaudi atjaunojis, deva vēl 10 tiešos trāpījumus vācu kuģim.

Pēc tam vairs praktiski izvairīties vai pretoties nespējīgo pretinieku, no abām pusēm tuvojoties, vairākkārt torpedēja britu iznīcinātāji. Apbrīnojama bija «*Scharnhorst*» izturība — tikai vakarā komandieris Hince deva pavēli atstāt kuģi, taču jau plkst. 19.45, pēc spēcīgas eksplozijas (domājams, ka uzsprāga

katli), kaujaskuģis apgāzās un strauji nogrima. No vētrainajiem ziemeļu polārajiem ūdeņiem izglāba tikai 36 dzīvus palikušos; 1803 vīri, to skaitā kontradmirālis Beijs un kapteinis Hince, savas dzīvības zaudēja.

Admirālis Freizers varēja ziņot, ka gūts stratēģisks panākums un draudi konvojiem vairs nepastāv.

Jau nākamajā dienā — 27. decembrī — Vinstons Čērčils Josifam Staļinam adresētajā telegrammā pavēstīja par admirāļa Freizera vadītā kaujaskuģa *«Duke of York»* paveikto, bet Staļina atbilde bija lakoniska: «spiežu roku».

Pēc gūtās uzvaras britu karakuģi papildināja savus degvielu krājumus padomju bāzēs Kolas pussalā, bet admirālis Freizers saņēma personisku Staļina dāvanu — kažoku un kažokādas cepuri, turklāt padomju valdība viņu apbalvoja ar 1. šķiras Suvorova ordeni. Britu valdība Freizeram piešķīra lorda titulu, bet Norvēģijas karalis Hokons VII, kas atradās emigrācijā, piešķīra tiesības līdzās titulam kā lorda īpašumu minēt ... Nordkapu. (Kopš 1946. gada admirāli tā arī dēvēja: *«Lord Fraser of the North Cape»*.)

Augstus britu impērijas apbalvojumus saņēma arī Bērnets.

Ar šo «Ziemassvētku kauju» tad arī noslēdzās vēl viens kara gads uz jūras.

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

Gunārs Jansons

LATVIEŠI ATSTĀJ ZVIEDRIJU

Šis raksts tapis no izziņu gabaliņiem, kas iegūti dažādos trimdas izdevumos — laikrakstos un grāmatās, arī no ASV avīžu izgriezumiem, ko atsūtījuši laipnie tautieši. Un, protams, no atmiņu stāstījumiem. Par tiem un citiem materiāliem lielais paldies Mirdzai Rozenbergas kundzei — «Gundel» pasažierei un kapteiņa atraitnei, arī Jēkabam Sniķera kungam, kas Amerikā ieradies ar traleri «Skagen». Zviedrijas apstākļu raksturojumam izmantota O. Freivalda un E. Alkšņa grāmata «Latviešu karavīru traģēdija Zviedrijā», kas izdota Kopenhāgenā 1956. gadā.

Zviedrija bija viesmīlīga zeme, kad 1944.—1945. gadā tur ieradās vairāk nekā pieci tūkstoši latviešu, kuri negribēja pieredzēt «baigā gada» atkārtošanos. Lielākā daļa šo bēgļu bija šķērsojusi Baltijas jūru zvejas laivās.

Taču, otrajam pasaules karam beidzoties, baltiešus (Zviedrijā atradās arī lielāks skaits igauņu), kuri bija lūguši politisko patvērumu, sāka uztraukt notikumi, kas liecināja, ka Zviedrijas valsts iestādes varētu būt mazāk viesmīlīgas nekā tautas vairākums. Cenšoties uzsvērt savu neitralitāti (un izpērkot kādus kara laikā izdarītus grēkus), Zviedrija ātri pakļāvās padomju puses prasībām, no kurām daļa tieši skāra Latvijas pilsoņu intereses. Zviedrijā internētie latviešu leģionāri, kuri līdz šim bija dzīvojuši nosacītā brīvībā, tika ieslodzīti aiz dzeloņstieplēm, bet civilie bēgļi — reģistrēti kā

PSRS pilsoņi. Lielā bēgļu laivu flote, kuras īpašnieki tagad atradās Zviedrijā, tika atdota Padomju Savienībai. Zviedru iestādes laivu saimniekiem gan izmaksāja daļēju to vērtību, taču šāda rīcība tikai apstiprināja, ka zviedri saprot, cik nelikumīga ir privātīpašuma nodošana krieviem.

Sākās kreisās preses uzbrukumi baltiešu bēgļiem, komunistu izdevumi pieprasīja viņus deportēt uz dzimteni. Atradās arī dzirdīgas ausis, jo toreiz, četrdesmito gadu beigās (un arī vēlāk!), daudzi zviedri (un ne tikai zviedri!) nespēja saprast, kāpēc latvieši, igauņi un lietuvieši negrib atgriezties savā no zvēriskajiem fašistiem atbrīvotajā dzimtenē. Viņiem šķita, ka tie vai nu sadarbojušies ar vāciešiem, kurus nosoda visa pasaule, un tagad baidās no boļševiku taisnās tiesas, vai arī tie ir tikai labāku dzīves apstākļu tīkotāji, kas nav pelnījuši politiskā patvēruma tiesības.

Pirmais kuģis, ar kuru latvieši atstāja kādreiz viesmīlīgo Zviedriju, izbrauca no Trelleborgas 1946. gada 25. janvārī. Uz tvaikoņa atradās 130 latviešu leģionāri. Šī kuģa vārds bija *«Beloostrov»* un tā pakaļgalā plīvoja sarkanais karogs ar sirpi un āmuru. Kuģis devās uz Liepāju, bet no turienes tā pasažieriem bija lemts tālākceļš uz Sibīriju un Kazahiju. Tiesa, dažus paspēja aprakt jau turpat Liepājā un Rīgā.

Zviedrija bija apmierinājusi padomju atriebības kāri, kaut arī tikai daļēji. Leģionāru izdošana uz daudziem gadu desmitiem apēnoja latviešu pateicību par 1944.—1945. gadā izrādīto atsaucību un izpratni.

Līdz *«Beloostrov»* trapam Trelleborgas ostā latviešu karavīrus veda pa vienam, katru divu zviedru policistu pavadībā. Tālāk tos dzina, sitot ar šauteņu laidnēm un apveltot ar kāju spērieniem, krievisku lamu pavadībā. Daudzi leģionāri, lai netiktu izdoti, jau agrāk bija sevi sakropļojuši, jo civilizētajā pasaulē smagi slimos nav atļauts pārvadāt. Bija arī veiksmīgi vai mazāk veiksmīgi mēģinājumi beigt dzīvi pašnāvībā.

Ievainotos, proti, smagi slimos zviedru iestādes neizdeva, taču bija skaidrs, ka arī viņiem pēc iespējas drīzāk jāatstāj neviesmīlīgā zeme. 1946. gada oktobrī daļu šo karavīru slepeni pārveda uz Lielbritāniju. Braucienu organizēja Bolderājā dzimušais filologs un literatūrkritiķis, trimdas laikrakstu «Londonas Avīze» un «Brīvā Latvija» redaktors Jānis Andrups. Viņam palīdzēja operdziedātājs, arī unikālu atmiņu grāmatu autors Mariss Vētra.

Tikai dažus metrus garā piekrastes zvejas motorlaiva *«Mathilde»* ar 17 cilvēkiem, no kuriem viens bija ļoti smagā stāvoklī, naktī atstāja Lizečilu un Zviedrijas krastu. Pilsētiņā tonakt plosījās liels ugunsgrēks, un osta bija slikti uzraudzīta. Pēc septiņām piedzīvojumiem bagātām diennaktīm laiva piestāja kādā Lielbritānijas zvejas ostā Ziemeļjūras piekrastē. Sākumā braucēji uzdevās par zvejniekiem, taču drīz tika atmaskoti. PSRS pieprasīja leģionāru izdošanu, taču briti nebija tik pakļāvīgi kā zviedri...

Zviedrijā bailes māca ne tikai bijušos leģionārus, bet arī civilos bēgļus.

1947. gada 26. oktobrī Palmbīčā, Floridas štata Atlantijas piekrastē piestāja neliels, tikai 18 m garš motorškoneris ar 25 diezgan panīkuša izskata pasažieriem. Uz tā plīvoja sarkanbaltsarkans karogs. Kuģa vārds bija *«Svea»*, braucēji apgalvoja, ka ieradušies tiešā ceļā no

Zviedrijas un jūrā sabijuši 56 diennaktis. Amerikāņu ierēdņi tika iepazīstināti ar kapteini Pēteri Līci. Kuģītis oficiāli pirkts Zviedrijā par 25 000 kronu. Līdz lēmuma pieņemšanai nelegālos ieceļotājus ievietoja imigrantu apmetnē.

Nākošajā, 1948. gadā, Atlantijas okeānu šķērsoja vismaz 3 kuģi no Zviedrijas ar viesmīlīgākas patvēruma zemes meklētājiem.

1948. gadā Helifeksā Kanādā ieradās motorlaiva *«Capri»* ar 28 braucējiem, kas ceļā pavadījuši mēnesi, pieturot Lielbritānijā un Azoru salās. Puslīdz droši varētu apgalvot, ka šajā braucienā kapteiņa pienākumus bija uzņēmies Mārtiņš Drēziņš, dzimis Kundziņsalā, beidzis Krišjāņa Valdemāra jūrskolu 1937. gadā. Viņš savā mūžā bija pieredzējis daudz. Tvaikoni *«Michael»*, bijušo Latvijas kuģi *«Kangars»*, kas brauca zem Vācijas karoga, 1942. gada aprīlī Norvēģijas piekrastē torpedēja padomju zemūdene. Kuģa pirmais stūrmanis Drēziņš bija viens no nedaudzajiem, kam laimējās izglābties. Brauciens ar bēgļu laivu *«Capri»* nebija viņa pēdējā jūras dēka. Tajā pašā 1948. gadā M. Drēziņš sāka strādāt par pirmo stūrmani uz tvaikoņa *«Ķegums»* — vienīgā kuģa pasaulē, kas šajā laikā vēl kuģoja zem Latvijas karoga. Diemžēl 8. decembrī *«Ķegums»* gāja bojā Francijas piekrastē; laimīgā kārtā visa komanda izglābās.

1948. gada 21. jūlijā kādā ostā pie Bostonas ASV piestāja divmastu motorburinieks *«Gundel»*, kas attālumu no Gēteborgas Zviedrijā veicis 46 diennaktīs, neskaitot vienu ilgstošu pieturu. Divdesmit metru garais kuģīša korpuss būvēts no ozola plankām Dānijā pirms 55 gadiem. Kapteinis Jānis Rozenbergs (dzimis Tūjas pagastā) pārvedis pāri okeānam 28 cilvēkus, starp kuriem atradās septiņi bērni 2—12 gadu vecumā. Viņš arī uzrādīja *«Gundel»* karoga pagaidu apliecību, ko izdevusi Latvijas sūtniecība Lielbritānijā, kuģim 13 dienas Duvrā gaidot, lai norimst vētra. Motorburinieks septiņas diennaktis dreifēja vētrā Biskajas līcī, bet pēc tam vētru pārlaida rietumos no Bermudu salām. Bija sācis aptrūkt pārtikas, tomēr viss beidzās laimīgi. Braucējus ievietoja Bostonas imigrantu novietnē, kur viņiem bija jāuzturas četri mēneši.

Kapteinis Jānis Rozenbergs bija beidzis Rīgas jūrskolu 1907. gadā. Viņam liela jūras prakse — vairāk par 40 gadiem uz dažādu valstu kuģiem gandrīz vai visās pasaules jūrās. 1928. gadā kapteinis dibināja Šanhajas latviešu biedrību, 1935. gadā atgriezies Latvijā un uzcēlis māju Pabažos, bet 1944. gada septembrī no dzimtenes atvadījies Pāvilostā, lai kopā ar ģimeni meklētu patvērumu Zviedrijā. *«Gundel»* bija pēdējais kuģis, uz kura Jānis Rozenbergs bija kapteinis. Vēlāk viņš bija stūrmanis uz ASV piekrastes kuģiem.

Par *«Gundel»* un tās pasažieriem diezgan plaši rakstīja ASV presē. Viens no iemesliem: motorburinieks piestājis vietā, kur Ziemeļamerikas kolonizācijas sākumā 1620. gadā piebraucis amerikāņu vēsturē populārais ieceļotāju kuģis *«Mayflower»*. Laikraksti latviešu bēgļus nosauca par «modernajiem piligrimiem». Sabiedriskā doma tiem bija labvēlīga, tomēr likums jāievēro, un tas nepieļāva ieceļošanu Savienotajās Valstīs, pārkāpjot nelielās imigrācijas kvotas (ikgadējo iebraucēju skaitu) un citus noteikumus. Pēc dažiem mēnešiem

visi latvieši, kā *«Gundel»*, tā arī *«Svea»* pasažieri, saņēma pagaidu uzturēšanās atļaujas ar tiesībām strādāt un tika no imigrantu cietumiem atbīvoti. Atļaujas izkārtot palīdzēja tā dēvētie veclatvieši, kuri ASV bija ieradušies jau pēc 1905. gada notikumiem Latvijā. Viņi par saviem tautiešiem iemaksāja iestāžu pieprasīto drošības naudu (parasti apmēram 500 dolāru par cilvēku). Latviešu bēgļu atbrīvošanā un legalizēšanā lielu atbalstu sniedza arī ASV Kongresa loceklis, vēlākais valsts prezidents un sazvērestības upuris Džons Kenedijs.

«Gundel» atpirka kāds amerikānis, kuram iepaticies 1893. gadā būvētais «retroburinieks», un viņš izmantoja to par peldošu vasarnīcu. Vēlāk viņš to uzdāvināja Kuģniecības vēstures muzejam Mistikas pilsētiņā Konektikutas štatā. Nav zināms, vai *«Gundel»* joprojām ir šī muzeja eksponāts.

Nekas noteikts, ne braucēju skaits, ne kuģa vadītājs, ne ierašanās ostā, diemžēl nav zināms par Lielbritānijas bijušo mīnu traleri *«Walnut»*. Skaidrs ir tikai tas, ka ASV šis no Zviedrijas izbraukušais bēgļu kuģis nav ieradies, bet, domājams, piestājis kaut kur citur Amerikas kontinentā.

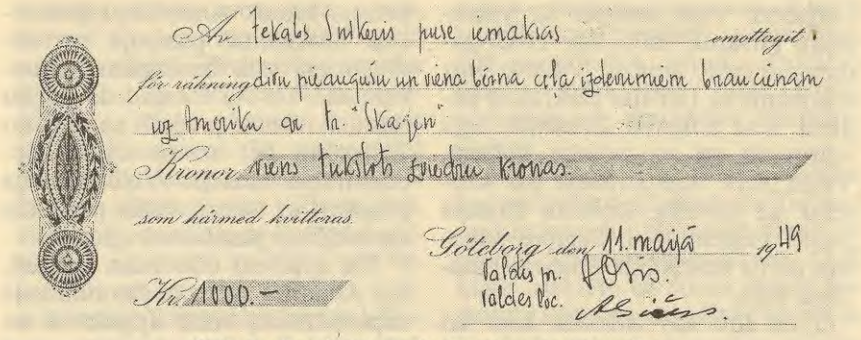
1949. gada 4. jūlijā Bostonā atkal piestāj kuģis ar Latvijas karogu un bēgļiem no Zviedrijas — šoreiz ne tikai ar latviešiem, bet arī ar igauņiem un poļiem. Tas ir tvaikonis, 1905. gadā Vācijā būvētais zvejas traleris *«Skagen»*. Ap 40 m garo kuģi dzen 400 ZS tvaika mašīna. Apvienojot līdzekļus, Zviedrijā to nopirkuši desmit bēgļi. Daļa naudas iegūta arī no eventuālajiem kuģa pasažieriem: par «biļeti uz Ameriku» ģimenei jāmaksā 2000, bet vientuļam braucējam — 700 zviedru kronas. Izbraukšana no Zviedrijas tiek organizēta pilnīgi legāli, par to pat raksta Zviedrijas latviešu avīzītē.

Uz Ameriku grib doties 86 braucēji, taču Lizečilas ostas kapteinis pēc iepazīšanās ar kuģi atļauj ar to doties jūrā tikai 30 personām. Pēc dažādām dēkām uz *«Skagen»* tomēr uzkāpj 84 dvēseles, trīs mēnešus veco Ritu Kurcbaumu ieskaitot.

Vienīgā *«Skagen»* pietura ir Korka Īrijā, kur tvaikonis uzņem 120 tonnas akmeņogļu, ūdeni un pārtiku. Okeānu bez vētras pārbraukt neizdodas, ceļā paiet vairāk par 3 nedēļām. Amerikā braucēji piestāj dienvidos no Keipkoda zemesraga, pēc tam, gar krastu braucot, līdz ceļojuma mērķim Bostonai. *«Skagen»* kapteinis ir K. Valdemāra jūrskolas 1941. gada absolvents Andrejs Osis.

Pie Bostonas ugunskuģa (peldošās bākas) bēgļu tvaikonis uzņem loci, kas to, ziņkārīgu motorlaivu pavadītu, ieved ostā. Kuģim liek noenkuroties netālu no krasta, uz tā kopā ar žurnālistiem uzkāpj imigrācijas ierēdņi. Amerikāņu varas vīriem situācija jau pazīstama, viņi saskaita braucējus, sastāda protokolus un aizbrauc, neatstājuši pat sargus. Sagaidītāju laivas joprojām riņķo ap *«Skagen»*. Viena atved pienu bērniem. Nākošajās dienās bēgļus kā parasti ievieto imigrantu apmetnē. Bet *«Skagen»* vēlāk pārdod lūžņos par 3000 dolāriem.

1949. gadā Atlantijas okeānu šķērso vēl divi kuģi no Zviedrijas, kas abi piestāj Helifeksā Kanādā. Viens no tiem ir divmastu (ar palīgmotoru?) burinieks *«Amanda»*. Ne par šo kuģi, ne tā pasažieru skaitu un brauciena norisi, diemžēl, nav izdevies atrast precīzākas ziņas. Neko tuvāku nevaram pastāstīt arī par



Kvīts par iemaksāto naudu braucienam uz Ameriku

burinieka «*Amanda*» kapteini J. Andersonu. (Ir zināms, ka 1939. gadā K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu absolvējis Jēkabs Andersons. Uzvārds ļoti izplatīts, tādēļ apgalvot, ka viņš bijis minētā bēgļu kuģa kapteinis, pagaidām nav pamata.)

Otru kuģi sauc «*Sarabanda*», un tā kapteinis bija Voldemārs Jurjaks, cilvēks, kuram daudzi pateicību parādā vēl par braucienu uz Zviedriju. «*Sarabanda*» dažādos avotos nosaukts gan par «vecu angļu karakuģi», gan mīnu traleri. Arī braucēju skaits uzrādīts dažāds: 285 vai 263 personas. Lai nu kā, bet šeit aprakstītajos braucienos tas bijis pasažieru rekordskaits, tātad kuģis bijis lielāks par parastu mīnu traleri.

«*Sarabanda*» bija devusies jūrā 25. jūlijā un atstatumu no Gēteborgas līdz Helifeksai veica 26 diennaktīs. Kuģis uz iecerēto patvēruma zemi atveda dažādu tautību bēgļus, latviešu viņu vidū bija tikai ap simtu.

Kuģa kapteinis Voldemārs Jurjaks dzimis Ventspilī. Mācījies Ventspils jūrskolā un K. Valdemāra jūrskolā Rīgā. 1937. gadā viņš dienēja obligātajā karadienestā — bija jaunmatrozis Mīnu divizionā Daugavgrīvā. Pēc dienesta beidza Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasi K. Valdemāra jūrskolā Rīgā, bet skolu absolvēt nepaspēja, jo Latvija tika okupēta. 1940.—1941. gadā viņš bija tvaikoņa «*Rīga*» stūrmanis, bet vācieši kuģa komandu atlaida. Kara beigās V. Jurjaks kļuva par «profesionālu» vācu un krievu blokādes lauzēju — bēgļu laivu vadītāju no Kurzemes uz Gotlandi Zviedrijā. Desmitiem riskantu braucienu, simti Baltijas jūrai pārvestu cilvēku! Pēc Kanādas pavalstniecības iegūšanas V. Jurjaks pabeidza savu jūrniecisko izglītību un strādāja par kapteini uz pasažieru kuģiem starp Kanādu un Meksiku.

1950. gada 29. augustā Bostonā piestāja «*Masen*» — ceturtais un pēdējais kuģis uz ASV. Tas bija pārbūvēts mīnu traleris, kuram pirms Atlantijas brauciena tika ielikts jauns 400 ZS dīzeļmotors. Ceļš no Falkenbijas ostas prasījis tikai 25 diennaktis, ieskaitot pieturu Azoru salās. Negadījums notika jau Bostonas ostā, kad «*Masen*» manevrējot atdūrās pret liela preču kuģa stūres lāpstu un ielauza bortu. ASV imigrācijas dienesta pārziņā nonāk vēl 114 iebraucēji bez vīzām.

«*Masen*» kapteinis bija Jānis Skalbe, rakstnieka Kārļa Skalbes

brāļadēls. Viņš mācījies K. Valdemāra jūrskolā, taču līdz 1940. gadam nebija to beidzis. Vasarās bijis stūrmanis uz Latvijas piekrastes kuģiem. Kad nokļuvis Zviedrijā, bijis stūrmanis arī uz zviedru kuģiem. Vēlāk ASV viņš strādāja par kapteini uz latvieša Roberta Briezes zvejas kuģiem — J. Skalbes nākošais darba devējs bija *«Masen»* pasažieru vidū.

Līdz šim nav izdevies kaut ko vairāk uzzināt par motorlaivu vai kuģīti *«Volo»*, kas arī piestājis Helifeksā Kanādā. Iespējams, ka to vadījis K. Valdemāra jūrskolas 1937. gada absolvents, tālbraucējs kapteinis Vilis Auns.

1950. gada decembrī Argentīnā ieradās neliels zviedru piekrastes tvaikonis *«Elfdalen»* ar 93 pasažieriem, to skaitā 28 latviešiem. Okeāna un ekvatora šķērsošana prasījusi 3,5 mēnešus.

Rakstā minētie 10 kuģi vai laivas neapšaubāmi nav visi, kas šķērsojuši vai mēģinājuši šķērsot Atlantijas okeānu no 1947. līdz 1950. gadam, jaunu, viesmīlīgāku patvēruma zemi meklējot.

Kur palikuši tie 7 vai 8 latvieši, kas šajos gados sastapti Gibraltārā nelielā buru laivā, un teikušies esot ceļā no Zviedrijas uz ASV? Droši vien braukuši arī citi. Klusībā braukuši un, iespējams, klusībā arī pazuduši...

1950. gadā ASV likumdošanā parādījās baltiešu bēgļiem labvēlīgāki noteikumi, un tika palielinātas iecelošanas kvotas. Amerikāņu vēstniecība Stokholmā paziņoja par atvieglotiem vīzu izsniegšanas noteikumiem. Uz ASV tagad devās jau tūkstoši trimdas latviešu ne tikai no Zviedrijas, bet arī no citām Rietumeiropas zemēm. Viņi jau bija pasažieri uz īstiem, visām prasībām atbilstošiem pasažieru kuģiem.

Tie aptuveni 600 mūsu tautieši, kas Atlantiju šķērsoja šim nolūkam nepiemērotos, slikti apgādātos un pārslogotos kuģīšos, pakļāva sevi ilgstošām grūtībām un ļoti lielam riskam. Taču apstākļi uz *«Gundel»* vai *«Skagen»* bija daudzkārt labāki, nekā pārblīvētā lopu vagonā ceļojot uz Sibīriju. Nāve Atlantijas viļņos šiem braucējiem šķita pieņemamāka par moku pilnu bojāeju PSRS tundrās vai tuksnešos.

Pilnīgāku šo bēgļu kuģu braucienu pārskatu varētu iegūt ASV un Kanādas arhīvos un bibliotēkās, tomēr pagaidām tas nav iespējams. Daudzi to gadu ieceļotāji aizklīduši kur kurais, daudzu vairs nav šai saulē. Tādēļ braucienu dalībnieku liecības šodien grūti sameklējamas. Tai okeānā, kuram nav otra krasta, devušies bēgļu kuģu kapteiņi Vilis Auns (1909—1991), Mārtiņš Drēziņš (1912—1991), Voldemārs Jurjaks (1914—1988), Pēteris Līcis (1913—1991), Andrejs Osis (1912—1977), Jānis Rozenbergs (1885—1957) un Jānis Skalbe (1909—1986).

Arvis Pope

KUĢA MŪŽS

Kuģa mūžs, ja likteņspēki tā jūras gaitām bijuši labvēlīgi un ļāvuši godam nokalpot ilgus gadus, ietver arī sava laikmeta iezīmes. Šāds tvaikonis bija *«Jānis Rainis»*, kas 35 gadus bija piederīgs Latvijas flotei.

Kuģis nebija vairs gluži jauns, kad tas nonāca Latvijā. 1933. gadā angļu tvaikoni *«Berksdale»* nopirka Fricis Grauds un deva vārdu *«Everolanda»*. Kuģa pirmais kapteinis bija A. Kuzņecovs. 30. gadu otrajā pusē tvaikonis galvenokārt kuģoja Baltijas, Baltajā un Ziemeļjūrā. Veica arī vairākus reisus pāri Atlantijas okeānam uz Haiti pēc cukura kravas Anglijai.

Sākoties II pasaules karam, *«Everolanda»* kuģoja tikai Baltijas jūrā. Pēc Latvijas okupācijas 1940. gadā kuģis kursēja starp PSRS un Vācijas ostām. Pārvadāja galvenokārt «savas» kravas. Atpakaļceļā no Vācijas parasti gāja balastā. 1940. gada 30. novembrī tvaikoni nacionalizēja un vēlāk iekļāva Latvijas Valsts jūras kuģniecībā.

1941. gada 2. aprīlī *«Everolanda»* kapteini K. Sleju nomainīja E. Liberts. Kad karš sasniedza Latvijas teritoriju, tvaikonis bija remontā Mīlgrāvja kuģu remonta rūpnīcā. Par kuģa kapteini iecēla P. Pusuli, kurš vēlākajos kara gados gāja bojā Kaspijas jūrā. Pirms tam viņš bija kapteinis uz tvaikoņa *«Mariampole»*. Šo kuģi, lai aizšķērsotu kuģu ceļu Daugavā, nogremdēja upes grīvā.

1941. gada 27. jūnija vakarā *«Everolanda»* bija kuģu karavānā, kas atstāja Rīgas ostu. Nākamajā rītā tā sasniedza Pērnavu. Lai izbrauktu cauri Monzunda šaurumam, bija jāsamazina kuģu iegrime. *«Everolanda»* nostājās blakus motorkuģim *«Vtoraja Pjatiletka»*, no kura sāka bērt labību kuģa pirmajā rūmē. Pēc tam tvaikonis caur Monzundu devās uz Tallinu. Jūlija sākumā kuģi nodeva Baltijas jūras kuģniecībai un tam piešķīra kara transporta numuru — Nr. 552.

Tallinā *«Everolanda»* vēl uzņēma kravu: pirmajā rūmē — kviešus, otrajā — miltus, konservus. Kuģim bija jāved arī pasažieri — apmēram 500 mobilizētie igauņi. Papildus tam pieāķēja lielu jūras baržu, piekrautu ar zemūdeņu akumulatoriem.

1941. gada 5. jūlijā *«Everolanda»* kuģu karavānā izbrauca no Tallinas uz Ļeņingradu. Nākošajā dienā iepretim Kundai ap pulksten 12.00 kuģis uzskrēja uz mīnas, tomēr komanda spēja to uzsēdināt uz sēkļa. Uz kuģa igauņu vidū sākās panika. Daudzus sprādziena vilnis iemeta jūrā. Jūrnieki meta ūdenī glābšanas riņķus, dēļus. III stūrmanis A. Kārkliņš pa virvi nolaidās uz baržas un no turienes sāka glābt cilvēkus. Tomēr daudzi noslīka.

Sākās darbs pie kuģa glābšanas. Jūrnieki no brezenta un matračiem izveidoja plāksteri un uzlika to caurumam. Darbs ilga trīs dienas. Piebrauca igauņu kuģis *«Ryno»*, kas uzņēma mobilizētos igauņus.

10. jūlijā karakuģis novilka tvaikoni no sēkļa. Kuģis, sasvēries uz priekšgalu, devās uz Ļeņingradu. 14. jūlijā tas sasniedza gala mērķi. Tvaikoni noenkuroja ostā. Komanda nakšņoja uz kuģa, jo strādāja dažādus darbus krastā. Lai palielinātu drošību, kuģa klāju, virsbūves noklāja ar baļķiem, smilšu maisiem. Tas noderēja, jo ziemā *«Everolandu»* apšaudīja vācu artilērija un to trāpīja vairāki šāviņi.

1942. gada novembrī kuģi pacēla no grunts un nākošajā ziemā tas bija dokā, kur aiztaisīja caurumus pirmās rūmes kreisajā bortā. Visus pārējos kara gadus *«Everolanda»* tā arī nostāvēja Ļeņingradā.

Kuģa komandu izveda no Ļeņingradas. Daudzus jūrniekus iesauca sarkanajā armijā. 43. gvardes divīzijā bija III stūrmanis A. Kārkliņš, matroži K. Zarakovskis, E. Sēlēns.

Frontē krita I stūrmanis E. Liberts, II stūrmanis V. Dimze, kurinātājs J. Grivsis.

1945. gada 3. martā Baltijas jūras kuģniecība tvaikoni *«Everolanda»* atdeva Latvijas Valsts jūras kuģniecībai. Jūlijā kuģi remontēja Ļeņingradā Kanonieru rūpnīcā. Materiālu trūkuma dēļ to veica nekvalitatīvi un nepilnā apjomā. No 1945. gada 21. jūlija kuģis bija ekspluatācijā. Tas veica braucienus ar reparācijas kravām no Vācijas uz PSRS.

1946. gada 5. septembrī tvaikoni *«Everolanda»* ar PSRS Jūras flotes ministra pavēli Nr. 384 pārdēvēja par *«Jānis Rainis»*.

Nedaudz vēlāk kuģis sāka vest akmeņogles no Polijas uz Latvijas ostām. Divus gadus tā kapteinis bija E. Tomsons. 1949. gada 19. janvārī tvaikoni sāka kapitāli remontēt Rīgas kuģu remonta rūpnīcā. Nomainīja klājus, starpsienas, ārējo apšuvumu. Uzstādīja jaunus tvaika katlus, jaunu galveno dzinēju. Remonts ilga piecus gadus. Pēc tā kuģi ekspluatēja Baltijas jūras kuģniecība, jo vietējo kuģniecības organizāciju, saimnieciski eksperimentējot, iekļāva vienotā Baltijas jūras kuģniecībā.

1958. gadā to saņēma Latvijas Valsts jūras kuģniecība. Kuģa kapteinis bija E. Tomsons. 1959. gada rudenī sākās remonts, kura uzdevums bija krāšņu apkuri ar oglēm nomainīt pret šķidro kurināmo. Remonts ilga 10 mēnešus. Pēc tam kuģis veda kravas uz dažādām Eiropas ostām. 1960. gada beigās kuģis veica reisu: Rīga — Roterdama — Savona — Aleksandrija — Konstanca — Varna — Nikolajeva.

1968. gada beigās tvaikonis *«Jānis Rainis»* veica pēdējo reisu Ventspils — Liverpūle. Atgriežoties Rīgā, kuģa karogu nolaida kapteinis J. Mežapuķe. Tvaikoņa korpusu metāllūžņos sagrieza Kuģu sagriešanas bāzē Bolderājā. Tā noslēdzās vēl kāda Latvijas kuģa vēsture.

Aigars Miklāvs,
Rīgas vēstures
un kuģniecības muzeja
Kuģniecības nodaļas speciālists

TVAIKA MAŠĪNU UZVARAS GĀJIENS

Kad 18. gadsimta beigās angļu zinātnieks Džeimss Vots izgudroja tvaika mašīnu, šis notikums pašos pamatos izmainīja visu turpmāko rūpniecības attīstības gaitu. Izcilais atklājums visai būtiski skāra arī jūrniecību.

Jau 1736. gadā anglis Džonatans Halls saņēma patentu tvaika kuģim ar dzenratiem kuģa aizmugurē. Taču īstus panākumus eksperimentos ar tvaikoņiem 1772. gadā pirmajiem izdevās sasniegt franču zinātniekiem Dusironam un Perjē. Tomēr šo kuģu jauda izrādījās pārāk maza.

Nedaudz vēlāk — 1781. un 1783. gadā — franču aristokrāts marķīzs Žofruā Dabans, pēc aicinājuma inženieris, uzbūvēja divus kuģus. Pēdējais, kuru sauca par *«Pyroscaph»*, spēja 15 minūtes virzīties pret Sēnas upes straumi. Taču arī šī kuģa ātrums bija pārāk mazs.

1783. gadā amerikānis Džons

Fičs saņēma patentu un 1787. gadā uzbūvēja savu pirmo tvaikoni, kurš spēja attīstīt 4,85 km/h lielu ātrumu. Taču kuģa liktenis bija traģisks. Pirmajā reisā tam uzsprāga tvaika katls. Džona Fiča otrais kuģis, kuru viņš uzbūvēja 1790. gadā, spēja uzņemt 12,87 km/h lielu ātrumu.

1801. gadā mehāniķis Viljams Simingtons uzbūvēja pasaulē pirmo tvaika velkoni «*Charlotte Dundas*», kas pārvadāja baržas pa kanālu.

1803. gadā Roberts Fultons Francijā konstruēja savu pirmo tvaikoni, bet tas diemžēl gāja bojā. Neradis atbalstu saviem nodomiem, R. Fultons pārcēlās uz ASV, kur 1807. gadā veiksmīgi uzbūvēja kuģi «*North River Steambot*» («*Clermont*»), kurš darbojās satiksmes līnijā Ņujorka — Olbani. R. Fultons pirmais izmantoja hidrodinamiskās pretestības aprēķinu, projektējot kuģi. Toties pirmais, kas ar savu tvaikoni uzdrošinājās iziet jūrā, bija kapteinis M. Rodžerss ar kuģi «*Phoenix*». Tas notika 1809. gadā, un kuģa konstruktors bija inženieris Džons Stīvenss.

1818. gadā pirmais tvaikonis, kas šķērsoja Atlantijas okeānu, bija «*Savannah*». Šis kuģis izmantoja arī buras. Bet pirmais tvaikonis, kas Atlantijas okeānu pārkuģoja tikai ar tvaika mašīnu, bija angļu tvaikonis «*Sirius*». Tas notika 1838. gadā.

Sākumā tvaikoņus būvēja kā tādus kuģus, kuriem jāpalīdz buriniekiem ieiet un iziet ostās, jāizved tie cauri šaurumiem un kanāliem, vārdu sakot, — kā velkoņus. Tas attiecināms gan uz Džonatana Halla patentu, gan arī uz citiem vēlākajiem projektiem. Par tvaikoņu galveno priekšrocību uzskatīja to labo manevrēšanas spēju. Jaudai bija jābūt tādai, lai varētu vilkt vai stumt kuģus un baržas. Šo apsvērumu dēļ tvaikoņi sāka izplatīties tieši upju kuģniecībā.

1850. gadā Anglijai bija aptuveni 600 upju un 700 jūras tvaikoņu, Vācijai — 180 un 77, Francijai — 250 un 170, bet Krievijai — 92 upju un 56 jūras tvaikoņu.

Šie dati liecina, ka gandrīz visās tālaika lielvalstīs, izņemot Lielbritāniju, upju tvaikoņi bija pārsvarā.

Tomēr galvenais, kas ietekmēja un veicināja tvaikoņu būvēšanu, bija to ātrums.

Tvaika mašīnu pilnīgu izmantošanu uz kuģiem varēja sākt tikai 1834. gadā, kad S. Holls izgudroja virsmas kondensatoru, kas ļāva tvaika katlu ekspluatēt bez pārtraukumiem. Pirms tam nosēdumu dēļ, kas veidojās uz tvaika katla sieniņām, ik pēc 4 diennaktīm kurtuvi vajadzēja apdzēst, lai nokasītu katlakmeni. Tā bija visai nepatīkama procedūra, kas prasīja 24 līdz 26 stundas darba. Pēc šā izgudrojuma tvaikoņi kļuva daudz neatkarīgāki no buru aprīkojuma, tātad arī no vēja.

Tvaika mašīnām darbojoties, rodas vibrācija. Savukārt vibrācijas dēļ koka apšuvums un konstrukciju savienojošie elementi izlogās un kuģa korpuss kļūst ūdenscaurlaidīgs. Lai to novērstu, kuģu konstruktori sāka meklēt citus kuģu būves materiālus. Koku aizstāja dzelzs. 1822. gadā Č. Napīrs uzbūvēja pirmo tvaikoni, kura korpuss bija pagatavots tikai no dzelzs.

Taču radās cita problēma. Bija nepieciešams nodrošināties pret korpusa dehermetizāciju. Lai kuģis nenogrimtu, korpusu sadalīja vairākos ūdensnecaurlaidīgos nodalījumos. 1834. gadā pēc šāda principa tika uzbūvēts kuģis «*Harry Gowen*».

Šis jauninājums stipri paaugstināja kuģu peldspējas. Turklāt izrādījās, ka, lietojot dzelzi kā konstruktīvo materiālu, kuģa svars bija tikai 20—30% no ūdensizspaida, turpretim koka kuģiem tas bija 50% no ūdensizspaida.

Tomēr problēmas vēl nebija galā. Dzelzs, piemēram, stipri ietekmēja kompasa rādījumu, tā arī rūsēja, tāpēc bija jāatrod līdzekļi, kā to novērst. Par spīti šiem un citiem trūkumiem dzelzs un vēlāk — tērauds deva iespēju būvēt lielākus un kravietilpīgākus kuģus. Par tvaikoņu priekšrocībām var spriest, ielūkojoties tabulās, kur apkopoti dati par dažiem transatlantiskajiem reisiem būvētajiem tvaikoņiem un buriniekiem 19. gadsimtā.

Tvaikoņi, kas būvēti 19. gs.

Būvēšanas gads	Nosaukums	Valsts	Materiāls	Garums (m)	Kravietilpība (BRT)
1825.	*Curacao*	Holande	koks	38,8	438
1831.	*Isabella Segunda*	Spānija	koks	48,8	1 370
1837.	*Sirius*	Anglija	koks	54,5	703
1841.	*Great Western*	Anglija	koks	64,8	1 320
1848.	*Clyde*	Anglija	koks	65,0	1 354
1857.	*Franklin*	Vācija	dzelzs	97,5	3 440
1863.	*Washington*	Francija	dzelzs	105,0	3 408
1866.	*Ville de Paris*	Francija	dzelzs	113,4	3 327
1882.	*Elbe*	Beļģija	dzelzs	128,0	4 510
1889.	*Augusta Victoria*	Vācija	tērauds	140,2	10 500
1893.	*Campina*	Vācija	tērauds	183,0	12 952
1897.	*Kaiser Wilhelm der Grosse*	Vācija	tērauds	190,5	14 349
1900.	*Deutschland*	Vācija	tērauds	202,0	16 502

Burinieki, kas būvēti Vācijā 19. gs.

Būvēšanas gads	Tips	Nosaukums	Garums (m)	Kravietilpība (BRT)
1858.	barka	*Deutschland*	54,0	876
1865.	pilnkuģis	*Eugenie*	47,6	712
1870.	barka	*Dorothea*	58,0	1 033
1875.	pilnkuģis	*Wilhelmina*	59,0	877
1881.	barka	*Adelaide*	66,1	1 317
1885.	barka	*Birma*	69,3	1 550
1889.	pilnkuģis	*Siam*	75,7	1 758
1894.	pilnkuģis	*Peru*	83,9	2 198
1895.	piecmastu barka	*Potosi*	112,0	4 026
1902.	piecmastu pilnkuģis	*Preussen*	124,2	5 081

19. gadsimts bija intensīvas burinieku un tvaikoņu «cīņas» laiks. Konkurences rezultātā tika pilnveidoti gan tvaikoņi, gan burinieki. Piemēram, slavenie angļu tējas klīperi, kuru uzplaukuma periods bija no 1860. līdz 1870. gadam. Tomēr beidzamo un izšķirošo triecienu buriniekiem deva Suecas kanāla izbūve 1869. gadā, kas ievērojami saīsināja ceļu uz Indiju un Ķīnu, taču diemžēl tikai tvaikoņiem. Burinieki šo kanālu izmantot nevarēja. Lai gan ātrākie no klīperiem varēja attīstīt pat 21 mezglu lielu ātrumu, ar tvaikoņiem tie vairs nespēja konkurēt. 1890. gadā sākās burinieku noriets.

Ja 1870. gadā pasaules tirdzniecības flotes tonnāža bija 15 miljoni reģistra tonnu un tikai 3,5 miljoni tonnu vai 23% no tām bija tvaikoņu tonnāža, gadsimta mijā vācu flotē tvaikoņu tonnāža jau bija 65%, bet angļu flotē pat 87% no kopējās tonnāžas.

Konkurence norisinājās arī starp pašiem tvaikoņiem — sacentās kuģi ar dzenratiem un kuģi ar dzenskrūvēm.

Nav zināms, kam pirmajam radās doma uz kuģiem lietot dzenratus. Skaidrs ir tikai tas, ka 1813. gadā anglis Bjūkenans izgudroja kustīgās dzenratu lāpstiņas, bet 1829. gadā Gollanens un Morgans izstrādāja ideālo dzenratu formu — regulāru desmitstūri.

Dzenskrūvi kuģniecībā 1793. gadā pirmais piedāvāja franču zinātnieks Poktons, bet 1827. gadā matemātiķis Fredgolds izstrādāja dzenskrūves matemātisko teoriju.

1796. gadā Dž. Fičs uzbūvēja pirmo kuģi ar Arhimeda skrūvi. 1803. gadā eksperimentus ar dzenskrūvi veica Stīvenss. 1838. gadā F. Smits uzbūvēja tvaikoni *«Archimede»*, kurš bija pirmais kuģis ar dzenskrūvi, kas šķērsoja Atlantijas okeānu.

Viens no iemesliem, kāpēc tvaikoņi ar dzenratiem cieta sakāvi konkurencē uz jūras, bija to lielais jutīgums pret slodzēm, ko izraisa jūras straumes un viļņi. Turklāt dzenratu darbības efektivitāte bija lielā mērā atkarīga no kuģu iegrimes.

Savu apogeju divu veidu tvaikoņu «spēkošanās» sasniedza 1849. gadā, kad Lielbritānijas admiralitāte veica izmēģinājumus, lai pārbaudītu, kurš no piedziņas veidiem ir efektīvāks. Izmēģinājumos piedalījās divi kuģi — *«Niger»* un *«Basilin»* — ar 400 ZS tvaika mašīnas jaudu katrs. Tvaikonis *«Niger»* bija aprīkots ar dzenskrūvi, bet *«Basilin»* — ar dzenratiem. No kuģa uz kuģi tika pārsviesta trose, pēc tam tie sāka iet pretējos virzienos. Rezultātā *«Niger»* vilka *«Basilin»* 1 jūdzi ar 1,466 mezglu lielu ātrumu.

1861. gadā uzbūvēja pēdējo transatlantisko tvaikoni ar dzenratiem. Tā nosaukums bija *«Scottie»*. Dzenratu tvaikoņi tika izspiesti no jūras, bet upju kuģniecībā tie samērā mazās iegrimes un labo manevrēšanas spēju dēļ vēl saglabāja savu iepriekšējo stāvokli.

Jūrniekiem tvaikoņu ieviešana galvenokārt deva laika ietaupījumu. Tvaikoņi bija ātrāki un nebija tik atkarīgi no laika apstākļiem kā burinieki. Toties sakarā ar dzelzs pielietojumu kuģu būvē palielinājās to izmēri un kuģu vadīšana kļuva aizvien grūtāka. Toties manevrēšanas spējas, lietojot tās mehāniskās piedziņas, palielinājās.

Tvaika mašīnas uz kuģiem uzveda jaunas specialitātes jūriniekus — kuģu mehāniķus. Bija ne-

pieciešama arī mašīnu apkalpes komanda, kuras skaits dažkārt pārsniedza pusi no visas kuģa apkalpes.

Tvaika mašīnu ieviešana jūrnieku dzīvi vērta komfortablāku un drošāku, tomēr radīja arī sarežģījumus — komplicētā kuģu ekspluatācija no jūrniekiem prasīja aizvien vairāk zināšanu. Tālab arī šai periodā tika dibināts daudz jaunu jūrskolu, kuras gatavoja kvalificētus jūrniekus darbam ar sarežģītajām kuģa iekārtām.

Un tomēr, neraugoties uz daudzajām papildproblēmām un grūtībām jūrnieku darbā, tvaika mašīnu uzvara bija izšķirošs pavērsiens kuģniecības attīstībā.

(Pēc jūrniecības literatūras materiāliem)

Oļegs Timms,
Latvijas Jūras akadēmijas students

SATIKSMES MINISTRIJAS JŪRNIECĪBAS DEPARTAMENTS

Krišjāņa Valdemāra ielā 63
Rīga, LV-1142
Tel. 322498
Fax 334892

SATIKSMES MINISTRIJAS ZVEJNIECĪBAS DEPARTAMENTS

Krišjāņa Valdemāra ielā 63
Rīga, LV-1142
Tel. 323877
Fax 334892

KAPTEINIS TODE

Pirmskara jūrniecībā viņš bija slavens vīrs — daudz pieredzējis, jūrās rūdījies vecā kaluma kapteinis. Pie viņa braucu par stūrmani uz diviem kuģiem. Pirmoreiz uz *«Katy»* astoņpadsmit gadu vecumā. Toreiz vecais Baltijas vācietis Tode mani ievadīja stūrmaņa pienākumos. No *«Katy»* aizgāju karadienestā uz tralera *«Imanta»*. Pēc dienesta turpināju mācīties jūrskolā. Braucu uz lielajiem tālkuģiem par pirmo stūrmani. Tad apprecējos un kādu laiku paliku malā. Bet kāds darbs gan kuģiniekam var aizstāt jūru?

Un tā es atkal satiku savu veco, sirmo kapteini Todi. Viņa rīcībā bija kuģis ar lepnu nosaukumu *«Rīga»*. Salīgu par otro stūrmani, un pamazām sāku «kāpt augšup».

Todi atceros kā ļoti atsaucīgu, sirsnīgu cilvēku. Kā kapteinis viņš bija bargs un prasīgs. Liels augumā, baltu galvu — jau ar izskatu vien viņš visiem iedvesa bijāšanu. Kā daudzi vecie jūrnieki viņš diez ko neuzticējās modernajai tehnikai. Viņš, piemēram, vairāk paļāvās uz paša ņemtiem malas bāku uguņu peilējumiem nekā radista nestiem radiopeilējumiem. Tāpat viņš neticēja maniem aprēķiniem, kad ar sekstantu pēc zvaigznēm noteicu kuģa atrašanās vietu. Viņš tikai tēviškīgi un miermīlīgi uzlika mērījumiem savu lielo īkšķi un teica: «Nu, gut, gut. Apmēram jau te mēs esam.» Domāju, tā nebija augstprātība, bet drīzāk gan mērķtiecīga audzināšana, lai es, jauns stūrmanis, pirms laika nekļūstu pārgudrs. Atceros viņu arī kā neparasti mierīgu un nosvērtu vīru, kas nezaudēja galvu ne vētrā, ne miglā.

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

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

Tomēr reiz miglā mūsu *«Katy»* Ķīles kanālā sadūrās ar pretimbraucošu kuģi. Tad gan vecais Tode sita savu kokzoļu zābaku pret tiltiņa klāju un vāciski lamājās. Uz tiltiņa,

kā jau tas pieņemts ejot caur Ķīles kanālu, stāvēja locis. Migla bija bieza un balta, un priekšgalu no tiltiņa nevarēja saredzēt. Kā rēgi kanāla malā garām slīdēja koku un māju silueti. Locis pa radio saņēma ziņu, ka mums pretī nāk milzīgs pasažieru laineris. Kā jau parasts, spiedāmies, cik iespējams, pie labā krasta, lai palaistu pretimbraucošo milzeni garām. Es stāvēju pie mašīntelegrāfa. Tode sauca priekšgalā stāvošajam matrozim, lai vēro, un tiklīdz miglā pamana uguni, lai zvana. Ar kuģa svilpi devām regulārus miglas signālus.

Drīz vien priekšā izdzirdām varenus rēcienus, kas strauji tuvojās. Nu jau rešņie, grandošie rēcieni bija turpat mūsu mastu augstumā. Tad no miglas iznira arī uguņu virknes, un lielais laineris lēni slīdēja mums garām un jau pēc mirkļa pazuda aizmugurē miglas biežņā. Locis deva komandu: «Lēnu gaitu uz priekšu, stūri pusbortu uz kreiso», lai mūsu kuģi ievadītu kanāla vidū un turpinātu ceļu. Ausīs vēl aizvienu vibrēja aizejošā milzeņa baigie sirēnas rēcieni, te pēkšņi miglā izdzirdām garu pīkstienu. Priekšgalā matrozis no baka uztraucies kliedza: «Priekšā kuģis!» un nodimdināja trīs sitienus ar kuģa zvanu. Bet mūsu kuģis šai brīdī jau griezās iekšā kanālā un nebija vairs noturams un pagriežams atpakaļ.

Locis nolēma palaist pretimbraucēju gar labo pusi un deva divus īsus pūtienus ar tvaika svilpi, kas nozīmē, ka griežamies uz kreiso pusi. Bet pretimnācējs pēc vispārpieņemtiem noteikumiem griež tik uz labo pusi un dod vienu pīkstienu. Šai mirklī abi kuģi kā divi giganti brakšķēdami sagrūdās ar krūtīm kopā. Ar inerci šļūkdami, krakšķot un šķindot, tie lēnām spiedās viens otram garām. Mūsu «*Katy*» bija lielāks, lādēts ar augstu klāja stenceļu kravu, vācu kuģis bija zemāks. Berzdamies ar savu tilta kreiso spārnu gar mūsu augstajām klāja stutēm, tas atplēsa sev komandtilta spārnu ar visiem sānuguņiem. Mums aplauza stutes un abi kuģi ar saskrāpētiem un priekšgalā iebuktētiem korpusiem palika stāvot kanālā līdz rīta gaismai. Uz abiem bija loči, kuri pēc likuma ir atbildīgi par brauciena drošību kanālā. Mūsu kapteinis Tode tikai dabūja kādu sirmu matu vairāk.

Labi, ka kuģi nesadūrās ar priekšvadņiem. Tad sekas būtu milzīgas, un abi paliktu turpat kanālā pusnogrimuši. Tikām cauri vienīgi ar pamatīgu treniņu aukstasinībā.

Kapteinis Tode man atmiņā saistās ar skolas laika priekšstatiem par vecā Stendera tēlu — tāds liels, sirms, latviešiem labu vēlošs un lielā mērā latviešiem arī piederīgs «grosfāters». Mēness naktīs viņš mēdza uznākt uz komandtiltiņa, laikam jau vecajam vīram lāgā nenāca miegs. Spārnā nosēdies, viņš prašņāja par manu dzīvi. Stāstīja, ka labprāt paliktu malā, iegādātos mājiņu, turētu suņi un vistas, esot jau diezgan vētru izbaudīts. Kāpēc viņš šo vēlēšanos nebija piepildījis? Laikam jau dēla un meitas skološana prasīja līdzekļus. Tā viņš arī neieguva ne māju, ne cūciņu, ne vistas, jo pasaulē sākās lielie juku laiki, un Tode īsi pirms kara repatriējās uz Vāciju, kur drīz mira.

Es kļuvu kuģa «*Rīga*» kapteinis. Bet no Todes man par piemiņu vēl aizvien glabājas viņa lielā kuģu signālgrāmata.

Jānis Krēsliņš,
pensionēts kapteinis

DIŽAIS VELKONIS «CERĪBA»

Pirmskara gados Rīgas ostā kustība bija daudz dzīvāka nekā šodien. Kuģi un kuģīši pa Daugavu rosīgi virzījās augšup un lejup. Ostas krastmalā gan neredzēja tādus modernus milzeņus kā tagad, nebija gigantisko konteinerpārvadātāju, toties visa ostas krastmala bija no vienas vietas pieblīvēta ar nelielu tvaikoņu un varenu burinieku rindām. Daudzi kuģi bija noenkurojušies Daugavas vidū, gaidīdami, kad atbrīvosies vieta krastmalā pie steķiem. Skanēja lielo kuģu sirēnas un mazo velkoņu svilpieni. Tie šaudījās starp kuģiem, pievezdami un aizvilkdami liellaivas ar kravu. Kuģu un burinieku augsto mastu galos plīvoja visdažādāko valstu karogi. Rīgas krastmalā iepretim pilij bija pasažieru kuģu piestātne, kur pēc saraksta pienāca skaistie, baltie pasažieru kuģi no Vācijas, Zviedrijas un Polijas. Eksportostā pie saldētavām iekrāva eksportam Latvijas sviestu un bekonu. Tur apstājās Londonas refrižeratoru kuģi, uz kuriem vismaz puse komandas bija latviešu zēni. Eksportostas tālākajā galā kuģos lādēja pēc sveķiem smaržojošas priežu plankas un dēļus, kurus gar krastmalu pie kuģiem pieveda ar zirdziņiem. Otrie stūrmaņi skaitīja planku vezumus un strīdējās ar žīdiem, kuri savas firmas interesēs mēģināja šmaukties. Piemēram, vienu un to pašu jau saskaitīto un piereģistrēto vezumu, stūrmanim nemanot, tāds veikalnieks lika vest tālāk uz nākošo kuģi, un tur vezums tika ieskaitīts kravā vēlreiz. Viņa firmai nu vedums divkārtīgs, bet Beļģijā vai Anglijā, kravu izkraujot, stūrmanim jāplēš mati par neizprotamo iztrūkumu.

Visā šai kņadā kā zvirbulis starp lielajiem kuģiem šaudījās arī velkonītis, uz kura man kādu laiku iznāca kuģot.

Pienāca 1945. gads. Pēckara pavasara dienās osta bija izpostīta un visa Rīgas krastmala tukša kā tuksnesis. Kuģi aizvesti kur kurais. Velkonis *«Cerība»* bija palicis tikai tāpēc, ka pusgrimis rēgojās Daugavas vidū. Kuģis ar skrūvi bija aizķēris kādu mīnu, kuras vēl ilgi pēc kara slēpās Daugavas dibenā, atgādinot par karu un nāvi. Velkonim bija norauts viss pakaļgals. No nelielās komandas divi bija nosisti, bet kapteinis ievainots noturējies pie skursteņa, kas vēl aizvien bija virs ūdens.

Ostai bija nepieciešams kaut viens velkonis, un tā nu *«Cerība»* tika izcelta no samērā paseklas vietas Bolderājas pusē un nogādāta Cīzes kuģu būvētavas krastā uz steķiem. Velkoni daudzmaz atjaunoja, pierīkoja jaunu pakaļgalu, kaut cik sačubināja tvaika katlu un krāsni. Rāvāmies trijās maiņās, bet tad fabrikā pienāca ārkārtēja pavēle — velkonim jābūt gatavam dažās dienās. Bija sācies spējš atkusnis, bija pamats baidīties, ka strauja ledus iešana varētu sagāzt pār Daugavu uzbūvēto koka spraišļu tiltu Valdemāra ielas galā, tur, kur tagad atrodas Vanšu tilts. Remonts kavējās, jo trūka materiālu — misiņa, bronzas un babīta. Nu kā pēc burvju mājiena viss atradās, un pēc nedēļas pa brusēm slidinājām *«Cerību»* lejā no ledus atbrīvotajā Remontrūpnīcas krastmalā. Turpat krastā bija atvestas bunkurogles. Mehāniķis Alfrēds Arājs eļļoja mašīnu, kurinātājs sāka sildīt katlu. Es sagādāju

nepieciešamo inventāru. Mūs gaidīja gigantisks darbs, mazajam velkonim vajadzēja uzlauzt ledu lejpus tilta visā Daugavas garumā.

1945. gada ziema bija skaudra, visu laiku stiprs sals, un tad pēkšņi iestājās ļoti silts laiks. Daugavas grīvā ledus bija pamatīgs, taču bija saņemta ziņa, ka upes augšgalā ledus sācis kustēties. Kad tvaiks bija pacelts, sākām malt ledu turpat Remontrūpnīcas kanālā. Nekas tomēr nesanāca. Kuģis gan krakšķēja un brakšķēja, ar priekšgalu grūžoties ledus vākā, bet tikai pa metram vien lauzāmies uz priekšu. Tika izsauktas sapieru karaspēka daļas. Mīnētāji gāja pa ledu un ik pēc desmit metriem ielika āliņģī tolu. Tad āliņģus spridzināja. Tā mocījāmies laukā no Mīlgrāvja kanāla, lai tiktu Daugavā. No Cīzes kuģu būvētavas līdz Kundziņsalai kūlāmies visu dienu. Pie Mangaļostas steķa mūs jau gaidīja ogļu kaudze bunkura uzpildīšanai. Tad devāmies uz augšu pa Daugavu.

Visu nakti ne minūtes pārtraukuma. Ja nākošajā dienā tikšot līdz tiltam, dabūšot prēmiju. Tā mums solīja, jo valdīšana bija ne pa jokam nobijusies, ka ledus var sagraut steigā celto neizturīgo koka tiltu. Pontontilts bija izjaukts, dzelzceļa tilts uzspridzināts, un vienīgi šis koka tilts savienoja abus Daugavas krastus. Arī mēs, protams, sapratām stāvokļa nopietnību, un darījām, ko varējām. Ar pusspēku atpakaļ, ar pilnu spēku uz priekšu, un tā pa metram vien, pa metram tik uz priekšu. Lai atlauztie ledus gabali nesasaltu un nesablīvētos, tos nācās izdzenāt.

Nākošā diena bija spoži saulaina. Bijām tikuši iepretim Kundziņsalai. Ogles pieveda tieši uz ledus, jo bunkuri atkal bija tukši. Un *«Cerība»* jau nebija nekāds ledlauzis. Visu laiku baiļojos, ka tikai neielaužam kuģa korpusu.

Korpuss izturēja, toties kapteiņa piere gan ne. Daudz netrūka, ka šis brauciens man būtu pēdējais. Notika, lūk, kas: kuģi vada, rokām automātiski turot stūri vidusstāvoklī, jo citādi, triecoties atpakaļgaitā pret stūres plāksni, to varētu salauzt. Un tad no visas šīs ledus laušanas operācijas nekas neiznāktu. Bet to nu staļinlaika valdīšana mums nemūžam nepiedotu. Tāpēc, dodot komandu «ar pusspēku atpakaļ», veikli sagriezu lielo stūres ratu vidusstāvoklī un turēju cieši rokās. Bet laikam gan aizmugurē gadījās kāds milzu ledus gabals, kas ar triecienu izgrūda stūres plāksni uz sāna, un stūre, sažņaugta rokās, pēkšņi drāzās uz labo pusi, norāva mani zemē un ar stūres rata špagām norībināja pa pieri. Nogāzts zemē stūres mājā, ar asiņainu pieri laikam izskatījos visai dramatiski. Un tomēr nezaudēju pat samaņu. Izdzirdis matroža izmisuma saucienu, ka kapteinis nosists, augšā uzdrāzās mehāniķis. Piecēla mani kājās, ar ledus ūdeni nomazgāja seju. Rēta bija pamatīga. Vēl tagad, pēc 40 gadiem, redzama.

Kuģi matroža uzraudzībā atstājuši ledū, abi ar mehāniķi aizgājām malā, kur skolā bija ierīkots sanitārais punkts. Tur manu pieri sašuva, un varējām iet un lauzties tālāk savā ledus braucienā. Iepretim elevatoram, kur upē ietek Rīgas kanalizācijas notekūdeņi, ledus jau bija stipri čagans un dzeltens. Vēlu vakarā nonācām līdz tiltam, kur steidzām attīrīt gar tilta koka balstiem sastrēgušās ledus kaudzes.

Savu uzdevumu brašais velkonis *«Cerība»* bija godam izpildījis. Tikai apsolīto prēmiju gan nedabūjām.

Remontrūpnīcas un Upju flotes pārvaldes priekšnieki nevarēja vienoties, kuram jāmaksā. Toties man un mehāniķim vēlāk piešķīra medaļu «Par darba varonību Lielā Tēvijas kara laikā».

Tālākās gaitās *«Cerība»* vilka plostus gar Doles salu un Rīgu uz Mīlgrāvja kokzāģētavu. Skaistajās vasaras dienās, lēnā garā stūrējot, varēja nosauļot brūnu muguru. Aizmugurē slīdēja gara baļķu karavāna, ar ķēdēm sasieta posmos, kuru bija ap simtu. No krasta raugoties, mēs atgādinājām puskilometru garu brūnu čūsku, kas spraucas caur tilta posmiem. Nebija arī šis darbs bez savas garozas. Karavāna tik gara, ka dažreiz asti nemaz neredz. Cik tur vajag, lai aizķertu kādu pontona izcilni. Tomēr trakā ledus laušana nepalika bez sekām. Mūsu kurinātājam Kuļikovam tā maksāja dzīvību.

«Cerība» bija vecs, steigā atjaunots velkonis. Reģistra pārbaudes tolaik rīkoja neregulāri. Cik reižu mehāniķis Remontrūpnīcas vadītājiem pieprasīja tvaika katla remontu un pārbaudi, bet ikreiz saņēma atteikumu — šoreiz vēl ne, gan paspēs. Un tā arī pienāca liktenīgais brīdis. Reiz *«Cerība»* pie Remontrūpnīcas steķa dabūja vieglu triecienu. Pēkšņi mašīnrūmē briesmīgi sāka šņākt tvaiks. Izrādījās, ka ir lūzusi un notrūkusi drošības vārstuļa čuguna caurule. Karstais gaiss gāzās mazajā mašīnrūmē. Mehāniķis tūliņ izlēca ārā, bet kurinātājs Kuļikovs, bēgdams no svilinošās gaisa strūklas, vispirms aizslēpās aiz mašīnas, bet, nevarēdams tvaika strūklu savaldīt, skrēja pa trepēm augšā, un tvaiks viņu apdedzināja. Uzskrējis uz klāja, viņš, kliegdams: «Deg, deg!», ielēca pār bortu ledus aukstajā ūdenī. Slimnīcā viņš nomira nevis no apdegumiem, bet no plaušu karsoņa. Tad gan Remontrūpnīcas vadība steigā kārtoja reģistra dokumentāciju. Nolauzto čuguna cauruli nodeva laboratorijā, kur izpētīja, ka čuguns pārvērties par grafītu un caurule tikai brīnumainā kārtā vēl turējusies uz pusmilimetra maliņām.

Tagad viena instance rādīja uz otru, mani un mehāniķi Arāju vairākkārt sauca uz prokuratūru, bet, kad izmeklēšana, vainīgo tā arī īsti nenosakot, bija galā, velkoni steigšus ielika dokā un izremontēja. Taču jaukais un dzīvespriecīgais krievu puisis no viņsaules vairs nebija atsaucams. Uz solījumiem un cerībām vien nespēja pastāvēt pat dižais velkonis *«Cerība»*.

Jānis Krēsliņš

TIE, PAR KURIEM KLUSĒTS...

LATVIEŠU STŪRMAŅU GRUPAS PIRMAIS PĒCKARA IZLAIDUMS

Bija 1945. gada pavasaris. No Rīgas vācieši sen jau padzīti, vienīgi Jelgavā reizēm dzirdēja tālšāvēju lielgabalu dārdus, jo «Kurzemes cietoksnis» stingri turējās. Bet Rīgā, Kronvalda bulvāra jūrskolā, pulcējās jaunekļi no visām Latvijas malām, arī no Maskavas un citām Savienības pilsētām. Diemžēl Latvija atkal bija kļuvusi par Padomju Sa-

vienības sastāvdaļu. Un tomēr — visam par spīti — mēs gribējām būt jūrnieki.

Topošo jūrskolnieku vidū varēja sastapt arī puišus, kuri, slēpjoties Rīgas jūrskolā, gribēja sagaidīt kara beigas, izbēgt no iesaukšanas frontē. Vēl Pārdaugavā nebija uzstādītas karātavas vācu ģenerāļu pakāršanai, kad visi šie «sprukstiņi» no jūrskolas bija jau aizbēguši. Pēc gadiem dažu labu satikām, kas bija kļuvis par nekaunīgu oberu restorānā, cits — gandrīz vai Centrālā tirgus šefs. Daļa izklīda pa lauku sētām un nokļuva kolhoznieku godā. Bēguļotāju vidū bija arī režīma nākamie upuri — Sibīrijas vergi, par kuriem tā arī ticamu ziņu mūsu rīcībā nav.

Mācības Rīgas jūrskolā sākās martā. Vispirms gājām 6 mēnešu sagatavošanas kursos 7. un 8. klases mācību atkārtošanai. Viss tapa militarizēts — mūs ieskaitīja par kursantiem ar obligātu dzīvošanu un ēšanu skolā. Tikām sadalīti pa specialitātēm — stūrmaņu un mehāniķu vados un rotās. Kursi notika latviešu valodā — dienā 6 stundas mācībām un 4 stundas skolas remontam, kara postījumu likvidēšanai.

Iestājoties jūrskolā, mēs zinājām, ka gribam kļūt par jūrniekiem, par kuģu vadītājiem. Varbūt jau kāds sapņoja par kapteiņa mundieri... Taču ļoti daudz ko mēs pat nenojautām. Bez šaubām, mēs nevarējām zināt par PSRS bruņošanās nolūkiem nākotnē, lai gan karš jau beidzās ar sabiedroto koalīcijas uzvaru. Daudzi no mums zināja par bijušo kārtību Krišjāņa Valdemāra jūrskolā pirms kara. Te, protams, bija pavisam kas cits. Rīgas jūrskolā kā militarizēta tipa slēgtā mācību iestādē paralēli mūsu specialitātei slepenībā tikām gatavoti arī par kara flotes virsniekiem. Faktiski mēs dzīvojām kazarmās. Visa jūrskolnieku ikdiena ritēja pēc armijas un flotes reglamenta prasībām. Pie armijas dzīves mūs radināja neskaitāmie virsnieki, sākot ar rotas komandieri un beidzot ar daudziem pasniedzējiem. Bijām formas tērpos, bet bez uzplečiem. Pēc sagatavošanas kursiem 1945. gada augustā likām eksāmenus un nokļuvām kursantu kārtā. Tobrīd mūs sadalīja pa specialitātēm — blakus stūrmaņu un mehāniķu—dīzelistu (pirmo reizi PSRS tieši Rīgā apmācības uzsāka šai specialitātē) aroda apguvei, radās iespēja mācīties arī par hidrotehniķiem un kuģu remontētājiem, un daži no mūsējiem pārgāja apgūt tos. Katrā nodaļā sākotnēji bija divas grupas — latviešu un krievu. Latviešu stūrmaņu grupā bija 33 kursanti.

Nebijām necik ilgi mācījušies, kad mūs kā teļus, ko bez iepriekšēja brīdinājuma atrauj no govs pupa, atrāva no mātes valodas. Ierodoties pēc ziemas brīvdienām, sirmais un labsirdīgais kapteinis Grotiņš (pirmskara Liepājas jūrskolas direktors, kurš mums mācīja ievadu jūras praksē un navigācijā) paziņoja: «Ja s vami dolžen govoriķ po ruski.» Nespējām nojaust, ka krieviski būsim spiesti runāt turpat visu darba mūžu — vienalga, Latvijā vai Tālajos Austrumos. Tikai aizejot pensijā no Latvijas Jūras kuģniecības, varējām sākt domāt un runāt latviski.

Pirmajos divos kursos mācības latviešu valodā notika tikai vispārizglītojošos priekšmetos vidusskolas kursa apjomā. Praksi un grupu vadīja tālbraucējs kapteinis Straupmanis, bet takelāžas darbus mācīja tālbraucējs kaptenis Klīgers. Pēc vidusskolas mācību programmas ek-

Pirmajā kursā — Elmārs Staļģis (3. rindā pirmais no kreisās), Laimonis Kļaviņš (3. rindā trešais no kreisās) un Edgars Miska (2. rindā otrais no kreisās)

sāmenu nokārtošanas 3. kursā speciālo mācību priekšmetu lekcijas lasīja tikai krievu valodā. Mācību grāmatu nebija. Lai vajadzētu mācīties un konspektēt krieviski, latviešu grupā «ieskaitīja» 5 kursantus krievus. (3. kursa mācību sākumā latviešu grupā bijām palikuši tikai 15 kursanti. Pārējos dažādu iemeslu dēļ atskaitīja: nesekmība, disciplīnas pārkāpumi, politiskā biogrāfija.)

Dienā mācības notika sešas līdz astoņas stundas, vakarā — ierindas mācība un pašmācība klasē pēc vakariņām. Tikai sākot ar 4. kursu, tika iekārtoti 2 kabineti — elektronavigācijai un militārajai apmācībai.

Aplami domāt, ka Rīgas jūrskolai sākotnēji nebija nekā kopīga ar bijušo K. Valdemāra jūrskolu. Mēs atradāmies Kronvalda bulvārī 6, izmantojām veco bibliotēku un mācību līdzekļus — jūras tabeles, sekstantus, zvaigžņu globusus, burinieku maketus un daudz ko citu.

Vasarā jūras prakse notika uz kuģiem Baltijas un Kaspijas jūrā, kā arī uz mācību kuģa Baltajā un Barenca jūrā. Lai gan jāmācās bija daudz un nopietni, laika personiskai dzīvei, pats par sevi saprotams, atlika. Prieki, mīlestība — nu viss kā jaunībā. Daudziem kursa biedriem sadevām palamas — «krots», «pēda», «degunradzis», «bandīts», «dižais». Skolā darbojās pūtēju un estrādes orķestris, sporta sekcija. Sportā mēs guvām īpašus panākumus — jūrskolnieki izcīnīja čempiona titulu sambo cīņā ne tikai Rīgas, bet Latvijas mērogā. Varēja nodarboties arī ar boksu un vingrošanu. 12 kursanti piedalījās Latvijas sporta delegācijas sastāvā 1945. gada augustā Fizkultūras svētku parādē Maskavā, Sarkanajā laukumā. Skolas estrādes orķestris savukārt guva trešo godalgu Rīgā. Vissavienības jūrskolu pašdarbības skatē Ļeņingradā latvieši piedalījās ar Pē-

Pēc 2. kursa beigšanas pirms došanās praksē uz Kaspijas jūru

tera Pētersona lugu «Kas kaitēja man dzīvot dižas jūras maliņā!» Latviešu valodā inscenētais uzvedums ar komponista Induļa Kalniņa mūziku, Lāčplēša un Melnā bruņinieka cīņu skatiem, gaismu spēlēm ieguva 1. vietu, radot lielu izbrīnu slāviskajā publikā. Vispār no 1945. gada līdz 1949. gadam Rīgā nebija tādu kultūras un sporta pasākumu, kuros nepiedalītos jūrskolas kursanti.

Visām mācībām un izpriecām reiz pienāk gals — valsts eksāmeni. 1949. gada augustā mēs šķīrāmies no skolas, no draugiem, ar kuriem bijām dalījuši priekus un bēdas, mainījušies špikeriem un gudrojuši, kā izkulties no izsaukšanas pie tāfeles pirmdienās. Bija skumji un reizē arī priecīgi. Varējām doties darbā, par kuru bijām sapņojuši vēl būdami īsajās bikšelēs.

Pēc valsts eksāmeniem 6 mēnešus stažējāmies kara flotē, iegūstot rezerves jaunākā virsnieka pakāpi. Pēc tam divas trešdaļas kursantu norīkoja Tālo Austrumu kuģniecībā uz Vladivostoku, Sahalīnu, Kamčatku, kur sakarā ar to, ka lielākajai latviešu daļai ārzemju braucienu vīzas nepiešķīra, bija jādodas kabotāžas reisos Japāņu, Ohotskas, Beringa jūrā, Kamčatkas Klusā okeāna piekrastē un Arktikā. Šai darbā vajadzēja nostrādāt piecus gadus, jo skolas laikā tika iegūts nepieciešamais stāžs darba diplomu saņemšanai un visi varēja uzsākt savas gaitas kā diplomēti stūrmaņi. Atgriežoties Latvijā, galvenokārt strādājām tehniskajā flotē vai uz Atlantijas kuģiem tāljūru zvejnieku statusā, kur bija ļoti nepieciešami vietējie diplomētie kapteiņi un stūrmaņi. Ārzemju braucieniem vīzas izdeva tikai 50. gadu beigās un 60. gadu sākumā.

Katram dzīve un darba apstākļi veidojās individuāli un ne visi trīspadsmit kļuvām par tālbraucējiem kapteiņiem. Pagāja daudzi gadi, un kā katram braucienam pienāk gals, tā arī aktīvajam darbam flotē. Viens skatās uz savu pēdējo navigācijas karti Tālajos Austrumos, cits — Baltijas ostā.

«Noliec mašīnas telegrāfu uz «Stop!». Kā «debesu mūzika» pienāk atbilde no mašīnu nodaļas — «Stop!» — Stop! «Ej pensijā! Priecājies par bērniem un mazbērniem, satiecies ar skolas biedriem!» — to esam dzirdējuši vairākkārt. Sen jau vairs neesam visi trīspadsmit. Tie, par kuriem lika aizmirst. Puiši, kuri pirmie pēckara gados nāca turpināt latviešu jūrnieku tradīcijas, kaut gan padomju likumi tiem neļāva pieredzēt Latvijas Republikas flotē ierasto kārtību un darba ritmu. Žēl!

Vai grūti pierast pie citas dzīves? Ko lai dara, jūrniekiem daudz kas ir citādi nekā krasta ļaudīm. Mums nakts sākas ar saules rietu (kuģošanas likums), tad jāieslēdz gājiena ugunis, lai gan vasarā tas nemaz nebūtu vajadzīgs. Ziema sākas 1. novembrī (kravas marka), bet pavasaris — 1. aprīlī (kravas marka). Tagad viss citādi. Un ir labi, ka varam priecāties par tiem jaunekļiem, kuri sāk jūrnieka gaitas atmodas laikā zem sarkanbaltsarkanā karoga. Mēs esam to sagaidījuši. Tie, par kuriem klusēts.

Rīgas jūrskolas latviešu stūrmaņu grupas pirmais pēckara izlaidums (1949. g.) šodien

1. Arkādijs Cvetkovs — nav zināms
2. Ādolfs Glazovskis — tālbraucējs kapteinis, pensionārs
3. Laimonis Kļaviņš — tālbraucējs kapteinis, pensionārs
4. Edgars Miska — tālbraucējs kapteinis, miris darbā loča dienestā 1989. gada septembrī
5. Jānis Papeļuks — tālbraucējs kapteinis, pensionārs
6. Sergejs Poikāns — kapteinis, I grupas invalīds
7. Elmārs Staļģis — tālbraucējs kapteinis, pensionārs
8. Dzintars Šakalis — stūrmanis, traģiski gājis bojā Ķīnā 1951. gadā
9. Ilmārs Tilla — stūrmanis, traģiski gājis bojā Tālajos Austrumos 1953. gadā
10. Jānis Valpēteris — kapteinis, pensionārs
11. Ilmārs Vasjukevičs — nav zināms
12. Igors Vītols — tālbraucējs kapteinis, Skultes ostas priekšnieks
13. Aleksandrs Zdanovskis — tālbraucējs kapteinis, traģiski gājis bojā ugunsgrēkā Baltijas jūrā 1976. gada 1. janvārī

Laimonis Kļaviņš, Elmārs Staļģis, pensionēti kapteiņi

LIKTEŅGRIEŽOS

Atdzimuši Latvijas Jūras Spēki. Pamazām veidojas arī to flote — ārvalstu dāvinājums. Arī 1919. gadā ar pirmā pasaules kara trofejas vācu karakuģa pielāgošanu aizsākās Latvijas Jūras Spēku vēsture. Tomēr jau 1924. gadā Saeima pieņēma lēmumu par jaunu karakuģu būvi, un pēc diviem gadiem Latvijas rīcībā bija divas modernas zemūdenes «Ronis» un «Spīdola».

No 1926. līdz 1941. gadam — tik ilgs bija šo karakuģu mūžs. Latvijas zemūdenes neizdarīja nevienu agresīvu šāvienu un nenogremdēja nevienu kuģi. Tā bija miermīlīga, tikai aizsardzībai domāta kaujas tehnika, kaut arī tās spējas bija visai ievērojamas.

1939. gada oktobrī pēc Padomju Savienības karabāžu ierīkošanas Latvijas teritorijā mūsu armijas un Kara flotes liktenis jau būtībā bija izšķirts. Tagad, zinot vēstures turpmākos pavērsienus, tas ir tik acīmredzami. Taču katrs laiks vispirms ir jāizdzīvo. Tobrīd Latvijas kara jūrnieki vēl nezināja, ko nesīs rītdiena. Ar nezūdoša rūgtuma smeldzi šo neziņas un šaubu laiku atceras «Roņa» virsnieki — zemūdenes komandieris komandkapteinis Hugo Legzdiņš un leitnants Austris Ķirsis, kurš 1939. gadā tikko bija absolvējis Latvijas karaskolas flotes nodaļu, bet pēc kara dzīvoja Vācijā un Itālijā, tagad — ASV, Sietlā.

Ir fakti un norises, to vidū arī visai svarīgas, ko stāstījumu autori katrs atceras un vērtē citādi. Austris Ķirsis, piemēram, raksta, ka «Ronis» vajadzības gadījumā būtu varējis laist darbā arī torpēdas. Hugo Legzdiņš uzsver, ka pēc remonta Liepājas dokos torpēdu uz «Roņa» nav bijis.

Atmiņas ir atmiņas, un kopš toreizējiem notikumiem aizritējuši gari gadi. Varbūt absolūto patiesību reiz pasludinās vēsturnieki. Galvenais tomēr ir tas, ka nodomātā bēgšana no krievu apsardzes Liepājas ostā nenotika, tāpēc bija vai nebija bruņojums — tas neko neizšķīra. Latvijas Kara floti faktiski iznīcināja, un, kā to apliecina arī abu virsnieku atmiņstāstu fragmenti, dramatisks bija gan kuģu, gan jūrnieku liktenis.

ZEMŪDENES «*RONIS*» PĒDĒJAIS BRAUCIENS

Zemūdeņu dienests allaž bijis sevišķas romantikas un traģikas apvīts. Zemūdene ir ļoti dārga un bīstama bruņoto spēku vienība — bīstama kā ienaidniekam, tā pašai zemūdenes apkalpei. Katrs zemūdenes apkalpes loceklis apzinās, ka kara laikā tikai katram ceturtajam zemūdeņu dienesta vīram ir cerība palikt dzīvam. Pārējie var aiziet bojā šausmīgā nāvē. Tomēr zemūdenēm ir izcila nozīme savas zemes aizsardzībā.

Kā savos vēstures sējumos liecina Dr. Edgars Andersons, jau pirms I pasaules kara Liepājā bijusi krievu zemūdeņu bāze, kur pasaules kara sākumā vēl bijušas četras krievu zemūdenes. 1917. gada augustā pie Liepājas bojā aizgāja 1915. gadā būvētā 360 tonnu (iegremdētā stāvoklī 470 t) zemūdene *Ag. 14,* kas bija bruņota ar vienu 57 mm lielgabalu un 8 torpēdaparātiem un pārvietojās ar 13/11 mezglu ātrumu. Neatkarīgās Latvijas valsts pirmsākumos kādu laiku bija nodoms šo zemūdeni izcelt, salabot un ieskaitīt topošajā Latvijas Kara flotē, bet šo nodomu drīz atmeta kā nereālu.

Interesanta ir nelielās Latvijas Kara flotes vēsture, kuras sākumu varam datēt ar Jūras spēku rotas dibināšanu pie 2. Vidzemes divīzijas 1919. gada 16. jūlijā un ar Jūras nodaļas dibināšanu pie Latvijas armijas štāba 1919. gada 10. augustā. 10. augustu vēlāk svinēja kā Latvijas Kara flotes dibināšanas dienu.

Jau 17. augustā nodaļu pārdēvēja par Jūras daļu ar Krasta aizsardzības un Mīnu iznīcināšanas flotili. 1920. gada 8. martā bija jauna nosaukuma maiņa. Jūras daļu pārdē-

vēja par Jūras pārvaldi ar Krasta aizsardzības divizionu un Traleru divizionu. 1921. gada 12. jūnijā ierindā ieskaitīja izcelto un pārbūvēto vācu mīnu traleri *M-68*, iesaistot to par lielgaballaivu un mīnu licēju, un dodot vārdu *«Virsaitis»*, kas kļuva par Latvijas Kara flotes flagkuģi. Ierindā iesaistīja arī vācu atstāto velkoni, ko 1922. gadā nosauca par *«Artilēristu»* un nodeva Krasta artilērijas pulkam. 1924. gada 27. jūnijā flotes vienības pārdēvēja par Jūras krastu aizsardzības eskadru, kurā sākumā ietilpa *«Virsaitis»*, Jūras aviācijas nodaļa un motorlaiva *«Komēta»*. 1925. gada 1. maijā mācības sāka jaundibinātā Flotes instruktoru skola, ko uzskatu par vienu no vislabākajām Latvijas militārajām skolām. Tā deva kara flotei augsti kvalificētus, profesionālus instruktorus visās kara flotei vajadzīgajās specialitātēs. Tās pēdējais izlaidums bija 1933. gadā.

Dr. Andersona grāmata «Latvijas bruņotie spēki un to priekšvēsture» pagaidām, šķiet, ir vienīgais plašākais avots, kur apkopotas ziņas par Latvijas Kara floti. Grāmatā norādīts, ka sevišķi nopelni Latvijas Kara flotes izveidošanā ir slavenās grāfu Keizerlingu dzimtas atvasei — admirālim Arhibaldam Keizerlingam. Ar šā Latvijas valstij lojālā baltvācieša ierosmi Latvijas Saeima 1924. gada 11. martā pieņēma 1923. gadā iesniegto Latvijas Kara flotes būvprogrammu. Vispirms izveidoja īstermiņa programmu četriem gadiem ar nodomu iegādāties divas zemūdenes, divus mīnu tralerus aizžogotājus, sešas jūras lidmašīnas un 500 mīnu. Mīnas ražoja Latvijā, bet karakuģi un hidroplāni bija jāpasūta Anglijā vai Francijā. Lai gan angļus uzskatījām par saviem sabiedrotajiem, sadarbība ar viņiem bija grūta. Par piedāvātajiem pasūtījumiem viņi prasīja ļoti augstas cenas, bet viņu piegādātie materiāli bieži bija vājas kvalitātes un bojāti. Angļi arī kategoriski atteicās pieļaut latviešu inspekciju kuģu būves laikā un nevēlējās apmācīt latviešu kara jūrniekus. Franču prasītā maksa bija daudz mazāka, tomēr pusotras reizes lielāka nekā cena, ko maksāja Francijas valdība par līdzīgiem kuģiem un zemūdenēm. Franči arī pieļāva latviešu inspekcijas un apmācīja četrus latviešu virsniekus un divus instruktorus zemūdeņu vadībai.

Kā liecina Dr. Andersona sniegtie dati, Latvijas Kara ministrija parakstīja līgumu ar franču kuģu būvētavām *«Augustin Normand»* Havrā un *«Societe anonyme des Ateliers et Chantiers de la Loire»* Nantē par divu zemūdeņu būvi 644 800,- Ls. vērtībā un divu mīnu traleru aizžogotāju būvi par 1 556 600,- Ls. 1926. gada 1. jūlijā Nantē ūdenī ielaida pirmo Latvijas zemūdeni *«Ronis»*, un 1. oktobrī Havrā ūdenī ieslīdēja otra zemūdene *«Spīdola»*.

Šīs zemūdenes bija tolaik modernā *Loire-Simonet* tipa — ar 395 t tilpumu virs ūdens un 524 t tilpumu zem ūdens, 14 jūras jūdžu ātrumu virs ūdens un 8—9 (vai pat 10) zem ūdens. Tās bija bruņotas ar vienu 75 mm zenītlielgabalu, 2 ložmetējiem un 6 torpēdu aparātiem (diviem stacionētiem priekšgalā, diviem grozāmiem priekšgalā un 2 grozāmiem aizmugurē). Sešas 450 mm *Whitehead* torpēdas bija ielādētas torpēdu aparātos un 2 torpēdas bija rezervē. Darbības rādiuss bija 1660 jūras jūdžu ar 14 j. j. ātrumu stundā vai 2000 j. j. ar 10 j. j. st. un zem ūdens 85 jūras jūdzes ar 9 j. j. stundā. Dziļuma robeža bija 51 m (mak-

simums —70 m). 10 m (periskopa dziļumu) varēja sasniegt 37 sekundēs, bet 14 m dziļumu 50 sekundēs. Zemūdenes veda 19 t degvielu. Zemūdeņu dzinējspēks bija ar diviem a/650 ZS *Sulzer* dīzeļmotoriem (=1300 ZS) un ar diviem *Simonet* a/350 ZS (=700 ZS) elektromotoriem. Komandā bija 32 vīri (parasti 3 virsnieki, 24 instruktori un pārējie matroži). Zemūdenes bija 55 m garas, 4,6 m platas un to iegrime bija 3 m. Tām bija divas dzinējskrūves.

Zemūdeņu bāzi iekārtoja Liepājā, mīnu kuģu bāzi — Daugavgrīvā. Zemūdeņu divizionam iekārtoja noliktavas, degvielu tankus, torpēdu darbnīcas, agregātus akumulatoru uzpildīšanai, kompresoru telpu, katlu māju zemūdeņu apsildīšanai ziemā, baseinu — tanku treniņam glābšanas aparātu lietošanā, ambulanci, veikalu un klubu. 1927. gada 20. maijā jaunās Latvijas Kara flotes vienības slēgtā formācijā karakuģa *«Virsaitis»* pavadībā ieradās Liepājā.

Divizionam pievienojās arī bāzes kuģis *«Varonis»* (agrāk *«Passat»*), kas bija būvēts kā ledlauzis. Kuģi izmantoja mērķu vilkšanai, tvaika apgādāšanai, ēdienu gatavošanai un arī atpūtas telpām zemūdeņu jūrniekiem. Latvijas Kara flotē *«Varonis»* savas gaitas sāka 1927. gada 1. augustā.

Mērķu izsekošanai un uztveršanai divizionā ieskaitīja arī tikko uzbūvēto, profesora Edvarda Čārlza Klarka konstruēto jūras motorlaivu *«Brīnums»* ar 3 vīru komandu un 8 jūras jūdžu ātrumu. *«Brīnumu»* galvenokārt lietoja Liepājas ostas reidā, kad uz mācību mērķiem izšāva torpēdas. Reida krastā uz ziemeļiem no ieejas kara ostā pietauvoja speciālu plostu ar gaisa kompresoru, tā motoru un torpēdu izšaušanas aparātu, no kura izšāva torpēdas uz reidā novilktiem speciāliem tīkliem. Tā atrada katras atsevišķas torpēdas novirzi horizontālā un vertikālā virzienā 1000 m attālumā. Šie dati gāja līdzi katrai torpēdai, lai kara laikā, torpēdu izšaujot, tai varētu dot vajadzīgo koriģējumu. Izšautās torpēdas savāca motorlaiva *«Brīnums»*. Šo motorlaivu izmantoja arī par transporta līdzekli Liepājas kara ostā Zemūdeņu diviziona personālam.

Zemūdeņu diviziona štābā bija iesaistīti 5 virsnieki un 8 darbinieki. Bāzes rotā bija 1 virsnieks un 50 vīru. Divizionā vispār bija 14 virsnieki, 66 instruktori, 50 matrožu un 8 brīvā līguma darbinieki.

Krasta aizsardzības eskadrā bija karakuģis *«Virsaitis»*, zemūdeņu divizions (*«Ronis»*, *«Spīdola»* un *«Varonis»*). Aizžogotāju traleru (vēlāk — mīnu) divizions (*«Viesturs»*, *«Imanta»*), Jūras aviācijas divizions (1 izlūku un 1 iznīcinātāju eskadriļa) un Jūras novērošanas dienests. Zemūdeņu diviziona un Jūras aviācijas diviziona bāze bija Liepājas Kara ostā. Mīnu kuģi bija novietoti Daugavgrīvā. *«Virsaitim»* pietauvošanās vietas bija kā Āgenskalna līcī, tā Liepājas kara ostā. Jūras novērošanas dienesta štābs bija Rīgā, bet Ventspils rajonā bija radio raidstacija, radio peilstacija, novērošanas postenis Kolkas raga bākas salā. Radio peilstacija bija arī Miķeļbākā ar telefona līniju uz Ventspili. Liepājas rajonā bija radio raidstacija, radio peilstacija, novērošanas un signālpostenis un īsu laiku arī novērošanas signālpostenis Papes bākā, vēlāk Jūrmalciemā. Īsu brīdi novērošanas postenis bija arī Daugavgrīvas bākā.

Ik gadu kara flotē iesauca 200—

250 jaunekļu. Jaunmatrožu komandas 2 rotas komandēja Zemūdeņu diviziona virsnieki. Apmācības ilga 10 nedēļu. Ilgus gadus Zemūdeņu divizionu komandēja jūras kapteinis Rodiņš, kuru 1937. gadā piespieda atvaļināties. Pēc tam līdz 1940. gadam divizionu komandēja jūras kapteinis Ādolfs Kalns (agrāk Bergs).

Zemūdenes *«Spīdola»* komandieri bijuši kapteinis Grīniņš, jūras kapteinis Rodiņš, jūras kapteinis Kalns (Bergs), komandkapteinis Bļodnieks, pēc tam komandkapteinis Kalacis, kas pēc kara dzīvoja Anglijā un mira 1971. gadā.

Zemūdenes *«Ronis»* komandieri bijuši jūras kapteinis Kalns (Bergs), komandkapteinis Bļodnieks un komandkapteinis Hugo Legzdiņš. No zemūdeņu bāzes kuģa *«Varonis»* komandieriem atceros tikai kapteini Klīvi un kapteini Gūtmani.

Rodiņš bija beidzis cariskās Krievijas jūras karaskolu. To bija beidzis arī komandkapteinis Rozengrīns, baltvācietis, kas bija galvenais inženieris, būvējot zemūdenes un tralerus Francijā. Viņš bija arī pieņemšanas komisijas šefs. Rozengrīns atvaļinājās 1933. gadā. Tai pašā laikā atvaļinājās arī inženieris kapteinis Fastēna, baltvācietis, kurš arī bija Zemūdeņu divizionu virsnieks. Bļodnieks bija beidzis Krievijas kara flotes 6 mēnešu rezerves virsnieku skolu, Kalacis — Oranienbaumas kara flotes virsnieku skolu.

Admirālis Arhibalds Keizerlings Latvijas Kara floti vēlējās papildināt ar 2—4 jaunām zemūdenēm, 4—6 mīnu aizžogotājiem traleriem, 1 ātrlaivu divizionu un vēl 3 eskadriļām, bet viņa plānus neīstenoja. Pēc Latvijas Kara flotes lepnās 10 gadu jubilejas 1931. gada 12. jūnijā un vienīgajiem Latvijas un Igaunijas Kara flotes kopējiem manevriem, kas notika 1931. gadā no 3. līdz 15. augustam, viņu atlaida un viņa vietā iecēla jūras kapteini, vēlāk admirāli Teodoru Spādi.

Mani Latvijas karaskolas flotes nodaļā uzņēma 1935. gadā. Okupācijas vara mūsu karaskolu likvidēja. Es to beidzu 1939. gadā ar leitnanta pakāpi un tūlīt nokļuvu uz zemūdenes *«Ronis»*. Diemžēl tikai īsu laiku varēju būt neatkarīgās Latvijas sargu rindās.

Liktenīgo notikumu laikā 1940. gadā Mīnu diviziona kuģiem un zemūdenei *«Spīdola»* īsu brīdi radās izdevība izbēgt no okupācijas žņaugiem, bet vienības šos apstākļus tomēr neizmantoja. Zemūdene *«Ronis»*, kas toreiz atradās Liepājā padomju kara flotes vienību ielenkumā, jau bija it kā «norakstīta zaudējumos». Tā gluži tomēr nebija. Uzskatu par savu pienākumu atstāstīt vēl kādu epizodi vēstures traģisko notikumu virknē, cerot, ka tā varētu interesēt mūsdienu lasītājus.

Saskaņā ar līgumu par Padomju Savienības militāro bāžu ierīkošanu Latvijā 1939. gada oktobrī visam latviešu karaspēkam pāris dienu laikā bija jāatstāj Liepājas Kara osta. Zemūdeņu divizionu pārcēla uz Andrejostu Rīgā.

Zemūdenes *«Ronis»* komandieris šinī laikā bija Hugo Legzdiņš. Īsi pirms tam viņš bija atgriezies no Francijas, kur beidza Jūras kara akadēmiju. Komandiera palīgs bija kapteinis Teodors Mamis. Navigācijas virsnieks bija virsleitnants Volfgangs Cirke, kurš bija ilgstošā komandējumā Spānijā kā Tautu Savienības neitralitātes komisijas loceklis. Šī komisija it kā pārraudzīja, lai no ārzemēm neievestu kara materiālus nevienai no Spānijas pilsoņkara pusēm. Tā es biju navigāci-

jas virsnieka vietā un skaitījos zemūdenes elektrisko ietaišu, radiostacijas priekšnieks un šifru virsnieks.

1939. gada rudenī un 1940. gada pavasarī veicām parastās mācības Rīgas līcī. Tālākos braucienos nedevāmies. Šai laikā mainīja iepriekšējo praksi un uz zemūdenēm novietoja arī torpēdu «kaujas» galviņas. Ļoti īsā laikā pie torpēdām piestiprinātās «mācību» galviņas (tajās nebija sprāgstvielu) varēja apmainīt pret «kaujas» galviņām un tā padarīt torpēdas kaujai derīgas.

Šinī laikā flotē notika biežas virsnieku maiņas, bet *«Roņa»* virsnieku sastāvu tās neskāra. Pavasarī no Spānijas atgriezās virsleitnants Cirke, bet viņu drīz aizkomandēja uz flotes štābu kaut kādā sevišķā uzdevumā. Otrreizējā vāciešu repatriācijā viņš repatriējās uz Vāciju.

1940. gada maijā Andrejostā no Liepājas Tosmares darbnīcu sausā doka atgriezās zemūdene *«Spīdola»*, kur tai bija veikta kārtējā kuģa korpusa tīrīšana un krāsošana, un dokā devāmies mēs. Bija sāpīgi redzēt mūsu Liepājas Kara ostā pietauvotos krievu kuģus, ātrlaivas un zemūdenes un tos vēl saskaņā ar starptautiskajiem jūras pieklājības likumiem sveicināt, nolaižot un paceļot mūsu Kara flotes karogu.

Darbs dokos ritēja normāli. Vienīgā saskare ar krieviem iznāca tikai tad, kad pēc ieiešanas dokā kapteinis Legzdiņš no Liepājā izvietotā latviešu garnizona priekšnieka ģenerāļa Dūža aizņēmās automašīnu un devās oficiālajā pieklājības vizītē pie vietējās Sarkanās flotes vienību augstākā komandiera admirāļa Traiņina. Es viņu pavadīju kā flagvirsnieks. Pēc vizītes beigām mūs gandrīz ar varu piespieda noskatīties pilsoņu kara filmu «Čapajevs». Otrā dienā atsūtīja pie doka pāris smagās automašīnas un skatīties filmu ielūdza arī *«Roņa»* komandu.

Jūnija pirmajā pusē darbs bija pabeigts un varējām iziet no doka. Datumu neatceros, bet bija dažas dienas pirms 15. jūnija. No Flotes štāba Rīgā saņēmām mums toreiz nesaprotamo pavēli, pietauvoties Liepājas Tirdzniecības ostā apmēram 300 m no tirdzniecības tilta uz reida pusi Vecliepājas pusē un gaidīt turpmākās pavēles. Tirdzniecības ostā zemūdenes nekad agrāk nebija stāvējušas. Protams, pavēlei klausījām. Osta bija tukša, tikai vairāk uz reida pusi Jaunliepājas malā bija pietauvots kāds neliels tirdzniecības kuģis.

15. jūnijā Rīgas radiofons ziņoja, ka iepriekšējā naktī nošauti 2 robežsargi un 1 sieviete un 11 robežsargi notikuma vietā uz robežas ar Padomju Savienību pazuduši. Ziņojums bija īss, bez tuvākiem komentāriem. Zinājām jau pirms dažām dienām, ka krievi koncentrējuši lielas armijas un tanku vienības pie visām Baltijas valstu robežām. Šis robežu incidents tomēr bija nejauks pārsteigums un nesolīja neko labu. Vēlu vakarā arī ziņoja, ka Lietuvas valdība pieņēmusi krievu ultimātu ielaist Lietuvā krievu karaspēku bez skaita ierobežojuma.

Ne informāciju par stāvokli, ne arī kādas pavēles no Flotes štāba nesaņēmām. Vēlāk pēcpusdienā komandkapteinis Legzdiņš nosūtīja kapteini Mami uz netālo Lejaskurzemes garnizona štābu, bet arī tur visa informācija bija tikai pa radio dzirdētais. Nesekmīgs bija arī mēģinājums pa tālruni sazināties ar Flotes štābu vai kādu no štāba virsniekiem.

Komandkapteinis Legzdiņš laikam tāpat bija neziņā, ko un vai vispār kaut ko darīt, bet to atklāti

neizrādīja. Viņš aicināja kapteini Mami un mani uz apspriedi. Es, pavisam jauns virsnieks, protams, tikai klausījos. Neko jau arī izspriest nevarējām. Tikai kuģa radiotelegrāfistam pavēlējām visu nakti palikt radio telpā un nekavējoties ziņot, ja pienāk kāds šifrēts ziņojums no Flotes štāba. Tāds nepienāca.

16. jūnijs pagāja mierīgi. Neatceros, vai par Padomju Savienības ultimātu ziņoja jau vakarā, katrā ziņā par to ziņoja 17. jūnija rītā. Pusdienlaikā ziņoja, ka pirmie krievu tanki sasnieguši Rīgu un to aizsardzībā notiek nekārtības un demonstrācijas pret mūsu valdību. Tie visi bija tikai īsie Latvijas telegrāfa aģentūras ziņojumi bez komentāriem vai tuvākiem notikumu tēlojumiem.

Nekādus rīkojumus vai pavēles, ziņojumus par īsto stāvokli nesaņēmām, nekādas informācijas nebija arī garnizona štābam. Dzirdējām radio ziņojumu, ka Lietuvas valsts prezidents un armijas komandieris aizbēdzis uz Vāciju. Liepājā viss bija klusu un mierīgi. Izsūtījām pāris instruktoru izlūkot, vai ostas Jaunliepājas pusē krievi *«Roni»* slepeni nenovēro, bet neko tādu nejutām. Reida vidū bija noenkurojies toreizējais Sarkanās flotes lepnums — kreiseris *«Kirov»*. Nekādu ātrlaivu apsardzības patruļu ap to neredzēja, un tam bija normālais miera laika nakts apgaismojums.

Iedomājāmies, ka krievi acīmredzot apsargā Spilves lidlauku, un, ja mūsu valdības locekļi vai armijas vadība izšķirtos par bēgšanu, izmantot mūsu *«Roni»* tai būtu vienīgā iespēja. Tāpēc komandkapteinis Legzdiņš izšķīrās sagatavot zemūdeni bēgšanai un iespējamai kaujas darbībai tā, lai mēs jebkurā brīdī būtu gatavi attauvoties un iziet jūrā.

Iznākot no sausā doka, uzņēmām pilnus degvielu un svaigā ūdens tankus. Viss iespējamais lielgabalu un ložmetēju munīcijas krājums bija uz zemūdenes. Atlika tikai torpēdām noņemt «mācību» galviņas un uzlikt «kaujas» galviņas, ko mūsu torpēdisti veica naktī no 17. uz 18. jūniju. Mums bija arī pilns krājums Baltijas jūras karšu.

Vienīgais «sāpju bērns» bija pārtika — uz zemūdenes tās krājumu nebija, jo apmācību braucieni bija īsi. 18. jūnija rītā Liepājā vēl aizvien bija klusi un mierīgi. Komandkapteinis Legzdiņš man pavēlēja dabūt kādus pārtikas krājumus no Liepājas Armijas ekonomiskā veikala. No Rīgas bija saņemta pavēle veikalu slēgt — laikam jau taupīja tā labumus sarkanajiem varas vīriem. Tomēr veikala priekšnieks, kurš pareizi paredzēja, ka dažu dienu laikā krievi pilnīgi pārņems varu, labprāt palīdzēja izvēlēties produktus. Pielādējām ar pārtiku visus brīvos stūrus un kaktus. Vērtēju, ka 32 vīru komandai normāli vajadzētu pietikt divām nedēļām, bet, taupīgi rīkojoties, pat četrām nedēļām. Bijām sagatavoti jebkurai darbībai.

Vēl joprojām nebija nekādas informācijas ne mums, ne arī garnizona štābam. Tāpēc komandkapteinis Legzdiņš sağērbās privātās drēbēs un ar pēcpusdienas vilcienu aizbrauca uz Rīgu. Uz zemūdenes palikām tikai divi virsnieki — kapteinis Mamis un es.

19. jūnijs pagāja tādā pašā nezinā. Liepāja bija neparasti klusa. Cilvēki šķita neziņas pilni un nospiesti. Ielas vakaros bija tukšas. Laikam daudzi sēdēja pie radioaparātiem.

20. jūnija rīts vēl bija mierīgs, bet vēlā priekšpusdienā no Jaunliepājas puses pie tilta parādījās liels

un trokšņains demonstrantu bars ar sarkaniem karogiem. Likās, ka bars ir labi organizēts un vadīts. Laukumā pie tilta demonstranti apstājās, jo uz tilta parādījās abu Vecliepājas iecirkņu policisti. Viņu uzdevums acīmredzot bija neielaist demonstrantus Vecliepājā. Mums ar kapteini Mami bija ļoti labs novērošanas postenis — zemūdenes komandtilts. Nospriedām, ka mēs ar «*Roņa*» 250 tonnu sūkni pavisam viegli varētu apturēt jebkādu kustību pāri tiltam. Tomēr bijām audzināti bez augstāku priekšnieku pavēles nejaukties civilistu darīšanās. Un būtu jau bijis arī velti ko darīt — puskilometru tālāk uz ezera pusi bija otrs tilts.

Grabēdami un dārdēdami parādījās daži krievu tanki. Policisti no tilta pazuda, un demonstranti kliegdami metās Vecliepājas ielās. Gaidījām, ka daļa no tiem nāks mūsu virzienā un sāksies nekārtības pie zemūdenes. Kapteinis Mamis pavēlēja uzstādīt ložmetējus, bet apkalpēm atrasties to tuvumā un uguni atklāt vienīgi pēc viņa tiešas, personiskas pavēles. Pievienojām arī šļūtenes pie 250 t sūkņa. Mūsu virzienā demonstranti tomēr nenāca.

Vakarā bija radio ziņojums, ka valsts prezidents pieņēmis ministru kabineta atkāpšanos. Kapteinis Mamis vēlreiz devās uz garnizona štābu cerībā dabūt kādu informāciju. Tādas nebija. Mums pašiem bija jālemj, kā rīkoties. Labākajā gadījumā mūsu brīvai rīcībai bija tikai šī nakts.

Vispirms nolēmām «iztaustīt» mūsu komandas noskaņojumu un sasaucām visus instruktorus apspriedei. Kapteinis Mamis paskaidroja, ka ministru kabinets atkāpies un ka mēs praktiski vairs neesam brīvi un neatkarīgi. Vēl mums ir iespējams izbēgt un internēties kādā mums draudzīgā neitrālā valstī. Viņš aicināja visus dažas minūtes pārdomāt un atklāti pieteikties tiem, kas bēgšanas mēģinājumā ar brīvu gribu nevēlas piedalīties — ģimenes vai citu iemeslu dēļ. Tie tad zemūdeni nemanot pa vienam lai atstāj. Ja izrādītos, ka neesam bēguši, lai nākamajā rītā ierodas atpakaļ dienestā. Deviņi instruktori tā arī izdarīja, bet mums visās specialitātēs palika pietiekami vīru, lai dažas dienas vai pat pāris nedēļu varētu vadīt zemūdeni. Zīmīgi, ka tolaik mums pat prātā neienāca, ka krastā nokāpušie instruktori varētu par mūsu nodomiem paziņot sarkanajiem. Tik ļoti mēs, zemūdeņu vīri, uzticējāmies cits citam.

Krēslai iestājoties, vēlreiz izlūkojām ostmalu un reidu. Ostmalā viss bija kā izmiris. Reidā, tāpat kā iepriekšējos vakaros, kreiseris «*Kirov*» bija spoži apgaismots un sargpatruļas ap to neredzēja. Reida molu Dienvidu vārti bija bez sardzes, Vidējos un Ziemeļu vārtus nevarēja pārredzēt, bet tas mums arī nebija svarīgi. Bēgšanas iespēja bija tikai pa Dienvidu vārtiem. Vēl tagad nevaru saprast šo Sarkanās flotes vadības nolaidību — aizmirst, ka Liepājas Tirdzniecības ostā ir apbruņota zemūdene, spējīga bēgt un nogremdēt ostas reidā noenkuroto kreiseri. Šis mērķis bija tik labs, ka mums būtu bijis gandrīz vai neiespējami tam ar savām torpēdām netrāpīt.

Cerējām, ka ar vakara vilcienu no Rīgas atgriezīsies komandkapteinis Legzdiņš ar informāciju un flotes vadības norādījumiem. Viņš neatbrauca.

Kapteinis Mamis bija izstrādājis bēgšanas plānu visos sīkumos un pilnībā iepazīstināja mani ar to, lai

spēju to veikt, ja kaut kas notiktu ar viņu.

Plānā bija divi kritiski brīži. Pirmais — izkļūšana atklātā jūrā. To domājām izdarīt pusiegremdētā stāvoklī. Patālākam vērotājam, jo īpaši tumsā, tas izskatītos kā motorlaiva kustībā. Torpēdas uz «*Kirov*» nolēmām neizšaut, jo tā bojāšana vai nogremdēšana varas pārņemšanu neapturētu, bet tikai izraisītu represijas un krievu atriebību pret Latvijā palikušajiem ieroču brāļiem. Tomēr nepieciešamības gadījumā bijām gatavi to darīt.

Paredzējām, ka krievi «*Roņa*» meklēšanā iesaistīs arī lidmašīnas, un meklēšana koncentrēsies Gotlandes un Dancigas virzienā. Tāpēc gribējām bēgt uz ziemeļiem, lai sasniegtu daudzo salu un saliņu puduri pie Somijas krastiem starp ostas pilsētām Hanko un Turku apmēram 240 jūras jūdzes no Liepājas. Te bija otrs kritiskais brīdis. Netaupot degvielu un braucot ar lielāko iespējamo ātrumu, rīta gaismā mēs būtu rietumos no Sāmsalas. Tā bija neizdevīga vieta — pārāk klaja, lai nogremdētos, pārlaistu dienu un vakarā turpinātu braucienu uz salām. Bija jāpaļaujas uz Laimes mātes vēlību un jācer, ka neviena krievu lidmašīna nepielidos tik tuvu, lai mūs no gaisa ieraudzītu.

Ja mums laimētos sasniegt salu puduri pie Somijas, tālāk problēmu nebūtu. Tur paliktu 2—3 dienas, tad uzlādētu akumulatoru bateriju un dotos tālāk uz Zviedriju. No Somijas salu pudura Stokholma ir tikai kādas 100 jūras jūdzes. Ja laika apstākļi būtu labvēlīgi, dotos uz Malmi (320 jūras jūdzes), lai tiktu tālāk no krieviem. Pēc internēšanās cerējām ar mūsu sūtņa palīdzību nokļūt Anglijā. Doma, ka zviedri varētu mūs izdot krieviem, neienāca pat prātā. Tagad, atceroties, kas notika ar mūsu leģionāriem 1945. gadā, tik drošas pārliecības vairs nav.

Vislabāk, protams, būtu vēlējušies nokļūt Anglijā. Skotijas osta Eberdīna no salu pudura bija apmēram 950 jūras jūdžu. Degvielas mums pietika, bet jūras kartes bija tikai līdz Malmei. Iziet bez kartēm cauri Kategata un Skageraka jūras šaurumiem, vienlaikus izvairoties no vācu patruļām, tas būtu par daudz prasīts pat no Laimes mātes.

Kad plāns bija izlemts, zināmu piesardzību tomēr ievērojām un komandai to neizklāstījām. Arī aizejošiem instruktoriem nebijām teikuši, kādā veidā domājam bēgt.

Pa radio vēl joprojām tika atkārtota Ulmaņa uzruna, kas beidzās ar vārdiem: «Es palikšu savā vietā, un jūs palieciet savās!» Cik no ziņojumiem varēja saprast, mūsu armijas vienības krieviem nekur nebija pretojušās.

Bija pāri pulksten desmitiem vakarā, kļuva tumšs un bija pēdējais brīdis izšķirties par rīcību. Kapteinis Mamis teica: «Ja būtu jāpalīdz izbēgt kaut vai tikai vienam valdības loceklim, kaut vai tikai vienam armijas augstākās vadības ģenerālim vai būtu jānogādā kaut vai viena slepena vēstule mūsu ārzemju sūtņiem, izšķirties, ko darīt, būtu viegli. Tagad ir grūti.»

Sasaucām vēlreiz īsai apspriedei zemūdenes dienesta vecākos. Kapteinis Mamis teica, ka izbēgt mums ir labas cerības, bet mēs nezinām, kā mūsu bēgšana ietekmēs Latvijā palikušo bruņoto spēku likteni. Dienesta vecākie pateica skaidri, ka neviens komandā nav sajūsmināts par to, ka vajadzēs atstāt dzimteni, tuviniekus un doties nezināmā nākotnē, bet komanda bez ierunām klausīs katrai pavēlei. Jāteic, ka

pavīdēja arī toreiz plaši izplatītā doma, ka gan jau kaut kā sadzīvosim ar krieviem.

Kad citu domas bija uzklausītas, varējām manīt, ka kapteinis Mamis izcīna grūtu iekšēju cīņu. Pēc brīža viņš teica tikai dažus vārdus: «Pareizi vai nepareizi, bet mēs paliekam šeit!» Mūsu sasprindzinājums pamazām noplaka, instruktori devās paziņot lēmumu saviem vīriem.

Kapteinis Mamis man teica: «Leitnanta kungs, tā bija grūtākā izšķiršanās manā mūžā. Ja mums būtu bijis jebkāds derīgs uzdevums, būtu izšķīries par bēgšanu. Bet izglābt tikai šo dzelzs «cigāru» un 22 vīrus un varbūt izdarīt ar to lielu ļaunumu mūsu armijai un flotei, te palicējiem — tas nav to vērts.»

Paagrā rīta stundā, tā ap kādiem pulksten pieciem, dārdēdami pāri tirdzniecības tiltam nāca trīs tanki un pagriezās mūsu virzienā. Viens nostājās zemūdenes priekšgalā, viens pakaļgalā, viens pret vidu. Visi pagrieza lielgabalus pret zemūdeni. No reida tajā pašā laikā ostā iebrauca sešas krievu ātrlaivas. Divas pietauvojās krastā zemūdenes priekšgalā, divas aizmugurē un divas ostas otrā pusē. Bijām sagūstīti.

Neviens krievu sakaru virsnieks neparādījās, neviens nekādas pavēles mums nedeva. Visi instruktori daudzmaz runāja krieviski, daži aizgāja aprunāties ar tankistiem. Tie sarunās neielaidās.

Ar rīta vilcienu no Rīgas atgriezās komandkapteinis Legzdiņš, pusdienas laikā — krastā nokāpušie instruktori. Neatceros, vai pavēli atveda H. Legzdiņš no Rīgas vai to saņēmām no garnizona štāba, bet pēcpusdienā noteiktā stundā bija jāattauvojas un jādodas uz mūsu ilggadīgo bāzi kara ostā.

Sākām zemūdenes «*Ronis*» pēdējo braucienu. Toreiz to gan nezinājām. Divas krievu ātrlaivas brauca mums pa priekšu, četras sekoja. «*Roņa*» mastā vēl lepni plīvoja sarkanbaltsarkanais karogs.

«*Kirov*» joprojām bija noenkurots reidā. Braucot tam garām un sveicinot ar karoga nolaišanu un pacelšanu, man ienāca prātā: cik dīvaini — iepriekšējā naktī viens cilvēks izlēma šī kuģa un komandas likteni.

Pēc dažām dienām «*Ronim*» bāzē pievienojās «*Spīdola*». Abas zemūdenes nekad vairs jūrā neizgāja. Sākās «poļitruku» laiks. Man atmiņā palicis, ka 24. jūlijā mūsu Kara flotes vienības ieskaitīja sarkanajā flotē. Nolaidām Latvijas Kara flotes karogus un pacēlām sarkanās flotes karogus. Latvijas Kara flote bija beigusi eksistēt.

Kādu laiku visas Latvijas Kara flotes vienības, atskaitot bāzes kuģi «*Varonis*», palika Liepājā. Kā profesoram E. Andersonam liecina kapteinis Kārlis Kalacis, viņa komandētajai zemūdenei «*Spīdola*» 18. jūnijā bija jāatstāj Rīga un jādodas uz Liepāju divu lielu padomju K tipa zemūdeņu pavadībā. Aiz Irbes jūras šauruma «*Spīdolai*» bija radusies izdevība izbēgt, komanda bijusi ar mieru riskēt. Kalacis tomēr nolēmis izdevību neizmantot, kaut gan zemūdene bijusi sagatavota ilgākam braucienam un eventuālai kaujas darbībai. Viņš nebija vēlējies atstāt savu jūrnieku ģimenes padomju teroram un nebijis pārliecināts, vai Zviedrija zemūdeni un tās komandu neizdotu krieviem.

Krievi likvidēja Latvijas Kara flotes štābu. Visus rīkojumus tagad parakstīja Liepājas bāzes komandieris admirālis P. A. Traiņins. Uz mūsu Kara flotes kuģiem iznīcināja lielāko daļu kuģu bibliotēku grā-

matu. «Poļitruki» rīkoja seminārus. Latviešu kara jūrniekiem pavēlēja ietērpties padomju jūrnieku uniformās. 1940. gada augustā, pēdējā svētdienā, kad vēl varēju tērpties Latvijas Kara flotes virsnieka uniformā, salaulājos ar savu līgavu Ēriku Bērziņu.

Septembrī un oktobrī rudens miglās latviešu mīnu kuģiem *«Imanta»* un *«Viesturs»* radās vēl divas iespējas izbēgt no padomju jūga. Tā Dr. E. Andersonam liecinājis *«Imantas»* komandieris kapteinis Edgars Mitenbergs. Mitenbergs tomēr nolēmis šīs iespējas neizmantot to pašu apsvērumu dēļ, kas spieda Kalaci palikt.

Novembrī man izdevās atvaļināties. Pēc tam dzīvoju pie sievastēva Rīgā un strādāju par tehniķi. Bija jau atlaists viss Zemūdeņu diviziona personāls, atskaitot pa vienam instruktoram uz katras zemūdenes.

Vāciešiem iebrūkot Padomju Savienībā, visas Latvijas Kara flotes vienības iesaistīja kara darbībā, atskaitot abas mūsu zemūdenes, ar kuru sarežģītajiem franču mehānismiem krievi acīmredzot neprata operēt. Liepājas aplenkuma laikā kara flotes bāzes komandieris kapteinis M. S. Klavenskijs 1941. gada 24./25. jūnijā pavēlēja sasprindzināt Liepājā atrodošās latviešu zemūdenes *«Ronis»* un *«Spīdola»*, četras padomju zemūdenes *M-71, M-30, M-83* un *S-1*, iznīcinātāju *«Ļeņin»* un ledlauzi *«Silač»*, kas visi atradās Tosmarē labojumiem. Tā bojā aizgāja Latvijas Kara flotes un mūsu tautas lepnums. 1942. gada rudenī uzvarētāji vācieši no Holandes atsūtīja milzu celtni, kas izcēla *«Roni»* un *«Spīdolu»*. Vrakus nosūtīja uz Vāciju izmantošanai jaunās okupācijas varas kara saimniecībai.

(Saīsināti no publikācijas izdevumā «Treji Vārti» 1985. gada 106. nr.)

Austris Ķirsis

NO STĀPEĻA LĪDZ DZELMEI

Kad 1927. gadā pie Daugavas krasta iepretī Rīgas pilij pietauvojās zemūdenes *«Ronis»* un *«Spīdola»*, visiem Latvijas iedzīvotājiem bija par ko brīnīties un priecāties. Un patiesi — Daugavā taču nekad vēl nebija ienākusi neviena zemūdene. Un nu jaunā valsts, kurai toreiz bija tikai 8 gadi un 7 mēneši, bija jau paspējusi iegādāties divas tālaika vērtējumā ļoti modernas zemūdenes.

Tās abas bija viena un tā paša tipa. To galvenie raksturdati bija šādi. Tilpums 395/525 tonnas (virs un zem ūdens), garums 55,75 m. Praktiskā maksimālā iegrime 50 m (teorētiskā 100 m). Seši 450 mm torpēdu aparāti. Septiņas torpēdas (viena rezervē, pārējās aparātos). Viens 75 mm zenītlielgabals. Divas patšautenes, katram komandas loceklim šautene, bet virsniekiem vēl pistoles. Ātrums 17,0/9,0 jūras jūdzes (virs un zem ūdens). Darbības rādiuss 2000 jūras jūdžu. Svina, sērskābes akumulatori 10 000 ampērstundu, 140 akumulatoru, katra masa 400 kg. Niršanas ātrums 35 sekundēs 10 m zem ūdens. Komanda: 3 virsnieki, 3 virsnieka vietnieki, 1 bocmanis (virsseržants), 17 virsdienesta seržanti un kaprāļi un 3 obligātā dienesta matroži. Kopā — 27 kara jūrnieki.

Abas zemūdenes tika būvētas

Francijā: *«Ronis»* — Nantē, *«Spīdola»* — Havrā. 1926. gada jūlijā abu zemūdeņu komandas no Rīgas ar vilcienu taisnā ceļā devās uz Franciju. Virsnieki jau uzturējās Francijā, kur Vidusjūrā veica praktiskās apmācības uz Francijas Kara flotes zemūdenēm.

1927. gada aprīlī abu zemūdeņu nodošanas un pieņemšanas darbi bija veikti un tās devās uz Latviju. Uz katras no tām bija arī divi franču speciālisti no būves firmas. Pārgājiens diviziona komandiera kapteiņa Oskara Rodiņa vadībā sākās Francijas kara ostā Brestā un turpinājās gar Atlantijas okeāna austrumu piekrasti, pa Lamanša kanālu, Ziemeļjūru, Ķīles kanālu un Baltijas jūru līdz Liepājai, bet pēc dažām dienām — līdz Rīgai. Viss izdevās sekmīgi, un samērā garajā pārbraucienā abu zemūdeņu komandas parādīja, ka ir labi sagatavotas.

Visus šos notikumus esmu līdzizdzīvojis no paša sākuma Francijā, jo *«Roņa»* komandā biju radiotelegrāfists. Biju arī pēdējais *«Roņa»* latviešu komandieris.

Jūras zināšanas un kara mākslu apguvu Krišjāņa Valdemāra jūrskolā. Mācījos arī Francijas torpēdu virsnieku skolā Tulonā, biju piekomandēts Zviedrijas Kara flotei tās zemūdeņu šaušanas apmācībās. Studēju Francijas Jūras kara akadēmijā Parīzē, ko beidzu 1939. gada rudenī, saņemot attiecīgu diplomu — patenti, ko 1939. gada 6. decembrī parakstījis un izsniedzis Francijas Jūras kara ministrs Kampenšī kungs.

Kad zemūdenes bija pārvestas, sākās intensīvs darbs jūrā. Vajadzēja nemitīgi trenēties, veikt ieniršanas un izniršanas operācijas. Trenējāmies ar torpēdām, artilēriju, patšautenēm. Apmācības šaušanā ar šautenēm un pistolēm notika Liepājas Kara ostas teritorijā Kurzemes divīzijas šautuvēs. Ar artilēriju un torpēdām uz improvizētiem mērķiem šāvām jūrā — Rīgas līcī teritorijā starp Majoriem un Sloku — un Liepājā — jūrā aiz moliem.

Drīz vien sākās arī reprezentācijas gājieni uz ārzemēm. Parasti tajos piedalījās visa mūsu Kara flote. Zemūdenēm šajos gājienos bija sevišķa nozīme, jo tās skaitījās iespaidīgas kaujas vienības. Gājieni notika uz visām Baltijas jūras valstīm — Somiju, Igauniju, Lietuvu, Poliju, Vāciju, Dāniju, Norvēģiju, Zviedriju. Tās bija kā atbildes vizītes uz šo valstu karakuģu vizītēm. Citādi tas bija tikai ar Lietuvu. Tās vienīgais karakuģis, līdzīgs mūsu *«Virsaitim»* — *«Prezidentas Smetona»*, kuras komandieris, starp citu, bija latvietis, nāca uz Liepājas dokiem, jo Klaipēdā šādu doku nebija. Bet to nevarēja uzskatīt par oficiālu vizīti. Liepājas dokus izmantoja arī Polijas karakuģi, jo viņiem Gdiņas ostā tādu nebija.

Uz citām tuvākajām jūras valstīm — Holandi, Beļģiju, arī Franciju un Angliju mūsu Kara flote negāja, lai gan iespēja bija. To pieļāva gan zemūdeņu darbības rādiuss, gan līdznemamās degvielas krājumi, gan pašu zemūdeņu jūras spējas un jūrnieku vadītājprasme. Varēja doties kaut uz Ameriku, vienīgi atpakaļceļā būtu jāpapildina degvielas krājumi.

Un žēl, ka uz šīm valstīm neaizgājām, arī uz Angliju ne, un tā varbūt bija politiska kļūda. Vajadzēja apmeklēt arī Franciju, kur zemūdenes bija būvētas.

Intensīvajā apmācību darbā mūsu pašu Kara flotes ikgadējos vairākkārtējos manevros Rīgas līcī un

Baltijas jūrā, kā arī vairākkārtējos manevros kopā ar Igaunijas Kara floti bija izstrādāta ļoti iespaidīga krastu aizstāvēšanas sistēma. Mēs bijām ļoti labi sagatavoti aizsardzībai, ja tāda komanda tiktu dota.

Tā pienāca 1939. gada oktobris, kad ierīkoja krievu militārās bāzes kā uz sauszemes, tā ostās. Zemūdeņu divizions — *«Spīdola»* un *«Ronis»*, bāzes kuģis *«Varonis»*, kā arī pārējā flote pārbazējās uz Rīgu, kur Andrejostā Elizabetes ielas galā steigā tika ierīkots pietauvošanās steķis. 1939./40. gada ziema pagāja Rīgā, bet 1940. gada maijā saņēmām pavēli doties uz Liepājas dokiem. Jūnija sākumā *«Roni»* no doka nolaida ūdenī.

Viss bija kārtībā, *«Ronis»*, uzcirties kā jauns puika, cerēja jūrā sastapties ar savu dvīņu māsu *«Spīdolu»*, kas pagaidām vēl kavējās Andrejostā. Abas zemūdenes kopā ar virsūdens kuģiem, lai gan bija krievu militāro bāzu draudīgais tuvums, gatavojās vasaras manevriem. Bija paredzēts arī kopā ar Igaunijas Kara floti rīkot manevrus Rīgas līcī Roņu salas rajonā. Plāns jau bija izstrādāts un saskaņots ar Igaunijas Kara floti.

Tad pienāca rīkojums pagaidām palikt Liepājas Kara ostā pie sava bāzes steķa, kuru kā vienīgo vietu drīkstējām izmantot, jo Rīgā šādu doku nebija. Vērojām, kā ostā ienāca Krievijas kara kuģi, arī zemūdenes. Tās apmeklēt mums bija aizliegts, toties krievi uzbāzīgi nāca uz mūsu zemūdeni. Krievu garnizona priekšnieks mums piesūtīja «lūgumu» jūrā neiet; notiekot viņu flotes manevri, varot notikt «negadījumi». Tā kā arī no Rīgas pienāca līdzīgs rīkojums, palikām Liepājā.

Sākās piespiedu «brāļošanās». Krievu «poļitruki» ieradās vai ik dienas. Cits bija virsnieku formā, cits instruktora vai matroža ietērpā. Sākumā mēs nekādi nevarējām saprast, kas tie par dīvaini uzmācīgiem kara jūrniekiem. Pamazām noskaidrojās, kas īsti ir šie «poļitruki». Viņi plātījās ar lielām naudas summām, centās iestāstīt, kādas milzu izredzes mums pavērtos, ja mūs ieskaitītu krievu kara flotē. Viņu nožēlojamais apģērbs un gumijotie brezenta mēteļi, kas staigājot grabēja vien, turpretim ağitēja pavisam pretējā virzienā.

Lai tiktu vaļā no «poļitrukiem», kā arī, slepenībā lolojot domu, — ja rastos izdevīgi apstākļi, varētu mēģināt doties jūrā uz Zviedriju, nolēmām panākt, lai no Kara ostas mums atļauj pārbāzēties uz Tirdzniecības ostu.

Par cīņu ar krievu karakuģiem nedomājām, jo pirms iziešanas no Rīgas flotes štāba mums aizliedza ņemt kaujas torpēdas, jo, ejot dokā, pēc noteikumiem nekādi spridzekļi uz zemūdenēm vai citiem kuģiem nedrīkst būt. Tie bija stingri noteikumi, bet situācija saspīlēta, visu varēja pieļaut, jo kaujas pavēli varēja saņemt, *«Ronim»* atrodoties atklātā jūrā. Un ko tad?

Un tā, ar ieganstu, ka trūkst pārtikas un dzeramā ūdens, dabūjām atļauju iet uz Tirdzniecības ostu. Ejot pa Kara ostas kanālu, redzējām, ka pie pagrieziena bija uzstādīts ložmetējs, pie kura rīkojās apkalpe, un radās iespaids, ka tā tūdaļ atklās uguni. Tad pieskrēja kāds virsnieks, un, rokām plātīdamies, acīmredzot deva komandu uguni neatklāt. Šis ložmetējs, domājams, bija uzstādīts tikai *«Roņa»* dēļ, jo krievi baidījās, ka naktī varam mēģināt aizbēgt.

Vēl pirms Kara ostas atstāšanas, kad jau bija skaidrs, ka ar bāzēm

vien krieviem Latvijā nepietiks, domājām par bēgšanu. Malas šķūnī notika saruna ar *«Roņa»* komandu. Teicu, ka varbūt katram vajadzēs apliecināt savu uzticību Latvijai, un, kaut arī kaujas torpēdu mums nav, iespējams, ilgāku laiku būs jāpavada jūrā, nogaidot situācijas izmaiņas. Neviens neiebilda, pat brīvā līguma virpotājs Dambis, uz manu aizrādījumu, ka viņam nekādas pavēles nevaru dot, noteikti atbildēja: «Iešu kopā ar *«Roni»*, un viņa liktenis būs arī manējais.» Tā arī notika, kad zemūdenes pārņēma krievi un komandas demobilizēja, Dambis aizgāja kopā ar visiem, noslaucīdams bēdu asaru.

Tas bija vēlāk. Bet tolaik mēs vēl domājām par bēgšanu. Liepājas Armijas ekonomiskā veikala pārzinis pulkvedis leitnants Kaņepājs ar veikala mašīnu atveda daudz labu produktu, kas ilgi nebojājas. Uzņēmām arī ūdeni. Degvielas bija pietiekami. Bet tad krievi pie *«Roņa»* pietauvošanās galiem norīkoja apbruņotus kareivjus un malā kādu 20 metru attālumā uzstādīja ložmetējus kaujas gatavībā. Līdz ar to *«Ronis»* skaitījās arestēts.

Kad Rīgā jau bija izlemts armijai un flotei nepretoties, arests *«Ronim»* tika noņemts un krievu ātrlaivu pavadībā uzdots iet atpakaļ uz Kara ostu. Tur garā kanāla un daudzo krievu kuģu dēļ izbēgšana jau bija neiespējama. Kara ostā ieradās arī pārējās mūsu Kara flotes vienības, un 1940. gada 25. jūlijā no *«Virsaiša»* admirālis T. Spāde deva komandu visiem kuģiem reizē nolaist Latvijas Kara flotes karogu un pacelt krievu karogu.

Zemūdenes ieskaitīja krievu kara flotes 18. zemūdeņu brigādē. Kā virsniekiem, tā instruktoriem mainīja uzšuves un zīmotnes, taču jau tad bija skaidrs, ka palikšanas nebūs. Uz zemūdenes pakāpeniski ieradās krievu instruktori, bet latvieši tika atvaļināti vai nu «pēc pašu vēlēšanās» vai ar ierakstu «nevar izmantot». Līdz ar latviešu komandas pakāpenisku nomaiņu ar krievu komandu, ieradās arī krievu komandieris kapteinis Medisons — krievu izcelsmes vīrs ar skandināvisku uzvārdu. Tagad uz *«Roņa»* bija divi komandieri. Brigādes komandieris Kuzņecovs man paskaidroja, ka tas esot normāli. Mans uzdevums esot *«Roni»* nodot, bet Medisona — pieņemt. Mūs vairs nekomandēja admirālis Teodors Spāde, bet krievs Kuzņecovs, algu maksāja rubļos. Divkomandēšana radīja neizpratni mūsu vēl atlikušajos virsdienesta instruktoros. Viņi visi aizgāja. Noskaidrojās, ka paliks tikai divi virsdienesta instruktori — seržants Zavaļnijs un kaprālis Šalka (agrāk — Šulcs). Par Zavaļniju nebrīnījos, kaut labi viņu pazinu kopš 1926. gada, kad visi devāmies uz Franciju pieņemt un apgūt *«Roni»*. Visus šos 13 gadus komandā viņu uzskatījām par savējo. Izšķirīgajā brīdī acīmredzot ierunājās dzimtās asinis. Ne velti viņš tik bieži mēdza runāt par lieliem karakuģiem un lielām flotēm, laikam taču cerēja uz krievu karakuģiem uzdienēties augstā činā. Turpretim kaprāli Šalku, šķiet, samulsināja propaganda un milzīgie solījumi, ka nu tik sāksies zelta dzīve. Abi šie vīri nu jau sen miruši.

Varētu daudz stāstīt par pārējiem *«Roņa»* kara jūrniekiem. Pēc šiem bēdīgajiem notikumiem tie izklīda kur kurais. Daudzi atdusas tepat Latvijas smiltainēs, ne vienās vien savu karabiedru bērēs esmu piedalījies, ar labu vārdu pieminot aizgājējus. Sarakstos ar leitnantu

Ķirsi. Viņu iesauca vācu dienestā, leģionā. Cīnījās pie Volhovas, bija ievainots, ārstējās Rīgā, evakuējās uz Vāciju, pēc tam uz Itāliju, tagad dzīvo Sietlā, Amerikas Savienotajās Valstīs. Mans palīgs uz *«Roņa»* kapteinis Mamis nokļuva Anglijā. Tur viņš arī miris.

Vēl dažus vārdus par sevi. Kā jau teikts, uz *«Roņa»* paliku līdz pēdējam brīdim, kad krievi pavēlēja zemūdeni pilnībā nodot krievu komandierim kapteinim Medisonam. Turklāt kādu dienu «poļitruks» man jautāja, vai man esot ieroči. Biju tik naivs, ka atzinos: jā, ir. Drošības dēļ tie esot jānodod noliktavā, kā to darot visi krievu virsnieki. Rādīja papīru ar abu mūsu zemūdeņu virsnieku vārdiem, kuri ieročus esot nodevuši. Arī kapteinis Mamis un *«Spīdolas»* komandkapteinis Kalacis. Tā arī es šķīros no savas *Veblei-Skota* automātiskās pistoles, ko biju saņēmis kā valsts dāvanu, kad 1930. gada 18. novembrī mani paaugstināja par leitnantu.

Pirms aiziešanas no *«Roņa»*, ar kuru kopā biju kopš tā dzimšanas, piemiņai gribēju paņemt līdzi zemūdenes krustmātes Judītes Andersones fotogrāfiju ar viņas parakstu un novēlējumu: «Dzimtenes krastus mūžam sargāt, mieru un drošību mīļajiem gādāt.» Zem stikla ierāmēta šī fotogrāfija bija piestiprināta pie virsnieku kajītes durvīm. Bija arī otrs talismans, ko gribēju paņemt, — mazs porcelāna ronītis uz pulēta koka pamata. To franču komandieris, kurš zemūdeni nodeva mūsu komandierim, bija dāvājis *«Roņa»* pirmajam komandierim kapteinim Kalnam. Arī tos man zemūdenes jaunie saimnieki lika nolikt atpakaļ vietā, un dīvaini, ka tieši šis sīkais starpgadījums sevišķi saasināja apvainojumu, kāds bija jāpanes pārspēka priekšā. Tas liecināja arī par mūsu godīgumu un naivitāti, jo varējām taču visu un ne tikai to vien paņemt tā, ka neviens par to nebūtu pat nojautis.

Tā arī noslēdzās mans kara jūrnieka ceļš. Pēc kara strādāju Valsts jūras kuģniecībā, mācību iestādē ar nosaukumu Kuģniecības mācību un kursu kombināts, kas atradās Kuģu ielā 15. Pēc tam strādāju Mangaļu zvejniecības jūrskolā, tad Zvejniecības mācību kursu kombinātā, no kurienes arī aizgāju pensijā.

Tiku padomju laikā arī represēts, lai gan izsūtīts tomēr netiku, jo 1941. gada jūnijā uzturējos nevis Liepājā, kur biju pierakstīts, bet pavisam citā Latvijas malā, laukos Alūksnes pusē. Bet 1949. gadā no izvešanas, domājams, paglāba darbs kuģniecībā, jo toreiz galvenokārt deportēja lauciniekus.

Kas tad notika ar *«Roni»* un *«Spīdolu»*? Krievi mūsu zemūdenes no Liepājas tā arī nespēja izvest un iesaistīt cīņā pret vāciešiem — viņi aizbildinājās, ka esot beigtas akumulatoru baterijas. Tā nebija taisnība, baterijas bija pilnā kārtībā. Un bija taču dīzeļi, ar kuriem varēja doties uz Somu līci. Patiesībā krievi vienkārši nepaspēja tās aizvest, jo jau trīs dienas pirms karadarbības uzsākšanas, vācu jūras spēki Liepājas ostu bloķēja. Abas mūsu zemūdenes tika saspridzinātas un nogremdētas, lai veselas nenokļūtu vāciešu rokās. Kopā ar tām krievi nogremdēja arī četras savas zemūdenes.

1942. gadā vācieši *«Roni»* un *«Spīdolu»* izcēla, bet lūžņus atdeva pārkausēt. Ar to arī beidzās *«Roņa»* un *«Spīdolas»* mūžs.

Lai šis īsais stāsts būtu vēsturiska atmiņa par Latvijas zemūdenēm. Lai jaunā Latvijas Kara flotes va-

dība veic to darbu, ko savulaik paveicām mēs, visu sākot no gruvešiem. Un galvenais, ko gribu novēlēt: panākt, lai krievi kompensē to, ko tie mums ar varu atņēma 1940. gadā, mūsu kuģus un tehniku, kas bija vislabākajā kvalitātē. Lai tagadējie Latvijas Kara flotes vadītāji saprot un neaizmirst, ka mēs toreiz tikām ne vien fiziski, bet arī morāli pazemoti.

Man 1948. gada 3. martā izsniedza karaklausības apliecību ar ierakstu, ka esmu «ruļevoj matros» (stūres matrozis). Tātad mans dienests ar visu izglītību un dokumentiem bija atkal turpat, kur sācies. Šķiet, esmu vienīgais jūrnieks, kas no otrā ranga kapteiņa izkalpojis matroža pakāpi. Tik «slavens» bija laiks, kurā gadsimta vidus likteņgrieži iemeta Latviju, tās lepno Kara floti un tai uzticīgos jūrniekus.

1992. gada 19. maijā

Hugo Legzdiņš

LATVIJAS
JŪRNIEKU REĢISTRS
Eksporta ielā 6
4. stāvā, 86. istabā
Rīgā, LV-1010
Tel. 329133, 329846

LATVIJAS
KUĢU REĢISTRS
Šķūņu ielā 19
Rīgā, LV-1050
Tel. 221122, 226808
Fax 8820096

LATVIJAS
JAHTU REĢISTRS
Šķūņu ielā 19
Rīgā, LV-1050
Tel. 220120

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS FONDS

Latvijas Jūrniecības fonds (LJF) dibināts 1992. gada februārī kā Latvijas Jūrnieku savienības patstāvīga struktūrvienība. Izstrādāts tā nolikums un uz trim gadiem ievēlēta valde 12 cilvēku sastāvā.

Fonda priekšsēdētājs ir tālbraucējs kapteinis Aleksandrs Kārkliņš, atbildīgais sekretārs — Laimonis Plīrums. Valdes locekļi ir jūrniecības un ar jūrniecību saistīti darbinieki Arnis Akmeņlauks, Jānis Bērziņš, Aivars Boja, Juris Krivojs, Aivars Muravskis, Arvis Pope, Jānis Teteris, Jānis Velde, Imants Vikmanis un Bruno Zeiliņš. Paredzēts, ka fonda valdei par savu darbību divas reizes gadā jāatskaitās Latvijas Jūrniecības savienībai.

Latvijas Jūrniecības fonds dibināts ar uzdevumu uzkrāt un sadalīt naudas līdzekļus šādiem mērķiem:

— Latvijas jūrnieku darba un sadzīves apstākļu uzlabošanai, pensionēto jūrnieku invalīdu un bojā gājušo jūrnieku ģimeņu atbalstīšanai;

— Latvijas jūrniecības tradīciju atjaunošanai un latviešu valodas nostiprināšanai praktiskā darbā, jūrniecības terminoloģijas izstrādāšanai, mācību grāmatu un vārdnīcu izveidei un izdošanai, jūrniecības jautājumiem veltīto preses izdevumu, radio un televīzijas raidījumu atbalstīšanai;

— Latvijas jūrniecības izglītības un zinātnes veicināšanai, stipendiju un pabalstu izmaksām;

— labdarības pasākumu organizēšanai;

— Latvijas jūrniecības vēstures pētīšanai.

Latvijas Jūrniecības fondu veido no juridisko un fizisko personu brīvprātīgām iemaksām un ziedojumiem. Tas iekļauts LR Augstākās Padomes apstiprinātajā fondu sarakstā, kas nosaka, ka ziedojošie uzņēmumi tiek daļēji atbrīvoti no peļņas nodokļa maksājumiem valsts budžetā. Tātad ziedot Latvijas Jūrniecības fondam ir izdevīgi.

Norēķina konti ir šādi:

1) latiem — norēķina konts nr. 000700181 Rīgas Komercbankā, korespondējošais konts nr. 7000161384, bankas indekss nr. 310101784;

2) ārvalstu valūtai — norēķina konts nr. 0000742079 Rīgas Komercbankā.

Izmaksas no Latvijas Jūrniecības fonda notiek tikai pamatojoties uz valdes lēmumu, kuru pieņem ar visu valdes locekļu $^3/_4$ balsu vairākumu. Paredzēts, ka informācija par izmaksām no LJF tiek publi-

cēta presē, piemēram, laikrakstā «Jūras Vēstis», ne retāk kā reizi ceturksnī.

Latvijas Jūrniecības fonda priekšsēdētāja Aleksandra Kārkliņa viedoklis:

— Uzskatu, ka LJF morālais un materiālais atbalsts visvairāk vajadzīgs tiem cilvēkiem, kuri nav ne Latvijas, ne Rīgas kuģniecības, ne citu par saviem veterāniem gādājošu uzņēmumu kādreizējie darbinieki. Tie ir daudzi bijušie tirdzniecības flotes jūrnieki, kuri pirms un pēc otrā pasaules kara vēl kuģoja ar buriniekiem un tvaikoņiem. Šo cilvēku vidū ir arī vairāki desmiti vīru, kam kabatā gan bija jūras augstskolas diploms un kas varēja kļūt par ievērojamiem jūrasbraucējiem arī modernajā flotē, taču politisku iemeslu dēļ tiem jūrā iet neļāva. Par niecīgu atalgojumu šie diplomētie jūrnieki strādāja krastā. Jūrniecības fonds kaut nedaudz varētu šos cilvēkus atbalstīt viņu vecumdienās. Tāpēc iespējamie ziedotāji fondam tiek ļoti gaidīti. Fonda adrese — Kronvalda bulvārī 6, Rīgā, LV-1010.

1993. gada jūnijā

Gints Šīmanis, žurnālists

«PIE DARBA, DRAUGI!»

Pieredzēts un aizvadīts sengaidītais notikums — pirmais pēckara Latvijas jūrnieku kongress.

Pirms 67 gadiem — 1926. gada 27. un 28. februārī šādā autoritatīvā saietā jūrnieki pirmoreiz pulcējās Rīgas Latviešu biedrības namā. Vēsturei tautas likteņnorises labpaticis izkārtot tā, ka arī šovasar — 1993. gada 9. un 10. jūlijā — jūrnieki un jūrlietu risinātāji cits citu varēja sveikt šā leģendārā nama sienās.

Diemžēl tikšanos neapgaroja cerētā svētku atmosfēra. Pirms nedaudz dienām bija noticis atentāts pret kongresa sasaukšanas iniciatoru un organizētāju Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētāju jūraslietu ministra vietnieku tālbraucēju kapteini Gunāru Šteinertu. Kaut arī kapteiņa veselības stāvoklis vairs nelikās kritisks un, neraugoties uz smagajiem ievainojumiem, viņš no slimnīcas centās aktīvi sekot kongresa gaitai, traģiskais notikums nevarēja neietekmēt kongresa dalībnieku un viesu noskaņojumu. Kā neredzama ēna pār klātesošajiem gūlās arī jūrniecības administratīvās sadrumstalošanas ideja.

Neskaidru, atklātībā neiztirzātu un ar jūrniecības autoritātēm nesaskaņotu iemeslu dēļ šādu organizatorisku eksperimentu V Saeimas izveidotā valdība atzinusi par kategoriski nepieciešamu. Un lai gan arī jūrnieku kongress, kurā bija pulcējušies cilvēki ar darba ikdienā dažkārt pretrunīgām interesēm, neparastā vienprātībā pieņēma rezolūciju, ka apstākļos, kad valsts uzņēmumu privatizācijā ir tikai pirmās iestrādes, uzsākts, taču līdz galam vēl nenovests kapitāls darbs jūras likumdošanas izstrādāšanā, kā arī ievadītas jūrniecības un valsts interesēm būtiskas starpvalstu sarunas, noteikti nepieciešama patstāvīga jūrniecības pārvaldes institūcija, jau tā ar novēlošanos un grūtībām izveidotā Jūras lietu ministrija tomēr likvidēta. Latvijas

Pirmais Latvijas pēckara jūrnieku kongress Latviešu biedrības namā

jūrniecība atkal zaudējusi tiešo pārstāvniecību valdībā, un ar jūrlietu speciālistu pūliņiem panākts vienīgi tas, ka zvejniecības lietu kārtošana nav nodota Zemkopības ministrijas pārziņā, kā tas vienbrīd jau bija paredzēts, bet jūrniecības un zvejniecības pārvaldes institūcijas divu attiecīgu departamentu līmenī iekļautas Satiksmes ministrijas ietvaros.

Laiks rādīs, cik lietderīgs būs šāds jūrniecībai patvarīgi uzspiests pārvaldes modelis. Toties Jūrnieku kongress godam izpildīja savu augsto misiju — rosināja Latvijas jūrniekos vienotības garu, stiprināja viņu profesionālo pašapziņu un

deva iespēju izstrādāt un pieņemt Latvijas jūrniecības sakārtošanai, atjaunošanai un attīstīšanai svarīgus lēmumus.

1926. gadā Latvijas Jūrnieku kongresa noslēgumā tā rīkotājas — Rīgas Latviešu biedrības Krišjāņa Valdemāra jūrniecības un zvejniecības nodaļas priekšnieks J. Kreicbergs teica: «.. Jūs esat veikuši darbu, kam ir valsts mērogs, kuru varam nosaukt par pirmo jūrnieku parlamentu, par pirmo Latvijas Jūrnieku Saeimu. Kongresā nolemtais būs pamats kā Saeimai, tā valdībai, pie kāda virziena jāturas. Kuģu ienaidnieki nevarēs vairs mulsināt tautu, jūrnieki ir raduši sev morālisku atbalstu, jūrniecības draugi ir raduši drosmi cīnīties par jūrnieku tiesībām..»

Šie sen sacītie vārdi joprojām ir ieklausīšanās vērti. Kaut arī šīsvasaras kongresā «kuģu ienaidnieku» titulu neviens neizpelnījās, bet jaunizveidotā valdība, ignorējot kongresa rezolūciju, pati izlēma, «pie kāda virziena jāturas», piemēram, jūrniecības valsts pārvaldes jautājumos, paveiktais darbs tomēr nav veltīgs. Ir pieņemtas rezolūcijas par Latvijas ostām, par jūras transporta un zvejniecības kreditēšanu un nodokļiem, kā arī šobrīd Latvijai tik svarīgo jūrniecības speciālistu sagatavošanu. Tie ir respektējami dokumenti, kuros skaidri formulētas jūrniecības nozares vajadzības un sniegtas šo problēmu risināšanas ievirzes. Jo svarīgi tas ir tagad, kad dziļi specifisko jūrlietu pārstāvniecība iepludināta citu, no tām gaužām atšķirīgu nozaru struktūrās.

Gan objektīvu, gan subjektīvu iemeslu dēļ neveiksmīga izrādījusies jūrniecības un zvejniecības pārstāvju izkliedētā balotēšanās Saeimas vēlēšanās, tāpēc parlamentā jūrniecību nepārstāv neviens deputāts. Nav vēl zināms, vai Saeima uzklausīs Latvijas jūrnieku kongresa lūgumu Saeimā izveidot atsevišķu Jūras lietu komisiju. Tāpēc šobrīd jo sevišķi aktualizējusies Jūrniecības savienības loma. Tāpat kā 1989. gadā, kad Latvijas jūrlietas vispār nerisināja Latvijā, tā atkal ir vienīgā organizācija, kas nozares intereses var pārstāvēt kopumā.

Ir lietderīgi vēlreiz ieskatīties vēsturē. Par to, cik nozīmīga izrādījās pirmajā Latvijas jūrnieku kongresā aizsāktā jūrniecības saliedēšanās, liecina turpmākās tautsaimniecības norises pirmskara Latvijā. Jūrniecība īstenoja kongresā izteikto apņemšanos un panāca nozares attīstībai labvēlīgas valsts politikas veidošanu. Tika izstrādāti un stājās spēkā hipotēku bankas noteikumi, kas veicināja, flotes atjaunošanu, tika pieņemti nacionālās jūrniecības attīstībai svarīgi grozījumi nodokļu likumos, lieli līdzekļi tika ieguldīti pirmajā pasaules karā izpostīto ostu atjaunošanā.

«Būvdarbiem ostās izdoti 19,1 miljons latu, padziļinājumu darbiem — 17 miljoni latu, iekšējo ūdensceļu izbūvei — 2,4 miljoni latu. Rīgas ostā galvenās jaunbūves ir moderni izbūvētā Valsts saldētava un 9 lielas noliktavas Eksportostā un Muitas dārzā. No Daugavas uz Bolderāju izbagarēts jauns 1 300 m garš kanāls. Ir daudzas krastmalas un regulēšanas dambju jaunbūves un veikti remontdarbi. Ventspils ostā uzbūvētas 9 lielākas un mazākas kantora un saimniecības ēkas, izbūvētas un izremontētas krastmalas vairāku tūkstošu metru garumā. Liepājas ostā plašākus pārbūves darbus prasījuši daudzi moli un viļņlauži. Lielā mērā uzlabota Liepājas zvejniecības osta. Tur iz-

Latvijas jūrnieku kongresā. 1. rindā no kreisās: V. Krustiņš, I. Balodis, A. Dandzbergs

būvēts jauns 64 m garš mols. Ainažu ostā izbūvēta 410 m gara viļņlauža masīvā virsūdens daļa un 610 m garš akmeņu dambis agrāk noplēstā dambja vietā (..) Pirms tam nolaistajā Pāvilostā izbūvēti jauni moli — Dienvidu mols 172 m garumā un Ziemeļu mols 126 m garumā. (..) Jūras zvejniecības un piekrastes kuģniecības vajadzībām ierīkotās mazākās ostas Papē, Rojā, Kaltenē, Mērsragā, Skultē, Tūjā, Ķurmragā un Salacgrīvā.(..) Sagrautās bākas Latvijas pastāvēšanas laikā uzceltas no jauna. Darbojas 132 lielākas un mazākas ugunsbākas. Ierīkotas radiobākas — Daugavgrīvā, Kolkā un uz Ovīšu ugunskuģa. (..) Nolūkā atvieglot cilvēku un kuģu glābšanu jūrā, Jūrniecības departamenta ledlauži un glābšanas kuģi apgādāti ar radiotelefona aparātiem un ierīkotas radiotelefona stacijas Rīgā, Ventspilī, Liepājā..» — tā 1939. gada nogalē jūrsaimniecībā paveikto apraksta tālaika Jūrniecības departamenta vicedirektors Kārlis Meinerts, un šis pagarais, bet iespaidīgais citāts rāda, kā brīvvalsts periodā jūrsaimniecība Latvijā konsekventi izvērtās par nozari, no kuras ne vien ņēma, bet kurai arī deva, lai ieguldīto atgūtu ar uzviju.

Tikai tāds acīmredzot var būt arī nozares attīstības tagadējais kurss, un par to savas saimnieciskās, administratīvās, zinātniskās vai sabiedriskās darbības kompetencē iestājās gandrīz katrs no kongresa referentiem vai tiem, kuri ņēma vārdu debatēs.

Atšķirībā no pirmskara kongresiem, kad zvejnieki savas rūpes pārsprieda atsevišķās sanāksmēs, šovasar kongresa dienās līdzās populāriem transporta flotes kapteiņiem bija redzami ne mazāk populāri zvejas vīri, un Latviešu biedrības Lielajā zālē plecu pie pleca

sēdēja gan zvejniecības, gan kuģniecības lietu virzītāji. Abas jūrasbraucēju pamatnozares, kurām tik daudz kopīga, kaut daudz arī atšķirīga, pēdējos gados nostaigājušas būtisku tuvināšanās ceļu, kuru lielā mērā sekmējusi Jūrniecības savienība. Kopš dibināšanas brīža 1989. gadā te zem viena karoga (gan tēlainā, gan tiešā nozīmē, jo Jūrniecības savienības karoga mets jau izstrādāts un sagatavoti arī Latvijas civilo jūrnieku formas tērpa paraugi) pulcējās gan jūrnieki, gan zvejnieki, un, protams, arī jūras sportisti — zēģelnieki, kā arī dažādu nozares dienestu speciālisti, tās pētnieki un veicinātāji. Vairāk vai mazāk sadarbošanos sekmējusi arī abu nozaru pārstāvēšanai un koordinēšanai izveidotā Jūras lietu ministrija, kuras mūžs gan izrādījies gaužām īslaicīgs. «Kuģu ienaidniekiem» vai, delikātāk izsakoties, jūrniecības tautsaimnieciskās lomas vienkāršotājiem atšķirīgā nevis kopīgā akcentēšana, iespējams, varētu būt tīkamāka. Taču, kā to pierādīja arī aizvadītais Jūrnieku kongress, jūrniecības un arī valsts interesēs tomēr perspektīvāka šķiet samērā veiksmīgi aizsāktā jūrniecības spēku koncentrēšana visas nozares kopējo pamatproblēmu risināšanai.

Kā dalībnieki kongresā bija reģistrējušies 320 jūrniecības pārstāvji. Piedalījās arī ārzemēs dzīvojošie latviešu jūrnieki Imants Balodis no Kanādas, Gvido Grīnvalds un Aleksandrs Ziemelis no Dānijas, Arvīds Pārups no Brazīlijas, Vladimirs Zvidriņš no Vācijas, Aleksandrs Liniņš, Imants Jaunzems, Didzis Vilis Rozenbergs no ASV un kungu vidū arī viena dāma — Inese Lasmane no ASV.

Jāatzīmē, ka šoreiz par jūrniekiem un jūrniecību neparastu interesi izrādīja arī žurnālisti, kuri ikdienā pret šo Latvijai tik būtisko nozari izturas neattaisnojami nevērīgi.

Kongresā tika nolasīti 10 referāti. Divi no tiem — jūras lietu ministra vietnieka Gunāra Šteinerta referāts «Latvijas tirdzniecības flotes un ostu attīstības problēmas un perspektīvas» un ministra vietnieka Andra Ūķa referāts «Latvijas zvejas flote un zvejniecības nozares attīstības ceļi» publicēti arī šai gadagrāmatā. Iespējams, ka atsevišķā izdevumā pilnībā tiks publicēti visi kongresa materiāli, kā tas tika izdarīts pēc pirmā jūrnieku kongresa 1926. gadā, atstājot mums mantojumā vērtīgu un pamācošu vēstures liecību.

Gunāra Šteinerta referātu kongresā nolasīja Jūrniecības savienības priekšsēdētāja vietnieks Latvijas ostu galvenais kapteinis Bruno Zeiliņš. Ar šī referāta tēzēm vārda tiešā nozīmē atentāta priekšvakarā Gunārs Šteinerts iepazīstināja Jūrniecības savienības valdes locekļus, lai uzklausītu domubiedru un oponentu ierosinājumus, izdarītu attiecīgas korekcijas un papildinājumus. Šāda viedokļu izdiskutēšana Gunāram Šteinertam Jūrniecības savienības priekšsēdētāja postenī, starp citu, bija ļoti raksturīga. Nākamajā rītā pēc uzbrukuma izmeklēšanas darbinieki šo dokumentu atrada viņam kabatā un pat pasteidzās pievienot lietai. Bet jau tuvākajās dienās pēc smagās operācijas Gunārs Šteinerts ne vien izdarīja precizējumus referātā, bet turpināja rūpēties arī par kongresa sagatavošanu, cenšoties nenovelt visu atbildību par tā norisi uz citu pleciem.

Varbūt arī tāpēc kongress, kuru vadīja Jūrniecības savienības līdzpriekšsēdētāji Bruno Zeiliņš, Ivars

Ross un Vladimirs Einiņš, kaut kā sevišķi mobilizējās. Kongresa dalībnieki nešķieda spēkus sīkos un bieži vien arī vāji argumentētos savstarpējos uzbrukumos, kādi brīžam mēdz uzplaiksnīt līdzīgās sanāksmēs. Maz bija sūrošanās, vairāk ierosinājumu. Kongress nepārprotami parādīja, ka Latvijas jūrniecībai ne tikai nepieciešama vienota nozares attīstības programma, bet arī sava pārstāvniecība, kas pilnvarota uzstāties jūrniecības vārdā. To pierādīja arī abi galvenie referāti, kas sniedza ieskatu jūrsaimniecības pašreizējā kopainā un ietvēra priekšlikumus un nostādnes jūrsaimniecības pamatjautājumos.

Vērtīgs, varētu teikt pat faktoloģiski aizraujošs bija vēsturnieku — Jūras akadēmijas profesores Helēnas Šimkuvas un Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja zinātniskā speciālista Aigara Miklāva atskats Latvijas jūrniecības tālākā (H. Šimkuva — «Latvijas jūrnieku kongresi un to ideju īstenojums laika posmā līdz 1940. gadam») un tuvākā (A. Miklāvs — «Latvijas flote PSRS okupācijas gados») pagātnē. Var tikai nožēlot, ka šie pētījumi nebija pavairoti un pēc nolasīšanas nebija iespējams tos vēl papētīt individuāli. Tas pats attiecas arī uz citiem referātiem. Visi tie ietvēra daudz noderīgas informācijas, no kuras pēc noklausīšanās ne mazums aizslīdēja gar ausīm. LJS firmas «Hanza» direktors Einārs Līdaks, piemēram, informēja par jaunākajiem tautsaimnieciskajiem modeļiem pasaules jūrniecībā. Par starptautiskajām jūras tiesībām un to, kādā mērā tās skar Latvijas jūrniecību, stāstīja bijušās Jūras lietu ministrijas Ārējo ekonomisko sakaru un tirdzniecības departamenta direktors Imants Sarmulis, kurš tagad

iecelts par Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktoru. Viņš informēja arī par to, kā norisinās tik ļoti nepieciešamā jūrniecības pamatlikuma — Latvijas Jūrniecības kodeksa sagatavošana. Par valsts programmas nepieciešamību jūrniecības izglītībā un jaunāko koncepciju jūrnieku izglītošanā runāja Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš. Arodbiedrību iespējas un uzdevumus jaunajos apstākļos vērtēja Latvijas zvejnieku kopsaimniecību darbinieku neatkarīgās arodbiedrības priekšsēdētājs Voldemārs Salenieks. Bet jūrnieku darbā iekārtošanas jautājumus gan uz Latvijas, gan ārvalstu kuģiem analizēja pat divi referenti — LJS firmas «Hanza» direktors Aivars Muravskis un Latvijas Kuģniecības kadru dienesta priekšnieks Kārlis Svilpis.

Kā vienota komanda, cits citu papildinot, debatēs uzstājās Latvijas kuģniecības vadītāji — direktors Pēteris Avotiņš un viņa vietnieki Imants Vikmanis un Egīls Kietis. Lakonisku skaidrojumu par to, kādu ekonomisko un likumdošanas apstākļu dēļ kuģniecība spiesta iet nepatīkamo, pasaules praksē populāro, taču valsts prestižam nelabvēlīgo «izdevīgo karogu» meklēšanas ceļu, sniedza direktora vietnieks ekonomikas jautājumos Egīls Kietis. Par flotes novecošanos un to, ka jādara viss nepieciešamais, lai kuģniecība nezaudētu savu ārvalstu klientūru, runāja arī Imants Vikmanis. Direktora Pētera Avotiņa uzstāšanās pilnībā publicēta laikrakstā «Jūras Vēstis» 1993. gada 22. jūlija numurā. Viņš skāra daudzus sasāpējušus jautājumus, izklāstīja kuģniecības administrācijas ieskatus par jūrnieku darba apmaksu un viņu sociālo nodrošinājumu, par to, ka kuģošanas drošības apsvērumu dēļ tālreisu kuģu lietvedībā nepieciešama angļu valoda, uzsvēra, ka racionāla jūrlietu vadība pa spēkam tikai šīs nozares profesionāļiem. Taču arī viņa uzstāšanās galvenā tēma bija priekšlikumi par flotes atjaunošanai nepieciešamās valsts kreditēšanas sistēmas ieviešanu, kas konkretizēti rezolūcijā «Par jūras transporta un zvejniecības kreditēšanu un nodokļiem», kuras projekta pamattēzes kongresam iesniedza Latvijas kuģniecība.

Debatēs bija pieteikušies vairāk nekā 20 runātāji, un katrs no viņiem Latvijas jūrniecības norišu kopainu papildināja ar kādu savā rakursā tvertu aktuālu niansi.

Savrupu, bet ieklausīšanās vērtu akcentu Latvijas jūrlietu analīzē ienesa Kanādā dzīvojošā kapteiņa Imanta Baloža uzstāšanās (arī tā pilnībā publicēta laikraksta «Jūras Vēstis» pēckongresa numurā). Jūrnieka gaitas uzsācis pirmskara Latvijā, viņš uz jūras aizvadījis 42 gadus un 20 no tiem — kapteiņa amatā. Kuģojis uz Vācijas, Anglijas, Bermudu, ASV, Panamas un pat Bahamu kuģiem, bet visilgāk —

savas mītnes zemes Kanādas tankkuģu flotē. Jau otro vasaru, ciemojoties Latvijā, Baloža kungs uzņēmis sakarus ar Latvijas jūrniecības aprindām, ir labi informēts par Latvijas jūrniecības problēmām un, tāpat kā citi ārvalstīs dzīvojošie latviešu jūrnieki, cenšas dzimtenē pārvest vismaz svešās zemēs gūto pieredzi.

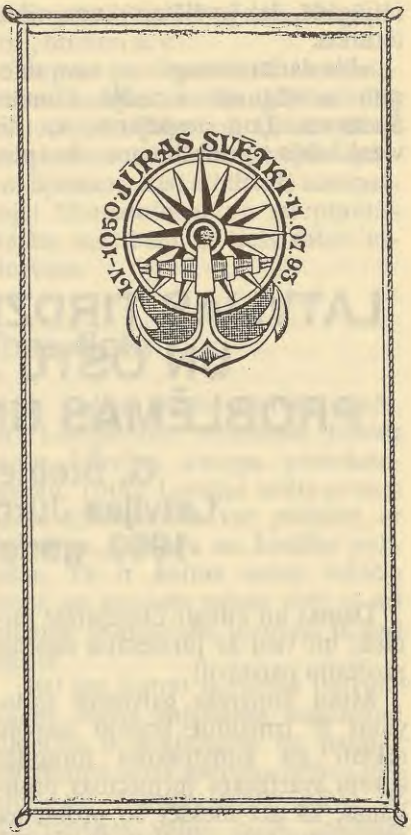
Neparastu niansi ar ziņu par Ainažu ostas atjaunošanas projektu kongresa raižpilnajā gaisotnē ienesa arī slavenās ainažnieku Veides dzimtas pēcteči. Ne šķēršļu, ne problēmu, ne sūrošanās par organizatoriskām vai finansiālām grūtībām. Vienkārši — jāķeras pie darba!

Lai nu ainažniekiem veicas, un kādā no turpmākajiem jūrnieku saietiem viņi tikpat sparīgi un uzmundrinoši var paziņot — jā, tiešām, viss piepildījies un darbi paveikti!

Un nebija jau tā, ka vīri kongresā, pieres drūmi saraukuši, tikai strādāja. Bija smiekli un bija svinīgums. Tika saņemti un nosūtīti apsveikumi, un kongresa pārstāvji nolika ziedus pie Brīvības pieminekļa un ar klusuma brīdi godināja aizsaulē aizgājušos jūrniekus.

Un, kā jau tādā tikšanās reizē pieņemts, bija domāts arī par saviesīgo daļu. Bija koncerts, bija Kolumba regatei veltītas filmas pirmizrāde «Bravo, Atlantija!», un pēc slēgšanas kongress vēl turpinājās tradicionālajos Jūras svētkos, kura galvenie notikumi šogad koncentrējās Rīgas Pasažieru ostā.

Kongress — tā bija arī profesijas biedru un laikabiedru saredzēšanās iespēja. Sevišķi aizkustinoša tā izvērtās vīriem, kuri pēdējo reizi cits citu vaigā bija skatījuši kā jauni puiši pirmskara vai karalaika Latvijā. Nu viņi kā sirmgalvji varēja salīdzināt savus likteņstāstus, pieminot tos tālos laikus, kurus Latvijā dzimušam jūrniekam no sirds un prāta nav spējuši izdeldēt visi pasaules vēji.



Bija kongresam arī savas kļūmes un organizatoriskās nepilnības. Un bija nožēla, ka tajā maz pašu jūrasbraucēju, bet vairāk — dažāda ranga jūraslietu kārtotāju. Tomēr galvenais bija tas, ka šī tikšanās notika, turklāt — jūrniecības nākotnei jo sevišķi izšķirošā brīdī. Latvijas jūrniecība savu nostāju ir izteikusi. Jūrniecībai acīmredzot arī

ir jāgādā, lai izvēlētais kurss tiktu ieturēts.

«Pie darba, draugi!» — sava referāta noslēgumā aicināja Gunārs Šteinerts. Ļoti iespējams, ka šis vienkāršais priekšlikums ir piemērotākais lozungs neskaidrību brīžos, kādi jāpārdzīvo Latvijas jūrniecībai.

1993. gada jūlijā

Maija Kudapa, žurnāliste

LATVIJAS TIRDZNIECĪBAS FLOTES UN OSTU ATTĪSTĪBAS PROBLĒMAS UN PERSPEKTĪVAS

G. Šteinerta referāts Latvijas Jūrnieku kongresā 1993. gada 9. jūlijā Rīgā

Dāmas un kungi! Cienījamie jūrnieki un visu ar jūrniecību saistīto profesiju pārstāvji!

Mūsu kongresa galvenais uzdevums ir izmantot kopējo iespēju atklāti un konstruktīvi formulēt šobrīd svarīgākās jūrniecības problēmas, kā arī meklēt šo problēmu risinājuma ceļus. Pašlaik jūrniecībā izveidojusies gandrīz tāda pati situācija, kāda tā bija 1926. gadā, kad šai namā sanāca Latvijas Jūrnieku I kongress. Un arī pēc gada — 1927. gadā sasauktajā Latvijas Jūrnieku II kongresā izskatīto problēmu loks bija līdzīgs.

Kopš šiem kongresiem pagājuši gandrīz 70 gadi, un šai laikā ievērojami mainījusies ne vien pasaules politiskā un ekonomiskā situācija, bet arī jūrniecība. Tomēr nemainīgs palicis pats galvenais — jūrniecība arī tagad ir un paliek viena no Latvijas svarīgākajām tautsaimniecības nozarēm. Ir nomainījušās jūrnieku paaudzes, tiek izmantota cita tehnika, taču nav mainījusies būtība. Un tāpēc šī kongresa devīze ir joprojām aktuālie Kārļa Ulmaņa vārdi: «Neviena valsts nav maza, kuras krastus skalo jūra, jo viņai atvērta visa pasaule.»

Latvijas tagadējā politiskajā un ekonomiskajā dzīvē jūrniecībai nav veltīta tāda uzmanība, kādu tā pelnījusi. Mūsu uzdevums šo kļūdu labot, iestājoties par jūrniecības attīstību tāpat, kā tas tika darīts 1926., 1927. un turpmākajos gados pirmskara Latvijā. Par jūrniecības nozīmīgumu šodien lai runā skaitļi: 1992. gadā jūrniecības uzņēmumi, kuros kopskaitā bija nodarbināti ap 31 tūkstoti cilvēku, valsts un pašvaldību budžetiem deva aptuveni 8 miljardus LVR vai 25% no kopējiem ienākumiem, kā arī 37% no visiem maksājumiem brīvi konvertējamā valūtā. Taču potenciālās iespējas ir vēl daudz lielākas, un runa nav tikai par nodokļiem, bet arī par jauniem uzņēmumiem un

darba vietām, ko šie uzņēmumi varētu dot.

Pirms iztirzājam ar jūrniecību saistīto problēmu loku, atcerēsimies, kādas ir šīs nozares galvenās sastāvdaļas. Pirmkārt, tirdzniecības un zvejas flote, otrkārt — ostu saimniecība, treškārt — zivrūpniecība un zivsaimniecība, ceturtkārt — kuģu būve un remonts, piektkārt — jūrniecību apkalpojošā sfēra — aģenti, ekspeditori, brokeri u. c.

Ārpus jau nosauktās saimnieciskās darbības, tomēr tiešā saistībā ar to, izvērtējams arī, kādam jābūt jūrniecības administratīvajam pārvaldījumam, kas, atbilstoši nacionālajai likumdošanai un starptautiskajām saistībām, ir tiešs valsts uzdevums.

1. Tirdzniecības flote

Tāpat kā pirms 1927. gada flotes atjaunošanas un attīstības problēma un ar to saistītie kredīti un nodokļi — tas ir neatrisināts jautājums arī šodien. Kā to risināt?

Reizēm izskan visai negaidīts viedoklis, proti, kāpēc mums vispār vajadzīga liela jūras flote? Es neesmu šīs domas atbalstītājs, tomēr šādā spriedumā ir zināma loģika. Mūsu valsts ārējā tirdzniecība taču vēl tikai kūņojas no autiņiem, savu kravu mums vēl maz, un mums nav ne līdzekļu, ne pieredzes, lai izveidotu savu pasažieru floti. Cita lieta ir tāljūras zvejas flote, bet par to, cik man zināms, izteiksies nākamais referents.

Tomēr pievērsīsimies tirdzniecības flotei un vēlreiz pavērtēsim izdaudzināto Latvijas ģeogrāfisko situāciju. Tātad — tranzītkravu plūsma no austrumiem uz rietumiem un otrādi. Starp abām debespusēm — Latvijas ostas un kuģi — šo kravu pārvadātāji. Bet, lai mūsu kuģi iegūtu šīs kravas, tiem jābūt konkurētspējīgiem, un Latvijā nepieciešams vispusīgs, labi attīstīts jūrniecības serviss.

Nesen Latvija ir pievienojusies 11 brīvās kuģošanas politikas pamatprincipiem, kas nosaka brīvu konkurenci un līdztiesību visu karogu kuģiem visās pasaules ostās, arī Latvijā. Šie noteikumi izslēdz tiešu Latvijas karoga protekcionismu. Toties Latvijas valsts saviem kuģu īpašniekiem var palīdzēt ar labvēlīgu nodokļu un kredītu politiku. Tā ir katras valsts iekšēja lieta, un daudzās valstīs tieši tā arī rīkojas, jo rezultātā ieguvēja ir pati valsts.

Bet kas šobrīd norisinās Latvijā? Lielie valsts kuģošanas uzņēmumi diemžēl ir nostājušies uz pasaulē pazīstamā «ērtā karoga» ceļa. Libērijas un Kipras karogi plīvo uz 15 Latvijas valsts pilnā īpašumā esošiem kuģiem (neskaitot kopuzņēmumus). Latvijas flote bēg zem to valstu karogiem, kurās nav nodokļu un var dabūt kredītus flotes atjaunošanai. Atkārtojas Anglijas, Vācijas, Holandes, Zviedrijas un citu Eiropas valstu, kā arī Amerikas tirdzniecības flotes vēsture. Tagad daudzās no šīm valstīm izveidoti tā dēvētie internacionālie reģistri, un tirdzniecības flote pamazām atgriežas zem savu valstu karogiem. Domāju, ka arī mums ir pēdējais laiks apturēt šo «ērto karogu» sindromu. Jo sevišķi tāpēc, ka šo valsts interesēm kaitīgo ceļu uzsākuši arī daži Latvijas jaunie privātie kuģu īpašnieki.

Kā šī slimība ir ārstējama? Zāles pret to varētu būt arī administratīvas, respektīvi — aizliegums. Tomēr daudz efektīvāk darbosies ekonomiskās un tiesiskās metodes — nodokļu un kredītu atvieglojumi un ar likumu nodrošinātas kuģu hipotēkas.

Šobrīd, tas ir uz 1993. g. 1. jūliju, Latvijas Kuģu reģistrā ir reģistrēti 646 kuģi ar kopējo tilpību 1 342 846 BRT, tai skaitā 399 kuģi lielāki par 100 BRT, to kopējā tilpība 1 328 544 BRT. Tā ir liela bagātība, kuru daļēji ieķīlājot, var gūt ievērojamus kredītu resursus flotes attīstībai. Kredīta iespējas, protams, lielā mērā ir atkarīgas no kuģu vecuma un ekspluatācijas efektivitātes. Šeit mēs cerīgi skatāmies uz mūsu bankām, kuras, domājams, nebūs tik izvēlīgas kā ārzemju bankas, un tajā pašā laikā būs ieinteresētas iesaistīties tām izdevīgā biznesā.

Flotes ekspluatācijas efektivitāte lielā mērā ir atkarīga no mākas ar kuģiem pelnīt, veikt tā saucamo kuģu menedžmentu. Šeit mēs pieskaramies problēmai, kas saistīta ar privatizāciju. Mūsu lielie valsts uzņēmumi ir saņēmuši mantojumā daudzskaitlīgu un mazefektīvu vecā stila pārvaldes aparātu. Kopš 1991. gada augusta puča, kad Latvijas valsts kļuva par neapstrīdamu valsts flotes īpašnieci, kuģu pārvaldes metodes diemžēl maz mainījušās. Tas attiecināms gan uz Latvijas, gan Rīgas kuģniecību, gan arī uz zvejas flotes bāzēm. Privātuzņēmēji savus kuģus pārvalda efektīvāk, arī darbojoties zem Latvijas karoga. Tāpēc viens no iespējamiem variantiem varētu būt kuģu pārvaldes jeb menedžmenta funkciju privatizācija, valstij saglabājot īpašnieka funkcijas. Šāds risinājuma veids, protams, neizslēdz jaunu privātuzņēmumu veidošanos, kuģu īpašnieku loka paplašināšanos. Valstij šie privātuzņēmēji noteikti būtu jāatbalsta. Pašlaik privāto kuģu īpašnieku ir maz un tiem pieder maztonnāžas kuģi. Latvijas Kuģu reģistrā šobrīd reģistrēti 332 šādi kuģi ar tilpību 102 055 BRT, kas ir tikai 7,6% no kopējās tilpības. Privāto kuģu īpatsvara pieaugums, valsts flotes pārvaldes nodošana privātuzņēmēju rokās neapšaubāmi uzlabotu zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu pārvaldes kvalitāti. Latvijas Kuģu reģistrs ir gatavs reģistrēt arī ārvalstu uzņēmēju kuģus, daži šādi piemēri jau ir. Visi šie pārkārtojumi mūsu jūrniekiem dos jaunas darba vietas un veicinās visas jūrniecības nozares tālāko attīstību. Bet... laiks nu atkal no šīm rožainajām izredzēm atgriezties atpakaļ uz reālās zemes un jūras. Uz kuģiem un kantoros šodien skan tikai krievu valoda, dažviet un dažreiz gan arī angļu valoda. Joprojām ir dzīvas bēdīgi slavenās sociālisma iemaņas saņemt algu neatkarīgi no profesionālisma, darba kvalitātes un tā intensitātes.

Te nu ir problēmu problēma — kā panākt, lai latvieši atgrieztos jūrniecībā, kā organizēt profesionālu jūrnieku un jūrniecības pārvaldes darbinieku sagatavošanu? Pagaidām šī problēma ir skarta tikai nedaudz. Domāju, ka to nevarēs veikt ar līdzšinējām metodēm. Lai kaut kas būtiski mainītos, ir nepieciešama attiecīga valsts programma. Indijā, Filipīnās un citur profesionālu jūrnieku sagatavošana ir valsts ekonomiskās politikas sastāvdaļa. Kāpēc tā nevarētu būt arī Latvijā? Ar to es saprotu ne tikai «jūrnieku eksportu», bet arī plaša profila jūrniecības speciālistu sagatavošanas

problēmu. Situācija pasaules jūrniecībā liecina par lielu jūrnieku deficītu. Šo apstākli var izmantot Latvijas labā.

Profesionālie jūrnieki vai menedžeri galvenokārt arī noteiks, vai Latvijas flote izies pasaules okeānos kā konkurētspējīga un gatava stāties blakus lielajiem pārvadātājiem — norvēģiem. Ja šādu profesionalitāti nesasniegsim, varēsim tikai gremdēties skaistās atmiņās par pirmskara Latvijas floti un jūrniekiem.

Šajā sakarībā tomēr nebūs lieki atcerēties arī to, ka pirmskara Latvijā tirdzniecības flote galvenokārt bija privātuzņēmēju rokās, bet šīs flotes veidošanos sekmēja jūrniecībai labvēlīga valsts nodokļu un kredītu politika, kas tika panākta ilgās un sīvās politiskās cīņās. Tātad īsi formulējot: gan privātā, gan daļēji privatizēta valsts flote kvalitatīvi jaunā pārvaldes formā, ko atbalsta valsts.

Tāda īsumā varētu būt atbilde uz jautājumu, vai Latvijai ir vai nav vajadzīga liela tirdzniecības flote. Mūsu kongresa uzdevums ir formulēt, kādiem attiecībā pret šo floti jābūt valsts politikas principiem, kuru īstenošana jāpanāk Saeimā un valdībā.

2. Ostas

Latvijas ostas ir otra svarīgākā jūrniecības nozares sastāvdaļa. Runājot par tirdzniecības flotes problēmām, jau minēju ostas kā tranzītkravu plūsmu nodrošinātājas. Par šo jautājumu daudz diskutēts politiķu aprindās, lielu uzmanību tam pievērš arī masu informācijas avoti. Un tomēr ļoti svarīgi būtu, lai Latvijas valsts politika tranzīta jautājumos tiktu skaidri formulēta, iegūtu likuma spēku un tiktu konsekventi ievērota. Skaidri un nepārprotami ir jāpasaka visai pasaulei, ka mēs darīsim visu, lai sekmētu kravu tranzītu caur mūsu valsti. Tas nozīmē, ka nepieciešamas ne vien labas ostas, ceļi un sakari. Tas nozīmē, ka jārada arī efektīvs uzņēmēju tīkls tranzītkravu apkalpošanai, jāizveido labvēlīga muitas un finansu sistēma. Un te nu ar labiem nodomiem ir par maz. Līdz šim šādas konkrētas rīcības vietā bija valdības nekonsekvence tranzīta jautājumos, es teiktu pat — naidīga attieksme pret tranzītkravu pārvadājumiem. Arī muitas birokrātiskās metodes un visādas nekārtības, pat kukuļņemšana gan ostās, gan muitā, gan policijā nodara daudz ļaunuma un neliecina par labvēlīgu tranzītpolitiku.

Tagad tiek daudz spriests par brīvām ekonomiskām zonām. Domāju, ka mums vajadzīgas nevis atsevišķas brīvās ekonomiskās zonas, bet viena liela visas Latvijas, vai vēl labāk — Baltijas brīvā ekonomiskā zona.

Bet atgriezīsimies pie ostām. Ventspils un Rīga — bijušās PSRS eksporta ostas — pamazām atgūstas no kravu plūsmas krīzes, ko izraisīja sociālisma krahs. Jau veidojas jaunas kravu plūsmas, arī uz austrumiem. Paskatīsimies datos par kopējo kravu apgrozījumu Latvijas ostās.

Jāpiebilst, ka kravu apgrozījums Ventspils un Rīgas ostās šeit tiek nosaukts pēc valsts uzņēmumu statistiskās atskaites. Kopējais kravu apgrozījums ir lielāks.

Liepājas ostas attīstības perspek-

Kravu apgrozījums Latvijas ostās
(tūkstošos tonnu)

Ostas			1991. g.	1992. g.	1993. g. (prognoze)
Ventspils tirdzn. osta	—	kopā	24 758	22 138	22 140
t. sk.	—	eksports	23 938	21 113	
	—	imports	920	1 025	
Rīgas tirdzn. osta	—	kopā	5 523	4 393	5 000
t. sk.	—	eksports	1 409	1 432	
	—	imports	4 114	2 961	
Rīgas zvejas osta	—	kopā	449	283	350
t. sk.	—	eksports	223	207	
	—	imports	226	76	
Rīgas Voleru osta	—	kopā	2 581	572	190
t. sk.	—	eksports	1 091	319	
	—	imports	1 490	253	
Liepājas osta	—	kopā	—	107	500
t. sk.	—	eksports	—	107	
	—	imports	—	—	
Pārējās ostas	—	kopā	42	36	75
t. sk.	—	eksports	10	19	
	—	imports	32	17	
Kopā			33 353	27 529	28 255
t. sk.	—	eksports	26 571	23 197	
	—	imports	6 782	4 332	

tīvas lielā mērā saistītas ar ostas atbrīvošanu no Krievijas kara flotes. Pagaidām šo procesu bremzē Krievijas militārās tieksmes un šīs valsts iekšpolitiskā krīze.

Pēc zvejnieku kolhozu sabrukuma bēdīgā stāvoklī ir arī mazo piekrastes ostu saimniecība.

Mūsu tuvākie kaimiņi igauņi un lietuvieši, tāpat arī krievi, negaidīs, kamēr atrisināsim savas problēmas, bet aktīvi rīkosies, rūpējoties par savām ostām. Un to viņi jau dara.

Lai nezaudētu tranzītkravas un panāktu to pieaugumu, mums ir steidzami jāuzlabo mūsu ostu infrastruktūra un darba organizācija. Vispirms jābūt ievērotam galvenajam principam — labvēlīgai valsts tranzītpolitikai. Tikai tad, ja būs ievērots šis priekšnoteikums, neizpaliks arī kravu plūsmu pieaugums, ostās attīstīsies apkalpojošā uzņēmējdarbība un uzkrāsies kapitāls, ko varēs ieguldīt ostu infrastruktūru uzlabošanā un attīstībā.

Bieži izskan viedoklis, ka Latvijas ostu attīstība iespējama galvenokārt tikai ar ārzemju ieguldījumiem. Neizslēdzot arī šādu iespēju, nevajadzētu tomēr aizmirst, ka jau tagad mūsu lielās ostas, izņemot varbūt vienīgi Liepāju, ar samērā maziem ieguldījumiem var ievērojami palielināt kravu apgrozījumu. Šie ieguldījumi var nākt no dažādiem Latvijas uzņēmumiem. Ka tas ir iespējams, to pierāda iesāktie privatizācijas projekti ostu valsts uzņēmumos, kuros atklājas ievērojama Latvijas privātuzņēmēju aktivitāte.

Šodien ostu darbībā dominē divi lielie valsts uzņēmumi — Ventspils un Rīgas tirdzniecības ostas, kā arī vairāki citi mazāki valsts uzņēmumi. Pašlaik aktuāla ir šo uzņēmumu pārveidošana akciju sabiedrībās. Šajā procesā nepieciešams panākt monopoldarbības ierobežošanu. Tas iespējams, paplašinot privātuzņēmēju īpatsvaru tā sauktajā ostu terminālu operatoru jeb stividoru uzņēmēju lokā. Tādējādi veidosies konkurence un rezultātā paaugstināsies ostu servisa līmenis, bet tas savukārt ir nepieciešams priekšnoteikums, lai Latvijas ostas varētu sekmīgi piedalīties sacensībā ar kaimiņvalstu, to vidū — arī Krievijas ostām. Svarīga loma ostu starptautiskajā konkurences cīņā ir arī ostu nodevu tarifu politikai.

Patlaban kaismīgos strīdos ar pašvaldībām tiek apspriesti iespējamie ostu pārvaldes modeļi. No modeļa izvēles būs atkarīga mūsu ostu attīstības politika. Pašvaldību tendence ostu pārvaldi pakļaut tikai sev, neveicinās vienotas valsts ostu politikas izstrādāšanu. Pašvaldību loma ostu attīstībā, protams, ir ļoti nozīmīga, tikai tai, izņemot mazās piekrastes ostas, nevajadzētu būt dominējošai. Liepājas, Rīgas un Ventspils ostu pārvaldē ir jāatrod loģisks līdzsvars starp valsts un pašvaldību interesēm, un šāds līdzsvars iedibināms ar Ostu likumu. Ostu zemēm un ūdeņiem jāpaliek valsts īpašumā, tos nedrīkst pārdot privātīpašumā. Tāda kārtība valdīja pirmskara Latvijā un domāju, ka tāda ir iedibināma arī tagad, jo ostas ir visas mūsu valsts bagātība. Pašvaldībām un valstij tās jāpārvalda kopā, un uz šo ostu pamata jāveido ļoti plašs uzņēmēju loks. Brīvas konkurences apstākļos šo uzņēmumu attīstība var būt pietiekami efektīva un nest nozīmīgu peļņu.

Gribētos cerēt, ka mazās piekrastes ostas kļūs par Latvijas piejūras rajonu saimniecisko pamatu, bet lielās ostas — par visas valsts ekonomisko balstu. Nevajag paļauties tikai uz Latvijas ostu ģenerālplānu, ko patlaban izstrādā Eiropas Kopienas izvēlētie speciālisti. Diezin vai tas mums dos tūlītēju atbildi — kur, ko un par kādiem līdzekļiem Latvijas ostās būvēt. Rīkosimies paši jau tagad, protams, ar apdomu un ieklausoties visos viedokļos.

3. Kuģu būve un remonts

Latvijā ir labs potenciāls kuģu remonta un kuģu būves industrijas attīstībai. Iespējama arī sadarbība ar Krievijas pārvaldē esošām Tosmares un Bolderājas kuģu remonta rūpnīcām. Nav pieļaujama sadarbība ar Krievijas militāro kompleksu. Tādu varbūtību Latvijas Jūrniecības Savienība vienmēr ir kategoriski noraidījusi.

Ārzemēs kuģu būves un remonta industrijai parasti valsts sniedz ievērojamus finansiālos atvieglojumus.

Domāju, ka Latvija varētu pārņemt tieši šo pieredzi un, intensīvi izmantojot vēl relatīvi lēto darbaspēku, gūt ievērojamus panākumus arī kuģu būvē saviem kuģu īpašniekiem.

4. Jūrniecības valstiskās struktūras

Kuģošana, kuģu būve un remonts, ostu darbība, zvejniecība un ar šiem saimniekošanas veidiem saistītā uzņēmējdarbība brīvas konkurences apstākļos tomēr neizslēdz valsts regulējošās funkcijas un uzraudzību. Vispirms jau tas nepieciešams starpvalstu un starptautiskās attiecībās, kas ir sevišķi nozīmīgas tieši jūrniecībā. Kontrole par starptautisko konvenciju un līgumu, kā arī nacionālās likumdošanas prasību ievērošanu kuģošanas drošības, cilvēku dzīvības glābšanas uz jūras un jūras vides aizsardzības jautājumos ir valsts funkcija. Tagad šo darbu Latvijā veic vairāki jūrniecības valsts dienesti, lai gan visam tam pamatā ir ostu Kapteiņu dienesti, kas kopā ar Latvijas Jūrnieku reģistru ir pakļauti Latvijas ostu Galvenā kapteiņa dienestam. Lai valsts kontroles funkciju veikšanai jūrniecībā izveidotu racionālāku administratīvo sistēmu un izslēgtu dublēšanu, pēc Skandināvijas valstu parauga uz Latvijas ostu Galvenā kapteiņa dienesta bāzes būtu vēlams izveidot vienotu Latvijas Jūras administrāciju, kurā būtu apvienoti ostu Kapteiņu dienesti, Kuģu reģistrs, Jūrnieku reģistrs, Jūras avāriju un glābšanas dienests, kā arī Hidrogrāfijas dienests.

Šīs Latvijas valsts struktūras pildīs tikai daļu no kontroles funkcijām. Pārējās, proti, starptautiskās, juridiskās un ekonomiskās regulēšanas funkcijas jāuzņemas citai institūcijai, piemēram, ministrijai. Mūsu kongresam ir jāatbild uz jautājumu, vai tai jābūt atsevišķai Jūras lietu ministrijai, vai arī kādai cita veida institūcijai. Domāju, ka šai jautājumā kongresam vajadzētu pieņemt attiecīgu rezolūciju. Rezolūcijas būtu jāpieņem arī:

1) par kuģu reģistrēšanu ārzemju kuģu reģistros;

2) par jūrniecības speciālistu profesionālo sagatavošanu;

3) ostu pārvaldes jautājumā.

Iespējams, ka rezolūcijas būs nepieciešamas arī citos jautājumos.

Noslēgumā gribētu vismaz nosaukt, jo iztirzāšana aizņemtu pārāk daudz laika, vēl dažas no šobrīd aktuālajām jūrniecības problēmām, par kurām, domājams, vēl runās citi kongresa dalībnieki. Šādas problēmas ir kuģu apdrošināšana, kuģu speciālistu diplomēšana un iekārtošana darbā uz kuģiem, latviešu valodas ieviešana gan uz kuģiem, gan jūrniecībā vispār, jūras avāriju izmeklēšana un jūras tiesa, jūrniecības izglītība un zinātne, civilās flotes formas tērpi un atšķirības zīmes un daudzas citas problēmas. Un kur tad vēl zvejniecība, kurā tāpat netrūkst samezglojumu! Kā redzat, visu pat grūti pieminēt.

Rezolūciju pieņemšana sasāpējušās problēmas, protams, neatrisinās. Mums visiem būs aktīvi jāiestājas par šo ideju īstenošanu, jāpanāk, lai Saeima un valdība pieņemtu attiecīgus lēmumus. Novēlēsim sev veiksmi un izturību šai ceļā, kura mērķis ir visas mūsu tautas labklājība. Un atcerēsimies galveno uzdevumu, ko 1989. gadā, dibinot Latvijas Jūrniecības savienību, likām savas darbības pamatā. Šis uzdevums ir nacionālās jūrniecības atjaunotne. Un tas vēl joprojām nav izpildīts.

Tāpēc — pie darba, draugi!

LATVIJAS ZVEJAS FLOTE UN ZVEJNIECĪBAS NOZARES ATTĪSTĪBAS CEĻI

A. Ūķa referāts Latvijas Jūrnieku kongresā 1993. gada 9. jūlijā Rīgā

Dāmas un kungi! Cienījamie kongresa dalībnieki!

Latvijā, kas ir piejūras valsts, vienmēr blakus zemniekiem pastāvējusi zvejnieku un jūrnieku profesija, ko, paaudzēm mainoties, pārmantoja dēli no saviem tēviem.

Attīstoties zvejas un zivju pārstrādes tehniskajam līmenim, zivsaimniecība izveidojās par nozīmīgu tautsaimniecības nozari, kurā šobrīd nodarbināts apmēram 21 tūkstotis Latvijas iedzīvotāju, kas ir ievērojama daļa no strādājošo skaita. Zvejas un palīgflotē Latvijā strādā turpat 11 tūkstoši cilvēku.

Zvejniecība un zivrūpniecība šobrīd, tāpat kā pārējās Latvijas tautsaimniecības nozares, pārdzīvo ekonomisko krīzi. Ja republikas zivju nozveja šī gada 6 mēnešos salīdzinājumā ar pagājušā gada attiecīgo laika periodu palikusi iepriekšējā gada līmenī (precīzu datu vēl nav), tad zivju produkcijas ražošana vēl joprojām turpina samazināties, lai gan 1992. gada I pusgadā tā jau bija zema. Vienlaicīgi nozarē samazinās nodarbinātība un pasliktinās valsts uzņēmumu finansiālais stāvoklis.

Pašreiz Latvijas okeāna zvejas flote sastāv no 70 lielajiem un vidējiem zvejas traleriem, kas galvenokārt koncentrēti Rīgas un Liepājas zvejas bāzēs. No kopējā kuģu skaita 16 kuģi ir vecāki par 20 gadiem, 15 kuģi 15—20 gadu veci un 39 kuģi — jaunāki par 15 gadiem. Kuģu vidējais vecums — 13,7 gadi.

No teiktā secināms, ka gandrīz pusei kuģu būtu nepieciešami ievērojami kapitālieguldījumi to modernizēšanai un remontam. Šī flote bija būvēta Padomju Savienībai ar vienu mērķi — nozvejot un daļēji apstrādāt uz kuģiem pēc iespējas lielāku daudzumu zivju. Projektējot un būvējot šos kuģus, netika ņemts vērā ne degvielas, ne darbaspēka patēriņš, kas bijušajā PSRS bija gandrīz vai vislētākais pasaulē. Tieši tādēļ šie zvejas kuģi nav konkurētspējīgi pasaules tirgū šodien.

Otra ļoti svarīga problēma — zvejas rajoni. 70. gadu beigās visas pasaules okeānu un jūras piekrastes valstis noteica 200 jūras jūdžu platas ekonomiskās zonas, kur drīkst zvejot tikai ar šo valstu atļauju uz savstarpējas vienošanās un nolīguma pamata.

Līdz 1991. gadam Latvijas zvejas flote zvejoja citu valstu ekonomiskajās zonās, kur starpvalstu līgumus bija slēgusi bijusī PSRS. Atgūstot neatkarību, Latvijas Republikai starpvalstu sarunu ceļā steidzīgi bija jākārto jaunu līgumu slēgšana par iespējām strādāt citu valstu ekonomiskajās zonās.

Šis process ir ilgstošs un sarežģīts. Lielākā daļa okeānu piekrastes valstu ir izstrādājušas programmas,

kā attīstīt savu nacionālo zivrūpniecību, izspiežot no saviem ūdeņiem ārvalstu kuģus.

1992. gadā zvejniecībā bija kritisks stāvoklis. Ekspedīcijas zvejas kuģi vairs nevarēja strādāt ārvalstu ekonomiskajās zonās uz PSRS noslēgto līgumu pamata. Sakarā ar degvielas cenu strauju palielināšanos, darbs vairākos zvejas rajonos kļuva nerentabls. Lai nerastos zaudējumi, vairāki zvejas kuģi tika izmantoti kā zivju pieņemšanas bāzes vai iesaistīti kopuzņēmumos ar dažādām ārzemju firmām. Līdzekļu trūkuma dēļ aizkavējās kuģu remonti, algu izmaksas un apgāde ar degvielu. Atsevišķi kuģi tika aizturēti ārzemju ostās nenomaksāto parādu dēļ. Nozveja salīdzinājumā ar 1991. gadu samazinājās vairāk nekā par 50%. Starpvalstu sarunu ceļā un noslēgto līgumu rezultātā daļa zvejas rajonu ir atgūti. Okeāna flote strādā Mauritānijas un Farēru salu ekonomiskajās zonās, Ziemeļaustrumu Atlantijas okeāna atklātajā daļā (Azoru salu rajonā), kalmāru zvejā Dienvidaustrumu Atlantijā un NAFO zvejas zonā. Sākot ar 1992. gada augustu, Latvija ir pilntiesīga NAFO dalībvalsts.

Pašreiz ir noslēgti līgumi par sadarbību zvejniecībā Atlantijas okeānā ar ASV, Kanādu (Memorands) un Dāniju — Farēru salu pašvaldību — un Baltijas jūrā ar Krievijas Federāciju, Zviedriju, Eiropas Kopienu, sagatavoti līgumi parakstīšanai ar Igauniju un Lietuvu, gaidāmas sarunas ar Somiju. Lai gan bijušas atkārtotas sarunas, nav izdevies panākt vienošanos ar Maroku, jāturpina sarunas ar Mauritāniju, Senegālu, Gvineju-Bisavu, Argentīnu un Peru. Taču, ja arī līgumi tiks noslēgti, šo valstu izvirzītie noteikumi ir smagi.

Latvijas zvejniecībai ieejot pasaules apritē, stāvokli sarežģī tas, ka arī pārējās valstīs zivsaimniecība ir depresijas stāvoklī. Caurmērā pasaules zvejas flotes ekspluatācijas izdevumi pārsniedz ieņēmumus no zivju produkcijas realizācijas, turklāt zvejas flotes jaudas ir lielākas par zivju krājumiem jūrās un okeānos.

ANO ietvaros tiek risināti jautājumi par zvejniecības regulēšanu, lai nozvejas apjomi neapdraudētu zivju krājumu atražošanu, kā arī lai tie tiktu racionāli izmantoti. Pastāvot augstam darbaspēka un degvielas patēriņam, vairs tikai nedaudzas valstis, kurās ir lētāks darbaspēks, var atļauties sūtīt kuģus strādāt tāljūras zvejas rajonos. Anglija, Vācija u. c. valstis jau ir atteikušās no tālo zvejas rajonu izmantošanas. Zvejas kuģu skaitu uz pusi samazina Spānija, arī Zviedrija un Somija nenodarbosies ar tāljūras zveju.

Turpretī tās valstis, kurām pieder zivīm bagātas ekonomiskās zonas, plāno attīstīt un palielināt nacionālo zvejas floti, piemēram, Čīle, Peru, Argentīna, Indija, Dienvidāfrikas valstis un daļēji arī ASV un Kanāda. ASV un Kanāda pagaidām to kārto tādu sarunu līmenī, lai atvairītu ārvalstu pieprasījumu pēc licencēm. Tajā pašā laikā pasaulē pieprasījums pēc zivju produkcijas aug, un tiek prognozēts, ka turpināsies arī cenu pieaugums.

Kāds šajos apstākļos būtu nosakāms optimālais attīstības virziens Latvijas zvejas flotei un zivju rūpniecībai?

Šobrīd būtu galvenais šinī situācijā izdzīvot. Izdzīvot, negaidot sevišķas subsīdijas no valsts, jo to vienkārši nav. Baidos, ka Latvijas valsts budžets ir pārāk smagā stāvoklī, lai varētu subsidēt kādu no

tautsaimniecības nozarēm. Lielākais, uz ko varam cerēt un kas ir jāpanāk, lai zvejnieki un zivju rūpniecības uzņēmumi tiktu pielīdzināti lauksaimniecības uzņēmumiem nodokļu un kredītu politikas jautājumos. Tāpat jāpanāk sakārtota likumdošana, kas sekmētu nozares tālāku attīstību.

Pareizi izstrādājot okeāna zvejas stratēģiju, novērtējot flotes izvietošanas iespējas, ceļot tās izmantošanas efektivitāti, Latvijas zvejas floti varētu arī turpmāk izmantot ārvalstu zvejas rajonos. Ja zvejas bāzes pratīs risināt šos jautājumus, spēs atrast iespējami labāku zivju produkcijas noieta tirgu, kas savukārt dotu ienākumus budžetā un saglabātu darba vietas, tādā gadījumā okeāna zvejas flote būtu saglabājama. Praktiski tomēr nav izslēgts, ka daļu flotes, kas ir tehniski un arī morāli novecojusi un kuras modernizēšanai nepietiks līdzekļu, būs jāpārdod privātstruktūrām, kurām ir lielākas kredītiespējas, vai arī jānorakstа vai jāpārdod metāllūžņos.

Arī bāzu finansiālais stāvoklis nepieļauj turpmāk izmantot nerentablus zvejas kuģus. Pārējās flotes labākai izmantošanai jāturpina sarunas ar Atlantijas okeāna piekrastes valstīm par zvejas licencēm un sadarbību uz savstarpēji izdevīgiem noteikumiem.

Baltijas jūrā vietējās zvejas flotei apstākļi ir labvēlīgāki. Kaut arī vietējās zvejas kuģiem piemīt tie paši trūkumi, kas tāljūras flotes kuģiem, tomēr ir arī priekšrocības, piemēram, pašas Latvijas ekonomiskā zona Baltijas jūrā, kur par kvotām un licencēm nav jāmaksā. Arī attālumi līdz zvejas vietām ir nesalīdzināmi mazāki.

Baltijas jūrā, sākot ar 1993. gadu, nozvejas kvotas galvenajām zivju sugām tiek iedalītas tieši Latvijai, kas kopumā ir lielākas nekā pēdējos gados, kad Latvija atradās PSRS sastāvā. Tomēr jāatzīmē, ka brētliņu un reņģu nozvejas limits kā 1992., tā arī 1993. gadā netiek apgūts; piemēram, šajā gadā bija iedalīts limits 41,5 tūkstoši tonnu, bet piecos mēnešos bija nozvejots tikai 6,2 tūkstoši tonnu brētliņu. Reņģu limits bija 41,4 tūkstoši tonnu gadā, bet piecos mēnešos nozvejots 10,3 tūkstoši tonnu, kaut gan šo zivju krājumi jūrā ir labi. Pietiekamas ir lašu nozvejas, bet neapmierinoši krājumi ir mencām. Ļoti iespējams, ka mencu zveja būs uz laiku jāpārtrauc. Reņģu un brētliņu limitu apgūšanu kavē ierobežotās šo zivju realizācijas iespējas vietējā tirgū. Bet, neapgūstot limitus, varam zaudēt nākamajos gados starptautiskajā kvotu sadalē.

Šogad pirmo reizi nozvejas limiti tika iedalīti arī individuālajiem zvejniekiem, ministrija šajā darbā ir iesaistījusi piejūras reģionu pašvaldības.

Baltijas jūras apsaimniekošanu uzsākušas jaunizveidotās paju un akciju sabiedrības, sabiedrības ar ierobežotu atbildību un individuālie uzņēmēji.

Saskaņā ar likumu par lauksaimniecības uzņēmumiem un zvejnieku kolhozu privatizāciju, likvidēti bijušie zvejnieku kolhozi.

To vietā izveidotas zvejnieku akciju sabiedrības, piemēram, «Brīvais vilnis», «Jūraslīcis», «Kursa», sabiedrības ar ierobežotu atbildību («Mērsrags», «Carnikava-I», «Engure», «Zvejnieks», «Unda» u. c.), paju sabiedrības («Auda», «Bāka» u. c.), no kurām daļa ir privāti uzņēmumi.

Formāli privatizācija it kā būtu pabeigta, tomēr bijušo zvejnieku

kolhozu pārveidošanās turpinās, un tā kā ir nepilnības likumdošanā, kā arī pieļautas kļūdas uz vietām, ne vienmēr šīs izmaiņas ir bijušas veiksmīgas.

Uzskatu, ka šodienas ekonomiskās krīzes apstākļos, privātajā uzņēmējdarbībā zvejniecībā un zivju apstrādē ļoti svarīgi meklēt un atrast jaunas kooperācijas formas, kas atbilstu brīvā tirgus ekonomikai.

Ekonomiskā lejupslīde tirgus trūkuma dēļ ir skārusi arī valsts zivju pārstrādes uzņēmumus. Ņemot vērā okeāna zivju izejvielas piegāžu samazināšanos un to pieaugošo dārdzību, zivju apstrādes uzņēmumi sākuši pārstrādāt Baltijas jūras vietējo zivju izejvielu, kā arī nedaudz lauksaimniecības produktus — dārzeņus un gaļu.

Ja, kopumā ņemot, piecu valsts uzņēmumu un jaunizveidoto akciju, paju sabiedrību un SIA ražošanas jaudas ir saglabājušās gandrīz iepriekšējo gadu līmenī, tad zivju produkcijas ražošana ir ievērojami samazinājusies.

Galvenokārt tas izskaidrojams ar produkcijas realizācijas problēmām. Zivju apstrādes uzņēmumiem jāmeklē jauni tirgi savai produkcijai, neaizmirstot vecos. Jāražo produkcija saskaņā ar pieprasījumu, apgūstot gan Latvijas attālākos rajonus, gan arī iekarojot savu vietu pasaules tirgū. Ja agrāk ap 80% no Latvijā ražotās zivju produkcijas tika realizēti bijušās PSRS republikās, tad tagad tirgus Austrumu virzienā ir praktiski izzudis.

Vietējā tirgū pēdējā laikā mainījies zivju produkcijas sortiments — ievērojami lielāks ir pieprasījums pēc svaigām zivīm, trūkst arī saldētās zivis plašākā sortimentā, tajā pašā laikā konservu krājumi ievērojami pārsniedz iedzīvotāju pieprasījumu, kas atkarīgs no to pirktspējas.

Jāpiezīmē, ka arī zivju produkcijas dārdzība, kur cenu līmeni nosaka ne tikai ražotājs, bet galvenokārt tirgotājs un starpnieks, dažreiz pat vairāki, ir ievērojami samazinājusi tās pirktspēju.

Ja Latvijas piejūras reģioni ar zivīm un zivju produkciju ir apgādāti pietiekami, tad to nevar teikt par republikas attālākajiem reģioniem. Šeit būtu nepieciešams izveidot nozares darbībā un attīstībā ieinteresētas starpniekorganizācijas vai arī pašu ražotāju firmas tirdzniecības vietas, kā tas jau vērojams Rīgā.

Saprātīgu risinājumu gaida arī zivju tirdzniecības nokārtošana Rīgas Centrāltirgū, kas pašreiz notiek antisanitāros apstākļos.

Kā jau minēju, lielas problēmas radušās tirdzniecībā ar Austrumu valstīm. Augstās inflācijas un nenokārtotās norēķinu sistēmas, muitas politikas, kā arī citu politisku motīvu dēļ zivju produkcijas realizācija šajās valstīs kļuvusi neizdevīga. Lai gan ir noslēgti starpvalstu līgumi ar Moldāviju un Tadžikiju, samaksas saņemšana par nosūtīto produkciju ir problemātiska. Piemēram, Ventspils zivju konservu kombināts nav saņēmis 12 miljonu LVR jeb 60 tūkstoš latu par Moldāvijai nosūtīto produkciju.

Lai starpvalstu līgumi darbotos, vajadzētu kādu koordinējošu orgānu, kas izdarītu norēķinus šeit, republikā, starp nozarēm, kas savukārt no šīm republikām iepērk produkciju. Ja tāda kārtība nav iespējama, tad ar Austrumiem var tirgoties bartera darījumu veidā, saņemot pretī skārdu, alumīniju vai citus materiālus un preces. Iespējama arī tirdzniecība par valūtu.

Joprojām par perspektīvu uzska-

tāma sadarbība ar Baltkrieviju. Ministrija ir parakstījusi nodomu protokolu ar Baltkrievijas atbildīgiem pārstāvjiem par zivju produkcijas piegādi. Praktiski Latvijas uzņēmēji kārto darījumus ar Baltkrieviju bartera veidā.

Vispievilcīgākais, bet grūtāk iekarojams, ir Rietumu tirgus. Produkcijas reklāmas nolūkā uzņēmēji cenšas piedalīties ārvalstīs rīkotajās izstādēs. Nelielā pieredze, piedaloties starptautiskajos gadatirgos un izstādēs, liecina, ka republikas zivju produkcija var ieinteresēt Rietumu patērētājus, taču šeit būtu nepieciešami daži priekšnoteikumi:

— zivju pārstrādē izmantot Eiropas valstu tehnoloģiju,

— modernizēt konservu cehus taras ražošanai, kas atbilst Eiropas standartu prasībām,

— konservu un zivju produkcijas iepakojumu noformēt saskaņā ar Eiropas un starptautisko standartu prasībām,

— ieviest efektīvu ražošanas kontroles sistēmu, kas garantētu augstu produkcijas kvalitāti,

— uzņēmumos jāveido dienesti, speciālisti informātikas un sakaru sistēmu atbilstošam darbam ar ārvalstīm.

Lai šos priekšnoteikumus veiktu, ministrijai jāpalīdz kārtot kredītu saņemšana uz atvieglotiem noteikumiem tiem uzņēmējiem, kuri gatavi iesniegt biznesa plānus un aprēķinus kredītu dzēšanas termiņiem (visi 5 valsts zivju apstrādes uzņēmumi, a/s «Brīvais vilnis», SIA «Carnikava-I» u. c.).

Kredītu trūkums kavē nozaru tehnoloģijas modernizāciju. Pašreizējās kredītu procentu likmes ražotājiem nav pieņemamas. Finansu stāvoklis pārstrādes uzņēmumos smags. Sistemātiski trūkst apgrozības līdzekļu. Lieli produkcijas uzkrājumi noliktavās.

1993. gada 1. jūnijā parādi republikas budžetam bija šādi: Rīgas bāzei 105 miljoni LVR, Liepājas bāzei 81 miljons LVR, bet valsts zivju pārstrādes uzņēmumiem — 62 miljoni LVR.

Valsts zivju apstrādes uzņēmumos pēc iespējas jāpaātrina privatizācija.

Grūts finansu stāvoklis ir izveidojies republikas zivju audzētavās, tas saistīts ar valsts budžeta līdzekļu trūkumu, energo un citu resursu sadārdzināšanos.

Tomēr republikā turpinās zivju resursu atražošanas darbs zivju audzētavās un zivju resursu izpētē. Šajā gadā izaudzēti un izlaisti zivju resursu papildināšanai 880 tūkstoši lašveidīgo mazuļu, ap 5 miljoni brekšu mazuļu, 1,6 miljoni nēģu kāpuru un 1,5 miljoni citu saldūdens zivju mazuļu.

Lai uzlabotu šīs nozares ekonomisko stāvokli, jāpadomā par iespējām daļā struktūrvienību uzsākt tādu saimniecisko darbību, kas uzlabotu to pašfinansēšanos, atstājot budžeta finansējumus tikai zivju krājumu uzraudzībai, izpētei un atražošanai.

Un nobeigumā nedaudz par ministrijas darbības laikā paveikto un galvenajiem uzdevumiem jaunās valdības izveidotajai valsts institūcijai jūras lietās.

Ministrijai kopīgi ar jaunieceltajiem bāzu vadītājiem ir izdevies ievirzīt okeāna zvejas bāzu darbu stabilizācijas gultnē, panākt starpvalstu sarunu rezultātā flotes izvietojumu zvejas rajonos.

Par to liecina nozvejas pieaugums salīdzinājumā ar 1992. gadu. Lai uzlabotu bāzes finansu stāvokli, jāturpina darbs pie okeāna zvejas

stratēģijas izstrādāšanas, flotes reorganizācijas un modernizācijas.

Baltijas jūrā nokārtota zivju limitu un zvejas licenču izsniegšana, iesaistot šajā darbā pašvaldības. Jāturpina vietējās flotes racionālas izmantošanas, modernizācijas un privatizācijas principu izstrādāšana, kā arī jāpēta kolektīvo zvejnieku sabiedrību attīstības iespējas un perspektīvas.

Zivju apstrādē jāturpina iesāktā produkcijas noieta tirgus apgūšana kā Latvijā, tā ārvalstīs, apstrādes uzņēmumu modernizācija un produkcijas pārprofilēšana atbilstoši Rietumu tirgus prasībām.

Steidzami jāizstrādā zivju resursu izpētes, vides aizsardzības un piesārņojuma novēršanas galvenie virzieni Baltijas jūrā un iekšējos ūdeņos.

Kā viens no svarīgākajiem veicamajiem uzdevumiem ir pareizas investīciju politikas un plašu, lētu ilgtermiņa kredītu saņemšanas iespēju ieviešana, kā arī nozaru uzņēmumu privatizācijas un valsts politikas modeļa izstrādāšana visās zivsaimniecības sfērās. Jāturpina darbs likumdošanā.

Šo kopīgo problēmu risinājumam nepieciešama dziļa Latvijas zivsaimniecības sektora ekspertīze, izmantojot kompetentus ārvalstu ekspertus un speciālistus. Jārada vispārēja minētā sektora attīstības un svarīgāko rīcības virzienu kompleksa shēma, kas palīdzētu radīt efektīvu zivsaimniecības likumdošanas, administrācijas un ekonomiskās stabilizācijas modeli.

Latvija būtu pateicīga par FAD līdzdalību un atbalstu šāda projekta sagatavošanā un izstrādāšanā Tehniskās kooperācijas programmas ietvaros, kā arī tās redzeslokā esošo ārvalstu ekspertu iesaistīšanā projekta radīšanā.

Lai gan ir šīs grūtības, kuras pašreiz pārdzīvo mūsu valsts, Latvijas zvejniecība un zivju rūpniecība izdzīvos. Mums ir sava zvejas flote, sava ekonomiskā zona un zivju resursi, ir sava zivju apstrādes bāze (tiesa gan pagaidām vēl novecojusi), bet pats galvenais — mums ir pieredzējuši zvejnieki, labi speciālisti — zivju apstrādātāji un tātad būs arī tirgus prasībām atbilstoša zivju produkcija, kas ir pamats Latvijas zivju rūpniecības nākotnei.

LATVIJAS JŪRNIEKU KONGRESA REZOLŪCIJAS

1. rezolūcija
Par jūrniecības speciālistu sagatavošanu

Ievērojot jūrniecības nozares lielo nozīmi Latvijas tautsaimniecībā un šīs nozares attīstības perspektīvas un, atzīmējot faktu, ka pašreizējā jūrniecības kadru sagatavošanas sistēma nav spējīga nodrošināt strauju pamatnācijas pozīciju atgūšanu uz Latvijas karoga kuģiem, ostās un jūrniecības uzņēmumos, Latvijas Jūrnieku kongresa dalībnieki uzskata par nepieciešamu:

1. Uzdot Latvijas Jūrniecības savienībai izstrādāt un lūgt valdību atbalstīt speciālu valsts programmu — «Latvijas jūrniecības izglītības attīstība».

2. Uz Latvijas Jūras akadēmijas bāzes tālāk attīstīt un nostiprināt četru pakāpju izglītības sistēmu:

— trīsgadīgās jūrskolas,

— Jūras akadēmijas pirmie divi kursi,

— Jūras akadēmijas 3., 4. un 5. kurss,

— paralēli saglabājot Liepājas Jūrniecības koledžu ar savu statusu.

3. Jūrnieku sagatavošanu veikt atbilstoši IMO prasībām.

4. Jūras akadēmijas paspārnē izveidot mācību bāzi kvalifikācijas paaugstināšanai un pārkvalifikācijai.

5. Latvijas Jūrnieku reģistra pakļautībā izveidot biroju, kurš kontrolētu jūrnieku nosūtīšanu uz ārzemju kuģiem, kā arī ārvalstu jūrnieku pieņemšanu darbā uz Latvijas karoga kuģiem.

Lūgt Jūras lietu ministru izdarīt attiecīgas izmaiņas 1992. gada 30. jūlijā apstiprinātā nolikuma «Par Latvijas Republikas jūrnieku grāmatiņām» 4. punkta 1. daļā.

2. rezolūcija

Par jūras transporta un zvejniecības kreditēšanu un nodokļiem

Latvijas Jūrnieku kongress, ievērojot jūras transporta un zvejniecības lielo nozīmi Latvijas Republikas ekonomiskās atdzimšanas procesā, secina, ka līdz šim Latvijas valdības kreditēšanas politika nav veicinājusi jūrniecības attīstību.

Lai panāktu kardinālas izmaiņas šai jomā, Latvijas Jūrnieku kongress uzskata par nepieciešamu:

1. Latvijas Republikas Saeimai steidzamā kārtā pieņemt Latvijas Jūras kodeksu.

2. 1994. gada budžetā rezervēt ne mazāk par 10 miljoniem Ls ilgtermiņa aizdevumiem, kuri piešķirami jūrniecības uzņēmumiem.

3. Ne mazāk par 20% no Latvijas Valsts ārējā aizņēmuma rezervēt jūrniecības uzņēmumiem.

4. Aizņēmumus izsniegt ne mazāk par 50% no kuģa vērtības, ja tie tiek iegādāti ārvalstīs un ne mazāk par 70% no vērtības, ja tie tiek iegādāti no Latvijas kuģu būvētavām.

5. Visus Latvijas Valsts ilgtermiņa aizdevumus izsniegt ar Latvijas Investīciju bankas vai Latvijas Hipotēku bankas starpniecību, neiesaistot kreditēšanā citas komercstruktūras.

Valsts ilgtermiņa aizdevumu likmes gadā, ja aizdevums tiek izsniegts kuģu iegādei ASV, nedrīkst būt lielākas par «LIBOR» plus 1% (ieskaitot aizdevuma pārvaldes izmaksas). Likmes Latvijas latos nedrīkst pārsniegt 10% gadā (ieskaitot aizdevuma pārvaldes izmaksas).

6. Kuģu ieķīlājums jāuzskata par pietiekamu nodrošinājumu ilgtermiņa aizņēmumam, kuru izsniedz Latvijas bankas.

7. Kuģu jaunbūvēm un remontiem, kā arī ostām nepieciešamās

iekārtas, rezerves daļas un materiālus, kuri tiek ievesti no ārzemēm kuģu un ostu vajadzībām, atbrīvot no visu veidu nodokļiem.

Ja Saeima un valdība uzskata par neiespējamu realizēt šīs rezolūcijas 2. un 3. punktu, tad Kongress atbalsta un lūdz izskatīt un atbalstīt iespēju Latvijas ar jūrniecību saistīto uzņēmumu īpašuma (tajā skaitā — valsts) ieķīlāšanu un citas darbības, kuras tiek veiktas atbilstoši starptautiski atzītām normām, lai iegūtu līdzekļus (izdevīgus ārvalstu kredītus) modernu ražošanas līdzekļu iegādei un esošo modernizācijai.

8. Kongress konstatē, ka Latvijas Republikā spēkā esošā likumdošana par ienākuma nodokli un maksājumi sociālās apdrošināšanas fondā veicinājuši kvalificētu jūrnieku aiziešanu darbā uz ārzemju kuģiem un iestājas par minēto nodokļu likmju samazināšanu jūrniekiem, kuri strādā uz Latvijas kuģiem, līdz līmenim, kas nodrošinātu Latvijas jūras transporta un zvejniecības konkurētspēju starptautiskajā darbaspēka tirgū.

9. Kongress atbalsta jūrnieku pašpalīdzības medicīnas un pensiju fondu veidošanu Latvijā.

10. Kongress konstatē, ka Latvijā nepietiekami attīstīta kvalificētu jūrnieku sagatavošana, tādēļ iestājas par to, lai visi uzņēmumi, kas saistīti ar jūrniecības darbinieku apmācību un to kvalifikācijas paaugstināšanu, tiktu atbrīvoti no visu veidu nodokļiem.

11. Kongress lūdz Saeimu, saskaņā ar Starptautiskās Transporta darbinieku Federācijas (ITF) prasībām, iestrādāt normatīvajos aktos prasības par obligātu jūrnieku dzīvības un nelaimes gadījumu apdrošināšanu.

3. rezolūcija
Par Latvijas ostām

Lai nodrošinātu Latvijas nacionālās bagātības — Latvijas ostu efektīvu izmantošanu un attīstību, Latvijas Jūrnieku kongress uzskata par nepieciešamu:

1. Valsts līmenī noteikt, ka kravu tranzītpārvadājumiem caur Latvijas teritoriju jānodrošina vislielākās labvēlības princips un vispusīgi jāsekmē šie pārvadājumi ar labvēlīgu tarifu politiku un efektīvu kravas apsardzi un formalitāšu kārtošanu.

2. Valsts noteiktam muitas režīmam un tarifiem, ostu tarifiem un tranzīta tarifiem transportā jābūt stabiliem, to izmaiņas pieļaujamas ne biežāk kā 1 reizi gadā pēc vispusīgas analīzes valdībā. Veikt Muitas departamenta reorganizāciju, orientējot to ne tikai uz valsts kontroles funkciju izpildi, bet arī uz klientu labāku un ātrāku apkalpošanu. Šim mērķim izveidot speciālu valdības komisiju, kurai uzdot 2 mēnešu laikā dot savu slēdzienu un rekomendācijas šajos jautājumos.

3. Izveidot Latvijas lielo ostu (Liepājas, Ventspils, Rīgas) valsts un pašvaldību kopējo pārvaldi, veidojot Ostu administrācijas, kurās tiktu apvienotas valsts un pašvaldību intereses, piešķirot Ostu administrācijām ievērojamu autonomiju.

4. Ar valsts budžeta līdzekļiem sekmēt Latvijas mazo ostu attīstību,

lai tās kļūtu par attiecīgā reģiona saimnieciskās darbības centru.

5. Latvijas ostu pārvaldes un darbības pamatā likt Latvijas Jūras kodeksa attiecīgo nodaļu un Likumu par ostām.

6. Ar likumu noteikt, ka zeme ostu teritorijā un ostas akvatorija ir valsts īpašums un uz to nevar būt īpašuma tiesības atsevišķām juridiskām vai fiziskām personām, vienlaicīgi pieļaujot to iznomāšanu uz laiku.

7. Latvijas ostu infrastruktūras un darbības efektivitātes uzlabošanu un tālāku attīstību balstīt uz valsts ostu uzņēmumu demonopolizāciju, radot labvēlīgu situāciju jaunu uzņēmumu veidošanā, piesaistot galvenokārt Latvijas uzņēmējus.

4. rezolūcija
Par jūrniecības valsts pārvaldes institūciju

Apspriedušī jautājumu par vienotu jūrniecības valsts pārvaldi, Latvijas Jūrnieku kongresa dalībnieki, ņemot vērā, ka jūrniecība gan pašreizējos sarežģītajos ekonomiskajos apstākļos, gan perspektīvā ir viens no ievērojamākajiem un reālākajiem valsts nacionālā ienākuma avotiem, kā arī to, ka kuģniecība un zivsaimniecība ir vienots tautsaimniecības komplekss, vienprātīgi uzskata, ka laikā,

— kad Jūras lietu ministrijā projektu stadijā ir Latvijas Republikas jūrniecību reglamentējošie likumdošanas akti, bez kuriem jau šobrīd nav iespējama nozares efektīva darbība;

— kad iesākts darbs jautājumos par Latvijas pievienošanos starptautisko jūrniecības organizāciju un starptautisko konvenciju komisiju darbam;

— kad sarunu un projektu līmenī ir rinda starpvalstu līgumu jūrniecības jautājumos, kuru noslēgšana nav atliekama;

— kad nozares valsts uzņēmumu privatizācijā ir veiktas tikai pirmās iestrādes,

nepieciešama vienota jūras lietu valsts pārvaldes institūcija — Jūras lietu ministrija.

Latvijas jūrnieku kongress lūdz Saeimu:

— Saeimā izveidot atsevišķu Jūras lietu komisiju;

— saglabāt patstāvīgu valsts pārvaldes institūciju jūras lietās — Jūras lietu ministriju.

Rezolūcijas pieņemtas 1993. gada 10. jūlijā

KUĢOŠANA

ZEM LATVIJAS UN CITIEM KAROGIEM

Latvijas Kuģu reģistrā 1993. gada 1. jūlijā reģistrētie kuģi un to īpašnieki

Rīgas ostā

1.	Latvijas kuģniecība	— 77
2.	Rīgas kuģniecība	— 13
3.	SIA «LSA Hanza Bunkering»	— 3
4.	Rīgas Traleru un refrižeratoru flotes bāze	— 48
5.	Rīgas Transporta flote	— 14
6.	Rīgas Tirdzniecības osta	— 17
7.	Rīgas Zvejas osta	— 11
8.	a/s «Brīvais vilnis»	— 25
9.	z/s «Engure»	— 10
10.	ZPS «Selga»	— 10
11.	ZPS «Banga»	— 31
12.	SIA «Mērsrags»	— 7
13.	ZPS «Auda»	— 25
14.	Jūrmalas a/s «Jūraslīcis»	— 14
15.	SIA «Zvejnieks»	— 12
16.	Rīgas Kuģu remonta rūpnīca	— 8
17.	Mangaļu Kuģu remonta rūpnīca	— 2
18.	LR Zivju resursu valsts uzraudzības dienests	— 5
19.	Rīgas pašvaldības uzņēmums «Ūdensapgāde un kanalizācija»	— 1
20.	Baltijas jūras aizsardzības valsts inspekcija	— 1
21.	LR MP Hidrometeoroloģijas pārvalde	— 2
22.	Latvijas ZA Bioloģijas institūts	— 1
23.	Latvijas Kuģniecības flotes tehniskās apkalpošanas bāze	— 3

24. Zinātniskā ražošanas un ģeotehniskā firma «Junikon R» — 1
25. Uzņēmums «DIS» — 1
26. Jūrmalas glābšanas dienests uz ūdeņiem «Brīze» — 1
27. Rīgas celtniecības pārvalde, firma «BMS» — 5
28. Firma «Interjūraservis» SIA — 1
29. SIA «Latvijas Zvejnieku savienība», uzņēmums «Sala» — 1
30. SIA «Horizonts-2» — 3
31. Privātuzņēmums «Korsakovs un Co» — 1
32. SIA «Margerds» — 1
33. RKS SIA «Janants un Ko» — 8
34. RKS SIA «Zapservis» — 1
35. Aleksejs Fofaskovs — 1
36. RKF «Kokčetav» — 1
37. Firma «Centrs» — 1
38. SIA «Amuls» — 5
39. SIA «MAN-TESS» — 3
40. SIA «Amid» — 3
41. Komercfirma «Golfstrim» SIA — 1
42. SIA «GK» — 1
43. Latvijas—Vācijas kopuzņēmums SIA «Latvbind» — 3
44. SIA «Colors» — 1
45. Mazais uzņēmums «Bionet» (Moldāvija) — 3
46. «NGT DAL», operators «SEA CLEAN» (Krievija) — 1
47. SIA «Lat — Salmon» — 1
48. RKF SIA «Esi vesels» — 1
49. Osta «Voleri» — 28
50. Firma «Zilais vilnis» — 1
51. Daugavas HES Kaskāde — 2
52. Rīgas ostas administrācija — 1
53. SIA «Merkom» — 1
54. Rīgas SIA «Terminmāls» — 1
55. Jūrmalas izglītības nodaļa, Jauno tehniķu stacija — 1
56. SIA Zilupe — 1
57. Zvejniecības SIA «Princis» — 1
58. SIA «Ronis» — 1
59. Zvejnieku SIA «Līcis» — 5
60. SIA «Viktorija-I» — 1
61. SIA Transporta komercfirma «Sventa» — 1
62. Indulis Pētersons, SIA «A.I. un Ko» — 1

63. V. Gailīša privātā komercfirma «Rietumnieki» — 1
64. a/s «Mora» (Igaunija) — 1
65. a/s «Viru Rand» (Igaunija) — 1
66. Viesturs Benediktovs — 1
67. RTKF «Kontinents» — 3
68. SIA «Zītars» — 1
69. SIA «Baltimpex» — 1
70. SIA «DAL» — 3
71. Kuģniecības kompānija «Georgia» (Gruzija) — 2
72. SIA, Zinātniskā ražošanas firma «AGROS» (Krievija) — 3
73. SIA «Kaija» — 1
74. SIA «Ausma» — 1
75. SIA «Aivars» — 1
76. SIA «Anda» — 1
77. SIA «Andželika» — 1
78. SIA «Laila» — 1
79. SIA «Record» — 1
80. SIA «Jānis un Ko» — 1
81. Firma «Procyon Limited» — 1
82. A. Šteinbergs, I. Sproģis — 1
83. «Zvejnieks-RN» SIA — 1
84. SIA «Sanda-B» — 1
85. Baņņikova P. N. individuālais uzņēmums «Roma» — 1
86. SIA «Rīgas tilti» — 1
87. SIA firma «Derība» — 1
88. SIA «Neibāde AK» — 1
89. LR JLM Jūras avāriju glābšanas dienests — 3
90. Latvijas ostu galvenā kapteiņa dienests — 3
91. A. Breča Rīgas zinātniskais un ražošanas uzņēmums «MEG aqua» — 1
92. SIA «Agnese» — 1
93. Privātā kuģniecības kompānija «L(Co)H» — 1
94. SIA «Sibilla» — 1
95. Atlantic Leader Shipping Company Limited — 1

Ventspils ostā

1. SIA «Venoil Ltd.» — 3
2. SIA «Tandem» — 1
3. Ventspils osta — 13
4. Latvijas ostu galvenais kapteiņdienests — 3
5. SIA «Terminal» — 3
6. Ventspils ostas pārvalde — 3

7.	Baltijas jūras ceļu pārvalde, Ventspils jūras kanāls	— 1
8.	Latvijas Zvejnieku savienība, SIA	— 4
9.	Ventspils paju sabiedrība «Bāka»	— 33
10.	SIA «Ņeva»	— 1
11.	Ventspils Zivju konservu kombināts	— 1
12.	Ventspils firma «BMS»	— 1
13.	SIA «Ganguts»	— 1
14.	SIA «Classic»	— 1
15.	Latvijas kuģniecība, Flotes tehniskā apkalpošanas bāze	— 1

Liepājas ostā

1.	SIA «Inzums»	— 1
2.	a/s «Poseidons» (Igaunija)	— 2
3.	Liepājas Okeāna zvejas flotes bāze	— 40
4.	«Kursa»	— 46
5.	Liepājas celtniecības pārvalde Nr.426	— 1
6.	Firma SIA «Intershelf»	— 1
7.	Firma «Janants un Ko»	— 1
8.	Hidrometeoroloģijas pārvalde	— 1
9.	Firma «BMS»	— 1
10.	SIA «Horizonts-2»	— 2

P i e z ī m e. Šai sarakstā firmu nosaukumi doti tā, kā tie reģistrēti Uzņēmumu reģistrā.

Pēc šī saraksta varam secināt, ka 1993. gada 1. jūlijā Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēti 646 kuģi, kas pieder 120 īpašniekiem.

Tādi ir objektīvie dati, kuri bez komentāra tomēr maz ko izsaka. Kāda tad ir Latvijas flotes kopaina pēc būtības. Par to saruna ar Latvijas Kuģu reģistra vadītāju **Staņislavu Šmulānu**.

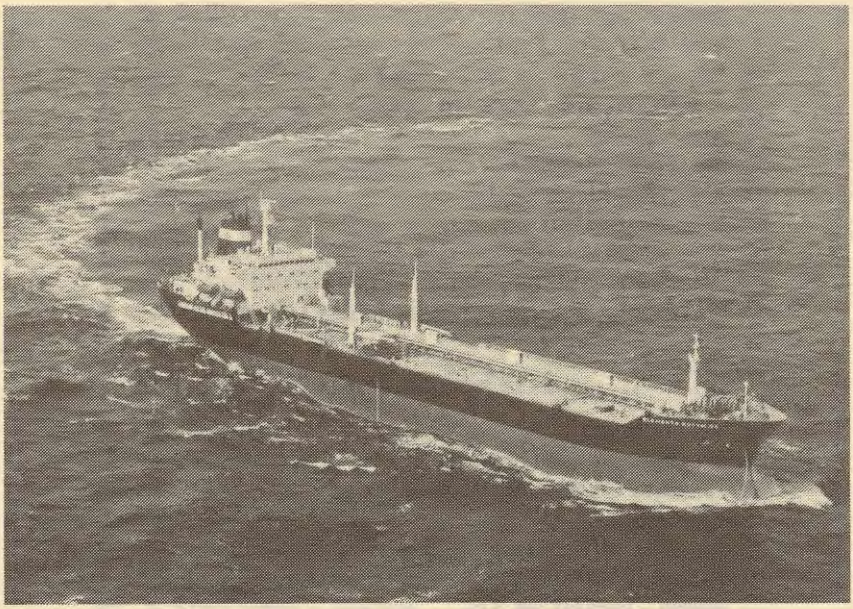
Vispirms par pašu Reģistru. Tas ir valsts dienests, kas nodibināts 1991. gada 13. septembrī un ir Latvijas Jūras lietu ministrijas pārziņā. Pirmais kuģis Latvijas kuģu reģistrā reģistrēts 1991. gada 1. oktobrī.

Reģistrā tiek reģistrēti visi jūras, upju un iekšējo ūdeņu peldošie līdzekļi, kuru dzinēju jauda ir lielāka par 55 kilovatiem. Reģistrē arī kuģus bez dzinēja, kuru tilpība ir lielāka par 80 bruto reģistra tonnām (BRT). Pārējie peldošie līdzekļi tiek reģistrēti šī reģistra mazo kuģu — laivu un jahtu reģistrā.

Šai reģistrā nav iekļauti Latvijas Jūras spēku kuģi, jo tiem ir savs reģistrs Aizsardzības spēku ietvaros.

No šobrīd reģistrēto kuģu kopskaita 300 kuģi pieder valsts uzņēmumiem, 13 ir ārvalstu kuģi, 2 no tiem reģistrēti berbouta reģistrā. Privātfirmām un privātīpašniekiem pieder 331 kuģis.

Kuģu kopējā tilpība ir 1 342 843 BRT. Lielāki par 100 BRT ir 399 kuģi ar kopējo tilpību 1 328 544.



Latvijas kuģniecības tankkuģis «*Klemens Gotvalds*»

Šai skaitā ir arī palīgflote — peldošie celtņi, peldošās darbnīcas un tamlīdzīgi.

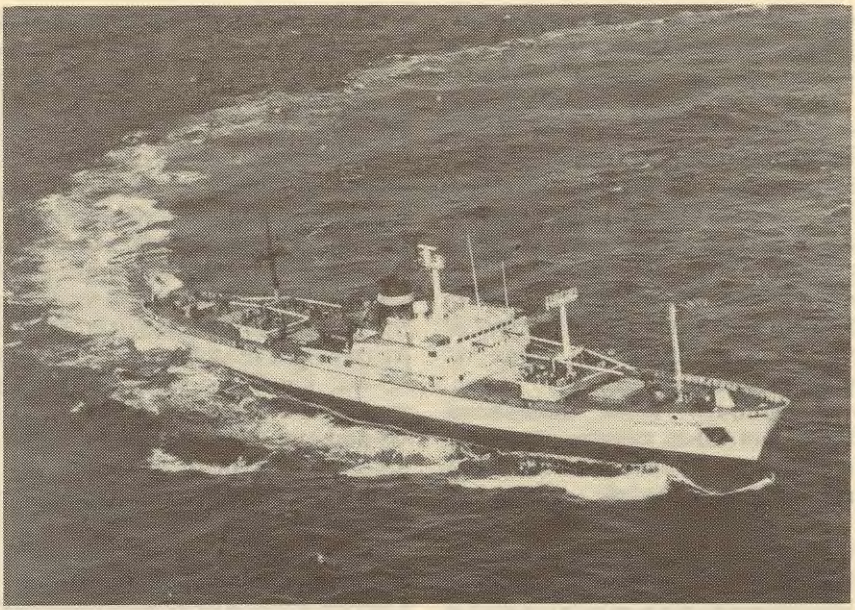
Valsts kuģu kopējā tilpība ir 1 217 034 BRT. Lielāki par 100 BRT ir 244 kuģi ar tilpību 1 214 773 BRT. Ārvalstu kuģu kopējā tilpība ir 23 678 BRT, 11 kuģi ir lielāki par 100 BRT ar kopējo tilpību 23 516 BRT.

Privātfirmām un privātīpašniekiem piederošo kuģu kopējā tilpība ir 102 055 BRT, 144 kuģi ir lielāki par 100 BRT, to kopējā tilpība — 90 256 BRT.

— Un tomēr arī šīs ziņas floti neraksturo pilnībā. Rodas, piemēram, jautājums, cik ir zvejas, cik transporta kuģu, kāda ir kuģu atšķirība pēc lieluma un vecuma...

— Vislielākie kuģi, kā zināms, pieder Latvijas kuģniecībai. Tie ir tāda tipa tankkuģi kā «*Pablo Neruda*» ar 40 tūkstoš tonnu dedveitu. Tādi kuģi ir 11. Kuģi ar neierobežotu braukšanas rajonu galvenokārt pieder Latvijas kuģniecībai, Rīgas kuģniecībai, Transporta flotei, Traleru un refrižeratoru flotes bāzei un Liepājas Okeāna zvejas flotes bāzei. Šādi kuģi ir arī dažām zvejnieku saimniecībām. Taču vairumam zvejnieku organizāciju, kā arī privātfirmām un privātpersonām ir tikai kuģošanai Baltijas jūrā un Rīgas līcī piemēroti kuģi. Detalizētākas ziņas pašlaik grūti apkopojamas, jo kompjūteru datu apstrādei vēl tikai izmantosim. Gada beigās iecerēts Latvijas Kuģu sarakstu ar atbilstošu informāciju publicēt īpašā izdevumā. Šo izdevumu gan bieži nāksies precizēt, jo dati ir mainīgi

— Tātad tobrīd, kad iznāks Jūrniecības gadagrāmata, situācija jau būs citāda?



Latvijas kuģniecības refrižeratorkuģis «*Akadēmiķis Hohlovs*»

— Jā, ar to jārēķinās. Ne visi kuģi jau reģistrēti. Turklāt saimniekošanas gaitā vieni kuģi reģistrā nāk klāt, citi no tā tiek izslēgti. Mainās īpašnieki. Mainās pat kuģu tipi, jo viens otrs jaunais īpašnieks zvejas kuģus domā pārbūvēt par transporta kuģiem. Ir pat kāds mēģinājums vecu zvejas kuģi pārtaisīt par pasažieru kuģi...

— **Un sekmīgs?**

— Lai viņiem veicas, taču tas ir diezgan pārgalvīgs nodoms, kas saistīts ar tik lieliem izdevumiem, ka jauna kuģa iegāde, iespējams, izmaksātu lētāk. Zvejas un kravas kuģiem izvirzītās tehniskās prasības ir visai atšķirīgas. Tie jāpārbūvē, jāmaina aprīkojums. Tikai tad bijušais zvejas kuģis kļūst par transporta kuģi. Daudzos gadījumos jaunie īpašnieki pat īsti nezina, ko ar kuģi iesākt. Bet kuģim, lai tas nestu peļņu, jāstrādā. Katra piestātnē nostāvēta diena nes zaudējumus, jo kuģa uzturēšana ir dārgs prieks.

— **Nav viegli būt kuģa īpašniekam. Tomēr īpašnieku skaits šķiet pārsteidzoši liels. Liels arī privātīpašnieku īpatsvars...**

— Īpašnieku loka paplašināšanās galvenokārt saistīta ar jaunu firmu dibināšanos un zvejnieku kolhozu privatizāciju. Jauni kuģi tikpat kā klāt nav nākuši. Tikai dažas firmas iegādājušās kuģus ārzemēs — Vācijā un Dānijā. Vairums privatizēto kuģu ir piekrastes zvejas kuģi. Kāds, teiksim, nostrādājis zvejnieku kolhozā 30 gadus, viņam pašam ir daudz paju, pajas var atpirkt arī no kaimiņiem vai arī apvienoties ar citu tādu pašu paju īpašnieku...

— **Un rodas, piemēram, SIA «Jānis un Ko», kuram pieder 1 ku-**

ģis. Šādu SIA ar diezgan vieglprātīgiem nosaukumiem — «Laila», «Anda», «Aivars» ir vesela virkne...

— Firma jāveido un Uzņēmumu reģistrā jāreģistrējas arī tāpēc, lai darījumus varētu kārtot ar bankas starpniecību. Citādi šim «Jānim un Ko» uz kuģa būtu jātur vesels maiss ar skaidru naudu, ar ko nokārtot norēķinus ar ostu, samaksāt par degvielu un tamlīdzīgi. Bet nosaukumam šāda firma bieži vien izvēlas vai nu kuģa īpašnieka sievas vai paša īpašnieka vārdu...

— Daudzu firmu nosaukumi laikā, kad valsts valodas aizstāvību reglamentē Valodu likums, skan apbrīnojami nelatviski.

— Tās nu ir Uzņēmumu reģistra problēmas. Reģistrējot kuģi, īpašnieka firmas nosaukumu mēs «uzlabot» nevaram, jo reģistrācija ir juridisks akts, kas pamatojas uz juridiskiem dokumentiem.

— Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēti arī 13 ārzemju kuģi. Kas tad ir šie ārzemnieki, un vai valstij ir izdevīgi savās ostās pierakstīt ārvalstu kuģus?

— Latvijā reģistrēti daži Krievijas, Igaunijas un Gruzijas kuģi, bet berbouta reģistrā — viens Zviedrijas kuģis. Gruzija, piemēram, reģistrējusi divus no Rīgas kuģniecības atpirktus vecus kuģus, un Latvijā tie reģistrēti finansiālu apsvērumu dēļ. Gruzijai vēl nav sava reģistra, turklāt dokumentu pārformēšana prasa laiku un naudu, bet tagad kuģi var turpināt strādāt, tie tikai mainījuši īpašnieku. Līdzīgi ir arī ar Krievijas un Igaunijas kuģiem, kas pieder kopfirmām. Arī kāda Rietumu firma, kas visu laiku darbojas uz līnijas starp Eiropu un Ventspili, gribētu reģistrēt savu kuģi Ventspilī. Lai gan reģistrācijas maksa Latvijā ir ļoti zema, valstij tā tomēr varētu dot prāvus ienākumus valūtā. Šādu ceļu, piemēram, gāja Libērija, kurai pašai bija tikai pārdesmit kuģi, bet flote sanāca viena no lielākajām apsaulē. Arī mums gribētāju netrūktu pat no tādām elitārām jūrvalstīm kā Anglija un Vācija, traucē tikai nesakārtotā jūrniecības likumdošana. Cits jautājums, kā šāda, rupji izsakoties, tirgošanās ar valsts karogu, ietekmētu valsts prestižu. Kā tas izskatās, to savulaik varēja pavērot Grieķijas flotē — sarūsējuši, līdz kliņķim nolaisti kuģi, komandās — laimes meklētāji no visas pasaules. Man, piemēram, nepatiktu, ja uz šādiem graustiem nokvēpis un noskrandis plivinātos Latvijas karogs...

— Strīdīga ir ne vien ārvalstu kuģu reģistrēšana Latvijā, bet arī Latvijas kuģu pierakstīšana ārvalstīs. Šādu gadījumu kļūst aizvien vairāk, un šī parādība ļoti satrauc sabiedrību.

— Domāju, ka satraukums galvenokārt rodas aiz nezināšanas. Kuģis jau nemaina īpašnieku, maina tikai pieraksta ostu. Politika ir politika, bet ekonomika — ekonomika. Latvijas flote strauji noveco, kuģu atjaunošanai nepieciešami lieli kredīti, taču neskaidrās un svārstīgās likumdošanas dēļ ārzemju bankas tos neizsniedz. Tāpēc arī jāmeklē šīs «ērtā karoga» valstis. Risinājums nepieciešams arī lielajiem zvejas kuģiem, kas strādā Tālajos Austrumos. Darba iespējas tur ir ļoti izdevīgas, taču kuģiem ar Latvijas karogu tur nedod ne kvotas, ne degvielu. Tāpēc uz zvejas laiku šie kuģi pacels Krievijas karogu...

— Tas nu gan ir gaužām riskants kompromiss!

— Bet vai tad būtu labāk, ja kuģi stāvētu Mīlgrāvī un pārvērstos

nederīgos rūsas gabalos? Privātīpašnieks, protams, ir tiesīgs ar savu kuģi darīt, ko grib. Reģistrēt kur grib, dot tam kādu vārdu vēlas un kaut uz laiku laikiem atstāt kuģi zem citas valsts karoga. Toties valsts kuģi ir un paliek Latvijas īpašums.

— Ievērojot šīs manipulācijas, jāsecina, ka Kuģu reģistrs Latvijas kuģu skaitu un tilpību atspoguļo tikai aptuveni? Latvijas kuģniecībai, teiksim, pašlaik pieder 85 kuģi. Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēti tikai 79...

— Starpība starp Latvijas īpašniekiem piederošo un Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu skaitu nav pārāk liela. Taču grūtos laikos kaut kā jāmēģina izlīdzēties. Galvenais ir tas, ka neviens valsts kuģis bez valsts atļaujas nav ne pārdots, ne nodots, ne iznomāts. Un nav arī izslēgts no Latvijas Kuģu reģistra.

1993. gada jūlijā

Maija Kudapa

VALSTS VALODA JŪRNIECĪBĀ

Lai gan Valodu likumu Augstākā Padome pieņēma jau 1989. gada 5. maijā, tā īstenošanai nopietni pievērsās tikai pēc 1991. gada augusta, kad bijušie PSRS uzņēmumi tika pārņemti Latvijas Republikas jurisdikcijā. Tas bija smags mantojums, jo sevišķi valodas ziņā. Vairums darbinieku dienesta attiecībās lietoja tikai krievu valodu, arī visa lietvedība šais uzņēmumos bija tikai krievu valodā. Jūrniecības augstākā ranga speciālistus gatavoja vienīgi ārpus Latvijas, un pat Latvijas jūrskolās mācības notika tikai krievu valodā.

1993. gada janvārī no nozarē strādājošiem vairāk nekā 32 tūkstošiem darbinieku tikai 27 % ir latviešu. Jūrnieku vidū šis procents ir vēl mazāks — latviešu ir tikai 13,8%. Turklāt flotē strādā ap četriem tūkstošiem ārzemnieku no NVS valstīm.

Šādos apstākļos 1992. gadā, pamatojoties uz Latvijas Republikas Ministru Padomes 1992. gada 5. maijā apstiprināto Valsts valodas prasmes atestācijas Nolikumu, Jūras lietu ministrijas pārvaldītajos valsts uzņēmumos un uzņēmējsabiedrībās tika organizēta valsts valodas prasmes atestācija. Ar ministra pavēli tika apstiprināts saraksts, kurā bija noteikts, kāds valsts valodas zināšanu apjoms nepieciešams attiecīgo amatu un profesiju darbiniekiem.

Saskaņā ar Valodu likumu ir noteiktas trīs valsts valodas prasmes pakāpes. Personām, kas atestāciju kārto pēc pirmās kategorijas prasībām, jāsaprot teiktais un jāprot atbildēt uz jautājumiem, kas saistīti ar darba situācijām, jāsaprot vienkārši teksti — paziņojumi un tamlīdzīgi, kā arī jāprot rakstiski sniegt vienkāršu informāciju. Šādas prasības attiecināmas uz tehniķiem, šoferiem, sargiem, dežurantiem un tamlīdzīgu profesiju darbiniekiem.

Otrās pakāpes līmenī jau jāspēj sarunāties par tematiem, kas saistīti ar profesionālajiem pienākumiem, jāsaprot šāda veida teksti, jāprot uzrakstīt vai aizpildīt profesionālu

pienākumu veikšanai nepieciešamie dokumenti. Šīs pakāpes prasības izvirzītas vairumam nozares darbinieku — galveno speciālistu vietniekiem, cehu, iecirkņu un dienestu vadītājiem un viņu vietniekiem, visu profesiju vidējā ranga speciālistiem, arī kapteiņiem uz kuģiem līdz 1600 reģistra tonnām, šķiperiem, stūrmaņiem, mehāniķiem un citu dienestu darbiniekiem.

Visaugstākās prasības ir direktoriem, priekšsēdētājiem, prezidentiem, ostu un flotes galvenajiem speciālistiem un kapteiņiem uz kuģiem lielākiem par 1600 reģistra tonnām, kā arī sekretārēm, lietvedēm un kancelejas pārzinēm. Šīs kategorijas darbiniekiem valoda jāpārvalda — jāprot brīvi sarunāties, saprast brīvi izvēlētus tekstus un uzrakstīt tekstus, kas saistīti ar dienesta pienākumiem.

Uzņēmumos tika organizētas 47 valsts valodas prasmes atestācijas komisijas, kurās piedalījās arī vietējo pašvaldību pārstāvji un valodas speciālisti. Valsts uzņēmumos darbojās 36, paju un akciju sabiedrībās — 11 komisijas.

Atestācijas komisijas darbu praktiski uzsāka 1992. gada jūnijā un darbojās līdz 1992. gada 31. decembrim.

Kopumā nozarē bija plānots atestēt 9061 cilvēku. Pozitīvu vērtējumu saņēma 3098 darbinieki. Vairāk nekā trešdaļa pārbaudījumu neizturēja — 1473 darbinieki saņēma negatīvu novērtējumu. Uz atestāciju neieradās 4490 cilvēki, lielākoties jūrnieki.

Pašā ministrijā darbojās divas atestācijas komisijas, kuras vadīja ministra vietnieki Gunārs Šteinerts un Andris Ūķis. Viena no šīm komisijām atestēja ar jūras transportu saistīto uzņēmumu vadošos darbiniekus, otra — zivsaimniecības un ražojošo uzņēmumu vadošos darbiniekus.

Ministrijas komisijās bija plānots atestēt 105 cilvēkus, pozitīvu vērtējumu saņēma 34, negatīvu — 64 darbinieki. Vairākiem no tiem, kuru zināšanas bija par vājām, lai iegūtu savai dienesta pakāpei nepieciešamo atestāciju, protokolos tika atzīmēts, ka gluži sveša latviešu valoda viņiem tomēr nav — pagaidām zināšanas atbilst otrās pakāpes līmenim. Uz atestāciju neieradās 7 cilvēki. Seši no viņiem tagad pārcelti citos amatos. No 18 uzņēmumu vadītājiem 7 nokārtojuši atestāciju, atbilstoši trešās pakāpes prasībām. Divi uzņēmumu direktori no darba atlaisti.

Gribu uzsvērt, ka jūrniecības nozarē par valsts valodas zināšanām iestājāmies ļoti noteikti. Citu ministriju komisijās atestēja tikai uzņēmumu vadītājus, turpretim mēs uzskatījām, ka šis loks jāpaplašina, un ministrijas komisija atestēja arī vadītāju vietniekus, galvenos inženierus, kā arī juridisko un kadru dienestu vadītājus.

Ministrijas atestācijas komisija izstrādāja biļešu tekstus, kurus savukārt kā paraugu izmantoja uzņēmumu atestācijas komisijas, sastādot savas pārbaudījumu biļetes.

Atestācijas komisijas darbu beidza 1992. gada decembrī. Rezultāti īpaši neatšķīrās no prognozētajiem. Visvājākās zināšanas uzrādīja flotes darbinieki. No 4762 jūrniekiem, kuri saskaņā ar atestācijas nolikumu pēc ieņemamā amata pakļauti atestācijai, pārbaudījumu sekmīgi nokārtoja tikai 54 kuģu speciālisti.

Lai gan rezultāti skaitliski nav diez cik iepriecinoši, gribētos tomēr teikt, ka ledus ir sakustējies, un lat-

viešu valoda atkal pamazām sāk atgriezties jūrniecības nozarē. Galvenām kārtām vajadzētu apzināties, ka atestācija nav kampaņa, kura zināmā datumā noslēdzas. Tas ir valodas ieviešanas un apgūšanas process, saistīts ar atbilstošas vides izveidošanu. Un šai darbā vēl ir daudz subjektīvu un objektīvu grūtību.

Pēc vairāku uzņēmumu lūguma Ministru Padome atestācijas termiņu pagarināja līdz 1993. gada 1. jūlijam. Bijušos PSRS uzņēmumos — Rīgas un Ventspils tirdzniecības ostā, Rīgas jūras zvejas ostā, Rīgas kuģu remontu rūpnīcā, kā arī uzņēmumos un organizācijās, kurām ir flote, un jaunizveidotajā Latvijas Hidrogrāfijas dienestā atestācijas termiņš pagarināts līdz 1993. gada 15. decembrim.

Pārējo uzņēmumu darbinieki, kā arī tie, kuri nespēs iekļauties šais papildterminos, valsts valodas zināšanu vērtējumu varēs iegūt vietējo pašvaldību pastāvīgajās atestācijas komisijās, personiski apmaksājot atestācijas izdevumus. Šāda iespēja radīta tāpēc, lai darbinieki, jo sevišķi — gados jaunie, varētu paaugstināt savu dienesta stāvokli, ceļot valsts valodas zināšanu līmeni. Pēc sekmīgas pāratestācijas, viņi saņems apliecību par to, ka apguvuši attiecīgajam amatam nepieciešamo valsts valodas prasmes pakāpi.

Daudz vēl jāstrādā, lai valsts valodu pienācīgi apgūtu studenti un kursanti jūrniecības mācību iestādēs, jo tikai kopš 1992. mācību gada gan jūrskolās, izņemot 2 grupas Liepājas jūras koledžā, gan Latvijas Jūras akadēmijā mācības notiek tikai latviešu valodā.

Atestācijas norise parādīja, ka vairums nozares darbinieku to uztvēruši ļoti nopietni un tiešām arī cenšas apgūt latviešu valodu. Ministrijas komisija nesaņēma arī oficiālas sūdzības par uzņēmumu atestācijas komisiju paviršību vai objektivitātes trūkumu.Tie, kuri pārbaudījumu nokārtojuši sekmīgi, saņēma atestācijas apliecības. Dažu atestācijas komisiju slēdzienus ministrijai tomēr nācies anulēt, jo bija gadījumi, kad atestācija nokārtota par zemāku valodas prasmes pakāpi nekā to prasa attiecīgās personas ieņemamais amats.

Uzņēmumos un jo sevišķi flotē valodas apgūšanas process turpinās. Rīgas traleru un refrižeratoru flotes bāze pat sūta uz kuģiem reisos līdzi latviešu valodas skolotājus, kuri organizē ne vien valodas kursus, bet māca arī latviešu valodā kārtot kuģa dokumentāciju.

Gribu vēlreiz uzsvērt, ka valodas ieviešana nav kampaņa. Latviska vide jārada pašiem latviešiem. Gan uzņēmumos, gan uz kuģiem mums jārunā latviski, un nav ar steigu jāpiemērojas kolēģim, ja viņam ērtāk sarunāties krieviski. Tikai tā mēs panāksim Valodu likuma reālu darbību, jo būtu naivi paļauties tikai uz administratīvā kodeksa prasībām un valodas inspektora bardzību.

Ikvienam latvietim un arī ikvienam cittautietiem, kurš valsts valodu apguvis, ir ikdienas darbā jāieliek sava artava, lai latviešu valoda patiesi atgūtu savas likumīgās tiesības.

1993. gada maijā

Gunārs Ozoliņš,
Jūras lietu ministrijas
Personāla un izglītības daļas
vadītājs

PAR KO RAIZĒJAS LATVIJAS KUĢNIECĪBA?

Vērtē Latvijas Kuģniecības direktora vietnieks ekonomikas jautājumos Egīls Kietis

— Laikposms kopš Latvijas Kuģniecība kļuvusi par Latvijas Valsts uzņēmumu ir bijis ārkārtīgi grūts. Jāteic, ka arī tagad nav viegli. Bijušais PSRS uzņēmums, kas strādā plāna ekonomikas apstākļos, ir gluži kas cits nekā neatkarīgas valsts uzņēmums. Nu vairs Maskava naudas lietas nekārto, klientus un kravas nemeklē, gada un piecgades plānus neplāno. Tāpēc kuģniecības darba tehnoloģija bija jāpārorientē uz starptautisko tirgu, lai saviem kuģiem garantētu darbu.

Nevar apgalvot, ka šobrīd kuģniecības kuģi būtu simtprocentīgi nodrošināti ar kravu. Daudzas kuģu līnijas tirgus cenu apstākļos izrādījušās nerentablas. Un ne tāpēc, ka Latvijas Kuģniecība būtu sākusi sliktāk strādāt. PSRS laikā izstrādātie tarifi bija ievērojami augstāki nekā starptautiskās pārvadājumu cenas. Pēc PSRS sabrukuma samazinājās arī Krievijas eksports un imports, tāpēc arī kravas pārvadājumu kļuva mazāk. Lai nodrošinātu savu kuģu darbu, Krievijas valdība voluntāri spieda Krievijas importu un eksportu pārvadāt ar Krievijas kuģiem caur Krievijas ostām. Bet tā kā tehniski šo lēmumu ne vienmēr iespējams īstenot, Latvijas Kuģniecība pārvadā arī Krievijas kravas.

Ja šobrīd Latvijas Kuģniecība ne tikai pastāv, bet ir rentabls uzņēmums, tas ir tikai tāpēc, ka esam mainījuši darba stilu, apgūstot brīvā tirgus darba pieredzi. Esam ieņēmuši noteiktu vietu starptautiskajā fraktu tirgū, kur risks, protams, ir lielāks.

— Kāds varētu būt kuģniecības ekonomiskās darbības turpmākais modelis?

— Mēs vēlētos, lai Latvijas Kuģniecība būtu holdinga sabiedrība. Tāda ir pasaules pieredze. Lielai daļai kuģu jāstrādā zem Latvijas karoga. Taču mūsu flotē ir arī tādi kuģi, kas, ciešot avāriju un izraisot ekoloģisku katastrofu, var radīt nopietnus zaudējumus Latvijas ekonomikai. Tāpēc jāierobežo šo kuģu atbildība. Tas iespējams, veidojot sabiedrības ar ierobežotu atbildību tais valstīs, kur ir šim nolūkam piemērota likumdošana. Protams, visi kuģi tiktu pārvaldīti šeit, Latvijā, un bez īpašas vajadzības netiktu reģistrēti zem citas valsts karoga. Latvijas bilancē jātstāj tie kuģi, kuru darba raksturs ir tāds, ka, strādājot starptautiskajā fraktu tirgū, tie nevar izraisīt lielas finansu sankcijas. Holdinga sabiedrības modelis Latvijas Kuģniecībā daļēji jau ieviests un praktiskajā darbā sevi ir attaisnojis. Tas arī palielina iespējas ārzemju bankās iegūt kredītus jaunu kuģu pirkšanai un esošo modernizēšanai. Latvijas Kuģniecība kā akciju sabiedrība jāveido tā, lai lielākā daļa akciju piederētu valstij. Protams, kādai akciju daļai jābūt privātkapitālam, kas iegūts par privatizācijas sertifikātiem un nopirkts akciju tirgū. Tajā pašā laikā nedrīkstētu pieļaut valsts akciju pārdoša-

nu vai ieķīlāšanu, ja tas nav galēji nepieciešams.

— Kuģniecības ekonomiskajā darbībā acīmredzot netrūkst sarežģījumu...

— Protams. Viena no būtiskākajām problēmām ir šāda. Kuģniecība, strādājot starptautiskajā tirgū, pelna brīvi konvertējamu valūtu, bet tas izraisa sarežģījumus ar nodokļu maksājumiem. Lai nomaksātu nodokļus, ir jākonvertē valūta, bet tās nav nekādas mazās summas. Te nu arī sākas problēmas. Daudzi nodokļu panti ir grūti piemērojami kuģniecības darbam. Mums jākonkurē darbaspēka tirgū. Un nerēķināties ar algām, kādas maksā Rietumu kuģniecības, mēs nevaram. Citādi paliksim bez labiem speciālistiem.

Otra problēma. Mēs vēl neesam spējuši atbilstoši jaunajam darba stilam starptautiskajā fraktu tirgū, kur valda liela konkurence un tiek izvirzītas augstas prasības, pārkārtot savu tehnoloģiju. Pati vadības tehnoloģija nav sasniegusi tādu līmeni, lai ikdienas darbs neradītu liekas problēmas.

Galvas sāpes kuģniecībai rada arī parādi ārzemju kuģu kompānijām. Savukārt mūsu parādnieki ir vietējie Latvijas uzņēmumi. Līdz ar to mēs esam parādā rietumu partneriem, bet tie mūsu problēmas nesaprot. Viņi mūs var ietekmēt, arestējot Latvijas Kuģniecības kuģus. Kuģu aresta draudi diemžēl ir ļoti reāli. Un, ja mēs noteiktā termiņā nenomaksājam savus parādus, sekas var būt traģiskas. Kuģus var izpārdot, un ne jau par tādām cenām, cik tie vērti.

— Kam tad kuģniecība ir parādā un kā šie parādi radās?

— Kuģniecība ir parādā tām kompānijām, ar kurām kādreiz mums bija partneru attiecības. Līgumā paredzēts, ka naudu par kopējo darbu iekasē kuģniecība un pēc tam tā norēķinās ar ārzemju partneriem. Kad saira PSRS, šī nopelnītā nauda tika «iesaldēta» Maskavā, Ārējo ekonomisko sakaru bankā. Tā mēs palikām parādā saviem partneriem. Krievija kādu daļu savu parādu ir atdevusi, piegādājot Latvijai gāzi. Krievijas un Latvijas valdība vienojās, ka šādi nokārtos savstarpējos rēķinus par izlietoto gāzi. Bet kuģniecība nav saņēmusi nevienu centu, nevienu rubli. Otru parāda daļu Krievija vēl domā atdot naftas produktu veidā.

— Eiropas Kopiena ir pieņēmusi lēmumu, ka tankkuģi, kas ir vecāki par piecpadsmit gadiem un kuriem nav dubultkorpusa, nevar ieiet Eiropas ostās. Kā domājat «izkļūt» no šīs situācijas? Un kas tiek darīts, lai atjaunotu Latvijas Kuģniecības floti?

— Mums nekavējoties jātiek vaļā no daudziem veciem kuģiem. Savukārt, lai atjaunotu floti, no ārzemju bankām jāņem kredīti. Taču bankas vērtē, kāds ir kuģniecības prestižs starptautiskajā tirgū. Par laimi Latvijas Kuģniecībai tas nav zems. Mums arī jāgarantē, ka jauniegādātie kuģi strādās rentabli.

1993. gada jūlijā

Guntis Grūbe,
Latvijas Kuģniecības
preses sekretārs

PĀRTAPŠANAS LOCIJA

Rīgas kuģniecība nu jau uz laiku laikiem iegājusi nacionālās jūrniecības atdzimšanas vēsturē. 1991. gada 30. augustā pulksten 12.00 toreizējās Upju kuģniecības transportkuģis «*Rēzekne*» saņēma karoga apliecību un uzvilka mastā Latvijas Republikas valsts karogu. Tikai dažas dienas pēc neatkarības pasludināšanas Latvijas kuģis ar Latvijas karogu izgāja starptautiskajos ūdeņos...

Tobrīd sabiedrība šo ziņu lepnā patriotismā uztvēra kā kaut ko pašsaprotamu. Tā jābūt, un tas ir skaisti!

Un tikai nesen sarunā ar Rīgas kuģniecības direktoru **Antonu Ikaunieku** uzzināju šī notikuma priekšvēsturi. Tik drīz un tik noteikti Latvijas karogs savu vietu uz Latvijas kuģiem ieņēma tāpēc, ka atradās vīri ar stingru dūšu.

— Mēs, protams, zinājām, ka karoga uzvilkšana saistīta ar starptautiskām juridiskām procedūrām un to reglamentē starptautiskas jūrniecības konvencijas, kurām tolaik Latvija vēl nebija paspējusi pievienoties, — atceras Antons Ikaunieks. — Taču neatkarība bija oficiāli pasludināta. Ko vēl gaidīt? Un tā mēs, pulciņš domubiedru, visus «par» un «pret» apsvēruši, 29. augusta pievakarē zvanījām uz Jūrniecības departamentu toreizējam priekšniekam Gunāram Šteinertam, sak, tā un tā, rīt mēs mainām karogu. Viņš, protams: «Kā tā? Kas atļāva?» Bet mēs pretī: «Un kam tad jāatļauj?» Viņš mums: «Ak tā? Un kādas būs sekas? Ieiesiet ārzemju ostā, bet jūs tur arestēs!» — «Varbūt arī arestēs. Bet mēs sniegsim paskaidrojumu. Ir taču jārīkojas!»

Un tā mēs sākām rīkoties. Pa nakti kalām nost slāvu burtus, krāsojām kuģa vārdu latviski. Meklējām orķestri, kur tik nezvanījām! Un tad Gunārs pēkšņi attapās: «Bet Latvijas Kuģu reģistram taču vēl nav oficiāla statusa!» Nebija gan, bet atkāpšanās arī vairs nebija, pat toreizējais satiksmes ministrs Jānis Janovskis jau mūs atbalstīja. «Nekas,» teicu departamenta vīriem, «no astoņiem rītā līdz divpadsmitiem pusdienā laika gana. Kamēr mēs uzvilksim karogu, jūs nokārtojiet ar Reģistru!»

Un tā arī notika. Bija orķestris, bija fotogrāfi, un Latvijas brīvvalsts jūras virsnieks Hugo Legzdiņš uzvilka mastā Latvijas karogu...»

Arī es neesmu aizmirsusi šo tagad jau vēsturisko brīdi. Un — kā lai nepalielos! — pat man bija nejauša izdevība šai steigas brīdī unikālajā sertifikātā kuģa datus iedrukāt ar rakstāmmašīnu...

Īss un daudzsološs bija tas laiks, kad likās, ka viss aplamais tūdaļ pagaisīs kopā ar aplamo padomjvalsti. Arī jūrlietās šķita — vajag tikai beidzot latviešiem dot vaļu...

Nezinu, kādā gultnē būtu ievirzījusies saruna ar Rīgas kuģniecības direktoru, ja ar šo saviļņojošo epizodi tā arī būtu sākusies. Taču sākās tā... nu, protams, ar sapropeļa iegūšanas un izmantošanas izredzēm — kuģniecības direktora lauksaimniecisko jājamzirdziņu, kurš tur — Dobeles Spīgu purvā pamazām brien savu agrorūpniecisko ceļu. Noderīga acīmredzot ir arī šāda palīgnozare, taču kuģniecība ir kuģniecība, un tās galvenais uzdevums nav nodoties purvāju biznesam, lai cik perspektīvs tas būtu, bet mobilizēt spēkus kuģošanai saldos vai sāļos ūdeņos.

Kāda tad šobrīd ir bijušās Upju, tagad Rīgas kuģniecības saimniecība?

Kopš 1991. gada tā pārdzīvojusi būtisku pārveidojumu procesu, aizvien vēl tomēr saglabājot visas savas daudzveidīgās un neviendabīgās sastāvdaļas — transporta floti, zemessūcēju floti, pasažieru floti, Voleru ostu un filiāles Daugavpilī un Ventspilī. Par filiālēm un pasažieru floti kā Rīgas kuģniecības saimnieciskajām vienībām gan tagad varam runāt tikai nosacīti. Pasažieru flote jau labu laiku kopš nodota SIA «Vērpete» pārziņā, un Rīgas kuģniecībai tās darbībā vairs ir tikai fondu turētājas loma. Vēl jāteic, ka vērienīgais apzīmējums «pasažieru flote» tagad ietver vēl pieticīgāku saturu nekā toreiz, kad tā regulāri kursēja uz Doli, Mežaparku vai, izlaižot mazu līkumiņu pa Rīgas līci, ducināja uz Majoriem. Arī lētās degvielas ērā biļešu cena nespēja segt brauciena izmaksas. Bet tagad pasažieru flotes krīze sasniegusi kulmināciju. Simtkāršojušies izdevumi un simtkāršojusies biļešu cena. Kādreiz kuplākajai ģimenei iespējamais ceļojums līdz Jūrmalai tagad izmaksātu vairākus latus katram, un arī uz Doli vai Baltezeru lētāks būtu brauciens ar dārgo autobusu.

Zaudējusi pārvietošanās līdzekļa funkciju, Latvijas pasažieru flote tagad kalpo izklaidēšanās biznesam. Vai Latvijai kādreiz būs īsta pasažieru flote, kas vedīs ne vien uz Mežaparku, bet, teiksim, uz Liepāju, uz somu un zviedru krastiem vai pat uz tālo Angliju, tas pagaidām ir neprognozējams nākotnes jautājums. Un diezin vai tad tas vairs būs adresējams Rīgas kuģniecībai.

Platu soli patstāvības virzienā spērušas arī abas filiāles. Gan Daugavpils, gan Ventspils nodaļas savulaik bija orientētas uz smilšu un grants ieguvi upju gultnēs, tāpēc te veidojās zemessmēlēju, liellaivu un upju velkoņu flote. Daugavpilī bija un ir arī daži pasažieru kuģīši. Arhaisko darba paņēmienu dēļ filiāļu darbība izvērtās ne vien nerentabla, bet arī kaitīga, jo nodarīja postījumus upju gultnēm un bojāja krastus. Pēdējos gados, kad filiāļu saimnieciskā darbība piedzīvoja neglābjamu apsīkumu, tur koncentrētā flote vēl aizvien turpināja radīt problēmas — to vienkārši nebija, kur likt. Vēl tagad Antons Ikaunieks sūkstās par valsts dienestu inertumu — zemessmēlēji, peldošie celtņi un citas ierīces, kas, Rīgas kuģniecībai pārprofilējoties, bija kļuvušas par traucēkli, taču lieti noderētu, piemēram, mazo zvejas ostu restaurēšanas darbos. Tāds pavērsiens arī beidzot panākts, un daļa no Ventspils filiāles peldošajiem mehānismiem tiks Skultes ostai, kur sākušies rosīgi atjaunošanas darbi. Arī Daugavpilī flotei atrasts pielietojums, bet abas filiāles nu jau kļuvušas par saimnieciski patstāvīgiem nomas uzņēmumiem ar izpirkšanas tiesībām.

Pārprofilēta arī Rīgas kuģniecības apsaimniekotā Voleru osta, kas savulaik, kad vienotās plānsaimniecības ietvaros kuģniecība nodarbojās ar tā dēvēto iekšējo transportu, vedot smilšu un šķembu kravas no Viborgas, bija galvenā liellaivu un velkoņu bāze. Tur tie, starp citu, nenodarbināti bāzējas joprojām.

Tagad, kad «smilšu vārti» aizcirsti, Voleru osta nodarbojas ar ārzemēm domātu kravu iekraušanu, izkraušanu un uzglabāšanu. Tā ir arī galvenā kokmateriālu eksportosta. Antons Ikaunieks lēš, ka zināmos

apstākļos Voleru ostai varētu pavērties visai daudzsološa nākotne, tikai tā nav īstenojama bez ievērojamiem kapitālieguldījumiem dzelzceļa, autoceļu un noliktavu būvei, kā arī ostas padziļināšanai, lai tajā varētu ienākt lielie transportkuģi. Tik grandiozi pasākumi nav un nevar būt kuģniecības spēkos, taču, piesaistot ārzemju kapitālu, šīs iecere s, iespējams, varētu arī piepildīties. Jo sevišķi tāpēc, ka ir jau pieteikušās konkrētas vācu un amerikāņu firmas, kuras varētu sākt izmeklēšanas un projektēšanas darbus. Tomēr turīgos kompanjonus attur tas, ka pilnveidojamā osta joprojām ir valsts īpašums. Ja Voleri kļūtu par SIA ar valsts kapitāla daļu! Bažas, ka tādējādi valstij tās īpašums drīz vien vispār varētu izslīdēt no rokām, Antonam Ikauniekam šķiet nepamatotas.

Lai nu kā, bet līdz SIA vai citai īpašuma formai vēl jāpagaida. Te aprakstīta Rīgas kuģniecības šodiena, kas gadagrāmatas iznākšanas brīdī varbūt būs citāda.

Visnoteiktāk un rezultatīvāk šais pārmaiņu gados iezīmējies Rīgas kuģniecības transporta flotes tapšanas un pārtapšanas process, ko 1993. gada vasarā jau varēja uzskatīt par pabeigtu. Bet 1991. gada pavasarī, Antona Ikaunieka vārdiem runājot, «alternatīvas nebija — vai nu steigšus bija jārod izeja jūrā vai arī jāpārkrustās un jālaižas dibenā». Iekšējo pārvadājumu nebija un, ja arī būtu, izdzīvošanu tie nenodrošinātu. «Sāpju ceļi», kādus Rīgas kuģniecība nostaigāja, lai gan vecos, gan jaunos līča kuģus pārveidotu par pilntiesīgiem tālkuģotājiem un ar tiem iekarotu Eiropu, ir īpaša stāstījuma vērti. Šoreiz tikai par gala rezultātu.

Pirmos izlūkreisus ārzemju ūdeņos veica motorkuģis «*Rīga*», un šie kuģojumi sakarā ar zemajām frakts maksām un ārkārtīgi dārgajām ostas izmaksām Somijā bija ļoti nerentabli. Un tomēr pārkārtošanās izdevās, un tagad kuģniecībai iedibināti noturīgi saimnieciskie sakari ar Zviedrijas, Dānijas un Norvēģijas firmām, ir kravas uz Angliju, Holandi un Vāciju. Kuģniecības galvenā bagātība ir seši «jūras upju» klases kuģi, kas visi nosaukti Latvijas pilsētu vai ciematu vārdos — «*Rīga*», «*Rēzekne*», «*Daugavpils*», «*Cēsis*», «*Krāslava*» un viens jūras kuģis «*Lubāna*», kas iznomāts Norvēģijai, bet turpina strādāt uz sākotnējās līnijas.

Šie kuģi galvenokārt pārvadā kokmateriālus, arī kokvilnu, minerālmēslojumus, metālus (lielākoties melnos, bet reizēm arī krāsainos) un zāģmateriālus. Tās visas ir tranzītkravas, un tranzītpārvadājumos direktors arī saskata savas transportorganizācijas perspektīvas. Pašlaik gan kuģniecība nodarbojas arī ar Latvijas koksnes eksportu, taču šim biznesam Antons Ikaunieks paredz drīzu norietu. Katrā ziņā — iespējas ir ierobežotas, jo nav taču pieļaujama Latvijas nacionālās bagātības izsaimniekošana. Ar laiku, rūpniecībai noregulējoties, varētu izvērsties izejvielu ievešana un gatavās produkcijas izvešana. Taču tranzīts, pēc Antona Ikaunieka domām, ir stabilākais un perspektīvākais Latvijas vidējās tonnāžas kuģu peļņas lauks.

Rīgas kuģniecības transportflotes īpatnība un priekšrocība ir tā, ka tie ir dažādu kravu kuģi ar nelielu iegrimi, kas var ieiet tādās ostās, kur netiek lielie okeāna kuģi. Kuģniecībai ir savs darbības lauks, uz kuru nepretendē ne Latvijas Kuģniecība, ne «Hanza», kuras dar-

bību Antons Ikaunieks atzīst par visai respektējamu. Vismaz pagaidām nav arī citu vērā ņemamu konkurentu, un, sevišķi pārorientēšanās sākumposmā, tas būtiski sekmējis kuģniecības jaunā biznesa stabilizēšanos. Tagad jau pārvarēta starptautiskajos pārvadājumos tik svarīgā reputācijas iegūšana, bet precizitāti finansiālajās attiecībās un akurātību piegādes termiņos — šos darījumu pasaules pamatbaušļus — pajukušajai saimniecībai, kāda Rīgas kuģniecība bija vēl pirms dažiem gadiem, vajadzēja mācīties, pārvarot ne mazums kādreizējai sociālistiskajai sistēmai raksturīgo samezglojumu.

Pārorientēšanās prasījusi arī kvalitatīvas kadru izmaiņas gan uz kuģiem, gan krasta un pārvaldes dienestos. Pieaugusi darba intensitāte, taču tālu garām visiem inflācijas diktētajiem paaugstinājumiem aizsteigusies arī darba apmaksa. Turklāt, tāpat kā Latvijas Kuģniecībā, arī uz Rīgas kuģniecības kuģiem algas jūrniekiem tagad maksā valūtā. Cita ceļa vienkārši nav, jo nevar taču gaidīt, lai kvalificēti jūrnieki, tagad, kad tiem ir izvēle, uz Rīgas kuģniecību nāktu tikai entuziasma dēļ, ko par liekulīgu aizsegu rupjai ekspluatācijai tik bieži mēdza daudzināt vēl nesenā pagātnē. Un, lai gan samaksas līmenis daudzkārt paaugstināts un jūrnieku algas ne vien šokē sauszemes sabiedrību, bet liek saausītues arī finansu kontroldienestiem, tās tik un tā neaizsniedz jūrnieku darba samaksas pasaules standartus. Bet, ievērojot šīs profesijas starptautiskās iespējas, valsts kopējās finansiālajās grūtībās iesaistītajiem kuģu pārvaldītājiem, tās visā drīzumā var sagādāt vēl lielākas problēmas darbaspēka tirgū.

Šais pārmaiņu laikos grūti atrast kādu stabilu rādītāju, kas ļautu spriest par šīs daudznozaru apvienības saimniecisko vērienu. Kā zīmīgāko Antons Ikaunieks nosauca sociālā nodokļa ikmēneša summu. Šie 4,5 miljoni LVR patiesi ir visai izteiksmīgi.

Krietnu riecienu no jūrniecības maizes sabiedrība saņem arī sponsorējumu vai dāvinājumu formā. Lielākie ziedojumi adresēti medicīnas iestādēm. Stradiņa slimnīcai, piemēram, atvēlēti 80 tūkstoši dolāru operāciju iekārtu pirkšanai, 35 tūkstoši dolāru nodoti topošajam jūras medicīnas centram. Daudzus sīkākos ziedojumus direktors nemaz necentās uzskaitīt, toties vēlējās izteikt atziņu, kas nobriedusi līdzšinējā sponsorēšanas praksē.

Ir mazefektīvi un dažkārt pat nelietderīgi atvēlētos līdzekļus vienkārši ieskaitīt kādas organizācijas rēķinā. Vai nu mazums tām visādu vajadzību. Bet palīdzība taču domāta konkrētiem mērķiem. «Nāk kārtējā ziema, kad atkal saasināsies pensionāru problēmas. Lai Labklājības ministrija mums iedod sarakstu, kurā norādīti konkrēti cilvēki, kam palīdzība vajadzīga. Un mēs savu naudiņu tieši viņiem arī izmaksāsim,» spriež Antons Ikaunieks, kaut no pieredzes jau zināms, ka labdarības starpniekus konkrētība neiedvesmo.

Devīga ir bijusi Rīgas kuģniecības roka arī Latvijas jūrniecības izglītības atbalstam, tā ir palīdzējusi segt arī Jūrniecības savienības izdevumus, ir savu daļu ieskaitījusi Jūrniecības fondā. Tāpēc jo saprotamāka ir delikāti, bet nepārprotami paustā nožēla, ka Rīgas kuģniecībai Latvijas Jūrniecības savienības valdē nav neviena pārstāvja.

Acīmredzami ir arī tas, ka patstāvības iepazīšanas un plaukstošas konkurences apstākļos, kad saimnieciskās vienības norobežojas aizvien vairāk, ieinteresētība kopīgo orientieru meklējumos patiesi būtu pelnījusi ne vien atsaucīgāku, bet arī tālredzīgāku jūrniecības sabiedrības vērtējumu.

1993. gada jūlijā

Maija Kudapa

PĀRI JŪRĀM UN OKEĀNIEM

13. gadsimtā trīs Vācijas pilsētas — Lībeka, Hamburga un Brēmene nodibināja tirdzniecības savienību «Hanza». Šī savienība pastāvēja četrus gadsimtus, un tajā apvienojās aptuveni 200 pilsētu. «Hanzā» ietilpa arī 12 Latvijas un Igaunijas pilsētas, to vidū — Rīga, Cēsis, Valmiera, Koknese, Limbaži... 17. gadsimtā savienība izira, un tās nosaukumu paturēja vairs tikai Hamburga, Lībeka, Brēmene... Tomēr senajā nosaukumā ietverta zīmīga simbolika, tāpēc 1990. gada novembrī, kad Latvijas Jūrniecības savienība (LJS) dibināja transporta firmu, tā tika nosaukta par «Hanzu». Savukārt SIA «Hanza» kopā ar citām firmām izveidoja «Māras līniju» — tās dibināšanas laikā alternatīvu uzņēmumu toreiz vēl PSRS pārziņā esošajai Latvijas Valsts jūras kuģniecībai.

...Un tagad pavērsim šīs firmas durvis un nedaudz ielūkosimies tās darbinieku ikdienā.

Pirmajam vārds Latvijas Jūrniecības savienības firmas «Hanza» ģenerāldirektoram **Andrim Jurdžam**, kurš darbdienās sastopams Smilšu ielā 14, 2. stāvā.

— Komercfirma «Hanza» un «Māras līnija» tika veidotas ar virsuzdevumu atjaunot latviešu jūrniecības tradīcijas. Tā bija pirmā privātā firma, un sākumā mēs cietām milzīgus materiālos zaudējumus. Tomēr mums izdevās nostāties uz kājām, un tagad «Māras līnijas» rīcībā ir vairāki kuģi, kas pārvadā dažādas kravas.

«Māras līnijas» uzdevums ir pēc iespējas vairāk palīdzēt Latvijai. Tāpēc cenšamies palielināt tranzītu tieši caur mūsu valsti. Popularizējam Latvijas Jūrniecības savienības pamatmērķi — atjaunot nacionālo jūrniecību.

Līgumā ar LJS paredzēts, ka zināmu daļu nopelnītā «Hanza» regulāri nodos sabiedrisko pasākumu finansēšanā, tāpēc 1990.—1991. gadā vien šim mērķim atvēlējām apmēram 15 000 dolāru. Palīdzam arī Latvijas Jūras akadēmijas studentiem prakses laikā. Atbalstām sportistus, piemēram, Tehniskās universitātes hokejkomandu, kurai materiāli palīdzam jau vairākus gadus. Atradām līdzekļus arī Latvijas regbija izlasei, kas Anglijā piedalījās pasaules kausa izcīņā.

— Vai «Māras līnija» tuvākajā nākotnē paplašinās darba apjomu?

— Tas jau ir noticis. Noslēgti līgumi ar vairākām transokeāna kompānijām, «Māras līnijas» kuģi kravu pārvadā uz Ameriku, Kanādu. Varētu pat teikt, ka tie šķēr-

so visas jūras un okeānus. Arī Liepājā esam noorganizējuši savu filiāli. Un tad vēl... Tomēr labāk nezīlēsim, kas būs rīt un parīt. Jāatzīst, ka esmu nedaudz māņticīgs.

Mazliet jāpastāsta, kā veicas mūsu aģentēšanas daļai. Tās pirmais un galvenais uzdevums — kuģu aģentēšana ostā. Cenšamies, lai visas aģentēšanas operācijas katram kuģim veiktu tikai viens aģents. Tā iespējams ātrāk un kvalitatīvāk veikt darbu, jo jākonkurē ar vairākām citām firmām. Esam bijuši norīkoti par Dānijas karalienes un Zviedrijas karaļa kuģu aģentiem. Esam snieguši savus pakalpojumus NATO karakuģiem to vizītes laikā Rīgā. Ilustrēšu mūsu darbību ar skaitļiem: 1990.—1991. gadā apkalpojām — 80, 1992. gadā — 260, bet 1993. gadā — ap 300 kuģu.

1992. gadā «Hanza» izveidoja vairākus meitas uzņēmumus. Viens no tiem ir «Hanza Forwarding», kas nodarbojas ar «Māras līnijas» apkalpošanu un servisu. «Hanza Bunkering» veic degvielas operācijas, kā arī nodarbojas ar netīro ūdeņu savākšanu un pārstrādāšanu Rīgas ostā. Vēl ir firma «Hanza Trading». Tas ir uzņēmums, kas nodarbojas ar vairumtirdzniecību un mazumtirdzniecību. Visu «Hanzas» struktūru nosaukumi ir angļu valodā, jo mēs galvenokārt strādājam ar importu un eksportu. Atbilstoši likumdošanas prasībām, tos pārreģistrēsim.

* * *

Tālāk mūsu ceļš ved uz Pils ielas 6. namu. Šeit, trešajā stāvā, atrodas «Hanzas» direktora **Aivara Muravska** valstība.

Jau ceturto gadu uzņēmums iekārto jūrniekus darbā uz ārzemju kuģiem. Gribētāju ir ļoti daudz. Izveidojusies pat rinda. Tālab firma sadarbojas ar 11 plaši pazīstamām kuģu kompānijām no Eiropas līdz Honkongai.

Ikvienam jūrniekam, kurš meklē «savu kuģi», vispirms jāsastopas ar pieņemšanas nodaļas darbiniecēm Gunitu un Sarmīti. Viņas noformē dokumentus, un vietas tīkotājs tiek uzņemts uzskaitē. Diemžēl arī pēc tam jāapbruņojas ar pacietību. Cik ilgi? Tas galvenokārt atkarīgs no kuģu īpašniekiem. Viņi sūta pieprasījumus, norādot, kādas specialitātes jūrnieki nepieciešami. Dažreiz uz vienu vietu pretendē vairāki. Gala vārdu tad saka kuģa īpašnieks. Galvenie kritēriji — angļu valodas prasme, kandidāta vecums un tas, cik ilgi un uz kādiem kuģiem viņš braucis.

Apmeklētāju vidū arī jūrnieks Gunārs B. Angļu valodu viņš neprot, tomēr jau trešo reizi dodas reisā, jo labi runā vāciski. Kuģa īpašnieks vācietis viņu pieņēmis ar atplestām rokām.

Kāds cits jūrnieks — Sigurds C. braucis uz kuģa ar Libērijas karogu. Tur komandā bijuši četrpadsmit tautību pārstāvji. Kuģa īpašnieks tā vēlējies. Tomēr pašiem jūrniekiem tas radījis zināmas grūtības, jo sešu mēnešu laikā īsts kolektīvs tā arī neizveidojies.

— Stāsta, ka latviešu jūrnieki saņemot mazākas algas nekā ārzemnieki. Vai tā ir?

Aivars Muravskis to nenoliedz.

— Diemžēl tā ir patiesība. Tomēr šis jautājums jāvērtē diferencēti. Piemēram, jūrnieki, kuri kuģo zem Anglijas nacionālā karoga, saņem lielas algas. Turpretim, ja angļu īpašnieku kuģi iet ar citas valsts karogu un komanda ir internacionāla, algas ir zemākas. Nedomāju, ka tas būtu pazemojums. Turklāt piedāvāto algu likmes palielinās, at-

bilstoši konkrētajā kompānijā nostrādāto gadu skaitam. Firma «Hanza» gada laikā iekārto darbā apmēram 500 jūrnieku. Bet Latvijā ir apmēram 18 000 jūrnieku. Kuri būs tie, kas strādās ārzemēs?

* * *

...Ar **Mārtiņu Dāli** no Felikstovas pilsētas Anglijā kādā lietainā vakarā sastapos Vecrīgā. Atzīšos, biju viņu iztēlojies mazliet vecāku. Tomēr «Māras līnijas» ģenerālaģents — firmas «Laurelglade LTD» ģenerāldirektors jau kopš dibināšanas pirmās dienas — no 1990. gada 28. novembra, kad pirmais kuģis «*Nordwind*» ar kokmateriālu kravu devās uz Anglijas ostu Grimsbiju.

Un tūlīt arī gribējās dzirdēt atbildi uz jautājumu, kāpēc cilvēks, kurš dzimis un uzaudzis Anglijā un kura māmuļa ir francūziete, vēlējies sadarboties ar šķietami svešu zemi.

To dzirdot, Mārtiņš kļuva nopietns. Kas par niekiem! Arī Latvija esot viņa dzimtene — viņa tēvs taču ir latvietis.

Pirms «Māras līnijas» izveidošanas Mārtiņš piecpadsmit gadus strādājis kādā angļu kuģniecības firmā, kuras kuģi apmeklējuši gan Vidusjūras, gan Amerikas un Kanādas ostas. Tā pamazām krājusies pieredze. Un kad Latvijā sākusies neatkarības kustība, arī pašam gribējies meklēt jaunus ceļus.

Ceļošana ir viena no Mārtiņa darba sastāvdaļām, jo aģenti strādā piecpadsmit dažādu valstu ostās. Pēdējā gadā visbiežāk braucis uz Sanktpēterburgu, jo tur kuģu aģentiem darbs visgrūtākais. Pašlaik tur attieksme pret Latviju gan tāda vēsi atturīga, taču tiešos kontaktos daudz ko var nokārtot.

— Un kā ar bezmaksas sūtījumiem? Vai to ir daudz?

Sarunu biedram atkal jāpasmaida. Ak, šīs humānās dāvanas, kas uz Latviju un Krieviju ceļo gan iepakotas nelielos saiņos, gan ievietotas konteineros. Reizēm pāris desmiti kilogramu, citreiz vairākas tonnas. Skaitīt viņš tās neskaitot, tāpēc precīzu skaitli nosaukt nevarot. Gandrīz katru nedēļu šādus sūtījumus atvedot «Daugavas vanagiem», franču saziedotos medikamentus nogādājuši uz Sanktpēterburgu, Kirova baletskola saņēmusi pilnu konteineru ar vitamīniem. Neesot aizmirsti arī Černobiļas slimie bērni. Galvenais — palīdzēt cilvēkiem, lai kurā pilsētā vai valstī tie dzīvotu. Vēl jāpiebilst, ka Mārtiņš Dāle, atgriezies Anglijā, arī pats sarūpēja veltes mazajiem rīdziniekiem. Sūtījumā, kas ar kuģi «*Kamilla*» pienāca Rīgā, bija drēbes, apavi, kā arī daudzas citas, mazajiem nepieciešamas mantas, ko «Māras līnijas» autobuss aizveda organizācijai «Glābiet bērnus!».

* * *

...Mārtiņa brālis **Arnolds Dāle** ir firmas «Hanza Trading» līdzīpašnieks. Ar tirdzniecību Rīgā sācis nodarboties tāpēc, ka tēvam Anglijā bijis savs elektropreču veikals. Arnoldu pārsteigusi lielā cenu starpība.

— Šeit, piemēram, kaklasaite maksā 13 dolārus, Anglijā nekad nepērku dārgākas par 7 dolāriem... Kad sāku tirdzniecību Latvijā, necerēju, ka būs tādi panākumi. Rietumos runāja, ka visi šeit ļoti trūcīgi un neko nevar atļauties. Taisnība jau ir, ka viens otrs veikals bankrotē. Tāpēc, ka nepārdod tādas preces, kādas cilvēki vēlas pirkt. Reiz, braucot uz Angliju, paņēmu

Jānis Zīle — firmas «Hanza Trading» direktors (no kreisās), Arnolds Dāle un Andris Jurdžs veikala «Pepija» atvēršanas dienā
V. Alberta foto

līdzi divas jaunietes. Kopā gājām uz fabrikām, lai izvēlētos preces. Man patika gandrīz viss, ko piedāvāja, bet meitenes noliedzoši purināja galvu: «Latvijā tās nepirks...»

Firma «Hanza Trading» nesen atvērusi vēl vienu veikalu Marijas ielas sākumā. Šķiet, ka tas ir skaistākais veikals Rīgā, kas pilnībā atbilst Rietumu standartiem. Bet tur taču pircēji ir ārkārtīgi izvēlīgi...

Pašlaik firmas veikalu skaits jau tuvojas desmitam, un tie atvērti ne tikai Rīgā.

* * *

...**Einārs Līdaks**, — jūrasbraucēju Līdaku dzimtas jaunākā atvase — kļuvis par firmas «Hanza» ģenerāldirektora vietnieku. Viņš atbild par «Māras līniju».

Bet līdz 1993. gada aprīlim Einārs mācījās Norvēģijas Jūras akadēmijā. Pretendentiem bija izvirzīti četri noteikumi: jābūt vecumā no 28 līdz 35 gadiem, jāprot angļu valoda, jābūt pabeigtai augstākajai izglītībai un jūrnieka stāžam ne mazākam par trim gadiem. No Latvijas pieteicās trīs kandidāti, bet gala vārdu sacīja Norvēģijas Ārlietu ministrija. Tad Eināram Līdakam vajadzēja kravāt ceļasomas.

— Ko mācīja Norvēģijas Jūras akadēmijā?

— Mācību tematika tur sakārtota tā, lai students izprastu, kā darbojas jūras kravu pārvadājumu tirgus. No kā, teiksim, atkarīgas kravu likmes un kāds tam sakars gan ar politiskajiem, gan ekonomiskajiem notikumiem pasaulē. Speciāla tēma veltīta kuģu un ostu darbam. Lai iegūtu praktisku priekšstatu, apmeklējām Zviedrijas ostu Udevalli, bijām Hamburgā, Brē-

menē un Bremerhafenē. Pasniedzēji šai augstskolā lielākoties ir no dažādām kompānijām uzaicināti praktiķi. Apguvām arī zināšanas, kā organizēt kuģniecības kompānijas. Eiropā tagad pats īpašnieks ar savu kuģu ekspluatāciju nenodarbojas. Toties viena kompānija veic komerceksploatāciju, cita — tehnisko ekspluatāciju, vēl trešā rūpējas par kuģu komandu komplektēšanu. Kuģu ir vairāk nekā pieprasījuma pēc pārvadājumiem.

— Un kā šai ziņā veicas jūsu firmai?

— Lai izdzīvotu, jādomā par servisa kvalitāti. «Māras līnija» orientējusies uz konteineru un gabalkravām. Tomēr nākotne pieder konteineriem, jo, šādi strādājot, paveras plašākas servisa iespējas, lielāka ir arī kravas drošība.

* * *

...Atvadoties «Hanzas» ģenerāldirektors Andris Jurdžs uzsvēra: «Latviešiem vairāk jāiesaistās biznesā un aktīvāk jādarbojas visas Latvijas labā.»

1993. gada jūnijā

Egīls Ziemelis,
žurnālists

PĒC ZINĪBĀM RIETUMZEMĒS

Pagājušajā, 1992. gadā, vairāk nekā 30 jūrniecības, zvejniecības un ostu speciālistiem bija iespēja apgūt pieredzi un mācīties Vācijas un Dānijas jūrniecības speciālistu mācību un treniņu centros.

Dānijā Ziemeļu zivrūpniecības centrā Hirtshalsā zivrūpniecības menedžeru kursos gandrīz mēnesi mācījās Latvijas zivju konservu ražošanas speciālisti, kuru vidū bija arī zivju konservu kombināta «Kaija« galvenais inženieris Ilgvars Doķis.

Pēc firmas «Matcon» uzaicinājuma Dānijā menedžmentu un mārketingu zivrūpniecībā apguva 10 Latvijas zivrūpniecības speciālisti. Šo iespēju izmantoja arī Latvijas zvejnieku savienības priekšsēdētājs Miķelis Pesse un Jūras lietu ministrijas zvejniecības daļas vadītājs Orentīns Stankēvičs.

Dānijas Zivsaimniecības pētniecības institūts (DIFTA) par Dānijas valdības piešķirtajiem līdzekļiem Latvijai Hirtshalsā uz viena no modernākajiem zvejas mācību centriem pasaulē apmācīja 15 Latvijas nozvejas speciālistus, kuru vidū bija arī 5 Latvijas Jūras akadēmijas vecāko kursu studenti.

Šī institūta menedžeru kursos mācījās 10 Latvijas zivrūpniecības uzņēmumu, paju un akciju sabiedrību zivju apstrādes speciālisti no zivju konservu kombināta «Kaija» un Ventspils zivju apstrādes kombināta, no paju un akciju sabiedrībām «Kursa», «Auda» un «Zvejnieks».

Tāda pati auglīga sadarbība ir izveidojusies ar institūtu, kurš darbojas Hamburgas ostā, kā arī ar Brēmenes jūrniecības mācību centru Vācijā.

Pēc Hamburgas ostas ielūguma 2 nedēļas ar Hamburgas ostas darbu iepazinās Jūras lietu ministrijas Ekonomikas un finansu departamenta direktore Ingrīda Vīlipa un ostu daļas priekšnieks Vladimirs Kozačenko. Hamburgas ostas institūta rīkotajā seminārā bija iespēja

piedalīties 5 Latvijas ostu speciālistiem. Viņu vidū bija Rīgas tirdzniecības ostas referents Aldis Zieds un Ventspils ostas speciālists Arvīds Jansons.

Hamburgas ostas institūtā privatizācijas procesu studēja Jūras lietu ministrijas Ekonomikas un finansu departamenta galvenā speciāliste Inese Gruzde un Privatizācijas daļas priekšniece Ieva Šulce.

Šī sadarbība turpinās arī 1993.gadā. Gada sākumā Brēmenes jūrniecības mācību centrā mācījās 10 Latvijas ostu speciālisti, arī Latvijas ostu galvenais kapteinis Bruno Zeiliņš, Rīgas tirdzniecības ostas direktors Juris Krivojs un Rīgas jūras zvejas ostas direktors Georgijs Ševčuks.

Uz divu nedēļu kursiem Dānijas Ziemeļjūru mācību centrā Hirtshalsā dosies 11 paju un akciju sabiedrību kuģu vadītāji un mehāniķi. Kopā ar viņiem zināšanas papildinās arī divi Jūras lietu ministrijas speciālisti.

Daudziem uzņēmumiem ar ārvalstu firmām izveidojušies tieši sakari, un tajās pieredzi apguvuši vairāki Latvijas speciālisti. Norvēģijā Oslo Jūras akadēmijā 5 mēnešu apmācības kursu, piemēram, beidzis firmas «Hanza» darbinieks Einārs Līdaks, Zviedrijā Malmes Jūras augstskolā mācās liepājnieks Māris Krievs.

Iespēja papildināt zināšanas ārzemēs, domājams, neapsīks arī turpmāk.

1993. gada maijā

Gunārs Ozoliņš

ZVEJNIECĪBA

VAI VĒSTURE ATKĀRTOSIES?

Zvejniecība ir viena no tradicionālajām mūsu tautsaimniecības nozarēm, kas tomēr pastāv it kā savrup, savā īpašā ekonomiskajā un emocionālajā vidē. Darba lauka plašums, darba apstākļi, kādi nav raksturīgi nevienai citai profesijai, mūžīgā, zemapziņā nekad nezūdošā riska sajūta, gadu gaitā veidojusi pieticīgu, pacietīgu, bet savā garā lepnu ļaužu cilti — jūras zvejniekus.

Gan darba paņēmienu, gan tā organizācijas ziņā zvejniecība mūsu gadsimta ritumā piedzīvojusi milzu pārmaiņas.

Tās ievadīja rūpnieciski ražoto linumu ieviešana gadsimta sākumā. Pirms tam tīklu aušana bija viens no darbietilpīgākajiem zvejnieku sievu un meitu pienākumiem. Čakla audēja pa ziemu varējusi noaust vienu brētliņu tīklu. Bet normālai zvejai bija nepieciešami vismaz 12 tīkli, piemēroti dažādos gadalaikos zvejojamu zivju izmēriem. Turklāt bija nepieciešamas arī rezerves, ar ko salabot bojātos tīklus.

Darba netrūka arī ar pirktajiem linumiem. Spailes gatavojot, to vajadzēja no visām pusēm apaust — visapkārt izveidot 2 kārtas no dažāda resnuma diegiem. Tas skaitījās sieviešu darbs. Tad nāca linuma «iestellēšana», t.i., iesiešana virvēs, kas jau bija vīriešu darbs, jo vajadzēja spēku, mezglus savelkot.

Virves gatavoja no kaņepāju šķiedrām, un tām vajadzēja būt smalkām, gludām un ļoti stiprām, turklāt — no viena gabala. Virves izritināja un pārbaudīja, lai jūrā tās nesagrieztos un neuztītu linumu. Pēc tam virves darvoja. Katrs diegs uz virves tika siets, pieliekot mēru. Lai varētu iesiet otru virvi, ar krāsu tika atzīmēta katra mezgla vieta uz pretējās virves. Tāda rūpība un precizitāte bija nepieciešama, lai jūrā tīkla acis nesašķiebtos un tas netraucētu zivju iekļūšanu. Vēl vajadzēja sagatavot un piestiprināt pludiņus, kurus izgrieza no korķozolu mizas, ievestas no Spānijas. Uz katra pludiņa vai plūksnas vajadzēja iegriezt vai iededzināt īpašuma zīmi. Tas bija zēnu darbs. Vēl bija nepieciešami atsvari tīkla nogremdēšanai. Arī tas bija nopietns darbs, jo akmeņiem, ko izmantoja šim nolūkam, vajadzēja būt gludiem un noteikta lieluma. Ap katru akmeni vajadzēja iekalt gropi, lai tajā turētos aukla.

Zvejnieku darba rīki bija tik daudzveidīgi un to gatavošana tik komplicēta, ka par to vien varētu uzrakstīt veselu pētījumu. Taču pievērsīsimies pārmaiņām, kas sākās ar zvejas rīku modernizēšanu. Divdesmito gadu beigās sāka parādīties mazajām zvejnieku laivām piemēroti iekšdedzes dzinēji. Zvejnieku darbs kļuva drošāks un arī vieglāks, jo daži dzinēju tipi bija tādi, ka, zvejojot ar tīkliem, varēja iztikt bez airēšanas.

Atklātā un lēzenā piekraste tomēr nebija piemērota lielu motorlaivu būvei, jo tās nevarēja uzdzīt krastā. Vēl aizvien nebija arī ierīču zivju meklēšanai zem ūdens, nebija radiosakaru, tāpēc mājniekiem no jūras nevarēja pateikt: «Esiet mierīgi, ar mums viss kārtībā!»

Toties jau tolaik zvejnieki domāja par kopīgu zveju, jo uz to vedināja pati darba specifika. Jau ilgi pirms otrā pasaules kara sāka dibināties zvejnieku biedrības. Ne visai precīzi, bet tēlaini šis process aprakstīts Viļa Lāča populārajā romānā «Zvejnieka dēls» un parādīts arī filmā.

Interesanti, ka latviešu zvejniekiem laikā starp abiem pasaules kariem bija izveidojušies sava veida ekonomiskie sakari ar ārvalstīm. No Spānijas pienāca korķozolu mizas tīklu pludiņiem un bojām, no franču kolonijas Martinikas rafija zivju vēršanai, no Skandināvijas — laivu motori. Ievesta tika arī dabīgā krāsa «katiko» linumu krāsošanai, kaņepāji virvēm un speciāla rupja sāls zivju apsālīšanai kastēs.

Līdz otrā pasaules kara sākumam būtisku izmaiņu zvejnieku dzīvē nebija.

Karš paņēma zvejnieku jauno paaudzi — jaunekļus līdz trīsdesmit gadu vecumam. Vecākos zvejniekus abas karojošās puses atzina par profesionāli neaizvietojamiem.

Vācu armijas atkāpšanās laikā tika iznīcinātas zvejas laivas un rīki, izpostītas mājas, bet pēckara posmā sākās plašs genocīds.

Ārkārtīgi smagi bija pirmie pēckara gadi. Bija palicis ļoti maz laivu, tīklu un cita zvejas inventāra. Kaut ko jaunu nopirkt bija neiespējami. Nozvejai bija uzlikts stingrs valsts monopols, tradicionālie saimnieciskie sakari bija pārtraukti, ne-

bija noorganizēta apgāde. Ziemas mēnešos daudzas zvejnieku ģimenes bija tuvu badam.

No galīga sabrukuma zvejniecību tolaik paglāba tikai zvejnieku sīkstums un to cilvēku uzņēmība, kuri, neraugoties uz smagiem sodiem, nelegāli uzpirka daļu nozvejoto zivju, tā nodrošinot cilvēkiem kaut minimālus iztikas līdzekļus.

Jau 1946. gadā bijušās zvejnieku biedrības tika pārveidotas par arteļiem, bet no 1947. gada sāka dibināt zvejnieku kolhozus. No plūdmales pazuda mazie laivu sedumi, kuri bija izveidoti iepretim māju grupām. Katrā ciemā visas laivas tika sadzītas vienā vai divās vietās, apjoztas ar dzeloņstiepļu žogu un apsargātas. Katra laiva vēl piedevām bija jāpieslēdz pie staba. Par laimi, zvejniekciemos nenotika tā kā laukos — zvejas rīkus neatņēma, tie palika īpašnieku lietošanā un uzraudzībā, tāpēc tika maksimāli saglabāti un vairoti.

Zvejniecībā tika veidots arī valsts sektors, kuram vajadzēja kļūt par galveno, pildot arī zināmas apgādes un kontroles funkcijas.

Piecdesmito gadu vidū sākās jauna ēra. Kolhozu zvejnieki saņēma pirmos zvejas kuģus. Tie kā kontribūcija bija nākuši no Vācijas. Vēlāk zvejas kuģus būvēja arī Rīgā. Sāka piepildīties viens no zvejnieku sensenajiem sapņiem — strādāt uz kuģīša ar cietu klāju, uz tāda, kur var patverties no vēja un lietus. Šādi kuģi zvejniekiem no pasīvās zvejas ar tīkliem ļāva pāriet uz zveju tralējot. Nu vairs zvejnieku ģimenēm nebija jānopūlas ar milzīgo tīklu tarāšanas un lāpīšanas darbu, nebija jāsagatavo tīkli zvejai un jādarina jauni. Traļu remontēšanu un izgatavošanu veica kolhozu darbnīcās.

Zvejnieku kolhozu nodibināšana un zvejas kuģu plaša ieviešana atrisināja daudzas problēmas. Centralizēti tika risināti tādi jautājumi kā zvejas rīku iegāde, zivju noieta nodrošinājums, radiosakari ar krastu un starp kuģiem. Ieviesa zivju meklēšanas aparatūru, tika paplašināti nozvejas rajoni — no Baltijas jūras līdz tāljūrām. Līdz ar to strauji saruka piekrastes zvejnieku skaits, bet tas izraisīja sarežģījumus ar tālejošām sekām.

Tāljūras zvejā nedrīkstēja ņemt līdzi jauniešus jaunākus par astoņpadsmit gadiem. Tā tika traucēta zvejas vīru tradicionālā atjaunošanās. Uz kuģiem sāka strādāt ienācēji no citurienes, kas lielākoties bija sveštautieši. Aizbildinoties ar dažādiem ieganstiem, tāljūras zvejas kuģu vadītājus galvenokārt komplektēja no iebraucējiem.

Kolektivizācijas sākumā zivju apstrāde un tirgošana kolhozos bija stingri aizliegta. Visas zivis bija jānodod valsts uzņēmumiem — zivju fabrikām. Gar visu piekrasti tika izveidoti zivju pieņemšanas punkti un lielāki vai mazāki apstrādes uzņēmumi, daļēji pārmantoti no pirmskara laikiem.

Galvenais apstrādes veids bija zivju kūpināšana, kas prasīja daudz roku darba. Ja zivju bija daudz, šai darbā pēc vajadzības iesaistīja zvejnieku ģimeņu sievietes. Bet tad šādu praksi aizliedza, nosakot stingru algas fondu un štatu sarakstu. Uzņēmumi nu varēja pieņemt pārstrādāšanai tikai ierobežotu zivju daudzumu. Lielākos lomus zvejnieki bija spiesti vienkārši aprakt. Lucīši un jūras bullīši tika izsludināti par rūpnieciski neizmantojamām un pat kaitīgām zivīm un — iznīcināti.

Cīnoties ar birokrātiskajiem aizliegumiem un citām grūtībām, zvej-

nieku kolhozi sāka veidot paši savus primitīvus zivju apstrādes uzņēmumus. Vistālāk tolaik tika «Brīvais zvejnieks» Kolkā un «9. maijs» Rīgā. Sevišķi gribētos pieminēt Kolkas zvejnieku kolhoza priekšsēdētāja Morozova uzņēmību un enerģiju, jo viņš pirmais pārvarēja visus aizliegumus un sāka ražot šprotes — šo augstākās kategorijas produkciju.

Ap septiņdesmito gadu vidu zvejnieku kolhozi sasniedza tādu attīstības pakāpi, ka varēja uzsākt zivju apstrādi vairumā. Salacgrīvas kolhoza «Brīvais vilnis» priekšsēdētājs Alfrēds Šlisers viens no pirmajiem izšķīrās par šādu soli, kas daudziem šķita neprātīgs, jo ražošana prasīja ļoti lielus kapitālieguldījumus. Tomēr uzskati strauji mainījās — drīz tāpat rīkojās arī kolhoza «Uzvara» zvejnieki un citu saimniecību ļaudis, un dažos gados Latvijas zvejniecība atrisināja zivju saglabāšanas un apstrādes problēmas, uzceļot lielas saldētavas, zivju apstrādes cehus un gatavās produkcijas noliktavas. Tas viss prasīja atbilstošu energosaimniecību, bija jārūpējas par apkārtējās vides aizsardzību. Tika atrisinātas arī šīs problēmas, izveidota stabila elektroapgāde, ūdensapgāde, kanalizācija, notekūdeņu attīrīšanas ietaises. Domāju, droši var teikt, ka zvejniecība kļuva par tehniski un organizatoriski stabilāko ražošanas nozari Latvijā. Tas viss tika sasniegts grūtā darbā, jo varas iestādes zvejniecību neatbalstīja. Nonāca pat tiktāl, ka zvejnieku kolhozus spieda sūtīt bezmaksas darbaspēku palīgā lauku kolhoziem. Materiālu un tehniskajā apgādē zvejniekiem piešķīra tikai to, kas bija palicis pāri lauku kolhoziem.

Zvejnieku saimniecību ekonomiskā nostiprināšanās strauji uzlaboja zvejnieku materiālo stāvokli. Par to varam spriest, kaut vai pavērojot jaunuzceltās un pārbūvētās mājas, daudzas ģimenes iegādājās personiskās automašīnas. Visās saimniecībās tika uzcelti kultūras nami, stadioni, lieli līdzekļi tika atvēlēti dažādiem kultūras pasākumiem. Daudzi zvejnieku bērni mācījās augstskolās, lai kā speciālisti varētu atgriezties dzimtajās vietās.

Vērtējot pašreizējo situāciju, jāteic, ka zvejniecībā ir sperts liels solis atpakaļ. Kolhozos, protams, bija savi trūkumi, kaut vai degradētās īpašuma attiecības, taču šis jautājums bija jārisina, nesagraujot radīto. Kaut vai tāpēc, ka jūra nav tīrums, kur zemnieks var strādāt arī vienatnē. Kurš zvejnieks spēj iegādāties zvejas kuģi, kurš spēj nodrošināt tā remontu, saviem spēkiem tikt galā ar zivju pārstrādāšanu un realizāciju? Kurš spēj uzturēt ostu?

Gribot vai negribot mēs atkal nonākam pie tām pašām problēmām, kas zvejniekus spieda apvienoties jau pirmskara Latvijā. Acīmredzot drīz atkal nāks kopā nopietni vīri un spriedīs, kā savākt vēl neizvazāto mantu, kā apvienot savus pūliņus efektīvam darbam. Un atkal būs jācīnās ar ļaunprātīgiem ļautiņiem, kas gribēs iedzīvoties uz citu rēķina, ar uzpirktiem ierēdņiem, nejēgām un nodevējiem no pašu vidus. Šo vēsturi vēlreiz atkārtot tomēr nevajadzēja.

1993. gada jūlijā

Vilnis Keris,
Latvijas zvejnieku savienības projektu biroja priekšnieks

ZIVIS GARŠO VISIEM

Ikvienam, kas interesējas ja ne par zveju, tad vismaz par tās rezultātu, ir zināms, ka nozveja salīdzinājumā ar 1991. gadu, kas lomu ziņā arī nebija no ražīgākajiem, samazinājusies aptuveni par 50%. Objektīvi zivju kļuvis mazāk un izvēle — pieticīgāka, bet, ja subjektīvi to uz letēm ir pat vairāk nekā līdz šim, tad izskaidrojums tādam paradoksam acīmredzot meklējams simtkārtīgi pieaugušajās cenās.

Taču sadzīve ir sadzīve, un skats no sarūgtinātas namamātes pozīcijām nav gluži tāds, kāds atklājas, vērtējot zivrūpniecības nozari kopumā. Grūtajā situācijā, kādā nonākuši zvejnieki un reizē ar viņiem arī zivrūpniecības uzņēmumi, tiek meklēti un arī atrasti jaunajiem apstākļiem atbilstoši risinājuma varianti. Un tāpēc saruna ar Jūras lietu ministrijas Tirdzniecības un konjunktūras daļas priekšnieci **Ludmilu Ankviču** un Zivrūpniecības daļas galveno speciālisti **Ainu Afanasjevu** no cēloņu un seku konstatēšanas pamazām ievirzījās diezgan cerīgā gultnē.

Tas brīdis, kad Latvijas zvejas flote degvielas trūkuma un kvotu pārkārtojumu dēļ bija tikpat kā paralizēta, nu jau ir garām. Ne tik vērienīgi kā pirms gadiem, taču Latvijas kuģi atkal zvejo arī tālos ūdeņos, tikai liela daļa no saldētajām zivīm vairs nenonāk līdz mūsu krastam. Lai taupītu degvielu, kas tagad par dārgu naudu pērkama ārzemēs, un iegūtu valūtu, ar ko iegādāties zvejas inventāru un kuģu tehnisko aprīkojumu, lomus turpat jūrā pārdod ārzemniekiem. Nekāds ideālais tirgošanās veids tas, protams, nav, jo zivis aiziet pārpircējiem par lētu naudu. Turklāt zvejnieki, rīkojoties uz savu roku, cits citam kļūst par konkurentiem un vēl vairāk nosit cenu. Lai nu kā, šāds variants tomēr ir labāks nekā dīkstāve.

Lomu un okeāna izejvielu samazināšanās likusi pārorientēties arī zivrūpniecības uzņēmumiem. Tagad tie galvenokārt strādā ar Baltijas jūras zivīm. 1992. gadā, piemēram, saražots 89 miljoni nosacīto konservu kārbu un 102 tūkstoši tonnu citas produkcijas.

Sašaurinājies produkcijas apjoms, toties paplašinājies sortiments. Ik dienas abos galvenajos Rīgas tirgos — Vidzemes un Centrālajā — pārdošanā ir 20—30 zivju izstrādājumu.

Pirmajā brīdī tas izklausās gandrīz neticami. Saules cepinātās reņģu kastes tirgus nevīžībā, šis tas no kūpinājumiem, vēl šis tas gaužām dārgs un antisanitārajos apstākļos arī gaužām nepievilcīgs... Un tas arī it kā būtu viss!

Taču Ludmila Ankviča šai skeptiskajai pieredzei liek pretī faktus. Ik nedēļas ministrijas darbinieki tirgos un veikalos rīko sortimenta pārbaudi. Siļķes speciālajā sālījumā, karpas, mintaji, putasu, mazsālīta skumbrija, mazsālīta siļķe, auksti kūpināta skumbrija, auksti un karsti kūpinātas un svaigas butes, reņģes, laši, ceptas moivas, svaigas foreles, ķilavas, asari, saldētas līdakas... Kad uzskaitījums ir galā, sanāk 27 zivju produkcijas veidi. Ne vienmēr tie pārdošanā ir visi reizē, un tomēr par izvēli vismaz rīdziniekiem un piekrastes iedzīvotājiem žēloties nevajadzētu. Svaigi un kulināri apstrādātu zivju trūkst attālākos «sauszemes» rajonos, bet tas nu

vairs nav ražošanas, bet gan piegādes jautājums. Toties konservu, pēc ministrijas darbinieču domām, tagad netrūkstot nekur, jo vismaz 64% no jau minētajiem 89 miljoniem kārbu paliekot republikā.

Tātad — pērc, cik gribi, ja vien maciņš atļauj. Taisnības labad gan jāteic, ka ar visu dārdzību zivis joprojām ir lētākas nekā gaļa. Bet šīs produkcijas spējā sadārdzināšanās patiesībā ir tikai tuvošanās to patiesajām izmaksām.

Ludmila Ankviča to komentē šādi:

— Zivis bija lētas ne tāpēc, ka tās bija viegli zvejot, bet gan tāpēc, ka PSRS bija nesamērīgi lēta degviela un zvejnieki salīdzinājumā ar ieguldīto darbu saņēma nožēlojami mazu atalgojumu. Arī ārzemēs zivis ir ļoti dārgas. To vērtība — svaigums vai augsta sagatavotības pakāpe. Konservi ārzemēs nav cieņā. Turpretim mūsu uzņēmumi bija pielāgoti tieši konservu ražošanai, un tie galvenokārt bija domāti bijušās savienības patēriņam.

Tagad šis iecerētais un pieprasījuma ziņā visai perspektīvais Austrumu tirgus naudas vērtības nesabalansētības dēļ nonācis strupceļā. Iespējami vienīgi bartera darījumi, pretī saņemot kārbām nepieciešamo skārdu un alumīniju, kā arī saulespuķu eļļu, tomātu pastu un citus palīgmateriālus.

Šobrīd Latvijas zivju produkcijas patērētāji ir bijušās sociālisma valstis Rietumos, sevišķi Polija, Slovākija un Čehija. Vispieprasītākā produkcija ir šprotes, dažādu zivju konservi tomātu mērcē un Baltijas sardīnes eļļā.

Mēģinājumi kaut ko piedāvāt arī «vecajām» kapitālisma zemēm pagaidām diez cik spožiem panākumiem nav vainagojušies.

— Rietumu tirgus ir piesātināts ar zivīm, — uzsver Aina Afanasjeva, — un mūsu uzņēmumiem tur vēl smagā darbā jāiekaro sava vieta.

Mūsu uzņēmumi šai tirgus cīkstiņā gribētu piedalīties ar tradicionālo Baltijas produkciju — šprotēm, kurām ir ilgstoši un rūpīgi izstrādāta tehnoloģija. Šprotes pie mums, izrādās, ražo jau vairāk nekā 100 gadus — kopš 1881. gada.

— Patiesībā mūsu produkcija nav sliktāka, bet bieži vien tā ir pat labāka par ārzemju izstrādājumiem, — Aina Afanasjefa ir pārliecināta. — Slikts mums ir tikai iesaiņojums, mūs tur nepazīst un mēs neprotam un nespējam savu produkciju pienācīgi reklamēt. Uzņēmumi, kuri patstāvīgi iedibinājuši sakarus ar ārzemniekiem, ir spiesti domāt par modernu iesaiņojumu, akciju sabiedrība «Brīvais vilnis», piemēram, ārzemēs jau pasūtījusi speciālas figūrkārbas šprotēm eļļā...

Diemžēl patstāvībai ir arī savas ēnas puses. Tāpat kā svaigo zivju tirgotāji okeānā, arī konservu ražotāji var kļūt par savstarpējiem konkurentiem, jo tie visi piedāvā Rīgas šprotes, šprotes eļļā un Baltijas sardīnes. Izņēmums ir vienīgi SIA «Zvejnieks» un akciju sabiedrība «Kursa», kura izsenis specializējas zivju prezervu ražošanā.

Saprātīgāk būtu, ja katrs uzņēmums ar savu produkciju censtos iekarot kādu noteiktu valsti vai reģionu. Ministrija šais centienos varētu uzņemties informētāja un koordinētāja lomu, taču traucē kāds visai moderns šķērslis — tagad tik bieži daudzinātais «komercnoslēpums». Katrs labāk mēģina kaut ko uz savu roku, iespējams, arī tāpēc, ka visus vēl māc alerģija pret kādreizējo, katru iniciatīvu slāpējošo «supercentralizāciju».

— Bet vairums ārzemju uzņēmumu ar saviem piedāvājumiem griežas tieši ministrijā, — saka Ludmila Ankviča, — jo visi mūsu sīkie uzņēmumi vēl ir mazpazīstami, tiem nav autoritatīvas un vispārzināmas reputācijas. Mēs nepretendējam uz cenu politikas diktēšanu, taču varam dot orientierus par to, cik attiecīga tipa produkcija maksā ārvalstīs. Tiesa gan — mūsu informācija ir nepilnīga, jo to iegūstam galvenokārt ārzemju komandējumos vai no nejauši saņemtiem biļeteniem. Par iekļaušanos pasaules informācijas kompjūteru sistēmā finansu trūkuma dēļ nevaram ne sapņot.

Viens no ārzemju tirgus apgūšanas ceļiem ir piedalīšanās starptautiskajās izstādēs. Gada sākumā Berlīnē, reprezentatīvajā ekoloģiski tīrās produkcijas izstādē «*Grüne Woche*», kur bija pārstāvētas vismaz 100 pasaules valstis, piedalījās arī četri Latvijas zivrūpniecības uzņēmumi — SIA «Carnikava», akciju sabiedrība «Kursa», Ventspils zivju konservu kombināts un Rojas zivju konservu rūpnīca. Mūsu uzņēmumu piedalīšanās jo svarīga bija tāpēc, lai mācītos starptautiskā tirgus pieredzi, dibinātu lietišķus kontaktus un pārbaudītu savas iespējas ražot starptautisko standartu prasībām atbilstošu produkciju.

Te nu atkal būtu liekama liela izsaukuma vai varbūt jautājuma zīme. Kā tad ir ar šiem standartiem un to prasībām? Varbūt pat ne starptautiskā, bet vietējā līmenī. Sortiments ievērojami paplašinājies, mazās ražotnes atkarībā no izejvielām un pieprasījuma jaunus produkcijas veidus var ieviest nedēļas laikā. Taču sociālisma acu apmānīšanas ērā trenētais patērētājs ir aizdomīgs — vai sortimenta mainīšana nav tā pati bēdīgi slavenā triju pogu piešūšana blūzītei divu vietā. Kādreiz tā pilnveidotus apģērba gabalus mēdza nosaukt par jauniem izstrādājumiem un attiecīgi paaugstināt cenu.

— Par to vairs nevar būt ne runas, — Aina Afanasjeva tādu versiju noraida kategoriski. — Pirmkārt, uzņēmums ir ieinteresēts, lai produkciju tiešām pirktu, un tagadējos apstākļos ieguvējs būs tas, kurš cenas nevis paaugstinās, bet gan strādās tā, lai varētu tirgot lētāk. Otrkārt, zivis ir pārtikas produkts, un pat nelielas izmaiņas nozīmē būtiskas garšas atšķirības. Vienam, piemēram, patīk ķimeņu, otram — dilļu, trešajam — sīpolu vai vēl kāda citāda mērce. Viens ciena sāļu, otrs — maigu produktu. Bet šīs variācijas vairo pircēja ieinteresētību pirkumā...

Nu, bet kvalitāte? Vai tās objektīvie un oficiālie kritēriji šajos lielās pārkārtošanās laikos nav atstāti pašplūsmā?

Izrādās, nav vis. «Valsts standarta» funkcijas tagad pilda «Latvijas nacionālais standartizācijas un metroloģijas centrs». Nelaime tikai tā, ka šo organizāciju nefinansē no budžeta, bet tā slēdz līgumus ar ražotnēm. Tādējādi kontrole kļūst objektīvāka tikai uz goda vārda. Un tāpēc kontroles jautājumu nokārtošana ir visai aktuāla. Ir izveidots patērētāju interešu klubs — tādi darbojas visā pasaulē. 1993. gada martā darbu uzsāka Tirdzniecības uzraudzības inspekcija. No jūnija saskaņā ar MP lēmumu visas kontroles funkcijas par pārtikas produktu ražošanu un sertifikāciju uzņemsies Labklājības ministrija. Šai ministrijai pakļautais «Nacionālais sabiedrības un vides veselības centrs» patlaban izstrādā šādas kontroles sistēmu. Lauksaimniecības ministrijā savukārt darbojas

Veterinārais departaments un Produkcijas kvalitātes valsts inspekcija.

— Visiem šiem dienestiem jāstrādā vienoti un katram jāveic tikai sava specifiskā funkcija, — domā Aina Afanasjeva.

— Bet kamēr tas viss tikai top un veidojas... Vai droši varam likt uz šķīvjiem par dārgu naudu pirktās konservkārbas saturu?

— Nevaram atbildēt par visiem privātmakšķerniekiem vai iebraucējiem, kas uz savu roku andelējas Centrāltirgū un citos «kaktu komercijas» punktos, — saka Jūras lietu ministrijas darbinieces, — taču valsts un zvejnieku saimniecību uzņēmumos garos gados izstrādājusies ne vien ražošanas prasme, bet arī atbildība par savu produkciju. Arī jaunizveidotie uzņēmumi ministrijā saskaņo kā normatīvi tehnisko dokumentāciju, tā arī produkcijas uzglabāšanas laiku. Tiek pārbaudīti rādītāji, kas var ietekmēt cilvēku veselību — smago metālu un pesticīdu klātbūtne, mikrobioloģiskie rādītāji, radioaktivitāte. No veselības aizsardzības viedokļa tiek pārbaudīta arī jaunieviestā produkcija.

Tātad nav pamata neuzticēties ražotājiem. Cits jautājums — tirdzniecība. Zivju izstrādājumiem vēl vairāk nekā citiem produktiem nepieciešams noteikts uzglabāšanas režīms. Vai ražotāji var atbildēt par šprotēm un brētliņām, kas dienu pēc dienas cepinās vasaras saulītē? Vai, teiksim, par sālījumiem un kūpinājumiem, pār kuriem Centrāltirgū griežas mušu un putekļu mākonis?

Lai rakstu par zivju produkcijas tagadni un nākotni nebeigtu tik nepievilcīgos toņos, atgādināsim, ka zivis un to izstrādājumi nopērkami arī civilizētākos apstākļos. SIA «Carnikava», piemēram, ir veikals Matīsa ielā 13, SIA «Mērsrags» tirgojas Brīvības ielā 76, kombināts «Kaija» — Krišjāņa Barona ielā 27. Bez šiem uzņēmumu veikaliem, darbojas arī specializēti pašvaldību zivju veikali — L. Nometņu ielā 49, Vidzemes tirgū, Ganību dambī 2, Tilta ielā 11, Brīvības ielā 432 un Čaka ielā 28. Turklāt zivis ar labiem panākumiem cenšas pārdot arī daudzajos privātveikalos, no kuriem vairums stājas tiešos kontaktos ar ražotājiem.

Par pārmaiņām uz labo pusi liecina arī tas, ka cenu zibenīgais kāpums nu jau ir puslīdz nostabilizējies. Lētāk vēl nekļūst, taču dārgāk arī ne. Un tāpēc varam sagaidīt, ka, par spīti visiem sarežģījumiem, — pircēji un ražotāji tomēr saskaņos savas intereses, bet zivrūpniecība, pārdzīvojusi ekonomiskos triecienus, pamazām atplauks daudz efektīvākā kvalitātē.

1993. gada jūnijā

Maija Kudapa

LATVIJAS ZIVRŪPNIECĪBAS PRODUKCIJA
(1993. gada 1. jūlijā)

Rīgas zivju konservu kombināts «Kaija»

Skumbrijas savā sulā
Sardinellas savā sulā ar eļļu
Baltijas sardīnes eļļā
Blanšētas sardīnes eļļā
Brētliņas tomātu mērcē
Blanšētas siļķes eļļā
Blanšētas skumbrijas eļļā
Blanšētas sardinellas eļļā
Pastēte «Brīze»
Brētliņas garšvielu sālījumā
Rīgas ķilavas ar vīnu
Reņģes garšvielu sālījumā
Siļķes speciālajā sālījumā
Spīdvēžu sviests
Zivju sviests
Auksti kūpinātas skumbrijas
Auksti kūpinātas siļķes
Mazsālītā (iecienītā) skumbriju fileja

Kombinātam ir jaudas arī zivju kulinārijas izstrādājumu ražošanai. Ar laiku, domājams, šī produkcijas veida ražošana tiks atjaunota. Ražo skārda un alumīnija konservu kārbas.

Liepājas zivju konservu rūpnīca

Konservi tomātu mērcē
no apceptām reņģēm un brētliņām
Konservi eļļā no apceptām reņģēm
un brētliņām,
Zivju konservi savā sulā
Zivju konservi savā sulā ar eļļu
no Baltijas jūras un okeāna zivīm
Zivju konservi ar dārzeņiem
no Baltijas jūras un okeāna zivīm
Šprotes eļļā
Kūpinātas reņģes eļļā
Zivju prezervi no Baltijas un Atlantijas
siļķēm dažādās mērcēs,
garšvielu sālījumā un speciālajā sālījumā
Auksti kūpinātas un karsti kūpinātas
Baltijas jūras un okeāna zivis

Ir jaudas malto zivju produkcijas ražošanai.

Ražo arī gaļas un putnu gaļas konservus.

Rūpnīcai ir cehs, kurā ražo skārda konservu kārbas.

Rojas konservu rūpnīca

Baltijas sardīnes eļļā
Blanšētas sardīnes tomātu mērcē
Blanšētu siļķu fileja tomātu mērcē
Blanšētu siļķu fileja eļļā
Kūpinātu siļķu fileja majonēzes mērcē
Blanšētas skumbrijas eļļā
Skumbrijas savā sulā
Blanšētas stavridas eļļā
Atlantijas sardīnes eļļā
Baltijas brētliņas garšvielu sālījumā
Reņģes garšvielu sālījumā
Siļķes speciālajā sālījumā
«Rojas gardums» no skumbrijām
un stavridām
Siļķu fileja marinādē
Kūpināti laši šķēlītēs
Kūpinātas stores

Rūpnīcā ražo arī sautētu liellopu gaļu.

Ventspils zivju konservu kombināts

Apceptas brēliņas tomātu mērcē
Apceptas reņģes tomātu mērcē
Apceptas skumbrijas tomātu mērcē
Siļķes savā sulā
Skumbrijas savā sulā
Šprotes eļļā
Apceptas reņģes eļļā
Šprotu pastēte
Kūpinātas reņģes eļļā

«Ķilavas»
Reņģes garšvielu sālījumā
«Uguntiņa»
Reņģu vai brētliņu rolmopši marinādē
Karsti kūpinātas reņģes, brētliņas, butes
Auksti kūpinātas brētliņas, laši, butes,stavridas plētne, skumbrijas, stavridas
«Rojas delikatese»
Mazsālīta skumbriju, stavridu, siļķu fileja
Ceptas reņģes, butes, brētliņas
Zivju šašliks
Zivju cīsiņi
Sālītas reņģes, brētliņas, siļķes
Zivju milti un zivju eļļa

Ražo skārda un alumīnija konservu kārbas.

Salacgrīvas zivju konservu rūpnīca

Karsti kūpinātas reņģes
Zivju tefteļi tomātu mērcē
Šprotes eļļā.

SIA «Auda» — Rīgā

Rīgas šprotes eļļā
Šprotu pastēte
Apceptas brētliņas tomātu mērcē

Var ražot arī zivju konservus no apceptām un kūpinātām zivīm eļļā.

Zivju pastēte «Vilnis»
Karsti kūpinātas reņģes, brētliņas, salakas
Atvēsinātas reņģes, brētliņas, salakas un saldūdens zivis

Sālītā produkcija — mucās un zivju prezervi no reņģēm un brētliņām.

Zivju pasta lopbarībai.

Akciju sabiedrība «Jūraslīcis» Lielupē

Rīgas šprotes eļļā
Kūpinātas reņģes eļļā
Šprotu pastēte
Karsti kūpinātas reņģes
Reņģes garšvielu sālījumā
Sālītas reņģes un brētliņas
Atvēsinātas reņģes, zandarti, vimbas, brekši

Iecerēts ražot konservus «Apceptas reņģes tomātu mērcē».

Paju sabiedrība «Selga» Lapmežciemā

Rīgas šprotes eļļā
Kūpinātas reņģes eļļā
Šprotu pastēte
Ceptas reņģes tomātu mērcē
Ceptas brētliņas tomātu mērcē
Baltijas sardīnes eļļā

SIA «Unda» Engurē

Rīgas šprotes eļļā
Šprotu pastēte
Kūpinātas reņģes eļļā
Brētliņas tomātu mērcē

Iecerēts atsākt karsti kūpinātas un auksti kūpinātas zivju produkcijas ražošanu, kā arī sālītas zivju produkcijas ražošanu no Baltijas jūras un okeāna zivīm.

SIA «Bērzciems»

Reņģes un brētliņas garšvielu sālījumā
Siļķes speciālajā sālījumā
Karsti kūpinātas reņģes, brētliņas, skumbrijas, siļķes
Auksti kūpinātas skumbrijas
Reņģes un brētliņas garšvielu sālījumā
Sālītas siļķes
Mazsālītas skumbrijas

SIA «Rando» — Mērsraga konservu fabrika

Baltijas sardīnes eļļā
Blanšētas siļķes tomātu mērcē
Blanšētas siļķes eļļā
Blanšētas siļķes ar dārzeņiem tomātu mērcē

SIA «I.M.S.» — Mērsragā

Rīgas šprotes eļļā
Šprotu pastēte
Karsti kūpinātas reņģes, laši, butes, zuši, ālanti

Auksti kūpināti laši un butes
Reņģu fileja vai filejas gabaliņi dažādās marinādēs
Siļķu fileja vai fileja gabaliņi dažādās marinādēs

Paju sabiedrība «Banga» Rojā

Šprotes eļļā
Šprotu pastēte
Apceptas brētliņas tomātu mērcē
Reņģes tomātu mērcē
Rīgas ķilavas ar vīnu
Reņģes garšvielu sālījumā
«Baltijas ķilavas»
Krabju skaidiņas
Reņģu tīteņi marinādē
Reņģu filejas gabaliņi sinepju mērcē
Reņģu liemeņi marinādē
Ceptas reņģes tomātu mērcē
Ceptas reņģes marinādē
Karsti kūpinātas reņģes, butes
Auksti kūpināti laši,
Baltijas laši šķēlītēs speciālajā sālījumā
Atvēsinātas reņģes un saldūdens zivis
Saldēti asari, skumbrijas, stavridas

Akciju sabiedrība «Kursa» Liepājā

Atvēsinātas siļķes, reņģes, brētliņas, butes, mencas, laši, asari, zandarti, raudas
Saldēti asari, makrusi un citas okeāna zivis atkarībā no zvejas rajoniem
Sālītas reņģes, siļķes, brētliņas
Zivju milti, zivju eļļa un zivju produkcija lopbarībai
Rīgas ķilavas ar vīnu, brētliņas garšvielu sālījumā
Siļķu fileja marinādē
Siļķu, reņģu un filejas gabaliņi vai rolmopši dažādās marinādēs
Brētliņu filejas vai rolmopši dažādās marinādēs
Mazsālītu lašu fileja
Karsti kūpinātas reņģes un butes

Paju sabiedrība«Bāka» Ventspilī

Kūpinātas reņģes eļļā
Reņģes eļļā
Reņģes tomātu mērcē
Saldēti vai atvēsināti laši
Cepti nēģi
Atvēsinātas butes un mencas

SIA «Zvejnieks» Zvejniekciemā

Reņģes garšvielu sālījumā
Brētliņas garšvielu sālījumā
Rīgas ķilavas ar vīnu
«Uguntiņa»
Reņģu liemeņi marinādē
Saldētas reņģes un brētliņas
Atvēsinātas reņģes un brētliņas
Mucās sālītas siļķes, reņģes un brētliņas

Zvejniekciema zivju pārstrādes rūpnīca SIA «Silarinternational»

Siļķu, stavridu, skumbriju, sardīņu, sardinellu vai reņģu liemeņa gabaliņi vai fileja asā garšvielu marinādē
Skumbriju un stavridu fileja ar garšvielām
Mazsālītas siļķes
Karsti kūpinātas reņģes, platpieres, luči, butes, skumbrijas, stavridas
Auksti kūpinātas skumbrijas un stavridas
Blanšētas reņģes eļļā
Kūpinātas reņģes eļļā
Rīgas šprotes eļļā
Blanšētas reņģes tomātu mērcē
Reņģes tomātu mērcē
Garneles savā sulā
Baltijas sardīnes eļļā ar citronu

SIA «Carnikava-I»

Reņģu liemeņi marinādē
Skumbrijas gabaliņi marinādē

Mazsālīti laši
Mazsālītas skumbrijas
Ceptas reņģes marinādē
Karsti kūpinātas reņģes, plauži, butes, vimbas, platpieres
Auksti kūpinātas stores un laši
Mazsālīti kūpināti laši šķēlītēs vakuumiepakojumā
Cepti nēģi želejā
Cepti Carnikavas nēģi

Iecerēts ražot
«Nēģi želejā»
Šprotes eļļā
Šprotu pastēte
Kūpinātas reņģes eļļā
Atvēsinātās reņģes, butes, zandarti
Lašu kaviārs

«Brīvais vilnis» Salacgrīvā

Šprotu pastēte
Šprotes eļļā
Blanšētas reņģes eļļā
Apceptas reņģes tomātu mērcē
Baltijas sardīnes eļļā
Nēģi želejā
Apceptas reņģes ābolu mērcē
Reņģes sīpolu marinādē
Mazsālītu lašu fileja

Ražo alumīnija konservu kārbas.

SIA «Liedags» Lapmežciemā

Kūpināti laši
Auksti kūpinātas skumbrijas «Liedags»
Auksti kūpinātas siļķes
Mazsālītas siļķes
Mazsālītas skumbrijas
Siļķu gabaliņi eļļā ar sīpoliem
Brētliņu rolmopši dažādās mērcēs un uzlējumos — ar majonēzi, ķimenēm, ķiplokiem u.c.,
Siļķu filejas gabaliņi dažādās mērcēs un uzlējumos
Mazsālīti laši

Ražo arī foreļu un lašu pusfabrikātus restorāniem.

Rīgas Traleru un refrižeratoru flotes bāze

Ssaldētas okeāna zivis dažādos apstrādes veidos
Siļķes speciālajā sālījumā
Skumbrijas garšvielu sālījumā

Gatavo zivju miltus un tehnisko zivju eļļu.

Liepājas okeāna zvejas flotes bāze

Saldētas okeāna zivis dažādos apstrādes veidos
Zivju milti
Tehniskā zivju eļļa

SIA «Latsalmon» Rīgā

Baltijas lašu fileja gabaliņos speciālajā sālījumā
Atvēsināti laši

SIA «Amid» Rīgā

Baltijas laši šķēlītēs speciālajā sālījumā
Ražo atvēsinātu vai saldētu zivju produkciju.

SIA «Fenestra» Rīgā

Var ražot saldētu produkciju uz kuģiem.

OSTU PĀRVALDE — IZVĒLES PRIEKŠĀ

No 1993. gada februāra līdz jūnijam trijās lielākajās Latvijas ostās darbojās trīs Rietumvalstu firmu ostu speciālisti eksperti. Viņi pārstāvēja Vācijas firmu *«HPC-Hamburg Port Consulting»*, Nīderlandes firmu *«Rotterdam Maritime Group»* un Beļģijas firmu *«HAECON»* no Ģentes. Šī starptautiskā konsultantu grupa strādāja Eiropas Kopienas un LR Jūras lietu ministrijas uzdevumā un palīdzēja Latvijas valdībai izstrādāt mūsu valsts ostu attīstības koncepcijas jeb ģenerālplāna projektu. Konsultanti izpētīja mūsu ostu infrastruktūru, izanalizēja ostu iespējas, iepazīstināja ar pasaules ostu pārvaldes modeļiem un ieteica mūsu valsts apstākļiem piemērotāko ostu organizācijas variantu.

Projektā norādīts, kādas izmaiņas nepieciešamas pārvaldes struktūrās un ar tām saistītajā likumdošanā. Šis dokuments atklāj daudzus stratēģiski svarīgus ostu organizācijas jautājumus, tajā izklāstīts ostu pārbūves pamatojums. Šis darbs bija nepieciešams, lai organizētu modernas, tirgus ekonomikas apstākļiem atbilstošas pārvaldes struktūras.

Viens no Rietumu speciālistiem, grupas organizatoriskā darba vadītājs Kristiāns van Krimpens līdz 1993. gada maija beigām paveikto darbu vērtēja šādi:

«Ostu pārvaldes struktūra vēl nav pilnīgi izstrādāta, tā atrodas pārejas fāzē. Municipālās ostu administrācijas darbojas tādā kā vakuumā. Pašvaldības tām nav garantējušas zemes īpašnieka tiesības. Ostu administrācijas galvenokārt nodarbojas tikai ar navigācijas jautājumiem. Šādos apstākļos ir ārkārtīgi grūti īstenot ostu attīstības uzdevumus. Nelīdzsvarota situācija veidojas arī tāpēc, ka pastāv gan valsts ostu pārvalde, gan vietējie (valsts) ostu kapteiņi pašās ostās.

Pašreizējais Jūras kodeksa projekts neatbilst modernas ostu pārvaldes principiem. Attiecīgie LR Ministru Padomes lēmumi ir kaut kas vidējs starp centralizētu un decentralizētu vai vietēju pārvaldi. Perspektīvā Latvijas juristiem ir jāizstrādā jauna ostu attīstības un ostu pārvaldes juridiskā struktūra, jo pašreizējā organizatoriskā un juridiskā struktūra ir nopietns šķērslis, kas privātajiem un valsts uzņēmumiem kavē piesaistīt ieguldījuma fondus vai atrast uzticamus partnerus, kas vēlētos ostu attīstībā un ostu saimniecībā ieguldīt nepieciešamos finansiālos līdzekļus. Šobrīd nav viegli izstrādāt un īstenot kopēju valsts un vietējo ostu attīstības politiku, jo ostu attīstības un pārvaldes jautājumā vēl valda nesaskaņas starp centrālo valdību un ostas pilsētu pašpārvaldēm. Mans personiskais, kā arī grupas viedoklis ir tāds, ka valsts uzņēmumiem

galvenokārt jānodarbojas ar preču piesaistīšanu, pārkraušanu, glabāšanu un iekšējiem pārvadājumiem, bet šo uzņēmumu uzdevumi, pienākumi un zemes lietošanas noteikumi izvērtējami un iekļaujami vispārējā ostu rekonstrukcijas plānā. Ar attiecīgu valdības lēmumu ir jānovērš ostas zemju faktiskā atdošana bijušajiem privātīpašniekiem. Mūsuprāt, bijušajiem īpašniekiem, ja tādi būs, zeme piešķirama mazāk svarīgos rajonos vai arī tiem izsniedzama atbilstoša finansiāla kompensācija.»

Darbu sākusi Jūras lietu ministrijā izveidotā mūsu valsts ostu reorganizācijas darba grupa, kurā iesaistīti gan ministrijas vadošie darbinieki, gan jūrniecības speciālisti, gan pašvaldību pārstāvji. Ik nedēļas tiek vērtēti un apspriesti gan Rietumu ekspertu piedāvātie, gan mūsu speciālistu izstrādātie ostu pārvaldes modeļi, lai, izmantojot tos par pamatu, pieņemtu Latvijai visoptimālāko ostu pārvaldes projektu. Ilustrācijai daži no Eiropas un ASV raksturīgākajiem ostu pārvaldes modeļiem.

Valsts pārvaldes modelis (izmantots galvenokārt Čīlē, daļēji arī Latvijā). Pēc šī modeļa ostas pārvalda augstākās valsts instances. Par visu ostu aprīkojumu atbild valsts un tikai nelielā mērā — privātais sektors. Valsts ostām piešķir finansu līdzekļus, bet vienlaikus tām liegta iespēja pašām pelnīt naudu. Visas tiesības nosaka tikai valdība (Latvijā — Jūras lietu ministrija vai tai līdzīga valsts struktūrvienība). Pašām ostām ir stipri ierobežotas lēmējtiesības.

Autonomais modelis (tas populārs Francijā). Šāda ostas pārvalde spēj nodrošināt iespējamo kompromisu starp valsts un vietējo administrāciju. Šis ostas modelis ir decentralizēta sabiedriska aģentūra, kura kopumā pieder valstij, bet aprīkojuma, finansiālajos jautājumos un komerciālajos darījumos ostām lielākoties ir tiesības lemt pašām.

Municipālais modelis (raksturīgs Nīderlandes un Beļģijas ostām, spilgtākie piemēri — Roterdama un Antverpene). Šāda tipa ostu saimnieks ir pašvaldība, un par tām atbild šim nolūkam izveidots speciāls departaments. Ostu apsaimniekošanā ieinteresētie privātuzņēmumi var slēgt līgumu ar pašvaldībām, kurām ir gandrīz pilnīgas pašnoteikšanās tiesības. Šādā sistēmā netiek pieļauts monopolstāvoklis, kopuzņēmumu veidošana, kā arī tarifu patvaļīga grozīšana. Nodokļus par ostas pakalpojumiem nosaka valsts.

Privātās pārvaldes modelis (plaši pielietots Lielbritānijā un tās bijušo koloniju valstīs. Latvijā tas diezin vai ir piemērots). Šāda osta ir valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību, kura izstrādā savus likumus un par kuras darbību atbild akcionāri. Ostas valdei un akcionāriem dotas plašas iespējas visās operācijās. Pēc šī modeļa valsts saņem vairākus nodokļus.

Sabiedriskās pārvaldes modelis (raksturīgs galvenokārt ASV). Šis modelis paredz atsevišķa reģiona (štata) pārvaldes struktūras, bet valsts saņem nodokļus. Ostām ir zemes īpašnieka funkcijas. Šādu ostu regulētājtiesības uzņemas valdības aģentūras (piemēram, ASV Krasta apsardze un ASV Armijas inženieru korpuss), bet privātais uzņēmums pilda termināla darbus. Tā kā šis modelis dominē ASV, to sauc par «amerikāņu» modeli. Maz izredžu, ka šis modelis tiks ieviests mūsu ostās.

Par vispiemērotāko Latvijai Rietumu konsultanti atzīst **kontinentālo modeli.** Par to iestājas arī LR Jūras lietu ministrija. Šo modeli galvenokārt izmanto kontinentālajā Rietumeiropā. Tā būtība ir šāda — ostas veic gan koordinētāja, gan zemes īpašnieka funkcijas, bet privātie uzņēmumi nodarbojas ar kravu iekraušanu un izkraušanu (termināla funkcijas). Šim modelim ir divi paveidi — pašvaldību ostas administrācijas un autonomās ostas administrācijas. Latvijas darba grupai šīs intereses jācenšas savienot.

Rīgas un Ventspils pašvaldības un šo pilsētu ostu administrācijas ieinteresētas municipālā ostas modeļa ieviešanā, turpretim Jūras lietu ministrija un Liepājas ostas administrācija vairāk iestājas par autonomo modeli. Liepājnieki uzskata, ka perspektīvā nepieciešamas lemtspējīgas ostu valdes, kurās iekļauti gan valsts, gan pašvaldību pārstāvji. Lai šīs intereses apvienotu, ir nepieciešams likums par ostām, kas noteiktu kompetences sadalījumu katrā konkrētā ostā. Mūsu valstī šāda likuma diemžēl vēl nav, var tikai cerēt, ka tuvākajā laikā tas taps. No jauna būs jāizstrādā arī ostas tarifu (maksa par ostu pakalpojumiem un ostu nodevas) struktūra.

Nav viegli šajā nozīmīgajā un pretrunīgajā jautājumā rast lēmumu, kas vislabāk apmierinātu gan valsts, gan visu ieinteresēto organizāciju intereses. Zīmīgs šobrīd ir arī Kristiāna van Krimpena secinājums:

«Mēs, pieaicinātie konsultanti, varam tikai objektīvi izvērtēt un ieteikt, pa kādu ceļu jums iet. Lēmums jāpieņem jums pašiem, jūsu valdībai. Gribu novēlēt Latvijas valdībai šo tautsaimniecībai tik svarīgo jautājumu neievilcināt, bet pēc iespējas ātrāk izšķirties par Latvijas ostām vispiemērotāko variantu. Jums nevajadzētu pieļaut situāciju, kāda izveidojās Polijā, kur, pašvaldībām strīdoties ar valdību, pagāja gandrīz gads. Starp pasaules ostām norisinās sīva konkurence. Jūsu konkurenti kaimiņvalstu ostās nesnauž. Novēlu, lai kuģu kravas neaizplūstu garām jūsu valsts ostām.»

1993. gada jūnijā

Zigurds Fogels,
Jūras lietu ministrijas
preses sekretārs

KUR KUĢIEM ATGŪT VESELĪBU?

Latvijas lielākajā kuģu remonta uzņēmumā Rīgas kuģu remonta rūpnīcā Vecmīlgrāvī, Mīlgrāvja kanālā pērngad izremontēti vairāk nekā 70 dažādi kuģi, no kuriem liela daļa ir Latvijas kuģi. Lai gan pēdējos gados darba apjoms nedaudz sašaurinājies, rūpnīcā nodarbināti vairāk nekā pusotra tūkstoša strādājošo.

Šeit ir trīs peldošie doki ar 30, 27 un 4,8 tūkstošu t celtspēju. Rūpnīcas cehi veic praktiski visu veidu kuģu remontu. Remontē korpusus, katlus, dzinējus, mehānismus, iekārtas. Rūpnīcai ir savas ķeta un krāsaino metālu lietuve, galvaniskais cehs, smēde. Kuģu korpusus tīra ar ūdens un smilšu strūklām. Rūpnīcai ir apmēram 2 km garas remonta piestātnes, kur dziļums ir līdz 8 m, 12 ceļamkrāni ar celtspēju līdz 30 t. Ir divi kuģubūves stāpeļi ar maksimālo celtspēju 650 t, kuri gan šobrīd ne-

tiek izmantoti. Gandrīz gatavs ir tikko uzbūvētais prāmis — ledlauzis 120 pasažieriem un 18 kravas automašīnām, tas gaida pircēju.

Lai gan brīžiem, galvenokārt vietējo pasūtītāju ekonomisko grūtību dēļ, pietrūkst pasūtījumu, uzņēmums tomēr samērā veiksmīgi ir iekļāvies tirgus ekonomikā un konkurē ar tuvākajiem kuģu remonta uzņēmumiem. Izmantojot nopelnīto valūtu, puslīdz atrisināta materiālā apgāde. Labus rezultātus devusi sadarbība ar vācu firmu *«Turbo-Technik»* — rūpnīcai ir bijusi iespēja remontēt arī vairākus ārzemju kuģus. Nodibināti sakari arī ar citām ārvalstu firmām. Šobrīd rūpnīca atsevišķas ražotnes jau iznomājusi dažādām sabiedrībām ar ierobežotu atbildību (SIA), tiek izstrādāti arī visas rūpnīcas privatizācijas projekti.

Turpat Vecmīlgrāvī, tuvāk jūrai, zvejas ostas rajonā atrodas Mangaļu kuģu remonta rūpnīca. Rūpnīcai ir divi peldošie doki ar 4,5 tūkstošu t celtspēju. Arī šeit cehu aprīkojums ļauj veikt visa veida remontu kuģiem līdz 4500 t, kā arī virsūdens remontu lielākiem kuģiem. Remonta piestātnes, kur dziļums 7—10 m, ir kilometru garas, ir 5 ceļamkrāni ar 10—32 t celtspēju. Rūpnīcā remontē galvenokārt zvejas kuģus, pēdējā laikā — arī transporta un citus kuģus.

Uzņēmums pārdzīvojis zināmu krīzi. Tagad te nodarbināti apmēram 500 cilvēki. Remonta jaudas izmantotas tikai par 40—45%. Tiek meklēti kontakti ar ārzemju firmām. Kuģu piestātne atvēlēta kokmateriālu izvešanai, tas ļauj nopelnīt valūtu. Tiek risināti arī rūpnīcas privatizācijas jautājumi.

Upju kuģniecības kuģu remonta rūpnīca atrodas Daugavas kreisajā krastā, Voleros. Ir peldošais doks ar 1500 t celtspēju un 70 m gara dzelzsbetona piestātne. Rūpnīcā remontē upju kuģus un «upe-jūra» tipa kuģus. Sakarā ar upju kuģu skaita samazināšanos uzsākta dažādu metālkonstrukciju, piemēram, celtniecības tehnoloģisko iekārtu, žāvējamo kameru, betona maisītāju izgatavošana. Ražo arī virtuves iekārtas, logus, durvis un tamlīdzīgus izstrādājumus, remontē elektromotorus un sniedz pat autoservisa pakalpojumus. Pašlaik uzņēmumā strādā ap 150 cilvēku. Rūpnīca darbojas akciju sabiedrības statusā, un viens no akcionāriem ar saviem pamatfondiem ir arī Rīgas kuģniecība.

Latvijas Kuģniecībai, Rīgas Transporta flotei, Rīgas Traleru un refrižeratoru flotes bāzei ir savas peldošās darbnīcas un tehniskās apkopes bāzes. Tajās remontē kuģu iekārtas, veic arī citus sīkākus remontdarbus. Latvijas Kuģniecība gatavojas nodibināt kopfirmu ar Dānijas uzņēmumu *«Danyard»*, kas nodarbosies ar «kuģu servisu».

Kuģu remonta darbnīcas ir arī gandrīz visos lielākajos jūrmalas ciemos — Pāvilostā, Rojā, Mērsragā, Engurē, Zvejniekciemā, Salacgrīvā, Mangaļsalā («Auda»), Lielupē. Te remontē vietējos zvejas kuģus, gandrīz visur ir slipi ar 150—200 t celtspēju. Spēcīgākās darbnīcas ir Ventspilī. Tur ir vertikālais kuģu pacēlājs ar celtspēju līdz 600 t. Sakarā ar zvejnieku kolhozu iziršanu darbnīcas ir vai nu paju sabiedrību īpašumā vai arī privatizētas. Kuģu remonta apjoms ievērojami samazinājies.

Ar kuģu remontu nodarbojas arī dažādas privātsabiedrības. Viena no spēcīgākajām ir Latvijas zemniecības fonda firma «KRS» — Kuģu remonta sabiedrība. Firma veic arī kuģu kapitālos remontus, var veikt kuģa apšuves nomaiņu. Izremontēti

vairāki «upe-jūra» tipa kuģi. Kuģu remonta sabiedrība nodarbojas arī ar metāla sagādi.

Īpaši jārunā par bijušās PSRS (Krievijas) karakuģu remontrūpnīcām. Šīs rūpnīcas joprojām saistītas ar Krievijas kara floti un galvenokārt nodarbojas ar karakuģu un to mehānismu remontēšanu. Tiek risinātas sarunas par šo rūpnīcu pāriešanu Latvijas Republikas īpašumā, veidojot statūtsabiedrību tipa kopuzņēmumus. Atkarībā no partneriem iespējami dažādi risinājuma varianti. Šādi uzņēmumi ir Bolderājā un Liepājā.

Bolderājas Kuģu remonta rūpnīcā (pirms Latvijas okupācijas — Rīgas Biržas komitejas īpašums) remonta piestātņu garums ir pāri par 300 m, ir 136 m gara peldošā piestātne, kur dziļums 6 m. Te ir peldošais doks ar 4500 t celtspēju, ir arī savs dzelzceļa atzarojums. Rūpnīcā nodarbināti vairāk nekā 700 cilvēki. Tā specializējusies dažādu kuģu remontā, veic korpusa, dzinēju un mehānismu remontu un citus darbus. Izpilda arī Latvijas kuģniecības pasūtījumus.

Tosmares Kuģu remonta rūpnīca Liepājā (pirms Latvijas okupācijas — akciju sabiedrība «Tosmare») specializējusies dažādu kuģu remontdarbos. Rūpnīcas cehi ļauj veikt korpusu, dzinēju, mehānismu un iekārtu remontu. Apjoma ziņā rūpnīca līdzinās Rīgas kuģu remonta rūpnīcai. Šeit ir čuguna un tērauda lietuve, krāsainā metāla lietuve, smēde, galvaniskais cehs. Piestātņu garums sasniedz 1500 m. Rūpnīcai ir divi sausie doki (210x28 m un 220x26 m), kā arī peldošais doks ar 4500 t celtspēju. Te ir lielas iespējas jaunu kuģu būvei, iespējams veikt arī vecu kuģu sadalīšanu metāllūžņos. Arī Tosmares kuģu remonta rūpnīca veic Latvijas Kuģniecības pasūtījumus.

Vēl Liepājā atrodas bijušās PSRS robežapsardzības karaspēka kuģu remonta rūpnīca ar nelielu sauso doku (kameru), kas paredzēts robežapsardzības kuģu pacelšanai un remontam. Patlaban rūpnīca ir firmas *«Software House»* (SWH) pārziņā.

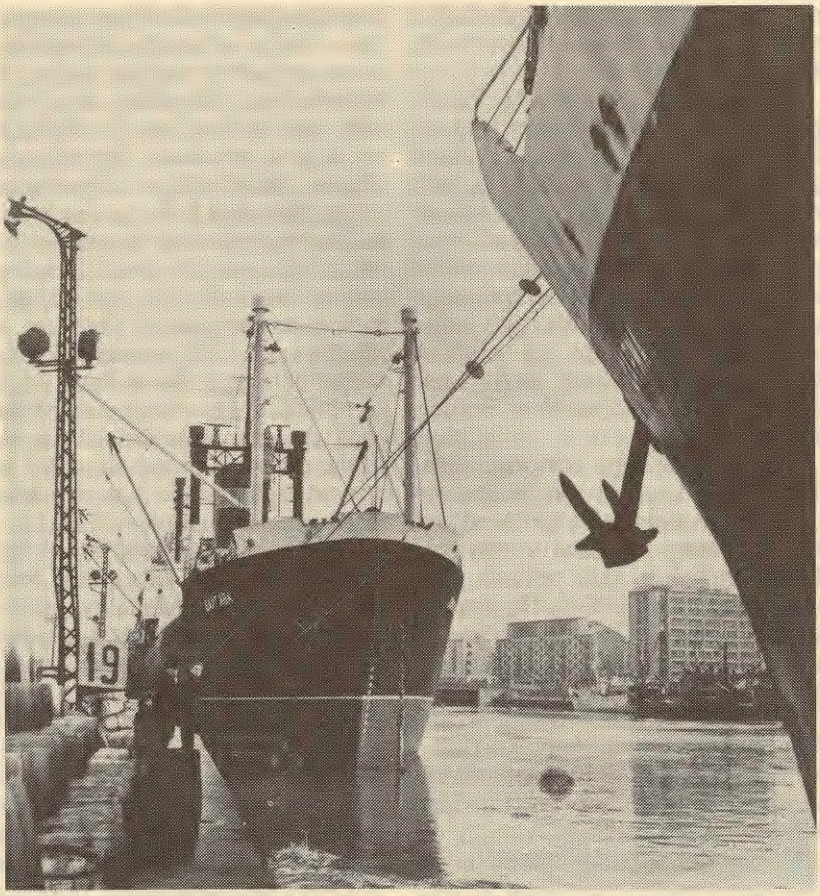
1993. gada maijā

Māris Grinšteins,
Jūras lietu ministrijas
galvenais speciālists

LIEPĀJAS OSTAS MILITARIZĒŠANA

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas Liepājas pašvaldība centās organizēt ostas saimniecisko darbību. 1991. gada rudenī pilsētas TPD sesijā pieņēma lēmumu par ostas juridisko pakļautību Latvijas valstij, tās dienestu organizēšanu. Gadu vēlāk, 1992. gada 23. oktobrī Liepājas pilsētas galva parakstīja pilsētas TDP lēmumu par Liepājas ostas atjaunošanu, kas pasludināja to par visa veida komercdarbībai atvērtu. Lēmuma apakšpunktos tika fiksēts, ka ostas hidrotehniskās būves, navigācijas iekārtas, kuģu ceļi un ostas akvatorija ir Liepājas pašvaldības īpašums.

Tā sākās cīkstēšanās ar ostas ilglaicīgajiem lietotājiem — padomju (tagad Krievijas) kara floti, kuras



Liepājas osta. 1966. g.

kuģi ostu ekspluatē jau 25 gadus un joprojām uzskata Liepāju par svarīgu atbalsta punktu savu militāro interešu lokā. Grūti viņiem pierast pie domas, ka paši atrodas neatkarīgas valsts teritorijā un tāpēc nevar diktēt noteikumus, kā pierasts visu pēdējo gadu laikā.

Bet saimnieku lomā viņi te iejutušies kopš 1967. gada 1. janvāra, kad Liepājas jūras tirdzniecības ostu toreizējie PSRS Jūras kara flotes spēki pārņēma savā rīcībā un izbeidza šai ostā tirdzniecisko darbību.

Ostas saimniecisko lietu nodošanas process ilga līdz 1967. gada 6. aprīlim. Gadījās arī pārpratumi. Tā, piemēram, lai gan osta atradās jauno saimniekotāju rokās, janvārī vajadzēja pienākt akmeņogļu kravas kuģim ar Silēzijas oglēm no Polijas. Vietējās varas iestādes nezināja, ko ar šo kravu iesākt. Arī armijas iestādes vilcinājās ar atbildi, beidzot tā bija noliedzoša. Tā kā ogļu transportēšana dzelzceļa vagonos sadārdzināja ogļu pašizmaksu, Liepājas osta 1967. gada janvārī

cieta zaudējumus 62 tūkstoš rubļu apmērā, kas tiem laikiem nebija mazā summa.

Arī turpmākais ostas liktenis ir dramatisks. Tās darbaspēks savas jaunās darba vietas ātri atrada citur. Tallinas osta atsūtīja pieprasījumu pēc 261 štata vienības ar gada algas fondu 261 tūkstotis rubļu. Kaļiņingradas ostai vajadzēja aptuveni 40—50 strādnieku darbam kompleksajās brigādēs. Ventspils ostai — 88 strādniekus. Visos šajos gadījumos tika garantēta arī apdzīvojamā platība, tiesa gan, galvenokārt kopmītnē. Tā turpinājās lielais migrācijas process.

Armijas vīru rīcībā palika 12 piestātnes 2 002 metru kopgarumā ar bilances vērtību 2 943,4 tūkstoš rubļu, kā arī 7 noliktavas ar 18 630 m^2 platību un atklātie kravu laukumi — 95 918 m^2 platībā.

Kur aizceļoja ostai piederošie celtņi, transportieri, iekrāvēji un cita tehnika? Visvairāk uz Tallinu — ostai tika nodoti 9 dažāda veida celtņi, 26 auto un parastie krāvēji, tāpat arī pieci lenšu transportieri. Ļeņingradas ostai novēlēja piecus portālceltņus «Ganz». Četri šī paša tipa celtņi tika nodoti Rīgas ostas rīcībā. Turpat aizceļoja desmit akumulatoru «4004» tipa iekrāvēji. Kaļiņingradas ostā nokļuva tikai 13 iekrāvēji. Jāmin, ka daudz tehnikas vēl saņēma Klaipēdas, Viborgas, pat Donavas kuģniecības ostu piestātnes. Līdzīgā veidā sadalīja Liepājas ostas floti. Tās sastāvā bija 13 peldošās vienības. Četras no tām (divas naftas liellaivas, peldošais celtnis un velkonis) savus saimniekus atrada, bet Rīgas un Klaipēdas ostas vēl 1967. gada 1. maijā tā arī nebija saņēmušas nodotās liellaivas un velkoņus. Vēl jūlijā nebija skaidrs, kādu ceļu ies divi «Kolbi» tipa celtņi, septiņi iekrāvēji un citi sīkāki mehānismi (Latvijas Valsts arhīvs, 9. apr., 1. lieta, 157.—169. lpp.).

Tomēr pat tad, kad Liepājas ostas liktenis jau principā bija izlemts, PSRS Jūras flotes ministrijā izskatīja jautājumu (1966. gada 22. decembrī) par vienas piestātnes ekspluatāciju jēlcukura izkraušanai. Galarezultāts tomēr bija nelabvēlīgs — tika nolemts, ka tas nav izdevīgi. Lēmuma pieņemšanu ietekmēja arī apsvērumi, ka vienas šādas mierlaika vajadzībām domātas piestātnes ekspluatācija daudzo kara kuģu vidū radītu grūtības, turklāt ārzemju kuģiem ieeja ostā droši vien būtu liegta. Tāpēc tika nolemts cukuru izkraut citās Baltijas baseina ostās. Tā arī bija pēdējā reize, kad tika apspriests Liepājas ostas liktenis. Kopš tā laika PSRS Jūras flotes ministrija pārtrauca kravu apgrozību šajā ostā.

No visām Latvijas ostām Liepājai atvēlēja arī vismazāk kapitālieguldījumu. Septiņgades plānojums no 1959. līdz 1965. gadam (Latvijas Valsts arhīvs, 1071. f., 7. apr., 1. lieta, 47. lpp.) bija šāds:

	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	Kopā milj. rbļ.
1. Rīgas JTO	11,5	15,6	13,1	13,1	13,2	11,2	10,3	98,0
2. Ventspils JTO	6,8	5,0	6,6	7,8	6,8	6,8	7,3	47,1
3. Liepājas JTO	6,8	6,6	5,9	5,8	5,7	5,5	5,2	41,5

Šajā laikā Rīgas ostā, piemēram, cēla pasažieru staciju, četras piestātnes, banānu noliktavu, krasta nostiprinājumus. Ventspilī cēla trīs dziļūdens piestātnes, četras metāliskās noliktavas. Liepājā tikai dziļūdens piestātni un divas noliktavas.

Tādējādi Liepājas ostai tika atvēlēta otršķirīga loma. Tomēr vēl 1966. gadā, īsi pirms ostas militarizēšanas, galvenās eksporta kravas bija ogles, antracīts, kokss, lopbarības rauši. Importēto preču struktūra — metālizstrādājumi, rūpniecības iekārtas, caurules gāzesvadiem, kokvilna. Kravas apgrozībā eksporta preces bija pārsvarā (60—70%). Liepājas osta, būdama neaizsalstoša osta, vislielāko darba slodzi saņēma tad, kad Rīgas osta un kādreiz arī Ventspils osta ziemas mēnešos savu saimniecisko darbību daļēji izbeidza. Liepājas osta ziemas apstākļos aizsala uz pāris dienām. Pēdējā savā darbības gadā kravu apgrozījums sasniedza 1 507 788 tonnas. Salīdzinājumam — Ventspils ostā kravu apgrozījums tajā pašā laikā sasniedza 1 566 503 tonnas, Rīgas ostā — 3 703 151 tonnu. Liepājas ostu apmeklēja 776 kuģi, turpretim Rīgas ostu — 1 499 kuģi. Tajā pašā laikā tieši Liepājas ostā pēdējos gadus — no 1959. gada līdz 1965. gadam — bija augstākais procentuālais rādītājs kompleksajā mehanizācijā — ap 70% ostas darbu bija mehanizēti.

Sešdesmito gadu vidū šī saimnieciskā darbība tika pārtraukta. Tagad darbs praktiski jāsāk no nulles, jāatjauno piestātnes, jāiztīra un jāpadziļina ostas akvatorija, jārada visa nepieciešamā infrastruktūra, lai osta varētu normāli funkcionēt. Jānovēl liepājniekiem izturība un spēks šajā grūtajā, bet Latvijai tik vajadzīgajā darbā.

Andris Cekuls,
Rīgas vēstures
un kuģniecības muzeja
Kuģniecības nodaļas speciālists

ATGŪTAIS MANTOJUMS

Savu darbību pēc PSRS uzspiestā ilgā pārtraukuma atkal atsākusi Liepājas Tirdzniecības osta. Tiem, kuri aizmirsuši, atgādināsim ostas koordinātas. Tā ir sena osta Latvijas Rietumu piekrastē 200 km uz W no Rīgas, 100 — uz S no Ventspils, 100 uz N no Klaipēdas.

Liepājas ostas pirmsākumi rodami 13. gadsimtā, kad nelielos kuģus uzņēma senākās ostas Līvas un Pērkones upes grīvās, kas savienoja ezeru ar jūru.

Tagadējās ostas celtniecība sākās 1697. gada 3. oktobrī, aizberot Pērkones upes izteku jūrā un izrokot kanālu Līvas upē. Celtniecību vadīja Kurzemes hercogs, viņš Liepājas ostai arī atļāva ievākt nodevas no ievedamajām un izvedamajām precēm.

Pēc Kurzemes hercogistes pievienošanas Krievijai ostas izbūve ar pārtraukumiem turpinājās līdz 1904. gadam, kad kopumā tā tika pabeigta. Pēc tam līdz I pasaules karam turpinājās labiekārtošanas un pilnveidošanas darbi. Gadsimta sākumā Liepājas osta bija viena no modernākajām un lielākajām ostām Krievijas pārziņā, 1900. gadā to, piemēram, apmeklēja 2 279 kuģi. Atgādināsim, ka Liepājas osta praktiski neaizsalst.

Pirmā pasaules kara laikā Liepājas ostu laimīgā kārtā nenopostīja. Galvenās rūpes pēc kara sagādāja laika zoba nodarītie bojājumi. Tāpēc tika uzsākta ostas tīrīšana, padziļināšana, veikti labiekārtošanas darbi, un pamazām kravu plūsma atkal palielinājās. Sevišķi strauji Liepājas osta sāka atdzīvoties kopš 1934. gada.

Pēc II pasaules kara PSRS armija 1951. gadā Liepājas Tirdzniecības ostu slēdza. No 1956. līdz 1966. gadam tās darbību daļēji gan atjaunoja, bet ostā drīkstēja iegriezties tikai PSRS kuģi. No 1966. līdz 1991. gadam PSRS-Krievijas armija ostu atkal slēdza.

1991. gadā Liepājas pilsētas padomes sesija pieņēma lēmumu par Liepājas Tirdzniecības ostas atjaunošanu un noteica ostas teritorijas robežas. Tika izveidota ostas administrācija, kā arī ostas kapteiņa, muitas un robežapsardzības dienests. Bet 1992. gada 1. janvārī Ziemas ostā ienāca pirmais ārzemju komerckuģis — poļu sauskravas pārvadātājs.

Liepājas ostas akvatorija sastāv no Priekšostas, Brīvostas, Ziemas ostas, tirdzniecības kanāla un Kara ostas, tās aizņem 804 ha.

Priekšostu no jūras aizsargā Dienvidu mols dienvidos, Dienvidu un Ziemeļu viļņlauži rietumos, Ziemeļu mols ziemeļos. Starp moliem un viļņlaužiem atrodas trīs ieejas ostā — Dienvidu, Vidus un Ziemeļu vārti.

Senākā ostas daļa ir Tirdzniecības kanāls, kura platums ir 90 m, garums no Ziemas ostas līdz tramvaja tiltam 1 500 m. Kanāla dziļums ir līdz 7 m.

Kanāla dienvidu krastā izvietota zvejnieku a/s «Kursa», Liepājas bāka, Zivju konservu kombināts, neliela kuģu remonta rūpnīca, Okeāna zvejas flotes bāze un jaunveidojamā jahtu piestātne, kurai samērā neilgā laikā jākļūst par vērā ņemamu starptautiskā jūras tūrisma centru. Ir izstrādāts projekts divu noliktavu pārbūvei par pakalpojumu centru.

Pārējai kanāla dienviddaļai Tirdzniecības ostas attīstībā tuvākajā nākotnē perspektīvas nav, jo trūkst dzelzceļa pievadlīnijas, turklāt Tirdzniecības ostas attīstību neveicina arī te izvietoto uzņēmumu ražošanas īpatnības.

Kanāla ziemeļdaļā izvietots pašvaldības uzņēmums «Piemare». Tā ir stividoru kompānija, kura pēc iekšējo sliežu ceļu salabošanas, paplašinot savu tehnisko parku, varētu panākt dažādu gabalkravu apgrozījumu līdz 150—200 tūkstošiem tonnu gadā. «Piemares» attīstību traucē ierobežotie kravu laukumi un gaļas saldētavas neizdevīgais izvietojums.

Uz Ziemas ostas pusi atrodas termocentrāles piestātne. 1992. gada ziemā no termocentrāles 3x3000 m^3 cisternām tika izbūvēts cauruļvads uz piestātni, lai varētu pieņemt mazutu no jūras. Šo cauruļvadu būvēja galvenokārt tāpēc, lai būtu rezerves variants, ja Krievija nobloķētu naftas produktu pārdošanu Latvijai. Tagad šis cauruļvads izmēģināts kā eksportam, tā importam. Tomēr piestātnes iespējas ir ierobežotas gan dziļuma (7 m), gan naftas produktu cisternu ierobežotā tilpuma dēļ (3x3000 m^3).

Ziemas ostu veido mākslīgi izrakts baseins. Piestātņu garums ir 1200 m. Maksimāli pieļaujamais dziļums — 7 m. Pēc Krievijas armijas 25 gadus ilgās saimniekošanas piestātnes daļēji jāremontē, jāatjauno visas dzelzceļa līnijas un zemkrānu ceļi. Noliktavām nepieciešams kapitālais remonts. Baseina dziļumu Beļģijas ostu konsultanti iesaka palielināt, būvējot jaunas

piestātnes uz ūdens akvatorija rēķina, tā saglabājot deficītos kravas laukumus. Ziemas ostu šobrīd jau nedaudz izmanto un pēc Krievijas kara flotes izvākšanas turpinās izmantot privātfirmas nelielu (līdz 5000 t) sauskravu kuģu iekraušanai un izkraušanai. Tiek pārvadāti kokmateriāli, kūdra, dažādas gabalkravas. Vienlaikus norisinās atjaunošanas un remontdarbi.

Priekšostu ar Ziemas ostu savieno loču kanāls, kura dziļums pašlaik ir 6 m un kurš jāpadziļina vismaz līdz 7 m.

Ostas lielākajā un dziļākajā baseinā — Brīvostā — ar iespējamiem dziļumiem 8—10,5 m pašlaik vēl saimnieko Krievijas kara flote. Tāpat kā visā pārējā ostā, arī te viss ir nolaists līdz pēdējai iespējai: sliežu ceļi, noliktavas, piestātnes, akvatorija, vārti, moli un viļņlauži — viss ir vai nu jāatjauno vai kapitāli jāremontē. Ostas tehnika pilnībā jāiegādājas no jauna.

Pēc Krievijas kara flotes izvākšanās Liepājas ostas attīstībā noteikti iesaistīsies arī privātkapitāla struktūra, tāpēc tagad ir svarīgi pilsētas un valsts mērogā izplānot ostas galvenos attīstības virzienus, izveidot optimālo ostas pārvaldes modeli, pieņemt ostu likumu.

Ir nopietns piedāvājums tuvākajos 4 gados izbūvēt naftas produktu termināļu eksportam un importam ar jaudu 2,5—3 miljoni tonnu gadā. Šis terminālis tiktu būvēts neizmantotā, piesārņotā plūdmalē uz dienvidiem no kara ostas kanāla, un sākumā šai būvē būtu jāiegulda apmēram 100 miljoni dolāru.

Otrs lielākais projekts, kura īstenošana būtu nozīmīga ne tikai Liepājai, ir ogļu terminālis uz ziemeļiem no Kara ostas kanāla. Šis terminālis pirmām kārtām nepieciešams ogļu termoelektrostacijai, kuru būvēs Liepājas tuvumā, kā arī ogļu eksportam un importam.

Ir priekšlikumi no Latvijas un Rietumu firmām par metālu pārkraušanas termināla būvi Brīvostā — tranzītam no austrumiem. Šāda termināla darbībā ieinteresēts arī Liepājas Metalurgs.

Liepājas ostā, protams, nepieciešama vieta arī koku un kokmateriālu piestātnēm un laukumiem, kas pašlaik pēc īslaicīgiem līgumiem darbojas vairākās Brīvostas un Ziemas ostas vietās.

Un vēl kāds, nu jau pavisam konkrēts darbības veids — kāda Liepājas privātfirma ir noslēgusi līgumu ar pilsētas valdi un būvē kravas un pasažieru termināla pirmo kārtu, kas paredzēta arī ro-ro tipa kuģu pieņemšanai.

Liepājas ostas atjaunošana un pilnveidošana ir ilgstošs process, taču galvenais, ka šis darbs ir sācies...

1993. gada jūnijā

Aivars Boja,
Liepājas Tirdzniecības ostas direktors

VENTSPILS OSTAS SĀKOTNE

Latvijas ostu likteņi veidojušies dažādi. Katrs nosauks trīs lielākos Latvijas jūras vārtus — Rīgu, Liepāju, Ventspili.

Ventspils osta par savas tapšanas pirmsākumu var uzskatīt 1341. gadu, kad Ventas upes grīvā ieradušies pirmie divi kuģi ar 100 lastu

lielu kravu. Jau no pašiem senākajiem vēstures avotiem redzams, ka Ventspils osta atradusies Ventas upes lejasdaļā un tās dziļums bija pietiekams, lai kuģi dotos līdz pat krācēm pie Kuldīgas.

Ostas attīstības pirmais periods bija gadsimtiem ilgs līdz pat 1. pasaules kara sākumam. Tā raksturīgākās iezīmes bija ierobežotā preču un kravu kustība ostā, ko noteica nelielais kuģu apgrozījums. Bija jāiztur konkurence ar Liepājas un Rīgas ostām. Šajā laikaposmā ir divi izņēmumi. Pirmais — merkantilisma garā noskaņotā Kurzemes hercoga Jēkaba saimnieciskā aktivitāte 17. gs. vidū, kura ietvēra arī Ventspils ostu un pilsētu. Otrais — 19. gadsimta beigu un 20. gadsimta sākuma posms, kad Ventspils kļuva par svarīgu cariskās Krievijas tirdzniecības mezglu.

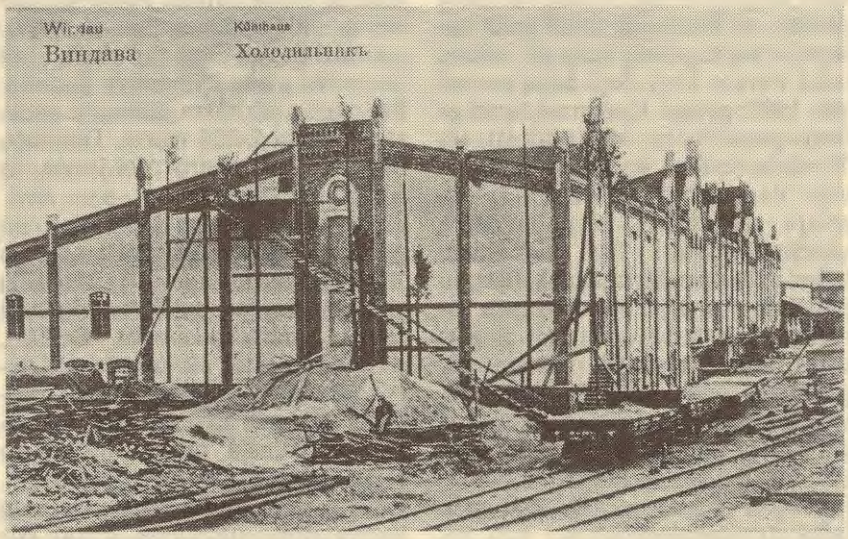
Hercoga Jēkaba laikā Ventas un Packules upes sateka ierīkoja ostu un kuģu būvētavu. Šeit tad arī ieradās Jēkaba salīgtie holandiešu izcelsmes kuģu būvētāji. Vēlāk būvētavu pārcēla uz Ventspili. 1639. gadā tur ielaida ūdenī pirmo hercoga Jēkaba laikā būvēto kuģi. Šajā laika posmā līdz 1682. gadam Kurzemes hercoga floti papildināja 44 karakuģi un 79 tirdzniecības kuģi, kurus uzbūvēja Ventspils kuģu būvētavā. Ārzemju meistariem bija jāapmāca vietējie meistari. Paši viņi kuģu būvniecības procesā nepiedalījās, jo par darbu prasīja pārāk augstu samaksu. Šajā laikā uzcēla arī pirmās ostas būves, to skaitā piestātni pie pils, upes krasta nocietinājumus. Izveidoja arī pirmos molus, lai aizsargātu ieeju upē no viļņiem un aizsērēšanas. Pirmās šīs konstrukcijas bijušas ļoti vieglas, jo viļņi 200 gadu laikā tās aizskalojuši.

Bieži kāda enerģiska valdnieka rīcības augļus iznīcina viņa pēcteči, vai arī to paveic mainīgā politiskā situācija, dažādas militārās sadursmes vai kari.

Tā Ziemeļu kara laikā no 1700. gada līdz pat 1721. gadam osta panīka. Tam par iemeslu bija arī mēra epidēmija, kura plosījās šajā laikā, un 1710. gadā Ventspili apdzīvoja tikai septiņas ģimenes.

18. gadsimta beigās Kurzemes hercogiste tika pievienota Krievijas impērijai, tā radot priekšnoteikumus saimnieciskajai attīstībai. 19. gadsimta pirmajā pusē cariskās Krievijas valdība Ventspili uzskatīja par provinci. 19. gadsimta sākuma posmā Ventspils ostā nebija muitas dienesta atšķirībā no citām Baltijas jūras ostām, kurās jau no 1795. gada šādas iestādes pastāvēja. Tajās varēja ievest ārzemju preces, Ventspils ostā nevarēja. Tas traucēja ostas darbu, tomēr visu 19. gadsimtu tika veikti ostas rekonstrukcijas darbi. No 1852. gada līdz 1862. gadam atjaunoja abus molus hercoga Jēkaba būvēto vietā. Molu pamatnēs gremdēja akmens kastes. Sākumā atjaunoja Ziemeļu molu, tad Dienvidu molu 250 metru garumā. Pēc molu pārbūves Ziemeļu mola garums bija 2 059 metru, Dienvidu mola — 1490 metru. Vēl jāmin, ka Ventspils izveidošanos par nozīmīgu ostas pilsētu veicināja divi svarīgi apstākļi. Pirmkārt, pārējo Baltijas ostu noslogotība, it sevišķi ziemas mēnešos, bet Ventspils osta ziemā gandrīz neaizsalst. Otrkārt, pilsētas un ostas pievienošana Krievijas dzelzceļa magistrālēm 20. gadsimta sākumā, kas savukārt daudzkārt palielināja preču plūsmu no attālākajiem Krievijas rajoniem. Dažu kravu veidos Ventspils osta ieguva monopolstāvokli, strauji palielinājās ostā ienākošo kuģu skaits.

Rekonstrukcijas darbu gaitā no 1853. gada līdz 1860. gadam iekārtoja Ziemas ostu, kuru pārbūvēja 1891. gadā. Ostas paplašināšanas darbus kavēja Kara ostas piestātnes, kuras ierobežoja pārējo piestātņu platību. Jāatzīmē, ka nebija pietiekama ieejas dziļuma ostas kanālā, kur atradās akmeņains sēklis (23,5 pēdu dziļumā). Tā likvidācija spridzinot draudēja izpostīt apkārtējās ostas celtnes. Darbi tomēr turpinājās, sevišķi laikposmā no 1897. gada līdz 1902. gadam. Apkārt ostai pletās valsts piekrastes zemes, kuras varēja izmantot apbūves darbos. Ostas reida iekšienē uzcēla ziemeļu sadalītājmolu, kas turpinājās ostas ziemeļu krastmalā. Šeit pietauvojās muitas posteņkuģis un notika kuģu apskate. Kuģu orientācijai uzcēla loču torni un bākas molu galos. Dienvidu mola bākai bija balta zibšņu uguns, ziemeļu mola bākai — sarkana. Gaismas uzliesmojumi atkārtojās ik pēc 5—6 sekundēm un bija redzami jūrā pat 11 jūdzes tālu, sliktā laikā 5 jūdzes. Šajā laikā radās eksporta rajona piestātne 1600 metru garumā un importa rajona piestātne, 1400 metrus gara. Jēdziens «osta» attiecināms uz teritoriju 8 verstu attālumā no upes grīvas. Līdz tādam attālumam atradās dažādi ostas objekti, turpretī noliktavas izvietoja trīs verstu attālumā no Ventas ietekas Baltijas jūrā. Pati pilsētas krastmala ietvēra sevī admiralitātes, pils un loču krastmalas, kur katrai bija sava funkcionāla nozīme. Ventas kreisajā krastā izvietojās t.s. Ziemas osta, kur ledus iešanas laikā patvērumu rada burukuģi, un Zvejas osta. Osta pēc atbilstošajām kravu operācijām iedalījās kravu ievešanas un izvešanas daļā. Pirmā atradās dzelzceļa teritorijas vidusdaļā un šeit novietoja atvestās preces, kur tās kontroles laikā apskatīja muitas ierēdņi. Izvedostas rajons bija abos Ventas krastos. Nozīmīgākā daļa bija teri-



Ventspils ostas elevators pirms I pasaules kara

Ventspils osta pirms I pasaules kara

torija lejpus ievedostai starp jūras krastu un upes grīvu. Kokmateriālu kravas izkrāva piestātnēs, kuras atradās augšup aiz ievedostas.

Ventspils ostas celtniecības paplašināšana un tās būvju rekonstrukcija bija nepieciešama, jo 1904. gadā pabeidza dzelzceļa līniju, kura savienoja Ventspili ar Krievijas attālākajiem rajoniem. Darbu veicēja — dzelzceļa akciju sabiedrība Maskava—Vindava—Ribinska darbus sāka 1897. gada 29. jūlijā. Tā piedalījās arī dažādu ostas objektu rekonstrukcijā, piemēram, molu izbūvē, kas tika pabeigta 1905. gadā. Šī sabiedrība uzcēla arī labības elevatoru un saldētavu. Labības elevators varēja uzņemt 3 miljonu pudu labības. Saldētavas tilpums — 400 tūkstoš pudu sviesta. Sviesta eksporta jomā Ventspils ostai bija monopolstāvoklis — 20. gs. sākumā no tās izveda 70% no visa Krievijas eksportsviesta. 1913. gadā no ostas izveda 3,2 miljoni pudu sviesta. Citas svarīgākās eksportpreces bija kokmateriāli, labība, lini. No citām zemēm pārsvarā importēja lauksaimniecības mašīnas, akmeņogles, siļķes, kā arī augļus. Visas kravas apstrādāja 10 un 45 tonnu (celtspēja) elektriskie, 5 tonnu peldošais celtnis. Ventspils kļuva par kravu eksportētājostu — 1902. gadā izveda 10,36 miljoni pudu kravu, bet atveda 0,99 miljoni pudu kravas. 1907. gadā attiecīgi — 21,09 un 4,05 miljoni pudu kravas. Visvairāk kuģu pietauvojās 1909. gadā — 1312, 1912. gadā — 1144 kuģi.

Pirmā pasaules kara sākumā noslēdzās Ventspils ostas attīstības pirmais posms, kad Ventspils bija kļuvusi par nozīmīgu cariskās Krievijas Baltijas reģiona ostu.

Vēsturiski ostas darbības otrais posms sakrīt ar neatkarīgas Latvijas

Valsts izveidošanos līdz tās varmācīgai iekļaušanai PSRS sastāvā 1940. gadā. Pirmkārt, jaunie politiskie apstākļi mainīja ostas darba specifiku — no Krievijas impērijas provinces kravu tranzītmezgla tā kļuva par neatkarīgas valsts ostu. Otrkārt, ņemot vērā nenozīmīgos tirdznieciskos sakarus ar Padomju Krieviju, ostas darbu vajadzēja pārvērtēt un pārprofilēt vietējā tirgus vajadzībām. Tās darbu ļoti traucēja jaunās valsts smagais saimnieciskais stāvoklis neatkarības pirmajos gados. Baltijas jūrā klejoja neizceltās mīnas, tas savukārt ierobežoja kuģu kustību Ventspils ostā.

Padomju laika grāmatās un avīžu rakstos par šo periodu ir vai nu noklusēts, vai arī atzīmēts, ka ostas saimniecība nav attīstījusies.

Pirmā pasaules kara laikā daudzas celtnes saspridzināja, labības elevatoru nodedzināja. Latvijas valdība centās ostu atjaunot. 1920.— 1921. gadā atjaunoja Dienvidu molu 316 metru garumā un 1939.— 1940. gadā arī abus molu galvgalus. Jūrniecības departamenta bagars «*Zemgale*» padziļināja Ventas gultni no 7,5 līdz 9 metru dziļumam. 30. gados tika uzsākti ostas rekonstrukcijas darbi. Šim nolūkam valsts budžetā bija paredzēti 100 tūkstoš lati. Molu atjaunošanai bija iecerēts izmantot (tāpat arī ostas būvdarbiem) speciālu peldošo celtni, kas tika būvēts Dancigā un kura celtniecību pabeidza Liepājas Kara ostas darbnīcās. It sevišķi Ventspils osta cieta 1931. gada vētrās, kad izskaloja Ziemeļu molu. 1940. gadā, abus molus rekonstruējot, Ziemeļu mola kopgarums sasniedza 2119,3 metru, tāpat tika atjaunoti Dienvidu mola pēdējie 372 metri. Ostas ūdens platība sasniedza 283 ha apjomu, Tirdzniecības ostas piestātnes sniedzās 3 km garumā. Ziemas ostā novietoja buriniekus un zemessmēlējus ziemas periodā, zvejnieku ostā atradās motorlaivu piestātne, jaunajā zvejnieku ostā izvietojās bezmotora zvejas laivas. Ja salīdzina, cik kuģu ienācis ostā 20.—30. gados un cik to bija pirms pirmā pasaules kara, tad, protams, to skaits lielāks bija agrāk. Neviena no Latvijas ostām šajā ziņā nesasniedza pirmskara līmeni. 1918. gadā vispār pietauvojās tikai pieci kuģi, 1930. gadā — 581, 1937. gadā — 545 kuģi. Ostas flotē šajā laikā pierakstīta «*Rota*» — 1904. gadā Helsingforsā uzbūvētais velkonis, kuru varēja lietot kā glābšanas kuģi, arī ugunsdzēsējkuģi, «*Līva*» — ostas velkonis un loču kuģis, «*Austra*» — glābšanas kuģis, «*Strēlnieks*» — celtniecības kuģis, «*Arija*» — ūdenslīdēju kuģis, kā arī citi kuģīši. Jāmin, ka 1938. gadā bija arī 1,5 km gara priekšosta, 28 tūkstoš tonnu ietilpības elevators, 2870 tonnu tilpuma saldētava, kravas laukumu platība sasniedza 47 688 m^3. Šie fakti liecina, ka 30. gadu beigu posmā ostā jau bija zināms materiāli tehniskais potenciāls tās turpmākai attīstībai.

Jaunā Latvijas Valsts veica ostas atjaunotnes darbu, bet 20 gadu periods ir neliels, lai šis svarīgais tirdzniecības un transporta mezgls varētu atgūt zaudētās pozīcijas.

Ventspils Jūras tirdzniecības ostas vēstures trešais periods ir padomju varas laiks 45 gadu garumā, sākot no 1945. gada. Lai attēlotu šo laikaposmu nepieciešams atsevišķs raksts, jo tieši tad Ventspilī notika kardinālas pārmaiņas, kas līdz nepazīšanai pārmainīja gan pilsētas, gan ostas seju. Jau pirmajos pēckara gados osta kā izdevīga un ērta vieta lielās Padomju valsts ekonomisko interešu realizācijai saņēma

tehniskās iekārtas, ostas flotes kuģus, darbaspēku. PSRS eksporta vajadzībām tapa naftas pārsūknēšanas bāze, vēlāk uzcēla ostas rūpnīcu. 80. gadu beigās ostā bija 8 mehanizētās piestātnes, pie kurām apkalpoja sauskravas floti, un tikpat piestātņu naftas un citu ķīmisko kravu nosūtīšanai. Ostā strādāja 2,5 tūkstoši cilvēku, un viņu vidū bija 25 tautību pārstāvji. Maksimālais eksportētais kravas daudzums bija 33 miljoni tonnu naftas 1983. gadā. Ventspils osta faktiski kļuvusi par «pilsētu pilsētā». Ievedot darbaspēku no visas Savienības, pilsētā aizvien retāk dzirdēja latviešu valodu. Eksportējot kālija sāli, veicot kravu iekraušanas darbus kuģos, pasliktinājās pilsētas un tās apkārtnes ekoloģiskais stāvoklis. Savu artavu te deva arī ostas rūpnīca, kas ik gadu spēja saražot 400 tūkstošus tonnu šķidrā minerālmēslojuma.

1991. gada vēsturiskie augusta notikumi ievirzīja Ventspils ostas dzīvi ceturtajā tās vēstures posmā. Tā atkal otro reizi savā pastāvēšanas vēsturē kļuvusi par Latvijas Valsts ostu. Bet kā racionālāk izmantot valsts interesēs šo milzīgo kompleksu Baltijas jūras krastā? Krievijas saimniecisko darbību ikreiz vadījušas politiskās intereses, un tās pašreizējā laikaposmā ir Latvijai nelabvēlīgas. Līdz ar to vairākos Ventspils ostas kompleksa objektos vērojama ražošanas sašaurināšanās, piemēram, Ventspils ostas rūpnīcai nav nepieciešamo līdzekļu minerālmēslu komponentu iegādei un tās ražošanas apjomi samazinās.

Šajā situācijā ostas ekonomiskai darbībai jārada jauni orientieri, jāmeklē preču eksporta un importa iespējas, jāveicina privātā iniciatīva. Jānovēl lai šis Ventspils ostas vēstures posms būtu izdevīgs ostai, Ventspilij, tās iedzīvotājiem un Latvijai. Vērojot laika ritumu, redzam, ka sākas jauns, nezināms posms ostas dzīvē. Tas zināmā mērā atgādina tālos laikus 20. gadu sākumā, pirms 70 gadiem, kad, tāpat kā tagad, viss jāsāk no sākuma. Laimīgu ceļu, ventspilnieki!

Andris Cekuls

CEĻĀ UZ NEZINĀMO

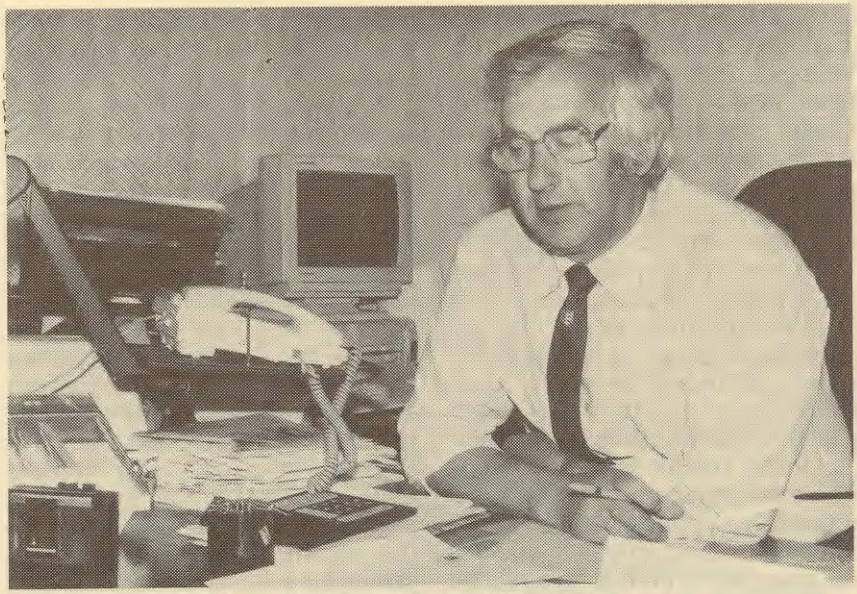
Kad ķīnietis grib novēlēt otram sliktu, viņš saka: kaut tu lielu pārmaiņu laikā dzīvotu! Nu redzam, ka šī austrumnieku gudrība attiecināma arī uz mums; pēdējo gadu lielās ekonomiskās un politiskās pārvērtības, pēc kurām tā alkām un kuras centāmies tuvināt, mūs ir iemetušas ļoti skarbā, neierastā un grūti prognozējamā situācijā. Izņēmums nav jūrniecība un ostu saimniecība Latvijā. Pagaidām neviens nevar precīzi pateikt, kas pie mums šajās nozarēs pēc impēriskās sistēmas sabrukuma izdzīvos, kas un kā pārveidosies vai radīsies no jauna. Ceļā uz tādu nezināmu nākotni ir arī Ventspils osta — vēl nesen lielākais naftas, degvielas un kālija sāls eksporta centrs visā bijušajā Padomju Savienībā. Caur Latvijas Jūras kuģniecību un tieši no Maskavas komandēta un vadīta, osta pilsētā bija kā valsts valstī. Tās centralizēti plānotā attīstība un specializācija noteica un ietekmēja arī pilsētas dzīvi

ne vien konkrētā laika posmā, bet vēl daudzus gadus uz priekšu.

Arī tagad osta ir gan Latvijas, gan Ventspils bagātība, ar kuru tiek saistītas labākas nākotnes cerības. Un tie nav tikai tukši sapņojumi, bet Ventspils attīstības ģenerālajā plānā jau konkrēti nospraustas robežlīnijas. Vai tās realizēsies, būs atkarīgs no ekonomiskās un politiskās situācijas mūsu valstī, lielajā kaimiņzemē Krievijā un citur pasaulē. Bet vispirms par to, kādas ir Ventspils ostas iespējas pirms došanās nezināmajā. Pareizāk sakot, kādas tās bija impērijas ekonomiskā zenīta gados, jo kopš Latvijas neatkarības pasludināšanas šeit jau daudz kas ir mainījies, un ne vienmēr uz labu.

Viens no galvenajiem iemesliem, kāpēc Staļins savulaik tā centās okupēt Latviju, bija PSRS vajadzība pēc tās ostām. Jau gadsimta sākumā, kad uzbūvēja Ventspils—Ribinskas dzelzceļa līniju, Krievijas impērija caur šejieni uz Rietumeiropu eksportēja 70% sava sviesta, izveda gadā līdz 320 000 tonnu graudu, sūtīja uz ārzemēm citas tradicionālās preces un izejvielas. Tranzīta plūdums sekmēja iedzīvotāju skaita palielināšanos: 17 gados (1897.—1914.) tas pieauga četras reizes un sasniedza gandrīz 29 tūkstošus. Tāda pati ekonomiskā rosme lielvalsts vajadzību apkalpošanā Ventspils ostā bija pēc 2. pasaules kara. Kravu apgrozījums laikā no 1950. līdz 1982. gadam palielinājās 90 reižu un sasniedza 35 miljonus tonnu. To pavadīja iedzīvotāju skaita straujš mehāniskais pieaugums, šeit ieplūstot milzīgām migrantu masām. Salīdzinājumā ar 1935. gadu ventspilnieku skaits vairāk nekā trīskāršojās un 1983. gadā — pirmo reizi pilsētas 700 gadu ilgajā vēsturē — bija lielāks par 50 tūkstošiem.

Īpaši strauji osta sāka attīstīties pēc naftas pārsūknēšanas bāzes izveidošanas 1961. gadā. Būvējot naftas vadu «Družba» («Draudzība»), kas PSRS Urālu un Volgas naftas atradnes sasaistīja ar patērētājiem lielvalsts rietumos, kā arī Polijā, Čehoslovakijā un Austrumvācijā, viens tā atzars tika novirzīts uz Ventspili. Līdz 1985. gadam pa naftas un tās produktu vadiem, kā arī dzelzceļa cisternās ostā pienāca 400 miljonu tonnu šķidrās kravas (tagad vairāk par 600 miljoniem tonnu). Naftas un degvielas eksporta apkalpošanai Ventspilī tika pierakstīti ap 40 tankkuģu ar kopējo tilpību vairāk nekā 850 000 bruto reģistra tonnu (Latvijas brīvvalsts laikā flotes tilpība bija ap 195 000 BRT.) Tankkuģu skaitā ierindojās arī specializētie gāzes un ķīmisko kravu vedēji. Tie apkalpoja 70. gadu beigās Ventspilī uzceltos šķidro ķīmisko kravu eksporta un šķidrā kompleksā mēslojuma ražotnes. Gadā no šejienes bija iespējams eksportēt līdz 1 000 000 tonnu šķidrinātā amonjaka, ap 400 000 tonnu metanola, tūkstošiem tonnu akrilskābes nitrila un citu ķīmisku vielu. Šķidrā kompleksā mēlojuma ražošanai gadā bija paredzēts Ventspilī ievest līdz 100 000 tonnu importa superfosforskābes. Četras piektdaļas naftas, degvielas un šķidro ķīmisko kravu pārvadāja Ventspilī pierakstīti Latvijas Jūras kuģniecības tankkuģi. Ķīmisko kravu (vairums no tām bija ekoloģiski ārkārtīgi bīstamas) apstrādes ēra sākās 1977.gada 27. decembrī, kad holandiešu kuģī *«Dutch Sailor»* iekrāva 960 tonnas akrilskābes nitrila japāņu firmai *«Morubeni»*. Nedaudz



Ventspils ostas pārvaldnieks Alfrēds Mačtams
J. Presņikova foto

vēlāk, 1978. gada 14. februārī, ar sašķidrināto amonjaku piepildīja pirmo gāzes vedēju — angļu kuģi *«Clark Maxwell»*. Šķidro ķīmisko produktu pārkraušanas komplekss tika uzbūvēts uz kompensācijas līguma pamata sadarbībā ar ASV firmu *«Occidental Petroleum Corporation»*. Drīz pēc tam ar franču firmas PEC tehnisku līdzdalību Ventspils ostas rūpnīcā sākās šķidrā kompleksā mēslojuma ceha būve. Gadā tas varēja saražot līdz 300 000 tonnu amonija polifosfāta un nodrošināt ar to ne vien Latvijas, bet arī vairāku citu toreizējo padomju republiku vajadzības.

Ārzemēs augot pieprasījumam pēc metanola, PSRS caur Ventspili sāka eksportēt arī šo produktu, laikā no 1980. līdz 1983. gadam pārkraušanas jaudas palielinot līdz 435 000 tonnu. Lai šīs izejvielas eksportu nākotnē varētu vismaz dubultot, ārpus pilsētas tika uzsākti vēl viena metanola kompleksa būvdarbi, kas toreizējās cenās izmaksāja gandrīz 40 miljonu rubļu. Mainoties tirgus konjunktūrai, ekonomiskajai un politiskajai situācijai Padomju Savienībā, īsi pirms nobeigšanas darbi šai objektā apstājās, un tagad tas lēnām sagrūst.

Reizē ar šķidro ķīmisko kravu apstrādes terminālu būvi 70. gados ostas eksporta rajonā tika uzcelts milzīgs, ar Rietumu tehnoloģiju apgādāts kālija sāls eksporta komplekss. Tā noliktavu ietilpība pārsniedz 80 tūkstoš tonnu, pārkraušanas jauda — apmēram 2 500 000 tonnu gadā. Toreizējās PSRS Eiropas daļā šāds komplekss bija vienīgais. Tas nodrošināja izeju uz ārzemju tirgu šīs produkcijas ražotājiem Urālos un Baltkrievijā. Lieki

teikt, ka tāda milzīga preču daudzuma piegādei ostā nācās rekonstruēt Ventspils dzelzceļa staciju, pārkraušanai būvēt jaunas, pārsvarā dziļūdens, piestātnes, nostiprināt molus, lieltonnāžas kuģu vajadzībām padziļināt jūras kanālu, veidot atbilstošus dienestus un saimniecisko infrastruktūru krastā.

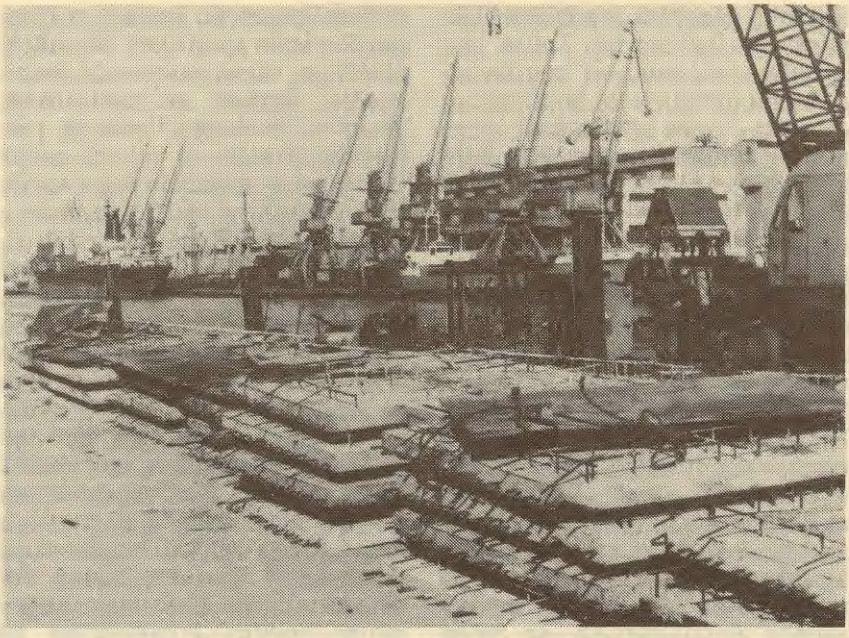
Šo gigantiskā apjoma kravu apriti pasūtīja, regulēja un vadīja Maskava, pareizāk sakot, lielvalsts intereses, Latvijai un Ventspilij atstājot paklausīga izpildītāja lomu. Pašsaprotami, ka arī visa ostas gūtā peļņa nogūlās Maskavas seifos, Ventspilij atstājot vien ekoloģiskās briesmas, migrantu izmitināšanas un sociālās spriedzes problēmas.

Pēc Latvijas neatkarības pasludināšanas visa šī milzīgā saimniecība nonāca valsts īpašumā, kaut arī toreizējā ostas administrācija bija viltīgi iecerējusi atstāt ostu Krievijas ekonomiskajā kontrolē. Lielā mērā tieši vietējai varai rīkojoties savaldīgi un tālredzīgi, bez asumiem notika gandrīz pilnīga krievvalodīgā ostas kolektīva pāreja no Maskavas pakļautības Latvijas jurisdikcijā. Mainījās ostas vadība, taču saglabājās proaustrumnieciski orientētais pārvaldes un inženiertehnisko darbinieku štats, kas nezaudēja personiskos kontaktus ar bijušās superlielvalsts struktūrām arī juku laikos. Lielā mērā tieši tāpēc ostinieki arī varas maiņu periodā bija puslīdz nodrošināti ar darbu respektīvi Krievijas tranzīta pasūtījumiem. Kravu apritē kolektīvs bija ieinteresēts vistiešākajā nozīmē, jo daļu algas ostinieki sāka saņemt dolāros, tādējādi nokļūstot materiāli ļoti privileģētā stāvoklī. Tas ir arī viens no iemesliem, kāpēc Ventspilī nav starpnacionālās un sociālās spriedzes, kas veidojas, piemēram, krievvalodīgajos galvaspilsētas kolektīvos, trūkstot darbam un izpaliekot algai.

Protams, ka Krievijas ekonomiskā lejupslīde savu iespaidu uz Ventspils ostu ir atstājusi. Salīdzinājumā ar 1983. gadu, kad šeit tika sasniegts pilsētas vēsturē lielākais kravu apstrādes apjoms — 38,2 miljoni tonnu, 1992. gadā tas samazinājās par 20%. Īpaši jūtami samazinājās naftas un tās produktu tranzīts — no 34,3 miljoniem tonnu 1983. gadā uz 17,4 miljoniem 1992. gadā. Tikai nelielas svārstības skāra sauso un beramo izvedkravu apjomus — kālija sāls tranzīts 1992. gadā bija 2,5 miljoni tonnu, metālu — 1,1 miljons, labības — 0,8 miljoni. Toties Krievijas zemā pirktspēja krasi samazināja importa tranzīta apjomu — līdz 5% no kopējā kravu apgrozījuma.

Daudzu Latvijas iedzīvotāju uztverē jūras kravu apstrāde Ventspilī saistās tikai ar ostas darbību. Faktiski tas nebūt tā nav: tikai par nelielu daļu tranzīta tieši osta slēdz līgumus ar klientiem Krievijā un NVS valstīs. Pārējo darbu ostiniekiem sagādā valsts uzņēmumi «Ventspils nafta», Ventspils ostas rūpnīca, SIA «Nafta (LR) Ltd», citi mazāki pasūtītāji. Kravu apstrādes tehniskās iespējas ostai joprojām palikušas maksimuma gadu līmenī, taču iepriekšminētie klienti nevar nodrošināt līdzšinējos apjomus. Ne vienmēr tam par iemeslu ir Krievijas eksporta iespēju samazināšanās, dažas firmas ir atbaidījusi Latvijas valdības piekoptā tranzīta tarifu un muitas politika, tāpēc tās ceļu uz ārzemēm savām precēm meklē caur Lietuvu, Somiju vai Igauniju.

Speciālistu skatījumā propagandistiska kņada Krievijā tiek celta, ziņojot par Baltijai alternatīvu ostu



Jaunu piestātņu būve Ventas kreisajā krastā Ventspils vecpilsētas rajonā
V. Jansona foto

būvi Sanktpēterburgas apkaimē. Taču reāli domājošie ekonomisti uzskata, ka vismaz līdz gadsimta beigām Ventspilij ir iespēja sekmīgi konkurēt ar visām Baltijas austrumu krasta ostām. Un ne tikai izdevīgā ģeogrāfiskā izvietojuma, bet arī samērā labā tehniskā aprīkojuma un raitās darba organizācijas dēļ, ar ko ventspilnieki pozitīvi izcēlās jau PSRS laikā. Pēdējos gados to gan daļēji sašķobījuši nepārdomāti LR valdības lēmumi, piemēram, par krāsainā metāla tranzīta aizliegšanu caur Latviju. Tas draudēja ne vien ar 7 miljonu dolāru zaudējumu gadā, bet grāva arī mūsu valsts autoritāti starptautiskajās biznesa aprindās, tāpēc tika atcelts.

Vēl agrāk, enerģētiskās krīzes apstākļos, LR MP deva rīkojumu noliet līdz 6% Krievijas tranzīta degvielas, kas tika vesta pa dzelzceļu uz Ventspili. Ne tikai Krievijā, arī mūsu valstī daudzi to nosauca par ekonomisko bandītismu. Latvijas un Krievijas politiķu savstarpējās ambīcijas izraisīja naftas produktu vada slēgšanu 1992. gada oktobrī, kā dēļ mūsu valsts septiņos mēnešos zaudēja ap 40 miljonu dolāru ienākuma. Par spīti šīm grūtībām, pareizāk sakot, mācoties no savām un citu kļūdām, osta un ar to saistītie tranzīta kravu uzņēmumi meklē izdzīvošanas iespējas. Viens no ceļiem — pielietot elastīgākus tranzīta pakalpojumu apmaksas tarifus, atkarībā no preces veida un daudzuma. Netiek atgrūstas arī mazās eksporta firmas, tā kompensējot kaimiņu valsts pasūtījumu samazināšanos. Klienti tiek meklēti (un atrasti) arī ārpus Krievijas —

Kazahijā, Kaukāza republikās, Ukrainā un Baltkrievijā. Labas perspektīvas sola ostas un tranzīta uzņēmumu pūliņi veidot kopfirmas ar eksporta preču ražotājiem ārzemēs — kālija sāls ieguvējiem Baltkrievijā un Urālos, ferosakausējumu ražotājiem Sibīrijā, naftas produktu pārstrādātājiem pie Volgas. Viņu līdzdalība ostas rekonstrukcijā dod pamatu cerēt, ka sadarbība būs ilglaicīga. Savukārt osta ar valūtas ieguldījumiem piedalās metāla eksporta jaudu attīstīšanā Sibīrijā, tajā pašā laikā veicinot arī Rietumeiropas valstu investīcijas bijušo ostas struktūrvienību modernizēšanā. Tā, piemēram, sadarbībā ar kādu angļu firmu top kuģu bunkurēšanas komplekss Ventas labajā krastā. Ar modernu tehnoloģiju nodrošinātā bāze varēs izsniegt vairāku veidu degvielu un smērvielas visiem Ventspilī ienākošajiem un pat garām braucošajiem kuģiem. Starptautiska akciju sabiedrība «Kālija parks» veidojas šīs izejvielas tranzīta tālākai attīstīšanai. Citu vidū par akcionāru tajā kļuvusi arī pilsētas pašvaldība, ieguldot 260 tūkstošus dolāru. Šis nav vienīgais gadījums, kad vietējā vara ņem ekonomisku līdzdalību ostas un tranzīta uzņēmumu attīstībā. Pilsēta ir tieši ieinteresēta, lai caur Ventspili plūstu tranzīts, jo daļa no valūtas peļņas paliek arī tās kasē. Ne velti savulaik premjers I. Godmanis sūrojās, ka Ventspils dolāru maciņš ir smagāks, nekā valdības rīcībā esošais.

Pilsētas padome vairākkārt lūgusi LR MP nodot ostu pašvaldības īpašumā, kā tas ir, piemēram, Roterdamā, taču saņēmusi atteikumu: Latvijas Augstākā Padome savā pastāvēšanas laikā tā arī neizlēma, kam turpmāk piederēs ostas. To attīstības koncepciju izstrādā ar Eiropas Kopienas speciālistu līdzdalību, piedāvājot valsts, autonomās, municipālās, privātās un sabiedriskās pārvaldes modeļus. Ventspils pašvaldības nostāja ir stingra vienā jautājumā — nepieļaut ostas teritorijas pilnīgu vai daļēju pārdošanu ārzemniekiem. Runa varētu būt tikai par teritoriju ilg- vai īslaicīgu iznomāšanu. Bet pagaidām pilsētas valde apgūst Ventas kreiso, līdz šim kravu apstrādei praktiski neizmantoto krastu, kas ir tās īpašumā. Tur pašvaldībai jau ir vairāk nekā kilometrs dziļūdens piestātņu, ko varētu izmantot konteineru un paketētu kravu apstrādei. Bet Sanktpēterburgas speciālisti izstrādājuši projektu kreisā krasta tālākai izmantošanai tā saucamajā Krimuldas rajonā. Tur paredzēts būvēt piestātnes refrižeratoru kravām, konteineriem un prāmjiem. Darbi kopumā varētu izmaksāt ap 90 miljonu dolāru un labvēlīgā ekonomiskā situācijā atpirktos triju gadu laikā. Jāatzīmē, ka par ostas administrācijas respektīvi pašvaldības līdzekļiem 1993. gadā pabeigs piestātņu būvi, kas izmaksāja ap pusmiljarda toreizējo LVR.

Pilsētas attīstības ģenerālajā plānā, ko Ventspils deputāti pieņēma 1993. gada rudenī, pašvaldība atstāja sev rezervē lielas platības abos Ventas krastos: tās iespējams izmantot ostas tālākai paplašināšanai. Ka tāda varētu būt nepieciešama, liecina aizvien jaunu ar jūras transportu saistītu firmu rašanās. Tās veidojas galvenokārt uz Ostas, Ostas rūpnīcas un «Ventspils naftas» struktūrvienību pamata, izmantojot to materiālo bāzi un kadrus. Kā pagaidām sīka urdziņa milzīgajā tranzīta kravu plūdumā jātzīmē Latvijas eksporta prece —

apaļkoki, kurus sūta pārsvarā uz Zviedriju. 1993. gada vasarā pirmo reizi pēdējo piecdesmit gadu laikā no Ventspils uz Angliju aizceļoja arī gatavu zāģmateriālu krava, atjaunojot 2. pasaules kara pārtraukto tirdzniecību ar šo zemi.

Tradicionāli Ventspils kalpo arī par valsts zvejas flotes bāzēšanās vietu, it īpaši ziemā, kad līcis iekalts ledū. Taču pēdējos gados, zvejnieku kolhozu flotēm sabrūkot, to uzturēšanās Ventspilī krasi samazinājusies. Tā, piemēram, pirms desmit gadiem no šejienes jūrā izgāja ap 16 000 mazo zvejas kuģu, bet 1992. — vairs tikai 3 900. Lielie un vidējie zvejas kuģi, peldošās bāzes un refrižeratori ostā 1985. gadā ienāca 885, 1992. gadā — vairs tikai 270. Samazinājies arī tirdzniecības kuģu skaits, taču mazāk jūtami. 80. gados ostā vidēji iegriezās ap 2,5 tūkstoši kravas vedēju, bet 1992. gadā — 2 156. Puse no tiem bija tankkuģi — naftas, degvielas un šķidro ķīmisko kravu vedēji. Visbiežāk kuģu mastos Ventspilī 1992. gadā plīvoja Latvijas karogs — uz 568 kuģiem. Otrajā vietā Krievijas karoga krāsas — uz 370 kuģiem, bet trešais bija Igaunijas karogs.

Vēl jāpiebilst, ka jūtamas izmaiņas pēdējā laikā notikušas arī ostas pārvaldes sistēmā. Daudzas agrāk centralizēti vadāmās apakšvienības kļuvušas ekonomiski patstāvīgas, izveidojušās trīs arodorganizācijas, kas mēģina nosargāt strādājošo intereses reizēm it mežonīgi uzbrūkošā kapitālisma apstākļos. Mainījusies arī funkciju sadale: viss, kas saistīts ar kravu apstrādi, ir Ventspils ostas ziņā, bet jaunizveidotā, pašvaldības kontrolētā Ostas administrācija ievāc ostas nodevas un raugās, lai kārtībā būtu kuģu ceļi, navigācijas zīmes un hidrotehniskās būves. Par kuģošanas drošību atbild ostas kapteiņa dienests, kas tagad ir kļuvis daudz neatkarīgāks no vietējiem apstākļiem. 1993. gada 19. maijā Ventspili atstāja pēdējais Krievijas karakuģis, līdz ar to izbeidzot gandrīz 50 gadus ilgo, nepārtraukto militāro kontroli Ziemeļkurzemē. Labiekārtotās dziļūdens piestātnes pārgājušas Latvijas Aizsardzības ministrijas īpašumā, taču vēl netiek izmantotas.

Pilsētas attīstības ģenerālajā plānā paredzēts, ka Ventspils nākotnē varētu kļūt arī par jūras tūrisma centru, kurā būtu osta jahtām, bet krastā atrastos servisa un atpūtas iestādes. Daļēji tas jau tika aprobēts 1993. gada vasarā — atklājot prāmju līniju, kas saista Vācijas ostas, Klaipēdu, Tallinu un Sanktpēterburgu, pārvadājot pasažierus kopā ar viņu limuzīniem. Ir arī citas biznesa iestrādes, taču daudzas no tām vēl komercnoslēpumā tītas vai pasaules politisko un ekonomisko neskaidrību aizmiglotas. Bet, kā Ventspilī pirms Saeimas vēlēšanām teica kāds valsts prezidenta amata pretendents — kur ir osta un jūra, tur darba un maizes netrūks. Līdz šim tā arī notiek.

1993. gada jūlijā

Jānis Trops,
žurnālists

LABU CEĻAVĒJU!

Noslēdzies Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) tapšanas process, kas ilga gandrīz četrus gadus. Grūti pateikt, kuru tagad uzskatīt par LJA dibināšanas īsto datumu:

— 1989. gada septembri, kad Kaļiņingradas Tehniskā institūta Rīgas filiāles dienas nodaļā tika uzņemti 89 studenti,

— 1990. gada 25. jūliju, kad tika pieņemts LR MP lēmums par Latvijas Jūras akadēmiju kā patstāvīgu struktūrvienību Rīgas Tehniskajā universitātē (RTU)

vai

— 1993. gada 8. janvāri, kad LR MP pieņēma lēmumu Nr. 13 par atdalīšanos no RTU un patstāvīgas augstskolas statusa piešķiršanu Latvijas Jūras akadēmijai.

Latvijas Jūras akadēmijas Satversmes sapulce
V. Alberta foto

Jaunievēlētais LJA rektors Jānis Bērziņš
V. Alberta foto

Tagad Latvijas Jūras akadēmijā ir šāda struktūra:

— Kuģu mehānikas institūts,

— Kuģu elektroautomātikas institūts,

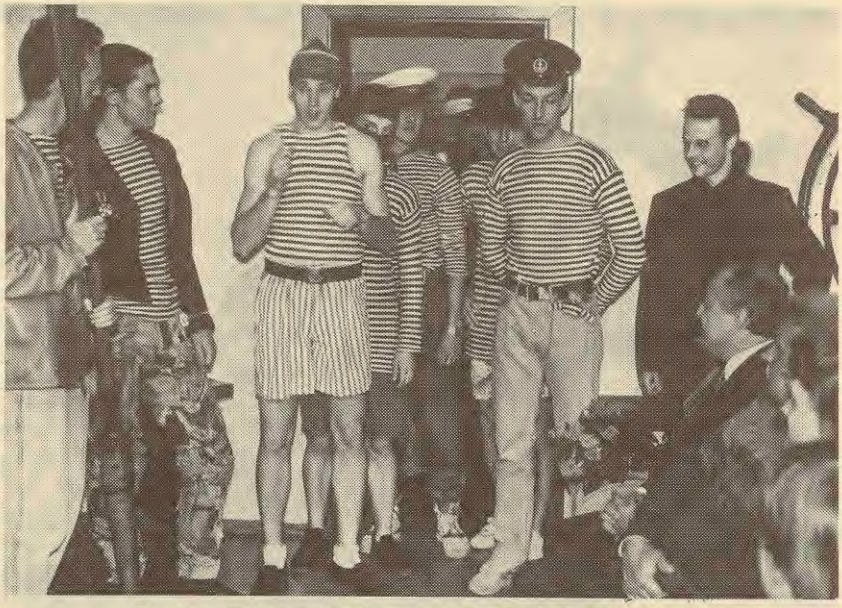
— Kuģu vadīšanas institūts.

Ir divi departamenti:

— Vispārējās izglītības departaments,

— Rīgas Jūrskola.

Ir arī divas jūrniecības klases — Engures un Salacgrīvas vidusskolā.



Studentu un kursantu dāvana — airis — palīdzēs rektoram vadīt Latvijas Jūras akadēmijas kuģi plašos un dziļos ūdeņos. *V. Alberta foto*

Uz priekšu, kapteini! No laivas līdz lainerim — tāds ir īsta jūrnieka mērķis. *V. Alberta foto*

Akadēmijas augstākajā posmā 1993. gada pavasarī mācās 219 studenti, vidējā posmā — 320 kursanti. 1992./93. mācību gadā Jūras akadēmijas un Rīgas Jūrskolas 1. kursa studentus un kursantus uzņēma tikai latviešu mācību valodas plūsmā.

Pēc jūrniecības speciālistu ierosinājuma tiek izstrādāta jauna Jūrniecības izglītības koncepcija. Ārpus šīs vienotās jūrniecības izglītības sistēmas pašlaik darbojas vienīgi Liepājas Jūrniecības koledža.

Kā autonomai augstākajai mācību iestādei Latvijas Jūras akadēmijai jārada iespēja mācību spēkiem un studentiem nodoties zinātniskajam darbam, jāpilnīgo mācību process un jārada šim darbam atbilstoša materiāli tehniskā bāze, jāturpina sadarbība ar radniecīgām ārvalstu mācību iestādēm un jādomā par to, lai jaunieši varētu studēt vēl citās jūrniecībai aktuālās specialitātēs.

Latvijas Jūras akadēmijā ir pieņemta Satversme. 1993. gada 5. maijā Satversmes sapulcē par pirmo Latvijas Jūras akadēmijas rektoru ievēlēts Jānis Bērziņš. Sveicot rektoru, studenti viņam sniedza simbolisku dāvanu — airi ar uzrakstu «Labu ceļavēju!». Kaut šis novēlējums piepildītos, jo ceļš ir tāls un tā īsti tikko iesācies.

1993. gada maijā

Ģertrūde Aniņa,
Latvijas Jūras akadēmijas
prorektora vietniece

KO SOLA JŪRNIECĪBAS AUGSTSKOLA?

Dot iespēju latviešu jauniešiem Latvijā iegūt jūrnieka izglītību — tāds bija viens no Jūrniecības savienības sākotnējiem uzdevumiem. Šogad šī iecere īstenota visā pilnībā. Iespēja ir dota. Pirmo reizi Latvijā nodibināta jūrniecības augstskola, kas nākamgad jau izsniegs augstākās izglītības diplomus pirmajiem absolventiem. Kopš 1990. gada, kad jūrniecības augstskola vēl bija tikai Rīgas Tehniskās universitātes fakultāte, dekāna, bet tagad jau akadēmijas rektora postenī ir darbojies Jānis Bērziņš, pirms tam — RTU Fizikas katedras vadītājs. Sākotnēji samērā nejaušā iesaistīšanās jūrniecības entuziastu grupas nodomu praktiskajā risināšanā viņam izvērtusies par komplicētu un atbildīgu pienākumu, kura nozīmīgums ārpus jūrniecības aprindām vēl, iespējams, nav ne pienācīgi apzināts, ne novērtēts.

Šajos gados ir izstrādāta un ar jūrniecības amatpersonām un sabiedriskajām autoritātēm pārspriesta un saskaņota jūrniecības izglītības programma, izveidota apmācības sistēma, un lielā mērā tas ir tieši rektora personiskās iniciatīvas un pūliņu rezultāts.

Kāda tad ir šī sistēma, kas jau pieredzējusi vairākus pārveidojumu un pilnveidojumu posmus? Par to saruna ar LJA rektoru **Jāni Bērziņu.**

— Un tātad — kā turpmāk Jūras akadēmijas ietvaros tiks organizēta jūrnieku sagatavošana?

— Kā visās augstskolās arī Jūras akadēmijas I kursā uzņems jauniešus ar vidusskolas izglītību. Jaunums ir tas, ka pirmos divus gadus (un nevis pēdējos, kā praktizēja līdz šim) viņi mācīsies profesiju, atbilstoši ANO Starptautiskās jūrniecības organizācijas IMO (*International Maritime Organization*) prasībām un pēc šīs organizācijas ieteiktā mācību plāna, ko papildinās angļu valodas apmācības kurss un fizkultūras nodarbības. Pēc pirmā mācību gada students saņems matroža diplomu un, ja tādu vai citādu iemeslu dēļ mācības augstskolā nevarēs vai nevēlēsies turpināt, varēs strādāt šādā kvalifikācijā. Pēc otrā mācību gada pabeigšanas students saņems stūrmaņa vai attiecīgi — mehāniķa izglītības diplomu un varēs kļūt par tālbraucēju kapteini, bet tikai uz kuģiem līdz 5000 bruto reģistra tonnām (BRT). Lai saņemtu darba diplomu, puišiem, kuri akadēmijā iestājušies pēc vispārizglītojošās vidusskolas, būs vēl jāiegūst jūras prakses cenzs. Toties tie, kuri akadēmijā stāsies pēc vidusskolu speciālajām jūrniecības klasēm, cenzu jau būs ieguvuši. Šādas jūrniecības klases jau darbojas un arī turpinās darboties Salacgrīvas un Engures vidusskolās, šāda klase ir Ventspilī un, domājams, būs arī Liepājā un Rīgā. Toties jaunus audzēkņus vairs neuzņems Rīgas jūrskola.

Jūrniecības klašu beidzēji trijos vidusskolas gados iegūs gan vispārējo vidējo izglītību, gan specialitāti — kuģa vadītāja vai mehāniķa izglītības diplomu darbam uz kuģiem līdz 200 BRT. Daudzus zvejniekciemu zēnus šāda kvalifikācija droši vien arī apmierinās. Tie, kuri vēlēsies mācības turpināt, varēs stāties Jūras akadēmijā, turklāt nevis pirmajā, bet jau otrajā kursā. Specialitātē šo jūrniecības klašu audzēkņi, iespējams, būs stiprāki, toties vispārējās izglītības jomā viņiem varētu būt arī šādi tādi robiņi, jo vidusskolas priekšmetus viņi jūrniecībai atvēlēto stundu dēļ apgūs ierobežoti. Tomēr šīm atšķirībām nevajadzētu būt tik lielām, lai traucētu mācīšanos Jūras akadēmijā. Jo sevišķi tāpēc, ka studijas taču izvēlēsies sekmīgākie šo klašu audzēkņi. Pēc pirmo divu kursu beigšanas tikai ceturtā daļa studentu vēl trīs gadus turpinās tālākizglītošanos Jūras akadēmijā. Pirmie divi gadi būs arī objektīvās atlases gadi. Vecākajos kursos paliks tikai tie, kuri gan paši šādu tālākizglītošanos uzskatīs par nepieciešamu, gan arī līdzšinējā mācību gaitā būs pierādījuši, ka ir uz to spējīgi. Vecākajos kursos studenti apgūs gan vispārizglītojošus priekšmetus — augstskolas kursu matemātikā, fizikā un ķīmijā, teorētisko mehāniku, materiālu pretestību u. c., gan specialitātes priekšmetus, un pēc akadēmijas beigšanas iegūs inženiera un bakalaura diplomu. Izcilākie absolventi varēs turpināt mācības maģistratūrā LJA vai ārzemēs. Absolventu darbības lauks specialitātē būs neierobežots, viņi varēs kuģot par kapteiņiem vai vecākajiem mehāniķiem uz vislielākajiem kuģiem, kļūt par augsta ranga speciālistiem krasta dienestos vai arī par mācību spēkiem Jūras akadēmijā...

— Bet ja nu kāds otrā kursa absolvents ar laiku nožēlo, ka skološanos pārtraucis? Vai viņam būs iespēja vēl ko mainīt?

— Tāda iespēja ir paredzēta. Jūrnieki ar lielu kuģošanas stāžu 1,5 gados akadēmijā varēs iegūt inženiera (bet ne bakalaura!) diplomu. Mācīties šiem pieredzes bagā-

tajiem praktiķiem gan acīmredzot vajadzēs par maksu, būs nepieciešams arī kuģa īpašnieka ieteikums, varbūt tiks izvirzīti vēl kādi noteikumi, pagaidām ir skaidrs tikai tas, ka tam, kurš Jūras akadēmiju absolvējis ar zemākas kategorijas diplomu, visi tilti uz augstāko jūrniecības izglītību vēl nebūs nodedzināti.

— Pārdomas rosina arī tas, vai vidusskolas absolventam vērts 2 gadus studēt akadēmijā, lai uz kuģa tik un tā būtu tikai matrozis? Tā diemžēl sanāk, jo, kā jau teicāt, nepietiekamā kuģošanas cenza dēļ stūrmaņa vai mehāniķa darba diploms šiem bijušajiem studentiem netiks dots...

— Ir liela starpība, vai par matrozi pieņem izglītotu jaunieti, kurš prot angļu valodu un profesijā orientējas daudz dziļāk un vispusīgāk nekā uz ātru roku apmācīts «tikai» matrozis. Tāpēc tālredzīgs kuģa īpašnieks būs ieinteresēts salīgt darbā šādu perspektīvu jūrnieku ar reāliem priekšnoteikumiem drīzai profesionālajai izaugsmei. Turklāt par matrozi vai motoristu vajadzēs strādāt ne ilgāk par 7 mēnešiem. Tad nepieciešamais jūrā iešanas cenzs — 12 mēneši — jaunajam jūrniekam būs nodrošināts un viņš varēs sākt darbu stūrmaņa vai mehāniķa amatā.

— Un tomēr par to, vai Latvijai ir vai nav vajadzīga augstākā jūrniecības mācību iestāde, vēl aizvien dzirdami atšķirīgi viedokļi. Arī slavenā Krišjāņa Valdemāra Rīgas jūrskola bija tikai vidējā mācību iestāde, bet tās absolventi kļuva par starptautiskas klases kapteiņiem.

— Kopš tiem laikiem pasaules kuģniecībā notikušas milzu pārmaiņas!

— Un patiesībā jau šis piemērs drīzāk pierāda pretējo. Spriežot pēc vēstures liecībām un absolventu atmiņām, Rīgas jūrskola, kaut arī tai formāli nebija augstskolas statusa, pasniedzēju kvalifikācijas un skolas audzēkņiem izvirzīto prasību ziņā bija visai tuvu augstskolas līmenim. Par izglītības trūkumu nevar sūdzēties arī pēckara paaudze. Pat daudzi latviešu jūrnieki taču beiguši Sanktpēterburgas, Kaļiningradas vai pat Sevastopoles un Odesas augstākās jūrniecības mācību iestādes.

— Jūrnieku apmācības nostādnēs pasaules mērogā vērojamas divējas tendences — kuģu īpašnieku un krasta dienestu viedoklis. Kuģu īpašnieki ir ieinteresēti pēc iespējas lētāk sagatavot komandu. Ir gadījumi, ka pēc 200 stundu nodarbībām uz trenažiera stūrmani jau atzīst par pietiekami sagatavotu darbam jūrā. Būtībā tie ir tikai tādi šoferu kursi, ne vairāk, bet vai gan automobili, pat vislielāko, var salīdzināt ar kuģi? Tāpēc jau pēdējos gados tik bieži arī notiek smagas avārijas. Kuģi taču kļūst aizvien sarežģītāki, tiem ir milzīga masa un liels ātrums. Šādu kuģi nevar vadīt cilvēks, kas sagatavots tikai tehniķa līmenī. Nav liela māksla saulainā laikā pa rāmu jūru aizkuģot no ostas līdz ostai. Bet jūrnieka īstais darbs sākas sarežģītās situācijās, kad zibenīgi jāpieņem pareizi lēmumi. Tāpēc jau arī jākrāj zināšanas, jātrenē smadzenes. Un tāpēc nepieciešama prasība — uz lielajiem kuģiem tikai izglītotus vīrus. Šie noteikumi, zināms, stāsies spēkā tikai nākotnē, un tie neattiecas uz vecajiem «jūras vilkiem». Taču jaunajiem jūrniekiem ar to jārēķinās. Un Jūras akadēmija, kā jau teicu, taču negatavo tikai jūrasbraucējus vien. Jūrniecība mūsdienās ir ne vien sarežģīta, bet arī daudzpusīga tautsaimniecības

nozare, kurā Latvijā katastrofāli trūkst vietējo speciālistu.

— Dibināta kā Tehniskās universitātes fakultāte, Jūras akadēmija tagad ieguvusi patstāvību. Vai šais grūtajos laikos tas nav pārāk dārgs prieks?

— Drīzāk gan otrādi. Līdz šim mēs, protams, izmantojām Tehniskās universitātes mācību laboratorijas, taču speciālajos priekšmetos mums tik un tā viss jārada no jauna. Turklāt RTU mācību bāze ir novecojusi. Ja orientējamies uz starptautisko līmeni, mums nepieciešamas modernas iekārtas. Mēģināsim iegādāties visnepieciešamāko no IMO piedāvātā. Līdzīgas laboratoriju iekārtas esmu redzējis Tartu Universitātē. Vēl tagad tās kā sapnis stāv acu priekšā. Ir arī citi aspekti. Līdz šim man katrā RTU senāta sēdē vajadzēja celties kājās, lai skaidrotu, ka mūsu fakultātē ir citādi, ka mums ir īpašas prasības. Angļu valoda mums jāmācās vismaz 6 stundas nedēļā, fizkultūrai jābūt obligātai visiem un 4 stundas nedēļā, citādi zēni sardzi uz jūras neizturēs. Un kur tad vēl delikātais finansēšanas jautājums. Mūs bieži skubināja — prasiet taču savas nozares bagātajām organizācijām! Bet šie «bagātie onkuļi» savukārt bažījās, vai viņu dotā naudiņa nepazudīs kopējā katlā. Neteikšu, ka bažas bija gluži bez pamata. Tagad arī šai ziņā ir noteiktība un skaidrība, un jau tagad jūtams rezultāts: jūrniecības organizācijas tiešām kļuvušas devīgākas.

— Kas tad ir galvenie sponsorētāji?

— Latvijas Kuģniecība, Rīgas kuģniecība, «Hanza», Rīgas osta, Ventspils osta, Transporta flotes bāze. Sākumā mūs atbalstīja arī zvejnieki, saņēmām līdzekļus no Rīgas zvejas ostas. Kopš zvejnieku saimniecības izputēšanas šis finansēšanas avots izsīcis.

— Fakultāte savu darbību sāka pēc divplūsmu principa ar krievu un latviešu studentu grupām. Kopš 1992. gada iestāju eksāmeni kārtojami tikai latviešu valodā un arī apmācību valoda paredzēta latviešu valoda. Vai tas attiecas arī uz vecākajiem kursiem?

— Daļēji. LJA Rīgas Jūrskolā vēl būs divi izlaidumi, kad skolu absolvēs galvenokārt krievu plūsmas kursanti. Jūras akadēmija, tāpat kā visas Latvijas augstskolas, saskaņā ar LR Augstākās Padomes lēmumu no 1993./94. mācību gada vecākajos kursos pāriet uz mācībām valsts valodā. Gribu uzsvērt, ka latviešu valodu krievu grupās šai laikā puiši ir mācījušies ļoti intensīvi, tāpēc lielākajai nākamo absolventu daļai tā problēmas neradīs.

— Bet pasniedzēji? Vai latviskā izglītošanās neiznāk tāda kā acu apmānīšana, jo vairāki pasniedzēji lekcijas joprojām lasa krievu valodā?

— Tas tiešām ir smags un tikai laika gaitā atrisināms jautājums. Pie mums pārnākuši pirmšķirīgi jūrniecības speciālisti no Sanktpēterburgas jūras augstskolām, no Bolderājas jūrniecības mācību centra. Sarunu līmenī šie cilvēki latviešu valodu ir apguvuši, taču lekcijas viņi latviski lasīt nevar. Bet latviešu speciālistu mums trūkst. Lai cik pieredzējis, kurš katrs jūrnieks tomēr nevar ieiet auditorijā un teikt: «Nu, kas ir, veči...» Pasniedzējam jābūt ne vien speciālistam, bet arī pedagogam, tā ir profesija, kurā vajadzīgas zināmas dotības un kurai ilgstoši jāgatavojas. Visus šos gadus taču jūrniecības pedagogi Latvijā nebija vajadzīgi. Šie

speciālisti mums pašiem ir jāizaudzina un jāsagaida atgriežamies augstskolā. Bet citādi es mūsu pedagogu līmeni atzīstu par augstu. Tāda ir arī vispārizglītojošo priekšmetu pasniedzēju kvalifikācija, viņi pie mums pārnākuši no RTU. Mums ir zinātnieki, kas varētu pievērsties zinātniskajam darbam, iesaistot tajā arī studentus, kā tas augstskolās ir pieņemts. Tikai šim nolūkam vajadzīgas laboratorijas, iekārtas, laboranti un inženieri. Tas, protams, prasa naudu, bet arī šai ziņā jau iezīmējas risinājuma varianti. Esam, piemēram, ievadījuši sarunas ar Kuģu remonta rūpnīcu, kuru ieinteresējušas dažas mūsu iespējamo zinātnisko darbu tēmas. Arī rūpnīcai šāda sadarbība būtu izdevīga, jo, finansējot mūs ar Jūrniecības fonda starpniecību, tie mums pāradresētu savu nodokļu tiesu, pretī saņemot zinātnisko darbu.

— Nākamgad būs pirmais Latvijas Jūras augstskolas izlaidums. Cik un kādus speciālistus būsiet sagatavojuši?

— Nākamgad jūnijā akadēmiju beigs tagadējie 5. kursa audzēkņi — 11 latviešu un 11 krievu plūsmas kuģu mehāniķi, 9 latviešu un 7 krievu plūsmas enerģētiķi un 16 latviešu un 8 krievu plūsmas kuģu vadītāji.

— Uzņēmāt 15, beigs 16! Vai tiešām neviens nav pat atskaitīts?

— Tik jauki tomēr nav. Atbirums ir bijis gan nesekmības, gan disciplīnas pārkāpumu dēļ, viens otrs aizgājis ģimenes vai kādu citu apstākļu dēļ, toties klāt nākuši puiši, kuri studijas uzsāka Krievijas augstskolās. Mēs ar saviem studentiem esam apmierināti, taču mūsu augstskolas objektīvo prestižu valsts eksāmenos noteiks starptautiskā komisija. Tajā piedalīsies arī IMO pārstāvis, iespējams, tas būs eksperts izglītības jautājumos kapteinis Ēriks Moats, kurš mācību gaitā mums jau daudz palīdzējis. Sadarbojamies ar Gēteborgas Čalmeras Tehnisko universitāti, kurā ir spēcīga jūrniecības nodaļa, ar Norvēģijas jūras augstskolu Hortenē, ar ASV Menas štata jūras akadēmiju. Veidojas sakari ar Brēmenes jūrniecības augstskolu, Lielbritānijas jūrniecības izglītības centru Sauthemptonā un Dānijas jūrniecības mācību iestādēm. Jūrniecība ir starptautiskā nozare, starptautiski ir arī tās izglītības standarti.

— Un vai ir jau zināms, kur jūsu absolventi strādās? Vai augstskola par to ir atbildīga?

— Nē, mēs neko nevaram garantēt, kaut arī vecākais kurss tika uzņemts vēl tad, kad pastāvēja valsts sadale. Situācija tomēr ir labvēlīga. Mums, piemēram, ir līgums ar Latvijas Kuģniecību — kuģniecība 100 studentus bez maksas pieņem praksē, par to savukārt ik gadus saņemot zināmu daudzumu speciālistu. No 1994. gada izlaiduma kuģniecība izteikusi vēlēšanos saņemt 10 stūrmaņu, 10 mehāniķu un 5 enerģētiķus. Domāju, ka šī vienošanās ir abpusēji izdevīga. Un ne jau tikai kuģniecībai vien būs vajadzīgi mūsu absolventi. Latvijā koncentrēts liels kuģu skaits, ir turpat vai pustūkstotis lielāku un mazāku kuģu, un kur tad visi krasta dienesti, kas turpmāk vairs nesaņems speciālistus no Krievijas! Un ir taču arī pasaules flote, robežu barjeras vairs nepastāv.

— Te nu atkal ir jautājums ar daudziem «bet». Latvija no sava trūcīgā budžeta jaunos cilvēkus gan apmācīs, bet izskolojušies tie aizkuģos pasaulē...

— Latviešu jūrniekiem ir jāiet

pasaulē un ne jau tikai ar latviešu kuģiem vien. Un viņi jau neaizkuģos pavisam. Apprecēsies un nopelnītos dolārus vedīs mājās ģimenēm...

— **Vai tik mēs negremdējamies ilūzijās par to, ka pasaulei tiešām vajadzīgi mūsu jūrnieki?**

— Pēc oficiālām ziņām pasaules flotē ir 350 tūkstoš vīru liels jūrnieku deficīts, sevišķi trūkst tieši jūras virsnieku. Bagātajās zemēs arī krastā var nopelnīt pietiekami, tāpēc jūrasbraucēju grūtības lielākoties uzņemas tikai ar jūru apsēstie, sava veida fanātiķi. Mūsu apstākļos ir citādi, tieši jūrniecība ir ļoti perspektīvs darba lauks jauniem cilvēkiem. Tāpēc jo svarīgāk ir tas, kāda reputācija veidosies mūsu speciālistiem, kāds būs mūsu augstskolas starptautiskais prestižs. Gribētos cerēt, ka ievirzes ir labas un iesāktajam darbam būs tālejošs turpinājums.

1993. gada augustā

Maija Kudapa

KĀ ES BRAUCU ZIEMEĻMEITAS LŪKOTIES

Man bija jauna sirds, gluži jauna, neievainota un stipra...

(K. Skalbe)

Viss sākās gluži negaidīti — marta pirmajās dienās pēkšņi uzzināju, ka jūras prakse no jūnija pārcelta uz aprīli. Tātad — tūlīt sākam darbuļ, lai sagatavotu kuģi iziešanai jūrā. Šī kuģa vārds ir «*Diplot*». Tas būvēts 1973. gadā Štrālzundē. Garums — 82 m, maksimālais ātrums — 13,2 mezgli. Jūs teiksiet — nekas sevišķs? Protams! Taču man tas vienmēr būs mans pirmais kuģis.

Bija 25. aprīlis, kad mēs ap pusdienlaiku atstājām Rīgas zvejas ostu. Daugavas grīvā satikām kādu norvēģu buru kuģi. To vērojot, aiz žēluma gribējās kost pirkstos, jo klusībā taču biju cerējis, ka pirmā prakse būs uz burinieka...

Pret vakaru izgājām caur Irbes jūras šaurumu. Jūtama neliela, tomēr šūpošanās. Nākamajā dienā biju norīkots dežurēt kambīzē. Sāku manīt, ka nez vai būšu no tiem jūras vilkiem, kuriem «jūra līdz ceļiem» — pašsajūta, sēžot virtuvē un mizojot kartupeļus, rādīja, ka, vējam pastiprinoties, var iziet plāni. Taču sliktāk tomēr nekļuva, tieši otrādi. Nu, paldies Dievam!

Migla. Kad kuģis brauc miglā, pārņem savāda sajūta. Šķiet, ka ārpasaule ir nogrimusi grēku plūdos, un vienīgā dzīvības saliņa šai bezgalīgajā ūdens un miglas blāķī ir mūsu kuģis. Tā sirēnas ik pēc divām minūtēm spalgi iekaucas, un skaņa kā putni, kas meklē sauszemi, aiztrauc miglā...

Ap desmitiem migla izklīda. Kuģojām jau trešo dienu. Un nevis uz Kaļiņingradu, kā tika teikts sākumā, bet uz Lērviku, Šetlendas salās.

28. aprīlī 6.30 no Skageraka šauruma iegājām Ziemeļjūrā. Jā, nu tā patiesi bija īsta viļņošanās! Mūsu šefs, kapteiņa palīgs mācību lietās, gan teica, ka tās jau esot tikai nieka divas balles. Principā mēs tam piekritām, taču mūsu vēderus nebija iespējams pārliecināt...

Visu nākamo dienu aizvadījām Ziemeļjūrā, vējš pieņēmās, taču jūras slimību laikam bijām pārslimojuši.

30. aprīlī 5.30 kuģis noenkurojās Lērvikas reidā. Šetlendas salu krasts pārsteidz ar savu skarbo skaistumu — visapkārt klintis, noaugušas ar zāli, un kalni, bet kalnu pakājēs kā sēnes sasēdušas mazas mājeles sarkaniem jumtiem. Pret pusdienām laiks pasliktinājās, un mūsu kuģim bija jāmeklē patvērums mierīgākā vietā. Drīz uznāca lietus un migla, un tajā pagaisa Šetlendas salu klinšainie krasti. Bet mūsu ceļš jau veda tālāk uz ziemeļiem, uz Farēru salām, lai Torshavnā, šo salu lielākajā pilsētā, papildinātu pārtikas un degvielas krājumus.

Prakses vadītājs Farēru salas raksturoja kā klimatiski visai drūmu vietu — 300 dienas gadā te līstot lietus, visur tikai akmeņi un ķērpji, nekur neviena koka. Vienā no šīm trīssimt lietus dienām «*Diplot*» iegāja Torshavnas mazajā, bet labi aizsargātajā ostā. Mūsu kuģis izskatījās pēc īsta okeāna milzeņa, jo, izņemot kādu japāņu zvejas kuģi, citu ievērības cienīgu «peldošo līdzekļu» te nemanīja.

Vakarpusē mūs palaida krastā. Sperot pirmos soļus uz sauszemes, jutu, ka zeme zem kājām «līgojas». Tomēr sešas jūrā pavadītas dienas! Torshavna likās kā iesnaudusies, varbūt tāpēc, ka bija piektdiena, nedēļas nogale. Vairums divstāvu namu ar piemājas dārziem, kas visi ir līdzīgi kā dvīņu brāļi. Klaiņoju līdz septiņiem vakarā, un darītu to vēl ilgāk, ja nebūtu pieteikts laikus atgriezties uz kuģa — jau šonakt atkal dosimies jūrā.

Turpmākās piecas diennaktis aizritēja ceļā uz plānoto zvejas vietu — Irmingera straumes rajonā. Visu šo laiku neganti šūpoja. Piecas līdz sešas balles. Kuģa priekšgals te ierakās ūdenī, te sacirtās stāvus gaisā. Jutos kā milzu šūpolēs, no kurām nav iespējams izkāpt. Tiklīdz iedomājos, ka tā būs jāšūpojas trīs mēnešus, kļuva vēl šķērmāk. Vienīgais, ko šādā laikā varēja darīt — ēst un gulēt, bet šāds dzīvesveids cieņu pret sevi neveicina.

7. maijā jūrā beidzot iesvieda pirmo trali. Kad to ievilka — nekā, tukšs! Otrreiz veicās labāk, un nu arī mēs tikām pie darba — lomu apstrādes. Rāvām pilnu maiņu — no astoņiem vakarā līdz četriem rītā. Sākumā nāca miegs, un acis tik pie pulksteņa vien vilka. Taču pamazām apradu, un tik traki nemaz nebija. Gulēt gāju pussešos no rīta un pamodos īstajā brīdi, lai nenokavētu pusdienas.

Tā tas turpinājās veselas desmit dienas. Tad lomi sāka kļūt aizvien mazāki un mazāki, un kuģa vadība nolēma, ka jādodas tuvāk Kanādas krastiem, uz Ņūfaundlendas sēkļu rajonu. Matroži stāstīja, ka mūsējiem tur zināma kāda vieta, kur zivis ķeroties sevišķi labi.

Pārbrauciens ilga četras dienas. 22. maijā tralis atkal tika iemests jūrā, bet gaidītā milzu loma vietā tur bija labi ja kādi 20 kilogrami zivju. Nākamajā dienā laika apstākļi bija nelādzīgi un iemestais tralis, ārā velkot, aizķērās aiz zemūdens klintīm un saplīsa. Palikām bez darba vēl trīs dienas. Neteikšu, ka jutos gaužām sarūgtināts, jo ie-

priekšējo dienu pieredze gan man, gan maniem kursa biedriem diez cik pievilcīgās atmiņas nebija atstājusi.

24. maijā mūsu kuģis jūrā tikās ar zvejas traleri «*Vecmīlgrāvis*», kas jau ceturto mēnesi sijāja šos ūdeņus. Nodevām tā apkalpei vēstules un «svaigas» avīzes. Šiem vīriem te vēl bija jāpaliek četri mēneši...

Nākamajā rītā prakses vadītājs sauca, lai neguļam, — ārā redzami īsti aisbergi. Sākumā nemaz negribējām ticēt, bet tad kāds palūkojās pa iluminatoru...

Tur nu tas bija. Milzīgs leduskalns zvilnēja jūrā un mirguļoja saulē. Taču drīz vien šis krāšņums jau bija tālumā, un tad vairs bija saskatāms tikai balti vizuļojošs punkts pie apvāršņa.

26. maijā tika izvilkts milzu loms — 40 tonnu. Zivju ceha darbā nu tika iesaistīta gandrīz visa komanda. Nav viegli strādāt astoņas stundas pēc kārtas. Tomēr ilgi tā neturpinājās, jo lielie lomi pazuda, bet to vietā tralī sāka nākt nevis asari, bet medūzas, kalmāri un dziļūdens zivis. Kā visa tur tik nebija! Reiz tika noķerta pat haizivs. Gan tikai 50 centimetru gara, tomēr īsta haizivs!

Dzīve kļuva vienmuļa — zivju cehs, maltīte, gulēšana, zivju cehs, maltīte, gulēšana... Jāteic, ka uz kuģa laiku skaita citādi nekā krastā. Ik pēc desmit dienām mums bija pirts diena. Laiku rēķinājām no vienas pirts dienas līdz otrai. Svētdienās mūs mieloja ar pienu un svaigi ceptām smalkmaizītēm. Jocīgi gan! Krastā, kad viss, ko iekārojas, viegli pieejams, šādas maizītes bijušas nebijušas, bet jūrā! Pirts un smalkmaizītes bija gandrīz vienīgās izpriecas. Un ja vēl tās abas iekrita vienā dienā — tad jau tie bija īsti svētki!

9. jūnijā tikāmies ar japāņu transportkuģi «*Ohoja*», lai nodotu mūsu produkciju — saldētus jūras asarus. Šai operācijā krāvēju lomā piedalījāmies arī mēs. Daļai kursantu bija jāpārceļas uz japāņu kuģi. Nezinātājam var likties — kas tur liels! Jāiesēžas tikai ar tīklu apvilktā platformā — un aiziet! Taču ja šī operācija ir jāveic jūrā, kad abi kuģi šūpojas un zvalstās, un te viens, te otrs pēkšņi saslejas vai gāžas lejā...

Pienāca mana kārta pārcelties pie japāņiem. Pirms tam trīs matroži no iepriekšējās maiņas ceļoja atpakaļ uz kuģi. Kad siets ar cilvēkiem bija jau virs kuģa, nāca prāvāks vilnis, un kuģis strauji kāpa pa viļņa muguru augšup, bet platforma nelaimīgā kārtā pa pusei atradās virs vaļējās kravas lūkas, kuras dzīlēs jau ielūkojoties vien noreiba galva. Platforma atsitās pret lūkas malu un sasvērās tā, ka tās pasažieri gandrīz izkrita ārā. No tāda skata saltas tirpas noskrēja pār muguru. Kad matroži, nedaudz satraukti, izkāpa no sieta, tur bija jārāpjas iekšā man un diviem maniem studiju biedriem. Dzelžaini iekrampējāmies sietā, vinčas iedūcās un tad jau mēs bijām augstu, augstu gaisā...

Viss beidzās bez starpgadījumiem. Pretstatā mūsējam japāņu kuģis bija svaigi krāsots un sakopts. Brauciens ar šādu kuģi likās tīrā idille, taču ilgi to apbrīnot nevarējām, bija jāsāk strādāt kuģa rūmē.

Jau iepriekš bijām brīdināti, ka smagās kārbas ar saldētajām zivīm var krist lejā, un tad jāuzmanās. Kā tas notiek, par to varējām pārliecināties paši. Kad pēc kārtējā viļņa viena no kārbām gāzās lejā no 5 — 6 metru augstuma, radās iespaids, ka sprāgst granāta — saldētās zivis

pašķīda uz visām pusēm, un labi vien bija, ka visi bijām sasēduši, cik augstu vien varējām, uz jau iepriekš sakrautajām zivju kārbām.

15. jūnijā bija pienākusi mana kārta nedēļu darboties kambīzē. Tās bija patīkamas pārmaiņas, tomēr šai darbā piekusu vairāk nekā zivju cehā. Galvenais labums — ēd, cik sirds kāro, ja vien vēders ņem pretī.

Ēdināt mūs ēdināja četras reizes dienā, taču nekāda izēšanās tomēr nesanāca. Kuģa pavārs, ļoti kustīgs gruzīns vārdā Joļins, ļoti mīlēja asas garšvielas, sevišķi adžiku, un tur nu mums gaumes nesaskanēja. Taču, ja gribas ēst, jāēd vien ir viss, ko dod. Turklāt mēs arī paši bijām iemanījušies pagatavot sev svaigas zivis. Formāli tas gan bija aizliegts, taču priekšniecība skatījās caur pirkstiem. Notīrītas zivis ietinām pergamentā un uz pāris stundām piesējām pie karstām caurulēm. Reizēm atkal vienkārši apsālījām, un pēc dažām dienām ēdām. Teikšu, ka šādi pagatavojas zivis ir ļoti garšīgas, turklāt tās būtiski papildināja mūsu ēdienkarti.

Sešas dienas kambīzes darbos pagāja gandrīz nemanot. Tikai pašā pēdējā dienā, skrienot pa trapu, sasitu pieri. Ārsts uzlika četras šuves, bet es mierināju sevi ar domu, ka nu man paliks lietisks pierādījums par pirmo jūras braucienu.

23. jūnijs — Līgo diena. Taču vienīgais, kurš to atminējās, bija pavārs — gruzīns, kurš par godu šim notikumam pagatavoja «latviešu nacionālo ēdienu» — šašliku. Tas arī bija viss, ar ko šī diena atšķīrās no visām pārējām. Toties pirmajā maijā mūs gan apsveica pa kuģa radiomezglu, bet prakses vadītājs stāstīja, cik skaista pirmajā maijā izskatījusies Berlīne.

Laiku pa laikam svinējām kursa biedru dzimšanas dienas. Tās bija patīkamas pārmaiņas mūsu vienmuļajā dzīvesveidā, un, gods kam gods, pavārs šādās reizēs dāvināja ceptu vistu un, ja labi sarunāja, arī kliņģeri.

Nu jau labu laiku skaitījām, cik dienu vēl atlicis līdz zvejas beigām. Lomi kļuva aizvien mazāki un mazāki, beidzot medūzu jau bija vairāk nekā zivju. Vēlreiz tikāmies ar japāņu transportkuģi. Un tad, 9. jūlijā, sākās mājupceļš. Priecāties nebija laika, bija jāgatavojas eksāmeniem.

15. jūlijā mūsu kuģis noenkurojās Roterdamas reidā. Bija ļoti karsts. Pa dienu iedegu tā, ka, gulēt ejot, grūti bija atrast nesāpošu vietu uz muguras. Divas svelmainas dienas nostāvējām Roterdamas pievārtē, un siltajos vakaros varēja stundām vērot apkārtni. Reidā atradās desmitiem lielu un mazu kuģu no visas pasaules, bet Roterdama tālumā šķita kā pārklāta ar mirdzošu sudraba kupolu, kas to sargāja no nakts. Domās es biju tur — pilsētā...

17. jūlija rītā mūsu kuģis beidzot pacēla enkuru un devās Roterdamas virzienā. Pūta vējš, un smidzināja lietus, tomēr divas stundas, kamēr ilga brauciens pa Māsas upi, nenogāju no klāja. Pirmais, kas pievilka skatienu, tuvojoties krastam, bija... koki. No tiem un no zaļās krāsas pa šiem trim jūrā pavadītajiem mēnešiem biju pilnīgi atradinājies. Krasta skati un smaržas tā apbūra, ka tikai pēc brīža attapos, ka ieejam taču vienā no pasaules lielākajām ostām. Vakarā devos uz pilsētu, taču jutos tur kā svešinieks.

Holandieši nāca apskatīt mūsu kuģi kā dīvainu reptīli, kas klāts ar rūsu kā ar raibām sūnām. Nāka-

majā dienā atkal steidzos uz pilsētu, un nu jau tur jutos krietni labāk. Nedaudz iepirkos, un tad jau arī visa nauda bija tikpat kā cauri. Nu varēju mierīgā garā pētīt Roterdamu, izstaigāt tās vecos un jaunos kvartālus. Svētdienā nejauši ieklīdu kādā nomales baznīciņā, un, kaut arī valodu nesapratu, noklausījos dievkalpojumu. Biju pārsteigts, ka pēc dievkalpojuma holandieši nesteidzās atstāt dievnamu, bet pakavējās tur, lai kopīgi iedzertu kafiju un laikam jau parunātu par Dievu un dzīvi. Apmeklēju arī Roterdamas Universitāti, kas izrādījās tik iespaidīga un milzīga, ka gandrīz tur apmaldījos.

23. jūlijā izgājām no Roterdamas, lai dotos uz Rīgu. Sākās mūsu sardzes pie stūres.

Pirmā nakts mani sagaidīja ar pārsteigumu — ūdens dega zili zaļās liesmās. Šķita, ka zem kuģa kāds ieslēdzis milzu starmeti un seko mums, neizlaižot no staru kūļa. Ja ciešāk ielūkojās ūdenī, varēja saskatīt tūkstošiem jūras dzīvnieku, kuri, kuģim šķeļot ūdeni, pašķīrās uz visām pusēm. Tā no mums atvadījās Ziemeļjūra.

Jau nedaudz dienu vēlāk stāvējām Rīgas ostas reidā. Šīs pēdējās stundas bija visgrūtākās, un beidzot kuģis lēnām devās pretim Daugavas grīvai, sirds klauvēja kā negudra atkalredzēšanās priekā.

Kad braucām pa Daugavu, piepeši ieraudzīju divas laiviņas stūrējām gandrīz pa upes vidu. Pajokoju, ka tie droši vien ir piekrastes pirāti. Cik liels bija mans pārsteigums, kad tie izrādījās mani sagaidītāji — māmiņa un draugi...

Jūs varbūt vaicāsiet: «Un kā tad ar Ziemeļmeitu?» Es atbildēšu: «Tur, tālumā, viņas nav. Savu Ziemeļmeitu vajag meklēt tepat mājās.»

Oļegs Timms,
Jūras Akadēmijas kuģu vadītāju specialitātes III kursa students

LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJA
Kronvalda bulvārī 6
Rīgā, LV-1206
Tel. 321161, 321312
Fax 8830138

RĪGAS JŪRSKOLA
Kronvalda bulvārī 6
Rīgā, LV-1206
Tel. 320302

LATVIJAS JŪRAS SPĒKU ATDZIMŠANA

Latvijai nav vairs zemūdeņu *«Ronis»* un *«Spīdola»*, nav aizžogotājtraleru *«Imanta»* un *«Viesturs»*, nav arī karakuģa *«Virsaitis»*.

Tomēr Latvijas Republikas Jūras spēki kopš 1992. gada atkal pastāv. Tie otrreiz sākuši rakstīt mūsu kara jūrnieku vēsturi.

Latvijas Aizsardzības ministrijā izvietojies Jūras spēku štābs. Šeit, Jūras spēku komandiera jūras kapteiņa **Gaida Zeibota** kabinetā, sienu rotā divpadsmit dažādi vapeņi — liecība, ka tik daudz valstu karakuģi viesojušies mūsu valstī.

Jūras spēku ikdiena piesātināta gan vērienīgiem, gan ikdienišķiem notikumiem. Par tiem lai stāsta jūras kapteiņa Gaida Zeibota 1993.gada dienasgrāmatas lappuses.

...Liepājā LR Jūras spēki 30. janvārī atzīmēja savas pastāvēšanas pirmo gadadienu. Svinībās nolasīja Aizsardzības spēku komandiera D. Turlā pavēli par labāko jūrnieku apbalvošanu.

...Latvijas Jūras spēku pārstāvji no Krievijas Jūras kara flotes pārņēma laivu bāzi Liepājā, kā arī Radiotehnisko skolu un robežsargu brigādes telpas un laboratoriju.

...Krievijas Jūras kara flotes Ventspils robežsargu brigāde atstājusi telpas un teritoriju.

...Uz Zviedriju aizbraukuši mācīties astoņi mūsu valsts kara jūrnieki. Mācības ilgs divas nedēļas.

...Sākusies Latvijas Republikas Jūras spēku Centrālā rajona organizēšana. Tas atradīsies Bolderājā.

...Notikusi Latvijai dāvinātā Zviedrijas kuģa svinīgās nodošanas ceremonija. Pēc dažām dienām šis kuģis būs Rīgā.

...Liepājā beigušās četras dienas ilgas mācības, kurās piedalījās jūras diviziona un zemessargu vienības.

...Jau vairākas nedēļas turpinās sarunas ar Krievijas kara flotes pārstāvjiem, lai beidzot Latvijas Republikas Jūras spēki varētu pārņemt kaut dažus objektus Bolderājā. Kāds no štāba virsniekiem to trāpīgi nosauca par «mīcīšanos pa māliem».

...Pirmo reizi Rīgā viesojās Francijas aizsardzības ministrs Pjērs Žokss. Tika spriests arī par Latvijas Jūras spēkiem. Aizkustinoša bija mūsu kapteiņa Hugo Legzdiņa tikšanās ar Francijas delegāciju. Viņš, kā zināms, bija Francijā būvētās Latvijas pirmās zemūdenes *«Ronis»* komandieris.

...Ar premjerministra I. Godmaņa rīkojumu konfiscētais Krievijas Jūras kara flotes izlūkkuģis *«Zond»* nodots LR Jūras spēku rīcībā.

...Pirmajā patruļbraucienā devies zviedru dāvinātais krasta apsardzes kuteris *«KA-01»*. Aizturēts SIA «Amula» kuģis *«Cīrava»*, tās kapteinim uzlikts naudas sods 50 000 rubļu apmērā, jo pēdējo desmit dienu laikā kuģa žurnālā nebija neviena ieraksta, arī pēc nozvejas žurnāla nevarēja konstatēt, vai vispār zvejotas zivis.

...Liepājā uz ūdenslīdēju kutera pacelts Jūras spēku karogs. Krustmāte šim kuģim deva vārdu — *«Līdaka»*. Bolderājā apsardzes kuteris *«KA-01»* ieguva vārdu *«Kristaps»*. Stājies spēkā nolikums par LR Jūras spēku karakuģu krustmāti.

...Liepājas kara jūrnieki aizturējuši kuģi *«Junikons»*, kas pieder firmai ar tādu pašu nosaukumu. Kuģis devies uz Gdaņsku veikt remontdarbus. Uz *«Junikona»* atrasti 13 darbgaldi un 21 velosipēds, kas nebija ierakstīti muitas deklarācijā.

...ASV Jūras kara flotes virspavēlniecība ielūgusi Latvijas Jūras spēkus piedalīties ikgadējos manevros *«Baltic operations-93»*.

...Saņemts ielūgums no franču firmas *«Tomsons»*, kura ražo krasta novērošanas radiolokatorus, kā arī citu tehniku. Jābrauc uz Franciju, lai noslēgtu līgumu par jaunākās tehnikas iegādi.

...Biju ieradies Kopenhāgenā, lai piedalītos ASV Jūras kara flotes rīkoto manevru *«Baltic operations-93»* operatīvajā plānošanā. Šis pasākums Baltijas jūrā notiks no 16. līdz 18. jūnijam, un tajā piedalīsies Vācijas, Dānijas, Nīderlandes, Zviedrijas, Somijas, Norvēģijas, Polijas, ASV un — pirmo reizi — Baltijas valstu karakuģi.

...Liepājas Dienvidu rajona kara jūrnieki patrulējot pārbaudījuši vairākus transporta un zvejas kuģus. Atklāts, piemēram, kāds igauņu kuģis, kurš bez atļaujas zvejoja Latvijas teritoriālajos ūdeņos.

...Pēc Jūras lietu ministra Andreja Dandzberga lūguma Jūras spēku štāba un Valsts zivju resursu uzraudzības dienesta darbinieki pārbaudījuši, vai tiek ievērots mencu zvejas aizliegums. Desmit dienu laikā no 24 kuģiem soda nauda bija jāmaksā 12. Kopējā summa pārsniedza 250 000 rubļu. Trīs kuģu kapteiņi bija krietni iereibuši.

...Aizturēts Krievijas hidrogrāfijas kuģis, kas nebija uzvilcis Latvijas valsts karogu, kā arī bez atļaujas iegājis Liepājas ostā. Par šiem pārkāpumiem vainīgajiem būs jāsamaksā 5 000 dolāru.

...Jūras spēku aviācija sākusi kontrolēt mūsu valsts ekonomisko zonu. Lidmašīna patrulēja kopā ar helikopteru, kad jūrnieki apguva iemaņas, kā no helikoptera nokļūt uz zvejas kuģiem.

...Kopā ar lietuviešu un igauņu kolēģiem apmeklēju Hamburgu, Brēmeni, Bonnu. Mūs bija uzaicinājusi firma *«Vulkan»*, lai apspriestos par jaunu kuģu būvi.

...Rīgā bija ieradies Kanādas jūras kara atašejs Olivjē, kas interesējās par Latvijas Jūras spēku attīstības programmu. Štābā notika sarunas par Latvijas jūras virsnieku apmācīšanu Kanādā. Viesis apmeklēja arī Jūras spēku bāzi Liepājā.

...Biju Londonā, kur piedalījos manevru *«Baltic operation-93»* plānošanā. Saruna norisēja uz līdztiesības pamatiem, tika ņemti vērā ikvienas valsts pārstāvja ierosinājumi.

...Zviedrijas kara atašejs Lindmans bija ieradies Rīgā veikt priekšdarbus sekmīgai kaimiņvalsts Aizsardzības spēku vizītei Latvijā.

...Kopā ar Zviedrijas aizsardzības ministru Andersu Bjorku apmeklē-

Jūras spēku komandieris Gaidis Zeibots
V. Alberta foto

jām Bolderāju. Jūras spēki saņēma arī kaimiņvalsts dāvanu — četrus krasta apsardzes kuterus.

...Liepāju apmeklēja pirmais ASV karakuģis, kas domāts krasta apsardzei. Uz kuģa bija divi latvieši, kas brauciena laikā komandu iepazīstināja ar Latvijas vēsturi un kultūru, kā arī mācīja latviešu valodu. Amerikāņi, ieejot Latvijas teritoriālajos ūdeņos, pa radio centās sarunāties tikai latviešu valodā. Abi latvieši, kuri ieradās ar amerikāņu karakuģi, Latvijā uzturēsies deviņus mēnešus un organizēs sadarbību starp Latviju un ASV.

...Draudzības vizītē bija ieradušies trīs Somijas karakuģi.

...Rīgu apmeklēja deviņi Vācijas karakuģi un viens transportkuģis.

...Draudzīgā vizītē ieradās vēl viens ASV karakuģis.

...Un vēl viens Francijas karakuģis, kas apmeklēja arī Ventspili un Liepāju.

...Atbildot uz laipno uzaicinājumu, no 20. līdz 27. jūnijam viesojos Vācijā, kur notika Ķīles jūras nedēļa. Tie patiesībā ir lielākie jūras svētki pasaulē. No daudzām valstīm bija atbraukuši karakuģi, tādējādi izveidojot savdabīgu izstādi.

Apmeklēju vismodernāko vācu mīnu traleri, ar kuru izbraucu arī jūrā.

...Rīgu apmeklēja Zviedrijas valdības delegācija S. Davidsona vadībā, lai izstrādātu koncepciju gaisa telpas kontrolei, kā arī sauszemes robežu un krasta apsardzei.

Delegācija kopā ar Latvijas Jūras spēku pārstāvjiem apbraukāja piekrasti no Rīgas līdz Kolkai un Ventspilij.

Paredzams, ka jau septembrī mūsu valdībai par apspriestajiem jautājumiem tiks iesniegti konkrēti priekšlikumi. Nepieciešamos līdzekļus 20—40 miljonu kronu apmērā, domājams, piešķirs Zviedrijas valdība.

...Bolderāju apmeklēja ANO Ģenerālās asamblejas prezidents S. Gaņevs un iepazinās ar tiem objektiem, kurus atstājusi Krievijas armija.

...Draudzības vizītē Rīgā ieradās Polijas desantkuģis *«Poznaņ»*. Šī bija pēdējā no Baltijas jūras valstīm, kuras karakuģis apmeklēja Latviju.

...Piedalījos Latvijas Jūrnieku kongresā. Uzskatu, ka Latvijas jūrniecībai jābūt līdzvērtīgai lauksaimniecībai.

Nākošajā dienā svinējām Jūras svētkus. Tajos piedalījās Jūras spēku kuģis *«Komēta»* no Liepājas un *«Kristaps»* no Rīgas. Turklāt divas motorlaivas vizināja bērnus.

...Sastapos ar Polijas vēstnieku Latvijā. Galvenais sarunu temats — turpmākā abu valstu sadarbība. Domājams, ka no kaimiņzemes dažādas ierīces, mehānismus un pat kuģus varētu nopirkt lētāk nekā, piemēram, Zviedrijā vai Vācijā.

Atcerējos, ka šī gada 28. novembrī apritēs septiņdesmit pieci gadi kopš nodibināta Polijas kara flote.

...Liepājā iebraukuši trīs raķešu kuģi, kurus Vācija uzdāvināja Latvijas Jūras spēkiem. Protams, būs nepieciešams remonts, jo šiem kuģiem vismaz pāris gadus nav darbojušies dzinēji.

...17. jūlijā pulksten 23.30 Centrālajā jahtklubā iebrauca Norvēģijas jahta *«Marina»*, kuras kapteinis Oļegs Fiksels. Jau pēc minūtēm desmit no tās sāka izkraut dažādas mantas. Tas viss notika bez robežsargu un muitas kontroles. Un tikai nākošajā dienā ap pulksten 13.00, kad jahta noenkurojās Andrejostā, to varēja pārbaudīt robežsargi un muitnieki. Toties Jūras spēku apskates grupai pie jahtas neatļāva pieiet, jo ceļu aizšķērsoja bruņoti Drošības dienesta vīri.

Jūras spēku darbinieki sastādīja protokolu par šīs jahtas aizturēšanu. Jahtas kapteinim būs jāmaksā soda nauda.

Par šo atgadījumu sākuši interesēties republikas prokuratūras darbinieki.

...Latvijas Jūras spēki aizturējuši Vācijas jahtu *«Anita»*, kas nelikumīgi bez muitas pārbaudes gribēja atstāt Rīgas ostu. Bet nezināmu iemeslu dēļ jau nākošajā dienā robežsargi jahtai *«Anita»* atļāva aizbraukt. Notiek dienesta izmeklēšana.

Gaidis Zeibots sveic viesus no Zviedrijas
V. Alberta foto

...Latvijā viesojās ASV krasta apsardzes pārstāvis Eiropā komandors Maikls Brennens. Pēc mūsu piekrastes apskates viesis Liepājas Dienvidu rajona jūras virsniekiem nolasīja lekciju par Amerikas krasta apsardzes struktūru un organizāciju.

...Draudzības vizītē Liepājā ieradās Zviedrijas jūras kara flotes 1. zemūdeņu eskadra, kuras sastāvā arī transportkuģis. Tas mūsu bruņotajiem spēkiem atvedis Zviedrijas aizsardzības ministrijas sūtījumu. Uz Liepāju atceļojušas 13 bruņumašīnas, piecas smagās automašīnas, ugunsdzēsēju mašīnas, sanitārās teltis, lauku virtuves, velosipēdi, kā arī bruņucepures, apavi, apģērbs un vēl daudz kas cits.

Divas dienas vēlāk, tas ir, 14. augustā, Zviedrijas sūtnis Latvijā Andreass Adals šo sūtījumu svinīgi nodeva Latvijas aizsardzības ministram Valdim Pavlovskism.

Pēc tam notika preses konference, kurā uz uzdotajiem jautājumiem atbildēja Bruņoto spēku komandieris Dainis Turlais un Zviedrijas sūtniecības kara atašejs Sarens Lindmans.

...Oficiālā vizītē mūsu valstī ieradās NATO flotes admirālis Deivids Millers. Admirālis apmeklēja arī Liepājas Kara ostu.

...Ar NATO Jūras spēku lidmašīnu Liepājā ieradās NATO Atlantijas okeāna flotes virspavēlnieks admirālis Henrijs Millers. Viņš iepazinās ar Dienvidu rajonu, mācību centru, kā arī ar Liepājas Kara ostu. Pēc tam admirālis Henrijs Millers atlidoja uz Rīgu.

...Preses konferencē STN *Systemtechnik Nord* ģenerāldirektors Klauss Dīters Gersters pastāstīja,

ka divi kuģi no Latvijas, divi no Igaunijas un viens no Lietuvas saņēmuši vismodernāko sakaru tehniku, ko tiem izmēģinājumiem uz pusgadu piešķīrusi šī firma. Kā uzsvēra ģenerāldirektors, šī ir pirmā sadarbība ar Baltijas valstu jūras spēkiem.

Aparatūru uzstādīs uz tiem kuģiem, kurus mums uzdāvināja Vācija.

...Beidzot! 17. augusts ir tā diena, kad mūsu Jūras spēki pārņem pēdējo Krievijas flotes krasta novērošanas posteni Latvijā. Tas atrodas Ventspilī.

...Piecpadsmit mūsu jūras virsnieku dodas uz Zviedrijas pilsētu Kārlskrūnu, kur Krasta apsardzes centrā papildinās savas zināšanas.

...25. augustā saruna ar Baltijas jūras kara flotes pavēlnieku, admirāli V. Jegorovu par Krievijas kara flotes izvešanu no Latvijas. Viņš cerot, ka līdz šī gada beigām Krievijas kara flote pilnībā atstās Rīgu.

Iepriecina, ka vakar pēdējais kuģis ar kravu atstāja Mangaļsalu, un tā nodota mūsu pārziņā. Tātad nu Bolderājā mūsu jūrnieki ir pilntiesīgi saimnieki.

...Admirālis V. Jegorovs apmeklēja Liepāju. Un atkal tas pats jautājums: kad īsti Krievijas kara flote atstās arī Liepājas ostu.

...Liepājā 1. septembrī sākas kārtējais iesaukums Jūras spēkos. Uz turieni aizbrauca komandkapteinis Jānis Ādamsons.

...5. septembris. Divas dienas Rīgā uzturējās ANO Ģenerālās asamblejas speciālais sūtnis Tomijs Kohs.

Kopā apmeklējām Bolderāju, kur vēl atrodas Krievijas Baltijas jūras kara flotes jūrnieki. Viņš bija pārsteigts par neiedomājamo postažu.

Tomijs Kohs apmeklēja arī Liepājas Kara ostu. Man viņam bija jādodas līdzi. Kāpēc notika šāda neparedzēta viesošanās Liepājā? Iemesls bijis pirms tam izteiktais Krievijas aizsardzības ministra P. Gračova viedoklis, ka Liepājas osta esot stratēģisks objekts. Pēc iepazīšanās ar Liepājas Kara ostu Tomijs Kohs bija citādās domās. Un tas arī saprotams. Krievijas armijas virspavēlniecība vēlas atrast kaut mazāko pieturas punktu, lai tikai nebūtu jāizvācas no Latvijas.

...Kad 7. septembrī Rīgā ieradās Krievijas kara flotes virspavēlnieks F. Gromovs un mēs sastapāmies Bolderājas bāzē, saruna par Liepāju bija savādāka. Krievijas kara jūrnieki šo ostu varot atstāt jau pēc neilga laika. Cik šis laiks ilgs — to gan cieminš nepaskaidroja. Sarunā pieminēju arī ekoloģiskos kaitējumus, kas nodarīti bijušajā Papes poligonā. Kā zināms, tas atradās 40 kilometru no Liepājas un pavisam netālu no Lietuvas robežas. Šķita, šī poligona pieminēšana F. Gromovam bija ne visai patīkama.

* * *

Tā ir tikai neliela daļa no jūras kapteiņa Gaida Zeibota atzīmēm dienasgrāmatā. Par nozīmīgāko, kas šobrīd paveikts Jūras spēku veidošanās procesā, Gaidis Zeibots uzskata trīs aspektus:

— Sācis darboties Jūras spēku Dienvidu rajons Liepājā un Centrālais rajons Bolderājā.

— Jūras spēki reāli apsargā robežu un kontrolē mūsu ekonomisko zonu.

— Jūrnieki, aviācija, krasta robežsargi un Drošības dienests tagad veic kopīgus uzdevumus.

Egīls Kocers, žurnālists

REPORTĀŽA PAR LATVIJAS REPUBLIKAS JŪRAS SPĒKIEM

NO DRAUDZĪGĀ ZIEMEĻZEMES KRASTA...

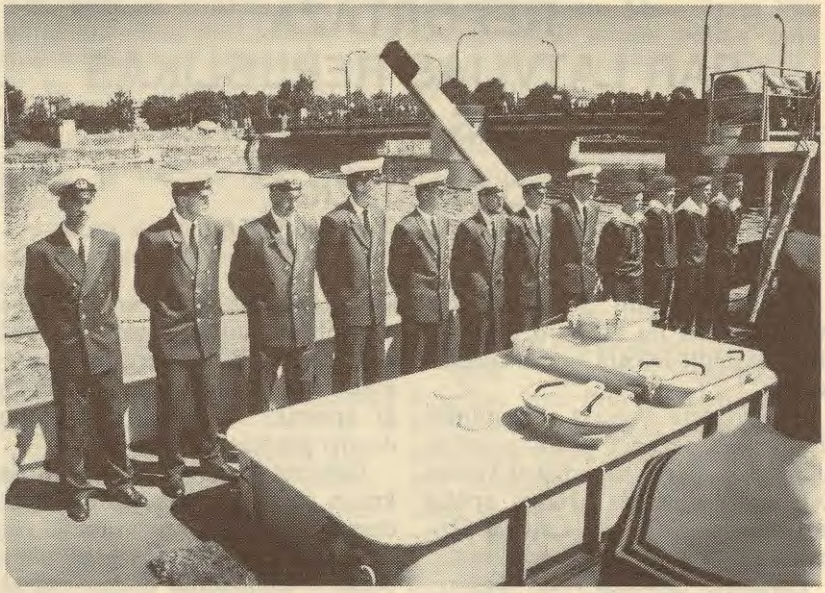
Līdz šim bijām pieraduši tos, kuri atgriežas no ārzemju braucieniem, sagaidīt lidostā vai uz stacijas perona.

1992. gada vasarā sagaidītāji pirmo reizi pēckara gados pulcējās Liepājas ostā. No draudzības vizītes Zviedrijā atgriezās Jūras spēku patruļkuģis *102* — ar Latvijas Republikas Jūras spēku karogu mastā.

Zviedrijā Latvijas jūras aizsargspēku pārstāvji tikās ar Zviedrijas aizsardzības ministra vietnieku, Šēderteljes pilsētas burgemistru un garnizona priekšnieku. Latvijas kuģi apsveikt un apskatīt nāca arī daudzi pilsētas iedzīvotāji.

Galvenā atziņa — Zviedrijas krasta apsardze apgādāta ar vismodernāko tehniku, un šai darbā piedalās arī civiliedzīvotāju apkalpes. Mūsu jaundibinātie dienesti daudz

Latvijas Jūras spēku patruļkuģis «*102*»
V. Alberta foto



Šie vīri bija draudzības vizītē Zviedrijā
V. Alberta foto

noderīga varēs aizgūt no kaimiņu pieredzes, vērtīgi arī nodibinātie personiskie kontakti. Bet drauga plecs mūsu jūrniekiem ir liels iegu-vums — jānosargā 500 kilometru gara jūras robeža.

«KRISTAPS» — ZVIEDRIJAS DĀVANA

Šī gada sākumā Latvijas Jūras spēku štābā bija ieradušies viesi no Zviedrijas — Zviedrijas valsts krasta apsardzes priekšnieks Leifs Šjēstrems un grupa krasta apsardzes dienesta galveno speciālistu. Uz Rīgu viņi bija atveduši neparastu dāvanu — Zviedrijas krasta apsardzes kuteri *«KVB 244»*, kas tagad pārtapis par Latvijas krasta apsardzes kuteri *«KA 01»*. 1993. gada 5. februārī Stokholmā LR ārlietu ministrs Georgs Andrejevs šī kuģa mastā uzvilka Latvijas karogu.

Kuģis būvēts 1964. gadā. Tā garums — 16,6 metri, platums — 3,7 metri, iegrime — 0,75 metri, ūdensizspaids — 17 tonnu, tas apgādāts ar diviem «Volvo» dzinējiem, kas spēj attīstīt 20 mezglu ātrumu. Uz kutera ir gumijas laiva *«Avon»* un glābšanas plosts, ir radars, eholots, mobilais telefons, radio un radiopeilētājs.

Jāpiebilst, ka Zviedrijas dāvinātais kuteris ir pirmais Latvijas Republikas Jūras spēku kuģis, kurš iegāja Bolderājas ostā un pietauvojās 56. jahtklubā. Šī teritorija, kā zināms, ilgus gadus bija PSRS kara flotes pārziņā.

«Kuteris numur tāds un

Kuģis «*Kristaps*»
V. Alberta foto

Svinīgajā ierindā Centrālā rajona jūrnieki
V. Alberta foto

Pēc patruļbrauciena
V. Alberta foto

tāds...» — tas latvieša ausij nav tīkams nosaukums. Un tāpēc, atceroties leģendu par Lielo Kristapu — Daugavas pārcēlāju, kuterim svinīgi tika dots vārds *«Kristaps»*.

Kristībās ar svinīgiem solījumiem un labu apņemšanos piedalījās Jūras spēku vadītāji, kutera apkalpe, krasta apsardzes vīri un viesi.

Kuģa krustmāte Vera Gribača sirsnīgi jo sirsnīgi novēlēja: «Lai nu *«Kristaps»* dūšīgo kalpo Latvijai!»

KĀ «IEKRITA» IZLŪKKUĢIS «*ZOND*»

Kad juku laiki, kas šobrīd plosa mūsu valsti, būs beigušies, daudz kas šķitīs absurds un neiespējams. Arī šis stāsts tad jau būs vēsture.

1992. gada 11. decembrī Rīgas ostu pārvaldes un vides aizsardzības speciālisti devās inspekcijas reidā, lai noskaidrotu, kādas kravas tiek gatavotas promvešanai Bolderājas kara ostas 6. piestātnē un kāda kārtība valda šai ostā, kuru no Krievijas kara flotes pārņem Latvijas Jūras spēki. Formālās pārņemšanas norises ir ilgstošas. Un kamēr vieni vilcinādamies nodod, bet otri tikai grasās pieņemt, tikmēr trešie — daždažādas komercstruktūras — saimnieko un izsaimnieko uz nebēdu.

Piestātne vietām atgādināja nevis militāras ostas, bet gan lielas un nekārtīgas tirdzniecības ostas pārkraušanas vietu. Kaudžu kaudzēs rēgojās gan čuguna lējumi, gan kūdras briketes, gan dzelzsbetona konstrukcijas, gan citas tautsaimniecībā noderīgas lietas. Visa šī bagātā nekārtība vietumis kuru katru

Kuģis «*Zond*» Bolderājas ostā
(priekšplānā izlietotie zemūdeņu akumulatoru bateriju apvalki)
V. Alberta foto

Čuguna sakausējumi (priekšplānā), kas sagatavoti izvešanai Bolderājas ostā
V. Alberta foto

brīdi draudēja sagāzties ūdenī, jo piestātne bija stipri bojāta. Taču citā ziņā komercdarboņi nebija skopojušies. Lai iekraušana veiktos raitāk, bija uzbūvējuši pat dzelzceļa atzaru.

Latvijas jūrlietu un Vides aizsardzības speciālisti bija visai kritiskās domās par nopietnajiem piestātnes izmantošanas noteikumu pārkāpumiem, taču Bolderājas ostas bijušie saimnieki, aizstāvot savus tirdznieciskos darījumus, nekādu kritiku neatzina, bet nešaubīgi nolēma, ka Bolderāja ir Krievijas teritorija, kuras ūdeņos ielauzies svešs loču kuģis, un nu tas ar skubu aizturams...

Aizbildināšanās par superslepeno tehniku, ko nedrīkstot ne filmēt, ne fotografēt, bija acīmredzama mānīšanās, jo slēpjama te bija tikai nelikumīgā saimnieciskā darbība, nekārtības un pārkāpumi. Un arī mazais kuģītis *«Zond»*.

Vecais radioizspiedzes «pirātkuģītis» *«Zond»* savulaik ir fotografēts gan profilā, gan pretskatā, un par to ir bijusi liela interese daudzu valstu pretizlūkošanas daļās. Pēc Džeina kataloga datiem 1991. gadā Padomju Savienībai bijuši 15 mazi izlūkkuģi, būvēti uz vidējo zvejas traleru bāzes. Kā atzīmēts šai pasaules mēroga karakuģu katalogā, viens no tiem bija arī kuģītis *«Zond»*.

Šobrīd *«Zond»* ir necils, noplucis kuģelis. Visa speciālā aparatūra no kādreizējā izlūkkuģa ir noņemta, palikušas tikai navigācijas ierīces, kādas ir uz visiem kuģiem. No padomju armijas kuģi nopirkusi Latvijas komercfirma «Visnapu». Un tas nelikumīgi iegājis un noenkurojies Bolderājas kara ostā. Kuģa

kapteinis un firmas īpašnieks P. Visnapu nevarēja uzrādīt ne kapteiņa diplomu, ne dokumentu, kas norādītu, zem kāda karoga «*Zond*» tiesīgs peldēt.

Šis kuģis nav reģistrēts Latvijas Kuģu reģistrā, bet tā ienākšana ostā neesot reģistrēta tāpēc, ka nav dokumentu par kuģa atbilstību vides aizsardzības prasībām. Un šis nav vienīgais kuģis, kurš Krievijas armijas aizsegā bez iebraukšanas un izbraukšanas atļaujas ierodas Bolderājā. Šis gadījums izceļas vienīgi ar kuriozitāti — nenosakāmas piederības kuģis kara ostā tiek ielaists, bet speciālistu komisija, kas pārstāv valsti, tiek arestēta...

Drīz vien militāristi tomēr bija spiesti atzīt, ka rīkojušies pārsteidzīgi. Un arī «*Zond*» netika cauri bez zaudējumiem — kuģi, kura vērtība ir apmēram 8 miljoni rubļu, Latvijas Muitas departamenta, Robežapsardzības un Jūras spēku pārstāvji kopā ar prokuratūras darbiniekiem arestēja un nogādāja Andrejostā.

1993. gada maijā

Valdis Alberts,
fotoreportieris

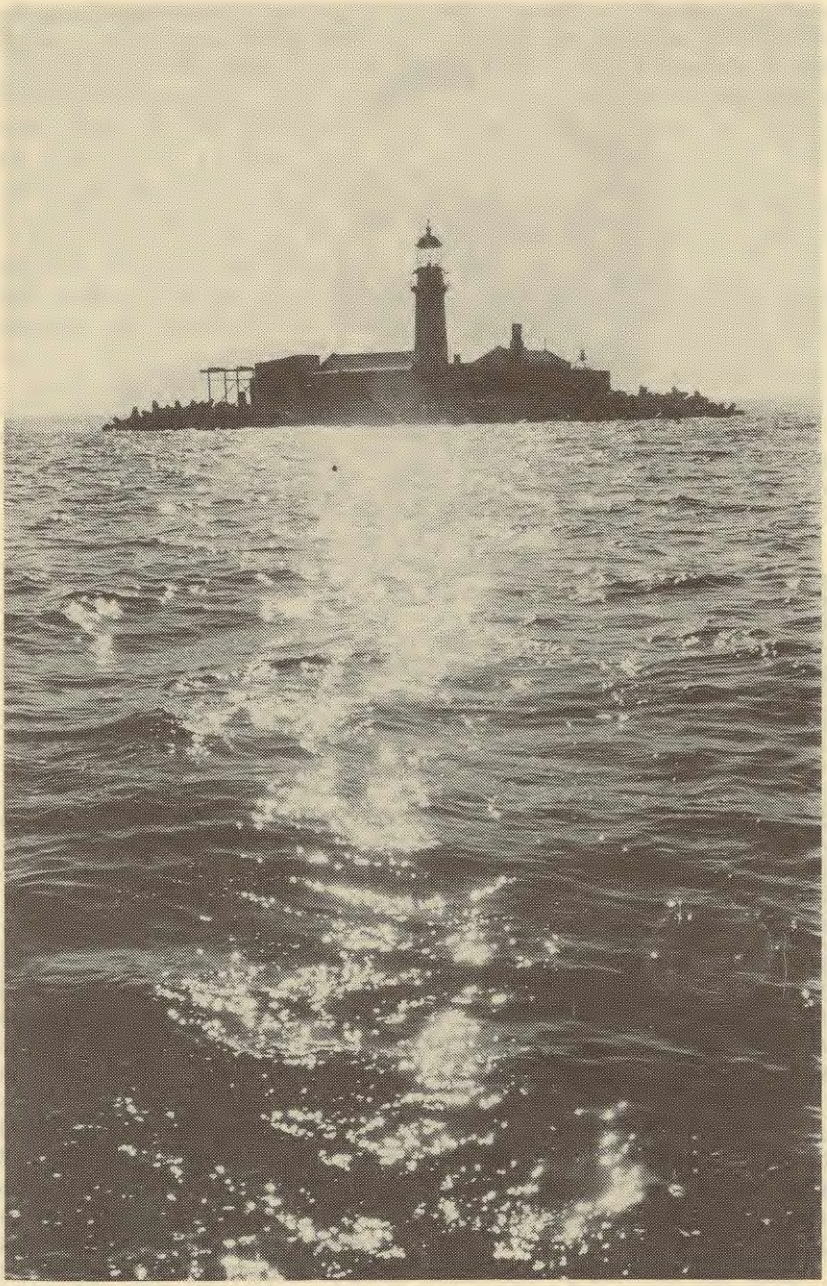
LATVIJAS KULTŪRAS FONDA
JŪRNIECĪBAS VĒSTURES
KOPA
Basteja bulvārī 12
Rīgā, LV-1665
Tel. 227230

LĪBIEŠU KRASTS

Mēdz teikt, ka avīžnieki rakstot sava laika vēstures hroniku. Uz laikrakstu «Līvli» («Lībietis») to var attiecināt pilnā mērā, jo mazumā ejošas tautas centieni un darbi palaikam ir būtiski tikai pašiem tās pārstāvjiem. Tolaik, pirms sešdesmit gadiem, laikraksta iznākšanas pirmajā posmā (1931.—1939.), to atbalstīja radu tauta somi. Somijas sabiedriskās organizācijas ziedoja līdzekļus, rakstāmmašīnas un pat papīru. Tagad, kopš 1992. gada augusta, avīze iznāk ar valsts īpaši aizsargājamās kultūrvēsturiskās teritorijas «Līvod rānda» («Lībiešu krasts») materiālo gādību un pauž Lībiešu savienības intereses, ik mēnesi razdama ceļu pie lasītājiem tūkstoš eksemplāros.

1939. gada augustā iznāca pirmskara «Līvli» pēdējais numurs, un tūlīt pēc tam lībiešu jūrmalā ieradās jauni saimnieki — lielā austrumu kaimiņa karaspēks. Pusgadsimtu nevienam nebija vajadzīgi ne lībieši, ne viņu piekraste. Vismaz Latvijā nē. Vienīgi Hruščova atkušņa laikā, kā atceras Ventspils lībiete Aina Lepste (Līvli. — 1992. oktobris), atklātībā drīkstēja paust, ka šāda lībiešu tauta eksistē, bet par to, «lai pasē ierakstītu — tautība «lībietis» — nevarēja būt pat runas, jo oficiālajos PSRS reģistros tāda nepastāvēja.» Tolaik igauņu rakstniekam Adu Hintam bija traka ideja. Proti, «lībiešiem kā tautai nav izredžu atdzimt un izdzīvot, ja viņi arī turpmāk paliks latviešu un krievu tiešā tuvumā un iespaidā: vai nu vieni, vai otri viņus asimilēs. Tāpēc jāatrod teritorija, kur viņi būtu nošķirti no cittautu nomācošās ietekmes. Un tāda, pēc Hinta domām, ir Roņu sala Baltijas jūrā. Ja uz turieni pārceltos visi lībieši, Roņu salā varētu atvērt savu skolu, neviens netraucētu runāt senču valodā, būtu iespējams no aizmirstības godā celt tautas tradīcijas, panākt autonomiju un vabūt pat suverenitāti.»..

Tikai 1988. gadā varēja izveidot Lībiešu kultūras savienību. Tikai 1993. gadā tā atguva sākotnējo — pirms 70 gadiem doto — nosaukumu: Lībiešu savienība. Bet vecais līvu jūrnieks Oskars Stalts atjaunotās avīzes «Līvli» pirmajā numurā rakstīja: «Vislielākā lieta šodien ir tā, ka es redzu — mana tauta nav pazudusi, tā ir atradusi sev spēku, lai pateiktu pasaulei, ka lībieši vēl ir, ka viņi Lieldienas rītā iet meklēt mazos putnus un pavasari, kas nāk tiem līdzi. Vēlu gan nāca šis pavasaris, bet ne tik vēlu. Zaļbaltzilais karogs atkal plīvo, līvu dziesmas



Kolkas bāka

Lībiešu Savienības vecākā Ieva Neilande
I. Neilanda foto

skan. Latvijas radio ir programma lībiešiem. Vai vēl pirms pieciem gadiem kāds to varēja iedomāties, ka būs tāda atkalpiedzimšana? Paldies Dievam, pēdējā mohikāņa slimība ir pārgājusi. .. Nāk jauna paaudze un, domājams, ka tā nepretosies savai tautai kā ienaidnieks, kā mēs un mūsu vecāki to darījuši, nemācīdami saviem bērniem tēvutēvu valodu.»

Viens no šīs atkalpiedzimšanas veicinātājiem ir «Lībiešu krasts», kura izveidi apstiprina 1991. gada 4. februāra Ministru Padomes lēmums un kurš ietver 15 Ziemeļkurzemes zvejniekciemus, stiepdamies no Ovīšiem Ventspils rajonā līdz Ģipkai Talsu rajonā. «Lībiešu krasta» direkcijas pārskatā par 1992. gada darbu (Līvli. — 1993. marts) teikts: «Pirmkārt, šī īpaši aizsargājamā teritorija izveidota nolūkā Latvijas valstī veidot un nodrošināt nepieciešamos apstākļus lībiešu tautas saglabāšanai, pastāvēšanai un attīstībai, kā arī paša šī pēdējā unikālā lībiešu apdzīvotā

novada aizsardzībai. Otrkārt, tā ir ikgadēja valsts programma, saskaņā ar kuru notiek finansēšana no valsts budžeta. Programma tiek veidota katru pusgadu 1992. gadā vai uz visu gadu (1993. gadam), izejot no valsts budžeta iespējām. Tās pamatā ir pasākumu saraksts, kuru veido «Līvod rānda» direkcija, konsultējoties ar Ventspils un Talsu rajona pašvaldību. Treškārt, tā ir «Līvod rānda» administrācija jeb direkcija.»

Kaut gan «Lībiešu krasts» pirmajā darba gadā — 1992. gadā — tika veikts daudz nozīmīga: izgatavota vietvārdu karte, izstrādāti apbūves pagaidu noteikumi, noorganizēta zvejnieku sabiedrība «Kala» («Zivs») un dažādu pakalpojumu sabiedrība «Līvod kārand», atvēlēti līdzekļi novada izpētei, izglītībai un kultūrai, tomēr piekrastes iedzīvotāji nejūtas daudz labāk kā tolaik, kad vilka dzīvību, visu aizmirsti.

«Lībiešu krasta» direktors Edgars Sīlis atzīst (Līvli. — 1992. decembris):

«Šo piekrasti droši varam uzskatīt par saimnieciski visvājāk attīstīto Latvijas reģionu. Pēc kara ir sagrauts viss zvejniekciemu ekonomiskais potenciāls. Jāatjauno ne tikai tas, bet arī infrastruktūra — transports, sakari, izglītības iestādes, medicīniskie un citi pakalpo-

Oskars Stalts un Valda Šuvcāne — viena no lībiešu-latviešu sarunvārdnīcas autorēm
V. Strautnieces foto

jumi. Taču 1992. gada otrajā pusgadā vairs netika atvēlēti budžeta līdzekļi «Lībiešu krasta» ģenerālās shēmas izstrādei, līdz ar to rodas dažādi sarežģījumi. Nopietnākais — kur būvēt ražošanas ēkas.

Aizvien skaidrāk ir saredzams arī tas, ka Lībiešu krasta idejas saduras ar pašvaldību un to cilvēku, kas šeit vēlas likt lietā savu kapitālu, ekonomiskajām interesēm. Lībiešu nacionālā kapitāla pamats ir šī krasta zeme un meži. Vietējo iedzīvotāju īpašumā būtu jānonāk arī tiem objektiem, kurus atstāja Krievijas armija — tā būtu neliela kompensācija par visiem milzīgajiem pēckara zaudējumiem. Taču pašvaldības grasās rīkot izsoles, bet lībieši nekādas bagātības nav sakrājuši.»

Augstākās Padomes deputātam lībietim Ilmāram Geigem ir savs viedoklis (Līvli. — 1993. janvāris, februāris):

«Sīkas injekcijas krastu neatdzīvinās. Te vajadzīgi desmiti un simti miljoni, kuru valdībai nav un nebūs. To nav arī lībiešiem, tāpēc jāizšķiras, kā ieinteresēt un piesaistīt piekrastei svešu kapitālu, vienlaikus nenokļūstot tā pilnīgā varā un saglabājot lībiešu identitāti. Pirmais

Lībiešu dzejnieks Valts Ernštreits nes karogu 1992. gada lībiešu svētkos
D. Kārkluvalka foto

Lībiešu Savienības Kolkas grupas vadītājs Gundars Bertholds
D. Kārkluvalka foto

solis šajā virzienā būtu — likt zvejniekciemos iemigrējušajiem vasarniekiem rēķināties ar vietējo interesēm un dot labumu piekrastei. Lai cik nepatriotiski tas skan, vieni mēs piekrasti saulītē neiecelsim.»

Lībiešu savienības vecākā Ieva Neilande uzskata (Līvli. — 1993. marts):

«Nolikums par «Līvod rānda» neļauj aizstāvēt lībiešu krasta intereses. Divi rajoni, pieci pagasti, vairākas mežniecības, Slīteres rezervāts — šī sadrumstalotība ne tikai neveicina, bet gan kavē lībiešu piekrastes ciemu atdzimšanu, daudzo sarežģīto jautājumu kārtošanu. Tāpat nodokļu un licenču sistēma neatbilst piekrastes atdzimšanas interesēm. Īpašuma jautājumi, atvieglojumi tiem, kas atgriežas un sāk visu no jauna, Slīteres rezervāta problēmas — to visu var atrisināt tikai likums «Par lībiešiem» vai tieši par «Līvod rānda».»

«Nekur Latvijā neiet tik gausi ar zemes reformu kā «Līvod rānda» Ventspils rajona nodaļā. Pie tāda secinājuma bija nonākuši ne tikai šejienes piecu bijušo zvejniekciemu iedzīvotāji. To nācās atzīt arī LR AP zemes komisijai, kas savas pastāvēšanas laikā pirmo un pagaidām vienīgo reizi izkustējās no Rīgas, lai noturētu izbraukuma sēdi Tārgales pagastā. ..dabūju atļauju piekrastes zvejai. Bija ļoti dīvaina sajūta pirmo reizi staigāt gar jūrmalu, cik tālu un kad tikai vēlies. Acīs sarieta asaras, bet tās jau laikam bija no nepierastā jūras vēja. Jo pirmoreiz pēc 50 gadiem es jutos kā brīvs cilvēks, kam pakaļ neskrēja krievu zaldāts ar niknu suni un Kalašņikova automātu.» (Zigurds Zālītis. — Līvli. — 1992. decembris.)

«Mūsu darbs būs bez jēgas, ja neieaudzināsim līvu bērniem līvu pašapziņu. Pagājušās vasaras no-

Baiba Bertholde prot lībiešu valodu
I. Junkeres foto

metnē tik maz bērnu bija no Ventspils, no Kolkas nebija nemaz.» (Helmi Stalte. — Līvli. 1993. marts.)

«Nu jāsāk cīņa par Mazirbes jūrskolas atgūšanu. Šī ēka pienākas tiem, kam jūra ir darbalauks. Vispirms jau zvejnieku biedrības «Kala» vīriem, tur vajadzētu tapt arī zvejniecības arodu skolai. Lībiešu krasta ļaudīm tagad jādzīvo grūti, gluži kā kādreiz, kad viņi atgriezās pēc pirmā pasaules kara bēgļu gaitām. Cilvēkiem vajadzību daudz,

bet palīdzības iespēju maz. Tā jau mēdz teikt, ne nabadzībā, ne bagātībā visiem pa prātam neiztapsi.» (Andrejs Šulcs. — Līvli. — 1993. aprīlis.)

Pirms simts gadiem Somijā tika izdots Veino Alho apraksts «Lībiešu tauta, tās pagātne un tagadne». Pirmo reizi latviešu valodā tas turpinājumos lasāms laikrakstā «Līvli». Nekas daudz šajos simts gados nav mainījies.

Toreiz rakstīja: «Kopīga jūrmalas iezīme ir tā, ka lībieši dzīvo cieši kopā būvētos ciemos, nevis tā kā viņu kaimiņi latvieši — viensētās.» Arī tagad viņi dzīvo tāpat, tikai retas ir ciemu ostas jūrmalā, krastā izvilktās laivas un uz vabām izžautie tīkli. Daudz mazāk ir arī to, kas atzīst sevi par lībiešiem.

Ieva Neilande raksta: «Pārvarot neizpratnes un nezināšanas barjeras, ar neatlaidīgām pūlēm Lībiešu kultūras savienība panākusi to, ka valsts dokumentos esam oficiāli atzīti par Latvijas pamattautu. Taču mūs uztrauc kas cits. Tā ir pašu lībiešu nevēlme sevi apliecināt kā lībiešus. Daudzi cenšas izvēlēties ērtāko ceļu, vieni dēļ neizpratnes, citi noguruši un bailēs no klapatām, ko tautības «lībietis» ieraksts reizēm prasa. Cik nu tagad mēs izrādīsimies, tik arī mēs būsim visos statistikas materiālos. Dievs dod, ka tas neizrādītos mazāk nekā 1989. gadā skaitīšanas datos, kad sevi par lībiešiem uzskatīja 137 cilvēki.» (Līvli. — 1993. janvāris, februāris.)

To neviens vairs nevar atšķetināt, cik kurā zvejniekciemu iedzīvotājā lībiešu, cik latviešu asiņu. Varbūt prātīgāk rīkojas režisors Aivars Freimanis, kurš, vasaras vadīdams Melnsilā, atzinis: «Lai savā ziņā salabinātu, satuvinātu, sadraudzētu Līvu krasta vietējos un vasarniekus, lai viņi nevis kašķētos vai skatītos šķībi cits uz citu, bet justos kā viena krasta ļaudis, nolēmu nodibināt (nē, ne jau partiju! — tas tikai tāds joks, un visādu partiju mums Latvijā jau tā diezgan) tādu nelielu pulciņu, kopu jeb draudzi ar nosaukumu Kurgod. Šajās Dzērvēs tad ietilptu Līvu krastā ciemos dzīvojoši vasarnieki — radošo profesiju pārstāvji.» (Līvli. — 1993. janvāris, februāris).

Kā teicis kādreizējais Pitraga zēns Ilmārs Geige: «Mana tauta ir izturējusi pārbaudi ar nabadzību un kariem. Es ticu, ka tā nezaudēs lepnumu un savdabību arī pārticībā. Es negribētu, ka īstenos jūrmalniekus kāds sāk šķirot un vērtēt pēc piederības latviešu vai līvu tautai. Mums jāatrod sevī spēks gudrai un godīgai kopā dzīvošanai — visiem tiem, kam šis krasts ir dzimtene.» (Līvli. — 1993. maijs.)

1993. gada jūnijā

Laikrakstu «Līvli» pārlapoja
Gundega Blumberga,
žurnāliste

BURINIEKU BURAMDZIESMAS

Tad, kad piekūst zvaigžņu vārdi,
tad, kas nogurst saules vārdi,
atkal, atkal, atkal saku
savas zemes kuģu vārdus —
Kurzemītes, Vidzemītes
lepno burinieku vārdus.

Alīda, Alma, Emma!

Tev, zvejniekmeita Alma, gaismas gaita bija,
tev, kuģi «Alma», gaišs bij skrējiens.
Tev, zvejnieksieva Emma, bagāts klēpis bija,
tev, kuģi «Emma», bagāts brauciens.

Bet Atlantija šalc —
tie kuģi mani.

Nākuši no šūpulīšiem —
kuģiem pašiem mazākajiem,
aiziet tie uz buriniekiem —
šūpuļiem vislielākajiem —
jūrmalnieku dzīvie vārdi
pāri jūrmalnieku kapiem.

Amālija, Emīlija, Doroteja!

Tev, kautrā Emīlij, bij glāstos Kurzemīte,
un tavā vārdā tālums dzima.
Tev, ņiprā Dorotej, bij dziesmā Vidzemīte,
pret tavu vārdu taifūns rima.

Bet Vidusjūra dūc —
tie kuģi mani.

Nu vairs zibens nevar nospert,
nu vairs pērkons nevar sagraut,
jūras ērģelēs tie ieskan
un ar jūru kopā izskan,
šoneri, līdz debess velvēm
paceļ jūra jūsu vārdus.

Anna Elīzabete, Anna Grieta,
Anna Marija, Anna Magdalēna!

Un tā kā ogle kvēla bija Anna Grieta,
un šonerim bij karsti reisi,
un nebija jau svēta Anna Magdalēna,
vai šoneri mums saukt par svētu.

Rēc Klusais okeāns —
tie kuģi mani.

Vārdi, tie ir tā kā saknes,
vārdi — tā kā pūralādes,
tā kā senas jūras kartes,
tā kā seni kuģu ruļļi,
visu iesāpēt var vārdos
un no vārdiem laikā sāpēt.

Kristaps, Indriķis, Krišs!

Kā īstam vellam bij tev stipras rokas, Krišu,
tev, šoneri, bij masti stipri,
kā pašam Dievam bij tev gudra galva, Kristap,
tev, šoneri, bij buras gudras.

Alīda, Alma, Amālija,
Emma, Emīlija, Doroteja,
Anna Elīzabete, Anna Grieta,
Anna Marija, Anna Magdalēna,
Kristaps, Indriķis, Krišs!

Pār Atlantiju,
pār Vidusjūru,
pār Kluso okeānu
teic Rīga, Ventspils, Liepāja,
teic Rīga, Ventspils, Liepāja —
tie kuģi mūžam mūsu.

Meiteņu un sievu vārdi,
puišu vārdi, vīru vārdi,
lepno burinieku vārdi —
tie nav vārdi, tās ir dziesmas.

Burinieku buramdziesmas
manai Kurzemei un tavai
pasauli ir piebūrušas,
manai Vidzemei un tavai
pasauli ir piebūrušas.

Vitauts Ļūdēns

KĀ KUĢIS IEGŪST VĀRDU?

Par to, kā kuģim vārdu deva senos laikos, stāsta Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja nodaļas vadītāja **Ilze Bernsone.** Par Latvijas kuģu nosaukumu izvēli šodien — Latvijas Kuģu reģistra vadītājs **Staņislavs Šmulāns.**

Speciālistus izvaicā radioraidījuma «Latvija — jūras valsts» vadītāja **Ineta Meimane.**

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

Hercogs Jēkabs saviem kuģiem deva latīņu, franču, holandiešu un vācu vārdus. Lielākoties tie bija ar abstraktu nozīmi, piemēram, *«Vienprātība»*, *«Liktenis»*, *«Lēnība»*, *«Cerība»*, *«Taupība»*, *«Miers»*, *«Dievbijība»*. Bija vārdi, kas norādīja uz hercoga Jēkaba dinastiju vai bija kādā citādā saistībā ar īpašnieku — *«Svētais Jēkabs»*, *«Luize Šarlote»*, *«Kurzemes princis»* un citi.

Kuģus mēdza nosaukt arī dzīvnieku vārdos, piemēram, *«Lācis»*, *«Briedis»*, *«Kaķis»*.

19. gadsimta otrajā pusē un 20. gadsimta sākumā Latvijā uzbūvēja apmēram 550 burinieku, kas bija piemēroti tāliem kuģojumiem. Arī šiem kuģiem vārdu deva īpašnieks. Bieži vien tas bija sievas vai meitas vārds vai arī vietas nosaukums. Desmitiem kuģu izgāja jūrā, nosaukti par *«Annu Mariju»* vai *«Katarinu»*. Bija arī abstrakti nosaukumi — *«Besbail»*, *«Brīnums»*, *«Ej tik!»*, *«Kalps»*, *«Sveiks»*, *«Tautietis»*, *«Straume»*, *«Zibens»*. Populāri bija vietu nosaukumi — *«Roja»*, *«Uguņciems»*, *«Upesgrīva»*. Kuģus nosauca arī ar jūrniecību saistītu personu vārdos — *«Christian Waldemar»*, *«Columbus»* un tamlīdzīgi.

Latvijas brīvvalsts laikā — 1940. gada priekšvakarā — Latvijas Tirdzniecības flotē bija ap 100 kuģu. Arī šajā laikā vairumu no tiem sauca sieviešu vārdos — *«Aija»*, *«Arija»*, *«Ilga»*. Daudz bija upju vārdu — *«Amata»*, *«Daugava»*, *«Venta»*, *«Rauna»*. Bija ar jūru un dabu saistīti nosaukumi, piemēram, *«Banga»*, *«Dzintarkrasts»*, *«Saule»*, *«Klints»*. Īpatni bija Grauda rēderejas kuģu nosaukumi. Gandrīz visi tie sākās ar *«Ever...»* — *«Everoja»*, *«Everīga»*, *«Everards»*, *«Everagra»*, *«Everelsa»* un *«Everosa»*, *«Everest»*, *«Evergunar»* un citi. Falbauma kuģiem tika doti ģimenes locekļu vārdi — *«Iris Faulbaums»*, *«Sigurds Faulbaums»*, *«Rolfs Faulbaums»*, *«Helēna Faulbaums»*.

Ineta Meimane. Bet šodien? Kādiem tagad vajadzētu būt Latvijas kuģu nosaukumiem?

Ilze Bernsone. Nevajadzētu pā-

rāk pārspīlēt ar PSRS laikā nosaukto kuģu pārdēvēšanu. Kāds vārds kuģim dots, ar tādu varbūt arī jāļauj mūžu nodzīvot. Vēsture jau nav ne izmaināma, ne pārsvītrojama.

Vēl gribu piebilst, ka pēc sena ticējuma nedrīkst to pašu vārdu dot atkal citam kuģim. Ja bojā gājuša kuģa vārdu saņem nākamais kuģis, tas pārmanto arī tā ļauno likteni. Jūra ir noslēpums, bet kuģa vārds ir talismans, kas to sargā.

Staņislavs Šmulāns. Latvijas Kuģu reģistrā līdz 1993. gada 1. maijam reģistrēti 634 lieli un mazi visdažādākā tipa kuģi.

Arī mūsdienās kuģa vārda izvēle atkarīga no īpašnieka vēlmēm un gaumes. Jaunizvēlētais nosaukums jāsaskaņo ar Kultūras fonda vietvārdu komisiju un Zinātņu akadēmijas valodniekiem. Ar kādu noteiktu vārdu drīkst reģistrēt tikai vienu kuģi. Šim vārdam uz kuģa korpusa jābūt rakstītam valsts — tātad latviešu valodā.

Daudzus Latvijas kuģus sauc skaistos vārdos — *«Daugava»*, *«Staburags»*. Taču mūsu reģistrā joprojām ir daudz kuģu, kas sākotnēji reģistrēti PSRS Kuģu reģistrā un kuriem doti slāviskas izcelsmes vai arī tendenciozi padomju nosaukumi. Diemžēl bijām spiesti tos atstāt nemainītus, jo kuģa pārdēvēšana saistīta ar lieliem valūtas izdevumiem. Jāveic izmaiņas visos starptautiskajos kuģu klasificēšanas dokumentos un izziņu materiālos. Un tas maksā dārgi.

Ar mazajiem kuģiem, protams, ir vienkāršāk. Nesen, piemēram, nācās mainīt nosaukumu Ventspils ostā pierakstītajam velkonim *«Kļepaļščik»* («Kniedētājs»). Bieži gadās tā, ka kuģa īpašniekiem ilgi jāpierāda, ka iecerētais vārds ir bezgaumīgs. Dažkārt īpašnieks pat paziņo, ka tādā gadījumā savu kuģi nereģistrēs vispār.

Raksturīgi, ka privāto zvejas kuģu kapteiņi un īpašnieki kuģi nodēvē mīļotās sievietes vai sievas vārdā. Tāds, piemēram, ir kuģis *«Linda»*, un vēl daudzi citi zvejas kuģi.

Ineta Meimane. Un kā jūs vērtējat tādus nosaukumus kā *«Mehāniķis Fjodorovs»*, *«Inženieris Suhorukovs»* un tamlīdzīgi?

Staņislavs Šmulāns. Ir, protams, labi, ka tiek izrādīta cieņa bijušajiem jūrniekiem, taču pēdējā laikā šādus vārdus kuģiem nedodam. Tādus arī neviens vairs nepieprasa. Turklāt jebkuru kuģi jau nevar nosaukt ievērojama cilvēka vārdā. Ir, teiksim, kuģi — atkritumu savācēji. Dot personas vārdu tādam būtu zaimošana.

Neļaujam reģistrēt arī nosaukumus, kas nav labskanīgi vai ir ar divdomīgu nozīmi citās valodās. Diemžēl tā nosaukti kuģi mums jau ir. Piemēram, romantiskā *«Ogre»* dažam svešzemniekam izklausās kā «Cilvēkēdājs», *«Ape»* — kā «Mērkaķis». Tā nu tas ir, ka jāņem vērā arī šādas nianses, un pēdējā laikā, šķiet, neesam izgāzušies.

Ineta Meimane. Latvijas kuģniecībā bija arī daudz komunistiskās partijas vadoņu un ideologu vārdos nosauktu kuģu.

Staņislavs Šmulāns. Pārdēvēta gandrīz trešdaļa kuģu. Tankkuģu flotē, piemēram, bija Rumānijā būvētu kuģu sērija *«Junij partizan»*. Tagad tie visi nosaukti Latvijas vietvārdos — *«Tukums»*, *«Tūja»*, *«Taurupe»*.

Ineta Meimane. Kāpēc Latvijas kuģiem nevarētu dot, piemēram, Latvijas pirmo prezidentu vārus?

Staņislavs Šmulāns. Varētu, un tā arī notiks. Kuģu reģistrā ir sa-

raksts gan ar prezidentu, gan kultūras darbinieku, gan jūrasbraucēju vārdiem, kuri būtu dodami lielu kuģu sērijai, kad tāda būs. *«Andrejs Pumpurs»*, *«Egons Līvs»*, *«Krišjānis Barons»*, *«Krišjānis Valdemārs»* — pagaidām nav kuģa, kas būtu šādu vārdu cienīgs.

Ineta Meimane. Jūs pats esat bijis jūrnieks. Kā sauca jūsu kuģus?

Staņislavs Šmulāns. *«Kotlass»*, burinieks *«Kapella»*, *«Preiļi»*, *«Pols Robsons»* un *«Pablo Neruda»*.

Ineta Meimane. Un kā jums šķiet — vai vārds patiešām kuģi sargā? Vai tie ir tikai tādi veco laiku māņi?

Staņislavs Šmulāns. Kurš jūrnieks tad sirds dziļumos nav drusciņ māņticīgs?!

SACENŠAS JAHTU MODEĻI

Pirms 69 gadiem, 1924. gada 7. septembrī, Āgenskalna līcī notika pirmās jahtu modeļu sacīkstes Latvijā, kuras rīkoja 1878. gadā dibinātais Rīgas Jahtklubs, bet modeļu zēģelēšanas sporta pamatlicējs bija inženieris Hermanis fon Brimmers. Šīs sacensības tad arī ievadīja Latvijas Jahtu modelisma sporta apvienības (LJMSA) darbību. Tā izvērtās tik ražena, ka 1927. gadā Latvijas jahtu modelisti jau piedalījās Starptautiskās Jahtu modelistu ūnijas dibināšanā.

Otrais pasaules karš pārtrauca LJMSA darbību. Tikai 1990. gadā apvienība tika atjaunota, bet 1992. gada 2. janvārī Latvijas jahtu modelisti atkal atguva oficiālu biedru statusu arī Starptautiskajā Jahtu modelistu organizācijā IYRU—MYRO.

Pēckara posmā jahtu modelisma atjaunošanas darbā daudz paveicis Artūrs Melngalvis. Viņš organizējis pirmo jahtu modelistu pulciņu Rīgas pilī, uzrakstījis divas grāmatas par jahtu modelismu. Šobrīd jaunos jahtu modelistus Rīgas jauno tehniķu stacijā māca un audzina Vilnis Ābele.

Daudzus gadus jahtu modelisti sacentās, lai modelis veiktu noteiktu distanci precīzā virzienā visīsākajā laikā. Šīs tā dēvētās vēja jahtas nebija vadāmas no krasta. Galvenā māksla bija uzbūvēt un noregulēt modeli tā, lai tas ietu vajadzīgajā virzienā ar vislielāko ātrumu. 1927. gada regatē, piemēram, jahtas modelis *«Geiša»* 250 metru distanci veica 2 minūtēs un 10 sekundēs.

70. gados jahtu modelismā notika radikāls pavērsiens. «Vēja jahtas» nomainīja jahtu modeļi ar radiovadību. Tas deva iespēju rīkot regates, kurās vienlaikus startēja vairākas jahtas, ievērojot visus burāšanas noteikumus olimpiskajā trīsstūra distancē.

Pašlaik pasaulē populārākās ir *Marblehead «M»* klases radiovadāmo jahtu modeļu regates, šādas sacensības tagad notiek arī Rīgas Jahtkluba akvatorijā. Pēc starptautiskajiem noteikumiem šīs klases jahtas korpusam jābūt 1276 mm garam, bet tās buru laukums nedrīkst būt lielāks par 0,51 m^2. Sportists vada jahtu ar miniatūru radio raidītāju. Katram raidītājam ir sava šaura frekvences josla, lai sportisti cits citu netraucētu. Jahtā ir radiouztvērējs, kas iestādīts viena raidītāja viļņa garumam ar dešif-

ratoru, un izpildservomehānismi — stūres mašīna un zēģelvinča. Tādējādi sportisti var ar proporcionālo digitālo ciparvadības sistēmu vadīt modeļus, regulējot buru un stūres stāvokli atkarībā no vēja virziena un jahtas virzības uz mērķi.

Jahtas modeļa vadīšana no attāluma ir ļoti aizraujošs sporta veids, kaut arī prasa daudz zināšanu un pamatīgus treniņus.

1993. gada četrās regatēs sportistu vērtējums ir šāds:

1. vietā — Armands Cakuls,	buras apzīmējums	LAT 52
2. vietā — Sergejs Maslovs,	buras apzīmējums	LAT 53
3. vietā — Zigurds Millers,	buras apzīmējums	LAT 64
4. vietā — Gunārs Dzenītis,	buras apzīmējums	LAT 54
5. vietā — Dmitrijs Jesarevs,	buras apzīmējums	LAT 45
6. vietā — Ivans Makromenko,	buras apzīmējums	LAT 41

Latvijas meistarsacīkstes notiek Daugavā, Linezerā, Lielupē un Audā, pavisam 12 regates ik sezonu.

1991. gadā Latvijas jahtu modeļu burātāji pirmo reizi pēckara periodā piedalījās Eiropas čempionātā. Tagad gatavojas Eiropas Grand Prix izcīņas sacensībām Holandē, Francijā un Monako.

Gribētos aicināt, lai tie, kuriem ir sportista dvēsele, kuri mīl skaistumu un ūdeņu stihiju, kā arī precīzu darbu, padomā, vai jahtu modeļu burāšana nevarētu kļūt par viņu sirdslietu. Tas ir ekoloģiski tīrs sporta veids, kas nebojā veselību un kuru nekad nav par vēlu sākt, jo sportistu vecums ir neierobežots!

1993. gada jūnijā

Gunārs Dzenītis,
LJMSA priekšsēdētājs

ĀLANDU SALAS

Iepretim Bastejkalnam pāri Basteja bulvārim plīvo Skandināvijas valstu karogi, norādot, ka šeit atrodas Ziemeļvalstu informācijas birojs. Starp pazīstamajiem Somijas, Zviedrijas, Norvēģijas un Dānijas karogiem ir vairāki neredzēti. Viens no tiem atgādina Zviedrijas karogu, bet — zilā laukā ievilktajam dzeltenajam krustam vidū sarkans krusts. Tas pieder kādai savdabīgai teritorijai tepat Baltijas jūrā — 6500 salas, no tām apmēram 50 apdzīvotas. Salām ir savs parlaments un savas pastmarkas. Ālandu salas — autonoma un demilitarizēta Somijas sastāvdaļa, kur valsts valoda — zviedru.

Mums, jahtas «*Polaris*» komandai, šīs salas galvenokārt interesē kā Latvijai tuva un skaista vieta, kur pavadīt atvaļinājumu tieši ar jahtu. Ir dzirdēts, ka pirmskara Latvijas burātāji tā arī darījuši.

Lai visa komanda redzētu arhipelāgu, kapteinis Jānis Raminš iecerējis veikt ceļojumu pa maršrutu Rīga—Mariehamna—Turku—Helsinki—Tallina, tad izdarīt komandu maiņu un doties pretējā virzienā — caur Ālandu arhipelāgu uz Rīgu.

Nīlandes jahtkluba ielūgums palīdz dabūt Somijas vīzas dažās dienās, un 20. jūlijā pirmā septiņu cilvēku komanda dodas ceļā. Esam optimāla grupa šādam braucienam. Divās maiņās jahtu vadīs — kapteinis Jānis Raminš un Uģis Kalmanis, Pēteris Naglis un Gunārs Purviņš. Operators Normunds Smaļinskis iecerējis izveidot sižetu raidījumam «Ahoi!», lai nākamgad arī citas Latvijas jahtas pavadītu atvaļinājumu Ālandu salās. Ceram, ka Iveta Leiškalne un Maija Kalmane mūs laiku pa laikam pabaros.

Tā kā Ziemeļvalstu informācijas biroja vadītājs Rihards Berugs bija ļoti atsaucīgs, manā ceļasomā ir daži informatīvi materiāli par arhipelāgu un ceļā varu tos papētīt.

Sākot ar 13. gadsimtu, Ālandu salu vēsture bijusi cieši saistīta ar Zviedrijas vēsturi. Arhipelāga stratēģiski izdevīgais izvietojums Botnijas jūras līcī starp Zviedriju un Somiju vienmēr interesējis arī citas valstis. 16. gadsimta vidū salās cīnījās zviedri ar dāņiem.

1714. gadā Ālandu salas izpostīja krievu karaspēks. Tā kā salās galvenokārt dzīvoja zviedri, lielākā daļa salinieku pārcēlās uz Zviedriju. Atkārtotas okupācijas notika 1742.—1743. gadā un 1808. gadā. Saskaņā ar 1809. gada Fredrikshamnas miera līgumu Zviedrija zaudēja Somiju un Ālandu salas, arhipelāgs kļuva par Somijas daļu — Krievijas impērijas provinci. Lai nostiprinātos sagrābtajās teritorijās, krievi pēc divdesmit gadiem uzbūvēja Bomarsundas cietoksni, taču miers nebija ilgs. 1854. gadā Krimas kara laikā cietoksnis kapitulēja Britānijas un Francijas kara flotei.

Miera sarunās divus gadus vēlāk Ālandu salas pirmoreiz tika pasludinātas par demilitarizētu joslu. Tas deva iespēju nodarboties ar brīvo tirdzniecību, tādēļ vietējie iedzīvotāji strauji pievērsās jūrābraukšanai un kuģubūvei. Gandrīz visi zemnieki bija daļēji kuģīpašnieki vai arī kļuva par jūrniekiem, veicot garas distances un izmantojot pašizgatavotas jūras kartes. Kuģošana zemniekiem palīdzēja nodrošināt iztiku grūtos laikos un tādēļ ālandieši kļuva par izveicīgiem jūrniekiem.

Negaidot arī mēs kļūstam liecinieki tam, kā šodien salās glabā piemiņu par tiem aizgājušajiem laikiem. 240 jūdžu garais ceļš no Rīgas līdz arhipelāgam paiet ātri un pēc divām diennaktīm, saulei sildot un spirgtam vējam pūšot, tuvojamies Mariehamnai — Ālandu administratīvajam centram. Kad Normunds ir sagatavojies uzfilmēt iebraukšanu Ālandu salu līčos, aiz katra līkumotā fārvatera pagrieziena, gluži kā uz televīzijas pasūtījumu, pretim pa vienam vai vairākiem, ar burām vai motoru, nāk šoneri, kopskaitā ap trīsdesmit. Burinieki bija ar Ālandu, Somijas, Zviedrijas un Dānijas karogiem, to apkalpes galvenokārt vīri sirmām galvām un jaunieši. Kapteinis Raminš starp tiem atpazīst Mariehamnā 1987.—1989. gadā uzbūvēto šoneri *«Albanus»*, kurš viesojies arī Latvijas Jahtklubā Lielupē. Var redzēt, ka pārsvarā šie nelielie kuģi kursējuši tepat Baltijas jūrā, pārvadājot zivis, graudus, lietaskokus. Tie nevar un nekad nav mēģinājuši sacensties krāšņumā un varenumā ar okeāna trīs un četru mastu barkām, bet mēs, *«Polaris»* komanda, esam vienisprātis, ka šiem šoneriem ir savs neatkārtojams skaistums, ka labprāt kādreiz dotos jūrā ar kādu no tiem. Varbūt tepat Latvijā pa spēkam uzbūvēt tādu?

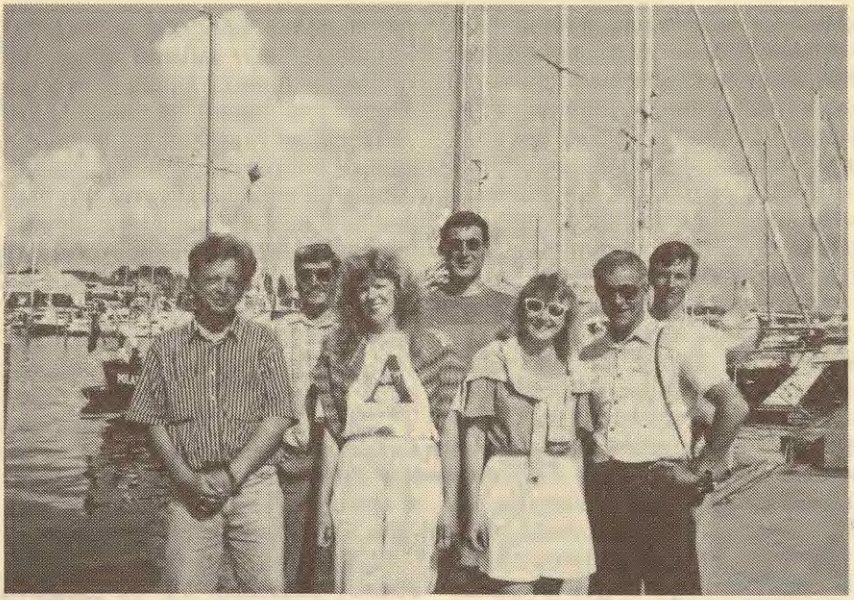
Pēcpusdienā pietauvojamies Ma-

Ālandu salas

riehamnas Austrumu ostas viesu stāvvietā. Muitnieki un robežsargi uz sevi neliek gaidīt, un jau pēc pārdesmit minūtēm varam doties apskatīt pilsētu. Pa ceļam pie jahtkluba dežuranta nokārtojam maksu par stāvvietu — 75 somu markas par diennakti. Kopā ar pie jahtas piekarināmu kvīti saņemam arī zīmīti, uz kuras fiksēts šodienas kods tualetes un dušas telpu durvju šifratslēgai. Šifrs tiek mainīts četros pēcpusdienā — tātad rīt ap šo laiku vai nu jāpiemaksā vai jādodas tālāk.

1861. gadā cars Aleksandrs II arhipelāga dienviddaļā, vistuvāk atklātai jūrai, nodibināja pilsētu un par godu savai laulātajai draudzenei Marijai Aleksandrovnai nosauca to par Mariehamnu. Ja sākotnēji pilsētai bija nozīme kā svarīgai tirdzniecības ostai, tad kopš 19. gadsimta beigām tā sāka veidoties par atpūtas vietu, kā tāda arī vairāk pazīstamā šodien. No arhipelāga 24 000 pastāvīgo iedzīvotāju Mariehamnā dzīvo 1000. Pilsēta izvietojusies apmēram desmit kvartālu platumā starp Austrumu un Rietumu ostām, apbūvēta galvenokārt divun trīsstāvu ēkām, augstākas ir tikai Ālandu parlamenta un Jūrniecības koledžas celtnes.

Pie parlamenta ēkas puķudobē ziedu raksts veido Mariehamnas ģerboni — zeltītu enkuru uz jūras fona. Ālandu parlamenta pirmās vēlēšanas notika 1922. gadā, bet tā izveidošanai ir sava priekšvēsture. Pēc tam, kad Somija 1917. gada decembrī pasludināja savu neatkarību, ālandieši paziņoja par savu vēlēša-

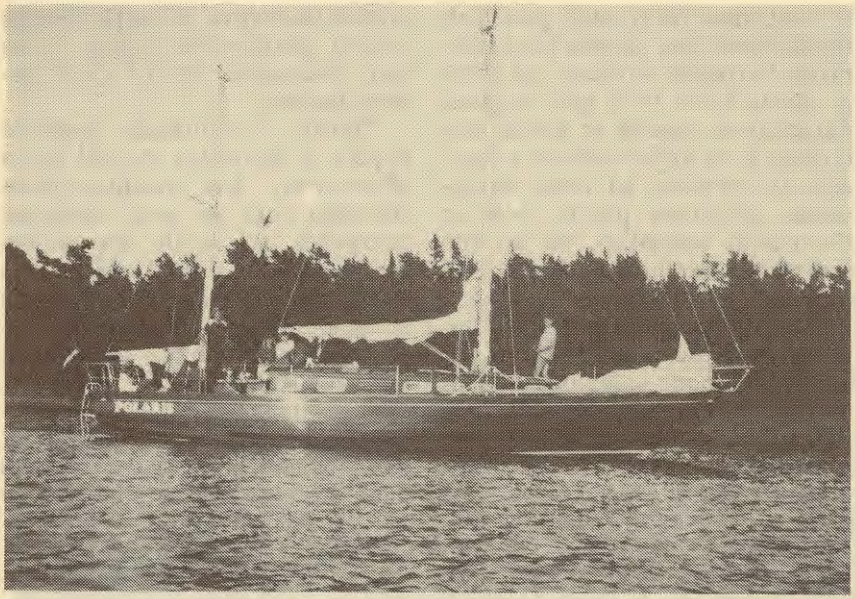


Jahtas «*Polaris*» komanda. No kreisās: N. Smaļinskis, G. Purviņš, M. Kalmane, P. Naglis, I. Leiškalne, kapteinis J. Ramiņš, U. Kalmanis

nos atkalapvienoties ar Zviedriju. Tam Somija negribēja piekrist un piedāvāja autonomijas aktu, ko ālandieši tobrīd nepieņēma. Ņemot vērā tā starptautisko raksturu, Ālandu salu jautājumu 1921. gada jūnijā izskatīja jau izveidotā Nāciju Līga, kura nolēma, ka Somijai jāsaņem suverenitāte pār Ālandu salām. Savukārt Somijai, noslēdzot speciālu līgumu ar Zviedriju, jāgarantē ālandiešu tiesības uz zviedru valodu, kultūru un paražām. Ālandu parlaments jeb landstings uz savu pirmo plenārsēdi sanāca 1922. gada 9. jūnijā, un šis datums tagad tiek svinēts kā Ālandu Autonomijas diena.

Šobrīd 30 parlamentārieši ir pārstāvji no centristu, liberāļu, mēreno, sociāldemokrātu, neatkarīgo un zaļo grupējumiem, kuri ir pilnīgi neatkarīgi no partijām ārpus Ālandu salām. Parlamentam ir tiesības izdot likumus izglītības, kultūras, veselības aizsardzības, vietējās administrācijas, iekšējo sakaru, policijas un rūpniecības veicināšanas jautājumos. Tā kā neesam deputāti, bet tūristi, turpinām apskatīt pilsētu.

Viena no centrālajām ielām atvēlēta tikai gājējiem, tur izvietojušies daudzi veikali, kafejnīcas un ielu kioski. Ļoti daudz velosipēdistu, to var saprast, Skandināvijā tas nepārsteidz. Izbrīnu rada kas cits — jau pirmajā dienā saskaitām gandrīz duci amerikāņu «sapņu vāģu» — šie platie piecdesmito un sešdesmito gadu limuzīni izskatās pavisam neparasti uz nelielo koka namiņu fona. Tā arī paliekam neizpratnē, vai tos izklaidei īrē atbraukušie tūristi vai tas ir vietējo jauniešu stils. Sastopam arī trīs īstus rokerus melnās ādas jakās uz «*Harley Davidson*» motocikliem,



Jahta «*Polaris*» pie kādas neapdzīvotās Ālandu saliņas

kuru priekšējās dakšas izstieptas vismaz metru uz priekšu. Salīdzinājumā ar šiem milzīgajiem tēvaiņiem Rīgas centrā redzētie jaunekļi nošļukušajās treniņbiksēs un kvadrātveida ģīmjiem liekas kā rātni pionieri. Kad rokeri piestartē «moču» un aizrūcina tālāk, šķiet, ka iestājies nedabīgs klusums.

Pa ceļam uz Rietumu ostu kādā klusākā ielā izvietojušies vairāku valstu konsulāti. Bet tikai vienai no ēkām apkārt gandrīz divmetrīgs metāla stieņu žogs, mastā — Krievijas karogs. Spriežam, ka šeit jau nu gan diplomāti diezin vai ir pārstrādājušies, bet varbūt «mūžīgās intereses» ir tās, kas liek atgādināt par savu klātbūtni. Gabaliņu tālāk ir pilsētas lielākā baznīca. Tā ir atvērta, un mēs ejam iekšā. Kluss, atturīgs skaistums, par to, ka apkārt jūra, atgādina griestos iekārtais burinieka modelis. Uz nākošā stūra tūristu informācijas birojs un prāmju līnijas «*Birka Line*» birojs. Pie ieejas birojā plakāts, kurā starp citiem maršrutiem norādīts, ka kompānijas kuģi kursē arī uz Rīgu. Jā, patiesi, «*Birka Princess*» pērn atveda tūristus arī pie mums.

Pa klusajām vasarnīcu un privātmāju ieliņām nogriežamies uz pludmali blakus Austrumu ostai. Tā ir mazliet neparasta. Asfaltēta celiņa galā metāla vārtiņi un zīme, ka suņiem un velosipēdistiem šeit ieeja liegta. Tas kļūst saprotams, kad redzam, ka pa pludmali brīvi pastaigājas gulbji, dažādas dekoratīvas vistiņas, turpat netālu klaiņo daži pāvi. Neparasti, bet varbūt tieši tā vajag bērnus iepazīstināt ar putniem, kuru šeit ir daudz, lai paaugušies viņi putniem neapgrieztu kaklus, kā tas notiek pie mums.

Austrumu ostas otrā galā liels būvlaukums. Šeit turpina būvēt trīsmastu burinieku *«Linden»*, ko svinīgi ielaida ūdenī 1992. gada augustā. Mariehamna lepojas ar šobrīd darbojošos koka kuģu būvētavu un piedāvā to tūristiem kā vienu no apskates objektiem pilsētā. Mēs ar Normundu nolemjam, ka no rīta dosimies aprunāties ar būvētājiem un uzfilmēt kādu sižetu.

Vakarpusē iepretim jahtu stāvvietai izvietojies mazs tirdziņš, kur var nopirkt ogas, suvenīrus, bet pāri visam — kūpinātu zivju smarža. Tai nevaram pretoties un, lai gan zivis ir dārgas, nopērkam kādu puskilogramu. Izvēle ir pareiza, zivis kopā ar Rīgas alu garšo brīnišķīgi! Pēc vakariņām un dušas aizejam līdz jahtkluba restorānam. Galdiņi ir gan iekšējā zālē, gan ārā uz terases. Uz nelielas estrādes iepretim āra terasei kāda grupa spēlē vecās, labās septiņdesmito gadu dziesmas, mazā deju placītī šūpojas daži pāri. Pamazām pārņem tāds patīkams atvaļinājuma nogurums. Savā starpā runājam — jā, tādai vajadzētu ar laiku izskatīties Jūrmalai! Pēc cik gadiem tas notiks?

Nākošās dienas rītā Pēteris uzcep brīnum garšīgas pankūkas, ar to arī iekrītam. Kad esam gana mielojušies un izrāpjamies uz klāja, burinieks *«Linden»* jau ir pazudis. Sižeta televīzijai nebūs, un, mazliet vīlušies, dodamies uz Mariehamnas Kuģniecības muzeju. Muzeja ēka izvietojusies pakalnē starp Jūrniecības koledžu un Rietumu ostu. Blakus muzejam apmēram desmit metru gara kārts, kurā sakārti no krāsainām lentēm pīti veidojumi, kas atgādina mūsu puzurus. Jau vakar tādus, tikai mazākus, ievērojām pie daudzu privātmāju durvīm un balkoniem. Tā ir viena no Vasarsvētku tradīcijām. Muzejā ir kuģu modeļi, priekšvadņu figūras, stūres rati, dokumenti, kā arī citas vēstures liecības.

Tūristu iecienītākais apskates objekts ir četrmastu tērauda barka *«Pommern»*, kas noenkurojusies Rietumu ostā un savā varenumā neatpaliek no netālu stāvošajiem milzu *«Viking Line»* un *«Silja Line»* prāmjiem. *«Pommern»* ir vienīgais savas klases burinieks, kas saglabājies bez pārbūves no 1903. gada, kad tika nolaists ūdenī Glāzgovā. Pirmais burinieks bija vācu kuģniecības kompānijai «J. Reid & Co.». 1923. gadā kuģīpašnieks Gustavs Eriksons par 3750 sterliņu mārciņām nopirka *«Pommern»* no Grieķijas, kur tas bija nonācis kā I pasaules kara trofeja. Kapteiņa Eriksona ģimene 1952. gadā uzdāvināja burinieku Mariehamnas pilsētai, lai kuģis tiktu saglabāts kā muzejs. Apmeklētāji var apskatīt ne tikai barkas klāju, bet arī kajītes un tilpnes. Staigājot pa kuģi un apbrīnojot tā grandiozos izmērus — garums 310 pēdu, grotmasta augstums 160 pēdu —, liekas neticami, ka visu milzīgo darba apjomu uz burinieka veica tikai 26—27 vīru komanda. Tāpat kā pārējie Eriksona kuģi, *«Pommern»* pārvadāja kviešus no Austrālijas uz Angliju, vidēji 49 000 maisu vienā reisā. Pastāvēja neoficiālas sacīkstes to kuģu starpā, kas veica šo ceļu, kuru sauca par Graudu Reisu. Ātruma rekordu 1933. gadā uzstādīja burinieks *«Parma»* — 83 dienas. *«Pommern»* visātrāk šo ceļu veica 94 dienās 1936. gadā, turklāt šī barka bija pazīstama ar savām labajām gaitas īpašībām pie vāja vēja.

Lai kuģa apskate būtu interesantāka bērniem, gids ir meitene, kura atgādina Pepiju Garzeķi. Viņai uz

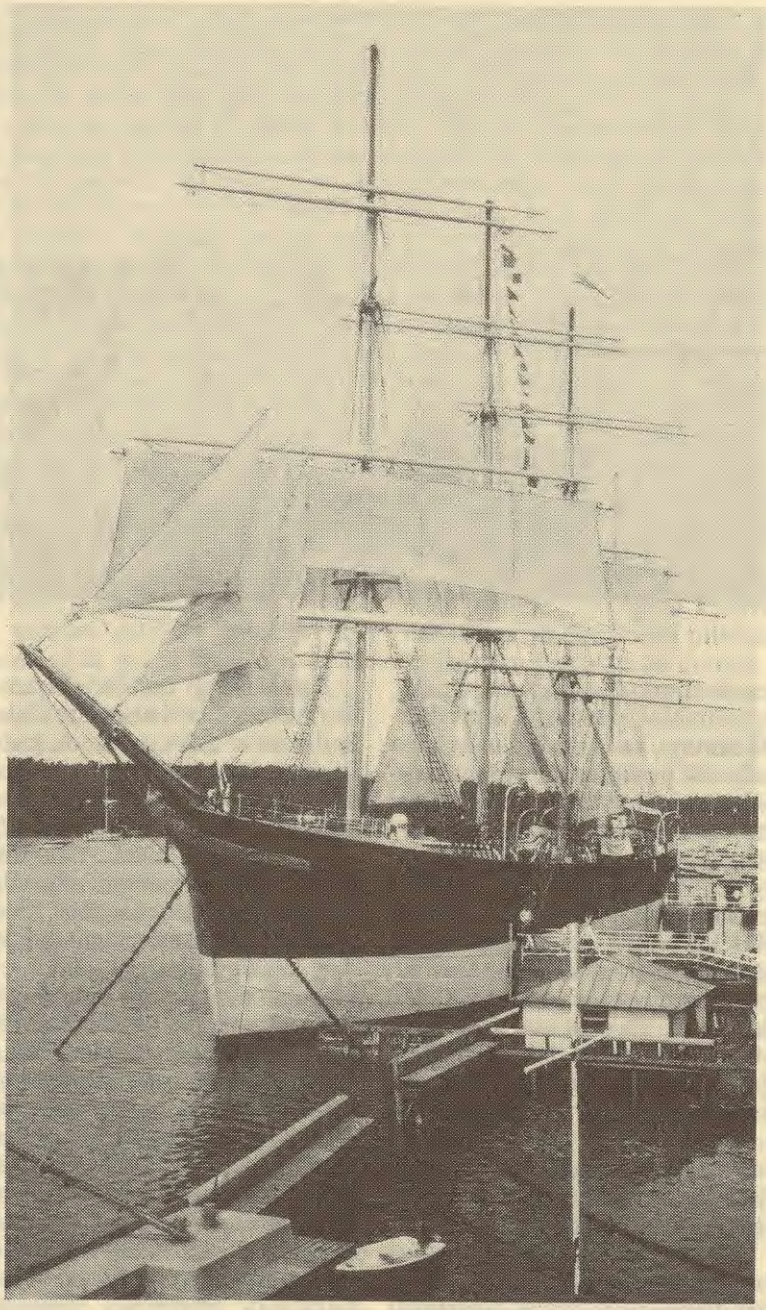
Mariehamnas jahtu ostā

pleca piestiprināts lupatu papagailis, pār aci melns pārsējs. Esam liecinieki skatam, kad viņa bērnu pulciņa ielenkumā paceļ mastā pirātu karogu «Jautrais Rodžers». Bērni spiedz aiz sajūsmas, un ir skaidrs, ka šī ekskursija viņiem ilgi paliks atmiņā. Izstaigājam kuģi krustu šķērsu. Normunds aizrautīgi filmē. Nokāpjot no burinieka krastā, esam vienisprātis, ka šis bija aizraujošākais pārdzīvojums, uzturoties Mariehamnā.

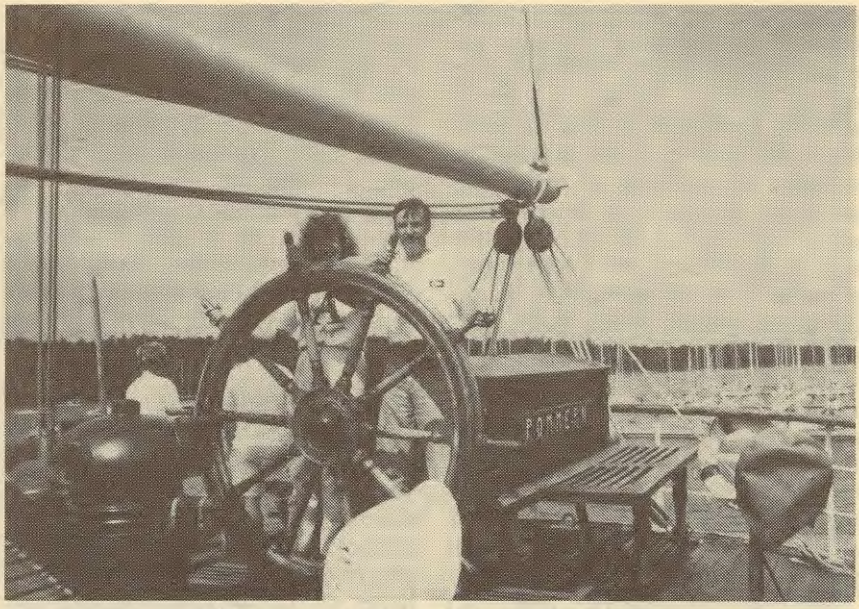
Vērojam, kā ostu atstāj kāds no lielajiem prāmjiem. No tā augšējā klāja, protams, paveras pavisam cita Ālandu arhipelāga panorāma. Varbūt nākošreiz šeit tiešām vērts atbraukt ar prāmi? *«Viking Line»* un *«Silja Line»* kursē pa maršrutu Stokholma — Mariehamna — Turku, tālākajā ceļā arhipelāgā mēs šos prāmjus sastopam vairākas reizes katru dienu, tikai laikus jāpamanās pamukt malā.

Ērtākais ceļš no Mariehamnas uz Turku ved caur Lemstrema kanālu. Satiksme ir dzīva, un brīdī, kad tiek izgriezts kanāla tilts, esam kolonnā, kur ir vairāk par desmit jahtām un kuteriem. Braucamie ir visdažādākie — nelielas laivas ar piekarināmu motoru un moderni kuteri, bet sarkankoka *«Polaris»* šajā flotē izskatās pietiekami cienījama jahta. Aiz kanāla šķiet, ka jahta iet pa ezeru — cik tālu acs redz, apkārt ir salas. To ir tik daudz, ka atklātu jūru nemaz neredz. Uz lielākajām no tām ūdens malā atpūtas mājas, laivu piestātnes. Smejamies, ka gadījumā, ja nebūtu karšu un navigācijas zīmju, šeit jūras meklējumos varētu maldīties, līdz beidzas pārtika un ūdens.

Kādreiz visa satiksme ar kontinentu bija ar laivām pāri jūrai. Ja laiks bija nelabvēlīgs, došanās uz baznīcu vai pie ārsta bija riskants



Barka «*Pommern*» Mariehamnas Rietumu ostā



M. Kalmane un U. Kalmanis pie «*Pommern*» stūres

piedzīvojums. Gadalaikos, kad ledus bija pārāk biezs, lai brauktu ar laivu, bet pārāk plāns, lai ietu kājām, cilvēki uz ilgu laiku palika izolēti. Kāds nostāsts vēstī, ka vēl pirms 50 gadiem tādā laikā uz vienas no salām nomirusi kāda sieviete. Piederīgie viņu ielikuši uz vairākām nedēļām sālī, gaidot labvēlīgāku laiku, lai pārvestu jūrai un apglabātu baznīcas svētītajā zemē. Bet tas bija kādreiz. Šodien arhipelāgā ir 13 labiekārtotas marīnas (speciālas jahtu un kuteru stāvvietas) un 16 ostas mazajām laivām. Tiesa gan, par stāvvietu jāmaksā, tāpēc pievakarē noenkurojamies pie kādas pārsimt metru garas un platas saliņas.

Jānis aizbrauc makšķerēt ar laiviņu, Pēteris to dara no jahtas, mēs ar Maiju dodamies apskatīt saliņu. Uz tādas vēl neesmu bijis — visa sala sastāv no viena akmens gabala, kas apaudzis kokiem un sūnām. Mētrājos lielas mellenes. Apejam salai apkārt, šur tur ūdens malā atrodam makšķernieku pēdas, tātad zivīm vajadzētu būt. Ne jau velti tūristiem domātie prospekti sola iespējas noķert lašus, līdakas, plaužus, siļķes, foreles, bet — iesaka arī ņemt pavadoņus, kuri zin zivju vietas. Kad atgriežamies uz jahtas, izrādās, ka vīriem šovakar nav veicies, zivju nav. Nekas, veiksies rīt, mierinām sevi un vakariņās uzvāram kartupeļus ar gaļas konserviem. Galvenais, ka ir brīnišķīgs saulriets un visiem labs noskaņojums. Naktī saprotam, ka esam izdarījuši kļūdu, noenkurojot jahtu tik tuvu krastam, jo nav glābiņa no odiem.

Nākošā diena paiet, starp saliņām virzoties uz Turku. Pēcpusdienā sāk nejauki līt un meklējam

patvērumu kādā līcī, jo nav īpaši jāsteidzas un tādā laikā nevienam pie stūres stāvēt netīk. Makšķernieki uzvelk burātāju tērpus un, lietum spītējot, katrs savā laivā dodas meklēt zivis. Jānis tiek par neatlaidību atalgots un atgriežas ar divām pamatīgām līdakām un diviem asariem. Tad atklājas, ka labs zivju tīrītājs ir Normunds, kurš brīvprātīgi piesakās veikt šo darbu. Pa kuģu ceļu ik pa brīdim garām paiet kāds prāmis. Tā pasažieriem lietus lielas neērtības nesagādā, bet viņiem toties iet secen mūsu iespēja noenkuroties katrā vietā, kura iepatīkas. Netālu no mums noenkurojušās vēl vairākas jahtas. Ceptās zivis ir lieliskas. Vienīgi Maija skumst, ka nevar tikt krastā pēc garšīgā somu saldējuma desertam.

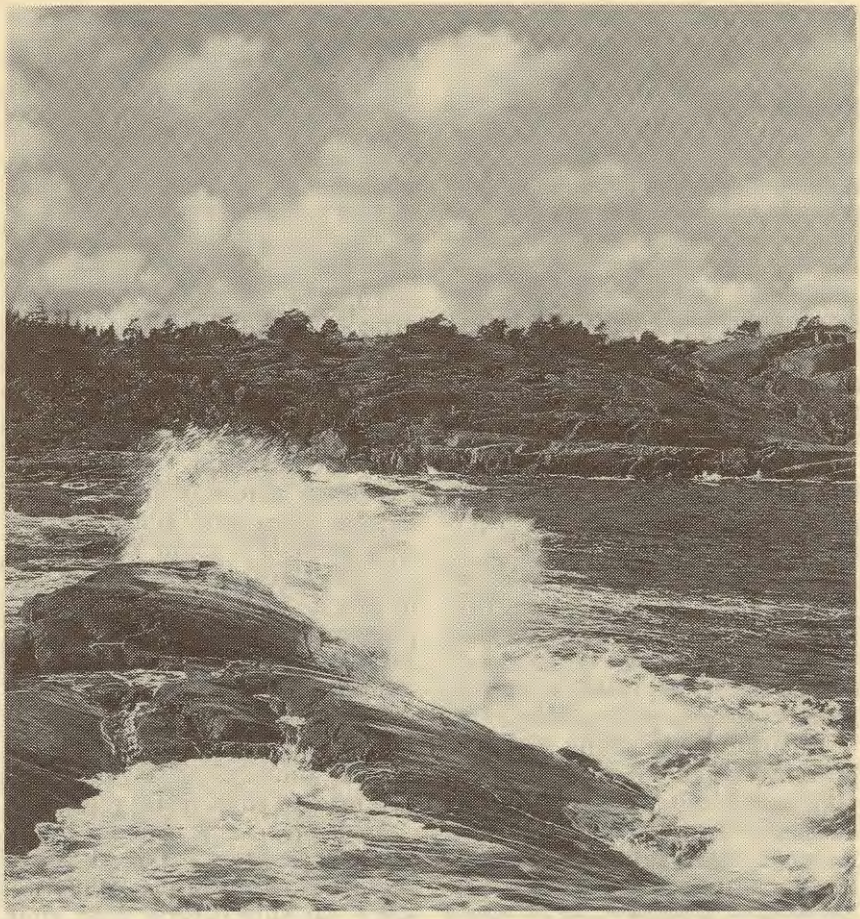
No rīta zivis neķeras, tāpēc ātri vien dodamies tālāk. Laiks ir mainīgs, sardzes vīri bieži maina tērpus. Tuvojoties Turku, ceļš kļūst ar katru brīdi interesantāks, jo fārvātera abās pusēs cita par citu skaistākas savrupmājas, pie kurām piestātnēs lepni kuteri un jahtas. Jahtu stāvvieta ir Auras upē gandrīz pilsētas centrā, maksa 65 markas par diennakti. Vakarā redzam, ka neesam vienīgie baltieši šeit, jo pienāk igauņu jahta «*Minna*». Tā kā no jahtu stāvvietas līdz tiltam uz otru pilsētas daļu ir kāds puskilometrs, tepat upei pāri bez pārtraukuma kursē bezmaksas prāmītis gājējiem un velosipēdistiem. Upes abās pusēs centra virzienā noenkurojušies daudzi veci zvejas kuģi, kas pārveidoti par maziem, mīlīgiem krodziņiem.

Tūlīt pēc pietauvošanās klāt arī policija. Tā kā papīri kārtībā, vizīte ir īsa, bet Jānim liekas, ka varēja iztikt arī bez tās... Beidz līņāt, un steidzamies apskatīt pilsētu.

Jau ieejot upes grīvā, gandrīz blakus prāmju piestātnei redzams varenas viduslaiku pils siluets, tāpēc vispirms dodamies turp. Pils ievērojami cieta 2. pasaules kara laikā, tāpēc joprojām tiek restaurēta. Patlaban apmeklētājiem ir iespējams apskatīt tikai daļu no pils telpām, bet tā ir apskates vērta. Balti apmestas sienas, kurās vietumis atsegta akmens faktūra, nekrāsotu dēļu grīda un sīkrūtotie nedzidra stikla logi rada vienreizēju kopējo noskaņu, kurā interjera sīkumiem vairs nav nozīmes. Apmeklētāju sevišķu interesi izraisa liels pils makets kādā no zālēm. Pils atsegta otrā stāva līmenī, tas ir, izskatās, ka esi nocēlis pils jumtu un ielūkojies iekšā. Maketā visās telpās izvietotas tā laika mēbeles un lietas, starp tām cilvēki kārto darījumus, dzīro, atpūšas un audzina bērnus, radot šodienas skatītājiem pilnīgu priekštatu par seno pagātni. Priekšpilī izvietots jauks krodziņš, tajā neuzkavējamies, jo vēlamies apskatīt pārējo pilsētu.

Turku ir viena no lielākajām Somijas ostām, statistikas dati liecina, ka 1992. gadā pilsētā pa jūras ceļu ieradušies 1 350 000 pasažieru un ostā ienākuši 2627 kuģi. Mūs interesē divi citi kuģi, kas noenkurojušies Auras upē jau sen.

Pirmā bija trīsmastu barka «*Sigyn*», kas nolaista ūdenī tālajā 1887. gadā Gēteborgā. Barka zem zviedru karoga bija Kanādas, Āfrikas un pat Taizemes ostās. 1927. gadā kuģis pārgāja Ālandu salu valdījumā, kursēja tepat Baltijas jūrā. No 1939. gada «*Sigyn*» ir kuģis muzejs, un šobrīd pasaulē vienīgā saglabājusies barka ar koka takelāžu, kas kādreiz šķērsojusi okeānus. Kuģis izskatās skarbs, melnais korpuss un melnie masti drīzāk atgādina pi-



Ālandu salu ainava

rātu nevis miermīlīgu tirdzniecības burinieku.

Turpat blakus — trīsmastu tērauda fregate *«Soumen Joutsen»,* kas būvēta 1902. gadā Francijā. Kādreiz šis kuģis pārvadāja salpetri no Amerikas uz Eiropu. 1930. gadā Somija nopirka fregati kā mācību burinieku, nodēvējot pašreizējā vārdā, kas nozīmē «Somijas gulbis». Atšķirībā no *«Sigyn»* fregate ir pilnīgi pārbūvēta, jo līdz pat 1988. gadam uz tās darbojās jūrskola. Fregate tiešām izskatās balta un cēla kā gulbis, tomēr manai sirdij tuvāks vecais koka *«Sigyn».* Blakus noenkurotie kuģi, kas pārstāv divus dažādus gadsimtus, krasi atšķiras viens no otra, bet tie abi atgādina, cik sens un cienījams šeit ir jūrasbraucēja amats.

Vai nu svētdienas vai lietus dēļ ielās cilvēku nav daudz, veikali slēgti, toties daudzās kafejnīcas un

alus bāri pilni ar apmeklētājiem. Gribētos iedzert kausu alus, taču krodziņos, kuros iegriežamies, priekšā būdīgi un ieskurbuši vīri dūšīgiem alus vēderiem, kuri nezin kāpēc grib ar mums uzsākt sarunas, tāpēc soļojam vien tālāk. Uzkāpjam līdz mākslas muzejam pakalnā, no kura paveras skats uz pilsētas centru. Pie mājas blakus muzejam Ļeņina biste, viņš te reiz apmeties. Uzraksts uz pamatnes vēstī, ka vadoni Turku pilsētai dāvinājusi sadraudzības pilsēta Ļeņingrada. Jā, nav jau centrā, nevienam netraucē, varbūt tāpēc stāv vēl šodien...

Paspējam vēl apmeklēt pilsētas katedrāli. Par Turku dibināšanas gadu uzskata 1229. gadu, tātad pilsēta ir gandrīz tikpat veca kā Rīga. Arī katedrāle būvēta 13. gadsimta pirmajā pusē. Un līdzīgi Māras baznīcai arī Turku katedrāle gadsimtu laikā ir bijusi pilsētas varenākā celtne, vairākkārt pārbūvēta, apkārt tai kādreiz bijis pats pilsētas centrs.

Atpakaļceļā uz jahtu apskatām brīvdabas izstādi — «Kodak» firmas reklāmas akciju Auras krastā. Uz daudziem stendiem piestiprinātas metriem garas fotogrāfiju lentas, kurās amatieri fiksējuši visdažādākos mirkļus pilsētas ritmā no namu fasādēm līdz alus baudītājiem parkā. Atkal sāk līņāt, dodamies atpakaļ uz jahtu, vakariņojam.

Pirmdienas rīts ir saulains, tāpēc šodien Normunds, Maija un es gribam apmeklēt vēl dažus no daudzajiem Turku muzejiem. Ir skaidrs, ka visus muzejus apmeklēt nepaspēsim, tāpēc komponista Jana Sibēliusa, tēlnieka Vaino Altonena muzeju, Automobiļu un Sakaru tehnikas muzeju atstājam citai reizei, mazliet apskatām Bioloģijas muzeju un Aptiekas muzeju, lai ilgāk uzkavētos Amatu muzejā.

Amatu muzejs darbojas no 1940. gada, tā teritorija ir vienīgais Turku koka apbūves kvartāls, kas tāds saglabājies pēc 1827. gadā pilsētu nopostījušā ugunsgrēka. Ja mūsu Brīvdabas muzeja eksponātus bez baznīcām un dzirnavām izvietotu cieši blakus vienu otram, atstājot pa visu šauras ieliņas, tad iegūtu ko līdzīgu šī muzeja izvietojumam. Bet atšķirībā no Brīvdabas muzeja šis dzīvo — darbojas pārtikas un suvenīru veikali, kuros var nopirkt dažus niekus, pasts, no kura tūristi labprāt nosūta skatu kartiņas ar speciālu zīmogu. Bez tam lielākajā daļā no apmēram 30 dažādām darbnīcām noteiktās dienās amatu meistari demonstrē apmeklētājiem savu arodu. Pie ieejas muzejā sienas nišā ievietots «Zelta ābols» — to pilsētai un muzejam 1984. gadā piešķīrusi Starptautiskā tūrisma žurnālistu federācija. Arī mēs esam vienisprātis — muzejs apbalvojumu godam nopelnījis. Cieši blakus muzejam, bet ārpus tā — ļoti jauka kafejnīca, kuras mājīgajās telpās iestiprināmies pirms tālākā ceļa.

Dodamies uz Kuģniecības muzeju, kas izvietots Turku Akadēmijas bijušās observatorijas telpās pakalnā, no kura paveras plašs skats uz pilsētu. Ir redzētas bagātas ekspozīcijas, bet šī muzeja eksponāti ļauj gūt priekšstatu par Turku tirdznieciskajiem sakariem daudzu gadsimtu gaitā un to, kā, attīstoties kuģniecībai un kuģu būvei, tām līdzi izauga pilsēta. Vienā zālē savākta arī astronomijas mērinstrumentu kolekcija. Blakus observatorijai pakalnā uzstādīts 75 mm lielgabals ar uzrakstu, ka ar to aizstāvēta pilsēta 2. pasaules kara laikā. Laikam taču pret to pašu armiju, kas nāca no vēlākās sadraudzības pilsētas puses...

Turku pavadītais laiks ir bijis iespaidiem bagāts, Normunds uzfilmējis vairākus sižetus un spriež, ka vienam «Ahoi!» raidījumam to pat būs par daudz. Bet nu laiks doties uz Helsinkiem. Kad izejam ārpus pilsētas, uznāk milzīgas lietusgāzes, bet tas mūs vairs neuztrauc, esam savā ierastajā stihijā. Spriežam, ka *«Viking Line»* prāmja, kurš tobrīd paiet mums garām, pasažieri gan dabūs trūkties, kad pēc pusstundas kāps krastā. Laiks kļūst arvien sliktāks un mūsu brauciens nav garš. Kādu brīdi sūri kreicējam, cīnoties ar viļņiem un vēju, tad sameklējam aizvēju aiz kādas no daudzajām saliņām.

Nākošā diena ir mierīgāka, dodamies tālāk. Jahtu un kuteru arī šajā ceļā ir bez skaita, liela daļa iet cauri saliņu labirintam pa īsāko ceļu. Mēs to nevaram atļauties, jo nav karšu. Tas joprojām ir Ālandu arhipelāgs, starp kura salām un akmeņu kaudzēm burājot, mums paiet visa diena. Pēcpusdienā Jānis izvēlas kādas apdzīvotas salas skaistu līcīti, un mēs noenkurojamies. Jānis, Iveta un Pēteris dodas makšķerēt, jo nevar samierināties, ka līdz šim ķēries tikai vienreiz. Mēs pārējie izceļamies krastā un nolemjam izpētīt salu sīkāk. Lai gan katrā skaistākā pakalnā, nogāzē vai pie ūdens kāda vasaras mājiņa, meži pilni ar lielām mellenēm. Našķojamies paši un vēl salasām vakara ķīselim. Izejot no meža, ceļu krustojumā maziņš kiosks un Maija tiek pie saldējuma. Savukārt alus ir tikai viena kārba uz mums trīs vīriem, tāpēc mums un Maijai ir dažādi viedokļi par šejienes servisa līmeni. Apkārt miers un klusums, sakoptas mājiņas un dārzi.

Ir skaists vakars, un mazliet žēl, ka pēc pāris dienām mūsu ceļojums jau beigsies. Bet varbūt tā arī ir labāk, jo neesam paguvuši viens otram apnikt, kā tas nereti notiek garākos braucienos.

Kad trešdienas pēcpusdienā esam pagājuši garām Hanko pilsētai, notiek incidents, kas krietni sabojā ceļojuma iespaidus. Mūs panāk militāristu motorlaiva, nofotografē jahtu un vēlas to pārmeklēt. Jautā, kur ir mūsu akvalangi, jo mēs esot militārā rajonā, un viņi novērojuši, ka mēs šeit esam niruši. Esam šokēti par šo absurdo apgalvojumu un neslēpjam to. Militāristi ātri apskata jahtu, papīrus un atvadoties uzdāvina Somijas ūdeņu militāro zonu kartes. Uz Jāņa sašutuma pilno jautājumu, kas salabos militāristu nolauzto jahtas gaitas uguns lukturi, patruļas vecākais nevērīgi dod padomu aptīt ar līmlenti. Nonākam pie divām atziņām. Pirmā — militāristi ir vienlīdz bezkaunīgi visās valstīs. Otrā — lūk, kādu lāča pakalpojumu var izdarīt viena jahta pārējiem savas valsts burātājiem! Tieši Hanko ostā pirms gada jahta *«Turaida»* izsēdināja nelegāli atvestos kurdu bēgļus.

Ceļš no Hanko līdz Helsinkiem vairs nav ne interesants, ne jauns. Somijas galvaspilsēta mūsu burātājiem ir labi zināma, arī *«Polaris»* šeit bijis pirms trim gadiem. Jānis secina, ka kopš tā laika arī šeit dzīve kļuvusi dārgāka. Ja agrāk no saliņas, uz kuras izvietojies Nīlandes jahtklubs, uz krastu ar mazu kuģīti pārcēla par velti, tad tagad ieviesta interesanta maksa. Uz pilsētu pārceļ par velti, bet atpakaļ uz klubu var tikt par 10 markām. Loģiski, jo varbūt burātājs, kurš šeit ieradies, vēl nav paguvis iemainīt somu markas, lai samaksātu pārcēlājam.

Pusnaktī dodamies uz Tallinu, kur nākamās dienas pēcpusdienā

ierodas arī «*Polaris*» otrā komanda. Mēs atvadāmies, lai pēc trim nedēļām kopīgi noskatītos raidījumu «Ahoi!». Tad arī uzzinām, ka atpakaļceļā gan lietus, gan zivju bijis krietni vairāk. Bet Mariehamnā pa to laiku sezona jau beigusies, jahtu osta pustukša. Un vēl pēc dažām nedēļām sāk kursēt kuģis no Rīgas uz Mariehamnu. Tad arī «*Polaris*» burātāji var salīdzināt. Katram no mums brauciens izmaksāja 15 latu un 15 dolāru, turpretī reiss ar «*Mariju Jermolovu*» uz Mariehamnu un atpakaļ — 130 dolāru. Vējš joprojām nemaksā neko, tikai prasa vairāk darba un dāvā vairāk skaistu mirkļu.

1993. gada septembrī

Uģis Kalmanis

RĪGAS VĒSTURES
UN KUĢNIECĪBAS MUZEJS
Palasta ielā 4
Rīgā, LV-1957
Tel. 211358, 224091

LAIKRAKSTA «JŪRAS VĒSTIS»
REDAKCIJA
a/k 44 Preses namā
Balasta dambī 3
Rīgā, LV-1081
Tel. 467523

OSKARU STALTU PIEMINOT

(1904.1.XI Kolkasragā — 1992.15.XI Rīgā)

Nu jau otrais gads, kopš atstājām Oskaru Meža kapu smilšu kalniņā. Varens bija vīrs, pilnīgi atbilstošs sava uzvārda latviskajam skanējumam. Tāds viņš palika gandrīz vai līdz pašām sava mūža beigām, un tāds viņš saglabāsies arī mūsu atmiņā.

Pasvešākie publiskās sanākšanās viņu cits citam čukstus rādīja kā lībiešu ķēniņu, tuvākie zinaja, ka gluži ķēniņš jau nu Oskars nav, bet liels lībiešu labietis un patriarhs gan. Nācis no senas un stipras Kurzemes lībiešu dzimtas, viņš palika lībietis visus sev atvēlētos 88 gadus. Puse no tiem Oskaram bija jānodzīvo zem varas, kas uz latviešiem skatījās kā uz iznīcībai nolemtu tautu, bet lībiešus jeb līvus pieskaitīja jau sen izmirušiem, tātad vispār vērā neņemamiem. Bet Oskars pierādīja, ka viņš ir līvs, un piespieda arī toreizējos varas vīrus to atzīt, kaut vai ar tautības ierakstu pasē.

Lībieši ir jūras tauta, un Oskars Stalts bija jūrnieks. No 15 gadu vecuma uz kuģiem braucis, bijis matrozis uz buriniekiem, vēlāk uz tvaikoņiem tālos braucienos. 30. gados uzsācis mācības K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Veicies labi, taču pastarpām bijis jābrauc jūrā skolas naudu pelnīt. Gājis visādi. Šuvis avārijas zēģeli bez dzenskrūves palikušam tvaikonim, kuru vētra nesusi uz Norvēģijas krasta klintīm. Piedalījies mūsu jūrniecības vēsturei visai nozīmīgā notikumā — bijis bocmanis uz motorkuģa «*Hercogs Jēkabs*» tā pirmajā braucienā uz Ameriku 1939. gadā.

Apliecību par jūrskolas beigšanu Oskars saņem tikai 1941. gada pavasarī. Kapteiņa tiltiņa vietā viņš nonāk frontē — artilēristos. Un, lai gan jūrnieks cīnījies «pareizajā pusē», padomju vara tam vairs jūrā braukt neļauj...

Oskars Stalts bija nepārspējams stāstnieks, kurš neturēja sava talanta sveci zem pūra. Daudz kas no viņa piedzīvojumiem pasaules jūrās un ostās, par laimi, saglabājies ierakstos.

Oskars nerunāja, lai piesaistītu sev uzmanību; viņš runāja, lai pārliecinātu mūs, latviešus un lībiešus, meklēt ceļu atpakaļ uz jūru. Atceros Oskaru Staltu blakus Egonam Līvam. Abi sludināja par mūsu jūrniecībai nodarītajām pārestībām un mudināja tās labot. Domāju, ka arī mūsu atmiņās šiem abiem stiegrajiem jūras vīriem, rakstniekam un jūrniekam, jāstāv blakus.

Arvis Pope

ĪSZIŅAS

1992. gada pēdējais ceturksnis

Mākslinieks marīnists Aleksandrs Zviedrs zvejniecības paju sabiedrībai «Engure» dāvājis 50 gleznu — kā savu ieguldījumu Jūras muzejam, ko iecerēts izveidot kādreizējās Engures jūrskolas ēkā.

* * *

15. oktobrī dibināta Latvijas Kuģniecības veterānu biedrība «Enkurs».

* * *

29. oktobrī 35 gadu darba jubileju atzīmēja Latvijas Kuģniecības Jūrnieku centrs — atpūtas komplekss, kurā strādā ap pusotra simta darbinieku un kas jūrniekiem sniedz daudzveidīgu atpūtas un brīvā laika izmantošanas programmu.

* * *

Ar aizsardzības spēku komandiera D. Turlā pavēli apstiprināts «Nolikums par Jūras spēku kuģu reģistru». Visus kuģus, kurus izmanto aizsardzības spēku struktūrās, reģistrēs vienīgi Jūras spēku štābā.

* * *

Latvijas floti papildinājis jauns tankkuģis *«Gaida»*. Šo 1991. gadā Japānā būvēto, visaugstākajiem standartiem atbilstošo kuģi savā īpašumā ieguvusi Latvijas Kuģniecība.

* * *

1. decembrī sākās iesaukums obligātajā karadienestā Jūras spēkos.

* * *

5. decembrī notika Latvijas Jūrniecības savienības (LJS) 4. kopsapulce. Valdes pārskata ziņojumu par Latvijas Jūrniecības savienības darbību 1992. gadā nolasīja valdes priekšsēdētājs Gunārs Šteinerts. Valdes vārdā viņš kopsaulces izvērtēšanai piedāvāja saskaņā ar LR likumu «Par sabiedriskajām organizācijām un to apvienībām» izstrādāto LJS jauno statūtu projektu. Statūtos, ko pieņēma pilnsapulce, noteikts, ka LJS ir sabiedriska organizācija (nevis sabiedriski politiska kā līdz šim), kas ar saviem kandidātiem piedalās Saeimas un pašvaldību vēlēšanās. Jaunajos statūtos paredzēts, ka Jūrniecības savienība izstrādā un iesniedz Saeimā likumdošanas aktu projektus par kuģniecības, zvejniecības, jūras vides aizsardzības, ostu darbības un attīstības, kā arī nozares darbinieku sociālās aizsardzības jautājumiem. Valdes priekšsēdētāju turpmāk ievēl kopsapulce nevis valde.

Viens no galvenajiem kopsapulcē iztirzātajiem jautājumiem bija LJS piedalīšanās Saeimas vēlēšanās. Valde piedāvāja divus variantus: 1) LJS vēlēšanās piedalās patstāvīgi ar savu programmu un saviem kandidātiem, 2) LJS atbalsta kāda politiska grupējuma platformu un kopā ar to izvirza savus kandidātus. Kopsapulce par racionālāku atzina otro variantu. Viedokļu sadursmi izraisīja Zvejniecības savienības ieceres startēt vēlēšanās, nemeklējot sasaisti ar Jūrniecības savienību.

Informācijas un viedokļu apmaiņa izvērsās arī jautājumos par jūrnieku apmācīšanu un darbā iekārtošanu, par algām un nodokļiem, flotes reģistrēšanu zem ārvalstu karogiem, demilitarizāciju un ar to saistītām problēmām, kā arī par uzņēmējsabiedrību attīstību un privatizācijas norisēm.

Kopsapulce pieņēma šādus lēmumus:

1. LJS uzskata par iespējamu piedalīties 1993. gada Saeimas vēlēšanās.

2. LJS kopsapulce uzdod valdei nodibināt Latvijas jūrniecības uzņēmējdarbības atbalsta grupu.

3. LJS uzskata par neiespējamu, slēdzot starpvalstu līgumus ar Krievijas Federāciju par tās karaspēka izvešanu, paredzēt iespēju tās flotei izmantot Latvijas ūdeņus militārai apmācībai.

4. LJS uzskata par neiespējamu, pārņemot Krievijas armijas objektus Latvijas Republikas īpašumā un pārvaldē, paredzēt šajos uzņēmumos Krievijas fizisko un juridisko personu īpašuma daļu.

5. LJS iestājas par 80. panta izslēgšanu no LR Krimināl̦kodeksa, kas paredz kuģa kapteiņa krimināl̦atbildību par kuģa avārijām, kā arī līdzīgu tiesisko normu iekļaušanu jaunajos likumprojektos.

6. LJS aicina visus Latvijas jūrniecības uzņēmumus, privātpersonas un visu sabiedrību atbalstīt Latvijas Jūrniecības fondu un Latvijas Jūrniecības savienību ar saviem līdzekļiem.

Kopsapulce ievēlēja plašu valdi, par tās locekļiem kļuva Arnis Akmeņlauks, Mārcis Alders, Jānis Bērziņš, Arkādijs Bogdans, Aivars Boja, Andrejs Dandzbergs, Miķelis Elsbergs, Andris Jurdžs, Velta Kalnakārkle, Vilnis Keris, Kārlis Kramens, Juris Krivojs, Harijs Līdaks, Uģis Magonis, Māris Mertens, Maija Migla, Aivars Muravskis, Dzintars Ozoliņš, Kārlis Svilpis, Aleksandrs Ugainis, Kaspars Veidemanis, Antons Vjaters, Kārlis Zakss, Viktors Zelbers. Par līdzpriekšsēdētājiem ievēlēti valdes locekļi Vladimirs Einiņš, Ivars Ross un Bruno Zeiliņš, par atbildīgo sekretāru — Laimonis Plīrums.

Ceturto reizi pēc kārtas par valdes priekšsēdētāju kopsapulce ievēlēja Gunāru Šteinertu.

* * *

7. un 8. decembrī Latvijas Kultūras fonda Kamīnzālē notika tradicionālie Krišjāņa Valdemāra piemiņai veltītie zinātniskie lasījumi, ko organizēja Jūrniecības vēstures kopa un Latvijas zinātnieku savienības asociācija «Latvija un latvieši pasaulē».

* * *

17. decembrī Tallinā notika Baltijas Valstu Jūras spēku vadītāju apspriede, kurā noslēdza savstarpējās sadarbības un palīdzības līgumu.

* * *

31. decembrī noslēdzās valsts valodas atestācijas termiņš. No 56 jūr-

niecības nozares uzņēmumiem valsts valodas eksāmens bija jākārto 9061 darbiniekam. Sekmīgi to nokārtojuši 3098 darbinieki. Eksāmeni bija kārtojami 3 pakāpju līmeņos. Zemākās pakāpes līmenī bija jākārto 706 personām, sekmīgi nokārtoja — 412, augstākās pakāpes līmenī — 484 darbiniekiem, sekmīgi nokārtoja — 253. Vissliktākie bija vidējās pakāpes rezultāti. Eksāmens bija jāliek 7871 personai, terminā to nokārtoja tikai 2427 darbinieki. Jūras lietu ministrijas atestācijas komisijā eksāmens bija jākārto 105 ministrijas un uzņēmumu vadošajiem darbiniekiem, sekmīgi nokārtoja tikai 34. Ministrijas komisijā atestējās 18 uzņēmumu vadītāji. Sekmīgi eksāmenu nokārtoja tikai 7.

1993. gads

8. janvārī pieņemts LR Ministru Padomes lēmums Nr. 13 par jaunas augstākās mācību iestādes — Latvijas Jūras akadēmijas izveidošanu. Par rektora vietas izpildītāju iecelts docents Jānis Bērziņš.

* * *

14. janvārī LJS valdes sēdē saskaņā ar kopsapulcē pieņemto lēmumu, ka Saeimas vēlēšanās transporta flotes jūrnieki un zvejnieki, kā arī citi nozares darbinieki izies vienoti, konsolidējoties ar kādu viņu interesēm atbilstošu organizāciju, izveidota vēlēšanu koordinācijas grupa, kuras sastāvā ir V. Einiņš, L. Plīrums, V. Keris, A. Muravskis, I. Ross, M. Pesse, I. Burvis un Z. Fogels.

Valde apsprieda arī privatizācijas modeļus un iestājās par to, ka transporta un zvejas flotei, ostām un ar jūrniecību saistītajiem valsts dienestiem nepieciešama vienota pārvalde, kādu arī pārstāv Jūras lietu ministrija.

* * *

Jakubāna un Hānberga bibliotēka laidusi klajā Egona Līva darbu «Rēta lūpas iekšpusē» un «Dienasgrāmata» viensējuma pirmpublicējumu.

* * *

Janvāra vidū Briselē tika parakstīts darba līgums starp Eiropas Kopienu un trim Rietumu firmām par Masterplāna uzsākšanu, kas paredz Latvijas ostu vienotas koncepcijas izstrādāšanu. Šā projekta autores ir vācu firma HPC — *Hamburg Port Consulting*, Nīderlandes firma *Rotterdam Maritime Group* un Beļģijas firma HAECON (Antverpenē).

* * *

Parafēts Zviedrijas un LR starpvaldību līgums par sadarbību zvejniecībā. Parakstīts protokols par zvejas kvotu apmaiņu 1993. gadā, kas paredz, ka Zviedrijas zvejnieki LR ekonomiskajā zonā varēs zvejot 600 tonnu mencu, 30 tonnu lašu un 500 tonnu brētliņu. Latvijas zvejas flote Zviedrijas ekonomiskajā zonā varēs nozvejot 300 tonnu mencu, 20 tonnu lašu un 5000 tonnu siļķu.

* * *

No 22. līdz 31. janvārim Berlīnē notika ikgadējā starptautiskā izstāde *«Grüne Woche»*, kurā pārstāvēta ekoloģiski tīra produkcija. Šai izstādē piedalījās 4 Latvijas zivrūpniecības uzņēmumi — SIA «Carnikava» ar nēģu sortimentu, mazsālītiem lašiem vakuumiepakojumā un konserviem, akciju sabiedrība

«Kursa» ar Baltijas jūrā zvejotu siļķu, brētliņu un lašu izstrādājumiem, Ventspils zivju konservu kombināts ar šprotēm, siļķu rolmopšiem, mazsālītiem lašiem vakuumiepakojumā un zivju čipsiem, kā arī Rojas zivju konservu rūpnīca ar kūpinātu foreļu fileju, prezerviem un zivju konserviem.

* * *

Ar jūras lietu ministra pavēli noteikti nozvejas limiti Latvijas zvejnieku sabiedrībām un uzņēmējiem Baltijas jūrā LR teritoriālajos ūdeņos un ekonomiskajā zonā 1993. gadam.

* * *

28. janvārī Jūras lietu ministrijā parafēts Latvijas un Vācijas starpvaldību līgums par savstarpējām attiecībām kuģošanā, kā arī saskaņots līguma projekts par kuģu klasifikācijas sabiedrības Vācijas Lloyd pilnvarošanu veikt kuģu tehnisko uzraudzību Latvijā.

* * *

Janvāra beigās notika Jūrniecības vēstures kopas piektā kopsapulce. Arī šoreiz par valdes priekšsēdētāju ievēlēts Arvis Pope — viens no kopas dibinātājiem.

* * *

Lai saudzētu mencu krājumus LR Baltijas jūras un Rīgas līča piekrastē, teritoriālajos ūdeņos un ekonomiskajā zonā laikposmā no 1. aprīļa līdz 31. jūlijam noteikts mencu zvejas aizliegums.

* * *

Latvijas Kuģniecība parakstījusi līgumu ar Gdaņskas kuģu būves rūpnīcu par 6 refrižeratoru būvi. Pirmo no tiem kuģubūvētāji solījuši uzbūvēt līdz 1994. gada vasarai.

* * *

Par televīzijas raidījuma «Ahoi!» konkursa uzvarētājiem kļuvuši Ivars Turovskis un Vidis Vēveris. Abiem uzvarētājiem lielā balva — ceļojums ar Māras līnijas kuģi uz Eiropas ostām.

* * *

3. martā Latvija uzņemta par pilntiesīgu dalībvalsti ANO starptautiskajā jūrniecības organizācijā IMO. IMO izstrādā visas starptautiskās konvencijas par kuģu drošību, par jūras vides aizsardzību un par kuģu pārvadājumiem. Latvija tagad ieies starptautiskajā jūrniecības apritē un piedalīsies Eiropas kuģošanas politikas izstrādāšanā.

* * *

6. martā Latvijas TV raidījums «Ahoi!» un tā veidotāji Maija Migla, Arvis Pope un Normunds Smaļinskis svinēja raidījuma gada jubileju.

* * *

12. martā Jūras lietu ministrs Andrejs Dandzbergs pasniedza pirmos 14 jaunā parauga tālbraucēju kapteiņu un 1. klases mehāniķu darba diplomus, kas izstrādāti saskaņā ar 1992. gada 29. decembrī apstiprinātajiem Latvijas Kuģu speciālistu diplomēšanas noteikumiem.

* * *

Aprīļa sākumā Jūrmalā notika Norvēģijas, Somijas, Zviedrijas, Vācijas, Krievijas, Polijas, Lietuvas un Igaunijas jūrnieku arodbiedrību pārstāvju konference, kuras mērķis — koordinēt Baltijas reģiona Jūrnieku arodbiedrību un transporta darbinieku starptautiskās federācijas (ITF) darbību. Latviju šajā konferencē pārstāvēja Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arod-

biedrības priekšsēdētājs I. Pavlovs (16. martā šī organizācija atzīta par ITF pastāvīgo locekli) un Latvijas Ūdens transporta federācijas priekšsēdētājs A. Holodņuks (šī arodbiedrība kļuva par ITF locekli augustā). ITF apvieno vairāk nekā 400 arodbiedrību 100 pasaules valstīs un pārstāv ap 5 miljoniem jūrnieku.

* * *

Līdz 1993. gada 31. decembrim pagarināts valsts valodas eksāmena nokārtošanas termiņš kuģniecībā.

* * *

Latvija, Igaunija un Lietuva uzņemtas par Apvienoto Nāciju Lauksaimniecības un pārtikas organizācijas (FAO) Zvejniecības komisijas dalībvalstīm.

* * *

3. maijā Jūras akadēmijas satversmes sapulce docentu Jāni Bērziņu ievēlēja par Jūras akadēmijas rektoru.

* * *

V Saeimas vēlēšanās dažādos sarakstos balotējās šādi jūrniecības pārstāvji: LR Jūras lietu ministrijas Ārējo ekonomisko sakaru un tirdzniecības departamenta direktors Imants Sarmulis, Liepājas ostas kapteinis Eduards Raits, Mangaļu kuģu remonta rūpnīcas direktors Ivars Ross, Rīgas ostu pārvaldnieks Gunārs Ross, Rīgas Tirdzniecības ostas direktors Juris Krivojs, SIA «Latvijas zvejnieku savienība» priekšsēdētājs Miķelis Pesse, LJS firmas «Hanza» direktors Aivars Muravskis, Latvijas ostu galvenais kapteinis Bruno Zeiliņš, tranzītpārvadājumu firmas «Roko» vadītājs Jānis Kokars, Rīgas ostas loču dienesta vadītājs Modris Šivars, firmas «*Man-Tess*» komercdirektors Gunārs Saltais, LR Jūras lietu ministra vietnieks Andris Ūķis un LR Jūras lietu ministrs Andrejs Dandzbergs. Diemžēl neviens no viņiem nekļuva par Saeimas deputātu.

* * *

Saskaņā ar Latvijas Zivsaimniecības pētniecības institūta izstrādāto zivju audzētavu koncepciju 1993. gadā nepieciešams izaudzēt un ielaist Latvijas ūdenstilpēs 800 000 lašu smoltu (mazuļu, kas spēj patstāvīgi dzīvot jūrā), 120 000 taimiņu smoltu, 2,5 miljonus taimiņu kāpuru, 3 miljonus vimbu vienvasaras mazuļu, 3 miljonus zandartu vienvasaras mazuļu, 2,5 miljonus brekšu vienvasaras mazuļu un 3,5 miljonus nēģu kāpuru.

* * *

Turpinās ārvalstu militāro pārstāvju vizītes Latvijā. Maijā Jūras spēku štābu apmeklējuši pārstāvji no Francijas, ASV, Somijas, Zviedrijas un Izraēlas.

* * *

Laikrakstā «Jūras Vēstis» sācis darboties jauns redaktors — Gints Šīmanis (no 1993. gada 10. numura).

* * *

8. maijā parakstīts Latvijas un ASV līgums «Par zveju pie ASV krastiem».

* * *

22. maijā Daugavas krastmalā līdzās Preses namam tika svinīgi atklāts Rīgas jahtklubs.

* * *

Jūnijā notika ASV rīkotās Baltijas jūras valstu Jūras spēku mācības «*Baltic operation-93*», kurās Latvijas Jūras spēku pārstāvji piedalījās kā novērotāji.

* * *

Tallinā notika Ziemeļu valstu rīkotā apspriede, kurā nodibināja Baltijas zvejniecības sadarbības komiteju (BAFICO). Šai forumā piedalījās zvejniecības administrāciju darbinieki no Dānijas, Zviedrijas, Somijas, Eiropas Kopienas, Polijas un Krievijas, kā arī pārstāvji no Latvijas, Lietuvas un Igaunijas.

* * *

17. jūnijā startēja «Trīsstūra kausa regate» — Latvijas buru sporta reprezentablākās sacensības, kas pirmo reizi notika 1928. gadā, bet pēdējo reizi — 1940. gadā. Šo ilggadējo tradīciju ar Latvijas Kuģniecības, firmas «Hanza» un firmas «*Man-Tess*» atbalstu atjaunoja Latvijas jahtklubs. Sešās dienās burātāji no Rīgas aizkuģoja līdz Rojai, tad Salacgrīvai un beidzot piestāja Lielupes krastā. Par uzvarētāju kļuva jahtas «*Abava*» komanda, kas saņēma ceļojošo Trīsstūra kausu. Sacensību rīkotāji nolēmuši kausa izcīņu rīkot ik gadus un aicināt tajās piedalīties arī citu valstu burātājus.

* * *

30. jūnijā notika atentāts pret Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētāju Jūras lietu ministra vietnieku tālbraucēju kapteini Gunāru Šteinertu. Veicot smagu operāciju, ārstiem ar grūtībām izdevās glābt viņa dzīvību.

* * *

9. un 10. jūlijā Rīgas Latviešu biedrības namā notika pirmais pēckara Latvijas Jūrnieku kongress. Tajā piedalījās 320 dalībnieku, viņu vidū arī ārvalstīs dzīvojošie latviešu jūrnieki. Kongresā nolasīja 11 referātu un pieņēma 4 rezolūcijas: «Par Latvijas jūrniecības speciālistu sagatavošanu», «Par jūras transporta un zvejniecības kreditēšanu un nodokļiem», «Par Latvijas ostām», «Par jūrniecības valsts pārvaldes institūciju». Par šo rezolūciju īstenošanu atbildīga Latvijas Jūrniecības savienība.

* * *

Jūlija otrajā sestdienā Latvijas piekrastes pilsētās un zvejniekciemos atzīmēja Jūras svētkus. Rīgā svētki notika 10. jūlijā Pasažieru ostas teritorijā.

* * *

LR Valsts zivju uzraudzības dienests 1993. gada pirmajā pusgadā reģistrējis 2067 zvejas pārkāpumus. Soda naudu summa sasniedz 3030 Ls, bet konfiscēto zivju vērtība — 9169 Ls.

* * *

Lietuvā uzsākta Būtinges naftas termināla projektēšana. Būtinge atrodas 3 kilometrus no Lietuvas— Latvijas robežas, un šāda termināla darbība varētu nodarīt lielu postu tieši Latvijas jūras piekrastei.

* * *

28. un 29. augustā Ķīšezerā notika Prezidenta kausa izcīņas sacensības. Tās organizēja Latvijas vējdēļu asociācijas prezidents Māris Dāle. Paralēli šīm sacensībām notika pirmais Latvijas «Mistral» čempionāts, kurā piedalījās arī labākais Igaunijas burātājs Karjo Kūsings. Prezidenta kausu izcīnīja 3 burātāji — Gunārs Rozenbergs, Jānis Ozols un Andris Krauja.

* * *

3. septembrī beidza pastāvēt LR Jūras lietu ministrija. Jūrniecības administratīvā pārvalde nodota Satiksmes ministrijas ziņā, kurā nozari

pārstāv divi departamenti — Jūrniecības departaments, par kura direktoru iecelts bijušais Jūras lietu ministrijas Ārējo sakaru departamenta direktors Imants Sarmulis, un Zivsaimniecības departaments, par kura direktoru iecelts bijušais Jūras lietu ministra vietnieks Andris Ūķis. Septembrī jautājums par trešās institūcijas — Jūras administrācijas izveidošanu vēl nebija izlemts.

* * *

No 5. līdz 11. septembrim Ungārijā Balatona ezerā notika Eiropas čempionāts burāšanas klasē Formula 42. Ar «Mistral» klases vējdēli šais sacensībās bronzas medaļu izcīnīja Latvijas pārstāve Ilona Dzelme.

* * *

18. un 19. septembrī Ķīšezerā notika Latvijas meistarsacīkstes vējdēļu burāšanā, kurās piedalījās arī viesi no Lietuvas. Ceļojošo balvu — Lielo zvanu — pirmo reizi tā 12 gadu garajā mūžā aizveda projām no Latvijas. To ieguva lietuviešu burātājs Rimants Vilks.

* * *

Katru otro gadu notiek Eiropas daudzkorpusu jahtu burātāju sacensības. Šogad regate notika Dānijā. Pirmo reizi uz to devās 3 Latvijā būvēti katamarāni *«Dio»*, *«Namejs»* un *«Orions»*. Slikto laika pastāķļu dēļ paredzēto trīs braucienu vietā notika tikai viens. Sacensību laikā tika panākta vienošanās, ka pēc nākamajām sacensībām, kas notiks Vācijā, Eiropas valstu katamarānu tikšanās vieta būs Rīga.

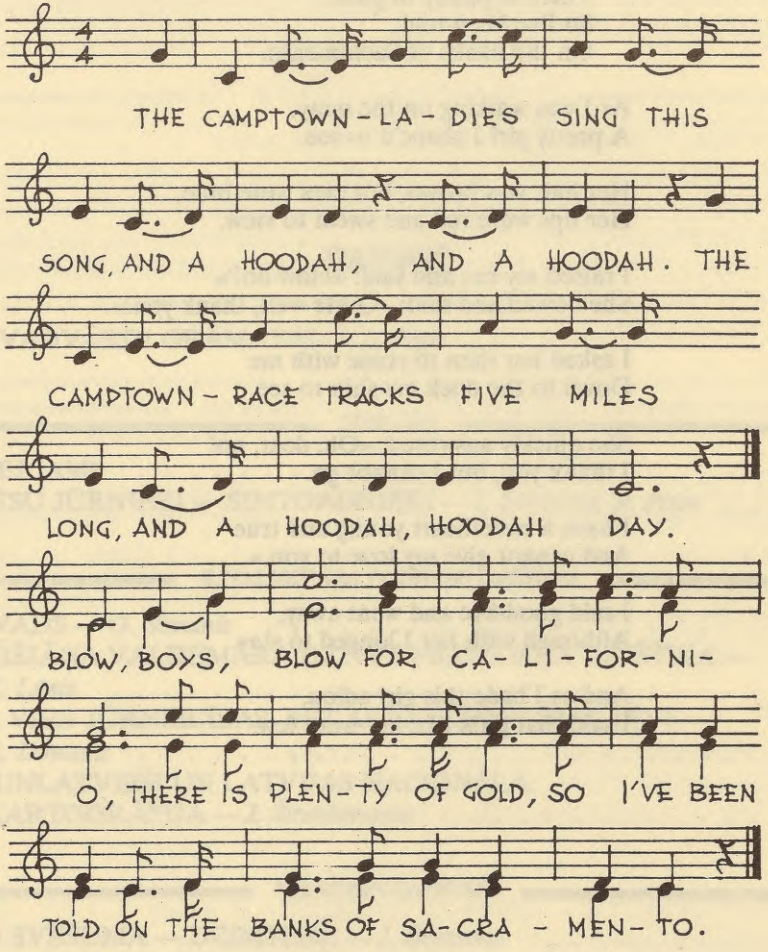
* * *

18. septembrī notika Latvijas Jūrniecības savienības ārkārtas kopsapulce, kas bija sasaukta, lai noskaidrotu, kas izdarīts un darāms, lai īstenotu Latvijas Jūrnieku kongresa rezolūcijās izvirzītos uzdevumus, kā arī lai pārvēlētu valdes priekšsēdētāju, jo kapteinim Gunāram Šteinertam pēc smagajiem ievainojumiem nepieciešama ilgstoša ārstēšanās.

Par Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētāju vienbalsīgi ievēlēja tālbraucēju kapteini Miķeli Elsbergu, kurš līdz šim ieņēma Salacgrīvas ostas kapteiņa posteni, bet turpmāk būs atbrīvotais LJS valdes priekšsēdētājs. Pēc viņa ierosinājuma kopsapulce ievēlēja vēl 3 valdes locekļus — Latvijas Kuģniecības direktora vietnieku Imantu Vikmani, Ventspils ostas kapteini Arvīdu Buku un pensionēto tālbraucēju kapteini Laimoni Kļaviņu, kas turpmāk būs arī LJS atbildīgais sekretārs.

Jūras lietu departamenta direktors Imants Sarmulis kopsapulces dalībniekus informēja par jaunizveidoto departamenta struktūru Satiksmes ministrijas ietvaros. Viņš arī paziņoja, ka jau 15. novembrī parlamentam tiks iesniegts Latvijas Jūrniecības kodekss. Zivsaimniecības nozares pārstāvji paredzēto ziņojumu par sava departamenta organizatorisku izveidi nesniedza. Citu pārrunāto jautājumu vidū sevišķi asi izskanēja satraukums par Lietuvas valdības iecerēto termināla būvi Būtingē. Šajā un citos jautājumos tika uzsvērts, ka Jūrniecības savienībai turpmāk jākļūst par sevišķi darbīgu un ietekmīgu organizāciju, jo šobrīd tā ir vienīgā nozari vienojošā struktūra. Kopsapulcē kā viens no aktuālākajiem izskanēja arī jautājums par Jūrniecības savienības piedalīšanos pašvaldību vēlēšanās.

THE BANKS OF SACRAMENTO



Priekšdziedātājs:	The camptown ladies Sing this song,
Koris:	And a hoodah, And a hoodah,
Priekšdziedātājs:	The camptown race Track's five miles long,
Koris:	And a hoodah, hoodah day.

Blow, boys, blow
For Californio,
There is plenty of gold,
So I've been told,
On the banks of Sacramento.

As I was walking on the quay,
A pretty girl I chanc'd to see.

Her hair was brown, her eyes were blue,
Her lips were red and sweet to view.

I raised my hat and said: «How do?»
She bowed and said: «Quite well, thank you!»

I asked her then to come with me
Down to the dock my ship to see.

She quickly answered: «Oh, dear, no!
I thank you, but I cannot go.

I have a sweetheart young and true
And cannot give my love to you.»

I said good-bye and went away,
Although with her I longed to stay.

And as I bade this girl adieu,
I said that girls like her were few.

SATURS

PAVADVĀRDI GRĀMATAI — *A. Pope* 3

JUBILĀRI

SVEICAM! 5
MŪSU JŪRNIEKI — SIMTGADNIEKI — *I. Bernsone, A. Pope* . . . 5

K. VALDEMĀRA PIEMIŅAS LASĪJUMI

IEVADS — *G. Šīmanis* 8
KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA DZĪVES FILOZOFIJA UN ĒTIKA — *K. Lūsis* 8
NE VIEN JŪRNIECĪBAS, BET ARĪ AVĪŽNIECĪBAS TĒVS — *A. Dimants* 12
JAUNLATVIEŠI UN LATVIJAS NACIONĀLĀ KARTOGRĀFIJA — *J. Štrauhmanis* 15

VĒSTURES LAPPUSES

NO SVEŠUMA — DZIMTENĒ — *I. Bernsone* 18
PIRMS 50 GADIEM. OTRAIS PASAULES KARŠ UZ JŪRAS — *G. Jansons* 28
LATVIEŠI ATSTĀJ ZVIEDRIJU — *A. Pope* 43
KUĢA MŪŽS — *A. Miklāvs* 48
TVAIKA MAŠĪNU UZVARAS GĀJIENS — *O. Timms* 50

ATMIŅU STĀSTI

KAPTEINIS TODE — *J. Krēsliņš* 55
DIŽAIS VELKONIS «CERĪBA» — *J. Krēsliņš* 57

TIE, PAR KURIEM KLUSĒTS... — *L. Kļaviņš, E. Staļģis* 59
LIKTEŅGRIEŽOS 63
ZEMŪDENES «RONIS» PĒDĒJAIS BRAUCIENS — *A. Ķirsis* . . 64
NO STĀPEĻA LĪDZ DZELMEI — *H. Legzdiņš* 73

JŪRNIECĪBAS VIENOTĪBAI

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS FONDS — *G. Šīmanis* 79
«PIE DARBA, DRAUGI!» — *M. Kudapa* 80
LATVIJAS TIRDZNIECĪBAS FLOTES UN OSTU ATTĪSTĪBAS PROBLĒMAS UN PERSPEKTĪVAS — *G. Šteinerts* 88
LATVIJAS ZVEJAS FLOTE UN ZVEJNIECĪBAS NOZARES ATTĪSTĪBAS CEĻI — *A. Ūķis* 95
LATVIJAS JŪRNIEKU KONGRESA REZOLŪCIJAS 100

KOPSKATI UN TUVPLĀNI JŪRLIETĀS

KUĢOŠANA

ZEM LATVIJAS UN CITIEM KAROGIEM — *M. Kudapa* 104
VALSTS VALODA JŪRNIECĪBĀ — *G. Ozoliņš* 111
PAR KO RAIZĒJAS LATVIJAS KUĢNIECĪBA? — *G. Grūbe* . . 114
PĀRTAPŠANAS LOCIJA — *M. Kudapa* 116
PĀRI JŪRĀM UN OKEĀNIEM — *E. Ziemelis* 120
PĒC ZINĪBĀM RIETUMZEMĒS — *G. Ozoliņš* 124

ZVEJNIECĪBA

VAI VĒSTURE ATKĀRTOSIES? — *V. Keris* 125
ZIVIS GARŠO VISIEM — *M. Kudapa* 129
LATVIJAS ZIVRŪPNIECĪBAS PRODUKCIJA 133

OSTAS

OSTU PĀRVALDE — IZVĒLES PRIEKŠĀ — *Z. Fogels* 137
KUR KUĢIEM ATGŪT VESELĪBU? — *M. Grīnšteins* 139
LIEPĀJAS OSTAS MILITARIZĒŠANA — *A. Cekuls* 141
ATGŪTAIS MANTOJUMS — *A. Boja* 144
VENTSPILS OSTAS SĀKOTNE — *A. Cekuls* 146
CEĻĀ UZ NEZINĀMO — *J. Trops* 151

JŪRNIEKU IZGLĪTĪBA

LABU CEĻAVĒJU! — *Ģ. Aniņa* 158
KO SOLA JŪRNIECĪBAS AUGSTSKOLA? — *M. Kudapa* 161
KĀ ES BRAUCU ZIEMEĻMEITAS LŪKOTIES — *O. Timms* . . 166

LATVIJAS JŪRAS SPĒKI

LATVIJAS JŪRAS SPĒKU ATDZIMŠANA — *E. Kocers* 171
REPORTĀŽA PAR LATVIJAS REPUBLIKAS
JŪRAS SPĒKIEM — *V. Alberts* 177

KRASTĀ UN JŪRĀ

LĪBIEŠU KRASTS — *G. Blumberga* 184
BURINIEKU BURAMDZIESMAS — *V. Ļūdēns* 192
KĀ KUĢIS IEGŪST VĀRDU? 194
SACENŠAS JAHTU MODEĻI — *G. Dzenītis* 196
ĀLANDU SALAS — *U. Kalmanis* 197

IN MEMORIAM

OSKARU STALTU PIEMINOT — *A. Pope* 211

HRONIKA

ĪSZIŅAS 212
THE BANKS OF SACRAMENTO 219

NAUTICAL ALMANAC '93

Latvian Culture Fund
Navigation History Group
Union of Latvian Navigation

Compiler M. Kudapa
Editorial Manager A. Pope

«Zinātne» Publishing House
Riga 1994
In Latvian

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA '93

Redaktore *Z. Dūka*
Mākslinieks *A. Liepiņš*
Mākslinieciskā redaktore *Ī. Jēgere*
Tehniskās redaktores *I. Dorofejeva, G. Sļepkova*
Datoroperatore *G. Kārkliņa*

Nodota salikšanai 5.09.93. Parakstīta iespiešanai 12.11.93. Formāts 60x90/16. Ofseta papīrs. *Taims* garnitūra. Ofsetspiedums. 14 uzsk. iespiedl.; 15,58 izdevn. l. Pasūt. Nr. 2168. Izdevniecība «Zinātne», Turgeņeva ielā 19, Rīgā, LV-1530. Reģistrācijas apliecība Nr. 2-250. Iespiesta akciju sabiedrībā «Preses nams», Balasta dambī 3, Rīgā, LV-1081.

Lg 9.11

LATVIJAS NACIONALA BIBLIOTEKA
0302015143

Kontroleksemplārs

94-4
L 28