LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA '94

95-4
L 149

L
629

Latvijas Jūrniecības savienība

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA '94

Ogres tipogrāfija 1995

Latvijas Nacionālā
BIBLIOTĒKA
95-16.100
0302015136

Sastādīja Anita Freiberga un Gints Šīmanis
Atbildīgais redaktors Arvis Pope
Redakcijas kolēģija Ilze Bernsone, Gints Šīmanis
Mākslinieks Agris Liepiņš

© Latvijas Jūrniecības savienība

Pavadvārdi grāmatai

Mūsu gada grāmatai 5. gadskārta. Šāds piecu gadu mūžs ir drīzāk garš, nekā īss, jo šajā laikā daudzi izdevumi radušies un arī jau paspējuši nomirt vairāk vai mazāk dabīgā nāvē. Mēs vēl turamies.

Šoreiz grāmatas saturs nedaudz atšķīras no iepriekšējām. Veidotāji nolēma, ka lietderīgi tajā ievietot dažus jūrlietām nozīmīgākos likumdošanas aktus un citus aktuālus materiālus. Vairāk mūsdienu,

mazāk vēstures. Vēsturei ar to pāri nodarīt nevar, jo šodienas aktualitātes rīt bieži jau uz vēstures naglas uzspraužamas.

Tātad tālu vēsturisku atkāpju šoreiz gadagrāmatā mazāk.To kompensējot un izmantojot redaktora tiesības izteikt savu viedokli priekšvārdā, atļaušos pakavēties pie divu Latvijas vēstures piecgadu perioda salīdzinājuma.

1925. un 1955. gadi visai derīgi salīdzināšanai, jo pagājis aptuveni vienāds laiks kopš mūsu valstiskās neatkarības iegūšanas, respektīvi atgūšanas.

1920. gadā zeme atmatā, mājas gruvešos, bet lopi svešu armiju apēsti. Tukšajos fabriku korpusos svilpo vējš. Latviešu kuģi nogremdēti vai aizvesti uz Krieviju un Vāciju. Zaldāti basām kājām, bada cietēji stāv rindās pēc zupas.

1925. gads. Valsts gandrīz vai pilnībā kontrolē ekonomisko situāciju. Krietna daļa fabriku un uzņēmumu atsākuši darbu. Agrārreforma un muitas tarifi atdzīvinājuši laukus. Tirdzniecības flotē jau 36 tvaikoņi. Uz Latvijas pasūtījumu uzbūvēts modernais ledlauzis «Krišjānis Valdemārs». Saeima piešķīrusi 10 miljonus latu kara kuģu, t.sk. 2 zemūdeņu būvei. Tiek atjaunoti ceļi un tilti, uzsākta Centrāltirgus būve un daudz kas cits.

1990.-95. gadu notikumi stipri līdzīgi... tikai vēstures kinolente šķiet ejam atpakaļgaitā un laiks darbojas pret mums.

Rūpnīcas pārtrauc darbu, zeme iet postā, fermas sagrūst, ganāmpulki un flote samazinās, bet zābaki noplīst. Kara flote dāvinātos vecos kuģos un «humānās palīdzības» biksēs. Varas iestādes meklē gaišā dienas laikā pazudušos miljonus ar tādiem pašiem panākumiem kā pensionāri santīmus nedēļu pēc agonijas paildzināšanas pabalsta saņemšanai. Rindas pēc bezmaksas zupas kļūst garākas. Eksportsviesta zeme kļuvusi par importa margarīna republiku...

Protams, atradīsies politiķi un ekonomisti, kas šo atpakaļgaitas fenomenu pratīs izskaidrot un pat pamatot, ka tieši tā jābūt. Pagaidām gan varam sevi mierināt tikai ar to, ka abos salīdzināmajos periodos tomēr daudz līdzīga: noziedzība, korupcija, prostitūcija, narkomānija, pašnāvības. Un daudzas politiskās partijas...

Priekšā kārtējās Saeimas vēlēšanas — loterija, kurā visas biļetes var izrādīties tukšas. Jel vismaz kādu jūrniecības aprindu pārstāvi mēģināsim «iedabūt» parlamentā, varbūt tam izdodas ko labu panākt? Taču atklāts paliek jautājums, vai labam savas nozares speciālistam vērts pārprofilēties par sliktu politiķi?!

Aizgājušais gads bijis svarīgiem notikumiem bagāts, taču atstāj daudzus neatrisinātus jautājumus. Atliek cerēt, ka 1995. gads, kas droši vien nebūs mierīgāks, beidzot dos ko nozīmīgu un paliekošu mūsu jūras nozaru un rūpalu izdzīvošanai un attīstībai.

Jūra joprojām paliek viena no mūsu lielajām cerībām.

Jūsu
Arvis Pope

Ievads

Krišjāņa Valdemāra lasījumi nu jau ienākuši Latvijas jūrniecības sabiedrības apritē kā vajadzīga un paliekoša tradīcija. 1994. gada 6. decembra pēcpusdienā interesenti pulcējās Rīgas Vēstures un kuģniecības muzejā, kur ar tā direktores Klāras Radziņas kundzes un Jūrniecības vēstures nodaļas vadītājas Ilzes Bernsones kundzes gādību klātesošie varēja izsekot to jūrnieku un ar jūrniecību saistīto sabiedrisko darbinieku dzīves gājumam un devumam, kurus bija izvēlējušies lasījumu autori.

Latvijas Lauksaimniecības universitātes docents Kārlis Lūsis ieskatījās apgaismības darbinieku filozofiskās domas attīstē Latvijā. No Herdera caur Merķeli līdz Valdemāram un Kronvaldam. Apgaismības filozofija ietekmēja Krišjāņa Valdemāra tautsaimnieciskās attīstes domu Baltijas telpā. Vācbaltiešu uzskati daudzviet papildināja cariskās Krievijas Baltijas guberņās valdošo slāvisko ekonomisko domāšanu. K. Lūsis sniedza ieskatu, aicinot domāt — cik spēcīgi Valdemāra domu un darbu virzieni jūtami mūsdienu Latvijas ekonomikā. Vai Latvijas kā jūras valsts attīstības stratēģi ņem vērā Krišjāņa Valdemāra atstāto bagāto teorētisko un praktiskās pieredzes mantojumu?

Ģeogrāfijas doktors Jānis Štrauhmanis (Latvijas Universitāte) referēja par kartogrāfiju pirmajās Latvijas jūrskolās. Uzskates materiāli — Ainažu jūrskolas mācību procesā izmantotās navigācijas kartes — klātesošos rosināja īpašu interesi. Daudzie studenti — lasījumu apmeklētāji — pauda izbrīnu par tik augstas klases kartogrāfijas pieminekļiem.

Literatūrzinātnieks Jānis Zālītis aicināja ielūkoties jūrnieka un literāta Ernesta Feldmaņa (literārais pseidonīms —Ernests Laukvīrs) dzīves gājumā un atstātajā garīgajā mantojumā.

Visi klātesošie varēja plašāk iepazīties ar muzeja jūrniecības vēsturei veltīto ekspozīciju. I. Bernsone pastāstīja par jaunāko muzeja fondos, un šie Krišjāņa Valdemāra lasījumi bija labs vēsturisks pamats pasākumu virknei, kas decembra sākumā bija saistīti ar Latvijas Jūrniecības savienības piekto gadskārtu.

G. Šīmanis

Krišjāņa Valdemāra laiks

1992. gada nogalē Krišjāņa Valdemāra lasījumos tiku runājis par tā saucamo Novgorodas lietu un dažiem XIX gadsimta notikumiem, kas varētu mest itin īpatnu gaismu uz šo lietu. Diemžēl šajā rakstā nevarēsim izanalizēt visas šīs norises — tas prasītu pamatīgu publikāciju, kura gan apjoma, gan specifiskās ievirzes dēļ nebūtu šādai gadagrāmatai piemērota. Šoreiz īsi pakavēsimies pie dažām izgājušā gadsimta realitātēm, kas varētu mūs tuvināt jautājuma par jaunlatviešu iespējamo slāvisko orientāciju risinājumu.

XIX gadsimtā latvietis reāli sāk izjust tieksmi pēc labākas dzīves arī garīgajā jomā. Varbūt savs nopelns še ir 1796. gadā Leipcigā izdotajiem G. Merķeļa «Latviešiem» un citiem līdzīga veida pamudinājumiem. Varbūt tā ir retu retā iespēja piekļūt kādam niekam no pasaules kultūras. Iemeslam nebūtu paslaik īpašas nozīmes, bet svarīgs ir kas cits. Valdošā vācietība īpašus iebildumus pret izglītību latviešu valodā (gan visnotaļ zemā līmenī) necēla — bija pat centieni to stimulēt, atverot skolas, kurās mācības notika latviski, bet nemācīja vācu valodu. Šīs skolas latviešu vidū popularitāti neguva — viņi alka vācu skolu. Šo paradoksu izskaidro tas, ka tajā laikā ar vārdu «latvietis» vairāk saprata zemnieku (bauru) kārtu, bet ne tautību. Pretstatā vācietim kā izglītotam un citādi augstam kungam. Eksistē arī mīts par labo krievu ķeizaru, taču tas uz izglītību maz attiecas.

1848. gadā, kad Valdemārs, no Ēdoles padzīts, stājas Baltijas ģenerālgubernatora Suvorova priekšā, lai iegūtu atbalstu izglītībai, stāvoklis nav mainījies. Jā — Valdemārs ietiek Liepājas apriņķa ģimnāzijā, un ne bez Suvorova pabalsta. Liepājā izdotajos «300 stāstos» līdzās aicinājumam uz gaismu ir arī Jaunā Stendera cerība par vienu vienīgu (vācu) tautu Kurzemē. Jāteic, ka pašos vāciešos šī ideja nebūt nebija populāra — viņi līdz pat pārkrievošanas laikam neuzskatīja par vajadzīgu latviešus pārtautot. Jaunā Stendera ideja tā laika latvietim ir īsākais ceļš uz izglītību, neakcentējot gan tautības saglabāšanu šī jēdziena mūsdienu izpratnē.

Tērbatas laikā Valdemārs šo domu attīsta darbā «Par latviešu un igauņu pievilkšanu pie jūras būšanām». (Skaidrības labad piezīmēsim, ka tajā laikā jautājums par latviešu attīstības ceļiem formulējās sekojoši — ar ko kopā iet — ar krieviem vai vāciešiem.) Studējot tautsaimniecību un gūstot itin vāju humanitāro izglītību, nav brīnums, ka ekonomiskie apstākļi (izglītība kā ceļš uz labklājību) ir redzamāki kā specifiskās nacionālās vajadzības.

Uzsākot «Pēterburgas Avīzes», līdzās Valdemāram un Baronam ir arī Alunāns un Zvaigznīte. Šī četrotne tad arī līdz laikraksta aizliegumam 1863. gadā uztur tiešām možu garu. Pēc pārtraukuma Alunāns un Zvaigznīte ir prom, Valdemārs vairāk rādās aizņemts, plašās Krievzemes problēmas risinot, kas, un tur nav nekā peļama, acīmredzot ir viņa īstais aicinājums. Barona vadībā «Pēterburgas Avīzes» nīkuļo un visbeidzot 1865. gadā arī apstājas — nav nedz kāda aizlieguma, nedz arī īpaši drausmu cenzūras spaidu. Droši vien ideja ir sevi izsmēlusi. Būtībā arī jaunlatviešu «ziedu laiki» ir cauri — sevi sāk pieteikt tautskolotāju paaudze. (Nepieciešams ieviest šo terminu, lai izdalītu tos censoņus, kas Kronvalda, Brīvzemnieka un netieši arī baltvācu iedvesmoti (atcerēsimies kaut Kronvalda un Spāģa aizgādni Katerfeldu) nesa latviešos tautības apziņu. Viņu nopelns faktiski ir arī «Latvju dainu» tekstu savākšana un 1918. gada Latvijas cēlāju izskološana. No jaunlatviešiem viņus šķīra ideālisms un latviskā celšana pāri tieksmei pēc ātras izglītības kā ceļa uz labklājību.)

Jāteic, ka arī slepenpolicijas interese par jaunlatviešiem tad jau ir krietni noplakusi — pēc 1865. gada diezin vai izdotos atrast kādu vajāšanas akciju.

Uzprasās salīdzinājums ar vēl neseno «Labvakar» un «Atmodas» triumfu — tagad nu izrādās, un bieži vien pamatoti, ka aiz zvaigznēm mēdz būt arī tukšums.

Bet 1865. gadā Alunāns jau ir miris, Zvaigznīte vārgst kaut kur Vakareiropā. Arī Barons no «tautas lietas» ir aizgājis, un «Latvju dainas» pēcāk būs pavisam kas cits. Valdemārs paliek — paliek ar savu uguni, pašlepnumu un cīņassparu. Un tieši še, lai arī kā mēs censtos skaidrot visas tālākās norises, bet līdz galam pamatota skaidrojuma tā arī nav, acīmredzot sākas Valdemāra traģēdija, kuras kulminācija būs tikai 1891. gadā Brīvzemniekam rakstītajā — Tava lieta tagad ir visas tautas lieta; mūsu valoda un baznīca (sic!) ir tās lietas, ko viņi (pārkrievotāji) tik viegli vis neapgāzīs...

Tomēr — visu pēc kārtas. 1865. gadā bēdīgi beidzas Novgorodas zemju lieta — kāds pustūkstotis dzimtu tiek izputināts, seko arī paša Valdemāra bankrots. Kā jau iesākumā teikts, tad še nevaram pakavēties pie faktiskā materiāla, kurš ir diezgan plašs. Atzīmējams, ka ideja par tautu pārvietošanu XIX gadsimtā Krievijā bija itin populāra — lai atceramies kaut žīdu pārvietošanu uz siltām zemēm, no kuras izauga masveida pāriešana ķeizara ticībā un siltās zemes kustība. Tad bija ideja Baltijas guberņu latviešus izmitināt Krievzemes plašumos, tādējādi atņemot vāciešiem darbaspēku. Lai arī kādi būtu katras šīs konkrētās pārvietošanas mērķi, visām bija viena kopīga ideja — pārkrievot pārvietojamās tautas. Ja arī Novgorodas lietas mērķis bija glābt dundadznieku ģimenes no viņiem neiespējamās māju pirkšanas vietējībā, tomēr pārkrievošanas draudus tas nemazināja.

Tai pašā 1865. gadā Latgalē un Lietuvā stājas spēkā drukas aizliegums, kas līdz pat 1904. gadam faktiski paralizē latgaļu un arī leišu rakstniecības attīstību. Salīdzinājumam varam teikt, ka baltiešu literatūrā tas ir posms no Alunāna «Dziesmiņām» līdz Poruka «Pērļu zvejniekam». Realitāte ir tāda, ka baltieši nebūt nelīdz saviem tautas brāļiem latgaļiem atvieglot likteni, bet vēl 1884. gadā Valdemārs «Baltijas Vēstnesī» pravieto, ka latgaļiem būšot krievu valodu vai gotu burtus mācīties... Valdemāra skolu politiku iezīmē 1866.

gadā izdotais darbs par Baltijas tautskolām, no krievu valodas viedokļa raugoties, un 1888. gada brošūra «Mūsu jūrskolu organizācija».

Šie darbi tika domāti augstākajām krievu aprindām reālu pārgrozījumu veikšanai. Runājot par Valdemāra diplomātiju latviešu labad, mums tomēr ir svarīgi, kam katrs konkrēts raksts tika domāts. Ja arī uz Baltiju laistajās vēstulēs bija reizumis daudz sapurinoša patriotisma, tad vietējības iedzīvotāji tomēr maz ko varēja iespēt lietas labad pretstatā krievu varasvīriem. Jā — Valdemāra lielais trumpis bija gaidāmais vācu-krievu karš dēļ Baltijas. Nelaime tikai izrādījās tā, ka pēkšņā ziņa par to, ka kara nebūs, noārdīja visas cerības. Un tad vairs nebija laika ko citu likt vietā.

Ar šo īso pārskatu es nebūt nevēlētos svītrot no Latvijas vēstures Valdemāra tēlu. Tomēr ir jo svarīgi redzēt, ka līdzās Valdemāram un viņa ekonomista idejām bija arī vēl kas cits. Pilns ideālisma un reizumis pat dulluma. Tieši šis pretstats tad arī būs bijis izšķirošs XIX gadsimta norisēs.

Tagad ir Valdemāra atdzimšanas laiks — neba tik daudz tāpēc, ka viņš kādu laiku it kā ticis slēpts, bet gan tādēļ, ka viņa idejas atkal šķiet tās cerīgākās tikšanai uz augšu. Tomēr, nenākot atkal jaunai tautskolotāju paaudzei, mēs gan varētu iegūt brīvās ekonomiskās zonas un vēl visādus citādus labumus, bet nekad ne to, ko mums reiz nesis Saulietis, Skalbe, Poruks un Fricis Bārda...

Pēteris Mežulis

Kartogrāfija pirmajās Latvijas jūrskolās

Jau kopš senākajiem laikiem kartes jūrniekiem ir darba rīks, bez kura nevar iztikt. Tāpēc arī pasaules kartogrāfijas vēsturē jūras kartēm ir īpaša loma, un tas nozīmē, ka arī nākamo jūrnieku sagatavošanā kartogrāfijai ir sava noteikta vieta. Turklāt jebkurā politiskā iekārtā.

Ainažu un citas pirmās jūrskolas uzsāka savu darbību laikā, kad jau bija veikti Baltijas jūras detalizēti uzmērījumi (pirmie 1714. gadā), kad jau bija pazīstams Baltijas jūras atlants, kad Rīga veidojās par nozīmīgu jūras ostu. Šajā laikā bija arī jau izdoti pirmā karte un pirmais atlants latviešu valodā. Uzreiz jāpiebilst, ka līdz pirmajai jūras kartei latviešu valodā gan bija ilgi jāgaida. Te vietā minēt, ka laikā no 1864. līdz 1874.g. Ainažu jūrskolā eksāmeni bija jāliek pie vācu komisijas, bet no 1875.g. atļāva kārtot arī latviešu un igauņu valodā. Kartes, ko lietoja apmācības procesā, bija vācu, krievu un angļu valodā, un tieši krievu un angļu jūras kartes bija tolaik labākās.

Bet latviskās terminoloģijas veidošana jūras kartogrāfijā ieviesās lēni, daļēji arī tāpēc, ka kartogrāfijas jautājumus 19.gs. 90. gados skatīja ģeogrāfijas, nevis navigācijas kursu ietvaros. Tā grāmatā «Jūrnieka pa-

līgs priekš latviešu jūrniekiem un jūrskolām» (Rīgā, 1891.) dotas atbildes uz daudziem kartogrāfiskiem jautājumiem. Vispirms, pamatjautājumi, piemēram, «Kas ir karte?» ir atbilde: «Zemes virslīdzenuma jeb vienas šīs virslīdzenuma daļas uzzīmējums.» Vai tālāk ļoti būtiski jautājumi, piemēram, «Kā kartes pēc viņu mēra (mēroga — J.Š.) izšķir?» — «Ģenerālkartes un speciālkartes.», tad jautājums: «Kā jūrnieki savas ģenerālkartes mēdz nosaukt?» un atbilde: «Latvieši viņas varētu par *lieljūras kartēm* nosaukt, krieviem sevišķa nosaukuma nav, vācieši viņas nosauc par *Uebersegler.*» Otra jautājumu grupa saistīta ar jūras karšu saturu un Merkatora projekciju, un uz jautājumu «Kāpēc pēc šīs projekcijas vajaga zīmēt?» seko atbilde: «Lai visas kursu līnijas un kompasa peilēšanas varētu ar taisnām līnijām uzzīmēt.» Interesanti veidoti jautājumi par jūras karšu pielietošanu, piem., uz jautājumu: «Uz ko vispirms jāskatās, kad karti grib lietot?» ir vienkārša, bet precīza atbilde: «Uz to, vai raksts neiet arī citādi, kā no *West* uz *Ost.*», tālāk sekojošais jautājums ir: «Kāpēc?» ar atbildi: «Tāpēc, ka citādi meridiāna malas ar platuma=paralēles malām varētu pārmainīt.» Un tā uz daudziem jūrniekiem svarīgākajiem jautājumiem grāmatas autors, Mangaļu jūrskolas priekšnieks, devis īsas, bet konkrētas un, galvenais, viegli saprotamas atbildes.

19. gs. beigās un 20. gs. sākumā iznākošajā «Baltijas jūrnieku kalendārā» arī tika ievietoti materiāli par kartogrāfiju nākamo jūrnieku sagatavošanai. Piemēram, 1903.g. kalendārā ir navigācijas kursa eksāmena jautājumi, t.sk. arī par jūras kartēm. Turklāt īpaši uzsvērts, ka, eksāmenu kārtojot, jāpārzina Krievijas jūras karšu katalogs, lai gan, kā jau tika minēts iepriekš, apmācības procesā lietoja arī angļu un vācu jūras kartes.

Bet kādas tad kartes lietoja pirmajās jūrskolās? Spriežot pēc materiāliem, kas saglabāti Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fondos, plašāk izmantotās kartes (vismaz t.s. *sienas kartes)* bija Vācijā vai Krievijā izdotas. Muzejam tās dāvinājis Ainažu jūrskolas direktors Jūlijs Erhards. Te var nosaukt Eiropas, Āzijas, Ziemeļamerikas, Dienvidamerikas un Austrālijas kartes, visas iespiestas Valfenbūteles (Vācija) Ģeogrāfijas institūta litogrāfijā. Šīs kartes ir uzskatāmas, viegli lasāmas arī no attāluma, bet ar ļoti minimālu informācijas daudzumu. Bet konkrētu darba iemaņu apguvei ar jūras kartēm tika izmantotas (vismaz Kr. Valdemāra jūrskolā) tādas kartes, kā, piem., Rīgas līča karte, sastādīta pēc 1862.g. uzmērījumu datiem, Somu līča austrumdaļas karte (izdota ap 1880.g.). Diemžēl mums nav bijusi iespēja iepazīties ar mācību plāniem, jo tikai tad varētu izvērtēt kartogrāfijas īpatsvaru nākamo latviešu jūrnieku apmācībā. Bet jau minētā informācija apstiprina, ka kartogrāfiju pirmajās Latvijas jūrskolās apguva nopietni un pamatīgi. Arī tāpēc latviešu jūrnieki tika augstu vērtēti it visur plašajā pasaulē.

Jānis Štrauhmanis, Dr. geogr.

Slavenie Latvijas kuğu būvētāji

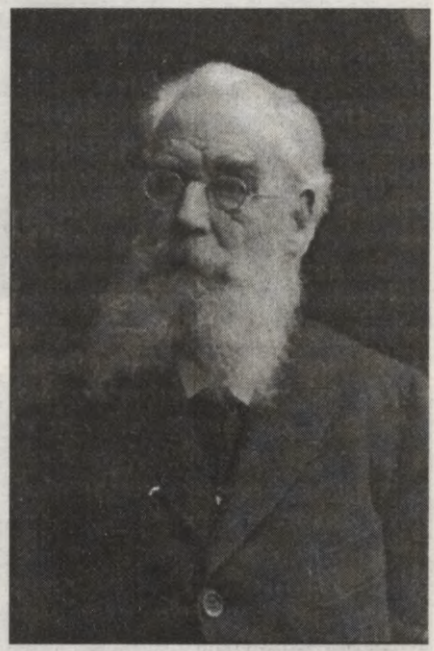
Kuğu būve vienmēr ir bijusi sarežğīts un darbietilpīgs process. Katra neprecizitāte projekta vai darba procesā vēlāk varēja izraisīt traģēdiju — gan cilvēku, gan ūdens transporta līdzekļu bojā eju, kam neizbēgami sekotu kuğu īpašnieku materiālie zaudējumi un bieži arī firmas prestiža zudums vai pat bankrots.

Būvmeistara amats radās ar laivu un kuğu būves sākumu. Pat, lai uzbūvētu vienkāršu zvejas laivu, bija nepieciešamas zināšanas. Gadsimtu gaitā, kuğiem kļūstot lielākiem, sarežğījoties to konstrukcijai, lielāka prasme bija nepieciešama arī būvdarbu vadītājiem. Dažādos vēstures posmos kuğu būvē pasaulē dominēja dažādas

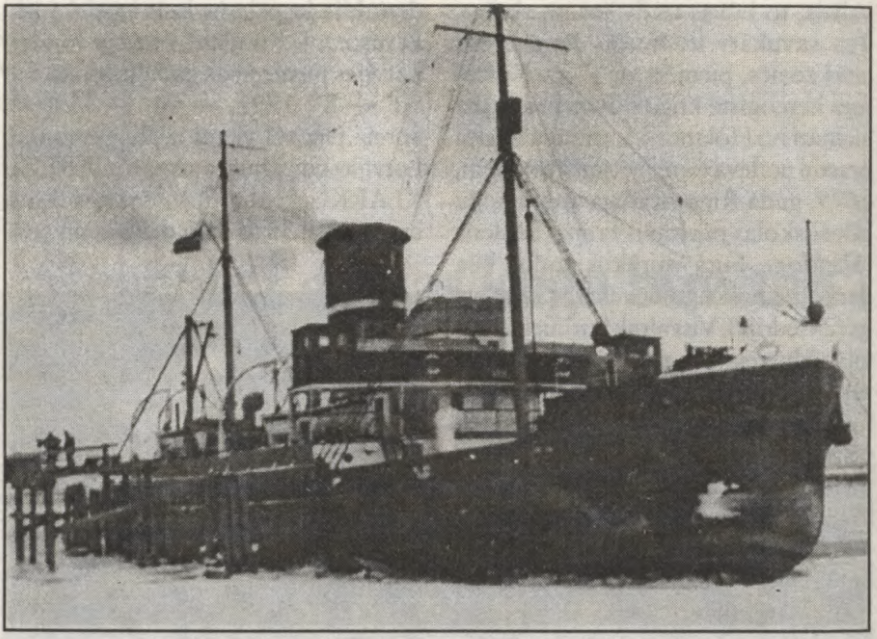
«Krišjāņa Valdemāra» ūdenī nolaišanas ceremonija. Č. Klarks kreisajā pusē (ar hūti).

valstis, to būves tradīcijas un skolas. Tas savukārt ietekmēja šo procesu citās zemēs, piemēram, 17.gs. Kurzemes hercogistē kuģu būvmeistari tika aicināti no Holandes, kuri savu amata prasmi nodeva vietējiem iedzīvotājiem. 1679. gadā Rīgā strādāja angļu kuģu būves skolas pārstāvis Franss Šeldons (*Sheldon*), kurš vairākus gadus bija darbojies arī kuģu būvētavā Gēteborgā (Zviedrijā). Visvairāk burinieku Latvijā uzbūvēja 19. gs. II pusē un 20.gs. sākumā. Šai laikā Kurzemē un Vidzemē būvētie 2-3 mastu šoneri un gafelšoneri veica reisus gan uz Baltijas jūras un citu Eiropas zemju valstīm, gan šķērsoja Atlantijas okeānu. Burinieku būves vadītāji darba pamatus apguva no vecākās paaudzes laivu un burinieku būvētājiem un tālāk amata prasmi ieguva pašmācības ceļā. Lai tolaik kļūtu par būvmeistaru, nekāda akadēmiskā izglītība nebija nepieciešama. Kuģu būves procesā pieauga šo cilvēku prasme, vairojās zināšanas. Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā uzkrāti daudzi materiāli par šā laika burinieku būvmeistariem, piemēram, Augustu Ferli (1837-1904), Mārtiņu Morgenšternu (1866-1945),Jāni Vilni (1872-1955) u.c.

Tvaikonim nomainot burinieku, kuģu būve kļuva daudz sarežģītāka. Lai vadītu vai projektētu «štīmeru» būvi, bija nepieciešamas plašas teorētiskas zināšanas, kuras varēja iegūt, mācoties speciālu priekšmetu — kuģu būvi. Latvijā tvaikoņi lielā skaitā netika būvēti, tāpēc lepoties ar daudz ievērojamiem kuģu konstruktoriem pagātnē mūsu valsts nevar. Tomēr vairāki šīs jomas zinātnieki bija pazīstami ne vien Latvijā, bet arī aiz tās robežām. Par vienu no viņiem — Voldemāru Šmulderu bija iespējams lasīt iepriekš (sk. Bernsone I. Ko glabā muzeja fondi// Latvijas jūrniecības gadagrāmata 89'/90' — R., 1991. — 50. — 63.lpp.). Šoreiz par vēl vienu izcilu personību Latvijas kuģu būves vēsturē ČARLZU KLARKU. Pēc tautības viņš bija skots, bet mūža lielāko daļu dzīvoja un strādāja Rīgā. Līdz 1994. gada rudenim Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā bija vienīgi slavenā profesora portrets — pēc fotogrāfijas ar ogli darināts zīmējums un īsa, nepilnīga biogrāfija. 1994. gada novembrī profesora mazdēls, arī Čarlzs Klarks, uz laiku nodeva muzeja darbiniekiem 6 oriģinālfotogrāfijas, kuru kopijas tagad ir muze-



Džons Klarks (1830-1905), viens no Rīgas Politehnikuma dibinātājiem un pirmajiem pasniedzējiem. 19. gs. beigas.

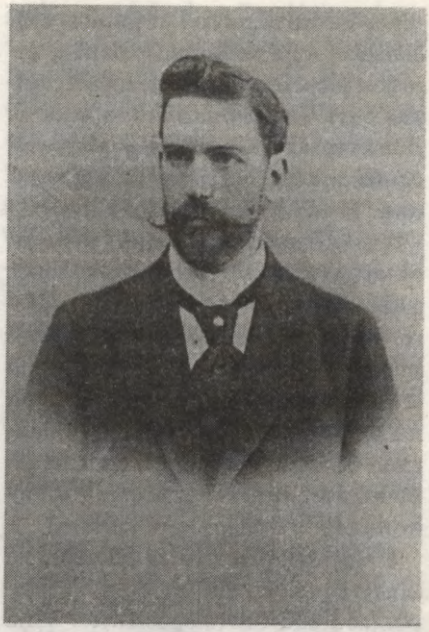


Č. Klarka projektētais ledlauzis «Krišjānis Valdemārs». Ap 1930.gadu.

ja īpašums. Izmantojot Latvijas Valsts vēstures arhīva materiālus un mazdēla sniegtās ziņas muzejā nonāca pilnīgāka slavenā kuģu būves inženiera biogrāfija. Tā aizsākās ar Č. Klarka tēvu Džonu Klarku (*Clark*), vienu no Rīgas Politehnikuma dibinātājiem, ievērojamu rīdzinieku, kas bija plaši pazīstams pilsētas arhitektu un mākslinieku aprindās. Viņš dzimis 1830. gada 19. oktobrī un izglītību ieguvis Londonā. Kā jaunu, perspektīvu mākslinieku viņu uzaicināja uz Bādeni (Vācija) strādāt jaundibinātajā mākslas skolā, un 26 gadu vecumā viņš kļuva par šīs mācību iestādes profesoru. 1861. gadā Dž. Klarks ieradās Rīgā. Apmeklējums bija plānots kā īslaicīgs, bet ievilkās visa atlikušā mūža garumā. Rīgā Džons Klarks satikās un vēlāk sadraudzējās ar savu vienaudzi, vācbaltu arhitektu Heinriku Šēlu (*Schell*, dzim. 1829.g. 27. maijā). Kad 1862. gadā Rīgā darbu sāka Politehnikums, Dž. Klarks bija viens no tā dibinātājiem un pirmajiem pasniedzējiem, mācot zīmēšanu un tēlotāju ģeometriju. Arī pēc 1896. gada, kad Politehnikumu reorganizēja, izveidojot tā vietā Politehnisko institūtu, Dž. Klarks turpināja tajā strādāt. 1902. gadā veselības stāvokļa dēļ no darba institūtā viņš bija spiests aiziet. Džons Klarks mira Rīgā 1905. gada 18. jūlijā un ir apbedīts Rīgā Lielajos kapos. Viņa darbs Rīgas Politehnikumā un vēlāk institūtā guva augstu novērtējumu, Dž. Klarku apbalvoja ar Sv. Staņislava ordeni (3. pakāpe), Sv. Annas ordeni (3. pakāpe), no 1872. gada viņš bija Pēterburgas Mākslas akadēmijas goda korespondētājs.

Čarlza Klarka māte bija Tērbatas universitātes rektora meita Vilhelmīne Klarka (dzimusi fon *Haffner*). Džons ar savu nākošo sievu iepazinās Rīgas vācu sabiedrībā, kur viņu bija ievedis H. Šēls. Džona un Vilhelmīnes Klarku laulībā piedzima pieci bērni: dēli Čarlzs un Bruno, meitas Vilhelmīne, Jūlija un Natālija.

Klarku ģimenes pirmdzimtais — Čarlzs piedzima Rīgā 1867. gada 19. maijā (31. maijā pēc jaunā stila). Viņš mācījās pilsētas klasiskajā ģimnāzijā, tad Rīgas Politehnikuma Mehānikas nodaļā. Č. Klarks to absolvēja 1894. gadā ar kvalifikāciju inženieris — mehāniķis un sāka strādāt Langes un dēla kuģu būves fabrikā (dib. 1869.g.)



Č. Klarks.

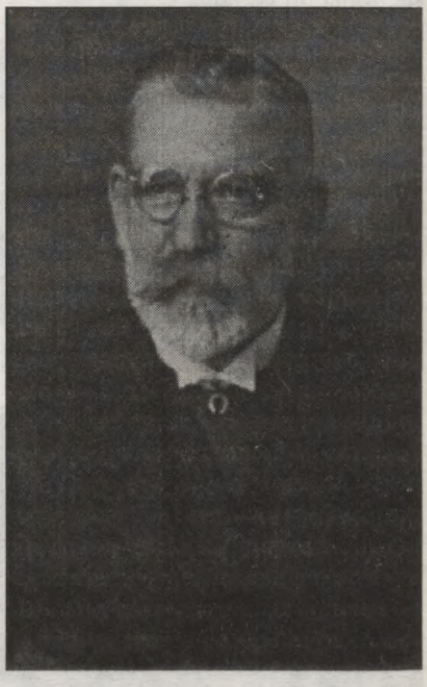
Čarlza Klarka ģimene. Ap 1910. gadu.

par konstruktoru. Tur jaunais speciālists vadīja velkoņu, ledlaužu, zemessmēlēju u.c. fabrikā ražotās tehnikas būvi. Paralēli darbam fabrikā Č. Klarks uzsāka pasniedzēja praksi reorganizētajā Rīgas Politehniskajā institūtā. Pirmais viņa lasītais kurss bija «Termodinamika», bet no 1898. gada arī «Praktiskā mehānika». 1902. gadā Čarlzs Klarks kļuva par profesoru un kā pirmais institūtā sāka lasīt kursu «Kuģu būve». 1905. gadā viņu ievēlēja par Mehānikas nodaļas dekānu. Šai amatā Č. Klarks bija līdz 1917. gada sākumam (no 1915. gada mācību iestāde atradās Maskavā, kur bija evakuēta I pasaules kara laikā).

20.gs. sākumā Čarlzs Klarks bija kļuvis par ievērojamāko Krievijas impērijas kuģu būves speciālistu. Viņa konsultācijas palīdzēja darbā ne vien būvējot kuģus Rīgā un Liepājā, bet arī visā Krievijā, Vācijā, Francijā u.c. Īpaši sasniegumi bija ledlaužu būvē. 1912. gadā Rīgas ostā sāka strādāt divskrūvju ledlauzis «Pjotr Velikij». Šī kuģa projekta autors bija Čarlzs Klarks. 1911. gada 20. oktobrī viņš rakstīja Rīgas Politehniskā institūta vadībai, lūdzot atvaļinājumu no 4. līdz 12. novembrim braucienam uz Gēteborgu: «Rīgas biržas komiteja pasūtījusi Gēteborgas Gēta darbnīcās lielu ledlauzi Rīgas līcim. Projekta zīmējumi izgatavoti pēc maniem uzmetumiem. 8. novembrī paredzēts kuģi nolaist no stāpeļa...». Dokumenti liecina, ka 1912. gada janvārī Č. Klarks atkārtoti devies uz Gēteborgu, lai vadītu ledlauža dzenskrūvju projekta izstrādi. «Pjotr Velikij» mūžs nebija garš, jo I pasaules kara laikā (1917. gadā) tas gāja bojā.

Par ievērojamo zinātnisko un praktisko darbu kuģu būvēs Čarlzs Klarks 20. gs. sākumā saņēma daudzus apbalvojumus un goda nosaukumus, piemēram, Sv. Annas ordeni (2. pakāpe), Sv. Staņislava ordeni (2. pakāpe), Sv. Vladimira ordeni (4. pakāpe) u.c.

1915. gadā Č. Klarks kopā ar Rīgas

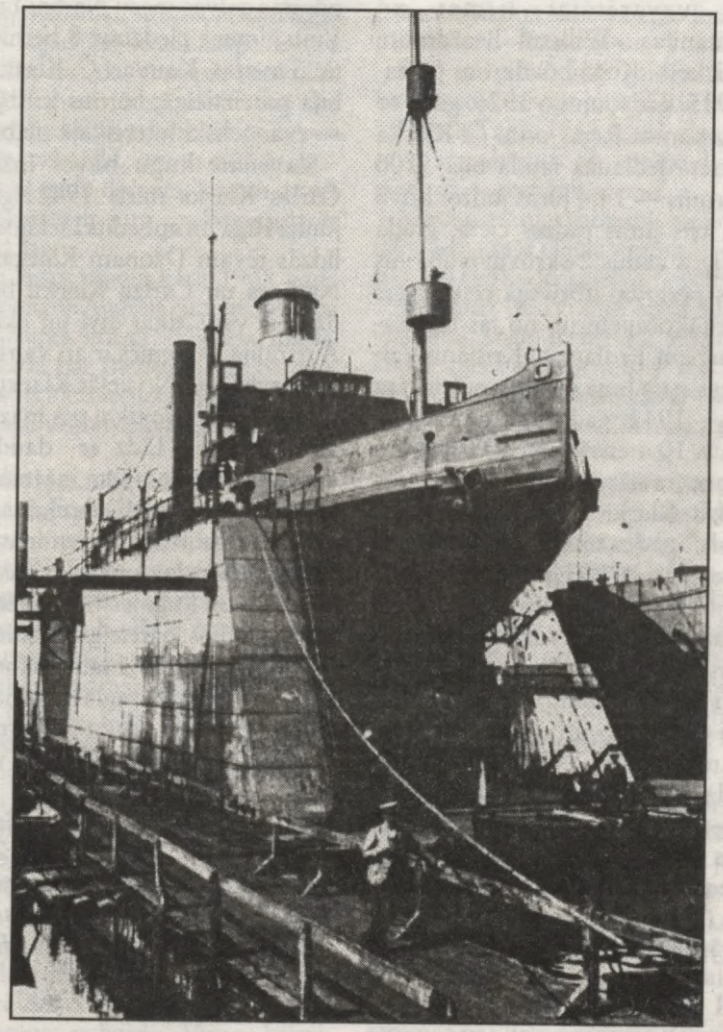


Čarlzs Klarks. Ap 1930. gadu.

Politehnisko institūtu evakuējās uz Maskavu, bet 1917. gadā aizbrauca uz Ukrainu, jo uz turieni bija evakuējusies viņa ģimene. 1918. gada 18. septembrī nodibināja Odesas Politehnisko institūtu. Čarlzu Klarku uzaicināja strādāt šajā jaunajā mācību iestādē. Viņš lasīja lekciju kursus «Kuģu būve» un «Siltumtehnika» un tika ievēlēts jaunizveidotā institūta valdē. Č. Klarka lekcijas bija vienas no vis-

vairāk apmeklētajām Odesas politehniskajā institūtā. 20. gadu sākumā Č. Klarks bija institūta profesors un Mehānikas fakultātes dekāns.

1923. gadā Čarlzs Klarks atgriezās Latvijā. Šai laikā Rīgas Politehniskais institūts kā atsevišķa mācību iestāde vairs nepastāvēja, bet uz tā bāzes 1919. gadā izveidoja Latvijas Universitāti. Č. Klarku ievēlēja par šīs augstskolas profesoru un 1927. gadā par goda doktoru. Latvijas Universitātē viņš lasīja mācību priekšmetus «Kuģu būve» un «Siltuma izmantošana» un 14 gadus bija kuģu būves katedras vadītājs. Neskatoties uz lielo slodzi augst



Č. Klarka projektētais ledlauzis «Pjotr Velikij». Ap 1914.g. Fotogrāfs Roberts Kaniņš.

skolā, profesors aktīvi darbojās 1919. gadā nodibinātajā Latvijas Jūrniecības departamentā.

Čarlzs Klarks kuģniecības vēsturē iegājis arī kā Latvijas valsts ledlauža «Krišjānis Valdemārs» projekta autors. Šo speciālo tvaikoni 1923. gadā uzdeva būvēt iepriekš izsludinātā konkursa uzvarētājai firmai no Lielbritānijas «William Beardmore and Vicker». Kuģa būvdarbus pabeidza 1925. gadā, un no 1926. gada to sāka izmantot Rīgas ostā. Č. Klarka projektētā ledlauža jauda bija 5200 ZS, ātrums — 14,4 jūras jūdzes brīvā ūdenī, trīs jūras jūdzes cietā, gludā ledū. Ilgus gadus 2-skrūvju tvaikonis ziemas periodā atbrīvoja ceļu Rīgas ostā ienākošajiem un no tās izejošajiem kuģiem. Ledlauzis «Krišjānis Valdemārs» gāja bojā otrā pasaules kara laikā — 1941. gada 28. augustā — nepilnus 10 mēnešus pirms sava projekta autora nāves.

Čarlza Klarka zināšanas Latvijas brīvvalsts gados tika ieguldītas arī kara flotes izveidē. Kā Latvijas karakuģu būves uzraudzības komisijas loceklis viņš vairākkārt devās uz Franciju, kur Nantes un Havras kuģu būvētavās būvēja tralerus (mīnu licējus) «Imanta» un «Viesturs» un zemūdenes «Spīdola» un «Ronis». Tralerus uz Latviju nogādāja 1926. gada rudenī, zemūdenes — 1927. gada janvārī, bet Č. Klarks par darbu saņēma Francijas valdības apbalvojumu — Goda ordeni.

Kā Jūrniecības departamenta tehniskās komisijas priekšsēdētājs Č. Klarks izpildīja arī citus darbus, piemēram, piedalījās vietējās tvaikoņu satiksmes pilnveidošanā un pārvaldes uzlabošanā Rīgas pilsētā, veica pontona tilta stiprinājuma aprēķinus.

Čarlzam Klarkam bija liela ģimene. 1898. gadā viņš apprecējās ar Rīgas pilsētas galvas māsu Nadīni Lisenko. Viņu ģimenē piedzima 8 bērni: 5 dēli un 3 meitas. Kaut arī Č. Klarka sieva bija pareizticīgā, bērnus kristīja tēva — evaņģeliski luteriskajā ticībā.

Slavenais kuģu būves inženieris Čarlzs Klarks miris 1942. gada 3. jūnijā Rīgā un apbedīts Lielajos kapos līdzās tēvam Džonam Klarkam. No Nadīnes un Čarlza Klarku bērniem dzīvi ir vairs tikai divi un abi dzīvo Austrālijā. Ārzemēs ir arī vairums viņu mazbērnu. No lielās Klarku ģimenes Latvijā dzīvo tikai trīs mazdēli un viņu ģimenes. Līdz ar daudzajiem ārzemēs dzīvojošajiem inženiera pēcnācējiem pa pasauli aizceļojušas daudzas Čarlza Klarka piemiņas lietas: fotogrāfijas, dokumenti, tāpēc Rīgas Vēstures un kuģniecības muzeja darbinieki ir īpaši pateicīgi juristam Čarlzam Klarkam par ziņām un fotogrāfijām, kas palīdzēs saglabāt viņa vectēva, ievērojamā kuģu konstruktora Čarlza Klarka vārdu Latvijas vēsturē.

I. Bernsone
A. Zalsters
Fotoreprodukcijas no Rīgas Vēstures un kuģniecības muzeja fondiem

Jūra — tas ir viss mans mūžs

Pirmajos Latvijas brīvvalsts pastāvēšanas gados uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem brauca daudzi profesionāli sagatavoti jūrnieki. Tie bija kapteiņi, mehāniķi, stūrmaņi, kuri izglītību un vajadzīgo kvalifikāciju ieguva Rīgas, Liepājas un Ventspils jūrskolās. Par daudziem no viņiem rakstīts dažādos ar jūrniecību saistītos izdevumos. Šoreiz par kuģa mehāniķi, kuram mūžs ir iegājis astotajā gadu desmitā, kuram dzīves lielā mīlestība ir jūra un labi padarīts darbs uz tās.

Emīla Paijes šūpulis kārts 1908. gadā Rīgā, Annas un Andreja ģimenē. Bērnība paiet Lielupes krastā «Pļupes» mājās. Tēvs strādā par mežsargu pie barona, vēlāk valsts mežniecībā Dubultos. Māte vada mājas saimniecību. Ģimenē 5 bērni.

Sākoties I pasaules karam, Paijes ģimene dodas bēgļu gaitās. Laiks no 1915. līdz 1921. gadam aizrit Igaunijā Pelves miestiņā, vēlāk Sibīrijā — Tjumeņas guberņā. 1921. gadā vecāki atgriežas dzimtenē. Pirmo izglītību E. Paije iegūst Semes pagasta pamatskolā un turpina to Tukuma II pakāpes pamatskolā. Atgriežoties Latvijā, jādomā, kādu arodu apgūt, lai varētu pelnīt iztiku. Emīls Paije šo nodomu īsteno, mācīdamies kalēja amatu pie meistara E. Kubeļa Tukumā, viņa privātajā darbnīcā. Jauneklis arodu apgūst trijos gados un ir teicams sava amata pratējs. Tomēr vēlēšanās iet jūrā ir tik liela, ka tēva iebildumi pret jūrnieka profesiju netiek ņemti vērā. Arī tēvs beidzot piekrīt dēla izvēlei.

Engurē dzīvo un strādā par skrīveri Paiju ģimenes radinieks. Viņam kaimiņos dzīvo rēderis Miķelis Zandbergs, kuram pieder tvaikonis «Skauts». Tā kā pēc I pasaules kara bija atlikuši maz tirdzniecības kuģu, tad darbu atrast uz kuģiem nebija viegli. Pateicoties šai pazīšanai, Emīla Paijes jūrnieka gaitas aizsākās uz tvaikoņa «Skauts» par kurinātāju. Vēlāk uz «Regents» un «Laimdota».

Sūrs un grūts mūžs gaidīja ikvienu, kurš saistīja dzīvi ar jūru. Tādu izvēlējās arī Emīls Paije. 1933. gadā viņš īsteno savu apņemšanos un iestājas Liepājas jūrskolā — mehānikas nodaļā.

Mašīnu avārijas gadījumā jūrā no mehāniķiem prasa plašas tehniskas zināšanas. Šeit lieti noder kalēja amata prasme. 1936. gada 30.IV viņš beidz Liepājas jūrskolas kuģu mehāniķu nodaļas 3. klases kursu un saņem III šķiras diplomu. Pēc jūrskolas beigšanas E. Paije sāk braukt uz tvaikoņa «Ciltvaira» par III mehāniķi.

Līdz 1937. gadam «Ciltvaira» brauc pa Baltijas un Ziemeļjūru. Dažkārt uzņem preču kravas Ziemeļkrievijas ostās. Pārvadā: rūdu, ogles, ādas, labību, cukuru, papīrmalku. Šis kuģis 1939. gadā šķērso Atlantijas okeānu. «Ciltvaira» ir viens no Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem, kas palika Rietumu ūdeņos pēc tam, kad Latvija tika okupēta, un brauca zem Latvijas sarkanbaltsarkanā valsts karoga.

Nozīmīgi materiāli par tvaikoni «Ciltvaira» ir savākti muzeja kuģniecības vēstures nodaļas fondos un Latvijas jūrniecības vēstures arhīva (Kardifā) materiālos. Daļa šī arhīva ir atceļojusi uz Latviju un glabājas Rīgas Vēstures un kuģniecības muzejā. Interesantas ir tvaikoņa «Ciltvaira» mehāniķa Emīla Paijes atmiņas par lielo politisko pārvērtību laiku, kas skāra ne tikai cilvēku dzīves, bet arī daudzu Latvijas tirdzniecī-

Latvijas Nacionālā
BIBLIOTĒKA
95.16.100

K. Valdemāra jūrskolas audzēkņi. No kreisās trešais — E. Paije, 1942.g.

bas flotes tvaikoņu — tai skaitā arī «Ciltvairas» — likteņus.

Žurnālā «Jūrnieks» 1935. gadā publicēts: «Latvijas tirdzniecības flotes sastāvs palielinājies ar jauniegūtu tvaikoni, kas pirkts Anglijā. Jaunais tvaikonis nosaukts par «Ciltvairu» (agrāk «Twyford»). Būvēts 1905. gadā Sanderlendā (Lielbritānijā). Kuģa lielums 3779 BRT. Īpašnieki J. Zalcmanis, J. Freimanis un K. Jansons Rīgā.»

Plašs ir apkopotais Latvijas Jūrniecības vēstures arhīva materiāls par «Ciltvairas» gaitām, kuras bijušas veiksmīgas līdz 1939. gadam. Sarežģījumus radīja II pasaules karš un Latvijas okupācja. Daudzi no «Ciltvairas» apkalpes vīriem nav dzīvo vidū. Torpedēta arī «Ciltvaira», bet atmiņās par kādreizējo Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoni un tās komandu dalās Emīls Paije — «Ciltvairas» II mehāniķis. Ielūkosimies tajās.

No 1936. gada 14.VII līdz 1938. gada 1.VIII E. Paije ir tvaikoņa «Ciltvaira» III mehāniķis. Pēc 2 gadiem atbrīvojās II mehāniķa vieta, un viņš pāriet uz to. Sākumā «Ciltvaira» brauc kapteiņa K. Kaktiņa, vēlāk kapteiņa A. Brencsona, M. Oša, A. Galdiņa, K. Škerberga vadīta. II pasaules kara sākumā tā šķērso Atlantijas okeānu. 1940. gada 3. augustā tā atrodas Riodežaneiro ostā. Kuģa krava jānogādā uz Baltimoru (ASV). Tālāko tvaikoņa likteni izšķīra notikumi Latvijā. Kuģa kapteinis saņem rīkojumu no kuģa īpašniekiem jaundibinātās Latvijas PSR valdības rīkojumu doties uz Murmanskas ostu. Kapteinis M. Osis pie-

ņem lēmumu rīkojumu izpildīt. Riodežaneiro ostas iestādes aizliedz kuģim izbraukt. Komanda vienprātīgi grib atgriezties mājās pie savām ģimenēm. «Ciltvairas» apkalpi noņem no kuģa un novieto vietējā pilsētas viesnīcā, vietējās policijas uzraudzībā. Pēc būtības — arestē. Vietējās varas iestādes saprot, ka komanda nav boļševistiski noskaņota. Jūrniekiem maksā algu un dod uzturu. Tā paiet mēneši. Komanda pieprasa varas iestādēm, lai viņus pārsūta uz ASV. Ar nelielu pasažieru kuģi «Ciltvairas» komandu pārsūta uz netālo no Ņujorkas *Ellis Island* salu. Tā ir sala — cietums, kur dzīvo emigranti. Šeit komanda sagaida 1941. gadu. Marta mēnesī «Ciltvairas» apkalpe saņem atļauju izbraukt no šīs salas. Ar amerikāņu pasažieru kuģi «President Cleveland» caur Sanfrancisko uz Jokohamu. Pēc nedēļas nonāk Tujugas ostā. Tālākais ceļš ved uz Vladivostoku -Maskavu - Rīgu.

Kapteinis M. Osis palika ASV, kur strādāja PSRS tirdzniecības pārstāvniecībā *Amtorg*. Dzimtenē viņš atgriezās 1945. gadā.

1941. gada 13. aprīlī Emīls Paije un pārējie «Ciltvairas» apkalpes vīri atgriežas Latvijā. Tie ir: I stūrmanis Pēteris Laudungs, II stūrmanis Arnolds Vasariņš, I mehāniķis Jēkabs Maculēvičs, III mehāniķis Roberts Laukmans, bocmans Kārlis Neiburgs, radiotelegrāfists Ansis Leja, kurinātājs Pēteris Sproģis, stjuarts Ārijs Osis, pavārs Aleksandrs Krūmkalns.

1942. gada 19. janvāris ir liktenīgs tvaikonim «Ciltvaira». To ceļā no Norfolkas (ASV) uz Savanaču (ASV) torpedē vācu zemūdene «U-108» kapteiņa leitnanta R. Hardegena vadībā. Norvēģu apkalpe uz kuģa izglābjas.

Atgriezies Rīgā, Emīls Paije iestājas K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. 1942. gadā pabeidz 4. klasi vakara nodaļā un saņem I mehāniķa diplomu. Turpmāk strādā dažādus ar jūrniecību nesaistītus darbus — direktors zeķu fabrikā «Mersedess», atslēdznieks Rīgas alus darītavā, mehānisko darbnīcu priekšnieks.

Pēc kara daudziem latviešu jūrnie-

Emīls Paije, 1940.g.

kiem viņu profesijā bija grūti atrast darbu. Tāds liktenis bija arī Emīlam Paijem. Pēc 17 gadu ilga pārtraukuma viņš saņem piedāvājumu strādāt valsts pludināšanas kantorī par II mehāniķi uz velkoņa «Ļesņik». 1958. gadā Emīls Paije iet atkal jūrā. Vēlāk seko piedāvājums strādāt «Baltmorpuķ» tehniskā flotē par vecāko

Tvaikonis «Ciltvaira», 1936.gads. R. Kaniņa fotoreprodukcijas no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fondu materiāliem.

mehāniķi uz palīgkuģiem «Čižovka» un «Ņevskaja-1». Seko darbs krastā par inženieri kalkulatoru Rīgas kuģu remontu rūpnīcas tehniskajā daļā.

1963. gada 8.VIII E. Paije brauc uz kuģa «Jeruslan» (vācu kara flotes palīgkuģis, būvēts 1914.g.) par III un II mehāniķi, vēlāk maiņas mehāniķi. Uz šī kuģa viņš strādā līdz pat 1971. gadam, kad pienāk pensijas vecums. Par labu un teicamu darbu ir saņemtas no aizgājušajām varas iestādēm vairākas pateicības, goda raksti, naudas prēmijas.

Pašreiz cienījamā kuģa mehāniķa mūža novakare paiet komunālā dzīvoklī — Miera ielā kopā ar kundzi Elzu. Viņu istabā pie sienas ir liela pasaules ģeogrāfiskā karte. Katrā valstī, pilsētā un ostās, ko apmeklējis E. Paije, ir iesprausti mazi karodziņi. To ir ļoti daudz. Ir būts 22 pasaules valstīs un 77 pasaules ostās, šķērsotas 9 pasaules jūras un 4 okeāni. Liela bagātība ilgajos darba gados nav uzkrāta, arī šie laiki nelutina sirmo vīru, bet dzīvē redzētais un pārdzīvotais dod spēku negausties un būt ar dzīvi apmierinātam, labsirdīgam un smaidošam.

Atvadoties no sirmā jūrnieka, paliek mierinājums sirdī, ka laimīgs ir tas, kurš mūža novakarē par savu darbu saka — jūra un ūdeņi man ir viss, kurš to redzējis, nekad neaizmirsīs.

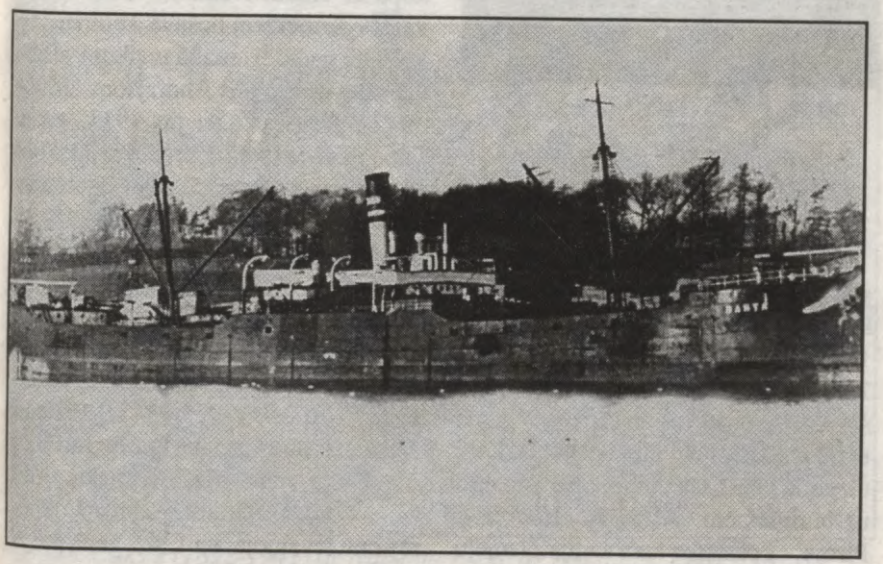
I. Kārkliņa,
Rīgas Vēstures un kuģniecības muzeja galvenā speciāliste

Tvaikonis «Bārta»

1928. gadā Latvijas Valsts kuģu pārvalde Lielbritānijā nopirka tvaikoni «Penmount» un pārdēvēja to par «Bārta». Kuģi iesaistīja braucienos starp Baltijas jūras un Ziemeļjūras ostām. 1939. gada augustā to Liepājā Tosmares darbnīcās pārbūvēja par saldētājkuģi. Tvaikoni bija domāts izmantot Latvijas sviesta un bekona eksporta vajadzībām. Taču šo nodomu realizēt neizdevās, jo sākās II pasaules karš.

1939. gada 19. decembrī tvaikoni «Bārta», balastā ejot uz Holandi un Beļģiju, Ķīlē aizturēja vācu karakuģi un divas dienas pārbaudīja. Pēc atgriešanās Latvijā kuģa reisi aprobežojās ar Baltijas jūru. 1940. gada vasarā un rudenī, pēc Latvijas okupācijas, tas brauca starp PSRS un Vācijas ostām. 1940. gada 9. decembrī Ļeņingradā kuģi nacionalizēja.

1941. gada 22. jūnijā, sākoties PSRS — Vācijas karam, tvaikonis «Bārta» stāvēja Ļeņingradas ostā. Kuģis kļuva par kara transportu Nr. 506. Jūlija sākumā to pārkrāsoja pelēkā krāsā. 3. jūlijā no kuģa sāka izkraut kravu – apatītu rūdu. Jūlijā no latviešu kuģiem Ļeņingradā sāka noņemt jūrniekus. 9. jūlijā tvaikoņa «Bārta» kapteini J. Andrejso-



«Bārta», Latvijas tirdzniecības flotes tvaikonis, 30. gadi.

nu nomainīja I. Čagins. 17. jūlijā no kuģa noņēma I stūrmani A. Vendi, II stūrmani A. Cauku un III mehāniķi E. Zosēnu.

J. Krūmiņš (1869-1947), tvaikoņa «Bārta» pirmais kapteinis.

Līdz tam tvaikoni «Bārta» bija vadījuši trīs latviešu kapteiņi. Pirmais kuģa kapteinis bija Jānis Krūmiņš (1869-1947), kas to vadīja no 1928. gada līdz 1933. gadam. Pieredzējis jūrnieks. Jūrā sāka iet no 1877. gada. 1899. gadā beidza Mangaļu tālbraucēju jūrskolu un gadu vēlāk sāka braukt par kapteini uz buriniekiem «Alfa» un «Rūdolfs». Pirms I pasaules kara vadīja Ziemeļu un Austrumāzijas kuģniecības sabiedrību tvaikoņus. Kara laikā divus gadus bija kapteinis uz angļu kuģiem. 1919. gadā atgriezās Latvijā un vadīja tvaikoņus «Windau» (1919–1921), «Imanta» (1925-1928), «Bārta» (1928-1933), «Daugava» (1933-1934). 1935. gadā viņš pārtrauca iet jūrā.

1933. gada 12. aprīlī tvaikoni «Bārta» sāka vadīt Ainažu jūrskolas absolvents Mārtiņš Čakste (1892-1941). Jūrā sāka iet no 1907. gada. Ainažu jūrskolu beidza 1913. gadā. Bet kapteiņa diplomu ieguva 1927. gadā. 1925. gadā sāka braukt par kapteini uz Latvijas kuģu pārvaldes tvaikoņiem: «Daugava» (1925), «Abava» (1926-1932), «Bārta» (1933-1938), «Imanta» (1938-1939), «Abava» (1939). 1939. gada septembrī šo kuģi nopirka Apvienotā Kuģniecības sabiedrība un pārdēvēja par «Atis Kronvalds». M. Čakste kapteiņa vietu saglabāja. Viņa dzīve traģiski aprāvās 1941. gada 9. augustā, kad to kopā ar citiem tvaikoņa «Atis Kronvalds» jūrniekiem nošāva Tallinā.

1938. gada 21. maijā tvaikoni «Bārta» sāka vadīt Jānis Andrejsons (1896-1942). Jūrā saka iet no 1913. gada. Pabeidza Mangaļu tālbraucēju jūrskolu I pasaules kara laikā, kad tā atradās evakuācijā Rostovā pie Donas. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1922. gadā. Pirmo reizi par kapteini sāka braukt 1930. gadā uz tvaikoņa «Vizma». Vēlāk vadīja tvaikoņus «Auseklis» (1932-1933), «Imanta» (1933-1938), «Bārta» (1938-1941). Pēc noņemšanas no kuģa viņu Ļeņingradā norīkoja uz somu trofeju burinieka «Jukko». Vēlāk artilērijas apšaudē J. Andrejsonu ievainoja, un 1942. gada pavasarī hospitālī viņš mira.

1941. gada 26. jūlijā sākās tvaikoņa

«Bārta» sagatavošana braucieniem. Kuģa klāju noklāja ar smilšu maisiem. 29. jūlija rītā to pārvietoja uz Kronštates reidu. Tajā pašā dienā kuģu karavānā tvaikonis izbrauca uz Tallinu. 31. jūlijā tas bija Tallinas ostas reidā. Līdz 5. augustam kuģa tilpnēs iekrāva dažādas kravas, un tad kopā ar diviem tvaikoņiem tas izbrauca uz Ļeņingradu. 5. augustā 15.50 uz tvaikoni «Bārta» nometa bumbas un to apšaudīja vācu lidmašīnas. Nākošajā dienā kuģis sasniedza Ļeņingradu un noenkurojās ostas 46. piestātnē.

1941. gada 2. septembrī tvaikoni kopā ar vēl diviem kuģiem nosūtīja uz Karēlijas zemes šauruma Koivisto apvidu evakuēt Sarkanās armijas 50. strēlnieku korpusu. Neilgā laikā uz kuģa uzņēma 3500 karavīrus un nogādāja tos Ļeņingradā. Tā kapteinis bija M. Farmakovskis.

1941. gada 21. septembrī Kronštates reidā vācu aviācijas uzlidojuma laikā tvaikoni «Bārta» smagi bojāja, bet komandai izdevās to uzsēdināt uz sēkļa. Kuģis palika pusnogremdētā stāvoklī. Virs ūdens palika virsbūves. Tajā izvietojās Kron-štatē novietotās tālšāvēju artilērijas koriģēšanas punkts. 19 mēnešus kuģi izmantoja šim nolūkam.

1944. gada 31. maijā tvaikoni «Bārta» izcēla. 1944./ 1945. gada ziemā to novietoja dokā un uzsāka kapitālo atjaunošanas remontu. 1945. gada 5. martā Latvijas Valsts jūras kuģniecība saņēma tvaikoni «Bārta» no Baltijas Valsts jūras kuģniecības. Kuģis atradās Ļe-

M. Čakste (1892-1941) ar tvaikoņa «Abava» komandu, 1926. g. Attēlā pirmajā rindā ceturtais no labās.

J. Andrejsons (1896-1942), tālbraucējs kapteinis. Fotogrāfijas reproducējis R. Kaniņš.a

ņingradas Komunāru rūpnīcas dokā. Darbus dokā pabeidza 28. aprīlī, un līdz septembrim remontdarbi apstājās. Pieņemšanas aktā bija norādīts, ka, kapitāli izremontējot kuģi, tajā jāizveido jaunas kajītes, dienesta telpas, jāiekārto radiostacija, jāizremontē galvenais dzinējs, klājs un starpsienas.

Kapitālais atjaunošanas remonts ieilga, un tvaikoni «Bārta» ekspluatācijā nodeva 1948. gada vasarā. 1949. gada februāra sākumā Gdiņā kuģī iekrāva 3203 t ogļu. 3. februārī 4.50 tvaikonis «Bārta» (kapteinis A. Beļikovs) izbrauca uz Ventspili. Nākošajā rītā kuģis sasniedza lēmuma ostu. 4. februārī 10.15 tvaikonis «Bārta» atsitās pret grunti pie Ventspils ostas ziemeļu mola. Jūrā bija viļņošanās 5 balles. Sekoja sitienu sērija. 10.25 kuģa vidējā daļa uzsēdās uz akmeņiem. 11.00 — kuģa nosliece uz labo bortu par 16°. 11.30 — applūde katlu telpā. 5. februārī 2.45, palielinoties vējam, apkalpe kuģi atstāja.

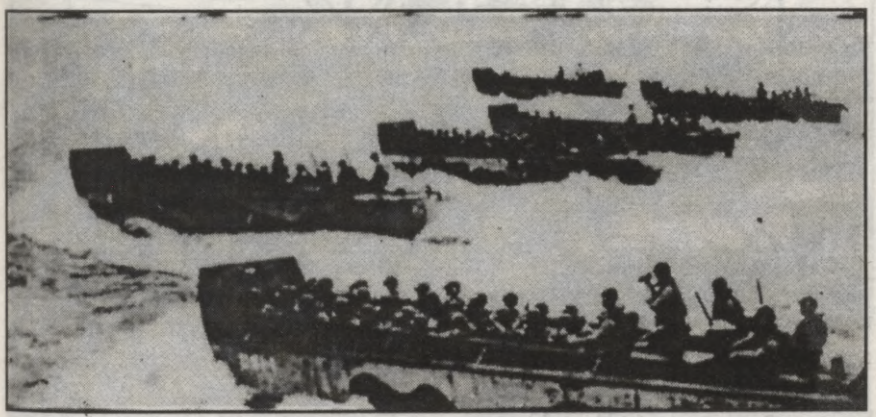
8., 11., 12. februārī no tvaikoņa izkrāva 1500 t ogļu. Taču to neizdevās izglābt. 18. februārī kuģis iegrima vēl dziļāk. 23. februārī tas otrās til-pnes rajonā pārlūza. Vēlāk kuģi pa daļām izcēla un nodeva lūžņos. Tā noslēdzas vēl viena Latvijas tvaikoņa vēsture.

A. Miklāvs, Rīgas Vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas galvenais speciālists

Pirms 50 gadiem

Otrais pasaules karš uz jūras

(1944.g.)



Amerikāņu desants Leites salā (Filipīnās).

Tas bija karadarbības sevišķas intensitātes un izšķirošu notikumu gads, ko iezīmēja sabiedroto panākumi visās frontēs, arī uz jūras.

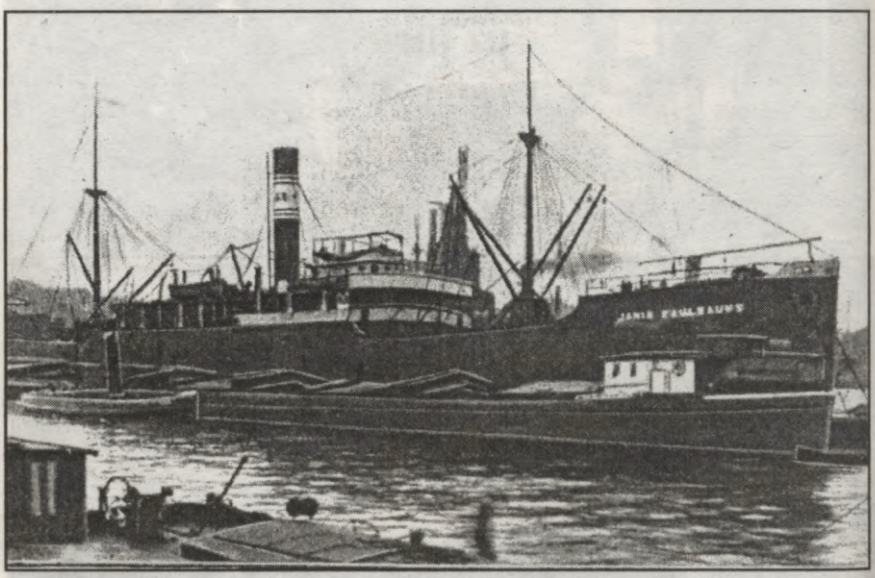
Jau kopš gada sākuma nerimtīgi turpinājās kaujas gan Klusajā okeānā, gan Ļeņingradas frontē, bet Eiropas dienvidos 22. janvārī sabiedrotie uzsāka kārtējo desanta operāciju Apenīnu pussalā, šoreiz ar kodēto nosaukumu "Shingle" ("Jumstiņš").

Desanta vietai bija izvēlētas Tirēnu jūras rietumu piekrastes pilsētas Ancio un Netūno — tikai ap 50 km uz dienvidiem no Romas, kas vien jau pietiekami skaidri atklāja operācijas galveno mērķi.

Amerikāņu komandētajos sabiedroto desantspēkos ietilpa 4 kreiseri, 24 iznīcinātāji, 43 traleri, 2 zemūdenes, 2 lielgaballaivas, 2 pretgaisa aizsardzības kuģi, 8 transportkuģi ar 50 000 karavīriem, 244 dažādi desantkuģi un 48 palīgkuģi. Masīvo pārsteiguma triecienu uztvēra... 2 vācu bataljoni, un sabiedroto spēki nostiprinājās priekštilta pozīcijās, bet, vācu pavēlniecībai nekavējoties reaģējot, līdz

februāra sākumam desanta spēkiem pretī jau atradās 6 vācu divīzijas, kuras devās pretuzbrukumā, saistot sabiedroto spēkus to pozīcijās līdz pat maija vidum.

Šajās kaujās briti zaudēja divus bežotu bombardēšanu un apšaudi ar kaujaskuģu artilēriju, tikai tad sākot izcelšanos malā. Karavīru skaita attiecības bija 5:1 amerikāņu labā, un atbrīvotās salas kļuva par bāzēm tālākām operācijām.



Latvijas tvaikonis "Jānis Faulbaums".

kreiserus: 29. janvārī — 1942. gadā uzbūvēto "DIDO" klases vieglo kreiseri "SPARTAN", ko pieveica vācu lidmašīnas, bet 18. februārī vācu zemūdenei "U 410" izdevās torpedēt vieglo kreiseri "PENELOPE".

Lielākus panākumus amerikāņi guva Klusajā okeānā, Mikronēzijā, veicot lielu desanta operāciju Māršala salās, ko jau kopš iepriekšējā gada beigām sagatavoja aviācija, bombardējot salās esošās japāņu bāzes un ostas. 5. flotes vienības viceadmirāļa R.A. Sprjuensa (Spruance) vadībā: 300 karakuģu un 1000 lidmašīnas no bāzes kuģiem un Gilberta salu lidlaukiem jebkuru operāciju ievadīja ar neierobežotu bombardēšanu un apšaudi ar kaujaskuģu artilēriju, tikai tad sākot izcelšanos malā. Karavīru skaita attiecības bija 5:1 amerikāņu labā, un atbrīvotās salas kļuva par bāzēm tālākām operācijām.

Līdzās citiem kuģiem operācijās dalību ņēma arī jaunie, 45 000 t tilpuma un ar 406 mm artilēriju apbruņotie kaujaskuģi "IOWA" un "NEW JERSEY", japāņu zaudējumi bija smagi: 2 kreiseri, 40 iznīcinātāji un 30 transportkuģi. Amerikāņu pārākumu demonstrēja arī lidmašīnu zaudējumi — 300 japāņiem, 23 amerikāņiem.

Kādreizējie Latvijas tirdzniecības kuģi, pārdēvēti citos vārdos, zem hitleriskās Vācijas karoga, taču nereti vēl joprojām daļēji ar latviešu apkalpēm, turpina grimt. 1. februārī tiek atklāta kārtējā kara gada bēdīgā zaudējumu bilance: Elbas grīvas sēklī nogrimst "ANTOINETTE" — kādreizējais

rēderejas "A. Kalniņš un biedri" tvaikonis "KRĪVS" (1340 BRT).

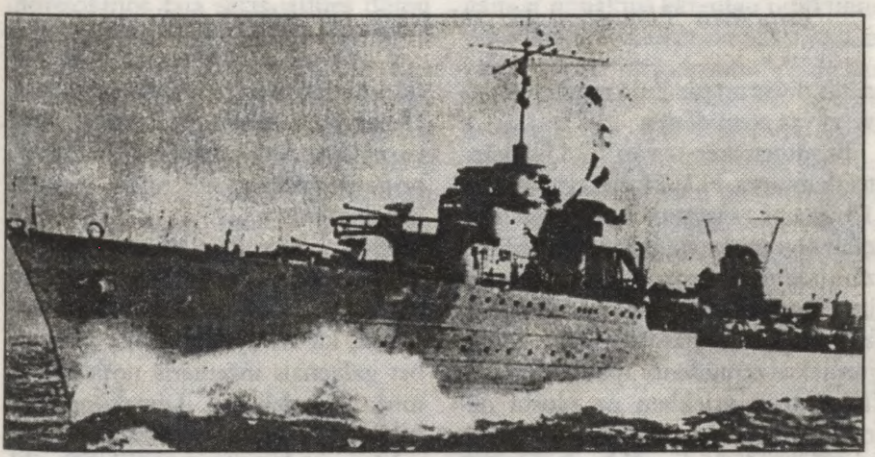
Eiropas ziemeļos, aiz polārā loka, Norvēģijas Kofjordā vēl joprojām atrodas vācu flotes lepnums — kaujaskuģis "TIRPITZ"; kopš 1943. gada marta to komandē kapteinis Hanss Meijers (Meyer) — viņš nomainījis kapteini Karlu Topu (Topp), kurš paguvis avansēties, kļūstot par kontradmirāli flotes štābā.

Kaujaskuģis nav aizmirsts, un sabiedroto mēģinājumi to pieveikt pārtraukti tikai uz laiku. 11. februārī savu kara laimi izmēģina padomju Ziemeļu flotes aviācija, taču mērķi sasniegt nespēj.

Dienu vēlāk savu mērķi sasniedz angļu zemūdenes "STUBBORN" raidītā torpēda, un ziemeļrietumos no Norvēģijas ostas Namsūsas līdz ar vācu apkalpi bojā aiziet kādreizējais Latvijas 1890 BRT tvaikonis "ROLFS FAULBAUMS" (kopš 1940. gada — "MAKKI FAULBAUM").

Pēc kaujaskuģa "SCHARNHORST" nogremdēšanas draudi sabiedroto konvojiem ziemeļu ūdeņos pastāvēja vairs vienīgi no vācu zemūdenēm un aviācijas, taču to efektivitātes zudumu kārtējo reizi nodemonstrēja 20. februāra uzbrukums konvojiem "JW–57" un "RA–57", kurā darbību ņēma 14–15 zemūdenes. Briti zaudēja iznīcinātāju "MAHRATTA" ar visu apkalpi un 1 transportkuģi, savukārt vācu puse zaudēja 5 zemūdenes, bet 3 tika bojātas.

Marts atnāca ar lielu padomju puses panākumu — tika likvidēta Ļeņingradas sauszemes blokāde, kamēr no jūras puses vēl joprojām ostu bloķēja gan ledus, gan somu un vācu jūras spēki. Padomju Ziemeļu un Baltijas flotes aviācijas aktivitātes aizvien nopietnāk sāka apdraudēt vācu konvojus un traleru vienības.



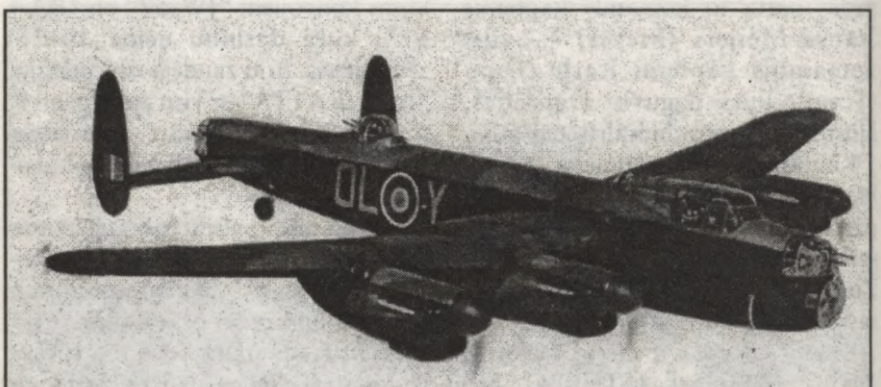
Franču lielais iznīcinātājs "Le Terrible".

14. martā Norvēģijā, Tronheimas fjordā strandēja vācu rokās nonākušais Fr. Grauda rēderejas 3655 BRT tvaikonis "EVERONIKA", kas nu bija nesis vārdu "IRMA".

Martā panākumus cīņā pret vācu zemūdenēm Atlantijā guva amerikāņi, vēršoties pret to centieniem iekļūt Indijas okeānā, kā arī Dienvidaustrumāzijas ūdeņos kopīgai darbībai ar japāņiem. Pie Azoru salām tika nogremdēta divas un pie Zaļā raga salām — vēl divas zemūdenes.

Ekvatoru šķērsoja arī "U 852" kapteiņleitnanta H.V.Eka (Eck) vadībā. 13. martā, sastopot nevēlamu liecinieku — grieķu tvaikoni "PELEUS", zemūdene to torpedēja, pēc tam iznīcinot arī peldošos vraka gabalus, bet eksploziju pārdzīvojušos grieķu jūrniekus zemūdenes apkalpe apšāva. Tikai trim grieķiem uz plosta nemanītiem izdevās izkļūt no slaktiņa vietas, un pēc 25 dienu klīšanas okeānā tos izglāba kāds portugāļu kuģis, un dzīvi palikušie sniedza liecību par notikušo.

("U 852" laimīgi nokļuva Indijas okeānā, taču 3. maijā to pamanīja britu bumbvedēji. Tā kā gūtie bojājumi bija padarījuši zemūdeni ienirt nespējīgu, komandieris deva pavēli tuvoties Somālijas krastam, apkalpei laivās doties malā, bet zemūdeni — uzspridzināt. Pārāk seklajā vietā pilnīga nogremdēšana neizdevās, komandtornis palika virs ūdens, pa to zem-



Britu Avro "Lancaster" tipa tālās sniedzamības bumbvedējs.

ūdenē iekļuva britu matroži un līdz ar citiem dokumentiem iznesa arī borta žurnālu ar Eka atzīmēto "PELEUS" nogremdēšanu un visu liecību iznīcināšanu.

1945. gada rudenī Hamburgā notika tiesas prāva. Saskaņā ar spriedumu kapteiņleitnants Eks, otrais vaktsvirsnieks, kā arī bortārsts tika nošauti, bet galvenais inženieris notiesāts ar mūža ieslodzījumu. Divi komandas locekļi saņēma 15 gadus katrs.)

Marta pēdējā dienā traģiska neveiksme piemeklēja japāņus. Pārlidojumā starp divām bāzēm Filipīnās spēcīgā vētrā nokļuva un bez vēsts pazuda četrmotorīgā "Kawainishi H 8 K" tipa lidlaiva. Līdz ar to bojā aizgāja neilgā laika posmā jau otrais japāņu jūras spēku komandieris, nesen

ieceltais Mineiši Koga un viņa tuvākie štāba virsnieki. (Tikai 3. maijā tika iecelts jaunais flotes pavēlnieks — admirālis Soemu Toijoda.)

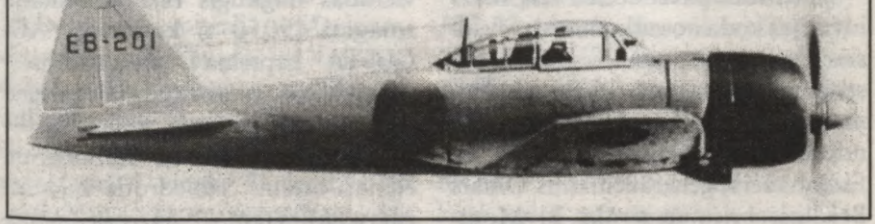
Tagad pārcelsimies atkal uz Ziemeļeiropu, kur 3. aprīlī briti bija gatavi uzsākt savu (tā gada pirmo) nopietno mēģinājumu beidzot pieveikt kaujaskuģi "TIRPITZ". Jauno operāciju "Tungsten" ("Volframs") vadīja viceadmirālis H.R. Mūrs (Moore). Galveno triecienspēku veidoja lielie lidmašīnu bāzes kuģi "VICTORIOUS" un "FURIOUS" un 4 eskorta bāzes kuģi, bet nodrošinājumam kalpoja kaujaskuģi, 4 kreiseri un vairāki iznīcinātāji.

Rītausmā gaisā pacēlās divas lidmašīnu grupas: pirmās mērķis — apkarot zenītartilēriju, otrās — stundu vēlāk — uzbrukt pašam kuģim, kurš ar novēlošanos bija sācis ietīties dūmu aizsegā. Uzbrukumā ņēma dalību 40 bumbvedēji un 80 iznīcinātāji, to skaitā jaunās Fairey "Barracuda MK II" tipa torpēdlidmašīnas. Četrām no tām izdevās savu 725 kg torpēdu trāpījumi, kuģi trāpīja arī desmit 227 kg bumbas, taču tās nespēja caursist tā 20 cm biezās klāja bruņas, tomēr dzīvību zaudēja 122 vācu jūrnieki, bet 316 ievainoja. Briti zaudēja 2 bumbvedējus un 1 iznīcinātāju.

(Piedzīvojuši neveiksmi uzlidojumā, britu pavēlniecība nākamo triecienu neuzveicamajam vācu kaujaskuģim nolēma izdarīt no 21.līdz 23. aprīlim, operācijā iesaistot kaujaskuģi "ANSON", 2 lielos un 4 eskorta lidmašīnu bāzes kuģus, 3 kreiserus un 12 iznīcinātājus. Sliktie laika apstākļi britu eskadru piespieda atgriezties savās bāzēs, uzbrukumu tā arī neuzsākot.

14. maijā Norvēģijas ziemeļu fjordā pie Kirkenesas sekmējas padomju lidmašīnu uzbrukums: nogrimst togad jau otrs kādreizējās sabiedrības "M. Faulbaums un biedri" tvaikonis "Jānis Faulbaums" (2944 BRT, zem vācu karoga pārdēvēts par "Johann Faulbaum").

Maija beigās Eiropa un visa kara gaita ir nonākusi liktenīgu notikumu priekšvakarā. Kamēr nemitas Staļina prasības pēc "otrās frontes", tāda jau kopš 1943. gada praktiski pastāv Dienvideiropā, kur sabiedroto sauszemes spēki jau iesaistījušies cīņā ar vācu armiju, bet britu un amerikāņu masveida gaisa uzbrukumi Vācijas pilsētām nes pasaulē vēl nepieredzētu iznīcību. Taču abām karojošajām



Japāņu "Reisen 11" tipa iznīcinātājs (populārais amerikāņu apzīmējums: "Zero"), visplašāk izmantots arī kamikadžu uzbrukumos.

pusēm jau sen ir skaidrs, ka cīņā par Eiropu izšķirošā kauja notiks tieši Francijā, turklāt tās rietumu piekraste ar samērā šauro ūdenssšķērsli — īpaši Padekalē šaurumā — un "nenogremdējamo bāzes kuģi" — Lielbritānijas metropoli — aiz tā ir īstā dabas un likteņa noteiktā vieta. Vācieši intensīvi būvē aizsardzības līnijas, t.s. Atlantijas valni — šajā karā jau trešo nocietinājumu joslu Rietumeiropā. Pirmās no tām — Mažino un Zigfrīda līnijas — karojošās puses tā arī nepaguva izmantot. Nu vācieši steidzīgi demontē šo nocietinājumu smagos ieročus, pārvietojot tos uz pozīcijām Francijas piekrastē. Hitlera propaganda nekavējas Atlantijas valni pasludināt par nepārvaramu, taču nu jau bez pārmērīgas bravūras — visa notikumu virzība diktē zināmu piesardzību.

Britu salas ir pieblīvētas ar pašmāju un ekspedīcijas korpusu karavīriem un kaujas līdzekļiem. Zemūdeņu vairs maz traucēta, transportkuģu karavānu plūsma nemitīgi papildina dzīvā spēka un ieroču daudzumu, kamēr milzīgs skaits īpašu desantkuģu un baržu pārpilda ostas. Dienu un nakti norit apmācības. Amerikāņu kareivji krāso uz savām ķiverēm abreviatūru: "AAAO" ("anywhen, anywhere, anyhow" — "kaut kad, kaut kur, kaut kā, pārējais viss — nulle").

Sabiedroto pavēlniecība izšķirošās invāzijas koda nosaukumam izvēlējusies vārdus "Neptun–Overlord". Ekspedīcijas spēku un to pretinieku komandieru uzvārdi īpašus komentārus neprasa: amerikāņu ģenerālis D. Eizenhauers, ģenerālleitnants Omars Bredlijs, britu ģenerālis B. Montgomerijs, bet operācijas daļas "Neptun" izpildīšanai jūras spēku pavēlniecība nozīmē admirāli B. Remsiju (Ramsey). Vācu pusē: Rietumeiropas armijas grupas "West" 1,5 miljoni karavīru feldmaršala G. fon Rundšteta (Rundstedt) vadībā, bet pašā Rietumfrancijā armijas grupu "B" komandē feldmaršals E. Rommels.

Invāzijas nenovēršamība un gaidāmo kaujas operāciju vispārējais areāls zināms visiem, nav zināms vienīgi operācijas sākums un konkrētā malā izcelšanās vieta. To velti cenšas izzināt vācu puse, kamēr sabiedroto galvenās rūpes saistās ar laika apstākļiem, kuru labvēlībai ir izšķirošā nozīme, īpaši desanta sākuma stadijā.

Pēc milzīgā un sarežģītā sagatavošanās darba, kurā svarīgu vietu ieņēma arī pretinieka dezinformēšana, pasaules izcilākā desanta operācija sākās 6. jūnija rītā, masu uzlidojumu un gaisa desantu ievadīta. Artilērijas uguni nodrošināja 7 kaujas kuģu, 2 monitoru, 24 kreiseru un 74 iznīcinātāju lielgabali. Angļu vecie kaujaskuģi "WARSPITE", "RODNEY" un "REMILLIES", amerikāņu "NEVADA", "TEXAS" un "ARKANSAS" savus pienākumus desanta nodrošināšanā veica teicami, kamēr modernākās vienības pildīja savus kaujas uzdevumus okeānu cīņas telpā. Invāzijas flotes Rietumu operatīvās vienības flagkuģis bija amerikāņu smagais (9050 t) kreiseris "AUGUSTA" kapteiņa Džonsa vadībā.

Drīz atklājās, ka izraudzītais galveno desantu rajons ir Normandija — Kotantēnas pussala ar Šerbūras un Kānas ostām. Sabiedrotie bija sagatavojušies tam, ka šīs ostas desanta sākuma posmā izmantojamas nebūs, un izstrādājuši mākslīgu viļņlaužu un

citu ostas ierīču konstrukcijas, kas nekavējoties tika uzstādītas, lai nodrošinātu karaspēka izsēdināšanas nepārtrauktību. Jau invāzijas nākamajā dienā par viļņlaužiem kļuva ap 70 novecojušu kuģu, kurus nogremdēja paredzētajās vietās.

Pretinieku spēku samēru raksturoja sabiedroto vairākkārtējs pārspēks, īpaši gaisā. Turpat 13 000 kaujas lidmašīnām vācieši pretī stādīt varēja ... 50 atlikušās no Francijā dislocētās vācu 3. gaisa armijas 400 kaujas lidmašīnām, turklāt — asas degvielas krīzes apstākļos. No 8. līdz 13. jūnijam nogremdētā britu fregate, viens iznīcinātājs un 6 sīkākas vienības būtībā ir viss, ko vācu aviācija spēja nodarīt desanta flotei. Vācu galvenais spēks uz jūras Francijas piekrastē — torpēdlaivas un iznīcinātāji, taču no 14. līdz 15. jūnijam 325 britu lidmašīnas uzlidoja Havrai, līdz ar citām sīkākām vienībām iznīcinot 34 vācu torpēdkuterus.

Līdz 15. jūnijam Francijā jau izsēdināts ap 500 000 sabiedroto karavīru, vairāki desmiti tūkstoši tanku un dažādu spēkratu.

Neraugoties uz pārspēku, vācu pretošanās ir sīksta, un ātri sabiedroto panākumi gaidāmi nav.

Pēc savu ekspedīcijas spēku izsēdināšanas Francijā desantu sēriju amerikāņi realizē arī Klusā okeāna rietumdaļā, Mikronēzijā — Marionas salās: Saipanā, Tinianā un Guamā. Viceadmirāļu Sprjuensa un Ternera vadībā operācijā piedalās 7 kaujaskuģi, 14 eskorta lidmašīnu bāzes kuģi, 6 smagie un 4 vieglie kreiseri, 116 iznīcinātāji, 111 transportkuģi, 56 palīgkuģi, 185 lielie desantkuģi un 44 traleri, bet operācijas aizsegam: 15 lidmašīnu bāzes kuģi ar 819 lidmašīnām uz klāja, 7 kaujas kuģi, 3 smagie un 10 vieglie kreiseri, kā arī 58 iznīcinātāji.

Amerikāņiem Saipanas un Tinianas ieņemšanai 77 000 karavīru, japāņi aizstāvas ar 12 000 Saipanā un 5000 Tinianā, tātad jācīnas pret vairāk kā četrkārtēju pārspēku. Kaujas rezultātā gaisa kaujā japāņi zaudē 110 lidaparātus, amerikāņi — 11. Nogremdēti 8 japāņu kuģi. Kaujās Saipanā amerikāņi zaudē 3500 kritušos un 13 000 ievainotos.

Jau 19. jūnijā Filipīnu jūrā pie Marionas salām japāņi piedzīvoja jaunu smagu kaujas neveiksmi. Eskadra viceadmirāļa Jisaburo Ozavas vadībā: 9 lidmašīnu bāzes kuģi, 5 kaujaskuģi, 11 smagie un 2 vieglie kreiseri, 28 iznīcinātāji, 14 zemūdenes un 6 tankkuģi sāka operāciju. Gaisā jaunu, drosmīgu pilotu vadītas, pacēlās 354 teicamas konstrukcijas japāņu lidmašīnas, taču kaujas iznākumu šoreiz noteica to profesionālais līmenis: labāk apmācītie amerikāņu piloti notrieca 243 lidmašīnas, pašiem zaudējot 26. Amerikāņu zemūdene "ALBACORE" torpedēja japāņu jaunāko, tikai iepriekšējā gadā būvēto 29 300 t lidmašīnu bāzes kuģi "TAIHO", kas aizdegās un pēc eksplozijas nogrima.

Otra amerikāņu zemūdene "CAVALLA" trīs stundas vēlāk torpedēja "SHOKAKU" — vienu no abiem 1941. gadā būvētajiem 25 675 t lielajiem bāzes kuģiem. ("SHOKAKU" — "Lidojošā dzērve" un "ZUIKAKU" — "Laimīgā dzērve".) Šie kuģi spēja attīstīt vairāk nekā 34 mezglus, uzņemt 96 lidmašīnas, un to apkalpē bija ap 1700 vīru. "Lidojošā

dzērve" devās dzelmē līdz ar 1263 vīriem...

Panākumu iedvesmoti, amerikāņi nākamajā dienā turpināja uzlidot 4 japāņu bāzes kuģu vienībai, neraugoties uz to, ka tā atradās uz amerikāņu lidmašīnu sniedzamības robežas. Tika nogremdēts 24 140 t lidmašīnu bāzes kuģis "HIYO", bet smagi bojāts "ZUIKAKU", tomēr varēja uzskatīt, ka "Laimīgā dzērve" atbilda savam vārdam, jo kuģis nenogrima. Tika bojāti arī pārējie divi vienības kuģi, kā arī kaujaskuģis "HARUNA" un smagais kreiseris "MAYA", kā arī nogremdēti 2 tankkuģi. Amerikāņi zaudēja 20 notriektas lidmašīnas, bet 80 gāja bojā, nesasniedzot bāzes — avarēja jūrā, degvielai izbeidzoties.

Dienā, kad tālajā Klusajā okeānā norisinājās šī kauja, mūsu ziemeļu kaimiņi somi jau otro reizi četru gadu laikā zaudēja savu Karēlijas pilsētu Vīpurus (Vīborgu), jo tika pārrauta somu–vācu aizstāvētā fronte tās stabilākajā posmā. Šajā operācijā, kas ilga divas nedēļas, padomju spēkus atbalstīja smagā flotes artilērija: kaujaskuģis "OKTJABRSKAJA REVOĻUCIJA" un kreiseri "MAKSIM GORKIJ" un "KIROV". Saskaņā ar padomju statistiku tie bija izšāvuši 17 885 šāviņus. Līdz 15. jūlijam tika ieņemtas arī visas Vīborgas līča salas.

"Otrās frontes" pirmajās līnijās turpinājās smagas kaujas iegūto priekštilta pozīciju nostiprināšanā. Cīņā ar vācu krasta baterijām iesaistījās spēcīga amerikāņu flotes vienība — kaujaskuģi "NEVADA", "TEXAS" un "ARKANSAS", 4 kreiseri, 11 iznīcinātāji, kā arī aviācija.

26. jūnijā, tātad 20 dienas kopš invāzijas sākuma, krita Šerbūra — izpostīta, mīnēta un ar vrakiem pilna osta (to varēja sākt lietot tikai no 16. jūlija). Līdz ar to praktiski visa Kotantēnas pussala atradās sabiedroto rokās.

5. jūlijā, dienā, kad Normandijas krastā izkāpa miljonais sabiedroto karavīrs, vācieši stājās pie pretiņieka kuģu apkarošanas ar "Neger" tipa t.s. dzīvajām torpēdām, no kurām 40 tika nogādātas Francijas piekrastē uz ziemeļiem no Kotantēnas. Pirmais uzbrukums britu vienībām cieta neveiksmi, un no 30 torpēdām bāzēs atgriezās tikai 11, bet nogremdēti bija tikai divi britu traleri.

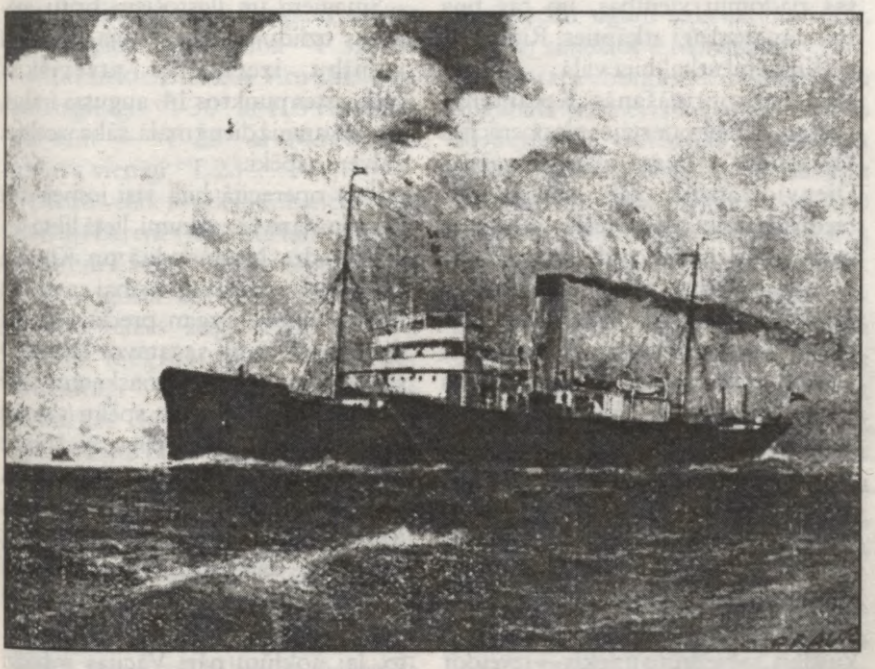
"Dzīvo torpēdu" uzbrukumi tomēr nemitējās, un naktī no 7. uz 8. jūliju viena no tām, ko vadīja fēnrihs (virsniekvietnieks) K.H. Pothasts, torpedēja invāzijas dalībnieku — poļu kreiseri "DRAGON", kurš sabiedroto flotes sastāvā piedalījās cīņās. Šis britu kreiseris 1943. gadā bija piešķirts Polijas kara flotei, kuras ievērojama daļa kopš 1939. gada, pēc izkļūšanas no Baltijas jūras, bija iekļāvusies britu flotē kara turpināšanai. (Šis notikums mūs interesē tādēļ, ka tas bija tas pats kreiseris, kas sabiedroto flotes vienības sastāvā 1919. gada oktobrī – novembrī ar savu artilēriju bija atbalstījis jauno Latvijas armiju tās izmisīgajā cīņā pret Bermonta karapulku pārspēku, turklāt kaujas gaitā savas dzīvības bija zaudējuši vairāki britu matroži.) Šoreiz krita 37 poļu jūrnieki, nākamajā dienā apkalpe kreiseri atstāja, bet pēc nedēļas tālākajai karadarbībai nederīgais kuģis tika nogremdēts par viļņlauzi mākslīgajā ostā "Mulberry".

"Dzīvās torpēdas" nebija vienīgais vācu jaunais ierocis. Tika lietotas arī

t.s. tālas darbības lēngaitas torpēdas. Uzskata, ka tieši tāds ierocis nodarīja bojājumus britu smagajam (9860 t) kreiserim "FROBISHER". (Vietā būtu atzīmēt, ka kopā ar līdzīgo kreiseri "HAWKINS" tas 30. gados tika pieskaitīts skaistākajiem karakuģiem.

vācu kapteinis, viens no artilēristiem un 10 apkalpes vīru, to skaitā 7 latvieši — zem sveša karoga.

17. jūlijā otro uzlidojumu sekmīgi pārdzīvoja "TIRPITZ", ar spēcīgu zenītieroču uguni atvairot un izklīdinot britu "barrakudas", kas bija spiestas



Latvijas tvaikonis "Konsuls P. Dannebergs".

1933. gadā no 13. līdz 19. jūlijam "FROBISHER" viesojās Rīgā.)

Jūlija mēnesis prasīja arī latviešu jūrnieku dzīvības. 11 vācu kuģu konvojā no Narvikas (Norvēģija) uz Emdeni (Vācijā) ar dzelzsrūdas kravu gāja arī 3002 BRT kuģis "STADT RIGA" — kādreizējais latviešu rēderejas "A. Kalniņš un biedri" tvaikonis "Andrejs Kalniņš". Uz kuģa 25 apkalpes locekļi un 13 zenītartilēristi. 6. jūlijā 40 britu lidmašīnu uzbrukumā gāja bojā kuģis, savas bumbas nomest kur pagadās.

Vasaras otrajā pusē pēc asiņainām atvairīšanas kaujām fronte no divām pusēm atkal ienāca Latvijas teritorijā, sarkanarmija spējā triecienā 1. augustā ieņēma Tukumu un aizgāja līdz jūrai, nogriežot vācu armijas grupu "Nord" no grupas "Mitte". Ielenkumā nokļuva Rīga. Vācu spēki reaģēja ātri un sekmīgi: no Austrumprūsijas uz Kurzemi tika pārsviestas Manteifeļa tanku divīzijas vienības, kas devās Rīgas virzienā. Pretuzbrukumu

atbalstīja Rīgas līcī esošie vācu kuģi ar smago, 14 800 t kreiseri "PRINZ EUGEN" priekšgalā. Tā 203 mm lielgabalu ugunij gan vairāk bija psiholoģisks efekts, un, apšaudot piekrasti, tikai dažas granātas sasniedza Tukumu. Tagad maisā bija nokļuvušas padomju vienības, un tās bija spiestas steidzīgi atkāpties. Rīgai ceļš uz Kurzemi atkal bija vaļā.

Pēc nostiprināšanās Kotantēnas pussalā sabiedrotie stājās pie operācijas "Dragoon" ("Dragūns") — invāzijas Dienvidfrancijā. Šai invāzijai sabiedrotie bija gatavojušies jau kopš iepriekšējā gada, turklāt pastāvot domstarpībām starp amerikāņu pavēlniecību un Čērčilu, kurš uzskatīja, ka desants jāizsēdina Adrijas jūras ostas Triestas rajonā, lai no turienes sāktu uzbrukumu Vīnes virzienā. Amerikāņi Francijas piekrasti Provansu izvēlējās ērtās piekļūšanas dēļ un arī tādēļ, ka tas nodrošinātu Ziemeļāfrikā sagatavotās jaunās franču 1. armijas ērtāku nokļūšanu dzimtenē un operatīvu sadarbību ar Francijas dienvidos izvērsto Pretošanās kustību. Sabiedroto mērķis — izveidot knaibles vācu spēku ietveršanai un iegūt lielās Dienvidfrancijas ostas — galvenokārt Marseļu, jo nupat atbrīvotā Šerbūra nespēja pietiekami nodrošināt pieaugušo kara transporta plūsmu.

Ilgi gatavotie un labi apmācītie desantspēki sakārtojās Neapoles līcī, kopskaitā 880 kara un transportkuģu. To vidū vairāki, kas bija ņēmuši dalību invāzijā Normandijā, arī amerikāņu kontradmirāļa Deividsona flagkuģis "AUGUSTA". Lielajā eskadrā bija arī vairāki franču kuģi, piemēram, vecais kaujaskuģis "LORRAINE" (22 189 t), vieglie kreiseri "GEORGES LEY-GUES", "EMILE BERTIN" un "DUGUAY-TROUIN", par vieglajiem kreiseriem pārkvalificētie iznīcinātāji "LE FANTASQUE", "LE TERRIBLE", "LE MALIN" u.c.

Smagiem un ilgstošiem britu aviācijas uzlidojumiem sekoja diversiju vienību izcelšanās atsevišķos piekrastes punktos 14. augusta nakti, bet nākamajā dienā malā sāka izcelties galvenie spēki.

Šajā operacijā bija visi iespējamie maldināšanas pasākumi, lietā likta lielā pieredze Normandijā un Klusajā okeānā. Vācu pavēlniecībai savukārt bija izdevies diezgan precīzi noteikt desanta vietu un sagatavot labu aizsardzību ar atjautīgi maskētām artilērijas pozīcijam, taču spēku samērs bija vāciešiem nelabvēlīgs, īpaši maz bija lidmašīnu, un tā apmēram divās nedēļās operācija sekmīgi tika veikta. Marseļa, Tulona un Kannas ieņemtas, līdz vācu vienības (kā to raksturo amerikāņu vēsturnieks, viceadmirālis S.E. Morisons) vairs rūpējās tikai par to, lai nokļūtu pāri Vācijas robežai pirms amerikāņu 7. armijas ...

Vācu flotei Vidusjūrā vairs nopietnu spēku nebija. Naktī no 16. uz 17. augustu amerikāņu iznīcinātājs "INDIKON" nogremdēja divas vācu korvetes: "CAPRIOLO" un "NIMET ALLAH" (savulaik iegādātas no itāļiem un ēģiptiešiem). Zemūdeni "U 230" pēc neveiksmīga mēģinājuma uzbrukt flagkuģim "Augusta" komanda pameta un uzspridzināja.

Nākamā diena — 18. augusts — atnesa nelaimi vācu 6 torpēdlaivu flotilei pie Narvas. Baltijas flotes bloķēšana sagādāja daudz rūpju

vāciešiem un somiem, īpaši gādājot par Somu līča mīnēšanu, un tikai 31. maijā vien, izliekot papildus vēl 11000 mī-nu, kas, savukārt, izraisīja padomju puses aktīvu pretdarbību. Kad minētās flotiles 4 kuģi gatavojās jaunu mīnu izlikšanai, tie paši nokļuva agrāk izliktajā mīnu laukā. Vispirms pēc eksplozijas nogrima "T 32" ar 137 jūrniekiem no 206 vīru apkalpes, tad flagkuģis "T 30" ar 105 vīriem un pēc tam — "T 22" ar 143. Sveika izkļuva vienīgi "T 23".

Dienu vēlāk zaudējumus cieta vācu konvojs Barenca jūrā, kur tam uzbruka padomju Ziemeļu flotes torpēdkuteri.

22. augustā britu aviācija no lidmašīnu bāzes kuģiem devās savā trešajā mēģinājumā bombardēt kaujaskuģi "TIRPITZ". Uzlidojumā piedalījās 31 bumbvedējs un 53 iznīcinātāji, taču sliktas redzamības dēļ tas bija nesekmīgs.

Nākamajā dienā notika ceturtais uzbrukums, un šoreiz milzeni trāpīja viena 724 kg bumba, pārsita 8 klājus, to skaitā bruņu klāju, taču neeksplodēja. Otra, 250 kg bumba bojāja vienu no galvenās artilērijas torņiem.

Notika fjordā gulošā kaujaskuģa kārtējā vadības maiņa: kapteinis Meijers atstāja kuģi pēc tam, kad tika paaugstināts kontradmirāļa pakāpē. Pēc viņa par jauno "TIRPITZ" komandieri tika iecelts fregatkapteinis Volfs Junge.

Tā kā cīņas Melnās jūras telpā izvērsās vācu un tās sabiedroto pusei augstākā mērā nelabvēlīgi, Rumānijā tika gāzta J. Antonesku valdība un 24. augustā pieteikts karš sabiedrotajai Vācijai. Vācu flotes vienības bija spiestas atstāt Konstanci, lūkojot patverties Turcijā, taču turki atteica, un vācieši Turcijas piekrastē savus kuģus nogremdēja. Karš Melnajā jūrā ar to bija beidzies.

29. augustā briti piekto reizi uzlido Altajfjordam cerībā pieveikt kaujaskuģi "TIRPITZ", taču spēcīgā vācu zenītieroču ugunī uzbrukums izjūk, britiem zaudējot 8 lidmašīnas.

Augusta beigas Eiropas cīņu apgabalā iezīmējas arī ar sabiedroto aviācijas darbības rādiusa palielināšanu — britu lidmašīnas Baltijas jūras ūdeņos nomet ap 800 magnētisko mīnu, kā arī veic regulārus uzlidojumus Štetīnas (Ščecinas) ostai.

No vācu puses aktivitātēm atzīmējama ar t.s. šnorhelmastu apgādātu 16 vācu zemūdeņu darbība Atlantijas okeānā, kurām izdodas nogremdēt vairākus kuģus, un sabiedrotie ir pat spiesti savu konvoju trases pārcelt uz drošāko Vidusatlantiju. Taču zemūdeņu skaits kritiski samazinājās, un oktobrī no 456 lietojamas bija vairs tikai 141.

4. septembrī notika radikāls lūzums kara gaitā Baltijas telpā — no kara izstājās Somija, pieprasot tūlītēju vācu karaspēka izvešanu no savas valsts līdz 15. septembrim. Balkānu pussalā, vēl vienā Vācijas sabiedrotajā — Bulgārijā — līdz ar padomju armijas iebrukumu notika komunistisks apvērsums, un mēneša beigās bulgāru karaspēks jau cīnījās padomju pusē.

Somija jauno politisko situāciju nodemonstrēja jau drīz, izjaucot vācu iecerēto operāciju "Tanne Ost" Somu līča Sūrsāri salas ieņemšanai. Somu izsauktās padomju lidmašīnas nogremdēja vairākus vācu desantkuģus un triecienlaivas. Nākamās dienas vakarā vācieši nolika ieročus.

Lai beidzot tiktu galā ar kaujaskuģi "TIRPITZ", briti mainīja taktiku. Tika izveidota 6 t superbumba kaujaskuģa bruņu klāja caursišanai (atzīmēsim, ka uz zemes šāda bumba radījusi 24 m dziļu un 30 m diametra krāteri). Uzbrukumam sagatavotajā eskadrā ietilpa 39 stratēģiskie četrmotoru Avro "Lancaster" un 2 Consolidated "Liberator" bumbvedēji. (Tika izstrādāts uzbrukuma maršruts: 11. septembrī starts no lidlauka Skotijā – nolaišanās padomju bāzē Jagodņikā (30 km no Arhangeļskas) un degvielas uzņemšana, 15. septembrī — uzbrukums kuģim un atgriešanās Jagodņikā degvielas uzņemšanai un starts atceļam uz Skotiju, tur atgriežoties 17. septembrī.)

Šis, sestais britu mēģinājums vainagojās ar panākumiem — "TIRPITZ" guva tik nopietnus bojājumus, ka apkalpe tos vairs necentās labot. Tika nolemts kuģi pārvietot uz citu fjordu, Trumses tuvumā, seklos ūdeņos, paredzot kaujaskuģi turpmāk izmantot kā peldošu krasta bateriju. Mainās arī kuģa komandieris — par to kļūst kapteinis Vēbers.

17. septembrī padomju jūras aviācijas uzlidojumā Paldiskiem (Igaunija) tika nogremdēta vācu torpēdlaiva "T 18" — pirmais kuģis, kas krita par upuri no padomju lidmašīnas izšautām raķetēm.

23. septembrī krita Tallina, izcēlās desants Paldiskos, realizējot Monzunda operāciju, lai iegūtu kontroli pār jūras šaurumu, kamēr vācu karaspēks stingri turējās igauņu salās. Sekmīgi norisinājās Muhu ieņemšana, kur padomju jūras kājnieki no torpēdkuteriem un amfībijām izsēdās tieši Kuivastu ostā. Pēc Hiumā zaudēšanas vācieši atkāpās uz Sāremā salu, kuru nu aizstāvēja divas vācu kājnieku divīzijas, īpaši nocietinoties Sirves pussalā armijas grupas "Nord" piesegšanai no ziemeļiem.

Vācu bruņukuģis "LUTZOW" un smagais kreiseris "PRINZ EUGEN" veidoja t.s. kaujas grupu "Thiele" viceadmirāļa A. Tīles (Thiele) vadībā, un 10. oktobrī tā ņēma aktīvu dalību Klaipēdas aizstāvēšanā. Minētā kaujas grupa, kurā ietilpa arī sīkākas vācu karakuģu vienības, atbalstīja Sirves pussalas aizstāvjus no Rīgas līča puses, kuriem ārkartīgi niknās kaujās izdevās atsist trīs padomju mēģinājumus pussalu ieņemt.

Notikumu tālākajā attīstībā, sekojot pārējo atkritušo vācu sabiedroto paraugam, 1. oktobrī arī Somija bija pasludinājusi karadarbības uzsākšanu pret tās valstī vēl joprojām esošo vācu karaspēku un padzina to no Tornio un Kemi. Tikmēr pirmās padomju vienības ieradās Hanko, kur, saskaņā ar vienošanos, uzsāka militāras bāzes ierīkošanu.

Sabiedroto invāzijas spēki lēnām, bet noteikti paplašināja savu plac-darmu un turpināja ofensīvu ziemeļ-austrumu virzienā — jau septembrī bija kritusi Antverpene, Havra un Bresta, bet oktobra sākumā — Kalē un Boloņa, kā arī vācu smagās artilērijas pozīcijas, taču Dinkerka joprojām atradās vācu rokās un tajās palika līdz pat kara beigām.

13. oktobrī padomju rokās krita okupētās Latvijas galvaspilsēta Rīga. Pirms pilsētas atstāšanas īpašas vācu spridzināšanas vienības pilnīgi iznīcināja ostu ar tās būvēm, iekārtām un Daugavas krastmalu, kā arī tiltus.

Baltijas jūras austrumu krastā nu

vācu rokās palika vienīgi ielenktā Kurzemes grupējuma aizstāvētā, bēgļiem pārpildītā Kurzemes pussala un ielenktā Klaipēda. Katru dienu likteņa rokās sevi nodeva simtiem cilvēku, transportkuģu konvojos mērojot bīstamo jūras ceļu uz Vāciju vai slepeni zvejnieku laivās dodoties jūrā, lai sasniegtu Gotlandi.

16. oktobrī savā kārtējā Baltijas jūras braucienā mīnai uzskrēja un tika smagi bojāts "BRAUNAU" — kādreizējais kuģniecības sabiedrības "P. Dannebergs" 2747 BRT tvaikonis "KONSULS P. DANNEBERGS". Kuģim izdevās nokļūt Dānijā, kur to remontēja. Nākamajā dienā kādreizējais tās pašas sabiedrības vecais, 2347 BRT tvaikonis "Velta", nu jau kā "Walter", nogrima norvēģu piekrastē.

Dienvidaustrumāzijas cīņu telpā smaga kauja no 12. līdz 16. oktobrim bija norisinājusies pie Formozas (Taivanas), kur valdošā loma atkal piederēja aviācijai. Ārkārtīgi smagus zaudējumus atkal cieta japāņi — 193 lidmašīnas notriektas, 123 — iznīcinātas uz bāzes kuģu klājiem. Amerikāņi zaudēja 43 lidmašīnas. Kaujas galīgā bilance: japāņu pusei nogremdēti 140 dažāda tipa kuģi un iznīcinātas ap 680 lidmašīnu. Amerikāņu pusei: 2 bojāti kreiseri un zaudētas 95 lidmašīnas.

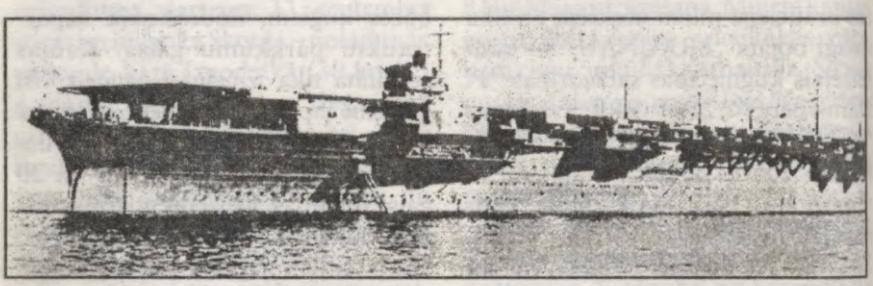
Jau 20. oktobrī sākās un līdz 25. oktobrim turpinājās lielākā jūras un gaisa kauja pasaules vēsturē — desants Leites salā, Filipīnu centrālajā daļā, ģenerāļa Makartura vadībā. Kaujā, kas norisinājās četrās fāzēs, piedalījās ļoti liels skaits visdažādākā tipa karakuģu un lidmašīnu. No Japānas puses — visi galvenie jūras spēki līdz ar to visjaunākajiem, pasaulē vislielākajiem — 65 000 t kaujaskuģiem "YAMATO" un "MUSASHI", kuri attīstīja 27 mezglus un kuru galvenā artilērija sastāvēja no 9 x 456 mm lielgabaliem, turklāt vēl 12 x 155 mm lielgabaliem un 12 x 127 mm zenītlielgabaliem.

Kaujā iesaistījās milzīgi amerikāņu flotes spēki, kuru aviācija, startējot no bāzes kuģiem, nodrošināja nepārtrauktu pārākumu gaisā. Kaujas rezultātā tika iznicināti gandrīz visi galvenie japāņu jūras spēki, to skaitā kaujaskuģis "MUSASHI", ko uzlidojumos trāpīja 17 bumbas un 20 gaisa torpēdas. Milzenis nogrima līdz ar 1000 vīriem no 2200 vīru apkalpes. Starp citiem japāņu zaudējumiem varam atzīmēt jau minēto lidmašīnu bāzes kuģi "ZUIKAKU", kuru 25. oktobrī pieveica aviācija — no pieciem amerikāņu lidmašīnu bāzes kuģiem startējušās lidmašīnas. "ZUIKAKU" nogrima, taču izglābās 970 jūrnieku no "Laimīgās dzērves" 1700 vīru apkalpes.

Šī "Filipīnu kauja" jeb "kauja ap Leitu" iezīmēja Klusā okeāna kauju kulmināciju, kura saglabājās visu turpmāko kara laiku, paralizējot japāņu iespējas organizēt stratēģiskas operācijas savulaik iekaroto teritoriju aizstāvēšanai.

Japāņiem negatīvā cīņu ievirze veicināja vēlāk plaši apcerēto kamikadžu kustību ("kamikadze" — tulkojumā no japāņu valodas: "dievu vējš"). Lidotāji — pašnāvnieki, sprāgstvielām pildītā lidmašīnā, bez degvielas atpakaļceļam, devās uz mērķiem — galvenokārt pretinieka kuģiem, kuros ietriecoties, paši gāja bojā. Šīs fanātiskās, izmisuma diktētās

rīcības efektivitāte kopumā nebija visai liela. Kā vienu no panākumiem varētu minēt 29. oktobra uzbrukumu lidmašīnu bāzes kuģim "INTREPID" (27 000 t), kurš kamikadzes uzbrukumā tika smagi bojāts, kamēr pārējie 22 kamikadzes tika notriekti, mērķus nesasniedzot (5. novembrī amerikāņi uzsāka spēcīgus uzlidojumus japāņu lidlaukiem, kurus saviem startiem bija



Japāņu lidmašīnu bāzes kuģis "Zuikaku".

izmantojuši kamikadzes, un tajos tika iznīcinātas 729 lidmašīnas).

Eiropas ziemeļos 28. oktobrī notika jau septītais britu uzlidojums savam mērķim — kaujaskuģim "TIRPITZ", taču 38 "lankasteru" uzbrukums kāroto uzvaru vēl nesniedza.

1944. gada rudens notikumos atzīmējams arī divu nelielu, zem Latvijas karoga braucošu piekrastes preču — pasažieru kuģu liktenis. Lietojot gan varu, gan viltu, pēc dēkaina ceļojuma a/s "Kurzemes kuģniecība" tvaikonis "NEPTUNS" ar apm. 50 latviešu bēgļiem sasniedza Gotlandes salu, bet 21. oktobrī kuģīpašnieka P. Ģinguļa turpat 75 gadus vecais, 108 BRT tvaikonis "DZINTARKRASTS" tur ieradās ar apmēram 70 bēgļiem. (Jāpiezīmē, ka kuģi būtu spējuši uzņemt vismaz divreiz lielāku bēgļu skaitu.)

Oktobra otrajā pusē bija krasi mainījusies situācija Baltijas jūrā, jo no debloķētās Kronštates tajā jau bija ienākušas pirmās 10 padomju zemūdenes, nopietni apdraudot praktiski vienīgo Kurzemes satiksmes artēriju ar Vāciju — jūras ceļu. Otrs drauds — padomju aviācija. 28. oktobrī, kārtējā uzlidojumā Liepājai, priekšostas seklumā tika nogremdēts kuģis, kurš pēdējā konvoja sastavā 10. oktobra vakarā bija atstājis Rīgu — tas bija kādreizējais sabiedrības "Brāļi Seeberg" 2349 BRT tvaikonis "RAUNA" — nu vācu kara flotes rīcībā kā "BRAUNSBERG". (Jau 14. novembrī tas tika izcelts un braukšanas kārtībā.)

12. novembrī uzausa kaujaskuģa "TIRPITZ" liktenīgais rīts. Astotais uzlidojums. Britu "lankasteru" eskadrai no 4200 m augstuma izdevās nosegt mērķi, un triju minūšu laikā bumbvedējus atstāja 18 seštonnīgās "superbumbas", no kurām mērķi trāpīja divas. Sākās agonija. Kaujaskuģis sasvērās uz kreiso bortu, sāka plosīties ugunsgrēki un apklusa zenītieroči — apkalpes nonāvētas, ievainotas vai liesmu apņemtas. Vēl nebija uzsākts mēģinājums kuģi izlīdzināt, kad eksplodēja munīcijas noliktavas, "TIRPITZ" apgāzās, un tā iekštelpās palika ap

1400 jūrnieku.

Jāatzīmē liktenīga apstākļu sakritība: kuģis tika pārvietots fjorda seklākos ūdeņos drošības dēļ pret pilnīgu apgāšanos varbūtēju smagu trāpījumu gadījumā, taču uzbrukuma rītā paisums bija pacēlis līmeni fjordā, turklāt smago bumbu sprādzienu gaisa un ūdens viļņi bija iedzinuši kuģi dziļākos ūdeņos ...

No kuģī ieslēgtajiem vīriem dzīvi izkļuva tikai 87. Tie bija patvērušies korpusa dubultdibenā, ar klaudzināšanu pievērsuši glābējkomandas uzmanību, kura ar autogēnu izgrieza atvērumu to atbrīvošanai.

Britu 617. un 9. eskadras piloti tika godināti, saņemot pateicības gan no sava, gan norvēģu karaļa, gan padomju pavēlniecības.

Klusajā okeānā līdz ar gaisa un virsūdens spēkiem savu darbību nemitīgi liek manīt arī zemūdenes. Japāņu t.s. pundurzemūdenēm neizdodas jūtami palielināt amerikāņu zaudējumus sekmīgi organizēto aizsardzības pasākumu dēļ. Savukārt sekmīgi uzbrūk amerikāņu zemūdenes. 21. novembrī "SEALION" nogremdē veco, 31 720 t kaujaskuģi "KONGO", bet "ARCHERFISH" japāņu ūdeņos torpedē pašu jaunāko un lielāko (64 800 t) lidmašīnu bāzes kuģi "SHINANO", kas ir steigā pārbūvēts no iecerētās "MUSASHI" tipa sērijas trešā, nepabeigtā kaujaskuģa. Kuģa grimšana ilgst piecas stundas.

10. decembra vētrā Kategatā apgāžas un iet bojā latviešu kādreizējais, vecais 370 BRT tvaikonis "NAIGA", kas kopš 1930. gada bija pārdots uz Vāciju un tur pārdēvēts par "HOLSTENTOR", bet divas dienas vēlāk Norvēģijas Nordfjordā angļu lidmašīnas nogremdē 3678 BRT tvaikoni "WARTHELAND" — kādreizējo Latvijas kuģniecības sabiedrības (E. Zalcmanis, J. Freimanis, K. Jansons) tvaikoni "ĀRIJA".

Liktenim labpatika atkārtot 18. augusta dramatisko notikumu Somu līcī. Šoreiz 12. decembrī, izdarot mēģinājumu mīnēt Tallinas pievārti, pašu mīnās nokļuva vācu 6. iznīcinātāju flotile. Pirmais nogrima "Z 36", tam sekoja flagkuģis "Z 35", kamēr atlikušie — "Z 43" un torpēdlaiva "T 28" sekmīgi atstāja nelaimes vietu. (Bojā aizgājuši 526 vīri, kamēr no dzīvi palikušajiem 80 sagūsta padomju spēki, bet 67 internē somi.)

18. decembrī kopīgu padomju un britu uzlidojumu pārdzīvoja Gotenhāfene (Gdiņa). No jauna tika bojāts remontā esošais kaujaskuģis "GNEISENAU", uz grunts nosēdināts Otrā pasaules kara aizsācējs — vecais bruņu kuģis "SCHLESWIG-HOLSTEIN", iznīcinātas vēl citas vienības.

Kādreizējo Latvijas tirdzniecības kuģu bojāeja turpinās, un 21. decembrī dienvidrietumu Norvēģijas ūdeņos pie Stavangeras mīnu aizsprostā iekļūst otrs kādreizējās Latvijas kuģniecības sabiedrības 3584 BRT tvaikonis "GUNDEGA", kopš 1941. gada pārdēvēts par "WEICHSELLAND". Mīnas bija izlikusi brīvās Francijas zemūdene "RUBIS". Apkalpei no grimstošā kuģa izdevās izglābties. Ziemsvētku pirmajā dienā, padomju zemūdenes "K-56" torpēdas trāpīts, vācu piekrastē nogrima tās pašas sabiedrības 3037 BRT tvaikonis "VALDONA", ar jauno vārdu — "BALTENLAND".

Var arī atzīmēt kāda, jau kopš 1933. gada somiem pārdotā Latvijas kuģa "LAIMONIS" likteni. Jau par

"ZEVS" pārdēvēts un Norvēģijā vācu konfiscēts, tas 27. decembrī pie Svinemindes (tag. Polijas piekraste) uzskrēja mīnai un ostā nogrima.

Tālu no Baltijas ūdeņiem, tālajās Filipīnās 26. decembrī triumfē amerikāņu desantspēki — Leites sala beidzot ieņemta. Turpat divus mēnešus ilgušo cīņu dzīvā spēka zaudējumu attiecība: savas dzīvības atdevuši 80 557 japāņi, kamēr gūstā padevušies tikai 828 ... Amerikāņu zaudējumi: 3058 nogalināti no kopumā zaudēto 15 584 karavīru skaita.

Gada pēdējā diena ieskandināja vēl vienu traģisku noti kādreizējo Latvijas kuģu likteņos. 31. decembrī ceļā no Brēmenes uz Olborgu (Dānija) mīnai uzskrēja un nogrima līdz ar visu 12 vīru komandu bijušais a/s "Kaija" 3678 BRT tvaikonis "AIJA", kopš 1941. gada pārvērsts par vācu kuģi "INGEBORG".

Nākamā diena jau iezīmēja lielā karapēdējā gada sākumu.

Gunārs Jansons

Sabiedroto invāzija Normandijā.

Akmens no tālās Gambijas

1993. un 1994. gadā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļas fondu krātuves papildinājās ar gandrīz tūkstoš jauniem materiāliem. Vairums no tiem attiecas uz 19.gs. beigām un 20.gs. I pusi. Diemžēl reti izdodas iegūt ko jaunu par senākiem gadsimtiem, īpaši par 17.gs., kad vienā tagadējās Latvijas daļā pastāvēja Kurzemes hercogiste, kur tika būvēti kuģi, kas devās tirdznieciskos reisos uz vairākiem pasaules kontinentiem. 1993. gads bija patīkams izņēmums, jo no Gambijas (kādreizējās hercogistes kolonijas) uz Rīgu atceļoja dāvinājums — akmens no kādreizējā Jēkaba forta. Šo pasmago «suvenīru», kā arī vairākus citus vērtīgus eksponātus muzejam Gambijas valdības un tautas vārdā dāvāja Folkers fon Zengbuša kungs, kura senči — vācbaltieši jau tālajā 17.gs. dzīvojuši mūsu zemē. No 1994. gada vasaras akmens ir izstādīts Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ekspozīcijas zālē apmeklētāju apskatei, tā papildinot nedaudzo materiālu klāstu par hercogistes periodu un kļūstot par pirmo eksponātu, kas stāsta par Kurzemes hercogistes kolonijām. Tas tagad ieņēmis vietu līdzās Kurzemes kartei, 17.gs. kuģa priekšvadņa rotājumam un burinieku (flitas, galiona) modeļiem. Šie materiāli ļauj ieskatīties kuģniecības uzplaukumā vienā no tagadējās Latvijas teritorijas daļām — Kurzemē, kas saistīts ar Ketleru dzimtas pārstāvja hercoga Jēkaba vārdu, kuru pat kuģniecības lielvalstī Holandē dēvēja par «hercogu kuģinieku».

Jēkabs dzimis 1610. gada 28. oktobrī Kuldīgā. Bērnībā dzīvojis Prūsijā, Čehijā, Vācijā un Jelgavā, bet studējis Vācijā — Rostokā un Leipcigā. 1639. gada 18. februārī viņu izsludināja par Kurzemes un Zemgales hercoga tiesību mantinieku. 1642. gada 16. augustā pēc hercoga Fridriha (Jēkaba tēva Vilhelma brālis) nāves Jēkabs pārņēma valdījumā šīs teritorijas. Ar hercoga Jēkaba valdīšanas laiku saistās Kurzemes saimnieciskais uzplaukums, kā arī nostiprinājās starptautiskā autoritāte. Savā pārvaldāmajā teritorijā hercogs centās piekopt tai laikā Eiropas varenākajās valstīs realizēto merkantilisma politiku. Tās sastāvdaļas bija arī kuģu būve, ostu attīstība un cenšanās iegūt kolonijas. Būvējot kuģus uz vietas, hercogistes kase nebija jānoplicina ar izmaksām par dārgo ārzemju kuģu izmantošanu. Kurzemē darbojās sešas kuģu būvētavas. Divas no tām — Kuldīgā un Ventspilī — strādāja tieši hercoga vajadzībām. Tajās kopā uzbūvēja ap 200 kuģu un laivu. Viens no izplatītākajiem būvēto kuģu tipiem bija flita. Šāda tipa burinieki pasaulē pirmo reizi parādījās 1595. gadā Nīderlandē un tajos pirmo reizi kuģu būves vēsturē izmantoja stūres ratu. Flitas korpuss

bija spilgti krāsots un rotāts ar ornamentiem un kokgriezumiem. Hercogistes tirdzniecības kuģu karogi bija taisnstūra formas un krāsoti divās krāsās. Pa diagonāli sadalot taisnstūri, tā viena daļa bija aveņsarkana, un tās centrā atradās balts četrstūris. Kara kuģu karogu fons bija aveņsarkans ar melnu jūras vēzi centrā. Vairumu kuģu būvēja hercogistes vajadzībām, un tie uzturēja tirdznieciskus sakarus ar Eiropas valstīm, kā arī Ameriku, Āfriku, Āziju (pārsvarā Indiju), tomēr būvēja arī pārdošanai citām valstīm, piemēram, Anglijai un Francijai.

Koloniju iegūšanu hercogs Jēkabs uzskatīja par nozīmīgu priekšnoteikumu hercogistes attīstībai. Tirdzniecība ar tālām zemēm, izmantojot kādu citu valsti par starpnieku (visbiežāk Holandi), bija ievērojami neizdevīgāka. Par iespējamo koloniju Āfrikas kontinentā tika izvēlēta Gambija, kur vēl neviena valsts nebija nostiprinājusies. Uz turieni jau 15.gs. vidū devās portugāļi, viņiem sekoja spāņi, bet 16. gs. vidū angļi. Šai laikā uzmanību Gambijai pievērsa arī Jēkabs. Bija pamats uzskatīt, ka Gambijai iespējams kļūt par hercoga atbalsta punktu Āfrikā, tāpat pastāvēja pieņēmumi, ka šai teritorijā varētu būt lielas zelta atradnes.

1651. gada 17. jūlijā pirmā ekspedīcija devās no Ventspils uz Kopenhāgenu un 1651.g. 3. septembrī uz Gambiju. Tajā piedalījās fregate «Der Walfisch» (Valzivs), korvete «Das Krokodil» (Krokodils) un jahta «Pietas» (Dievbijība). 23. oktobrī ceļš bija veikts, un kuģi pietauvojās pie Gambijas upes grīvas. Upe bija ap 480 km gara, 15 km plata un 8-27 m dziļa, un tā varēja kalpot kā nozīmīgs satiksmes ceļš uz kontinenta iekšieni. Tālākais kuģu ceļš veda pa plato Gambijas upi, un 26. oktobrī aptuveni 40 km no tās ietekas jūrā tika izraudzīta Andreja sala, kurā nolēma būvēt fortu. Darbi sākās 1651. gada 30. oktobrī. Kurzemnieku faktiskā ierašanās Gambijā bija jānostiprina arī juridiski. Hercoga pārstāvis nopirka dažāda lieluma teritorijas no Kumbo, Barras, Bajones un Kasanas zemju virsaišiem (karaļiem).

Jaunuzcelto fortu nosauca Jēkaba vārdā, un tas bija pirmais nocietinājums Gambijā. Tajā dzīvoja gubernators, komendants un daļa atbraukušo karavīru. Forts bija četrstūra nocietinājums ar bastioniem un zemes vaļņiem. Tā centrā uzcēla pakkavveida celtni ar bambusa niedru jumtu. 1652. gada 8. janvārī forta vaļņos novietoja lielgabalus. Uzbūvēja arī astoņas nocietinātas nometnes. Tajās atradās noliktavas, nelieli garnizoni un vairāki lielgabali. Katrai nometnei deva kādas Kurzemes vietas vārdu, un tajā dzīvoja ap 20 eiropiešu un tikpat iedzimto (nēģeru). Jēkaba fortā iedzīvotāju skaits bija lielāks — ap 100 eiropiešu un 80 nēģeru. Kolonijā bija arī sava vietējā draudze, baznīca, mācītājs, kā arī kapsēta (tā sāka veidoties pēc 1651. gada 10. decembra, kad nomira pirmais kolonists). Laikā no 1651. līdz 1658. gadam koloniju apmeklēja vairāki desmiti hercogistes kuģu.

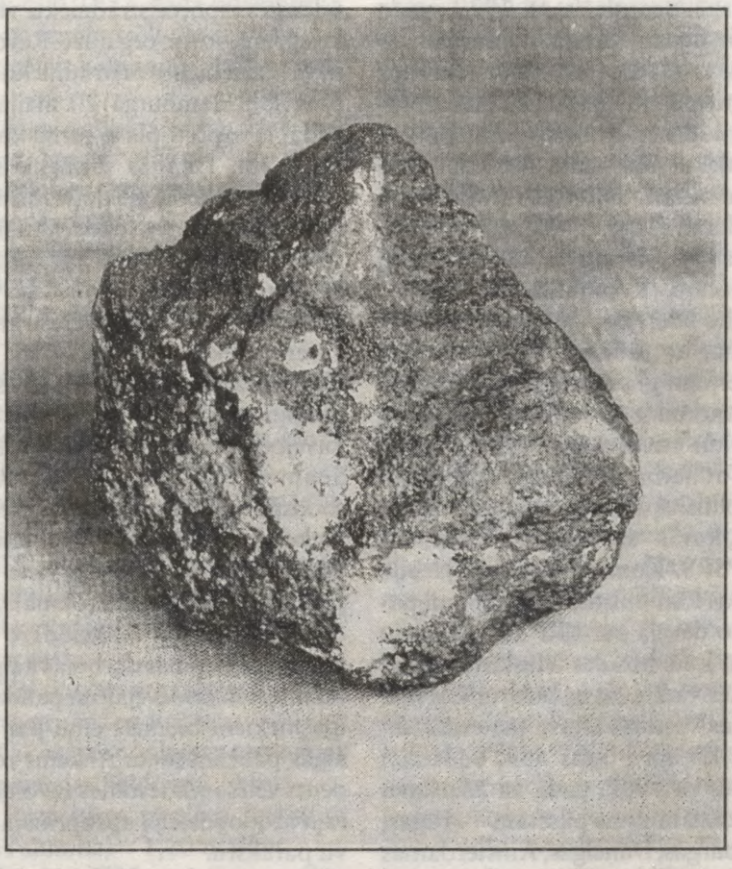
Sv. Andreja sala veidojās kā hercogistes tirdzniecības centrs Gambijā, bet preču apmaiņa izplatījās vairāku simtu kilometru attālumā no salas. No Kurzemes uz koloniju veda graudus, miltus, kaņepājus, linus, alu, degvīnu, kokmateriālus, medu, speķi, sve-

ķus u.c. produkciju, bet pretējā virzienā pārsvarā ziloņkaulu un zeltu.

Zviedru — poļu kara laikā 1658. gada 30. septembrī zviedri ieņēma Jelgavu un saņēma gūstā Jēkabu un viņa ģimeni. Kara laikā izpostīja Kurzemi, bet hercoga kolonijas centās piesavināties holandieši un angļi. 1660. gada jūnijā forts atkārtoti nonāca hercoga pārziņā, bet nākošajā gadā ienesīgo koloniju ieguva angļi. 1664. gada 17. novembrī hercogs Jēkabs parakstīja līgumu ar Angliju, atsakoties no Gambijas.

Trīs gadu simti mūs šķir no šiem notikumiem. Šodien tālā Gambija mums liekas kā eksotiska zeme aiz trejdeviņām valstīm, un tikai vēstures grāmatās un muzejos atrodamas liecības par Gambijas saistību ar Kurzemi, par to, ka turp kā uz savu koloniju devās Kurzemes hercogistes kuģi un kurzemnieki.

I. Bernsone



Jēkaba forta akmens. Atvests no Gambijas un uzdāvināts Rīgas Vēstures un kuģniecības muzejam 1993. gadā.
Roberta Kaniņa foto.

Latvijas jūrnieki «sarkanajos tīklos»

1932. gadā starptautiskā komunistiskā organizācija Komunistiskā Internacionāle attīstīja sevišķi rosīgu aģitāciju un organizatorisku darbību jūrnieku un ostu strādnieku vidū. Kapitālistiskā pasaule kopš 1929. gada bija ieslīgusi "lielajā depresijā" — strauji kritās akciju kursi, devalvējās sterliņu mārciņa, sašaurinājās ražošana, draudošos apmēros pieauga bezdarbnieku skaits utt., bet līdz ar to jūtami sašaurinājās tirdzniecība un to pietiekami asi izjuta tūkstošiem cilvēku, kas bija saistīti ar jūras un upju kuģniecību. Komunistiskās Internacionāles līderi bija nonākuši pie secinājuma, ka radusies lieliska iespēja pastiprināti graut kapitālistisko valstu ekonomiku un stabilitāti, iesaistot jūrniekus streikos un dažādos konfliktos ar darba devējiem, pakāpeniski arī politiskā cīņā par sociālismu, iekārtu, kuras "sasniegumus" simbolizēja PSRS. Kominternes sekcija bija Latvijas komunistiskā partija, un parasti to dēvēja par LKP CK Ārzemju biroju, kurš atradās Maskavā un no turienes vadīja savus biedrus Latvijā. Latvijas Vēstures arhīva materiāli (sk. 240.f., 2. apr., lietas 559, 663 u.c.) parāda, ka 1932. gadā uz Maskavu no dažādām ostas pilsētām — Rīgas, Hamburgas, Dancigas, Amsterdamas u.c. tika nosūtīts simtiem vēstuļu, zīmīšu un atklātņu, dažādi plāni, darbības pārskati un anketas.

1932. gada pavasarī Eiropas pilsētu ostās Latvijas jūrniekus aicināja atbildēt uz šādu aicinājumu: "Latvijas jūrnieki, oststrādnieki un iekšējo ūdeņu braucēji! Gatavojoties uz vispasaules ūdenstransporta strādnieku vienības kongresu, kuru organizē Revolucionārā jūrnieku un oststrādnieku apvienība (ISH Hamburgā) 20. maijā 1932. gadā, ejot pretī plašo jūrnieku masu prasībām, Latvijas jūrnieku sekcija izlaiž šo anketu, lai dotu jūrniekiem iespēju izteikt savu solidaritāti šī kongresa sasaukšanai, kā arī iestātos viņa cīnītāju rindās. Katra jūrnieka pienākums ir šo vienības kongresu atbalstīt visiem spēkiem kā materiāli, tā arī organizatoriski. Ķeroties pie šī lielā pasākuma, izpildiet šo anketu un nekavējoties nosūtat uz adresi Lettish Seamen Section of ISH Rothesoodstrasse 8, Hamburg, Deutschland. Anketas izpildītājam bija jānorāda vārds un uzvārds, darba vieta un jāpiekrīt, ka ITF (Amsterdama) un citu reformistisko un reakcionāro arodbierību savienības darbojas kā jūrnieku interešu nodevējas un palīdz kuģu īpašniekiem bremzēt cīņu par darba algas palielināšanu. Anketas respondents vēlēšanos iestāties revolucionārajā arodopozīcijā apstiprināja ar savu parakstu.

Cik noprotams no Latvijas komunistiskās partijas vēstures grāmatām, kuras izdeva pēckara periodā un līdz

pat 80. gadu beigām, tad Latvijas jūrnieki nebija kļuvuši par aktīviem anketas aizpildītājiem un "revolucionārās arodopozīcijas" atbalstītājiem, jo pretējā gadījumā ne tikai šis, bet arī tam līdzīgie gadījumi un situācijas būtu plaši jo plaši aprakstītas un leģendām apvītas. To, ka neizdevās Latvijas jūrniekus daudzmaz plaši piesaistīt komunistiskajai kustībai, liecināja arī ISH (International of Seamen and Harbour Workers) Latvijas sekcijas ziņojums uz Maskavu no Hamburgas par darbību ostā 1932. gada novembrī:

1. Ostā ienākušo kuģu skaits 4
2. Kopējais komandu locekļu skaits –
3. Cik reizes sekcijas pārstāvji apmeklējuši kuģus 3
4. Uz kuģiem noturēto sapulču skaits (ieskaitot sarunas) 7
5. Kopējais dalībnieku skaits sapulcēs 8–10
6. Cik latvju jūrnieku apmeklēja klubu –
7. Kluba organizēto lekciju un sapulču skaits –
8. Kopējs dalībnieku skaits kluba sapulcēs –
9. Latvijas jūrnieku piedalīšanās internacionālos mītiņos –
10. ISH sekcijas organizētās lekcijas un dalībnieku skaits –
11. Revolucionārā arodopozīcijā iestājušos skaits –
12. Vai tikušas organizētas revolucionāras grupas uz kuģiem –
13. Cik reizes notikušas sarunas ar arodopozīcijas biedriem 1
14. Jūrniekiem pārdotā literatūra (kopējā summa) 1,10 markas
15. Pārdoto ISH nozīmju un sarkano zvaigznīšu skaits –
16. Žurnāla "Bāka" jauno korespondentu skaits –
17. Cik rakstu saņemts priekš žurnāla "Bāka" 6
18. Jauno "Bākas" abonementu skaits –
19. Ar ziedojumu listēm savākts ziedojumu (summa) –
20. Noorganizētas vienotās frontes komitejas –
21. Izcēlušos konfliktu skaits –

Kā redzam no atbildēm, komunistiskajā aģitācijas darbā panākumi izpalika, turklāt atklājas, ka šie cilvēki nespēja atbildēt pat uz jautājumu, cik tad uz 4 kuģiem kopā bija jūrnieku.

Vēl šis darbības pārskats aicināja sniegt ziņas par katru kuģi atsevišķi — kāds uz tā ir noskaņojums, kāda ir reakcija uz attiecīga satura sarunām (jānorāda %, kas atbalsta un kas pret), jānosauc aktīvākie pretinieki. Atbildot uz šo pārskata daļu, ir teikts, ka Latvijas jūrnieki dažkārt sūdzas par zemām algām, taču nav gatavi sadarboties ar komunistu organizācijām, jo tas būšot pretrunā ar Latvijas likumiem. Tajā pašā laikā jūrnieki izsakās, ka Ļeņingradas ostas strādnieku stāvoklis ir ļoti slikts, un tādējādi nav daudz tādu jūrnieku, kas pozitīvi izturētos pret Padomju Savienību un sociālisma celtniecību. Gadījas arī izņēmumi. Tā, piemēram, 7 Latvijas jūrnieki no Antverpenes (nav norādīts kuģa nosaukums vai kādi citi precizējoši dati) rakstīja uz Maskavu, ka noturējuši sapulci un noļēmuši abonēt žurnāla "Bāka" divus eksemplārus, vākt informāciju par Latvijas kuģiem, izplatīt komunistisko literatūru jūrnieku vidū. Maskavas biedrus viņi lūdza atsūtīt sevis pašizglītošanai K. Marksa "Kapitālu" un grāmatas par dialektisko materiālismu. Nav zināms,

kādas bija šīs grupas tālākās gaitas un cik lielā mērā palīdzēja "Kapitāla" studijas šo cilvēku garīgās pasaules attīstīšanā.

Žurnāls "Bāka" nespēja gūt plašu atsaucību Latvijas jūrnieku vidū — to reti kurš pirka, aizbildinoties, ka nav naudas, bet tajā pašā laikā daļa jūrnieku krastā regulāri dzēra. Kominternes darboņiem ļoti grūti nācās savākt materiālu, kuru varētu publicēt. Vienā no ziņojumiem teikts, ka apmēram 60 gadus vecs vīrs piedavājis savu dzejoli, kuru 1921. (!) gadā neiespieda laikraksts "Sociāldemokrāts" Latvijā... Tajā pašā laikā tika saņemta vēsts no ASV latviešu komunistu laikraksta "Amerikas Cīņa" izdevējiem, kuri piedāvāja latviešu jūrnieku vidū izplatīt 20 eksemplārus žurnāla "Bāka". Šo skaitli nu nekādi nevar nosaukt par lielu. Grūti pateikt, kāds tam bija mērķis, bet no dažādām ārzemju pilsētām ierakstītās vēstulēs (pretējā gadījumā adresāts netiekot sasniegts) "Bāku" piesūtīja Latvijas Republikas Saeimas deputātiem, — vai tiešām ar cerību savā pusē dabūt kādu no deputātiem?

Kominterne un Latvijas komunisti tās uzdevumā centās iesaistīt jūriniekus nelegālas literatūras transportēšanā, turklāt, Latvijas kuģi to varēja nogādāt ne tikai uz Rīgu vai Liepāju. No slepenās sarakstes redzams, ka kuģis "Viesturs" nogādājis nelegālās literatūras kravu Dancigā. Ar nelegālās literatūras pārvadāšanu tiek saistīts arī kuģa "Kampo" vārds.

Šajā kontekstā interesi izraisa fakts, ka 1932. gada 27. augustā Latvijā politiskā pārvalde arestēja trīs vācu jūrniekus, kuri bija ieveduši un izplatīja nelegālu komunistiska rakstura literatūru. Tomēr, kā liecina dažādu vēstījumu saturs, šāds ceļš nebija drošs, un tāpēc tiek izvirzīta ideja, ka tādas operācijas jāveic reti, bet toties lielā apjomā — vairākus tūkstošus eksemplāru vienā vedumā. Kāds no komunistu atbalstītājiem Latvijā ierosināja izmantot kuģus, kuriem ir ļoti sekla iegrime (arī motorlaivu vai jahtu), kas pietuvotos Latvijas krastam un jūrā nelegālo kravu atdotu "biedriem — zvejniekiem". Vēstulei pievienots plāns, kurā iezīmēts kara jūrnieku novērošanas postenis, Pizes ciems, Lielirbe un ar krustiņu noradīta iespējamā kravas saņemšanas vieta.

Jāatzīmē, ka visa sarakste ar Maskavu ir latviešu valodā, rokrakstā, bet nav skaidru parakstu un arī adresāts paliek nezināms, jo parasti vēstule sākas ar uzrunu: "Sveiks, dārgais biedri!" vai vienkārši "Onkul" un tamlīdzīgi. Nereti vēstulēs (ne tikai no Latvijas sūtītās) lietota šifrēta izteiksmes forma, piemēram: "Varu Tev paziņot, ka saimniecība zeļ un zied. Vakar izkūlām pirmos kviešus apmēram 30 kg. Raža laba un vārpas ļoti pilnas. Ceru, ka arī āboli labi izdosies, ja laiks pastāvēs jauks un ļaus tiem nogatavoties. ...Ceru, ka vasarnīcas dārzā bumbieru raža būs apmierinoša. Plūmes jau arī gatavas, būs jāpasteidzas tās novākt, jo cenas tagad turas diezgan augstas." Vēstule rakstīta no Hamburgas 1932. gada 15. augustā, un nav šaubu, ka āboli, bumbieri, plūmes utt. ir apzīmējumi kaut kam citam, un, ja tā nebūtu sūtīta uz Maskavu, varētu domāt, ka tā sarakstās narkotiku tirgotāji. No Latvijas sūtītajās vēstulēs bieži rakstīts, ka "direktora kungs ir ļoti nopietni slims" un tāpēc fabrikā visi darbi apstājušies, ka "radi viens otrs ir saaukstējies", ka "laiks iestājies

stipri vēss" utt. Ir pilnīgi skaidra šo izteikumu slēptā nozīme — direktora slimība nozīmē arestu, līdzīgi ir ar radiniekiem un "vēso laiku". Dažkārt uz Maskavu komunisti sūtīja arī atklātnes — šķietami tās bija domātas privātām personām, bet galarezultātā nokļuva Kominternes darbinieku rokās, kuri zināja, ko nozīmē, piemēram, ja kāds Latvijā ir "pazaudējis darbu". Kominterne centās spert pretsoļus savu aģentu atmaskošanai un vāca informāciju par aizdomīgiem kuģu apkalpju locekļiem. No Roterdamas tika saņemta šāda vēsts: "Ko es jau senāk rakstīju par to spiegu, kas te atbrauca ar s/s "Velta", izrādās par patiesību. Arī Rīgā dažiem kurinātājiem ienākušas ziņas, ka tas esot spiegs no politiskās pārvaldes. Uz kuģiem esot saukuši par Robertu Upenieku, un atpakaļ viņš neesot aizbraucis, bet teicis, ka braukšot uz Amsterdamu. Varbūt, ka ir arī aizbraucis, jo te viņš nav redzēts vairāk."

Nereti Maskavai pārmeta, ka tā pietiekami neapgādā komunistiskā darba organizatorus ar naudu. Tā, piemēram, vienā no vēstulēm teikts, ka Dancigā ieradies vēl viens cilvēks "bez zābakiem un biksēm" un varbūt būtu prātīgāk viņu sūtīt uz citu pilsētu. No Hamburgas atnāca pavisam nervoza vēstule ar vārdiem, ka, ja kāds grib, lai "es te vēl čiepstētu", tad steidzīgi jāizsūta nauda, un, ja nepieciešams, tā jāprasa "pašam lielajam". Gadījās arī cita veida pārmetumi — garā vēstulē kāds biedrs centās noskaidrot, kāpēc viņam kā apmešanās vietu Tilzītē ieteica viesnīcu, kuras saimnieka abi dēli ir fašisti. Viņi klaigājuši fašistiskus lozungus, aicinājuši pirkt atbilstošas nozīmītes utt. Pēc šī biedra izsauciena "Rot Front!" viņam viesnīcu nācies atstāt.

Tāds bija ieskats dažās arhīva lietās par Latvijas komunistu un jūrnieku savstarpējām attiecībām. Neskatoties uz to, ka aģitatori savu darbu prata, zināja katrs vairākas valodas, bija speciāli apmācīti un izmantoja ekonomiskās krīzes radītās grūtības, Latvijas jūrnieki savā absolūtajā vairākumā "sarkanajos tīklos" nesapinās.

Armands Paeglis

Rīgas Loču biedrība

Pēteris Zāmuēls — viens no tā laika ločiem, Trīs zvaigžņu krusta kavalieris — savā dzīves stāstā par darbu Rīgas loču dienestā rakstīja: «1903. gada pavasarī beidzu Mangaļu jūrskolu ar tālbraucēja kapteiņa izglītību un grādu. Saņēmu tālbraucēja kapteiņa diplomu.

Iepazinos ar Rīgas ostas ločiem M. Zagata un M. Krasta kungiem. Tie abi man ieteica braukt pie loču komandiera Jirgensona un pieteikties par loci. Aizbraucu un, noliekot loča eksāmenu, kļuvu par Rīgas Loču biedrības kandidātu.»

Tolaik Rīgas Loču biedrībā varēja

iestāties jebkura persona, kas piecus gadus atradās Krievijas Impērijas pavalstniecībā. Lai kļūtu par loci, bija nepieciešams vismaz piecus gadus ilgs jūras cenzs, no kuriem divus ar pusi gadus vajadzēja nostrādāt uz buriniekiem un tikpat ilgu laiku uz tvaikoņiem. Visiem, kas vēlējās iestāties Rīgas Loču biedrībā, bija jāprot runāt, lasīt un rakstīt krievu valodā un kādā no svešvalodām, jābūt labai veselībai un jo sevišķi redzei. Tāpēc katru gadu visiem ločiem bija jāiziet medicīniskā apskate. Pastāvēja arī vecuma ierobežojums — loča amata kandidāti nedrīkstēja būt jaunāki par divdesmit vienu gadu un vecāki par trīsdesmit pieciem gadiem, bet loču mācekļu kandidāti — jaunāki par deviņpadsmit gadiem. Turklāt loču amata kandidātiem bija jāpārzina visi Daugavas farvateri un straumes tā, lai varētu novadīt kuģi līdz enkura vietai gadījumā, ja tiktu noņemti visi navigācijas orientieri. Stājoties loču biedrībā par mācekli, loču bērniem bija zināmas priekšrocības, bet tikai gadījumā, ja viņi varēja uzrādīt apliecību par veiksmīgu pilsētas skolas (vai tai pielīdzināmas mācību iestādes) beigšanu.

Ja visas iepriekšminētās prasības tika izpildītas, tad, sekmīgi nokārtojot eksāmenu loču komandiera un triju virsloču klātbūtnē, kandidātam tika dota gadu ilgs pārbaudījuma laiks. To sekmīgi izturot un ar savām zināšanām un pienācīgu uzvedību apliecinot savu atbilstību, kandidāts, nodevis zvērestu, tika uzņemts Rīgas Loču biedrībā.

«15. aprīlī 1905. gadā iestājos Rīgas ostas loču darbā par jaunāko loci. Tobrīd Rīgas ostā bija 42 loči un 3 virsloči ar komandieri J. Jirgensonu priekšgalā. Mēs bijām 16 jaunākie loči un tikām izdalīti pa trim dežūrvietām ar katru divu nedēļu maiņu. Septiņi jaunie loči bija Bolderājā, septiņi jūras vaktē un divi Rīgā. Tā gāja dienu no dienas bez brīvdienām. Tā sauktiem jūras ločiem bija jūras dežūras, un tie ieveda kuģus no jūras līdz Bolderājai un no Bolderājas veda kuģus jūrā. Katru kuģi muita pārbaudīja Bolderājā, izņemot tūres kuģus, tāpēc pārējiem kuģiem bija jāiet uz enkura. Upes loču uzdevums bija kuģus no Bolderājas vadīt uz Rīgu un no Rīgas līdz Bolderājai. Tā tas turpinājās visu navigācijas periodu.»

Rīgas Loču biedrībai mūsu gadsimta sākumā bija trīs dežūrvietas jeb kantori: Rīgā blakus Pontontiltam, uz Fortkomētas dambja netālu no Daugavgrīvas bākas un Bolderājā, kur bija — saskaņā ar cara ukazu — visu Rīgas loču pastāvīgā dzīves vieta. Par katru dežūrpunktu pēc kārtas bija atbildīgs viens no trim virsločiem, kurus ievēlēja biedrības vēlēšanās no vecāko loču skaita uz laika periodu ne ilgāk par trim gadiem. Virsločus amatā varēja ievēlēt arī atkārtoti.

Rīgas Loču biedrības biedriem bija privileģētas tiesības vienīgajiem vadīt visus kuģus pa Daugavas fārvateriem līdz Dzelzceļa tiltam un jūdzi aiz tā, izņemot piekrastes buriniekus, kuri neveda valsts kravu, Krievijas Impēri-

jas karakuģus, Krievijas jahtklubu kuģus un glābšanas kuģus. Visiem pārējiem kuģiem, kas neievēroja Rīgas Loču biedrības privilēģijas, bija jāmaksā soda nauda.

Rīgas Loču biedrības pienākumos ietilpa izsekošana, lai no kuģiem netiktu izvesti netīrumi, balasts vai ogļu izdedži, kas varētu piesārņot Daugavas fārvaterus. Navigācijas periodā ločiem vajadzēja rūpēties par to, lai uz kuģu ceļiem nezvejotu ne ar tīkliem, ne ar makšķerēm. Savukārt ziemas laikā bija jārūpējas par to, lai zvejnieku vajadzībām uz ledus nogādātie akmeņi tiktu novākti pirms ledus iešanas Daugavā. Rīgas Loču biedrība tāpat bija atbildīga par navigācijas orientieru uzstādīšanu un uzturēšanu kārtībā.

Katras navigācijas sezonas sākumā ločiem bija jāmēra dziļums uz visiem Daugavas fārvateriem un pie katras Rīgas ostas piestātnes. Atskaiti par šiem mērījumiem vajadzēja iesniegt Rīgas ostas priekšniekam.

«Pēc kārtas jūras novērošanas tornī vakti turēja jūras locis, jo, kad Saule bija uz horizonta un kāds kuģis atradās jūrā, loču laivai vajadzēja būt pie kaucošās bojas ar ločiem. Loču darbs skaitījās no Saules līdz Saules rietam. Jūras locis turēja vakti līdz plkst. 12.00 dienā. No pusdienas līdz Saules rietam novērošanas dienestu pildīja jaunais locis.»

Kuģu kapteiņu īpašu lūgumu gadījumā kuģi varēja tikt ievesti vai izvesti no Rīgas ostas arī pēc saulrieta, taču Rīgas Loču biedrība šādos gadījumos neuzņēmās atbildību par iespējamām sekām. Tādu «īpašo» lūgumu izrādījās pietiekami daudz, un loči labprāt tos izpildīja. Šo lūgumu dēļ ločiem radās «nelielas» domstarpības ar muitu, kuras dažkārt izraisīja šaujamo ieroču pielietošanu no muitas puses un atklāti draudēja ar sodu uz vietas.

Muitniekiem visu laiku šķita, ka loči nodarbojas ar kontrabandu, un tādēļ viņi visādiem ceļiem mēģināja ločus piekert. Šie konflikti parasti beidzās ar sūdzību vēstulēm Rīgas ostas priekšniekam kā no vienas, tā no otras puses.

Sardze novērošanas tornī netika uzskatīta par patīkamu nodarbi. Loču komandierim īpašu pārkāpumu gadījumos bija tiesības piespriest līdz astoņām ārpuskārtas sardzēm (bez naudas soda).

«Tā kā ločiem velkonis nebija, kuģiem pretim vajadzēja braukt ar laivu. To darīja zēģelējot, bet pretvējā iroties ar airiem. Laivā gāja 3 jūras loči un 2 jaunie. Jaunajiem ločiem vajadzēja gādāt par kārtību un tīrību laivā, no rītiem mastus, buras un airus ienesot laivā, bet vakarā tos atkal izkrāmējot laukā un novietojot šķūnī. Laivā iecēlām 2 mastus, un, kad buras bija pieliktas, loču laiva izskatījās kā divmastu gafelšoners. Priekšējā mastā vēl bija topzēģele ar divām priekšzēģelēm. Viens no jūras ločiem sēdēja pie stūres un vadīja braucienu, bet abi jaunie loči bija buru pielicēji un noņēmēji.»

1913. gadā Rīgas Loču biedrības rīcībā bija sekojoši peldoši līdzekļi:

Peldoš. līdzeklis	būvēš. gads	korpusa mater.	garums / platums	vērtība rbļ.
Tvaikonis «Лоцъ – Командиръ И. Юргенъ-сонъ»	1910.	dzelzs	66'/19'	40 000
dzelzs barkass	1906.	dzelzs	35' / 10'	1700
motorlaiva	1910.	dzelzs	26'/7'	2000
6 airu laivas	1906.	koks	23'6"/5'9"	600
airu laiva	1912.	koks	22'/5'6"	250
airu laiva	1909.	koks	23'6"/5'9"	50
3 airu laivas	1909.	koks	19'8"/4'8"	200
airu laiva	1909.	koks	18'/4'6"	15
glābšanas laiva	1909.	dzelzs	31'6"/10'3"	550
glābšanas laiva	1911.	koks	22'9"/6'2"	250

Loču tvaikonis bija ļoti noslogots. To kopā ar barkasu izmantoja navigācijas orientieru — boju — stoderu, uzstādīšanai un labošanai. Papildus tam loču tvaikoni izmantoja loču nogādāšanai uz kuģiem.

Ja tvaikonis bija aizņemts, tad loču nogādāšanai uz kuģiem izmantoja airu laivas, taču lielā vējā un laikā, kad Daugavā bija ledus, tās izmantot bija diezgan apgrūtinoši un dažkārt pat bīstami. Tādēļ 1913. gadā tika nolemts loču vajadzībām iegādāties otru tvaikoni, tomēr tā nenotika, jo sākās Pirmais pasaules karš.

«Upes loči Bolderājā turēja vakti priekšpusdienā no Saules lēkta līdz pulksten 12.00 dienā. No pusdienas līdz Saules rietam novērošanas dienestu pildīja jaunais locis, un no torņa ātrāk nedrīkstēja zemē nākt, kamēr priekšniecība nesauca.

Rīgas vaktē ločiem nebija novērošanas dienests. Loču dienestā bija 5 rakstveži — no tiem 3 Bolderājā un 2 Rīgā.

Katrā stacijā bija viens apkopējs. Bija vēl trīs laivu vīri un divi cimermaņi. Pa navigācijas laiku loču komandiera laivai bija 5 airētāji. Pavisam loču dienestā skaitījās 64 personas. Mani vecākie darbabiedri stāstīja, ka, viņiem ienākot loču dienestā, Rīgas ostā bijuši 65 loči, bet tas vēl bija burenieku laikā.»

1913. gadā loču biedrības sastāvā bija: loču komandieris, trīs virsloči, divdesmit seši pirmās šķiras loči, no tiem desmit bija jūras loči un sešpadsmit — upes loči, un trīspadsmit otrās šķiras loči. Līgumdarbos strādāja: grāmatvedis, grāmatveža palīgs, tvaikoņa stūrmanis, tvaikoņa mašīnists, tvaikoņa matrozis, divi tvaikoņa kurinātāji, motorlaivas stūrmanis, trīs kantora darbinieki, seši airētāji un trīs sargi.

«Man, sākot strādāt par loci, vienā navigācijas laikā Rīgas ostā iebrauca apmēram 3000 kuģi, un daudzreiz kuģiem bija jāgaida uz ločiem. Jaunajiem ločiem bija atļauts vest kuģus līdz 400 neto reģistra tonnām, un viņi skaitījās otrās šķiras loči.

No tās dienas, kad es paliku par jūras loci, man bija tiesības vest visāda lieluma kuģus, jo tad es skaitījos pir-

mās šķiras locis. Dienesta pakāpes mainījās pēc kārtas, un no otrās šķiras tika pirmajā tikai tad, kad kāds no vecajiem ločiem aizgāja pensijā.»

Rīgas ločiem navigācijas laikā patiesi ir bijis daudz darāmā. Tā, piemēram, 1913. gadā Rīgas ostā ienākuši un izgājuši:

iegājuši
2 776 tvaikoņi 1 908 937 reģ. t
225 burenieki 80 157 reģ. t
izgājuši
2 771 tvaikoņi 1 902 378 reģ. t
182 burenieki 69 590 reģ. t
kopā
5954 kuģi 3 961 062 reģ. t

Tai skaitā loču pakalpojumus izmantojuši 5279 tvaikoņi ar kopējo kravnesību 3 718 101 reģ. t un 407 buru kuģi ar kopējo kravnesību 149 717 reģ. t. Kopā — 5686 kuģi ar kopējo kravnesību 3 867 848 reģ. t.

Ja sadalītu kopējo kuģu skaitu pa gada dienām, tad sanāktu aptuveni 16 izvadīto un ievadīto kuģu dienā, bet, ņemot vērā, ka navigācijas laiks ir īsāks par gadu, ievadīto vai izvadīto kuģu skaits pieaug.

Pakāpes maiņas gadījumā bija pieņemts, ja jaunākais locis tika pārcelts par jūras loci, bet jūras locis par upes loci, jo upes loča darbs bija vieglāks.

«Līdz Latvijas Valsts tapšanai daži loči bija 84 gadus veci, bet vēl pildīja savus pienākumus. 1921. gada 26. janvārī (Latvijas atzīšana de iure) izdeva likumu, ka ar 65 gadu vecumu jāiet pensijā, un pilnā pensija locim bija Ls 127. Ar to varēja tīri labi dzīvot.»

Vidējais loču vecums 1913. gadā bija 50 gadu. Visjaunākajam no ločiem bija 30 gadu, bet visvecākajam — 71 gads.

Katrs locis, kas bija nostrādājis Rīgas Loču biedrībā 25 gadus un sasniedzis 60 gadu vecumu, ieguva tiesības saņemt pilnu pensiju, kuras lielumu noteica biedrības pilnsapulcē atkarībā no pensiju kapitāla lieluma. Loča nāves gadījumā loča atraitne, ar kuru locis bija precējies pirms 60 gadu vecuma, un arī bērni, kuri locim bija dzimuši pirms sešdesmit gadu vecuma sasniegšanas, mantoja tiesības saņemt pensiju.

Loča algas 1913. gadā bija:
loču komandierim 2000 rbļ. gadā
loču komandiera palīgam 1800 rbļ. gadā
virsločiem 1020 rbļ. gadā
pirmās šķiras ločiem 750 rbļ. gadā
otrās šķiras ločiem 650 rbļ. gadā
vecākajiem loču mācekļiem 480 rbļ. gadā
jaunākajiem loču mācekļiem 360 rbļ. gadā.

Papildus algām loči savā starpā vienādās daļās sadalīja 15% no kuģu ieved — un izvedmaksām. 1913. gadā šī summa bija 18091 rbļ.

Rīgas Loču biedrības galvenais ienākumu avots bija kuģu ieved — un izvedmaksas. 1913. gadā kuģi par loču pakalpojumiem Rīgas Loču biedrības kasē iemaksāja 115 227 rubļus. Pilnais biedrības ienākums 1913. gadā sasniedza 137 218 rubļus. Tas galvenokārt tika izmaksāts algās (1913. gadā — 100344 rbļ.). Pārpalikums parasti tika ieguldīts bankā avārijas vai rezerves fondu papildināšanai.

Rīgas Loču biedrības pastāvēšanas laiku var iedalīt četros periodos:

pirmais periods — no biedrības dibināšanas līdz 1766. gadam,

otrais periods — no 1766. gada līdz 1854. gadam,

trešais periods — no 1854. gada līdz 1905. gadam,

ceturtais periods — no 1905 gada

līdz 1921. gadam.

Par pirmo periodu nekādas ziņas nav saglabājušās, tikai statūtos, kas apstiprināti 1766. gadā, noteikts, ka bijušo ločų skaits palielināms no 21 uz 31 loci, tas skaidri pierāda, ka ločų biedrība pastāvējusi pirms 1766. gada. Kad Rīgas Ločų biedrība ir dibināta, nav zināms, bet arī 1621. gadā tā jau esot pastāvējusi.

Rīgas Ločų biedrības otrais pastāvēšanas periods sākas 1766. gadā. Šinī gadā Rīgas Landvogtei tiesa izstrādā un apstiprina Rīgas Ločų biedrības statūtus ar nosaukumu «Verordnung fur das Amt der Piloten der Kaiserl Stadt Riga». Šajos statūtos ir noteikts ločų naudas apmērs, ločų ienākumu izdalīšanu un ločų atraitņu apgādāšana. Pēc šiem noteikumiem 1/4 daļa no ločų naudas nāk par labu pilsētai to izdevumu segšanai, kuri rodas pilsētai kuģu ceļa apsaimniekošanas un kārtībā turēšanas dēļ. 3/4 no ločų naudas nonāk ločų rīcībā kā ločų algas un ločų atraitņu pabalsti. Noteikts arī, ka loči paši izvēl sev priekšniecību no sava vidus, izņemot ločų komandieri un tā palīgu, kurus ieceļ valdība. Šī priekšniecība pārvalda biedrības kapitālus un īpašumu.

Trešais Rīgas Ločų biedrības pastāvēšanas periods sākas ar 1854. gadu. Šinī gadā tika izstrādāti jauni, plašāki Rīgas Ločų biedrības statūti. Tā paša gada 24. novembrī tie tika «visaugstāk» apstiprināti. Statūtos bija uzrādīts viss tolaik Rīgas Ločų biedrībai piederošais īpašums. Tajā skaitā no pilsētas nopirktais nekustamais īpašums 10000 rbļ. vērtībā. Pilsēta atteicās no 1/4 daļas ločų naudas, nododama to biedrības rīcībā ar noteikumu, ka šī nauda ir jāizlieto ločų saimniecības izdevumu segšanai.

Biedrības priekšniecība ievēlējama tādā pašā kārtā kā otrajā pastāvēšanas periodā. Statūti uzlika par pienākumu Rīgas Ločų biedrībai gādāt par saviem pensionētajiem ločiem, ločų atraitnēm un bāreņiem.

Ceturtais pastāvēšanas periods sākas 1905. gadā Jau 1904. gada 29. oktobrī tika pieņemti biedrības statūti, kuros rakstīts, ka visa ločų nauda nonāk Rīgas Ločų biedrības rīcībā, bet izdevumus, kuri saistīti ar kuģu ceļu apsaimniekošanu un kārtībā uzturēšanu, sedz valsts. Rīgas Ločų biedrības kapitāls pēc valdības ieteikuma tiek sadalīts rezerves, avārijas, izdevumu un pensiju kapitālos, kuri 1915. gadā sasniedza:

rezerves kapitāls — 70 900 rbļ.
avārijas kapitāls — 10 000 rbļ.
izdevumu kapitāls — 31 300 rbļ.
pensiju kapitāls — 144 800 rbļ.
kopā — 257 000 rbļ.

Sākoties pirmajam pasaules karam, visi minētie kapitāli tika evakuēti uz Tulas pilsētu. Atpakaļ tie neatgriezās.

1920. gadā Rīgas Ločų biedrība atradās traģiskā situācijā — nebija līdzekļu, ar ko izmaksāt algas un pensijas, turklāt visa ločų saimniecība kara gados bija iznīcināta vai aizvesta, un viss bija jāsāk tikpat kā no nulles. Šādos apstākļos tika pieņemts lēmums Rīgas Ločų biedrību likvidēt un izveidot tās vietā Rīgas ostas ločų departamentu.

Oļegs Timms

Izsaku pateicību A. Zāmuēla kungam par sniegtajiem materiāliem un atmiņām.

Rakstā izmantoti Rīgas Centrālā arhīva materiāli, P. Zāmuēla dzīves stāsts, A. Zāmuēla atmiņas, autora personīgie materiāli.

Domājams, ka šis ir vienīgais Rīgas Loču biedrības kopuzņēmums. Tas varētu būt datējams ar 1906.–1907. gadu, fotografēšanās vieta — Bolderāja (pie loču kantora), fotogrāfs Ellers.

No kreisās uz labo 1. P. Zāmuēls,2. J. Bernsons, 3. V. Freimanis, 4. J. Peičs, 5. M. Žagats, 6. J. Graudiņš, 7. R. Amatnieks, 8. J. Innus, 9. E. Andersons, 10. F. Luks, 11. M. Zveinieks, 12. D. Legzdiņš, 13. J. Reimers, 14. E. Zirnis, 15. F. Strups, 16. H. Riekstiņš, 17. J. Timms, 18. Z. Gutniks, 19. F. Ceplīts, 20. J. Mangels, 21. J. Filipsons, 22. F. Straups, 23. R. Timms (Junus), 24. H. Nīmands, 25. E. Riekstiņš, 26. F. Reimers, 27. J. Kaijaks, 28. E. Kaijaks, 29. Z. Kilovskis, 30. E. Grabe, 31. V. Lūmans, 32. J. Treilibs, 33. L. Dēringers, 34. E. Kaugars, 35. A. Dreimanis, 36. K. Legzdiņš, 37. E. Johansons, 38. J. Šalkovskis, 39. F. Šteinbergs, 40. F. Freimanis, 41. komandieris J. Jurgensons, 42. G. Brede, 43. J. Nīmands, 44. H. Lilientāls, 45. J. Dēringers, 46. E. Riekstiņš, 47. F. Birkmans.

Bet kuģis brauc...

Gliemežvāki — jūras asaru sargi,
Vaigi tāpēc tiem bargi.

Bija skaistas jūnija dienas vakars, ceļasomas mūsu plecus bija nospiedušas tā, ka tos lāgā nejutām, bet kājas tikai ar mokām nesa uz priekšu. Rietošās saules staros parādījās tumšs kuģa siluets. Tā apveidi uz iesārtās debess fona atgādināja kalnu. Šis "kalns" bija mūsu ceļojuma galamērķis. Pārvarējuši pēdējos — visgrūtākos metrus, es un vēl divi LJA studenti plkst. 23.00 spērām kāju uz tankera "Jānis Sudrabkalns" klāja. Izpildot nepieciešamās formalitātes, kuģa bocmanis mūs izvietoja pagaidu kajītēs.

Aizverot aiz sevis pagaidu mājvietas durvis, nespēju domāt ne par ko citu kā gultu, piedodiet, — koju. Nākamajā dienā mums ierādīja "īstās kajītes" un izklāstīja mūsu pienākumus. Pēc sātīgām pusdienām sākām iekārtoties jaunajos apartamentos — katram sava kajīte ar visām nepieciešamajām ērtībām. Vēlā vakarā mūsu kuģis izgāja jūrā.

Tankeris "Jānis Sudrabkalns" pierakstīts Rīgā, bet tobrīd bāzes osta mums bija Klaipēda. Naftas terminālis Klaipēdā atrodas pie pašiem jūras vārtiem — burtiski pārsimt metru uz priekšu ir mols. Tā vistālāk jūrā iesniedzošos posmu veido kāda avarējuša kuģa vraks, kurš uzskrējis uz akmeņiem pie pašas ieejas ostā, nu kalpodams par uzskatāmu brīdinājumu citiem.

Pēc attauvošanās (sākumā tā šķita īsts "elles" darbs) kuģis lēnām sāka slīdēt uz jūru. Paskatoties uz nule kā pamesto krastu, bija sajūta, ka tas dzimtais. Pēc brīža bijām jau atklātā jūrā. Krasts palika aizmugurē, samirkšķinādamies ar savām boju un bāku acīm ar katru garāmejošo kuģi.

Mūsu kuģa pienākumos ietilpa — četras stundas sardzē uz kapteiņtiltiņa, četras stundas kuģa darbos un piedalīšanās pietauvošanās — attauvošanās operācijās.

"Jānis Sudrabkalns" devās uz Angliju. Konkrētāk uz Karitonu — tā atrodas Temzas krastā aptuveni 60 km pirms Londonas. Laiks pieturējās mierīgs, varējām līdz apnikumam nodarboties ar mūsu galveno pienākumu — kuģa virsbūvju krāsošanu.

Saulei spīdot, uz baltajām sienām ilgi nevarēja skatīties, jo žilba acis gluži kā saulainā ziemas dienā, sniegā raugoties. Aiz šī iemesla nācās lietot saulesbrilles. Neraugoties uz "acis žilbinošo" baltumu, bocmanim joprojām likās, ka krāsots pa maz, un mēs pacietīgi turpinājām krāsot, pārklājot virsbūves sienas arvien ar jaunu krāsas kārtiņu.

Anglija mūs sagaidīja miglā tīta, šai zemei tā, šķiet, tradīcija. Vakarpusē — ap pulksten astoņiem — uz kuģa ieradās locis. Viņš pilnībā atbilda maniem priekšstatiem par angļu jūrnieku — stalts, jau cienījama vecuma vīrs, ar savu esību apliecinādams to, ko saucam par "jūras rūdījumu". Kad sasniedzām Temzas grīvu, jau bija iestājusies tumsa. Pēc brīža no tās viens pēc otra, savu prožektoru apspīdēti, iznira divi velkoņi. Mūsu uzdevums bija padot tiem pietauvošanās trošu galus. Ar šo brīdi varējām uzskatīt, ka pietauvošanās darbi ir sākušies. Pulksten trijos naktī kuģis beidzot bija pietauvots un traps uz krastu padots — varējām doties uz savām kajītēm, lai atlikušo nakts daļu pavadītu sapņos par to, ko nesīs sev līdzi rītdiena.

Bet rītdiena atnesa "nāves spriedumu" sapņiem par Angliju — krastā mūs nelaida. Visu dienu bijām spiesti nonīkt uz kuģa, noraugoties tuvējā naftas pārstrādes rūpnīcā. Dzinēji bija izslēgti, tā rezultātā iestājies klusums garlaicību vēl vairāk pastiprināja, bet krastā stāvošie naftas sūkņi atgādināja milzu asinssūcējodus, kas piesūkušies "iemigušajam" kuģim.

Pret dienas vidu atveda provīziju. Radās iespēja, kaut formāla, spert kāju uz sauszemes. Lai nokļūtu krastā, vajadzēja izmantot trapu, bet mazuts no kuģa tilpnēm bija tiktāl atsūknēts, ka traps drīzāk atgādināja stāvu sienu — pa to nācās kāpt turpat vai četrrāpus.

Vakarpusē kuģis devās atceļā uz Klaipēdu, bet Anglija tā arī palika — miglā tīta.

Sākās ierastie kuģa darbi. Pirmais obligāti veicamais darbs pēc tam, kad kuģis atstājis ostu, ir kuģa mazgāšana. Tiek izritinātas šļūtenes, un kuģi vispirms noskalo ar jūras ūdeni. Pēc tam to saziepē un vēlreiz noskalo, kad tas padarīts, kuģis tiek skalots trešo reizi ar saldūdeni. Kuģi mazgā, sākot ar skursteni un beidzot ar zemāko vaļējo klāju. Šī procedūra parasti ilgst trīs līdz četras stundas, un, beidzot darbu, paši mazgātāji ir pa daļai izmirkuši. Neskatoties uz to, šis ir viens no patīkamākajiem kuģa darbiem. Tikai pēc tam, kad kuģis ir nomazgāts un pēc mazgāšanas nožuvis, var ķerties klāt krāsošanai.

Ceļi uz Klaipēdu norisa bez sevišķiem starpgadījumiem, ja nu vienīgi trešās dienas vakarpusē sāka manāmi šūpot kuģi, taču tas neietekmēja neko. Kuģis traucās "mājup", bet laiks vienmuļi ritēja uz priekšu.

Sardzes uz kapteiņtiltiņa mierīgā un skaidrā laikā jūras vidū reizēm ir garlaicīgas — kuģa pozīciju uz kartes atliek reizi pusstundā, bet starplaikos, ja neizdodas izprovocēt uz sarunu stūresvīru vai stūrmani, nodarbošanos jāizdomā pašam.

Ceturtajā dienā pēc iziešanas no Temzas "Jānis Sudrabkalns" atradās Klaipēdā, bet es pēc kārtējās nakts pietauvošanās gulēju savā kojā "kā miris".

Četras dienas vēlāk mūsu kuģis atkal stāvēja pietauvots pie Karitonas

ostas piestātnes. Nu, tas bija par daudz! Apņēmības pilni devāmies pie kapteiņa ar prasību, lai mūs laiž krastā. Noinstruējis mūs par to, ka veikalos nedrīkst ņemt neko tādu, par ko neesam samaksājuši, un piebilzdams vēl dažus sīkumus, kapteinis mums deva atļauju uz dažām stundām atstāt kuģi.

Naudas, lai dotos uz Londonu, izrādījās pārāk maz. Tamdēļ nācās sekot kuģa komandas piemēram un doties uz kādu tuvāku vietu. Par nožēlu, tas bija kāds milzīgs tirdzniecības centrs. Tā kā naudas pietika tikai atpakaļceļam, tad, krustām šķērsām izstaigājuši šo lielo veikalu, devāmies no tā laukā, lai sagaidītu pārējos komandas biedrus un dotos atpakaļ uz kuģi.

"Pār gadskārtu Jānīts nāca,
Līgo, līgo,
Savus bērnus apraudzīti,
Līgo."

"Jānis Sudrabkalns" ar ķīli šķēla Baltijas jūras ūdeņus, kad pienāca Līgo vakars. Mūsu lielā "Jāņa" galvu nerotāja ozolzaru vainags un rokās nebija alus kausa, bet tomēr šis vakars ar kaut ko savādu atšķīrās no visiem iepriekšējiem. Rietošā saule atgādināja Latvijas krastus, un likās, ka no tiem šurp atviļņo līgodziesmu skaņas — līgo, līgo... līgo.

Pēc nedēļu ilgiem kambīža darbiem (sākumā tie tīri labi patika, bet nedēļas beigās mazliet apnika) atkal nonācu "bocmaņa rokās". Pirmais darbs, kas tika pēc neilgā pārtraukuma man uzticēts, bija durvju rokturu krāsošana. Durvju rokturus krāsodams, pavadīju klāja darbiem atvēlēto laiku. Pēc "smagajā" darbā aizvadītajām stundām un sātīgām pusdienām devos sardzē uz stūresmāju. Kļuva zināms, ka kuģis dodas uz Antverpeni, tad uz Port–Žermenu (Francija) un tālāk uz kādu Anglijas ostu.

Stāvot sardzē, noskatījāmies, kā virs mūsu galvām trakā ātrumā traucas vācu kaujas lidmašīnas — tās, neganti šņākdamas, nelielā augstumā imitēja uzbrukumus kuģiem (tas, droši vien, ietilpa kaujas mācību programmā). Sajūta — vismaz man — nebija no patīkamākajām, jo kalpot kādam par mērķi, kaut teorētisku, nav no labākajām nodarbēm. Te sardzes stūrmanis atcerējās gadījumu, ko viņam nācies piedzīvot pie Kubas krastiem. Laikos, kad vēl lielā Padomju Savienība "draudzējās" ar sociālistisko Kubu, viņš strādājis par stūrmani uz gāzvedēja. Kādu nakti viens no līdzīgiem "lidojošiem plēsoņām" bez pazīšanās zīmēm un uguņiem netālu no kuģa nometis savu nāvi nesošo kravu. Kuģa apkalpei tanī brīdī "kājas vai stīvas palikušas". Pēc šī "nelielā" pārpratuma daudzi esot norakstījušies no gāzvedēju kuģa.

Stāsts sasniedza savu mērķi — arī man kļuva mazliet "neomulīgi".

Kad piegājām pie Rietumšeldas grīvas un devāmies pa upi augšup, uz kapteiņtiltiņa mūs nelaida, to motivējot, ko gan mēs tur maisīšoties pa kājām.

Rietumšelda ir upe ar varen platu grīvu. Tā tek caur triju valstu — Nīderlandes, Beļģijas un Francijas — teritorijām, bet jo sevišķi svarīga šī upe ir Beļģijai — uz šīs upes atrodas Beļģijas lielākā osta — Antverpene. Lai ostā varētu iebraukt kuģi ar lielāku iegrimi, uz upes ir uzbūvētas milzīgas slūžas. Slūžas darbojas divos virzienos, un vienlaicīgi tajās var atrasties ap desmit diezgan paprāvu kuģu.

Kad pulkstenis rādīja divpadsmito

stundu, arī mūsu kuģis bija nokļuvis līdz slūžām. Tur gan mēs dabūjām ko noņemties ar pietauvošanos un attauvošanos. Četros no rīta slūžas bija aiz muguras, bet kuģis jau pietauvots kādā no Antverpenes ostas daudzajām naftas piestātnēm. Rakstot kārtējās rindiņas savā dienasgrāmatā, pildspalva knapi turējās rokā.

No rīta (pareizāk — tad, kad beidzot pamodos), daudz nedomādams, sāku posties uz pilsētu. Mani studiju biedri rīkojās gluži tāpat. Pēc brīža mēs nokāpām no kuģa un drošā solī sākām mērot ceļu uz Antverpeni. Tā kā naudas mums nebija, tad nācās iet ar kājām. Pēc divām ar pusi stundām mēs beidzot sasniedzām pilsētu. Antverpene izrādījās šā gājiena vērta. Pilsēta tikai tad arī sāka atmosties no miega pēc iepriekšējās droši vien garās nakts. Pilsētā mēs bijām nonākuši ap pulksten vieniem dienā. Klīzdami pa vecpilsētas ielām, nejauši nonācām rātslaukumā. Skats, kas pavērās, bija grandiozs. Rātslaukuma centrā — milzīga strūklaka, kas atveido Perseja cīņu ar Gorgonu Medūzu, netālā Antverpenes katedrāle savā neizsakāmajā skaistumā laistījās saulē, bet burvīgo skatu vainagoja rātsnams, kas, rotāts ar neskaitāmiem karogiem, izskatījās ļoti svinīgs.

Kad pirmā sajūsma pārgāja, devāmies tālākos klejojumos pa pilsētu, kura sagādāja vēl ne mazums pārsteigumu.

Vakarā, mērojuši ne pārāk īso atpakaļceļu, pie vakariņu galda, neskatoties uz milzīgo nogurumu, "nolocījām" visu, ko mums piedāvāja, un iespējām prasīt vairākas papildporcijas, un tad — vienīgais, ko sirds vēl vēlējās — atrasties savā kojā.

Dienu vēlāk devāmies Francijas krastu virzienā. Pārgājiens no Rietumšeldas līdz Šeldai ilga diennakti. Kuģim dodoties garām Havrai pa Sēnu augšup, mēs bocmaņa vadībā gatavojām papildu pietauvošanās troses, kuras nepieciešamas Sēnas stiprās straumes dēļ. Šai mirklī Francija izskatījās kā pasaku valsts. Pie šīs pārliecības esmu vēl šodien.

Sēnu līdz tam biju iedomājies kā milzīgu upi, taču izrādījās, tā uz pusi šaurāka kā Daugava.

Dažas stundas vēlāk pietauvojāmies Port–Žermenā iepretim kādai pilsētelei. Degu nepacietībā atstāt kuģi, lai ātrāk varētu to apskatīt. Pēc launaga saņēmām atļauju atstāt kuģi, ko nekavējoties izmantojām. Lai nokļūtu pilsētiņā, vajadzēja tikt Sēnas kreisajā krastā. Šim nolūkam tika izmantots neliels prāmis, kas reizi stundā gāja no viena krasta uz otru. Paklaiņojuši pa pilsētu, atgriezāmies uz kuģa — izņemot baznīcu, veltītu svētajam Žermēnam, un vēl šo to, tur nebija ko skatīt.

Jā! Gandrīz aizmirsu jums pateikt, ka Port–Žermena ir tikai naftas piestātne, kuras tuvumā atrodas milzīga naftas pārstrādes rūpnīca.

Pēc vakariņām nolēmu vēlreiz doties ceļojumā pa Franciju. Ceļojuma mērķis bija doties gar Sēnas krastu jūras virzienā, lai sasniegtu senlaicīgu pili, kas atradās netālu no Sēnas kāda kalna virsotnē.

Iedams gar krastu, pārbridu kādu nelielu upīti, kas gadījās ceļā. Tā, apbrīnojot Sēnas apkārtni, lēni virzījos uz priekšu. Pili sasniedzu ap desmitiem vakarā. Būvēta no kaļķakmens, kas droši vien ņemts no kalna, uz kura pati atrodas, tā likās izaugam no kalna.

Tuvākās pilsētiņas jau prātoja par naktsmieru, uz šosejām tikai retumis bija redzama kāda automašīna.

Sāka krēslot, no Sēnas pacēlās migla, kas savā baltajā segā pamazām ietina upi, krastu un beidzot arī kalnu ar veco pili. Vienīgi bākas un bojas mirkšķināja savus sarkanos un zaļos lukturus gluži kā nepaklausīgi bērni, kuri neparko negrib doties pie miera. Migla kļuva arvien biezāka, tai beidzot padevās arī "nepaklausīgās" bākas un bojas, bija pēdējais laiks doties atpakaļ.

Taču "viltīgā" upe man bija sagādājusi kādu nepatīkamu pārsteigumu. Atgriežoties pie upes krasta, ieraudzīju, ka ūdens līmenis ir stipri cēlies. Atceroties mazo upīti, ko šurp nākot biju pārbridis, sapratu, ka to varēšu šķērsot vienīgi peldus. Šī iespēja peldēties mani nepavisam nesajūsmināja. Tāpēc nolēmu meklēt tiltu. Labu laiku maldījies pa piekrastes dumbrājiem un brikšņiem, beidzot uzgāju kādu ceļu, pa kuru nolēmu doties uz priekšu. Jo ilgāk es pa ceļu gāju, jo mazāka kļuva pārliecība, ka ceļš mani novedīs līdz kuģim. Neraugoties uz to, es turpināju iet. Te, kur gadījies kur ne, parādījās kāds mikroautobuss, kas pieturēja, un kāds no tā franču valodā ko jautāja. Cik nopratu, tad braucējs gribēja zināt, vai nevar man palīdzēt? Priecīgs piesteidzos klāt, nolēmis uzsākt sarunu angļu valodā. Taču izrādījās, ka braucējs angļu valodu nesaprot. Viņš nesaprata arī vācu, krievu, un protams, latviešu valodu. Es tomēr iesēdos mikroautobusā un visādi centos izstāstīt, kurp man jādodas, taču braucējs mani nesaprata. Beidzot minēju Port-Žermenas nosaukumu. Uz to braucējs pamāja ar galvu, un problēma, šķiet, bija atrisināta. Brīdi vēlāk mikroautobuss stāvēja pretī vietai, kur bija pietauvots "Jānis Sudrabkalns". Man kā "akmens novēlās no sirds". Biju tiktāl priecīgs, ka, kāpjot ārā no auto, atcerējos dažus vārdus franču valodā: "Merci, au revoir!" Ar to izpelnījos mikroautobusa vadītāja smaidu.

Sardzes matrozis uz trapa mani sagaidīja stipri pārsteigts: ar dubļiem notraipījies un dadžiem aplipis, uz kuģa atgriezos pulksten vienos naktī. Jau nākamajā dienā kuģis bija uzpildīts ar kravu un devās atpakaļ jūrā, bet no līkumotās Sēnas krasta kāds franču zēns mums sauca: "Evplaija!" (Labu ceļavēju!).

Nu mūsu kuģis traucās uz Īriju — ķeltu, elfu un dūdu zemi. Tās krasti tikpat skarbi kā paši īri — klintis, kas iesniedzas mākoņos, un akmeņi, pret kuriem sašķīst jūras viļņi.

Laiku solīja nelāgu, tomēr vēja tikpat kā nebija. Okeāna viļņi gurdeni cilāja kuģi ar tādu pašapzinību, it kā teiktu: "Pašlaik mēs esam mierīgi, bet piesargies mūs sadusmot."

Un kuģis pieklusa, likās — pat dzinēji vairs nedun tik skaļi kā citkārt. Kad mūsu kuģis beidzot nonāca līdz Šenonas upei un devās pa to augšup, piekrastes klintis palika aizmugurē.

Naftas piestātne, pie kuras mēs piestājām, atrodas uz kādas dīvainas salas.

Ko jūs teiktu, ja, ejot pa kādu nepazīstamu apvidu, jūs sveicinātu katrs garāmgājējs? Vai jūs nejustos mazliet savādi un reizē patīkami?

Līdz šim biju domājis, ka šāds ieradums piemīt tikai kalniešiem. Tāpat neviļus Īrija manās atmiņās palikusi kā kalnu zeme, kaut klintis un kalnus

biju redzējis tikai okeāna piekrastē.

Ja jūs jautātu: "Ko vēl vari pastāstīt par Īriju?"

Droši vien es jums stāstītu par ozolu birztalu šalkoņu, kas Īrijā tikpat pierasta kā mums jūrmalas priežu šalkšana.

Lūk, tā!

Īrija sveicināja mūs ar kalniešiem raksturīgo laipnību, bet pavadīja ar savu ozolu birztalu šalkoņu.

Mūsu kuģis atkal devās jūrā. Šķeļot kāda lielāka viļņa muguru, tā ķermenis viegli trīcēja. Tādās reizēs bija patīkami pieglausties kuģim un ieklausīties, kā pukst tā varenā sirds.

Beidzās jūras prakse, kuras laikā bez praktiskajām iemaņām iemācījos ieklausīties kaiju kliedzienos un kuģa ritmiskajos sirdspukstos un saprast, ka tas ir vien veselums — jūra, kuģis, kaijas un cilvēks.

Bet kaijas, šķiet, — no jūras nepārnākušo jūrnieku dvēseles... Tik ļoti viņi jūru mīlējuši, ka atgriezties vēl tagad viņiem nav pa spēkam.

Šo gliemežvāku gan sargi
Un netiesā mani tik bargi,
Ka zuduši jūrai divi asaru sargi.
Oļegs Timms

Atmiņas par Teodoru Spādi, dienot uz kuģa «Virsaitis»

Biju dzimis tuvu jūrai, pēc nodarbošanās arī biju jūrnieks, un tā sagadījās, ka mani, iesaucot karadienestā, iedalīja flotē, pie tam vēl uz admirāļa kuģa «Virsaitis». Mans dienesta laiks, kā karaklausības apliecība rāda, bijis no iesaukšanas dienas 1934. gada 15. februāra līdz 1935. gada 15. jūlijam. Dienestu sāku kā matrozis, beidzu kā dižmatrozis. Kad sāku dienestu uz kara kuģa «Virsaitis», Latvijā vēl bija daudzpartiju sistēma, bet 15. maijā mums paziņoja, ka pie varas nācis bijušais prezidents Kārlis Ulmanis. Protams, tas visiem bija liels pārsteigums, bet tā kā varas pārņemšanas laiks neprasīja ne lāses asiņu, tad visi likās tīri mierīgi, kaut arī politiskā ziņā varēja būt dažādi ieskati. Neilgi pēc šīs ziņas saņēmām jaunu, visiem matrožiem ļoti patīkamu vēsti: proti, mūsu kara flote pilnā sastāvā 4 dienas ciemosies Igaunijas galvaspilsētā Tallinā, pēc tam 4 dienas Somijas galvaspilsētā Helsingforsā un pēc tam sekos vienas dienas ilga atpūta Hangē, arī Somijā.

Tā ātri pienāca gaidītā diena, ja atmiņa neviļ, tas bija jūlijā. Dienot uz «Virsaiša», dabiski iznāca tikties ar admirāli Teodoru Spādi. Tā kā admirālis bija visaugstākā militārā pakāpē,

un es, būdams matrozis, viszemākajā (un tādi bijām varbūt pāris simti, ieskaitot 2 tralerus un 2 zemūdenes), tad skaidrs, ka tuvāka sakara, izņemot papēžu sasišanu sasveicinoties, starp mums nebija. Tomēr, kad bijām Liepājā kara ostā, redzēju viņa labestību pret kādu sieviņu, kura ganīja savu kaziņu zālē pie taciņas, kas veda uz «Virsaiti». Vecā sieviņa drīkstēja tur ganīt ar admirāļa atļauju. Nākot uz kuģi, večiņai garām iedams, viņs apstājās un ar viņu parunājās.

Tuvākā iepazīšanās iznāca, ciemojoties Tallinā. Neatceros brīdi, kad iebraucām Tallinā, jo man bija sardze mašīntelpā, bija jāuzmana kāds sūknis. Es biju beidzis Krišjāņa Valdemāra jūrskolu un ieguvis III mehāniķa diplomu. Tallina bija ļoti jauka ostas pilsēta, igauņi mūs uzņēma draudzīgi. Ar admirāļa atļauju tallinieši tika dota iespēja vienu dienu apmeklēt «Virsaiti». Nāca ļoti daudz cilvēku — sievas, vīri, jaunieši. Jutāmies kā brāļi. Daži lūdza ciemos arī mūs, un es saņēmu ielūgumu no kāda pusmūža vīra. Kad ierados pie viņa, uz galda jau bija pudele degvīna un divas glāzītes. Sarunāties, protams, nevarējām, bet abi pratām drusku krieviski, arī dažus vārdus vāciski, tā cik necik sapratāmies. Viņs pacēla glāzīti, teikdams: «Elagu Latvija!» es viņam atbildēju, paceļot glāzīti: «Elagu Estonia!» Izrādījās, ka viņš bijis dalībnieks tā sauktajā ziemeļu karā kopā ar latviešiem. Tas mūs saistīja. Brīnišķīga bija atvadīšanās no Tallinas. Bija jauka, saulaina vasaras diena. Tallinas osta bija pilna airu laivām, jahtām, velkoņiem, visi pārpildīti izvadītājiem. Kad «Virsaitis» atraisījās no krasta un uzsāka lēnu gaitu, visi izvadītāji plivināja baltus lakatiņus un skaļi sauca: «Elagu Latvija! Elagu Latvija!» Mēs, vairāki matroži, stāvējām pie reliņiem, priecīgi satraukti no redzētā. Tad uz komandtilta redzējām admirāli, kas ruporā skaļi sauca: «Elagu Eesti! Elagu Eesti!» Admirāļa saucienus dzirdēja arī zemūdenes un traleri, nu mēs visi no visas Latvijas flotes mājām tallinie-šiem ar lakatiņiem un skaļi saucām: «Elagu Eesti! Elagu Eesti!» Kad bijām jau attālinājušies no krasta un visa flote uzņēma straujāku gaitu, redzējām no komandtilta nokāpjam admirāli. Mēs, matroži, steidzāmies viņam pretī. Arī admirālis no redzētā bija jūtami saviļņots un, apstājies mums pretī, teica: «Ja mums, latviešiem, ir kādi patiesi draugi, tad tie ir igauņi.» Tā mēs to ne tikai redzējām, bet patiesi izjutām.

Somu līcis ir diezgan šaurs, un Helsingforsa, respektīvi Helsinki, atrodas iepretim Tallinai. Tā vakara pusē sasniedzām Helsinkus. Likās, ka tur bija kādi flotes svētki, jo bija daudzi ārzemju kara kuģi, lielākais bija kāds amerikāņu kreiseris. Tā arī mēs ar savu ierašanos reprezentējām savu valsti, un admirālis bija mūsu valsts reprezentants. Kādas visu zemju kopējas flotes tradīcijas nosaka, ka, neatkarīgi no kuģa lieluma, ja komandieris ir zemākas pakāpes virsnieks, tam jāiet admirāli apsveikt. Bijām nozīmēti 8 matroži goda sardzei. Tā nu mēs ar admirāli priekšgalā stāvējām goda sardzē pie kuģa uzejas, sagaidot svešo kuģu komandierus, un dzirdējām sveicienu admirālim dažādās valodās. Admirālis, spiežot roku, atbildēja viņiem viņu valodās. Laikam maz būs tādu flotes virsnieku, kas prastu tik daudz valodu kā mūsu admirālis.

Otrā ciemošanās dienā saņēmām ziņu, ka pie mums ciemosies ģenerālfeldmaršals fon Mannerheims ar vairākiem augstiem virsniekiem. Tas bija liels pārsteigums. «Virsaitis» bija pēc tonnāžas neliels, un pilnīgi brīvs bija tikai pakaļējais klājs. Tā nu bija daudz darba, jo visa pakaļējā klāja sānus apjoza ar brezentu un uzvilka arī brezenta jumtu. Lai labāk izskatītos, sānus un jumtu vēl rotāja ar signālkarogiem. Tā nu otrā rītā nepacietīgi gaidījām augsto viesi, laikam visaugstāko, kāds jebkad uz «Virsaiša» bija viesojies. Mani nozīmēja par palīgu dieninieksam, kas bija virsnieku apkalpotājs ēdienu reizēs, un man bija jāpalīdz pie ēdienu pasniegšanas. Atnesu arī lielu trauku, kurā starp ledus gabaliem atradās šampanieša pudele, jo ledus skapja nebija. Iepretī virtuvei bija telpa, kur salika ēdienu šķīvjus uz paplātēm. To kārtoja kaprālis Lukss, un visu pārraudzīja vecākā gada virsnieks — kapteinis Zariņš. Ciemiņi sāka ierasties. Cik atceros, ģenerālfeldmaršals fon Mannerheims bija slaids, pagara auguma vīrs, drusku uz priekšu salicis, mazām ūsiņām. Mūsu admirālis — slaids, atlētiska auguma vīrs. Viņi sēdēja līdzās tuvu admirāla kajītei. Pretī atradās divi galdi ar galiem kopā, tur sēdēja pārējie ciemiņi, arī daži mūsējie. Uz divām paplātēm bija salikti ēdieni, uz vienas — cepešu šķēles, uz otras — saknes ar mērci. Dieninieks aizspraucās garām admirālim un ciemiņam un pasniedza cepešu šķēles no kreisās puses. Es viņam sekoju. Kad spraucos admirālim garām, viņš man noprasīja: «Vai tu, matroz, man zosti nedosi?» Biju pārsteigts, kaut kas bija jāatbild. Tā nu balansēju paplāti kreisajā rokā virs diža viesa galvas un teicu: «Es gribētu vispirms apkalpot augsto viesi.» «Tas ir pareizi, matroz.» Tā biju glābts un, pieliecies cimiņam no kreisās puses, teicu somiski: «Lūdzu,» jo Somijā jau biju bijis un dažus vārdus pratu. Viņš paskatījās uz mani tik saltu skatu, kā tēvs uz dēlu un jautāja, vai es protot somiski. Atvainojos, ka tikai mazliet, un viesis, uzlicis ēdienu, somiski pateicās. Jutos gaužām lepns, ka biju pārmijis pāris vārdu ar tik augstu viesi. Kad cepeši un piedevas bija apēsti, nāca saldais ēdiens — zemenes. Kaprālis Lukss, pirms lika zemenes uz paplātes šķīvja, teica, lai paķerot pa odziņai, jo pārrauga nebija tuvumā. Dieninieks ātri norāva cimdu un paņēma pāris ogu. Man cimds bija uzspīlēts un nevarēju to tik ātri noraut, tādēļ paņēmu tāpat ar cimdu. Cimda pirkstgali kļuva sārti, to ievēroja pārraugs un lika cimdus novilkt. Te jāpiemin, ka abi ēdienu pasniedzēji bijām baltos matrožu tērpos un baltos cimdos. Drīz saldais ēdiens bija notiesāts. Nu vēl gaidīja šampanietis. Dieninieks ar pārraugu nebija tuvumā, kad kaprālis izvilka trauku no galda apakšas. Viss ledus jau bija izkusis, un kaprālis bija ļoti noraizējies. Viņš aicināja mani iekšā, salikām glāzes uz paplātēm un, paņēmis šampanieša pudeli, kaprālis gribēja to atvērt. Bet tikko tai pieskārās ar korķa viļķi, korķis ar blīkšķi atsitās griestos, un šamapnietis kā varavīksnes loks šalkdams šāvās gaisā. Kaprālis, negribēdams laist dārgo dzērienu zudumā, iegrūda pudeles kalu mutē, bet spiediens vēl bija tik liels, ka viņam piepūtās vaigi, tādēļ viņš piegrūda pudeli man. Es, protams, sekoju viņa piemēram, bet, tikko biju pirmo guldzienu norijis, viņš

izņēma pudeli man no rokām un piepildīja glāzes. Abi no iedzertā šampanieša jutāmies omulīgi. Teicu kaprālim, ka mēs varam būt lepni, jo esam dzēruši šampanieti no vienas pudeles ar tik augstiem viesiem. Kaprālis vēl piebilda: «Pie tam paši pirmie!» Ienāca dieninieks, un nu abi ar paplātēm gājām pie viesiem. Visi likās ļoti labā omā. Ieklausījos, ka admirālis ar augsto viesi sarunājas vāciski. Kad augstie viesi bija izvadīti, noņēmām signālkarogus, brezenta sienas un jumtu. Diena bija bijusi ļoti saspringta, jutāmies noguruši un devāmies atpūsties, jo nākošā dienā bija paredzēts braukt uz Hangi, kas atradās netālu no Helsinkiem, tai pašā krastā uz austrumiem. Pēc labas atpūtas sagaidījām rītu un, būdami no pienākumiem brīvi, mēs, trīs draugi, sarunājām pēcpusdienā doties apskatīt apkārtni, kas, no kuģa skatoties, likās neparasta. Tiešām tā arī bija. Visa zeme bija nosegta klinšu plātnēm. Runāja, ka tas tā esot no šļūdoņu laikiem. Ilgajā gadu gaitā klinšu asumi bija noapaļoti, tā kā bez bailēm varējām lēkt no izciļņa uz izcilni. Neparasto apkārtni vērojot, tālumā pamanījām kādu vientuļu vīru. Tuvojāmies viņam, līdz ievērojām, ka tas ir admirālis. Arī viņš bija pamanījis savus matrožus un māja mums, lai ejot pie viņa. Bijām pārsteigti, ka viņš bija viens. Varbūt savā ziņā viņš bija savdabis. Tiekoties, protams, militāri sveicinājām, bet viņš ar mums sarunājās kā līdzīgs ar līdzīgu, sevišķi par neparasto apkārtni. Tā manā dienesta laikā bija vistuvākā saskare ar admirāli. Vēršot skatus uz Hangi, no kuras bijām atklīduši diezgan tālu, virs pilsētiņas manījām mirdzam uguntiņas. Atvadoties no admirāļa, bijām pārsteigti, kad, vērojot mirdzošās ugunis, viņš mums sacīja: «Redzat, tur pilsētiņā ir daudz blondu meiču, jūs, matroži, jau savu pienākumu zināt.» Mēs visi sasmaidījāmies un atvadoties braši sasitām papēžus.

Nākošā rītā atstājām ostu ceļā uz dzimteni. Šīs deviņas dienas mums draudzīgās zemēs bija pilnas pārdzīvojuma.

Admirālis Spāde rakstīja arī patriotiskas dzejas. Atceros kādu dzejoli, ko lasīju J. Sviestiņa rediģētā Bitītes kalendārā, kas iznāca Zviedrijā. Bija sāpīgi, uzzinot par admirāļa deportēšanu. Pirms nedaudz gadiem lasīju laikrakstā «Laiks», ka viņš beidzis mūžu mums svešā, naidīgā zemē, savu dzimteni vairs neredzējis. Mēs visi, kas dienējām kara flotē, viņu nekad neaizmirsīsim, bet paturēsim atmiņā kā dižu tautieti, īstu Latvijas dēlu.

Alfreds Eizenbergs

P. S. A. Eizenbergs vēstulē raksta: «Vēl gribētu piezīmēt, ka savā raksta vienmēr saucu par admirāli, bet viņš bija visas flotes komandieris. Admirāļa pakāpi T. Spāde ieguva 1938. gadā 18. novembrī. Bet tā kā «Virsaitis» bija admirāļa kuģis pēc atvaļinātā admirāļa Arčibalda Keizerlinga, tad mēs viņu jau dēvējām par admirāli, jo bijā stalts iznesīgs vīrs.»

Alfreds Eizenbergs

Dziesma Ventspilij

Pislēta mūsu tā bija un paliks
Dziļi jo dziļi ieslēgta sirdīs
Domās un atmiņās lolota, auklēta,
Kādu to atstājām, aizejot tālēs:
Nami un kapsētas, ielas un gatves,
Pilskalns, kas paceļas Ventas krastos.

Septiņsimts gadu un pārdesmit veca,
Slavena Hercoga Jēkaba laikos,
Kuģus, kur būvēja, sūtītus reisos,
Kurzemes vārdu kas nesa pār jūrām.
Brīvības sauli uzlecot viedām,
Paši sava likteņa lēmēji kļuvām.

Kā lai aizmirst Ventspili mīļo,
Kā gan lai aizmirst Dzintara jūru,
Skalojas Ventspilij tieši zem kājām,
Žūžojot un šalcot vasarā rāmā,
Neganti dārdot rudeņa vētrās,
Uzturu dodot, gan dzīvības ņemot.

Tālu selgā saulē viz bura,
Baltās liedaga smiltīs nāk vilnis,
Kāpās priecīgi ļaudis čalo,
Priedes uz kraujas ceļ debesīs zarus,
Stingri ar saknēm turoties smiltīs,
Spītējot visām negantām vētrām.

Mums, kam šī pilsēta augusi sirdī,
Atmiņu saknēm tiecoties viņā
Kā priežu saknēm piejūras smiltīs.
Ventspilī dzimuši mēs viņas bērni
Kur kurais pasaules tālēs nu mītam,
Spītējam visās šīs dzīves vētrām.

Sapņos vēl Venta un Ventspils tu rādies:
Mūsu skolas, jaunības, mājas,
Balta baznīca kolonām četrām —
Kā visu to es apskaut vēl gribētu!
Apskaujot vēlreiz, tad atjaunots justu
Laimīgās dienas pilsētā mūsu.

Edvardu Ogriņu atceroties

Sveicināts, skolotāj!

Atvainojiet, ka sen neesmu Jums rakstījis. Pagājuši jau 55 gadi, kopš beidzamo reizi tikāmies mūsu vecajā jūrskolā.

Kā šodien atceros Jūsu pirmo stundu kuģu mehāniķu nodaļas II klasē 1938.g. oktobra sākumā.

Jūs ienācāt klasē tumši brūnā uzvalkā. Pēc klases žurnāla datiem mūs pēc kārtas izsaucāt, apskatījāt un pārbaudījāt, kas mēs par putniem esam, jo vairāki no mums, arī es, bijām atnākuši no dažādām arodskolām. Atspiedāties ar roku pret galda stūri un paziņojāt mums:

— Es jums lasīšu trīs priekšmetus: tvaika katlus, tvaika mašīnas un pa-

līgmehānismus. Šie priekšmeti savstarpēji saistīti, tāpēc sāksim ar tvaika katliem jo, bez tvaika nedarbojas ne tvaika mašīnas, ne palīgmehānismi. Darbs būs saspringts, jo bērnu triekas epidēmijas dēļ zaudējām veselu mēnesi no tā jau īsā skolas gada.»

Sākās pirmā stunda. Vienkāršs un skops kuģa katla zīmējums. Īss, konstrukciju paskaidrojošs pieraksts. Sākās stāsti par to, kas ar un ap kuģa katliem noticis tos būvējot, ekspluatējot uz jūras, tīrot, remontējot... Un tā visu mācību gadu par katliem, mašīnām, palīgmehānismiem — līdz maija mēnesim. Par notikumiem uz ledlauža «Jermaks», cara jahtas «Standarts», vācu kuģu būves rūpnīcu «Vulkāns», kur «blaumontāgā» paģirains frēzētājs, frēzēdams vienu no tvaika turbīnas lielajiem zobratiem, izvēloties zobratu apstrādes darbgalda maināmos zobratus, nedaudz «pārskatījies» un nejauši atrisinājis, toreiz pat teorētiski neatrisinātu problēmu par tvaika turbīnu reduktoru vibrāciju. Visu, skolotāj, atceros kā šovakar.

Pirmajā stundā Jūs, šķiet, iztikāt bez pīpošanas, bet jau otrajā sameklējāt naudu, iedevāt to Zigim (Zigfrīds Kvists) un aizsūtījāt viņu pie vecā Andreja (cik atceros — tā viņu sauca) pēc papirosiem «Tref» — bija tāda marka ar kreica zīmi uz šiltes. Andrejs sēdēja un tirgoja pie sava smēķu galdiņa Tredes kroga durvju priekšā un laikam bija vecs Jūsu paziņa. Skolotāj, karš pārvērtis drupās Tredes kroga māju un mūsu veco jūrskolu, nāve paņēmusi Andreju. Savās vietās, kā senāk, stāv policijas iecirkņa ēka un Cīruļmāja, bet dāsnā konditoreja — likvidēta.

Vēlāk, it kā atvainodamies, teicāt:

— Mani radinieki dakteri saka, ka es pīpot nedrīkstot, bet, eh, nāve pienāks gan man, gan viņiem.

Atmetāt ar roku padomiem un pīpodams turpinājāt staigāt pa klasi, stāstīdams mums par katliem. Kad jutāt, ka zēni klausoties pagurst, pārslēdzāties uz citu vilni — uz savām atmiņām par bērnību un jaunību, kad rauneniešu ganu zēns no «Lejas Zeģiem» pēc draudzes skolas beigšanas atnācis uz Rīgu. Vienlaikus strādājis kā atslēdznieks dažādās Rīgas mašīnbūves fabrikās un apmeklējis Rīgas vācu amatniecības skolu, kā arī Biržas komitejas mašīnistu kursus. To gan esmu aizmirsis, kurā no mācību iestādēm Jums bijusi jāmaksā skolas nauda, kurā mācības bijušas bez maksas. Mašīnistu kursi deva «diplomu», amatniecības skola — darba prasmi! Skolotāj, toreiz man šķita, ka tāda pārcilvēciska piepūle ir neiespējama, bet dzīve pierādīja, ka, ja ir galva uz pleciem, čaklas rokas un stingra griba, tad viss ir iespējams.

Nedaudz stāstījāt par mācībām Midveides tehnikumā Vācijā. Acīmredzot spilgtu atmiņu Jums par šo periodu nebija.

Krievijas arktiskās flotes lepnums, admirāļa Stepana Makarova lolojums — ledlauzis «Jermaks»! Arī Jūs to esot palīdzējis veidot un būvēt Ņūkastlas kuģu būvētavā Anglijā, strādājot par valdības pilnvaroto uzraugu. Un atkal Jums dubulta slodze — darbs rūpnīcā un brīvklausītājs Durhamas universitātes Armstonga koledžas jūras inženieru nodaļā. Daudz mums stāstījāt par dzīvi Anglijā. Nedaudz pazobojāties par mūsu cienījamā angļu valodas skolotāja Grotiņa kunga anglisko izrunu. Pie viena pajokojāt par neērto

situāciju, kādā pats nokļuvis viesos atbraukušo krievu biedru acīs, skārnī pērkot teļa gaļu. Angļu miesnieks nekādi nevarējis aptvert, ko nozīmē vārds «veal» (teļa gaļa), jo Jūs vārdu neesot izrunājis vietējā rajona izloksnē.

Uz «Jermaka», kā stāsta vēsture, braukuši daudzi latvieši dažādos amatos. Arī Jūs, braucot par mehāniķi, esot savācis latviešu mašīnkomandu. Bijušais m.k. «Bru» II mehāniķis Viļums Zverģis bija braucis pie Jums par kurinātāju un mašīnistu. Kā relikviju glabāja un rādīja mums jodsudraba tehnikā uzņemtu mašīnkomandas fotogrāfiju — vidū Jūs — apkārt gandrīz tikai latviskas sejas.

Jūs stāstījāt par dramatisko «Jermaka» braucienu no Murmanskas caur vācu zemūdeņu apdraudētajiem rajoniem remontēties uz Klaidu Anglijā. Sūkņi nespējuši izpumpēt caur skrūvvārpstu gultņiem ieplūstošo ūdeni. Neizdevās izglābt Makarova lolojumu no komunistu rokām. Viļums, 1945.g. mirstot, paņēma līdzi kapā noslēpumu — kurš izpildīja Jūsu pavēli ieliet dažus spaiņus smērvielas ķeta skaidu maisījuma, skrūvvārpstu gultņu eļļošanas iekārtu atverēs. Varbūt, ka izpildītājs bija viņš pats?

Spilgtā atmiņā palikuši Jūsu stāsti par piedzīvojumiem uz cara jahtas «Standart». Krievijas cars uz savas jahtas varēja atļauties pie katra eļļošanas pievada atveres likt pa smērētājam, kurš divus ģadus lej eļļu nevis atverē, bet blakus stāvošajā bilžu ventilācijas caurulē. Un tikai tad, kad gultnis sācis kūpēt un nelabi smirdēt, atklājusies krievu sādžas cilvēka īpatnējā filozofija un dzīves uztvere — vai nav vienalga, ko dara, ja tikai kaut ko dara. Viņa nav mainījusies arī šodien. Paldies par mācību, kas manā dzīvē, strādājot kopā ar krievu tautības cilvēkiem, ir lieti noderējusi.

Skolotāj, vai atceraties, kā Jūs vairākus mēnešus dzīvojis bez algas, jo periodiski bijis jāpērk dinamomašīnas — vienas no pirmajām Krievijas flotē — piedziņas turbīnas rotors. Kā iedarbina turbīnīti, tā lāpstiņas «neskaitās»! Līdz beidzot nomainījāt atstrādātā tvaika graciozos līkumos izlocīto noplūdes cauruli ar taisnu turbīnu. Šis piemērs arī man dzīvē noderējis. Ja ar mašīnu notiek kaut kas dīvains, sēdi un domā —kāpēc?

1945./46.g. ziemā Bolderājas kara ostā kā zemūdeņu bāzes kuģis stāvēja noplucis jahtas tipa tvaikonis «Polār Zvaigzne». Jūrnieki stāstīja, ka tas esot bijušais «Standart». Ja Jūs būtu bijis dzīvs, tad noteikti pazītu.

Interesanta, bet traģiska bijusi Jūsu pazīšanās ar admirāli Aleksandru Kolčaku (16.10.1874. - 07.02..1920). Jūs, kā kuģa «Zarja» vecākais mehāniķis, piedalījāties mūsu novadnieka barona Eduarda Tolla ziemeļu ekspedīcijā 1900. - 1903.g. Šajā ekspedīcijā piedalījās arī Kolčaks. Ja jau nebijāt iepazinušies pie admirāļa Makarova, ar kuru Kolčaks arī bija pazīstams, tad ekspedīcijas laikā jūs abi noteikti sapazināties.

Jūs stāstījāt mums par ziemeļu dabas skaistumu un skarbumu, sadzīves īpatnībām un grūtībām. Par to, ka upju krastos akmeņu vietā atrodami akmeņogļu gabali, par iespējām atrast pat naftu. Jūsu stāstītais šodien ir dzīves īstenība. Nafta ir ne tikvien Jamalas pussalā, bet esot pat Janas upes baseinā, tikai ... kā to no Verhojanskas dabūt uz Eiropu?

Barons Tolls un daļa viņa ekspedīci-

jas dalībnieku gāja bojā 1902.g. uz Beneta salas Jaunsibīrijas salu grupā. 1903.g. Kolčaks organizēja Tolla glābšanas ekspedīciju uz Laptjeva jūru, t.i., uz Beneta salu, bet tad jau Jūs kā mehāniķis kalpojāt uz ledlauža «Jermaks».

Kad 1918.g. admirālis Kolčaks kļuva par «Viskrievijas augstāko valdnieku», viņš Jūs nozīmēja par savu ārkārtējo pilnvaroto pie sabiedroto valdībām. Jūs bijāt viņa neoficiālais ārlietu ministrs.

Labi atceros Jūsu atmiņu stāstus par piedalīšanos sabiedroto valstu vadītāju un pārstāvju apspriedēs, kuras vadījis Anglijas premjerministrs Loi Džordžs un kurās piedalījies arī Vinstons Čerčils. Vienā šādā apspriedē, rezumējot debatēs izteiktās domas un viedokļus, Loi Džordžs konstatējis: — Kādas kontribūcijas lai ņemam no uzvarētās, saimnieciski izpostītās un morāli sagrautās Vācijas? Varbūt vienīgi vācietes. Viņas esot labas saimnieces, bet ar resnām kājām. Angļiem diez vai patikšot, un ko teikšot pašmāju dāmas? Vienīgā reālā izeja — jāveicina Vācijas rūpniecības atjaunošana un saimnieciskā atdzimšana.

Pie kādiem rezultātiem noveda šāda plāna realizēšana, to Jūs vēl savām acīm redzējāt.

Pēc II Pasaules kara problēmas bija tieši tādas pat kā toreiz. Šodien vēlreiz atjaunotā Vācija atkal ir viena no spēcīgākajām valstīm pasaulē. Vācu tautas kārtības izjūta, centība, darba mīlestība un prasme ir kārtējo reizi izdarījusi brīnumus!

Par laika posmu no Kolčaka nošaušanas Irkutskā 1920.g. 7. februārī līdz 1922.g., kad atgriezāties Latvijā, Jūs mums neko nestāstījāt. Domājams, ka viegls periods tas Jūsu dzīvē nebija, jo vecās valstu struktūras un ierašas bija sabrukušas, bet jaunās ar lielām grūtībām veidojās gan uzvarētajā Vācijā, gan sabiedrotajās un, it īpaši, jaunizveidotajās valstīs.

Pēc atgriešanās Latvijā, kā stāstījāt, Jums esot piedāvāts Liepājas drāšu fabrikas direktora postenis. Uz valdības pārstāvju jautājumu: — Cik fabrika gada laikā dos peļņu? — Jūs esot atbildējis: — Pirmos divus gadus fabrikas atjaunošanai nauda jāiegulda. Pēc tam varēsim dot peļņu.

Pēc tādas atbildes Jūs esot svērts un atzīts par «vieglu».

Skolotāj, pagājuši 70 gadi, bet politikāņu un biznesmeņu galviņās nekas nav mainījies. Tāpat kā toreiz arī šodien viņi bez darba un naudas ieguldījumiem, ar blēdībām, krāpšanām, banku dibināšanām grib gūt peļņu.

Valdība Jūs kā zinošu speciālistu bez darba neesot atstājusi, bet nozīmējusi vadošā postenī Pasaules karā nodarīto zaudējumu vērtēšanas komisijā? (Komitejā?) Un piešķīrusi dienesta auto ar tikko kā kapitāli izremontētu motoru. Mašīnai bijusi ēzeļa daba — viegli iekustināma, bet pēc 15-20 km ripošanas, t.i., pēc motora iesilšanas tā apstājusies un palikusi ceļa vidū. Pēc pusstundas, kad mašīna «atpūtusies», ceļu varējuši turpināt līdz nākošai pieturai. Daudzi speciālisti ilgi pētījuši, kas par vainu, līdz bijuši spiesti motoru izjaukt un konstatēt, ka tas pārāk precīzi izremontēts. Klaņu babīta gultņi bijuši tik precīzi piešāberēti, ka, motoram sakarstot, t.i., babītam izplešoties, tie iesprūduši kloķvārpstas kakliņu sānu sienās. Dzīvē, nonākot līdzīgās situācijās, vienmēr atcerējos Jūsu stāstīto piemēru.

Tas, ka Jūs kā kuģu mehāniķis sarakstījāt grāmatas par kuģu mašīnu un palīgmehānismu ekspluatāciju, bija katram «dūmruncim» saprotams, bet to, kāpēc Jūs uzrakstījāt grāmatu «Zaru-mālu būves», izpratu tikai pēc II pasaules kara. Acīmredzot iepazinies ar stāvokli laukos redzējāt, ka zemniekiem šī grāmata ir ļoti vajadzīga, atjaunojot karā sagrautās ēkas, jo bieži pēc celtniecības materiāliem bija jābrauc desmitiem kilometru tālu. Māls, zari, Vidzemē virši visiem un visur pieejami. Arī celtniecības tehnoloģija vienkārša. Māla-kleķa ēku, izņemot kūtis, sienas izturīgas, sausas, lētas un ugunsdrošas. Arī šodien, kad pēc 50 gadu okupācijas stāvoklis Latvijā uz laukiem ir dramatiskāks kā toreiz, jaunsaimniekiem Jūsu ieteikumi var noderēt.

Ziemassvētki! Zēni pošas uz jūrskolas tradicionālo gadu mijas balli. Vakaros blakusklasē koris mēģina svētku programmu.

«Zib zvīļodami viļņi ūdens tālē,
Skrien putu krēpes, plandot garā vālē,
Bet gaisos tvan tāds spiedīgs tropu tvans,
Šalc okeāns! Šalc okeāns!»

Skaista melodija! Vēl skaistāki un brašāki izpildītāji. Korī nedziedu. Ja kāds ielūgtu un mans vienīgais uzvalks būtu nedaudz glaunāks, labprāt deklamētu vai spēlētu teātri — kā kādreiz pamatskolā. Ballē mani neviens (pareizāk — neviena) negaida, tāpēc no svētku lustēm jāatteicas.

Bet arī mums, kuri negājām uz balli, sava uzjautrināšanās iznāca. Pirms svētkiem daži zīmēt un gleznot spējīgi zēni zīmēja svētku programmas titullapas. Mūsu klasē visskaistākā iznāca Zigim. Jūs, brilles uzbīdījis uz pieres, stāvat dīķa malā un skatāties, kā skolotājs Breikšs, bikses uzlocījis virs ceļiem, iebridis dīķī, peldina skolas kuģim «Jūnieks» līdzīgu kuģīti.

Vakarā mūsu «mākslas darbus» savāca un aiznesa un kanceleju. Otrā dienā ap pusdienas laiku līdz darbnīcām nonāk satraucošas vēstis. Augšā skolotājs Breikšs plosoties kā saniknots jūras lauva un pieprasot noteikti sodīt zīmējuma autoru par viņa personas goda aizskāršanu. Ogriņš bildi no rokām ārā nelaižot, rādot to citiem skolotājiem, smejoties pilnā balsī un slavējot mākslinieku.

Vakarā Zigim jāiet uz grēksūdzi. Aizgāja nobijies — atnāca smaidīdams! Ogriņš viņa darbu esot uzteicis un samaksājis par to svētku orgkomitejai tradicionālo ziedojumu naudu. Pēc Ziga izturēšanās var spriest, ka arī viņa kabatā ieslīdējis kāds tik ļoti vajadzīgs latiņš.

Pēc traģiskajiem notikumiem Čehoslovākijā 14. martā 1939.g. Jūs straujā gaitā ienācāt klasē. Apsēdāties... Nervozi vairākas reizes viegli ar roku uzsitāt pa galdu un, pirms sākāt stundu, noturējāt nelielu ievadlekciju sacīdams:

— Neģēlība. Sabiedrotie nodod Čehoslovākiju — valsti ar spēcīgu armiju un augstu kara tehnikas līmeni. Vai poļi ir apstulbuši, vai muļķi, ka nesaprot, ko dara. Ļaujot sabiedrotajiem kopā ar Vāciju dalīt tuvākā un uzticamākā kaimiņa zemi, viņi pasludina Polijai nāves spriedumu.

Pēc dažiem mēnešiem dalīs arī Poliju. Karš ir neizbēgams. Puiši, kādi būs jūsu likteņi?

Pēc tam nomierināj̄āties — laikam bijāt strīdējušies ar kolēģiem — un

mierīgā balsī turpinājāt:

— Vācija, sagrābjot Austriju un Čehoslovākiju, iegūst ne tikvien daudz augstvērtīgas tehnikas un kara materiālu, bet arī okupēto tautu naidu. Sabiedroto piekoptā piekāpšanās politika iedrošina Vāciju uzsākt karu jau tuvākajā laikā, tuvākajos mēnešos. Varbūt jau šovasar. Karš aptvers visu pasauli. Neies tas secen arī Baltijai. Arī jums būs jākaro.

Karš būs ilgs, smags un asiņains. Gala rezultātā Vācija un viņas satelītvalstis — Itālija, Japāna — karu zaudēs, jo to saimnieciskie un cilvēku resursi daudz vājāki kā sabiedrotajiem. Iespējams, ka Vācija sagrābs vairākas valstis, bet nav dzirdēts, ka iekaroto valstu iedzīvotāji mīlētu un cienītu okupantus.

Mēs sēdējām un drūmi klusējām. Sapratām, ka Jūsu teiktajā nav zīlnieka pareģojums kafijas biezumos, bet dzīves pieredzes bagāta cilvēka nežēlīgi reāla politiskā stāvokļa analīze.

Kara sākumu Jūs vēl pats redzējāt. Kara norises un beigas notika precīzi pēc Jūsu prognozes.

Daudz interesanta stāstījāt par trijiem dzīves pamatlikumiem:

1. Vienmēr domājat ar savu galvu. Redzētam ticat. Dzirdēto pārbaudāt, analizējat un spriežat par notikušo.

2. Vienmēr sekojat jaunākiem pētījumiem un sasniegumiem jūsu specialitātē. Ja nesekosit — pēc pieciem gadiem būs jāsāk mācīties no jauna.

3. Nekad nedarāt labu muļķiem, jo viņi to nesaprot.

Pirmo likumu esmu godīgi centies ievērot, lai gan viegli tas nav bijis. Dzīvē nācies pielietot dažādus diplomātiskos paņēmienus, lai melns nebūtu jānosauc par baltu, kā to vēlās daži priekšnieki un priekšnieciņi. Bet, piedosim viņiem viņu muļķības, jo pēc ilgiem mūža gadiem, «peldot» dažādos ūdeņos, esmu nācis pie atziņas, ka ir vēl viens svarīgs dzīves likums: jo stulbāks priekšnieks, jo niknāk viņš neieredz domājošus padotos.

Un, ja nu propagandas, alkohola vai iedzimtas muļķības rezultātā dažiem priekšnieku kastas pārstāvjiem galvās sabojājas «pelēkā masa», ko tad darīt?

Kamēr strādāju, otro likumu godīgi pildīju un pārliecinājos, ka Jums taisnība. Piecu gadu laikā dzīvē viss izmainās. Jau 2-4 gados mašīnu, iekārtu, aparātu konstrukcijas morāli un tehniski noveco. Mūžīgi jauna un apbrīnojama ir tikai dažu cilvēku- īpatņu vēlme apgūt jauno, skaisto, dažreiz šķiet, pat nesasniedzamo un ļaužu pūļa muļķība un lētticība.

Trešo likumu — godīgi atzīstos — ne vienmēr esmu ievērojis. Laikam raksturs pārāk labprātīgs un vientiesīgs. Vienu gan varu teikt, ka, ja likumu neesmu pildījis, vienmēr esmu dabūjis pa «snīpi». Ja analfabētu, muļķi vai dzērāju — narkotiķi pažēlosi, tad... Jūs pats to zināt ne sliktāk par mani, ka ne sadzīvē, ne darbā kārtības nebūs.

Un tad kādā aprīļa vakarā svinīgi ienācāt klasē, demonstratīvi nolikāt uz galda žurnālu un, ironiski smīnot, paziņojāt:

— Es visu stāstāmo tā kā būtu izstāstījis. Paskatīsimies, kā jūs stāstīto esat apguvuši un sapratuši. Sāksim ar Jāni... Jūs mūs visus, kā savus dēlus saucāt vārdos, izņemot Jāņus, jo bijām pieci: Ieviņš, Junga, Ozolups, Ramanis un Salmiņš.

— Es čifs. Tu — trešais mehāniķis.

Ko darīsi, ja «augstā» jūrā sāk leķēt dūmcaurules?

Atklājās, ka puiši zināja, kas kuru reizi jādara, jo visu to Jūs bijāt pateicis, stāstot par saviem un citu mehāniķu piedzīvojumiem uz dažādiem kuģiem. Jūs bijāt iemācījis domāt un sekot stāstītājam. Jūsu metode un paša rūgtie piedzīvojumi man ir daudz palīdzējuši, lasot lekcijas vakara un neklātienes nodaļu studentiem Mehānikas fakultātē. Pat viszinātniskāko vielas izklāstu dienas darbā nogurušie zēni, meitenes un vīri nespēj uzmanīgi klausīties ilgāk kā 10-15 minūtes. Vieni aizmieg — tāpat kā kādreiz es pats. Vienīgā izeja: 10-15 minūtes teorija, 4-5 minūtes piemēri no dzīves, iesaistot sarunās snaudošos un gulošos.

Jā! Bija arī jautri momenti. Atceroties mūsu pirmo kavalieri Mīlgrāvja skaistuli Edi. Slaids, smaidīgs, labi koptu viļņojošu matu cekulu.

— Edi, pastāsti, kā darbojas tvaika mašīna.

Edis tvaika mašīnas shēmu uzzīmēja ne visai pareizi un sāka raiti stāstīt:

— Kad virzulis atrodas labējā galējā stāvoklī, tvaikdalis, virzoties uz kreiso pusi, atver cilindra labējo kanālu un ieplūstošais tvaiks sāk pārvietot virzuli uz kreiso pusi. Caur atvērto cilindra kreisās puses kanālu apstrādātais tvaiks izplūst vai nu kondensatorā, vai atmosfērā. Virzulim nonākot kreisajā galējā stāvoklī, tvaikdalis, virzoties uz labo pusi, atver cilindra kreiso kanālu un ieplūstošais tvaiks sāk virzuli pārvietot uz labo pusi. Caur atvērto cilindra labās puses kanālu atstrādātais tvaiks izplūst...

Jūs uzdevāt uzvedinošu jautājumu:

— Kas notiek cilindrā, ja tvaikdalis atrodas vidējā stāvoklī?

— Kad virzulis atrodas...

— Izbeidz stāstīt pasakas! Kas notiek cilindrā, ja tvaikdalis atrodas vidējā stāvoklī?

Edis mīņājās pie tāfeles minūtes piecas. Jūs beidzot neizturējāt ieilgušo klusumu un dusmīgā balsī nokomandējāt:

— Sēdies! Divi! Vakarā, kad aizej mājā, pastāsti savai «Mariannai», ka tu esi vidējā stāvoklī. Redzēs, ko šī sacīs. Starp citu, «Marianna» tevi vazā aiz deguna. Viņai ir citi daudz naudīgāki un nodrošinātāki kavalieri. Tu kā pavasara kucēns ieķēries viņai lindrakos skraidi apkārt pa ballītēm.

Kāda bija Eda reakcija, to mēs visi redzējām — arī Jūs. Edis bija malacis — tomēr noturējās normas robežās. Bet to, kas notika aiznākošajā pirmdienā, diez vai ievērojāt. Ja nu Zigis pastāstīja.

Atnāca Edis uz skolu, asti nolaidis kā salijis gailis. Cietās, cietās līdz beidzot sāka runāt:

— Ogriņam taisnība. Bet kā tas velna vecis uzzinājis, ka «Marianna» šļūc ar citiem? Ar mūsu ģimenēm viņš pazīstams nav.

Jūs interesējāties par mūsu dzīvi, pētījāt mūsu raksturus, spējas mācīties un loģiski domāt. Zinājāt par mūsu nākotni daudz tāda, par ko mēs paši tolaik tikai nojautām.

Atceros arī to vakaru, kad Jūs, domās iegrimis, ienācāt pie mums klasē un, domu skaļi turpinādams, sākāt prātot:

— Ko lai ieteic par otro mehāniķi uz tvaikoņa (nosaukumu esmu piemirsis). Čifs — lietu zinošs vīrs, bet skarba rakstura. Trešais mehāniķis — vecvīrs — savā vietā, bet gadu nasta un zināšanas nepieļauj ieņemt otrā me-

hāniķa amatu. Ar čifu sadzīvo labi. Abu iespējamo kandidātu amata prasme un zināšanas līdzvērtīgas — atbilst II mehāniķa amatam. Bet, Vilim daba nav labāka kā čifam. Diez vai sadzīvos. Kārlim — viss būtu kārtībā, ja tā velna pudelīte nemaitātu dzīvi. Čifs dzērājus necieš.

Pārrunās iesaistījās Ļūmanis un Ozolups, jo arī viņiem visas darbojošās personas bija zināmas. Mēs ar interesi klausījāmies mācību programmā neparedzētu disciplīnu — «Kolektīva veidošana».

Jūs bijāt faktiskais Latvijas kuģu mehāniķu kadru daļas priekšnieks visām rēderejām (izņemot vienu, pusvācisku, kuras īpašniekus godājāt ne visai cildinošos vārdos), jo zinājāt visu bijušo absolventu un veco braucēju raksturus, amata prasmi, viņu labās un sliktās īpašības.

Skolotāj, arī man dzīvē ne vienreiz vien ir bijuši jārisina šie smagie «kadru jautājumi». Ja darbā vai mācībās nav saskaņota kolektīva — nav darba rezultātu. It īpaši smags šis jautājums bija sieviešu kolektīvos. Lai groza actiņas cik un kā grib — nevienai nekādas simpātijas vai priekšrocības!

Runājot par atturgultņu konstrukciju un eļļošanas īpatnībām, Jums iznāca nelielas domstarpības, cik atceros, ar Andreju, kurš nekādi nevarēja savienot dzinēja kloķa vārpstu ar dzenskrūves vārpstu. Pietrūka viena gabala!

— Kā sauc kuģa piedziņas vārpstas daļu, kas savieno dzinēja kloķvārpstu ar dzenskrūves vārsptu?

Gandrīz visu klasi izsaucāt, izņemot mūs trīs Jāņus un pieredzes bagātāko dunkemani Kārli. Kapa klusums! Līdz beidzot viens atminējās, ka esot tāda starpvārpsta. Laikam kādreiz bija kārtīgi tīrījis tuneli. Tik tikko smieklus valdīju, bet priekšā neteicu, jo jutu, ka Jūs mūs āzējat — pārbaudāt uz apķērību.

Mūs visus pārsteidza traģiskais notikums ar Pēteri. Viņš uz Jūsu jautājumiem nevarēja atbildēt saviem vārdiem, bet varēja atkārtot tikai piezīmēs pierakstīto tekstu. Pēc 55 gadiem, lasot Valsts arhīvā Jūrskolas Pedagoģiskās padomes sēžu protokolus, konstatēju, ka Jūs par Pētera nelaimi esat zinājis un neesat pieprasījis, lai viņu no skolas izslēdz uz visiem laikiem. Es viņiem, Ļūmaņ Kārlim un Daugavgrīvas «gruntniekam» Nicmaņ Mārtiņam, dažreiz palīdzēju algebrā un manā «jājamzirdziņā» — trigonometrijā, jo šajās abās disciplīnās manas zināšanas bija pilna vidusskolas kursa apmērā. Reiz algebras klasesdarbā Grotiņa kungs gan bija ielicis tikai 4 1/2 ar humoristisku piezīmi: «Atzīme samazināta par dīvaino ciparu rakstību». Pareizi bija izdarījis, jo laikam bija ievērojis, ka, kamēr citi zēni klases darbā svīst meklēdami logaritmu tabulās mantises un melnrakstos «kombinē» iznākumus, Junga garlaikodamies raksta tīrrakstā, izdaiļodams ciparus ar nematemātiskām piedevām.

Kārlis, sēžot savā mazajā meitas istabiņā pie galda, uz kura spoži dega petrolejas lampa ar zaļganu kupolu, stāstīto aptvēra momentāli. Mārtiņam bija jāskaidro ilgāk. Varbūt, ka tur vainīga bija silti sakurinātā istaba vai varbūt otrādi, jo viņš bija visvecākais mūsu bariņā.

Pēterim — kājas ūdens spainī, slapjš dvielis ap galvu — rezultāti minimālie! Domāju, ka neviens no mums mācībās neielika tik daudz bezjēdzīgu

pūļu kā viņš. Jūs to zināj̄at un gribēj̄at izvilkt līdz trešnieka diplomam, bet veltas bija pūles. Pētera bojātās smadzenes to nespēja aptvert. Tāpēc viņš prāta aptumsumā Jums uzbruka, jo uzskatīja Jūs par savu visniknāko ienaidnieku, kurš prasa no viņa neiespējamo — loģiski domāt.

Pēc kara Pēteri satiku. Bija uzdienējis par Iļģuciema stacijas priekšnieku, bet nebija ne prātā pieņēmies, ne rakstur̄ā izmainījies.

Skolotāj, vai nav dīvaini, ka es par viņiem stāstu. Jūs sen jau esat tikušies, jo arī viņi ir miruši. Dzīvi esam vairs tikai abi ar Zigi.

Eksāmeni! Eksāmeni! Cik jauks un interesants bija šis laiks. Pavasaris! Daugava! Jaunība! Pie jūrskolas blakus skolas kuģim «Jūrnieks» cieši krastam pietauvojies «Latvis». Nevar saprast, vai uzsēdies uz grunts, vai izmēģina kuģa dzinēju. Gaisā lido dūņas, ogļu smalkumi un pat dažas pilnas konservu kārbas. Remontējas kapteiņa Kristlība komandētā «Ramava». Vadītāju puišiem atkal iemesls skandināt nezināma autora sacerētu peršu:

«Ak, Lilli, tevi mīlu,
Še skūpsts tev par ķīlu.
Un skūpstīju viņu
Bez Kristlība ziņas.»

Kapteinis Kristlībs jau 50 gadus kopā ar angļu kuģi guļ Vidusjūras dzelmē. Vācu valodas skolotāja Lillija Kristlībs dzim. Šmits (02.09.1909.g.) bija enerģiska un izdarīga dāma — ne jau velti bija jūrnieka meita. Par viņas pēckara gaitām neko Jums pastāstīt nevaru.

Interesanti «diriģējāt» eksāmenu komisijas darbu!

Plaši stāstīt ļāvāt vidusmēra skolniekiem. Uzdevāt daudz, bet ne pārāk sarežģītus jautājumus. Eksaminācijas procesā iesaistījāt arī komisijas locekļus. Beigās konstatējāt, ka — vismaz uz četri viņš zina.

Ar «asti» gāja dažādi. Ne katru reizi atbildes uz biļetes jautājumiem esot devušas kāroto rezultātu — «kroņa trijnieku». Trijnieks un III mehāniķa diploms — rokā!

Pareizi darījāt, skolotāj, ka «astei» tālāko moku ceļu slēdzāt. Kā stāstīja daži «trijnieciņi», Jūs, vai nu zem četrām acīm, vai atklāti esot pateicis:

— Tev trešā mehāniķa diploms ir. Maizi sev un ģimenei nopelnīt vari. Tāpēc turpmāk nemoci pats sevi un skolotājus.

Sajūsmā par Jums bija vecie jaunības draugi un darba biedri — velkonīšu mehāniķi. Ulmaņa valdība izdeva noteikumus par velkoņu mehāniķu atestēšanu, jo daudziem no viņiem nebija vispār nekādu «papīru». Viņi mašīnas jaudu noteica pēc apgriezienu skaita minūtē un klaņa caurmēra, t.i., pēc acumēra. Ilgajos darba gados, strādājot uz daudziem velkoņiem, skaitļus bija iegaumējuši.

Mēs beidzamo reizi tikāmies 1939.g. septembra vidū uz jūrskolas trepēm starp pirmo un otro stāvu. Jūs, kā vienmēr možs, kāpāt pa trepēm uz augšu. Sasveicinājāmies. Es Jums jautāju:

— Skolotāja kungs, kā jau Jūs prognozējāt, karš ir sācies. Kas būs tālāk? Ko darīt? Turpināt mācīties vai braukt uz kuģiem? Jūsu izkārtotais Kalniņa rēderejas piedāvājums braukt uz m.k. «Bru» par praktikantu paliek spēkā. Trešās klases pabeigšanai naudas nepietiek.

Jūs padomājāt un atbildējāt:

— Kalniņa ideja par ātrgaitas

motorkuģu floti zudusi. Par mācīšanos Norvēģijas augstākajās jūrskolās pagaidām nav ko domāt. Kas ar mums nākotnē notiks, to mēs neviens nezinām. Ja darbs ir, bet naudas nav — ej strādāt uz «Bru». Seko notikumu gaitai. Galva tev uz pleciem ir. Uzņēmības netrūkst. Gados esi jauns. Ja pēc kara būsi palicis dzīvs, gan jau skolu pabeigsi.

Jūrskolu pēc kara nepabeidzu, jo mums, latviešu puišiem, kuri bijām oduši kā smaržo brīvas jūras gaiss, ceļš uz jūru bija slēgts ar dubultatslēgu. Ar diviem kadru anketas jautājumiem: Vai esat bijis ārzemēs? Vai jūsu radinieki un paziņas dzīvo ārzemēs? Skolotāj,melot Jūs mums nemācījāt.

Un tomēr, mēs trīs vienaudži: Čiževskis, Ieviņš un es, beidzām Universitātē Mehānikas fakultāti. Jūsu prognoze piepildījās.

Šķīrāmies mēs līdz 2. decembra vēsai un miglainai pēcpusdienai, kad jūrskolas audzēkņi iznesa Jūs zārkā no Cēsu baznīcas, lai apbedītu Lauciņu kapos.

Pēc daudziem gadiem, kad nemitīgā dzīves steiga pierima, sameklēju Jūsu un sievas nekoptos kapus un vismaz divas reizes gadā, pavasaros un rudeņos, tos uzkopu. Jūrskolnieku uzliktā melnā akmens plāksnīte ar uzrakstu:

Krišjāņa Valdemāra jūrskolas
inspektors
Eduards Ogriņš
30.IX 1878. - 26.XI 1939.
nav ne sadauzīta, ne nozagta.

Pašreiz, kad esmu jau 14 gadus vecāks kā bijāt Jūs 1939.gadā, kapu apkopšana paliek arvien sarežģītāka. Gadu nasta liec plecus — palīga nav neviena. Jālūdz kādreizējais Mehānikas fakultātes absolvents, Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, lai viņš un kuģu mehāniķu fakultātes studenti rūpējas par Jūsu piemiņas saglabāšanu. Jūs mūsu paaudzes mehāniķiem bijāt tikpat ievērojama un cienījama persona kā kuģu vadītājiem Krišjānis Valdemārs.

Uz drīzu saredzēšanos Aizsaulē!

Jūsu kādreizējais skolnieks
Jānis Junga

P.S. 1939.g. 2. maijā kuģu meh. nod. II kursu beiguši ar III šķiras kuģu mehāniķu tiesībām: Jānis Ieviņš, Jānis Junga, Edgars Kalniņš, Zigfrīds Kvists, Kārlis Ļūmanis, Mārtiņš Nicmanis, Jānis Ozolups, Eduards Rubenis, Jānis Salmiņš, Adolfs Vasiļevskis. Lietuvas valsts stipendiāti: Kazis Janavičs un Arkādijs Rupkus. Papildu pārbaudījumi: Vilhelms Kauliņš — algebra un amata prasme, Andrejs Mihailovs, Jānis Ramanis, Arnolds Skaris — angļu valoda.

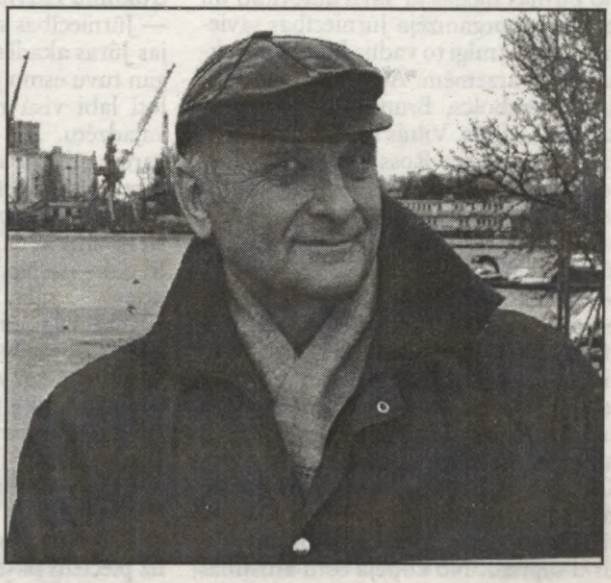
Nesekmības dēļ atstāts uz otru gadu — Arnolds Eliņš.

Izstājies Ēvalds Vahers.

Ar Pedagoģiskās padomes 30. aprīļa lēmumu par uzbrukumu inspektoram E. Ogriņam izslēgts un izsvītrots no skolnieku saraksta Pēteris Reiznieks.

Eduards Ogriņš beidzamo reizi parakstījies Pedagoģiskās padomes protokolā 10.X 1939.g., piedalījies sēdē — 22.XI 1939.g.

Latvijas Jūrniecības savienībai — 5



Jāturpina iesāktais

Gluži nemanot aizritējuši pieci gadi. Šodien daudzi, diezin kāpēc, ar smaidu atceras ideālus, par kuriem cīnījās tolaik. Daudz kas ir mainījies. Bet to, kas bijis, no vēstures izdzēst nespēj neviens. Par pagātni un šodienu stāsta Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Miķelis Elsbergs.

— Atskatieties, lūdzu, uz laiku pirms pieciem gadiem. Kā jūs to vērtētu Jūrniecības savienības kontekstā?

— Toreiz, kad bruka vecā sistēma, radās iniciatīvas grupa, kas tolaik domāja par turpmāko Latvijas jūrniecības saglabāšanu, attīstību un izaugsmi. Šī pati iniciatīvas grupa nodibināja Jūrniecības savienību. Aizsteidzoties notikumiem priekšā, jāteic, ka tie cilvēki toreiz bija tālredzīgi un ar savu bezkompromisa rīcību prata saglabāt gan Latvijas Kuģniecības kuģus, gan zvejas flotes kuģus. Jūrniecības savienība tolaik bija vienīgais koordinators šajā darbā. Diemžēl neizdevās saglabāt burinieku «Sedovs», kas tolaik bija pierakstīts Latvijā, bet ko pamanījās aizvest uz Murmansku. Jūrniecības savienība pārdzīvojusi dažādas rekonstrukcijas – Jūr-

niecības departamenta pārorganizēšanu ministrijā, gan atkal otrādi – no ministrijas par departamentu. Tagad Jūrniecības savienības valdē ir ievēlēti ļoti spējīgi cilvēki, no galvenajiem jūrniecības uzņēmumiem pirmās personas, kas sekmīgi darbojas Latvijas jūrniecības attīstīšanā. Bet šodien gribētos nosaukt pirmos celmlaužus. Pirmām kārtām tas bija Gunārs Šteinerts, kurš no pirmās dienas ar savu autoritāti un prasmi noorganizēja Jūrniecības savienību un sekmīgi to vadīja līdz aizbraukšanai uz ārzemēm. Arī Juris Leimanis, Jons Bergholcs, Bruno Zeiliņš, Aleksandrs Gailītis, Vilnis Keris, Ainārs Šefanovskis, Ivars Ross, Mihails Mihejevs, viņiem pievienojās Pēteris Avotiņš, Harijs Līdaks, Laimonis Plīrums un citi.

— Kurus no pēdējā gada darbiem uzskatāt par nozīmīgākajiem?

— Pirmām kārtām gribas atzīmēt, ka esam izcīnījuši cīņu par jūrnieku labklājību. Jūrnieku pārtikas nauda bija aplikta ar sociālo nodokli. Mums izdevās gan Satiksmes ministrijā, gan Finansu ministrijā pierādīt, ka šāda rīcība ir absurda. Panācām, ka šo lēmumu atceļ. Otrkārt, darbs pie mazo ostu sakārtošanas, uzturēšanas un attīstības. Satiksmes ministrija mazo ostu prblēmas lieliski saprata. No kopējā ostu attīstības fonda tika piešķirti prāvi līdzekļi dziļuma uzturēšanai. Mēs darbojamies arī Ostu padomē un varam izteikt savas domas par jautājumiem, kas tur tiek risināti. Burtiski nesen veicām lielu darbu ar mērķi atrisināt jautājumu par kokmateriālu transportēšanu caur Latvijas ostām. Pēc pamatīgas ostu izpētes, darba grupa pēdējā Ostu padomes sēdē izteica savus priekšlikumus — vietējos kokmateriālus transportēt caur mazajām ostām, lielās izbrīvējot Krievijas meža tranzīta uzņemšanai un apstrādāšanai. Par svarīgu uzskatu arī to, ka pie Finansu ministrijas nodibināta muitas tarifu komisija, kuras darba grupā strādā Andris Jurdžs. Līdz ar to arī šie jautājumi mums nepaliek nezināmi, varam tos ietekmēt, lai piesaistītu tranzītkravas un muitas tarifi būtu izdevīgi Latvijai. Tas nav nekas jauns, ka Latvijai jākļūst par tiltu starp Austrumiem un Rietumiem. Ja to sekmīgi nodrošinās, tad arī Latvijas ostas strādās ar pilnu jaudu, budžetā būs pietiekami daudz atskaitījumu, nerūks algas skolotājiem un mediķiem.

— Daudz tiek spriests par latviskuma trūkumu Latvijas jūrniecībā.

— Jūrniecības savienība atrodas Latvijas Jūras akadēmijas paspārnē, es diezgan tuvu esmu jūrniecības izglītībai un ļoti labi visu redzu. Viss nav tā, kā vajadzētu. Bet es arī neredzu, kā to varētu tūlīt atrisināt. Nav latviešu speciālistu, kuri vēlētos strādāt Jūras akadēmijā. Jaunie speciālisti nav noskaņoti strādāt tikai uz patriotisma pamatiem. Ir daļa pasniedzēju, kas lasa lekcijas krievu valodā. Bet ir bijis akadēmijas pirmais izlaidums, atsauksmes par jaunajiem speciālistiem ir labas. Protams, arī uz kuģiem vairāk ir krievu tautības cilvēku. Gribu piebilst, ka labi procesi vērojami Engurē un Salacgrīvā, kas Jūras akadēmijai dod labi sagatavotus nacionālos kadrus. Domāju, ka process turpinās un tas ir neatgriezenisks.

— Kas jums sagādā prieku, atskatoties uz pieciem pastāvēšanas gadiem?

— Prieks par to, ka Jūrniecības savienība ir daudz darījusi Latvijas Jūras akadēmijas tapšanā, bijusi klāt pie pirmā Latvijas karoga pacelšanas uz kuģa «Rēzekne». Gandarījums, ka Jūrniecības savienība palikusi nelokāma un kompakta. Lepnums par to, ka kopā ar Latvijas kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopas vadītāju Arvi Popi izdotas «Jūrniecības gadagrāmatas». Uzturētas labas un draudzīgas attiecības ar Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju. Prieks par jūras svētkiem.Un liels paldies visiem – gan valdes locekļiem, gan interesentiem, kas regulāri piedalās Jūrniecības savienības valdes sēdēs un ar savu darbu sekmē Jūrniecības savienības darbu!

A. Freiberga

Pieci bagāti darba gadi

Sarunas LJS biedru kopsapulcē un tās starplaikos

Andris Ūķis, Zivsaimniecības departamenta direktors:

— Jūrniekiem noteikti ir vajadzīga šāda sabiedriska organizācija, kas pārstāv jūrniecības intereses, kur cilvēki var sanākt kopā vismaz reizi gadā un aprunāties par tām problēmām, kas ir sasāpējušas. Šīs lietas LJS ir jānoformē, lai varētu virzīt tālāk ministrijās, valdībā, līdz pat prezidentam.

Māris Mertens, Latvijas Kuģniecības tālbraucējs kapteinis:

— LJS pirmos piecus darba gadus es vērtēju pozitīvi. Stratēģiskos jautājumos LJS nav domstarpību, taktiskās lietās reizēm uzskati atšķiras. Mēs esam šeit atnākuši risināt taktiskos jautājumus — tas ir pats galvenais. Viena no taktiskajām kļūdām ir tā, ka mēs necīnāmies, lai visiem Latvijā pierakstītajiem kapteiņiem, kuri brauc uz Latvijas īpašumā esošajiem kuģiem, piešķirtu Latvijas Republikas pilsonību. LJS vajadzētu nākt ar savu inicia-tīvu šajā jautājumā. Tas ir mans personiskais — aktīva kapteiņa viedoklis, kas tikko atgriezies no jūras.

Uldis Pētersons, Satiksmes ministrijas valsts sekretārs:

— Visus piecus gadus ar LJS es neesmu pazīstams, bet to sadarbības laiku es vērtēju ļoti pozitīvi. LJS ir daudz palīdzējusi Satiksmes ministrijai. Man žēl, ja LJS mainītu savu amplua. Es baidos, ka LJS no profesionāļu savienības var pārtapt politiskā partijā, tādējādi ierindojoties sīkpartiju līmenī un cīnoties par dažām vietām Saiemā. Tad LJS pazaudēs savu profesionālo skatījumu uz jūrlietām.

Andris Jurdžs, LJS firmas «Hanza» ģenerāldirektors:

— Vērtēju visus LJS darbības gadus pozitīvi. Par to šodien arī runāšu.

Harijs Līdaks, Latvijas Jūrnieku reģistra vadītājs:

— Šodien ir jārunā par to, lai LJS kļūtu par partiju, pašiem ar savu listi jāiet uz 6. Saeimas vēlēšanām. Mēs dodam vienu trešdaļu budžeta ienā-

Jūrniecības savienības biedri Latvijas Kuģniecības direktors Pēteris Avotiņš un Latvijas mazo ostu kapteinis Kornēlijs Rundāns. V. Alberta foto.

kumu, bet valdībā neesam pārstāvēti. Ar mums, ko grib, to dara, un nav neviena cilvēka, kurš mūs aizstāv.

Pēteris Avotiņš, Latvijas Kuģniecības direktors:

— Viennozīmīgi nav iespējams izvērtēt LJS darba gadus. Ir bijuši labi laiki, ir bijuši sliktāki, taču tas vien, ka LJS ir saglabājusies, ir ko vērts. Tomēr visām grūtībām kopā ar LJS ir vieglāk tikt pāri. Mēs sanākam kopā un lemjam. Ja šai politiskajai partijai, ko daži LJS biedri vēlētos šodien dibināt, būs tikai viens mērķis — iekļūt 6. Saeimā, tad šādai politiskai partijai nav jēgas. Partiju nevajag dibināt tikai tādēļ, lai iekļūtu Saeimā. Jāredz programma un tās galīgais mērķis.

Jānis Bērziņš, LJA rektors:

— Bez jūrniecības savienības vairs nevar iztikt. Ir izdarīts tas, kas vajadzīgs — LJS ir izaugusi mūsos, mēs, savukārt — viņā.

Oļegs Kolosovs, Rīgas Transporta flotes priekšnieks:

— LJS dod vienotības izjūtu. Būtu ļoti labi, ja arī valdība pavērstos pret jūrniecību un tās problēmām. Mēs ļoti daudz maksājam budžetā, tādēļ valdības politikai vajadzētu būt kā 30.

gados — pavērstai pret floti un tās problēmām. Jūrniekiem ir jājūt valdības atbalsts.

Edvīns Kide, 5. Saeimas deputāts:

— Mani jūrniecība interesē ka stratēģiska tautsaimniecības nozare. Tas ir liels ienākumu avots Latvijai, tādēļ mums visiem kopā ir jārūpējas par to, lai jūrniecība plauktu un zeltu. Tikko mēs Saeimā pieņēmām 1995. gada budžetu un spriedām, kur ņemt papildinājumus visu programmu izpildei. Ir stingri jādomā, kā tieši caur jūrniecību papildināt valsts kasi. Ir jāņem ārzemju kredīti, nesadalot tos sīknaudā, bet ieguldot ostās, ieguldot kuģniecībā, lai tā nestu Latvijai naudu, jo Latvija tomēr ir jūras valsts.

Miķelis Elsbergs, LJS priekšsēdētājs:

— Latviešiem ir zināmas grūtības ar darbu uz kuģiem, jo diezgan lēni notiek kadru nomaiņa. Tomēr matrožu, pavāru un bufetnieču sagatavošana no vietējiem cilvēkiem ir iespējama. Šie viņi pat ir, bet viņiem neatrodas vieta uz Latvijas Kuģniecības kuģiem. Tas ir viens to tuvākajiem LJS valdes sēdes jautājumiem.

Latvijā ir 4 kuģu remontu rūpnīcas. Ir pienācis laiks visu šo rūpnīcu darbu koordinēt. Vai šis rūpnīcas nevar darboties ar mazo zvejas kuģīšu būvi, jo šī flote strauji noveco, nepieciešams papildinājums. Viens no grūtākajiem kuģu īpašnieku jautājumiem ir kredītu sarūpe jaunu kuģu iegādei. «Ja es dabūtu 10 miljonus no tiem kredītiem, ko valdība dala un pēc tam no budžeta apmaksā, tad šie 10 miljoni negultos uz nodokļu maksātāju pleciem. Jaunais kuģis šos desmit miljonus atpelnītu,» tā nule Rīgas Transporta flotē man teica Oļegs Kolosovs. Latvijas Kuģniecība vispār bez kredītiem nav spējīga atjaunot savu floti. Eiropas Kopiena redz Latvijas Kuģniecībā potenciālu konkurentu, tādēļ kredīta noteikumi ir bargi un nežēlīgi. Mani vienmēr interesē, ko dara Ārlietu ministrija, ko dara vēstnieki un sūtņi dažādās pasaules valstīs? Ja Eiropas Kopiena mūsos redz konkurentu, varbūt Kanāda, Taivana vai Japāna domā citādi? Varbūt tieši tur ir kredīta iespējas?

Uz LJS biedru kopsapulci kultūras pilī «Ziemeļblāzma» bija ieraušies 146 LJS dalībnieki. Viesu vidū — trīs Saeimas deputāti — Aristīds Lambergs, Edvīns Kide un Māris Grīnblats. Rīgas Domi parstāvēja jūras kapteinis kinorežisors Arnis Akmeņlauks.

Latvijas Jūrniecības savienības 1994. gada 10. decembra biedru kopsapulces lēmums

1. Apstiprināt Revīzijas komisijas ziņojumu. Nekavējoties novērst Revīzijas komisijas aktā norādītos trūkumus.

2. Uzdot LJS valdei griezties pie attiecīgajām izpildinstitūcijām, lai pārtrauktu audzēkņu uzņemšanu Rīgas 46. arodskolas jūrniecības specialitātēs.

3. Uzdot LJS valdei pieprasīt Liepājas Jūras koledžas reorganizēšanu atbilstoši Latvijas Jūrniecības izglītības koncepcijai par Liepājas jūrskolu ar trīsgadīgu mācību kursu latviešu valodā. Kursantus uzņemt divās pamatspeciālitātēs: kuģu vadītāji un kuģu mehāniķi. Katrā specialitātē uzņemt pa 30 kursantiem.

4. Latvijas Jūras akadēmijai kopā ar jūrniecības organizācijām izstrā-

dāt, saskaņot ar valsts institūcijām un LJS Aizbildņu padomes sēdē apstiprināt noteikumus jūrniecības izglītības regulārai finansēšanai no visu Latvijā reģistrēto jūrniecības organizāciju puses.

5. Griezties Latvijas Ostu padomē un lūgt atbalstīt mazās ostas: Skultes un Engures ostu attīstīšanu un Ainažu ostas atjaunošanu.

6. Paātrināt ostu nodevu politikas pārskatīšanu, ar nolūku paaugstināt Latvijas ostu konkurētspēju.

7. Uzdot LJS valdei griezties pie attiecīgajām institūcijām un pilnveidot Latvijas apdrošināšanas sistēmu jūrniecībā.

8. Aģentējošo firmu asociācijai 1995. gada I ceturksnī izstrādāt aģentējošo firmu un darbinieku atestācijas kārtību un organizēt tās izpildi.

9. Paātrināt Latvijas Kuģu reģistra Tehniskās inspekcijas izveidošanu.

10 Atbalstīt zvejniecības amatu skolas izveidi bijušās Mazirbes jūrskolas ēkā, tādējādi paātrinot «Lībiešu krasta» infrastruktūras attīstību.

11. Ieteikt kuģu kapteiņiem plašāk izmantot nacionālā Meteoroloģiskā dienesta prognozes kuģu pārvadāšanā Pasaules okeānā.

12 Uzdot LJS valdei vērsties pie valsts institūcijām ar prasību iegādāties helikopteru cilvēku glābšanai jūrā un ledus apstākļu izpētei ziemas navigācijas periodā.

13. Uzdot LJS valdei griezties Latvijas Ostu padomē ar prasību pārskatīt normatīvos dokumentus par krasta apsardzes funkcijām un izpētīt iespējas Latvijas jūras piekrastē atjaunot brīvprātīgo glābšanas staciju darbību.

Satiksmes ministrs Andris Gūtmanis sarunā ar Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētāju Miķeli Elsbergu un Latvijas Kuģniecības direktoru Pēteri Avotiņu. V. Alberta foto.

Jūrniecības savienības valde

Mārcis Alders — burātājs,

Pēteris Avotiņš — Latvijas Kuģniecības direktors,

Jānis Bērziņš — Latvijas Jūras akadēmijas rektors,

Aivars Boja — Liepājas ostas pārvaldnieks, tālbraucējs kapteinis,

Arvīds Buks — Ventspils ostas kapteinis, tālbraucējs kapteinis, Jūrniecības savienības priekšsēdētāja vietnieks,

Andrejs Dandzbergs — akciju sabiedrības «Baltijas Transporta apdrošināšana» prezidents, kuģu mehāniķis,

Vladimirs Einiņš — Liepājas ostas padomes priekšsēdētāja vietnieks — ,tālbraucējs kapteinis, Jūrniecības savienības priekšsēdētāja vietnieks,

Konstantīns Gailišs — Rīgas ostas kateinis, tālbraucējs kapteinis,

Antons Ikaunieks — Rīgas kuģniecības direktors, tālbraucējs kapteinis,

Andris Jurdžs — firmas «Hanza» ģenerāldirektors, Jūrniecības savienības priekšsēdētāja vietnieks,

Vilnis Keris — Jūrniecības savienības atbildīgais sekretārs,

Juris Krivojs — Rīgas Tirdzniecības ostas direktors, kapteinis,

Harijs Līdaks — Latvijas Jūrnieku reģistra vadītājs, tālbraucējs kapteinis,

Alfrēds Mačtams — Ventspils ostas pārvaldnieks, kuģu mehāniķis,

Māris Mertens — Latvijas Kuģniecības kapteinis,

Mihails Mihejevs — vecākais kuģu mehāniķis,

Aivars Muravskis — firmas «Hanza» ģenerāldirektora vietnieks, kuģu vadītājs,

Laimonis Plīrums — kuģu mehāniķis,

Eduards Raits — Liepājas ostas kapteinis,

Gunārs Ross — Rīgas ostas pārvaldnieks, kapteinis,

Ivars Ross — Mangaļu kuģu remonta rūpnīcas direktors, kuģu mehāniķis, Jūrniecības savienības priekšsēdētāja vietnieks,

Kārlis Svilpis — Latvijas Kuģniecības personālsastāva daļas vadītājs,

Gunārs Šteinerts — Starptautiskās Jūrniecības organizācijas darbinieks Londonā, tālbraucējs kapteinis,

Aleksandrs Ugainis — a/s «Brīvais vilnis» zvejniecības nozares direktors rīkotājs, kapteinis,

Imants Vikmanis — Latvijas Kuģniecības direktora pirmais vietnieks, tālbraucējs kapteinis, Jūrniecības savienības priekšsēdētāja vietnieks,

Antons Vjaters — akciju sabiedrības «Latvijas Zvejnieku savienība» valdes priekšsēdētājs,

Bruno Zeiliņš — Jūras administrācijas direktors, tālbraucējs kapteinis, Jūrniecības savienības priekšsēdētāja vietnieks,

Kārlis Seisums — Latvijas Jūras akadēmijas students

Oļģerts Mangulis — kuģu aģents,

Marta Aizsilniece — Ostas slimnīcas galvenā ārste.

Latvijas Centrālās Padomes locekļa Leonīda Siliņa uzruna Ventspilī, 1994. gada 6. augustā

Cienījamie tautieši!

Šā gada 22. jūlijā pagāja 51 gads, kopš Latvijas Centrālās Padomes (LCP) sūtītā laiva no Ventspils sasniedza Gotlandes salu Zviedrijā. Tā pirmo reizi pa visiem okupācijas gadiem atvēra ceļu uz demokrātiskajām Rietumu valstīm, dodot pareizu informāciju par abiem mūsu zemes okupantiem. Jau ar 1944. gada janvāri, ar Zviedrijas oficiālu iestāžu atļauju tika nodibināti slepeni laivu sakari no Gotlandes ar Latvijas krastu un tālāk ar Latvijas Centrālās Padomes centru Rīgā, ko vadīja profesors Konstantīns Čakste, pirmā Latvijas Valsts prezidenta dēls.

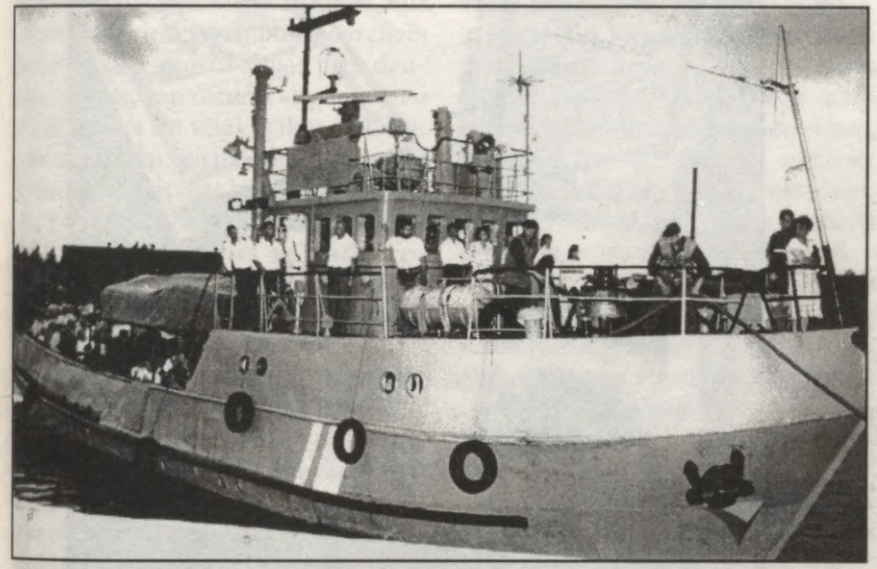
Kas bija šie drosmīgie, kuri riskēja ar savām dzīvībām, šķērsojot Baltijas

Piemiņas pasākuma «Bēgļu laivām — 50» dalībnieki Ventspils estrādē. V. Alberta foto.

jūru visādos gada laikos, cīnoties ar ziemas vētrām un pat orkāniem, lai nestu vēstis mūsu sūtņiem un brīvajai pasaulei par okupantu varmācībām pret Latvijas tautu un zemi?

Ar maziem izņēmumiem, gandrīz visi šie sakaru nodibinātāji un uzturētāji nāca no Ventspils un piejūras apkārtnes. Tie bija zvejnieki ar savām laivām, inženieri, ierēdņi, daži tālbraucēju kuģu kapteiņi, dzelzceļu darbinieki un daudzi citi. Mums svarīgi bija politiski pierādīt, ka latvieši neatlasītājs pats.

Daudzi no šiem brīvības cīnītājiem krita Gestapo un vēlākā laikā arī NKVD, KGB un MVD rokās. Viņi tika nežēlīgi mocīti, un, ja pārdzīvoja, tika nosūtīti uz vācu un vēlāk, 1945. gadā, pēc kara beigām, uz Padomju Savienības koncentrācijas nometnēm. Daudzi aizgāja bojā, daži izdzīvoja, vairākus notiesāja uz nāvi — piemēram, Osvaldu Bileskalnu un Eduardu Andersonu. Gestapo moku kambaros



Piemiņas pasākuma «Bēgļu laivām — 50» dalībnieki dodas nolaist vainagus jūrā par godu bojā gājušajiem.
V. Alberta foto.

zīst nevienu no abām okupācijas varām, bet cīnās par brīvu un neatkarīgu Latviju. Tas viss ir dokumentēts šinī gadā (1994. - Red.) iznākušajā grāmatā «Latvijas Centrālā Padome — LCP, latviešu nacionālā pretestības kustība 1943. — 1945.g.» Grāmata ir šī laika dokuments, ko var novērtēt

mira jurists Arvīds Atvars. Vācu koncentrācijas nometnē Štuthofā aizgāja bojā profesors K. Čakste un simtiem kureliešu un arī leģionāri. 1944. gada 20. novembrī Liepājā vācu XVI Policijas un SS tiesas priekšsēdis SS Centrgrafs notiesāja uz nāvi astoņus Kureļa štāba virsniekus. Ko nepaveica

Latvijas Centrālās Padomes locekļa Leonīda Siliņa grāmata «Latvijas Centrālā Padome».
V. Alberta foto.

Gestapo, to vēlāk veica KGB asiņainā roka.

Lai man ir atļauts minēt dažus, kas jau ar 1943. gada janvāri piedalījas slepenās satiksmes organizēšanā kā pirmie — inženieris Artūrs Arnītis, ekonomists Boriss Kokle, ekonom Arnolds Luidmanis, tautsaimnieks Os valds Bileskalns, mācītājs Jānis Pīlma nis, inženieris Žanis Gerge, Volde mārs Mežaks, kapteiņi Fricis Fogel un Fricis Tunnis, zvejnieki Jānis Ķirsi

ar laivu «Kaija» un vēlāk, 1944. gadā Gotlandē zvejnieks Andrejs Spāde un Arnolds Kalniņš, Pēteris Robežnieks, varonīgie jūrnieki Eduards Andersons, Pēteris Jansons, Alfrēds Šveicers, zvejnieki Fricis Heibergs, Žanis un Fricis Kārkliņi. Vēlāk zvejnieks Žanis Fonzovs, Aleksandrs Grīvainis, jūrnieki Eriks Tomsons, Laimonis Pētersons. 1944. gada pavasarī arī zvejnieki Andrejs Ciekals, Herberts Horsts un Fricis Kārkliņš, ko notvēra Ventspils SD un Gestapo mocīja, un tad izsūtīja uz koncentrācijas nometni Štuthofā, kur tie mira. Vairāki no minētajiem cilvēkiem ir šķērsojuši Baltijas jūru daudzas reizes, gan uzturot slepeno laivu satiksmi, kā arī vēlāk, sākot ar 1944. gada augustu, piedaloties bēgļu evakuācijā no Latvijas krasta uz Gotlandi. No 1944. gada pavasara Latvijas krastā sāka darboties arī Kārlis Frišenfelds, Oskars Alksnītis, Alfonss Priedīte, Vilnis un 1944. gada rudenī Dr. Voldemārs Ginters. Daudzas reizes brauca arī zvejnieki Jānis Priedoliņš, Kārlis Prulis, Teodors Krimšķis, Jānis Jansons un citi. Man nav iespējams minēt visus braucēju vārdus šai īsajā uzrunā, bet visi viņi nosaukti minētajā grāmatā un citos rakstos.

Mēs nācām šodien šeit, lai izteiktu pateicību tiem, kas vēra ceļu uz brīvo Latviju, lai gan retais no šiem brīvības cīnītājiem to pieredzēja. Tie bija ideālisti ar lielu garīgu spēku, jo spēja sevi upurēt, neprasot, kas viņiem par to būs. Tie netika apbalvoti ar Dzelzs krustu vai sarkano zvaigzni, viņu alga bija Latvijas brīvība. Daudzi no tiem bija ventspilnieki un Ventspils piejūras iedzīvotāji, kas kara laikā deva patvērumu daudziem mūsu tautiešiem, kas bija izdzīti no Vidzemes, Latgales un Zemgales, kad abas okupācijas varas gribēja iznīcināt mūsu tautu.

Pateicoties jūras piekrastes iedzīvotājiem, kuri slēpa bēgļus, daudziem izdevās nokļūt Zviedrijā — tostarp ievērojamiem kultūras darbiniekiem, rakstniekiem, dzejniekiem, zinātniekiem, māksliniekiem un politiķiem, kuri brīvajā pasaulē varēja turpināt cīņu pret mūsu zemes okupantiem.

Šai neatkarības cīņā liela nozīme bija Akadēmiskajai studentu vienībai «Austrums», kas nesa lielus un sāpīgus upurus, lai mūsu tauta dzīvotu.

Mēs būsim pilnīgi brīvi tikai tad, kad pēdējais okupants būs atstājis mūsu zemi.

Ticēsim brīvībai un pašiem sev, tāpat kā to darījušas citas tautas cīņā par savu valstisko neatkarību.

Valsts prezidenta Gunta Ulmaņa uzruna Latvijas Jūras akadēmijas pirmā izlaiduma absolventiem

Es vēlreiz apsveicu visus šos izcilniekus un reizē arī visus pārējos šāvakara gaviļniekus, šāvakara sekmīgos Jūras akadēmijas beidzējus!

Latvijas Valsts prezidents Guntis Ulmanis sveic Latvijas Jūras akadēmijas pirmā izlaiduma absolventus. V. Alberta foto.

Es gribētu teikt, ka šis Latvijai ir ārkārtējs un ļoti svarīgs, un ļoti nozīmīgs notikums. Jau ar pirmajām atmodas stundām mēs runājām gan par mūsu latviešu zemniekiem, gan par mūsu Jūras akadēmiju un jūrniekiem, kas ir darījuši Latviju, Latvijas zemi un latviešus slavenus visā pasaulē. Un šis mirklis ir pienācis, ir pagājuši sūri, grūti, bieži vien arī pretrunīgi darba gadi, un mēs redzam, ka Latvijai ir latviešu jūrnieki, ka Latvijai ir cilvēki, kas ir atbildīgi godam pārstāvēt šo zemi, šo valsti un šo tautu.

Ir pagājis garš posms kopš Kurzemes hercoga Jēkaba laikiem, ir pagājis zināms posms kopš Krišjāņa Valdemāra aicinājuma, un mums atmiņā ir Egons Līvs, un mums labā atmiņā ir Zigmunda Skujiņa grāmata, ko droši vien ir lasījuši daudzi šāvakara absolventi.

Mēs vienmēr ar tādu nostalģiju domājam — kāpēc, kāpēc, kāpēc gan mums šodien nav šo vareno, stipro un drosmīgo latviešu jūrnieku? Mums šādās reizēs un vienmēr uz mūžu mūžiem ir jāatceras, ka šie drūmie 50 okupācijas gadi nekad vairs nedrīkst atkārtoties. Lai mūsu vīru spēks, tai skaitā arī jūrnieku spēks, spētu turēties pretī visām vētrām, kas bija ierāvušas Latviju šajā melnajā un drūmajā postā. Bija laiks, kad latviešu zēni nevarēja studēt, bija laiks, kad pat vienkāršu zvejnieka laiviņu novēroja ar diezgan spēcīgu optiku, kaut nu viņa pārāk tālu neaizbrauktu.

Un ir pienācis laiks, kad kuģi ar Latvijas karogiem plīvo stipri pamaz, bet tagad visam tam ir jābūt savādāk. Es esmu pārliecināts, ka šie vīri spēs godam pārstāvēt gan savu zemi, gan savu valsti, savu tautu, arī savus vecākus, savus cienītājus, pielūdzējus, kas viņus ir atnākuši šeit apsveikt.

Es gribētu viņiem vēlēt vienmēr augstu godāt Latvijas likumus, vienmēr atcerēties, ka pasaulē vissvētākā lieta ir Latvijas karogs, vienmēr atcerēties, ka pasaulē vissvētākā mūzika ir himna, ko mēs šodien dziedājām. Es gribētu viņiem vēlēt, lai viņi vienmēr augstu tur un ievēro jūras tikumus un jūras likumus.

Tie ir bargi, bet tie ir patiesi un taisnīgi. Es gribētu vēlēt, lai jums sekotu daudz daudz latviešu jaunekļu, jo jūra ir mūsu spēks, jūra ir mūsu varenība, un jūrā un jūsos ir mūsu nākotne.

Veiksmi jums turpmākajā dzīvē!

Sveiciens pirmajam Latvijas Jūras akadēmijas izlaidumam

Latvji, brauciet jūriņā! Kad tu izvēlējies ceļu braucienam uz jūru, aiz tevis palika mūsu senču līku loču izbrauktais — pāri laukiem, cauri mežiem, apejot uzkalniņus, dīķus un ezerus — ceļš, kas aizveda līdz jūrai.

Šodien studiju gadi jau pagātnē, un tev liekas, ka tas bijis sen. Tu stāvi jau uz kuģa klāja, un tavam skatam paveras Dzimtenes krasts ar balto krasta smilšu strēmeli, zaļo priežu mežu masīvu apspīdētu saules staros.

Katrs kuģa dzenskrūves apgrieziens Tevi attālina, un aizvien dziļāk iesmeldzas tavās krūtīs skumjas par Dzimteni un tuviniekiem. Baltā krasta smilšu josla saplūst ar jūru, meža masīvs ar debesīm un jūru.
Tagad tikai jūra un tu, kurš atbild par visu un visiem, dienām un naktīm, mēnešiem un pat gadiem ilgi.

Un tad, kad tu atgriezīsies, godam veicis savus pienākumus, pierādījis sev un parādījis sevi, guvis rūdījumu, kad ar nepacietību gaidīsi skatam paveramies Dzimtenes krastu un jutīsi smeldzi sevī, vari būt drošs, — tu esi jau īsts jūrnieks, savas Dzimtenes Latvijas dēls. Esiet godīgi, un laimīgu dzīves ceļa vēju jums visu mūžu!
Ar jūrnieku sveicienu

Ivars Ross

Pirmais izlaidums akadēmijā

1994.g. 18 jūnijā Latvijas Jūras akadēmija svinēja savus pirmos lielos svētkus — pirmo izlaidumu. Tie bija darba svētki — mācību spēkiem, studentiem un visiem tiem, kas uzdrīkstējās lolot domu par augstākās akadēmiskās jūrniecības mācību iestādes radīšanu un pielika savu plecu, lai šo dienu tuvinātu.

Aiz muguras pieci studiju gadi, sekmīgi aizstāvēti diplomprojekti un dipmlomdarbi.

Doma baznīcā pāvests Jānis Liepiņš iesvētīja Latvijas Jūras akadēmijas karogu, ko darinājusi māksliniece Ārija Vītoliņa. Gulst margrietas un rudzupuķes pie Brīvības pieminekļa. Tad LJA mācību spēki un absolventi devās uz Lielajiem kapiem pie K. Valdemāra un I Meža kapiem pie E. Līva atdusas vietām. Absolventus uzrunā LJA rektors J. Bērziņš. Un nu Latviešu biedrības nams pulcina svinīgajam aktam absolventu vecākus jūrniecības pārstāvjus, viesus. Ar savu klātbūtni ir pagodinājis Valsts prezidents G. Ulmanis ar kundzi.

Zālē ienāk 22 kuģu mehānikas specialitātes absolventi profesora J. Cimanska vadība, 10 kuģu elektroiekārtu

Tiek iesvētīts Latvijas Jūras akadēmijas karogs.

un automātikas specialitātes absolventi profesora v. Uzāra vadībā un 19 kuģu vadīšanas specialitātes abslventi profesora G. Gladkova vadībā.

Svinīgi LJA karogu ienes 4. kursa kuģu mehānikas specialitātes studenti.

Diplomu nr.1 saņem labākais absolvents kuģu mehānikas specialitātē Kaspars Veidemanis.

gas Transporta flote un a/s «Baltijas Transporta apdrošināšana».

Piemiņas balvas šiem absolventiem dāvāja arī Valsts prezidents G. Ulmanis. Absolventus un klātesošos uzrunāja Valsts prezidents.

LJA rektors J. Bērziņa vēlējums ir būt godīgiem. Godīgiem pret darbu, pret ģimeni. Godīgiem pret sevi.

Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš uzrunā izlaiduma dalībniekus.
V. Alberta foto.

Balvas — zelta pulksteņus, turpinot K. Valdemāra jūrskolas tradīcijas, saņem labākie absolventi savā specialitātē.

Kaspars Veidemanis — kuģu mehānikas spec.

Andis Šuliņš — kuģu elektroiek. un automātikas spec.

Aleksandrs Sergejevs — kuģu vadīšanas spec.

Tos dāvāja Latvijas Kuģniecība, Rī-

Apsveikuma vārdus un vēlējumus saka ANO Starptautiskās jūrniecības organizācijas pārstāvis, (LJA VEK loceklis) Eric Moat, LJA valdes priekšsēdētājs kapt. M. Elsbergs, LK direktors P. Avotiņš, komadkapteinis, zemūdens «Ronis» komandieris H. Legzdiņš, Mangaļu kuģu remonta rūpn. direktors I. Ross un daudzi citi.

1994.g. 18 jūnijs ir tikai sākums aizsāktajam ceļam.

Eksāmenu komisija

Apstiprināt Valsts eksāmenu komisijas LJA studentu diplomdarbu vai diplomprojektu aizstāvēšanai 1993./94. mācību gadā šādā sastāvā:

Kuģu vadīšanas institūtā

Priekšsēdētājs — Latvijas Kuģniecības priekšnieka pirmais vietnieks Imants VIKMANIS,

priekšsēdētāja vietnieks — KVI direktors, profesors Grigorijs GLADKOVS,

sekretārs — docents Uldis STIRNA,

locekļi

— docents Arvīds ZIRNIS,

— lektors Nikolajs DALMATOVS,

— Latvijas Kuģniecības tālbraucējs kapteinis Jānis ZĀLĪTIS,

— ANO Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) pārstāvis Eric MOAT,

— ASV Meinas pavalsts Jūras akadēmijas profesors William McKINLEY.

Kuģu mehānikas institūtā

Priekšsēdētājs

— Latvijas Galvenā kapteiņa dienesta ugunsdrošības un kontroles dienesta vadītājs Oļģerts BRIZGO,

sekretāre

— lektore Vija KASAKOVSKA,

locekļi

— KMI direktors, profesors, Dr.h.inž. Juris CIMANSKIS,

LJA Kuģu vadīšanas speciālitātes diplomdarbu aizstāvēšana. Diplomdarbu aizstāv P. Markevičs. Roberta Kaniņa foto.

— Latvijas Kuģniecības Flotes personālā dienesta priekšnieks Kārlis SVILPIS,

— profesors, Dr.h.inž. Ivars VEIDENBERGS,

— lektors Kārlis TOMSONS,

— prorektora vietnieks Alberts ŠTRAUSS,

— firmas «Hanza» inženieris-mehāniķis Arnis ZĀĢERIS,

— ANO Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) pārstāvis, kapteinis Eric MOAT,

— Charles McLAUCHLAN (firma CESO, Kanāda).

Kuģu elektroautomātikas institūtā

Priekšsēdētājs

— Latvijas Kuģniecības tehniskā menedžmenta direktors, docents, Dr.inž. Jānis BRŪNAVS,

sekretārs

— docents, Dr.inž. Gundis LAUŽA,

locekļi

— Latvijas Kuģniecības Flotes elektromehāniķis Māris ĶEMPE,

— valsts akciju sabiedrības Rīgas zvejniecības Kuģu tehn. dienesta vecākais inspektors Ilo MERI,

— KEI direktors, profesors, Dr.h.inž. Valdis UZĀRS,

— docents, Dr.inž. Aleksandrs GASPARJANS,

— docents Uldis LEIMANIS,

— laboratorijas vadītājs, Dr.inž. Georgijs GOLUBEVS.

Rektors J. Bērziņš

Kāds tu būsi, absolvent?

Literatūrā sastopoties ar jūrnieka tēlu mums izveidojies zināms stereotips — tas spēcīgs jauneklis, vīrs, ar gāzelīgu gaitu, drosmīgs, un katrā ziņā cītīgs krogus apmeklētājs svešu zemju ostās, un ir arvien ilgojies pec savām mājām, savas zemes.

Kādi būsiet jūs šodienas studenti — ar kādu iekšējo pasauli, domām, uztveri ienāksiet jūrniecībā? Lūk, kā domāja un ko rakstīja šodienas absolventi pirms pieciem gadiem, stājoties Latvijas Jūras akadēmijā.

«Esmu dzimis pie jūras, no bērnības sapņoju kļūt par jūrnieku, doties tālos jūras braucienos, redzēt svešas zemes un tautas, apceļot pasauli. Tāpat mani interesēja Latvijas jūrniecības vēsture, K. Valdemāra aicinājums latviešu jauniešus apgūt ar jūru saistītos amatus, līdz ar to paverot viņiem iespēju ceļot un pārmantot visu progresīvo no svešatnē dzīvojošajām tautām.»

Turpinot un šodienas acīm raugoties, toreiz 1989. gadā sacītais varētu likties pavisam ikdienišķs:

«... šogad studijas varēsim sākt latviešu valodā. Es ceru, ka mēs nebūsim pirmie un pēdējie, kuri mācās šajā mācību iestādē. Un mums jābūt tiem, kuri atjaunos K. Valdemāra koptās jūrniecības tradīcijas. Mums būs jāpierāda no jauna, ka mēs neesam sliktāki par tiem jūrniekiem, kas ieņēma mūsu vietas līdz šim.

Un studijas latviešu valodā jūrniecībā var un varēs būt, ne sliktāk, kā krievu valodā. Es ticu Latvijas neatka-

rībai. Es ticu, ka drīzā nākotnē latviešu jūrnieki kuģos zem sarkanbaltsarkanā karoga, un jūrā izies kuģis nevis ar Arvīda Pelšes vārdu, bet ar K. Valdemāra vārdu.»

Šīs domas Vladislavs raktīja savā iestājeksāmena domrakstā — Kaļiņingradas Tehniskā institūta Rīgas filiāles nodaļā, kuras sienas vēl bija stingrs vecās sistēmas balsts. Un latviešu valoda tās gaiteņos un auditorijās — bija priekšvēstnesis lielajām pārmaiņām. Tātad uzdrīkstēšanās un paš-apziņa.

«... cilvēka ceļš uz Sauli nav viegls, un tikai retais to var izturēt. Šī cilvēka dvēseli ir grūti saprast, tādēļ viņš bieži paliek nesaprasts. Daudzreiz domāju par piedošanas un atriebības jēdzieniem, mīlestības nozīmi cilvēka dzīvē, sevis pilnveidošanas problēmu. ...

... ļaunu var vērst par labu tikai ar labu. Cilvēks, kurš savus ideālus aizstāvējis, nenodaros nevienam ļaunu, piekļuvis tuvāk Saules pilnībai, kas ir katra cilvēka dzīves mērķis...»

Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzēji: Kuģu mehānikas institūta direktors profesors Juris Cimanskis, Kuģu elektroiekārtu un automātikas institūta direktors profesors Valdis Uzārs, Kuģu vadīšanas institūta direktors profesors Grogorijs Gladkovs, prorektors vietniece Ģertrūde Aniņa, LJA mācību prorektors Indulis Liepiņš, docents Antons Kiščenko, LJA rektors Jānis Bērziņš.
Roberta Kaniņa foto.

Latvijas Jūras akadēmijas labākie absolventi: Kaspars Veidemanis labākais kuģu mehānijas specialitātē, Andis Šuliņš labākais kuģu elektroiekārtu un automātikas specialitātē, Aleksandrs Segejevs labākais kuģu vadītāju specialitātē.
Valda Alberta foto.

«... savā prakses laikā strādāju zvejnieku kolhozā «9. maijs» un kuģa jūrā. Tur es pa īstam izpratu savu nākošo profesiju. Zvejnieka darbs ir smags, bet tādos apstākļos laikam veidojas spēcīgi raksturi. Jūrā tu iepazīsti un iegūsti patiesus draugus, jūra necieš vājos.

Pārnākot no jūras es ieraudzīju, cik skaista ir zeme. Kā mazs bērns es priecājos, ieraugot zaļu zāli. Manī viss gavilēja.

Kas mani saista vēl pie jūras? Man patīk noslēgties sevī, bet kur vēl vari būt tā saskaņā ar sevi, ja ne jūrā? ...

... un Latvijas flotē būs latviešu jūrnieki, īsti jūrnieki!»

«Man patīk dzīve un kuģiem, patīk jūra. Es nevaru iedomāties sevi citā vietā.

... Un kā varēja tā notikt, ka valstij, kas ir jūras krastā, nav savas jūrskolas?»

Visas šīs rindas, kas atklāj bagātu, emocionālu jūtu pasauli, paliek ikdienā apslēptas. Bet uz jautājumu, kāds tu būsi pasaulē, kas tev būs Latvija pasaulē, ko pratīsi sacīt citām tautām par savu zemi, atbilde būs jādod pašam.

Ar savu sirdi, prātu, darbiem.

Ģ. Aniņa

Ainažu jūrskolai — 130
Ainažu jūrskolas memoriālajam muzejam — 25

Valsts prezidenta Gunta Ulmaņa uzruna Ainažos, 1994. gada 15. oktobrī

Godātie ainažnieki, dāmas un kungi, vecie jūras vilki, visi, visi, kas šodien ir uzskatījuši par nepieciešamu pēc savas sirdsbalss aicinājuma, pēc savas pārliecības ierasties šeit!

Ainažos 1994. gada 15. oktobrī.A. Mitrēvica foto.

Tā nu ir, ka Latvijā divas lietas, divas vēstures vienmēr saista mūs visus kopā. Tas ir latviešu zemnieks un latviešu jūrnieks.

Krišjānis Valdemārs — cilvēks, kurš nodzīvoja enerģisku, bagātu un raženu mūžu. Cilvēks, kurš dzīvoja cariskās Krievijas apstākļos, un cilvēks, kurš saprata jau un saskatīja, ka būs Latvija, būs latviešu zvejnieki un būs latviešu jūrnieki. Kad Krišjānis Valdemārs mira, tad kādam citam latvietim, kurš turpināja šo iesākto darbu, bija tikai četri gadi. Un tas bija Kārlis Ulmanis. Es domāju, ka ir cieša saistība starp šiem mūsu latviešu dižgariem, kuri jau sen juta, ka cariskās impērijas, ko kādreiz pasaulē dēvēja par tautu cietumu, dzīlēs dzims arī jauna valsts. Zemnieki un jūrnieki ir šīs valsts dzīvais apliecinājums.

Šis namiņš, kas kādreiz piederēja lielam Ainažu saimniekam un lielam jūrniekam Veidem, tagad nu ir kļuvis, es esmu pārliecināts, par visas tautas īpašumu. Par vietu, kurā mēs atgriežamies un paskatāmies, kādi tad mēs esam bijuši, un pirms dažiem gadiem, kad es iegāju šajā namiņā vienkārši ziņkāres dzīts, man pateica — viss jau iet uz postu, diez vai viņš noturēsies, diez vai būs jūrnieki, vai būs šīs izstādes, un vai kāds nāks uz šo namu. Es tam neticēju. Un es esmu gandarīts, ka šodien tas vairs tā nav.

Vakar Jelgavā notika mazpulku saiets. Vienam otram arī liekas, ka latviešu zemniecība un mazpulki tāds nieks vien jau ir. Kaut kad kaut kāds cilvēku entuziasms to ir pacēlis, un

Zemūdenes «Ronis» komandkapteinis Hugo Legzdiņš Ainažos uzrunā klātesošos.
A. Mitrēvica foto.

diez vai tas atjaunosies. Bet kad vakar es redzēju simtiem un tūkstošiem jauniešu, bērnu, kuri veido savu Latviju, veido savu darbu, ar savu ieguldījumu no mazotnes jau veicina, lai Latvija kļūtu ne tikai brīva, stabila, neatkarīga, bet lai viņa kļūtu arī mūžīga. Un tad man ir šī pārliecība, ka mēs esam un būsim, ka mēs spēsim pārvarēt visus tos šķēršļus, kas ir mūsu priekšā, un spēsim pacelt Latviju tajās virsotnēs, kurās šodien atrodas daudzas Eiropas valstis.

Krišjānis Valdemārs — cilvēks, kurš prata rakstīt, cilvēks, kurš sāka veidot vispirms bibliotēkas valstī un pēc tam saprata, ka ir vajadzīga jūrniecība. Kāds dziļš, pamatīgs sakars! Bibliotēka un jūrniecība. Un tas viena cilvēka galvā, viena cilvēka smadzenes! Un viss tad, kad vēl nebija pārliecības — vai būs Latvija? Bet bija tikai atsevišķi latvieši ar savu spēku, kuri pārliecību smēlās tajā pašā cariskajā Krievijā. Bet saglabādami savu, savu, savu ...

Es gribētu šodien vērsties pie tiem, kuri ir vagojuši ne tikai Baltijas jūru, bet arī daudzas citas jūras, kuri ir stāvējuši zem Latvijas karoga, kuri ir stāvējuši uz Latvijas kuģiem, un izteikt pārliecību, ka būs Latvijai atkal kuģi, uz šiem kuģiem lepni plīvos Latvijas karogi, un būs jūrnieki, kas nāks ne tikai no Ainažiem, bet nāks no citām Latvijas pilsētām un vadīs šos kuģus pasaulē.

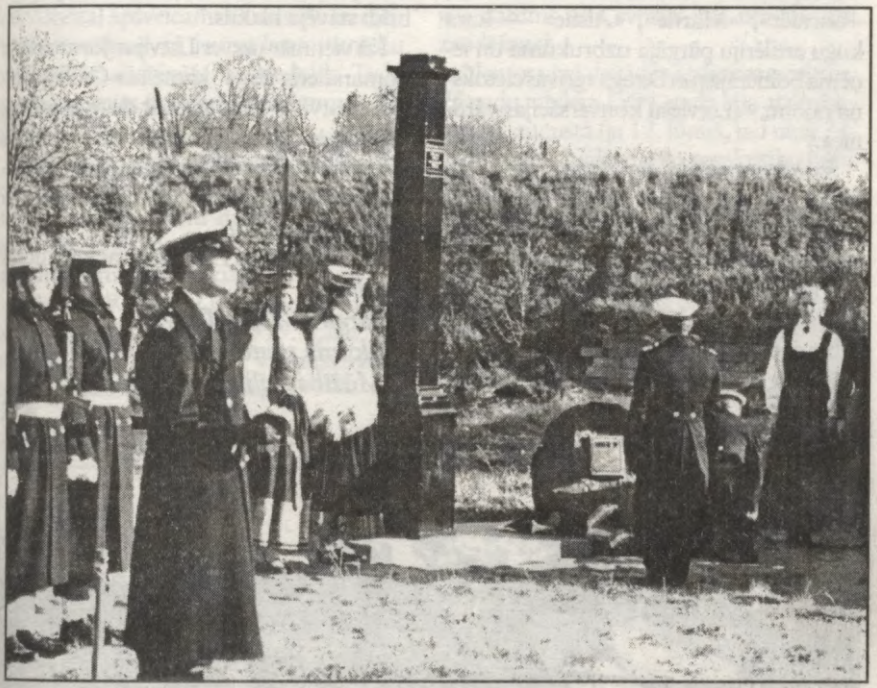
Es gribētu šodien pateikties ainažniekiem par to lielo atbalstu, ko viņi šodien ir parādījuši ar savu klātbūtni, atnākdami uz šejieni, atnākdami pēc tam arī uz kapsētu, kurā guļ mūsu jūras dižgari, un tas stiprina mūsu garu. Ka nav pasaulē tikai Parīze, Londona, Ņujorka, Maskava, bet ir pasaulē Latvija, kurā ir Limbaži, Cēsis, Liepāja, Ainaži un vēl daudz skaistu pilsētu, kurās dzīvo lepni un strādīgi cilvēki. Latviešu zemnieki un latviešu jūrnieki.

Paldies jums!

Vienkopus vecie jūras vilki.
A. Mitrēvicaa foto.

Latvijas Jūras spēkiem — 75

Latvijas ozoli, stipri un vareni,
Gadsimtiem cauri te zaļo un šalc.
Mēs, jūsu kareivji, plašajā pasaulē,
Lai jūsu diženums vienojot sauc.



Piemiņas plāksnes atklāšana par godu sabiedroto jūras kara spēkiem un kritušajiem 1919. gada cīņās pret bermontiešiem. Valda Alberta foto.

Tā 23. oktobrī Daugavgrīvas cietoksnī dziedāja Latvijas jūras kara flotes kareivji pasākumā, kas bija veltīts Latvijas jūras kara flotes 75. gadadienai un piemiņas plāksnes atklāšanai par godu sabiedroto jūras kara spēkiem un kritušajiem 1919. gada cīņās pret bermontiešiem.

Tautai, kas neatceras savu vēsturi, nav nākotnes. Tauta, kas nav varena skaitliskā ziņā, var būt varena ar savu garaspēku. Kā svētku un piemiņas reizē teica Latvijas Jūrniecības kopas vadītājs Arvis Pope, Latvija nekad nevarēs sacensties varenībā ar Lielbritānijas, Francijas vai citu valstu jūras spēkiem, bet Latvija tik un tā ir varena, jo tai ir savs jūras karaspēks, gars tai ir stiprs un nelokāms.

Lūk, dažas vēsturiskas ainas.

«Bermontiešu uzbrukums sākās 8.10. agrā rītā. Latviešu daļas turējās varonīgi,

bet vēlāk spiedienu neizturēja, atkāpās Rīgas virzienā un atstāja Daugavas kreiso krastu. 10.10 bermontieši ieņēma Torņkalnu, bet pāriet Daugavu tiem neizdevās, tās labo krastu latviešiem noturēt izdevās.

15.10. Latvijas armija, pabalstīta ar 4 angļu—«Dragon», «Abdiel», «Vindzor», «Vanquisher» — un 4 franču — «Lastin», «Garnier», «Marne», «Aisne» — kara kuģu artilēriju pārgāja uzbrukumā un ieņēma Bolderājas un Daugavgrīvas cietokšņa rajonu.» (Latviešu konversācijas vārdnīca.)

Šoruden trakoja ass rudens vējš. Un varbūt tīri simboliski neviļus tas lika domāt par tiem tālajiem gadiem, kad latvieši kopā ar britiem un frančiem cīnījās pret ļaunumu un varmācību. Ar pēdējiem spēkiem atkaroja katru pēdu no mūsu izmocītās un sabradātās Latvijas zemes.

Plīvoja Lielbritānijas, Francijas un Latvijas karogi. Kā jau svētku reizēs, tika teiktas runas, nolikti ziedi, spēlētas himnas. Svētkos piedalījas kā oficiālas delegācijas, amatpersonas, tā privātpersonas, kas visi kopā godināja kritušo piemiņu un cīņu dalībnieku varonību.

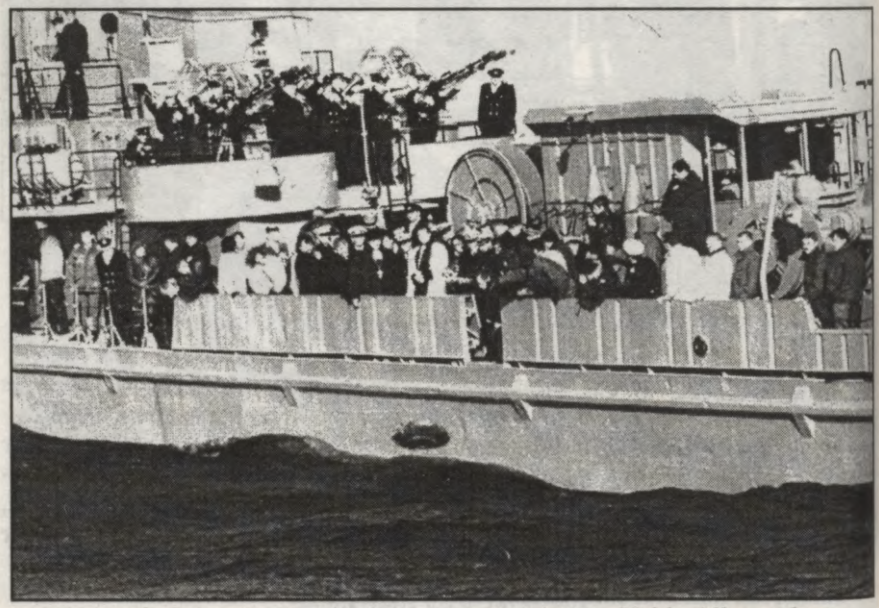
Svētki nāk un aiziet, piemiņa paliek. Un svarīgi, ja ir droša pārliecība — mazajai Latvijai ir sabiedrotie, kas savulaik drūmā brīdi stāvēja blakus.

Kā vienmēr uzsver Latvijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Gaidis Zeibots, Latvijas Jūras spēki ir dzimuši pirms 75. gadiem un apliecinājuši sevi tieši cīņās ar bermontiešiem. Vieglu ceļu Latvijas Jūras spēki nav gājuši un arī turpmāk vieglu dzīvi sev neparedz.

Bet, kā dziedāja Latvijas jūras kara flotes kareivji —

Sargā šo zemi, Dievs,
tikumā tautu griez,
Mūžības zīli tai iedēstīt liec!

A.F.



Par godu kriotušo piemiņai jūra saņem vainagu. Valda Alberta foto.

Replika

Aizgājušais 1994. gads bija apaļu jubileju gads, jo daudzi svarīgi notikumi Latvijas vēsturē meklējami 1919. gadā. Arī mūsu Jūras spēki atzīmēja savu 75. gadskārtu, kas visnotaļ apsveicami kā no seno tradīciju atjaunošanas, tā jauno kara jūrnieku patrotiskās audzināšanas viedokļa Taču ne gluži precīzs šķita jubilejas datums: 12. jūnijs.

Līdz 1936. gada, (ieskaitot) Krastu apsardzības eskadra, kā toreiz saucās mūsu jūras spēki, par savu dibināšanas dienu uzskatīja 1921. gada 12. jūniju, kad tika ieskaitīts ierindā kara kuģis «Virsaitis».

Sākot ar 1937. gadu, par eskadras «dzimšanas dienu» pieņēma 1919. gada 10. augustu, kad ar Armijas Virspavēlnieka pavēli izveidota Jūras nodaļa.

Tādā veidā 1936. gada 12. jūnijā Krastu apsardzības eskadra atzīmēja savas pastāvēšanas 15. gadadienu, bet 1937. gada 10. augustā — jau 18. gadu jubileju. Šis pēdējais datums tika svinēts līdz neatkarības zaudēšanai.

Ņemot vērā dažādos atskaites punktus, 75 gadu jubileja 1994. gadā bija atzīmējama 10. augustā (ja 12. jūnijā, tad tikai 73. gadadiena!) Nākotnē šo nesakritību būtu vēlams novērst.

Pie viena par nosaukumu. Krastu apsardzības eskadra tika pardēvēta par kara floti 1938. gada 15. jūlijā. Šajā dienā tai tika pasniegts arī uz zila un balta zīda fona izšūtais flotes karogs ar devīzi: «Mūs vieno Latvijas svētais vārds.»

Arvis Pope

Latvijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Gaidis Zeibots Daugavgrīvā sarunā ar piemiņas brīža viesiem. Valda Alberta foto.

Latvijas Jūras medicīnas centram — 50

15. decembrī Latvijas Jūras medicīnas centrs atskatījās uz savas pastāvēšanas 50 gadiem. Tagad Latvijas Jūras medicīnas centra kodols ir Jūras medicīnas centra slimnīca (bijusī Baseina slimnīca), poliklīnika VIA UNA, Vecmīlgrāvja slimnīca un poliklīnika.

Jūrnieka veselība ir dārga

Latvijas jūras medicīnas centra slimnīca. Bijusī Baseina slimnīca. V. Alberta foto.

Kā savā ievadrunā teica Jūras medicīnas centra galvenais ārsts Jānis Birks, slimnīcas kolektīvs ir lielisks, darbaspējīgs, ne tikai var, bet arī grib palīdzēt saviem pacientiem. Jūras medicīnas centrs ir apgādāts ar modernu,

mūsdienu prasībām atbilstošu medicīnas aparatūru. Galvenais ārsts īpašu pateicību izteica medicīnas centra atbalstītājiem — Latvijas Kuģniecībai un tās direktoram Pēterim Avotiņam, Rīgas kuģniecībai un direktoram Antonam Ikauniekam, Rīgas Transporta flotei un tās priekšniekam Oļegam Kolosovam, Rīgas Jūras zvejas ostai un direktoram Georgijam Sevčukam, kā arī visiem citiem, kas atbalstījuši medicīnas centru.

Jūras medicīnas centram ļaba sadarbība izveidojusies ar Latvijas Jūras akadēmiju un rektoru Jāni Bērziņu. Veiksmīgi tiek mācīti akadēmijas studenti un kapteiņu palīgi pēc IMO programmas. Kvalificēti tiek sniegta medicīniskā palīdzība uz kuģiem.

Uz jautājumu, kā slimnīcas galvenais ārsts jūtas Satiksmes ministrijas nevis Veselības ministrijas paspārnē, Jānis Birks atbildēja:

— **Normāli, pat ļoti labi. Te es jūtos pilntiesīgs un vajadzīgs darbinieks. Satiksmes ministrija ir izturējusies ar sapratni jauno attiecību veidošanā, jo ir izpratusi, ka mūsu ciešā kopdarbība ir vienīgais pareizais ceļš nozaru apdrošināšanas medicīnas veidošanā.**

Arī Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Imants Sarmulis apstiprināja galvenā ārsta Jāņa Birka teikto:

Latvijas Jūras medicīnas centra galvenais ārsts Jānis Birks.

— **Domāju, ka tas nav nekas aplams, ka medicīna ir tik cieši saistījusies ar Satiksmes ministriju. Darām vienu darbu — gan tie, kas koordinē jūrniecību mūsu valstī, gan tie, kas rūpējas par jūrnieku veselību — mēs rūpējamies par normālu jūrniecības attīstību un veseliem jūrniekiem. Mūsu darba pamatā ir IMO programmas**

un prasības. Uzskatu, ka tā bija neizbēgama savienība. Tas ir ļoti labi un apsveicami, ka rodas enerģiski un progresīvi domājoši cilvēki, tādi, kā Jānis Birka kungs, kas skatās nākotnē un jau šodien dara visu, lai nākotni neattālinātu, bet gan pietuvinātu.

Sabiedrība ar ierobežotu atbildību «JŪRAS MEDICĪNA» ir tas drošais pamats, uz kura tiks izveidota nozares apdrošināšanas medicīna un jūrnieku slimokase.

Parasti cilvēks cilvēkam vēl labu veselību, piebilstot, ka veselība ir dārgāka un par naudu to nopirkt nevar. Esam gan pieraduši teikt šo visiem labi zināmo patiesību, nemaz neiedziļinoties vārdu jēgā. Īstenībā to novērtējam tikai tad, ja paši vai mūsu tuvie cilvēki nokļuvuši mediķu aprūpe. Tad saprotam, ka veselība tiešām ir dārga. Un dārga ir arī veselības atgūšana — gan morālā, gan finansiālā ziņā.

Negribētos teikt, ka jūrnieki un zvejnieki ir īpaši cilvēki un viņu veselība būtu dārgāka nekā citiem, bet nedrīkst aizmirst, ka jūrnieki strādā īpašos apstākļos — atrauti no mājas un ģimenes, bieži vien pat nepiedodami ilgi atrazdamies jūrā.

Par Jūras Medicīnas centru stāsta Jūras medicīnas centra galvenais ārsts Jānis Birks:

— Tiešām situācija ir mainījusies. Jau labu laiku mēs mērķtiecīgi gājām uz apdrošināšanas medicīnu. Ir izstrādāts veselības obligātās apdrošināšanas likuma projekts. Bijām izstrādājuši projektu, kā izveidot nozaru slimo kasi. Mēs esam pārliecināti, ka jūrnieki var uzturēt savas nozares slimo kasi. Ir Latvijas Republikas Labklājības ministrijas rīkojums «Par kuģu apkalpju personālsastāva medicīniskajām apskatēm», ko parakstījis veselības valsts ministrs N. Zemvalda kungs. Ir izstrādāts Latvijas Jūras medicīnas centra nolikums. Latvijas Jūras medicīnas centrs pat pārgāja uz Satiksmes ministriju ar domu, lai vieglāk varētu izveidot nozaru slimo kasi, kas apvieno vienas profesijas cilvēkus un viņu ģimenes locekļus, nodrošinātu tiem profilaktiskās apskates, ārstēšanu, darba nespējas lapas, pirms un pēc dzemdību atvaļinājumu apmaksu. Jūrniekiem ir specifiska medicīniskā palīdzība — vajadzīga nopietna un rūpīga veselības stāvokļa izvērtēšana. No apskatēm liela mērā ir atkarīgas jūrnieku dzīvības, pasažieru dzīvības, kuģošanas drošība. Kā redzat, tas nav viens atsevišķs pasākums, bet gan komplekss, pie kura darbs tā īsti vēl tikai sācies.

Informācija, statistika un koordinēšana

— Ar kādu informāciju esat bagāti un varat lepoties?

— Kuģu ārsti, kā profesija, lēnām sāk atmirt, bet mums ir uzkrāta informācija par visiem kuģu ārstiem. Mēs zinām, ko kurš var un prot, kuru ārstu kur vislabāk var izmantot. Varbūt nākotnē vispār nebūs kuģa ārstu, bet pašlaik vēl šī profesija ir ļoti aktuāla, īpaši garajos reisos. Mums ir informācija, ka uz daudziem kuģiem oficiāli nav kuģa ārsta, bet ārsts tiek noformēts kā matrozis vai bufetnieks. Nekad nedrīkst aizmirst, ka jūrnieks atrodas īpašos apstākļos, ka viņa darbs saistīts ar pārslodzēm — gan fiziskām, gan psihiskām, gan emocionālām. Tāpēc kuģa ārstam jābūt kā psihologam,

kas palīdz jūrniekam atbrīvoties no stresa.

— Vai jums ir arī statistika par jūrnieku saslimšanām?

— Mēs sekojam jūrnieku veselības stāvoklim un apkopojam datus. Pēdējā laikā pieaug sirds asinsvadu slimības, psihiskās saslimšanas, tai skaitā alkohola psihozes. Godīgi runājot, šī statistika veidojas no informācijas par tiem gadījumiem, kad slikta veselības stāvokļa dēļ palīdzība tiek meklēta ārzemju ostās. Par to kuģu īpašniekiem ir jāmaksā. Informācijas par to, kas notiek uz kuģa, ja palīdzība netiek meklēta ārzemju ostās, mums nav. Bieži mums jābūt arī šķīrējtiesnešiem. Kuģa ārsts uzskata, ka nepieciešama palīdzība ārzemju ostā, bet kapteinis vai bāzes vadītājs uzskata, ka tāda palīdzība nav vajadzīga. Tad notiek radiokonsultācijas. Un bieži vien tieši Jūras medicīnas centram jāuzņemas atbildība izlemt, kā attiecīgā situācijā rīkoties. Gada laikā kuģa ārsti sniedz 9442 konsultācijas. Saņemam regulāras atskaites no katra kuģa un no ostām.

Jūras medicīnas centrs veic arī jūrnieku medicīnisko apskati un izsniedz jūrnieku medicīnas grāmatiņas.

Uzskatu, ka ir pozitīvi, ja šo medicīnisko komisiju jūrnieks var iziet pie mums un tikai mēs varam izdot medicīniskās grāmatiņas. Tad neradīsies pārpratumi un negaidīti starpgadījumi. Jūrnieki nevarēs noslēpt savu patieso veselības stāvokli vai hroniskās kaites, kā tas ir tad, ja viņiem būs iespēja iziet medicīnisko apskati tur, kur paši vēlas. Domāju, ka darba devējs ir ieinteresēts, lai viņa darbinieks būtu vesels vai arī laikus sākta viņa ārstēšana.

Jūrnieku medicīniskā izglītošana

— Kā tiek veikta jūrnieku medicīniskā izglītošana un apmācība?

— Pirmām kārtām, gribas teikt, ka Jūras medicīnas centram ir izveidojusies ļoti laba sadarbība ar Latvijas Jūras akadēmiju un akadēmijas rektoru Jāni Bērziņu. Jau trīs gadus apmācām studentus. Ir izstrādāta programma, kas atbilst IMO prasībām un paredz trīs apmācības līmeņus. Pirmais līmenis ir pamatkurss, kas jāapgūst visiem jūrskolu kursantiem, bet ierindas jūrniekiem tas jāapgūst 5 gadu laika. Otrais līmenis paredzēts Jūras akadēmijas studentiem, bet visiem kuģu virsniekiem tas jāapgūst 3 gadu laikā. Trešais apmācības līmenis paredzēts reizi piecos gados personām, kas atbildīgas par medicīniskās palīdzības sniegšanu uz kuģiem. Tie varētu būt kapteiņa palīgi, kurus konkrēti nosaka kugu īpašnieki. Uz kuģiem, kur nav kuģu ārstu, ir cilvēki, kas atbildīgi par medicīniskās palīdzības sniegšanu, bet reāli šī sistēma vēl īsti nedarbojas. Parasti tiek sadalītas aptieciņas zāles. Vēl joprojām daudzi domā, ka medicīniskajai palīdzībai jābūt vienīgi ķeksīša dēļ. Tikai tie, kas nopietni domā par savu veselību, nopietni mācās, lai varētu sniegt medicīnisko palīdzību. Paies apmēram desmit piecpadsmit gadi, kamēr šī sistēma sāks darboties. Runāju ar kolēģiem no Vācijas. Tur jūrnieku medicīniskā apmācība ir ļoti augstā līmenī un iemaņas palīdzības sniegšanā no jūrniekiem tiek prasītas ļoti stingri. Kapteiņi kārto medicīniskās ieskaites, lai viņi varētu atbildēt par veselības stāvokli uz kuģa. Nedrīkst aizmirst, ka veselības stāvoklis ir viens

no kuģošanas drošības noteikumiem.

Tehniskais nodrošinājums ir augstā līmenī

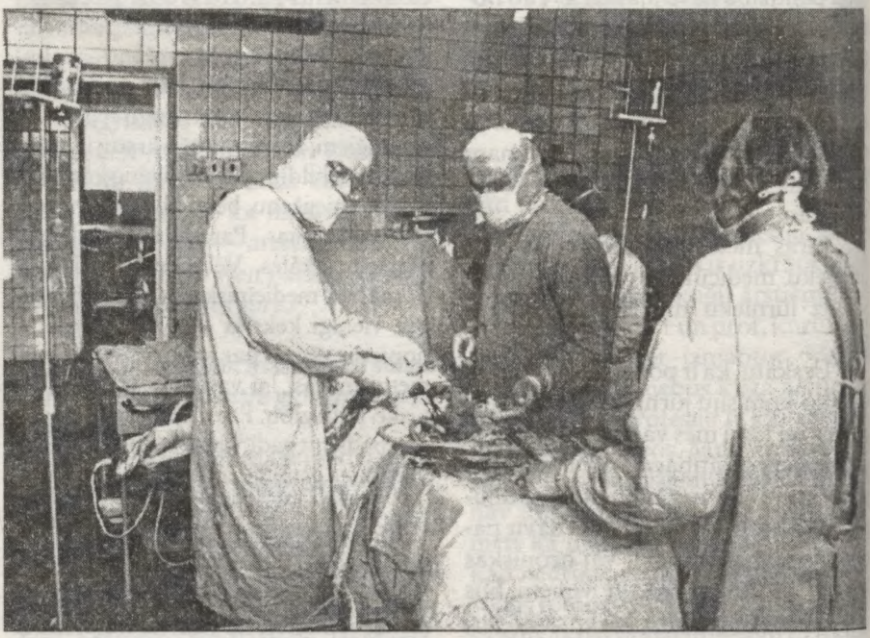
— Vai Jūras medicīnas centra tehniskais nodrošinājums atbilst mūsdienu prasībām?

— Mūsu tehniskais nodrošinājums ir ļoti augsts. Mums ir lielas vērtības — modernas diagnostikas iekārtas, rentgena iekārtas, moderns manekens jūrnieku apmācīšanai. Šī materiāli tehniskā bāze mūsu slimnīcā ir daudz augstākā līmenī nekā citās slimnīcās. Par tehnikas iegādi mums jāpateicas Latvijas Kuģniecībai, kas palīdzēja to sarūpēt. Bet ieguvēji, nenoliedzami, ir gan rajona iedzīvotāji, gan apkārtējo māju iemītnieki, kā arī visi citi, kas pie mums meklē medicīnisko palīdzību. Modernajām iekārtām maksimāli jāstrādā. Tehnika nedrīkst stāvēt nenoslogota un vienkārši morāli novecot. Tas nebūs izdevīgi nevienam.

— Daudzi jūrnieki aiziet uz kuģiem zem svešiem karogiem. Kāda būtu viņu medicīnas aprūpe?

— Protams, tikai par maksu. Šobrīd viņi saņem medicīnisko palīdzību, bet nemaksā nodokļus. Tās ir milzīgas summas. Apdrošināšanas medicīna palīdzētu izvairīties no šādas situācijas, jo medicīnisko palīdzību saņemtu tie, kas būtu samaksājuši. Savukārt obligātās apdrošināšanas likuma projekta 19. pantā iestrādāts pārsadales fonds, lai nodrošinātu visiem valsts iedzīvotājiem vienādu veselības aprūpi.

Jūras medicīnas centrā bija un ar galveno ārstu Jāni Birku sarunājās Anita Freiberga

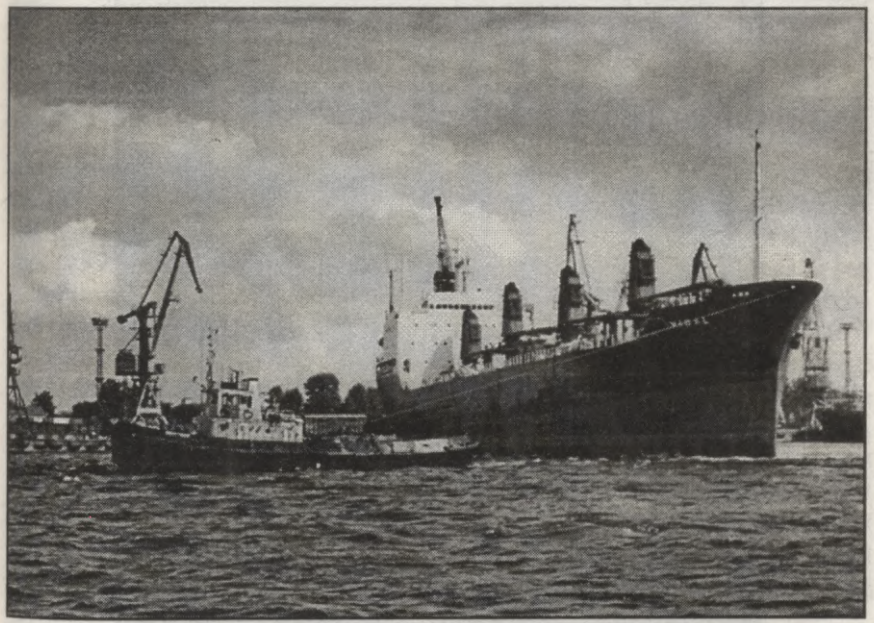


Latvijas Jūras medicīnas centra ķirurģiskās nodaļas vadītājs Gunārs Purmalis operācijas laikā.

Rīgas osta

Rīgas osta — problēmu netrūkst

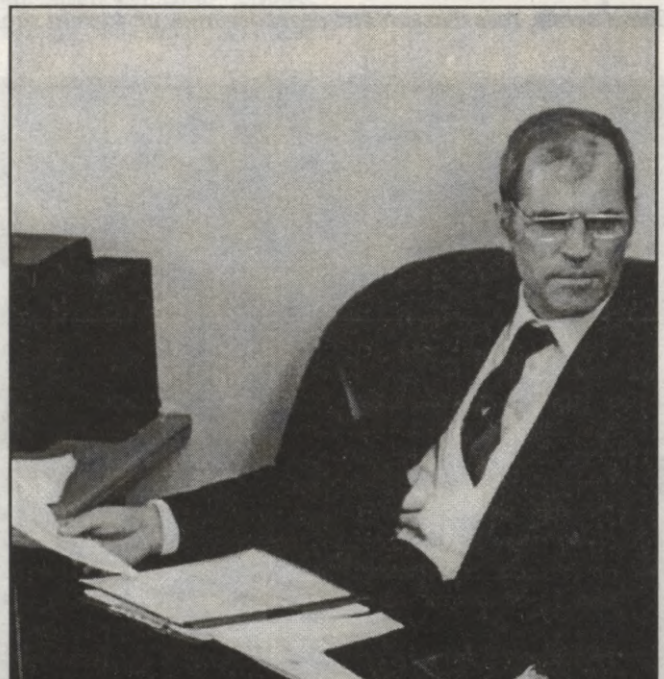
Katra normāla dzīve un darbība ir saistīta ar zināmām problēmām. Ja problēmu nebūs, mēs diezgan ātri degradēsimies un kļūsim slinki.



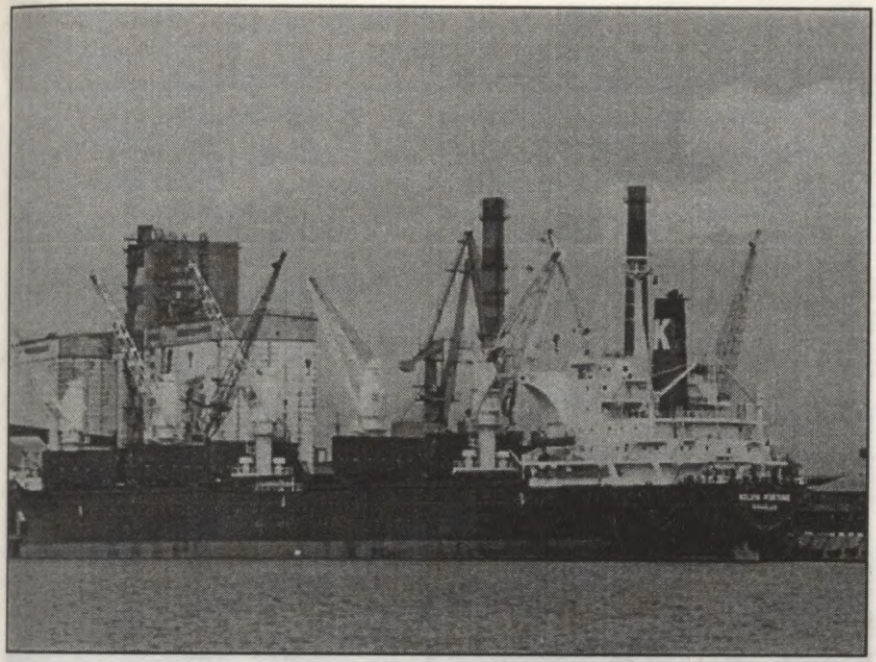
Rīgas ostā.
Valda Alberta foto.

Mūsu pamatuzdevums ir ostas uzturēšana tādā līmenī, lai tā varētu normāli darboties, nodrošināt navigāciju, nepieciešamos dziļumus. Bet ir arī daudz citu tuvākās nākotnes jautājumu — ostas teritorijas sakārtošana, jānokārto viss, kas saistīts ar ostas zemēm. Pašreiz sāk reāli darboties arī jaunais ostu likums, tas prasa diezgan lielu darbu mūsu iekšējās struktūras sakārtošanā. Tātad mums jāsakārto ne tikai ostas darbība, arī mums pašiem jāsakārtojas. Pirmais posms šeit varētu būt decentralizācija, un šis process ir jau sācies. Otrs posms būtu ostas menedžmenta attīstība.

Visas šīs problēmas ir savstarpēji saistītas, un nevar kādu no tām uzskatīt par galveno. Gan kuģuceļu, gan infrastruktūras uzturēšana un attīstība ir nepārtraukts process. Te ietilpst gan dzelzceļi, gan autoceļi, gan tehniskais aprīkojums. Ostas attīstība ir saistīta arī ar pilsētbūvniecības problēmām. Mēs ļoti raženi sastrādājamies ar Arhitektūras pārvaldi. Pagājušajā gadā mums bija daudzi strīdīgi jautājumi, bet tagad var teikt, ka tie ir atrisināti, domstarpību mums nav. Te jāpiebilst, ka ostas teritorija nav konstants lielums. Vecajā saimniekošanas sistēmā zeme taču nevienam nepiederēja, patiesie īpašnieki nevienu neinteresēja. Tagad mēs jau otro gadu intensīvi strādājam pie ostas zemju gruntsgabalu apzināšanas, mēs esam



Rīgas ostas valdes priekšsēdētājs Gunārs Ross. Valda Alberta foto.



Valda Alberta foto.

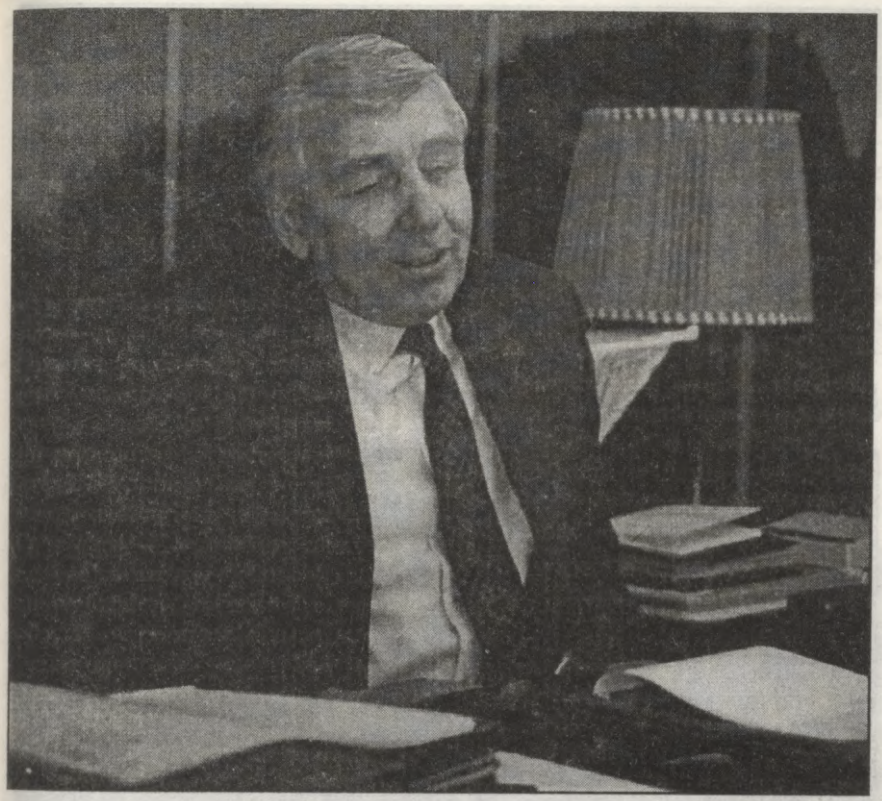
noskaidrojuši, kas ir šīs zemes īpašnieki. Te ir gan valsts, gan municipalitātes, gan daudzu privātīpašnieku zemes. 1995. gada pirmajā pusē ostas robežas tiks precizētas. Ostai ir nepieciešama tāda teritorija, lai tā varētu normāli funkcionēt un veikt noteiktu operāciju apjomu. Jāparedz arī perspektīvās attīstības iespējas. Iepriekšējos piecdesmit gados celtniecība notika pēc vajadzības, tagad jābūt sakārtotībai, apzinoties, ka zeme ir vērtība. Es nedomāju, ka mums būtu jāsamazina esošās teritorijas, arī PSRS laikos ministrijas un resori pamatoja teritoriju nepieciešamību. Tomēr tagad zeme ietekmēs saimniecisko darbību, jo par to būs jāmaksā, tātad arī racionāli jāizmanto. Tāpēc nebūtu jārunā par apzinātu teritorijas samazināšanu, bet gan par reālu nepieciešamību, paredzot arī nākotnes perspektīvas. Ir ļoti daudz uzņēmēju, kuri savā darbībā vēlas izmantot ostas zemes, tikai ir īpaši rūpīgi jāizanalizē šo pieprasījumu pamatotība, biznesa plāni, jānoskaidro finansēšanas avoti. Jādomā, ka teritorija nekļūs mazāka, bet gan apsaimniekota intensīvāk. Jāatceras arī, ka ostas darbība neaprobežojas tikai ar kravas operācijām, ir daudz palīgoperāciju, kuras nodrošina ostas darbību.

Par darbiem, kas ostā tiks veikti nākamajā gadā un no malas būtu acīm redzami. Galvenās būs hidroteh-

niskās būves, un tās vizuāli, protams, saskatāmas nav. Viens no lielākajiem nākošā gada darbiem būs austrumu mola rekonstrukcija, to varēs vērot gan kuģinieki, gan tie, kas atpūtīsies Vecāķu jūrmalā. Noteikti tiks sakārtots arī Pasažieru ostas rajons. Pazudīs objekta. Bet arī šeit jāskatās komplekси, nevar kādu vienu darbu uzskatīt par svarīgāko. Pērn mēs zaudējām vairāk nekā simt kuģu reisu tieši piestātņu trūkuma un to neefektīvas izmantošanas dēļ. Tagad piestātņu problēma Pasažieru ostā daļēji ir atrisinā-

Valsts stividoru kompānijas «Rīnūži» direktors Georgijs Ševčuks:«Ne pa labi, ne pa kreisi. Mēs ejam taisni uz priekšu!»
Valda Alberta foto.

sēta, kas pašreiz ir no Vanšu tilta līdz pat Pasažieru ostai, parādīsies ēkas, kuras nodrošinās piestātņu darbību. Arī pati Pasažieru ostas ēka, kas gan ir jau diezgan veca, bet nebūt ne peļama, tomēr nākotnē vairs nespēs nodrošināt pasažieru plūsmu. Projektētāji pēc mūsu pasūtījuma jau strādā arī pie šī ta. Tomēr piestātnēm nepieciešama rekonstrukcija. Piemēram, Rīgas Tirdzniecības ostā dažas piestātnes ir būvētas 1902. un 1905. gadā, rekonstruētas 1962.–1965. gadā, kopš tā laika ir pagājuši trīsdesmit gadi, prasības mainās, nepieciešama kārtējā rekonstrukcija. Visā pasaulē kuģi kļūst lielā-



Rīgas Tirdzniecības ostas direktors Juris Krivojs: «Mēs neesam iztirgojuši nevienu kvadrātmetru no mūsu ostas zemes.»

ki, tiem ir lielāka iegrime, un mums ir jānodrošina šo kuģu navigācija mūsu ostā.

Ostas vārti un moli tika būvēti 1850.–1885. gados un bija projektēti kuģiem ar 6,6 metri dziļu iegrimi, bet mums ir jānodrošina vismaz 10 metru dziļums pie piestātnēm. Tagad dziļums ostas vārtos ir 15 metri, un tātad pats par sevi ir saprotams, ka moli ir jārekonstruē. Saprotams, ka tas prasa lielus līdzekļus.

Tagad mēs varam nodrošināt ziemas navigāciju Rīgas jūras līcī, jo mums ir ledlauzis. Tas atkal ir solis uz priekšu, bet prasa arī līdzekļus.

Es negribu teikt, ka mums iet slikti, bet problēmu netrūkst. Čučēt neiznāk, un par garlaicību sūdzēties nevar.

Rīgas ostas pārvaldnieku
Gunāru Rosu uzklausīja
Agris Pilsums

Ventspils. Lielākā osta Baltijā

Saruna ar Ventspils Tirdzniecības ostas direktoru Oļegu Stepanovu.

Ventspils Tirdzniecības ostas direktors Oļegs Stepanovs. Valda Alberta foto.

Ventspils osta — darba rūķis

— Pēdējā laikā daudz runā par mūsu valsts ostām, cenšas tās salīdzināt. Man par to ir savs viedoklis. Rīgas osta, piemēram, ir tipiska galvaspilsētas osta, kā Amsterdama vai Stokholma, kurām blakus ir tādas lielās ostas kā Roterdama, Antverpene, Arhusa, Gēteborga.

Rīgas osta ir pilsētas rota, tai jābūt ekoloģiski tīrai, kur piestāj baltie pasažieru laineri.

Liepāja ir perspektīva Latvijas osta, taču tur ir nepieciešams vēl ļoti daudz investīciju — kā valsts, tā privātfirmu un ārzemju sabiedrību ieguldījumu.

Ventspils visā šajā kontekstā ir osta — darba rūķis. Tā attīstās pēc tranzītkravu ostas principiem — kā Roterdama vai Antverpene. Ventspils atrodas divu pasauļu vidū — starp attīstīto Eiropu un Austrumiem. Pašlaik, kad paplašinās attiecības ar NVS, jācenšas Ventspili izmantot kā sākumpunktu kravām. Lai, piemēram, kuģus, kas dodas uz ASV, varētu uzkraut jau Ventspilī, lai nebūtu šīs pārkraušanas Roterdamā vai citur. Protams, pret šādām mūsu vēlmēm un iecerēm Eiropas attieksme nav viennozīmīga. Mēs esam kļuvuši viņu potenciālie konkurenti, un pie tā ir jāpierod. Patlaban sīvākā konkurence mums ir ar Igaunijas un attīstītajām Somijas ostām.

Kāds ir Ventspils ostas pārākums? Mēs esam neaizsalstoša osta, cenšamies veidot lētākus ostu pakalpojumus un esam tuvāk Rietumeiropai nekā Somija.

Ja runājam par Igaunijas ostām un to popularitāti, te ļoti liela loma bija plašajai reklāmai masu informācijas līdzekļos. Īpaši tika slavēta jaunā Mūgas osta,

Skats uz Ventspils ostu.
Valda Alberta foto.

un tas iekrita NVS partneru apziņā. Tā tiešām bija pārdomāta igauņu avīžu un valdības reklāmpolitika.

Attālumu ziņā ar Krievijas vidieni, Igaunija atrodas izdevīgākā stāvoklī. No Maskavas līdz Tallinai ir tuvāk (Igaunijas teritorijā līdz Krievijas robežai — 170 km) nekā līdz Ventspilij (Latvijas teritorijā līdz robežai — 400 km). Rīgas osta, protams, ir tuvāk Maskavai nekā Ventspils, tomēr klientus te uztrauc divas problēmas — osta ziemā aizsalst, ledlauzis ne visu spēj paveikt, un klienti to redz. Varbūt vēl citas problēmas, kas arī klientam nepaliek nepamanītas.

Kā zināms, uz Ventspils ostu ved divi cauruļvadi — naftas un naftas produktu vads. Pašreiz, lai tie funkcionētu, nepieciešama bezmaz vai Kremļa pavēle, jo Krievijai nafta ir stratēģiska prece.

Ventspils ostā darbojas trīs lieli uzņēmumi — «Ventspils nafta», «Ventspils ostas rūpnīca» un «Ventspils Tirdzniecības osta» ar meitas uzņēmumiem.

Tikai caur Tirdzniecības ostu 1985. gadā izgāja 3,8 miljoni t kravas (2 miljoni t — kālija sāls), 1993. gadā — 4,7 milj. t, bet pagājušajā gadā — 5,7 milj. t kravas. Tātad kravu pieaugums gadā — 1 miljons t.

Ostas attīstība Latvijas neatkarības gados

— Kopš 1991. gada septembra Ventspils Tirdzniecības ostai ir patstāvīgs attīstības kurss, saskaņots ar Latvijas Jūrniecības savienības un Jūrniecības departamenta politiku. Līdz privatizācijai esam valsts uzņēmums. Protams, ka aģentus, kravu ekspeditorus, starpniekus vada privātā iniciatīva. Šī darbība no centralizētas tika liberalizēta jau 1991. gada beigās.

Vēl ostā jāatrisina piestātņu privatizācijas jautājums, kas lemjams kopā ar pilsētas Domi, ar Lemberga kungu. Mēs strādājam kopā.

Kā katrā ostā, Ventspilī ir ostas valde un ostas pārvalde, domājams, demokrātiska un koleģiāla institūcija. Ostas valde jau iznomā piestātnes attiecībā ieguldīto darbu apjomam.

1992. gadā attīstījās uzņemējdarbība, valsts uzņēmumi varēja pārvērsties valsts akciju sabiedrībās, bet tas nenotika. Tam toreiz varbūt arī nebūtu jēgas.

Patlaban uzņēmuma decentralizācija iet uz beigām. Izveidojušās trīs bāzes saimniecības (akciju sabiedrības vai SIA):

— «Kālija parks» (7 miljoni$, 30% — valstij, 5% — pašvaldībai, pārējais — privātkapitāls),

— «New Venta» (SIA, 8,5 milj. $, Latvijas (51%) — Krievijas (49%) kopuzņēmums ar «Kuzņecskas metālu»),

— «Venta Bunker».

Naftas piestātnes ilgu laiku bija mūsu pārziņā, bet mēs tās nodevām ostas valdei, kas tālāk šīs piestātnes nodod to tiešo izmantotāju pārvaldījumā. Naftas piestātnes uz mūžīgiem laikiem paliek valsts īpašums.

Pēdējā laikā izvērsusies plaša celtniecība Ventas labajā krastā, tuvu tiltam, kur stāv Latvijas Kuģniecības tankkuģis «Rava Russkaja» (kopuzņēmums Latvija (Ventspils Tirdzniecības osta+Latvijas Kuģniecība) — Anglija). Te būs ģenerālkravu dziļūdens piestātne 300 m garumā, kas jānodod ekspluatācijā šā gada augustā vai septembrī. Tā būs pati dziļākā (12 m) piestātne Baltijas jūrā — pilnīgi jauns un universāls kravu pārkraušanas komplekss. Caur to transportēsim krāsaino un melno metālu, kokvilnu, kaučuku un citas ģenerālkravas.

— **Kādus kuģus ir gatava uzņemt**

Ventspils Tirdzniecības ostas direktora palīdze Gaļina Raspopova. Valda Alberta foto.

Ventspils osta?

— Tas būtu jautājums ostas pārvaldei. Nākotnē projektējam, ka mūsu ostā varēs ienākt simtūkstošnieki, patlaban jau 80 000 t kravnesības kuģus apkalpojam. Tankkuģi garumā līdz 250 m, sauskravas kuģi — līdz 235 m.

Izņemot Somijas ostas, citur Baltijas jūras ostās šādu piestātņu nav.

Ventspils — lielākā tranzītkravu osta

— Ne velti Latvijas Biznesa tranzīta asociācija nodibinājās tieši Ventspilī. Asociācijas sēdēs ne vienu reizi vien spriests par tranzīta tarifiem, kā tos ostai saskaņot ar «Latvijas dzelzceļu». Kravas samazinās, bet «Latvijas dzelzceļš» plāno peļņu.

Satiksmes ministrijas attieksme pret tranzītu ir demokrātiska, tranzīta politika regulāri būtu jāapsriež Saeimā un Ministru kabinetā, jo, ja Latvija zaudēs tranzīta kravas, tas būs ļoti dramatisks process.

Uzskatu, ka «Latvijas dzelzceļam» kardināli jāmaina sava tarifu politika, jo tīri psiholoģiski šī institūcija nav gatava darbam tirgus saimniecībā.

Kā izdzīvo Ventspils Tirdzniecības osta?

Tā ir decentralizācija un specializācija. Mūsu 5 galvenie produkcijas veidi,

kurus transportējam, ir šādi:

— kālija sāls (uz Ventspili nāk no diviem Krievijas un viena Baltkrievijas uzņēmuma);

80. gadu beigās — pārkrautas 2,74 tūkst. t, 1994. gada 11 mēnešos — 3,482 tūkst. t., prognozējam — 3,700 tūkst. t.

Te mums ir sava veida monopolstāvoklis, jo ir uzbūvētas speciālas piestātnes.

— sakausējumi:

šogad — 3,18 tūkst. t.,

1993. gadā — 3,80 tūkst. t.

— krāsainie metāli:

— 1993. gadā — 417 tūkst. t.,

1994. gada 11 mēnešos — 413 tūkst. t.,

— prognoze — 420 tūkst. t.

Te atkal tarifu jautājums. Alumīniju izdevīgāk (lētāk) kraut Tallinā vai Vīborgā, tas ir tuvāk piegādes vietai.

— čuguns:

— 1993. gadā — 354 tūkst. t.,

— 1994. gadā 11 mēnešos — 420 tūkst. t.

— melnie metāli:

— 1994. gadā — 469 tūkst. t,

— 1993. gadā — 150 tūkst. t.

Tātad visur redzams kravu pieaugums.

Caur Ventspils ostu iet arī kokmateriāli. Perspektīvā Krimuldas rajonā varētu būvēt kokostu. Taču izmantot modernizētās un ar tehniku apgādātās Tirdzniecības ostas piestātnes kokmateriāliem būtu par greznu. Mēs to pašu peļņu varam iegūt no metālu pārkraušanas. Arī graudu uzņemšanai esam gatavi, strādājot tieši: kuģis+vagons, bez elevatora.

No 1994. gada 8. septembra Ventspils Tirdzniecības osta ne santīma nesaņem no ostas nodevām. Pēc «Likuma par ostām» visus līdzekļus saņem ostas pārvalde tālākai ostas modernizēšanai. Tādēļ visus infrastruktūras objektus (piemēram, 250 tūkst. m^2 dzīvojamā fonda) ceram nodot pašvaldības īpašumā.

Uzklausīja A. Freiberga, G. Šīmanis

Baltijas ostās apstrādāto kravu daudzums (miljonos t)

Osta	1988. gads	1993. gads
Sanktpēterburga	12,9	7,20
Vīborga	3,37	1,60
Kaļiņingrada	3,9	3,61
Tallina	8,98	?
Rīga	8,3	2,08
Klaipēda	18,00	16,00
Ventspils	37,00	22,00

Tā aiziet tās pasaules godība

Krievijas armija vēl uz Latvijas zemes. Valda Alberta foto.

Tik tiešām, 1. jūnijs izrādījās zīmīga diena. Par laimi, Liepājā nelija lietus un pat reizēm uzspīdēja saule.

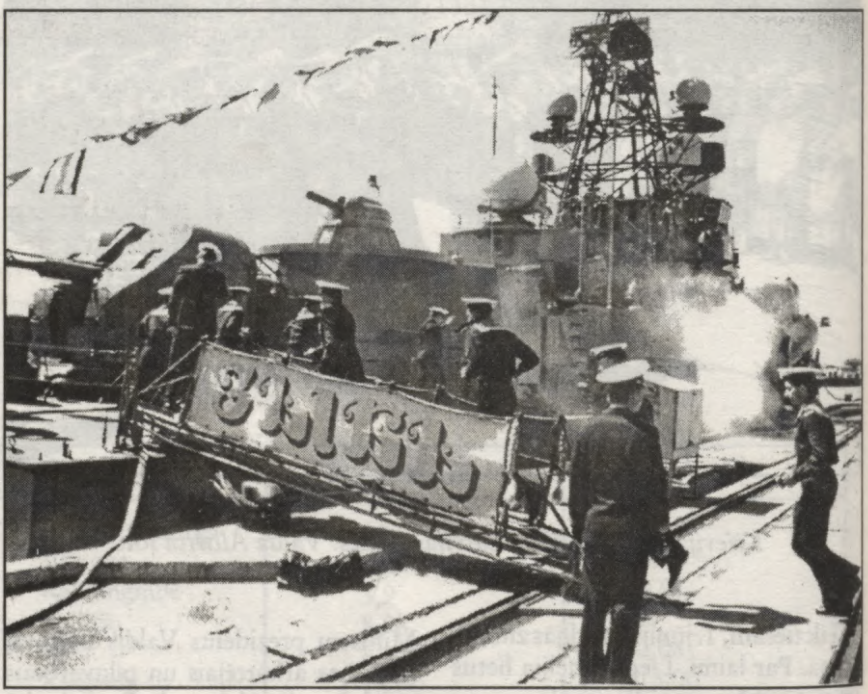
Ap pusdienas laiku sākās svinīga ceremonija, kurā piedalījās Latvijas Ministru prezidents Valdis Birkavs, Krievijas ārkārtējais un pilnvarotais sūtnis Latvijā Aleksandrs Raņņihs, kā arī citas augstākas un drusku zemākas amatpersonas.

Šajā brīdī A. Raņņihs pat atļāvās nedaudz padižoties: «Mēs vienmēr esam uzticīgi noteiktajiem termiņiem. Apsolījām, ka pēdējo karakuģi no Liepājas izvedīsim 1. jūnijā, un to arī precīzi izpildām.»

Savukārt Valdis Birkavs sacīja: «Šis tiešām ir nozīmīgs brīdis. Liepāja kļuvusi brīva no Krievijas karakuģiem. Tomēr turpmāk būs daudz jānopūlas, jo osta ir piedrazota un piesārņota. Bet to mēs visu iztīrīsim. Pats galvenais, ka karaspēka izvešana sākusies. Tātad Krievijas flote aizgājusi, un es esmu pārliecināts, ka arī visa pārējā armija aizies noteiktajā termiņā.»

Bez tam vēl A. Raņņihs piebilda: «Savā laikā Pēteris Pirmais izcirta logu uz Eiropu. Bet ar to viņš domāja tirdzniecības attīstību. Arī mēs ceram, ka ar armijas aiziešanu Liepājas ostā sāksies rosīga tirdzniecība un tā dos iespēju Latvijai kļūt bagātākai, kā arī zināmu labumu gūs Krievija.»

Tā svinīgā ceremonijā no Liepājas Ziemas ostas tika aizvadīti trīs pēdējie Krievijas kara flotes raķešķuģi. Vēl šajā pilsētā palika 57 Krievijas flotes militārpersonas, lai tuvākā mēneša laikā pabeigtu flotes īpašuma izvešanu.



Un tagad steigšus jāatstāj šī zeme! Valda Alberta foto.

Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja: «Krievu armija Liepājas ostai ir atstājusi krietnu mantojumu — nogrimušus un pusnogrimušus kuģus!»

Pēc Krievijas Baltijas kara flotes komandiera Vladimira Jegorova uzrunas jūrnieku ierindai, pēc Krievijas sūtņa un Latvijas premjerministra īsajām uzrunām, skanot Krievijas himnai, tika nolaists Krievijas karogs. Kad atskaņoja mūsu valsts himnu, mastā uzvijās Latvijas karogs.

Klātesošie visai atšķirīgi uzņēma krievu jūrnieku aizbraukšanu: pilsētas tēvi apsveica viens otru, bet daudzie kara veterāni, jūrnieku ģimeņu locekļi un vienkārši interesenti sniedza aizbraucošajiem ziedus un māja ar lakatiņiem. Savukārt kāda veca māmiņa no sirds apraudājās. Grūti pateikt, ko viņa tajā brīdi izjuta.

Kurš tās dienas vakarā noskatījās «Panorāmas» raidījumu, redzēja viļņos šūpojamies jūrnieku galvassegu. Tikai neizdevās uzzināt, kam tā piederējusi. Bet varbūt cepure ūdenī tika iemesta ar nolūku? Ne velti raidījuma diktors sacīja, ka sīknauda jūrā neesot mesta, kas nozīmētu vēlreizēju atgriešanos. Varbūt naudas vietā tika izmantota cepure?

Atgādināsim, ka savulaik jūras bāzē Liepājā dienējuši ap 7800 bijušās PSRS kara flotes jūrnieku un bijis ap 300 peldošo vienību. Septiņdesmito gadu sākumā, kad tika pieņemts lēmums, ka visas Liepājas ostas jānodod militārajām organizācijām, kara iestādes aizņēma ap trešdaļu pilsētas.

Preses konferencē Baltijas jūras kara flotes pavēlnieks admirālis Vladimirs Jegorovs pastāstīja, ka viņi lūgs

Latvijas valdību vēl uz vienu mēnesi pagarināt līdz šim pastāvošo samērā brīvo Krievijas karakuģu iebraukšanas kārtību, bet pēc šī termiņa — tiks ievērota starptautiskā kārtība, kas paredz, ka karakuģu iebraukšana jāpiesaka 30 dienas iepriekš.

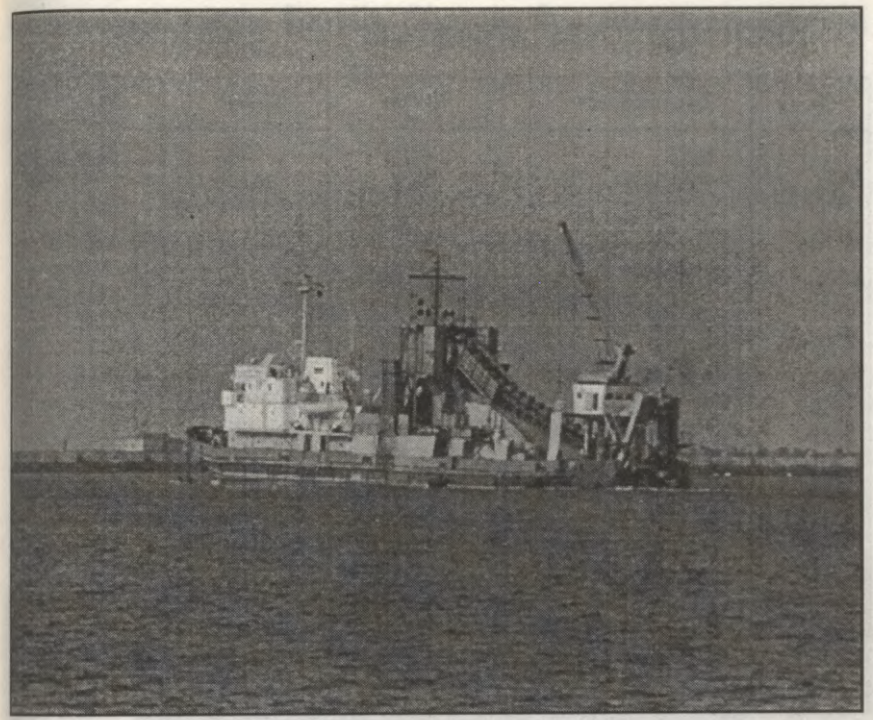
Kā žurnālisti uzzināja, tad Ziemas osta, no kurienes devās prom kuģi, tikšot nodota komercstruktūrām. Starp citu — Liepājā ir arī Latvijas Jūras spēku galvenā bāzēšanās vieta un tāpēc tai piešķirtas trīs piestātnes Kara ostā un Pilsētas kanālā. Pārējā teritorija — Brīvosta, Ziemas osta un Kara osta — pakāpeniski tiks pārveidota par tirdzniecības ostām.

Un, lūk, ko sacīja Latvijas JS komandieris Gaidis Zeibots:

«Ja šo dienu salīdzina ar vienu no Krievijas armijas izvešanas posmiem, tad tā ir pavisam nenozīmīga. Bet ja to vērtē ka vēsturisku notikumu, tad var uzskatīt, ka tā ir neliela daļa no otrā pasaules kara seku likvidācijas.

Tātad Krievijas jūras kara flotes kuģu aizbraukšana no Liepājas it kā nebija nekas sevišķs. Tomēr tas bija nepieciešams iekšējo politisko apsvērumu dēļ. Starp citu — šo aizbraukšanu parādīja arī Krievijas centrālā televīzija. Vai Krievija no šīs procedūras kaut ko ieguva, tik tiešām nezinu... Toties Latvija no šī pasākuma ieguva

Tā izskatās krievu armijas atstātais mantojums.



Salīdzinoši nesen Liepājas ostā varēja sākties aktīvs saimnieciskais darbs. Valda Alberta foto.

daudz, jo kļuva saprotams, ka Krievijas augstas militārpersonas piekrīt armijas izvešanai no Latvijas. Tas lieku reizi pierāda, ka arī krievu cilvēkiem, kas te paliek, jādzīvo un jāintegrējas mūsu sabiedrībā.»

Un visbeidzot kāda ne visai patīkama epizode.

Kad ceremonija gandrīz bija beigusies, pie ģenerālleitnanta Majorova piegāja kāds gara auguma cilvēks un sacīja, ka esot Žirinovska pārstāvis Latvijā. Viņš uzsvēra, ka jau pēc diviem gadiem Krievijas karaspēks atgriezīšoties, un tad ģenerālleitnants Majorovs būšot viens no pirmajiem, kuru sodīšot.

Laikam šajā reizē vajadzēs atgādināt parunu, ka kaķa lāsti debesīs nekāpj.

Egīls Kocers

Kravu apgrozījums Latvijas ostās 1994. gadā (tūkst.t.)

Nr. p.k.	Kravas nosaukums	Nosūtīts	Saņemts	Pavisam
1.	Nafta	12685,3	–	12685,3
2.	Naftas produkti	6840,7	280,4	7121,1
3.	Ķīmiskās (šķidrās)	1867,9	1,1	1869,0
4.	Ķīmiskās (sausās)	4035,8	0,3	4036,1
5.	Dažādi metāli	2859,4	9,3	2868,7
6.	Ferrokausējumi	301,5	–	301,5
7.	Metāllūžņi	122,1	–	122,1
8.	Rūda	33,0	33,5	66,5
9.	Mašīnas un iekārtas	75,8	93,0	168,8
10.	Akmeņogles	643,5	–	643,5
11.	Celtniecības materiāli	244,7	28,2	272,9
12.	Kokvilna	278,9	–	278,9
13.	Konteineri	364,8	675,6	1040,4
14.	Kokmateriāli	2388,0	–	2388,0
15.	Ātri bojājošās kravas	–	210,8	210,8
16.	Zivis	–	89,1	89,1
17.	Cukurs	–	131,2	131,2
18.	Labība, labības produkti	26,3	213,2	239,5
19.	Pārējās	273,4	166,1	439,5
Kopā:		33041,1	1931,8	34972,9

Kravu apgrozījuma salīdzinājums par kravu veidiem Latvijas ostās 1993. un 1994. gadā (tūkst.t.)

Nr. pk	Kravas nosaukums	1993.g.	1994.g.	% salīdz. ar 1993.g.
1.	Nafta	10277,0	12685,3	123
2.	Naftas produkti	6468,9	7121,1	110
3.	Ķīmiskās kravas	4360,0	5905,0	135
4.	Dažādi metāli	1950,1	2868,7	147
5.	Metāllūžņi	62,4	122,1	195
6.	Rūda	37,3	66,5	178
7.	Mašīnas un iekārtas	103.4	168,8	163
8.	Akmeņogles	940,8	643,5	68
9.	Celtniecības materiāli	307,8	272,9	89
10.	Kokvilna	157,5	278,9	176
11.	Konteineri	680,5	1040,4	153
12.	Kokmateriāli	680,5	2388,0	269
13.	Ātri bojājošās kravas	886,4	210,8	192
14.	Zivis	109,6	89,1	344
15.	Cukurs	25,9	131,2	46
16.	Labība, labības produkti	285,5	239,5	45
17.	Pārējās kravas	526,9	439,5	103
Kopā:		27605,0	34972,9	126,7

Pamatu pamatā — flotes atjaunošana

Tālbraucējs kapteinis Imants Vikmanis.

1994. gada vidū Latvijas Kuģniecība (LK) vēl ir valsts uzņēmums, kurā zem Latvijas karoga brauc 74 kuģi. Summārā visu kuģu kravnesība jeb dedveits ir apmēram 890 000 tonnu. LK ir 35 tankkuģi, septiņi no tiem ar visaugstāko ledus klasi, kas var strādāt Galējos Ziemeļos praktiski jebkurā gadalaikā. Daļa no mūsu tankkuģiem ir piemēroti ķīmisko kravu pārvadāšanai.

Tieši tankkuģu flote ir tā, kura dod vairāk par 60% no Kuģniecības peļņas. Tankkuģu flotes vidējais vecums

ir 16,5 gadi.

Otrs nozīmīgākais LK flotes veids ir refrižeratorkuģi — pavisam 24 saldētājkuģi. To vidējais vecums ir 14,6 gadi. Visi no tiem ir piemēroti ātri bojājošos kravu (banāni, citrusaugļi, vīnogas) pārvadāšanai. Savās tilpnēs šie kuģi var turēt kravu temperatūrā ar precizitāti līdz ±0,1°C no +13°C līdz –21°C, kā arī apgādāt ar vajadzīgo skābekļa un ozona daudzumu. Visus LK refrižeratorkuģus var sadalīt četrās grupās kuģu kravnesības jeb sumārās kuģu tilpņu kubatūras ziņā.

Vislielākajiem no tiem (vēl samērā jauniem, Dānijā būvētiem) trim kuģiem — tā ir lielāka par 10 000 m^3, vismazākajiem, tagad jau varētu teikt, savu laiku nokalpojušajiem diviem "Rubeņes" tipa kuģiem, tā ir tikai 5300 m^3.

Ļoti žēl, bet 1993. gadā sava vecuma dēļ bija jānoraksta divi Anglijā būvētie saldētājkuģi — "Kuldīga" un "Kandava", kurus angļi izmantoja ne tikai kravas, bet arī pasažieru pārvadāšanai. Uz tiem bija pasažieru kajītes, saloni, ēdamzāles, bāri, kas atbilda vismodernākajām pasažieru kuģu prasībām. Bet visam savs laiks...

LK skaitliski vismazākā ir sauskravas kuģu flote — tikai 15 kuģi. Daļa no tiem ir ro–ro tipa kuģi (rolkeri), citi piemēroti kā ģenerālo kravu, tā arī konteineru parvadājumiem. Atšķirībā no mūsu tankkuģiem un refrižeratorkuģiem, kas strādā visos pasaules ūdeņos, sauskravas kuģi galvenokārt apkalpo noteiktas kuģu līnijas starp Latviju un Rietumeiropu, kā arī starp Rietumeiropas ostām. Ar nožēlu jāsecina, ka arī sauskravas kuģu flote nav jauna — to vidējais vecums ir jau 19 gadi.

Jāteic, ka tieši tas, ka mums ir dažādi kuģi (tankkuģi, refrižeratorkuģi, sauskravas kuģi), vienmēr ir devis un arī dod iespēju Latvijas Kuģniecībai stabili turēties pasaules rēdereju skaitā peļņas ziņā. Jo, ja, piemēram, ir slikts refrižeratorkuģu kravu tirgus, kā tas ir patlaban, tad labāks stāvoklis ir šķidro un ģenerālo kravu vai konteineru pārvadājumos, jo tā jau nekad nav bijis, ka frakta cenas ir zemas visos kravu pārvadājumu veidos.

Ar pilnīgu atbildību varu teikt, ka mūsu kuģu flote, īpaši — tankkuģi, uz kuriem nobraucu apmēram 15 gadus, un refrižeratorkuģi, uz kuriem pabiju pēdējos 14 gadus, ir plaši pazīstama un atzīta visas pasaules jūrniecības aprindās. Visi tie mūsu kuģi, kurus pastāvīgi fraktē ārzemju kompānijas, ir apdrošināti pret dažādiem riska momentiem — sākot ar atbildību pret trešajām personām, kā arī pret kuģu tehniskajām avārijām un pilnīgu bojāeju. Ja tas tā nebūtu, tad LK kuģiem pasaules frakta tirgū nebūtu ko darīt, jo neviens sevi cienošs kuģu fraktētājs šādu neapdrošinātu kuģi nenomātu. Apdrošināšanas izdevumi, protams, ir ļoti lieli, bet citas izejas mums nav, un domājams, ka tuvākajos gadu desmitos arī nebūs.

Ja runājam par kuģu tehnisko reģistru, jāteic, ka vairākums LK kuģu vēl strādā ar bijušās PSRS Reģistra dokumentiem, protams, attiecīgi tos atjaunojot. Patlaban jau daļa no mūsu tankkuģiem ir pārgājusi angļu klasifikācijas reģistra *Lloyds* paspārnē. Savukārt daļa no refrižeratorkuģiem strādā norvēģu tehniskās uzraudzības *de Norske Veritas* paspārnē. Mūsu nodoms ir šāds — sakarā ar samērā

augstiem izdevumiem krievu reģistram un ne visai labo slavu pasaules tirgū pamazām pārvest visus kuģus zem iepriekš minētām un citām ārzemju tehniskās uzraudzības sabiedrībām.

Arī kuģu radionavigācijas iekārtu ziņā LK kuģi ir pasaules kuģošanas kompāniju pirmajā trīsdesmitniekā.

LK flotes galvenā problēma — jaunu kuģu iegādāšanās nepieciešamība, jo katru gadu jānoraksta "naglās" ne mazāk par trim kuģiem. Bet kur ņemt naudu jauno iegādei?

Pašreiz pasaulē vidēja izmēra tankkuģu cena ir apmēram 30 miljoni ASV dolāru, refrižeratorkuģu — ne mazāka par 25 miljoniem ASV dolāru. Kur ņemt tos 90–110 miljonu dolāru gadā? Kā ar šo jautājumu tiek galā kuģu īpašnieki citur pasaulē? Ir zināmi vairāki veidi, kā saglabāt un paplašināt savu floti. Tie varētu būt un ir šādi:

1. Valsts dotācijas kuģniecības uzņēmumiem. (Mums tas izpaliek vismaz pagaidām.)

2. Iegādājoties jaunus kuģus, ieķīlāt daļu no jau esošajiem kuģiem un saņemt no ārzemju bankām kredītus. (To mēs arī darām.)

3. Piesaistīt privāto kapitālu, pārdodot daļu no kuģniecības akcijām. (Ja

Latvijas valsts prezidents Guntis Ulmanis apmeklē Latvijas Kuģniecības rolkerkuģi «Inženieris Kreilis». Valda Alberta foto.

kuģniecība ir akciju sabiedrība.)

Iespējams, ka tai laikā, kad gadagrāmatā lasīsiet šo rakstu, LK jau būs akciju sabiedrība.

Latvijas Kuģniecība ir daudzu kopuzņēmumu, reģistrētu ārzemēs un arī Latvijā, dalībniece. Tas nozīmē, ka mūsu intereses ir pārstāvētas ārzemēs reģistrētos kuģošanas uzņēmumos. Piemēram, kā tas ir Kiprā, kur LK ir kopuzņēmums ar *Columbia Shipmanagement Co — Latmar Columbia Cyprus Ltd.* — 16 tankkuģi, kuri nes dažādu valstu karogus.

Līdz šā gada beigām ceram pilnībā pabeigt LK pārvaldes kompjuterizāciju. Tas nozīmē striktu visu Kuģniecības ienākumu un izdevumu uzskaiti, naudas līdzekļu virzību, visu materiālo vērtību un citu izejvielu, tostarp — degvielas uzskaiti. Katru dienu mums līdz dolāram būs zināmi mūsu kreditori un debitori, cik un kas ir bankās, ar kurām mēs strādājam. Protams, tas viss ir arī šodien, bet ne tāda līmenī, kas atbilstu pasaules standartiem un kādu mēs vēlamies. Tas radīs subjektīvisma un arī pārvaldes aparāta samazināšanu.

LK ir savas pārstāvniecības Londonā, Kiprā, Beniluksa valstīs un citur. Tur ne tikai mūsu cilvēki strādā, bet arī iegūst tik nepieciešamās starptautiskās jūrniecības un biznesa zināšanas, kuras vēlāk varēsim izmantot arī Kuģniecībā Latvijā. Šādas kompānijas ir ļoti vērtīgas tai ziņā, ka, strādājot Rīgā, pa telefonu vai telefaksu dažu minūšu laikā varam iegūt nepieciešamās ziņas, datus un konsultācijas starptautiskajā jūras likumdošanā, frakta tirgū, finansu ekonomikas un visās citās nepieciešamajās jomās.

LK flotē patlaban strādā apmēram (apmēram tādēļ, ka šis skaitlis visu laiku mainās) 4150 jūrnieku, no kuriem 1890 ir komandējošais sastāvs un 2260 ir ierindas sastāvs. Krastā nodarbināti ap 1000 darbinieku. Tā kā LK ir ap 175 apkalpēm (lai nodrošinātu apkalpju maiņu vidēji katrus 4–5 mēnešus), tad mums ir 175 kapteiņi, vecākie stūrmaņi, vecākie mehāniķi un citi komandējošā sastāva jūrnieki. Latvijā no viņiem nedzīvo apmēram viena sestā daļa. Kapteiņu un vecāko mehāniķu gan tikai apmēram viena desmitā daļa.

Gandrīz visi no viņiem ir augstas klases speciālisti, kuri savu darba karjeru sākuši uz Latvijas Jūras kuģniecības kuģiem. Ja runājam par ierindas sastāva jūrniekiem, tad viņu vidū ārzemēs dzīvojošo vairāk nav. Kādreiz uz LK kuģiem bija tikai 5–6% latviešu. Šodien, esmu pārliecināts, šis skaitlis jau ir trīskāršojies, tas nemitīgi aug.

Mēs ļoti lielas cerības liekam uz mūsu Jūras akadēmiju, kuras pirmo izlaidumu pieredzējām 1994. gada vasarā.

Esmu stingri pārliecināts, ka Latvijas Kuģniecība tādā vai citā īpašuma un pārvaldes formā pastavēs un dos Latvijas valstij lielus ienākumus un cilvēkiem darbu vēl ļoti ļoti ilgi.

Neaizmirsīsim, ka latviešu tauta ir ne tikai zemnieku, bet arī jūrnieku tauta.

Vēlu visiem jūrniekiem labu ceļa vēju un septiņas pēdas zem ķīļa!

Imants Vikmanis,
bijušais kuģa "Kuldīga" kapteinis

Jūrlietās veidojas veselīga filozofja

Saruna ar satiksmes ministru Andri Gūtmani

Satiksmes ministrs Andris Gūtmanis Ostu padomes sēdes laikā kopā ar Ministru prezidentu Māri Gaili. V. Alberta foto.

Ja esi savas valsts patriots, tad cieni Latvijas likumus!

— Par jūrniecības lietām domājot, man neviļus jātgriežas pie LATTELEKOM projekta, kas izraisīja tik plašu rezonansi Latvijas sabiedrībā. Redziet, kāpēc tauta tā nevēlas pieņemt šo projektu — tādēļ, ka radās paaudžu konflikts. Paaudžu konfliktu lūdzu nesaprast gados, bet cilvēku dzīves uztverē un domāšanā. Vieniem, kuri 50 gadus bija izolēti no Eiropas, radās savs mazvērtības kompleks. Un tagad 4 gadus dzīvojot neatkarīgā Latvijā, šie cilvēki paši sev iestāstīja, ka

visu zina, ka visās lietās ir kompetenti. Bet ir taču jāsaprot, ka mēs speram tikai pirmos soļus. Tādēļ Latvijas Jūrniecības savienībai es ļoti lieku pie sirds vadīt jūrlietas tā, lai šāda veida paaudžu konflikti neizceltos, lai laikus tiktu domāts par paaudžu nomaiņu. Gribam mēs vai nē, šis ir jauno laiks.

Dabiski, ka attīstītā tirgus sabiedrībā ir sīva konkurence, un mums, mazai tautai, ir jābūt gudriem, mums ir jāmācās un jāsaprot — mēs izdzīvosim, ja mūsu darbs būs kvalitatīvs. Pirmais,kas ir nepieciešams — ir jābūt tīrībai un kārtībai. Mums savs darbs ir jāpadara! Pēdējie traģiskie notikumi Baltijas jūrā liecina, ka sliktais pielīp ātrāk nekā labais. Gan jau kaut kā... Bet «Estonia» jau ir dziļi dzelmē.

Mums ir jābūt stipriem un mēs nedrīkstam sirgt ar mazvērtības kompleksu. Latvijai tagad ir savs Jūras kodekss. Un mēs sākam raudzīties — vai mēs to ievērojam? Un, ja mēs esam savas valsts patrioti, mums tie likumi ir jāpilda.

Nevienam nav noslēpums, ka Latvija ir pazaudējusi kravas. Uz Rīgas ostu tās nenāk. Man gan visu laiku atbiecīgās amatpersonas stāsta, ka viss esot kārtībā. Bet es esmu nopietni uztraucies, es intensīvi domāju — kāpēc mēs tās kravas esam pazaudējuši? Un es domāju, ka tur «apakšā» nav nekāda politika. **Mums ir jāatzīst, ka par ostu pakalpojumiem mēs gribam lielu naudu, bet pretī dodam zemu klientu apkalpošanas kvalitāti, un — galvenais — Rīgas ostā kravas nejūtas droši. Nav drošības, tādēļ savu preci te neviens nesūtīs!**

No otras puses, man patīk, ka jūrniecības sabiedrībā sāk veidoties normāla gaisotne. Ka jūrniekiem vairs nav svarīgi — ir vai nav konkrēta ministrija. Svarīgi, ka tiek koordinēts darbs, ka Satiksmes ministrija vēlas kārtību. Jā, mums ir zināšanu un līdzekļu trūkums, bet mums ir normāla gaisotne produktīvam darbam.

Protams, mēs bažījāmies, kā zvejnieki paši un kā sabiedrība kopumā uzņems to, ka zivsaimniecība pāriet Zemkopības ministrijas pakļautībā. Jo mēs labi zinām, ka tāda nozares stumdīšana un grūstīšana no vienas ministrijas otrā ir ļoti nevēlama. Dabiski, ka zvejniecībā pats laiks liek mainīt struktūru. No tās skaļi daudzinātās makroekonomikas mums ir jāpāriet uz konkrēto ekonomiku. Konkrētu ekonomiku — konkrētā vietā! Vai tā ir Kolka vai Mērsrags, Pāvilosta vai Ainaži — tur ir jābūt kopā pašvaldībai ar zemi un jūru, ar vīriem, sievām un bērniem, viņi paši vislabāk redz, kas konkrētā brīdī visvairāk attīstāms. Tā ir reģionālā attīstība, tādēļ šai «horizontālajai» sadarbībai ir ļoti liela nozīme.

Piekraste ir jāatdzīvina, un kamēr es būšu ministrs, stingri raudzīšos, lai būtu šī decentralizācija, lai būtu piekrastes attīstība, stingri ievērojot valsts lietas. Lai katrs pagasts nesaliktu augstus nodokļus, neizdotu savus zvejniecības noteikumus. Lai būtu drošība un viss darbs būtu pakļauts piekrastes atdzimšanai.

Latvijas Kuģniecība pārtaps valsts akciju sabiedrībā

— Nule kā aizritēja mūsu kārtējā pirmdienas apspriede, kurā es tieši runāju par mūs lielo valsts uzņēmumu privatizācijas gaitu. Lielas pārmaiņas ir jau skārušas «Latvijas aviolīnijas», «Latvijas dzelzceļu», ir plaša polemika par LATTELEKOM. Ir privatizācijas plusi

un mīnusi — tas viss ir jāizvērtē.

Latvijas Kuģniecība pēc «Latvijas dzelzceļa» ir mūsu nozarē otrs lielākais nodokļu maksātājs, un arī šo uzņēmumu gaida lielas reformas. Satiksmes ministrija uzskata, ka ir jāiet uz flotes modernizāciju, ir jāpiesaista investīcijas, jādomā par to, kas notiks ar floti pēc 5 un 10 gadiem. Ja neko nedarīsim, sekas būs dramatiskas. Es personīgi esmu gatavs, lai Latvijas Kuģniecība ietu uz pārvaldes maiņu ar daļēju privatizāciju. Ir jāizsver — kā labāk to darīt — nodot Latvijas Kuģniecību vispirms Valsts īpašuma fondam un tad no tā tālāk Privatizācijas aģentūrai, vai Satiksmes ministrijai uzreiz nodot Kuģniecību Privatizācijas aģentūrā. Tādā gadījumā Satiksmes ministrija uzreiz veido ekspertu grupu, kas raugās, kā labāk vadīt šo procesu. Es personīgi uzskatu, ka Satiksmes ministrijai jāstrādā kopā ar Finansu, Tieslietu un Ekonomikas ministrijām, jānodod Kuģniecība Privatizācijas aģentūrai bez tā trešā etapa.

Pirmais etaps visai privatizācijas lietai ir pareizs audits — precīza Latvijas Kuģniecības vērtības novērtēšana. Kad mēs taisām auditu, ir divas iespējas: viena, kurā ir ieinteresēts pircējs, otra — kurā ir ieinteresēts pārdevējs. Mūsu galvenais uzdevums — atrast auditu, kas šo novērtējumu izdara valsts interesēs.

Otrkārt, mums ir jānovērtē Latvijas Kuģniecības loma. Tā ir viena no lielākajām kuģniecībām Eiropā. Gatavojot šo Latvijas Kuģniecības privatizāciju, mums jāraugās plašāk — kas notiek Latvijas ostās, kas notiek valsts kuģu remonta rūpnīcās, kur var būvēt arī mazākus kuģus! Kas notiek Latvijas Jūras akadēmijā, cik speciālistu ik gadus šī augstskola ir spējīga sagatavot? Ir jālūko visa jūrniecības nozare kopumā — no kadru sagatavošanas līdz kuģu būvei.

Te būtu vērts atkal paraudzīties LATTELEKOM pieredzi. Es esmu lepns par šo privatizācijas projektu, jo mēs te pierādījām, ka neesam tik bagāti, lai pirktu lētas lietas. Mums ir jāuztaisa vismodernākā telekomunikāciju sistēma. Mēs to darām ne sev, bet bērniem un bērnubērniem, kas kalpos vismaz 30 gadu. Tā būs kvalitatīva sakaru sistēma, ar labiem tarifiem, un mēs to varēsim izmantot arī tranzītsakariem. Tāpat kā savu floti, savas ostas.

Man saka, Latvijas Kuģniecība ir laba, tās kuģi sekmīgi strādā visā pasaulē. Bet mēs prasām, lai šī peļņa no visas pasaules nonāktu šeit Latvijā, lai Kuģniecība pirmkārt pelnītu naudu savai valstj. Latvijas Kuģniecībā šīm lielajām pārmaiņām ir jānotiek, un es domāju, ka būtu ļoti labi, ja jūrniecības laikraksts aktīvi atspoguļotu šo privatizācijas procesu. Šai lietā ir jābūt veselīgai polemikai, sabiedrība šiem procesiem ir jāsagatavo.

Mums ir jāizmanto visas iespējas cilvēkus apmācīt ārzemēs, jo Hugo Legzdiņš varēja mācīties Francijā un kļūt par lielu vīru, mums šīs tradīcijas ir jāturpina

Par Latvijas Kuģniecības privatizāciju es izdevu pavēli jau maijā. Par uzņēmuma pārveidi valsts akciju sabiedrībā. Lai būtu a/s Padome kā likumdevējs, izpilddirekcija lēmumu izpildei. Ņemot vērā Latvijas Kuģniecības specifiku un to, ka šie jautājumu ir saistīti ar tirgus iekarošanu un daudziem meitas uzņēmumiem, pēc Kuģniecības direktora Avotiņa kunga lūguma tika uzlikts moratorijs a/s izveidošanai un Latvijas Kuģniecība izstrādāja savus priekšlikumus, kā tālāk iet uz privatizāciju. Moratorija laikā radās Valsts īpašuma fonds un Privatizācijas aģentūra, kas bezkaislīgi varētu veikt šo pārveides darbu. Tādēļ moratorijs Latvijas Kuģniecības reorganizēšanai ir noņemts, darba grupai ir jāpieņem lēmums

par privatizācijas ceļu. Ja šie darba tempi būs nepietiekami, esmu tiesīgs ar savu pavēli izveidot valsts akciju sabiedrību ar Padomi, ar valsts pilnvarnieku, kurš pārskata īpašumus. Es vēlos, lai šis process būtu demokrātisks un atklāts.

Dzelzceļš un ostas veido transporta koridoru

— «Latvijas dzelzceļš» pārveidojās par akciju sabiedrību pirms1994. gada sākumā, jo vajadzēja efektīvāk iekļauties Latvijas transporta koridorā. Padomes sastāvā aktīvi darbojas Aivars Lembergs, ko uzticības personas izvēlēja par Tranzīta kravu asociācijas prezidentu. Patiesi, Ventspils ir milzīgs tranzīta mezgls un Padome raugās, lai darbs sekmētos. Līdzīgi, kā mēs Latvijas Ostu padomē virzām ostu un visas jūrlietu nozares darbību.

To, ka ostās un uz dzelzceļa nepieciešama reorganizācija, mēs redzam visi. Liepājā, Rīgā un Ventspilī 3 līdz 5 gadus nevajadzētu celt neko lielu un grandiozu — ir jāsakārto jau esošās piestātnes un esošie sliežu ceļi. Liepājā uz ostu noteikti jāvada vairāk dzelzceļa sliežu. Pa šo laiku ir jāgatavo investīciju projekti jaunām būvēm.

Piemēram, ar lielu vērienu tiek būvēta Tallinas osta. Tur ir liels investīciju projekts. Un pamatā ir vecu vecā shēma — ir jāatrod kravu nosūtītāji, kuri gatavi te ieguldīt savu naudu. Tā bija Ventspilī, uzbūvēja ostu, kravas bija, un pilsēta augtin auga. Gudra un pārdomāta politika. Tādēļ vēlreiz uzsveru — transporta koridoram jābūt drošam. Ir jābūt pasažieru un kravu drošībai! Zem galda nevar risināt tarifu un drošības jautājumus. Liekam visas kārtis galdā un — pie darba!

Vēl samezglojums mūsu ostā ir kontrabandas plūsma. Vispirms nāk informācija, tad — krava. Bet informācijai ir jābūt kravas īpašniekam, nevis kontrabandistam. Tādēļ ir ļoti nepieciešams visu kravu tīklu kompjuterizēt, lai nekas nevarētu pazust. Ir jāveido integrētās informācijas sistēma, jo es neticu, ka mēs ar konvojiem un kravu uzraugiem tās nosargāsim. To varēs izdarīt tikai ar kārtību, tādēļ kravas nedrīkst ilgi kavēties uz robežām, tām jāseko ar jaunāko, kas ir automātikā, kompjūtertehnikā.

Mēs neesam tik vārgi, kā domājam

—Satiksmes ministrija ir gatava koordinēt tos spēkus, kuri nepieciešami, lai glābtu cilvēkus transporta negadījumos— uz ceļa, dzelzceļa, jūrā. Te jābūt lietišķai sadarbībai ar Aizsardzības ministriju un starp transportnozarēm — aviāciju, jūrniecību un sakariem. Resursus nedrīkst sadrumstalot, ekstrēmā situācijā glābšanas darbos jāpiedalās visiem dienestiem. «Latvijas dzelzceļam», piemēram, ir ugunsdzēsības vilcieni, un, ja mēs tā paraugāmies, mēs nemaz neesam tik nabagi un vārgi, kā domājam, mēs tikai esam ļoti neorganizēti. Visas glābšanas lietas mēs arvien veidojam tā, it kā vēl būtu lielajā PSRS impērijā, kur dzelzceļš bija valsts valstī, līdzīgi aviācija utt. Spēki jāliek kopā, tie ir jākoordinē. Latvijas Ostu padome ir lēmusi par 300 000 ASV dolāru piešķiršanu glābšanas kuģa pirkšanai, nauda vēl jākrāj klāt. Ir Latvijā gan kuteri, kas varētu cilvēkus glābt, gan helikopteri, tikai spēki ir jāapvieno. Tagad viss ir atsevišķi — Jūras spēki par sevi, zemessargi — pa sevi. Bet mazas valsts iespējas ir visu sakārtot, un tam nav vajadzīgs daudz naudas, vispirms ir vajadzīga laba griba to visu izdarīt.

Laba griba ir vajadzīga visur, ja mēs jūrlietās gribam ievest tīrību, kārtību un drošību.

Anita Freiberga,
Gints Šīmanis

"Uz zemes, ūdenī un gaisā"

Uz dažiem jautājumiem atbild a/s "Baltijas transporta apdrošināšana" prezidents Andrejs Dandzbergs

– Dandzberga kungs, pēc izglītības jūs esat kuģa inženieris mehāniķis, visu laiku strādājis zvejniecības sistēmā, pāris gadus bijis jūrlietu ministrs, — kāpēc tagad esat izvēlējies darbību apdrošināšanas nozarē?

– Šāds jautājums var rasties tikai pirmajā acu uzmetienā. Mēs ejam uz tirgus ekonomiku, lai gan nebūt neesam to vēl izveidojuši un attīstījuši tā, kā tas tiek saprasts pasaulē. Lai šī sistēma darbotos visās jomās, jāpaiet vēl ilgam laikam un jāpaveic liels darbs. Jāpiezīmē, ka tirgus ekonomikas apstākļos pastāv klasiskais trīsstūris — ražotājs, banka, apdrošinātājs. Visi trīs strādā kopā un viens bez otra nemaz nevar iztikt. Visi trīs uzņemas

arī zināmu riska pakāpi. Jebkura ražošana, jebkura dzīves joma ir saistīta ar risku. Šeit ir darba sadalījums, katrs darbojas savā sfērā, bet saistībā ar abiem pārējiem. Protams, ka ražošanā ir tādi faktori, kuros nepalīdzēs ne banka, ne apdrošinātājs. Arī banka, izsniedzot kredītus, vienmēr, kaut vai nedaudz, tomēr riskē. Šeit apdrošinātājs ražotāja un bankas interesēs pilda divas funkcijas — pirmā ir ražotāja drošība gadījumā, ja kaut kas notiek ar viņa mantu. Viņš neizput, nebankrotē, viņam tiek atlīdzināti zaudējumi, viņš var iegādāties ražošanas līdzekļus un turpināt vai atsākt savu darbību. Otrkārt, drošība ir vajadzīga arī bankai, lai, dodot kredītus, tā būtu nodrošināta pret dažādiem negadījumiem, kādi varētu notikt ražotāja mantai. Tāpēc neapdrošinātus īpašumus banka kā ķīlu praktiski nepieņem. Apdrošināšanas funkcijas ir nesalīdzināmi plašākas nekā tas bija sociālisma laikā, jo arī bankas tagad apdrošina savus riskus, savu mantu. Jaunajos apstākļos bankas attīstījās ātrāk, tas arī saprotams, jo bija jānodrošina naudas aprite. Apdrošināšana tādā nozīmē, kā to saprot pasaulē, pie mums ir pilnīgi jauna lieta, tā tikai veidojas. Īpaši strauji tā attīstīsies, kad ekonomika sāks izkļūt no krīzes, daudzas pazīmes liecina, ka šis process drīz saksies. Tad arī ražotāji sāks nopietnāk domāt par savu drošību, gribēs ņemt lielākus kredītus, par savu drošību savukārt rūpēsies arī bankas.

Kā jūs jau minējāt, visu mūžu esmu nostrādājis ražošanā, pārzinu šos procesus, un kā apdrošinātājam man ir ļoti svarīgi izprast ražotāju. Tāpēc nekādas pretrunas šeit nav. Protams, nevar balstīties tikai uz iepriekšējo pieredzi, kā visiem, arī man šajos laikos ir jāmācas.

– Pastāstiet, lūdzu, par a/s "Baltijas transporta apdrošināšana" darbības virzieniem.

– Mūsu devīze ir "Uz zemes, ūdenī un gaisā". Kā jau izriet no a/s nosaukuma, pārsvarā mēs specializējamies transporta apdrošināšanā — apdrošinām automašīnas, lidmašīnas, kuģus. Arī kravas, tūristus pret nelaimes gadījumiem, apdrošinām civiltiesisko atbildību, tai skaitā pārdodam arī t.s. "zaļās kartes". Liels varētu būt mūsu ieguldījums bīstamo tranzīta kravu apdrošināšanā, bet šajā jautājumā diemžēl līdz galam nav sakārtota likumdošana. Strādājam arī pie jauniem pakalpojumu veidiem. Iespējams, ka ar laiku mēs pievērsīsimies šaurākai specializācijai, bet pašreiz jāiziet šis etaps. Turklāt uzskatu, ka mums jāspēj sniegt saviem klientiem pakalpojumi dažādās jomās. Ja klients pie mums apdrošina savu kuģi, tad parasti viņam ir apdrošināma arī kāda ēka, gan vieglais, gan smagais autotransports, viņš grib apdrošināt savus strādājošos pret nelaimes gadījumiem, apdrošināt savu civiltiesisko atbildību. Tātad tas ir vesels apdrošināšanas pakalpojumu komplekss, un savam klientam mums šie pakalpojumu veidi ir jāsniedz, lai cilvēkam nebūtu jātērē laiks un jāstaigā no iestādes uz iestādi.

– Cik ilgi darbojas "Baltijas transporta apdrošināšana"?

– Darbību uzsākām 1993. gada 1. novembrī, bet samērā ilgs laiks pagāja, kamēr izstrādājām savus noteikumus, dokumentus, tāpēc plašāk sākām strādāt tikai šī gada februārī. Nu

esam iestrādājušies, "ieskrējušies". Pašreiz Latvijā darbojas aptuveni trīsdesmit apdrošināšanas sabiedrību, un, apkopojot pusgada rādītājus procentuāli pēc apdrošinājumu apjoma, mēs esam piektajā vietā. Domāju, ka tik īsā laikā ir sasniegts labs rezultāts, bet mēs, protams, centīsimies, lai šie rādītāji kļūtu arvien labāki. Mēs jūtam, ka esam guvuši klientu uzticību, un nekādā gadījumā negribam to zaudēt. Mums jāstrādā ļoti korekti, mēs nedrīkstam pieļaut neko afēristisku, klienti jāapkalpo ātri, kvalificēti un iespējami finansiāli izdevīgi. Jau vairāki kuģu īpašnieki, kuri agrāk apdrošinājās dažādās Rietumu firmās, sāk izmantot mūsu a/s pakalpojumus. Protams, ir jāsaprot, — un es domāju, ka kuģu īpašnieki to saprot, — ka mēs varam uzņemties tikai tik lielu risku, kādu atļauj mūsu likumdošana. Mūsu a/s vēl pagaidām nav pārāk liela, tāpēc prāvu daļu riska mēs pārapdrošinām lielās, stabilās Rietumu apdrošināšanas sabiedrībās. Tas ir ļoti svarīgi klientiem, jo viņi var būt pilnīgi droši, ka ir kvalificēti apdrošināti un, ja atgadīsies kāda nelaime, naudu viņi saņems bez jebkādām problēmām. Būtiski ir arī tas, ka mūsu apdrošināšanas polises nerada nekādas šaubas bankām. Tas liecina par mūsu darbinieku kvalifikāciju. Ļoti svarīgs ir arī mūsu ekspertu darbs, gan novērtējot apdrošināmos objektus, gan rūpējoties par to drošību.

– Šeit, laikam, varētu atgādināt par jūsu a/s apdrošinātajām zemūdenēm. Par tām gan vairākkārt jau ir rakstīts presē, bet tomēr, — lūdzu, pāris teikumos par šo tēmu.

– Jā, mēs esam apdrošinājuši arī zemūdenes. Pie mums griezās kāda somu firma, kura gribēja zemūdenes ar velkoņa palīdzību no Latvijas ostām nogādāt Helsinkos, Kopenhāgenā un Londonā. Mūsu ekspertu prasības bija augstas, un to dēļ pat radās nelielas domstarpības un konfliktsituācijas ar minēto somu firmu. Toties tagad, kad zemūdenes jau labu laiku veiksmīgi ir sasniegušas savus galamērķus, somu firmas pārstāvji mums ir vairākkārt zvanījuši un izteikuši pateicību par kvalificēti veikto darbu, kā arī atzinuši, ka mūsu ekspertu prasības ir bijušas pilnīgi pamatotas. To apstiprina arī fakts, ka šī firma ir ievirzījusi sarunas par vēl divu zemūdeņu buksēšanu un apdrošināšanu mūsu akciju sabiedrība. Nedaudz izbrīnīti un patīkami pārsteigti mēs bijām, kad nesen pie mums griezās kāda Austrālijas firma ar priekšlikumu apdrošināt zemūdeni ceļā no Tālajiem Austrumiem uz Sidneju. Tas, protams, par kaut ko liecina, ka tikām meklēti tieši mēs. Neesam vēl devuši galīgo atbildi, jo šāds pasākums ir ļoti sarežģīts un riskants — attālums starp ostām ir lielāks par 5000 jūras jūdzēm, ceļā būtu jāpavada vairāk nekā mēnesi. Arī klientam mūsu pakalpojumi, protams, neizmaksātu lēti. Šādā pārbraucienā noteikti būtu jāpiedalās mūsu ekspertiem. Tātad jāizvērtē visi "par" un "pret". Tomēr varu droši apgalvot, ka mūsu eksperti ir pietiekami kvalificēti arī šādam darbam.

– Paldies par stāstījumu!

Andreju Dandzbergu uzklausīja
Agris Pilsums

Zvejniecība likuma ietvaros

1994. gada 2. augusts kļuva par nozīmīgu dienu Latvijas zivsaimniecības darbiniekiem: šajā dienā tika pabeigts darbs, ko savulaik sāka Zivsaimniecības ministrija un pēc tam turpināja Jūras lietu ministrija. Pārņēmis no šīm struktūrām stafeti, Zivsaimniecības departaments (vēl atrazdamies Satiksmes ministrijas ietvaros) beidzot izstrādāja zvejniecības likumu. Bet tā kā saskaņā ar Satversmes 81. pantu Saeimas atvaļinājuma laikā Ministru kabinetam ir tiesības pieņemt tikai noteikumus, kam ir likuma spēks, tad juridiskais akts, ko ar tik lielu nepacietību gaidīja zvejnieki, ieguva zvejniecības noteikumu nosaukumu.

Zivsaimniecības departamenta direktora vietnieks Normunds Riekstiņš. Valda Alberta foto.

— Izstrādājot zvejniecības noteikumus, mēs vēlējāmies dot precīzu pamatojumu visam, kas saistīts ar zvejniecību, — uzsvēra **Zivsaimniecības depar-tamenta direktora vietnieks Normunds Riekstiņš.**

— Mūsu uzdevums bija formulēt valsts institūciju, rūpniecības un dabas aizsardzības struktūru, pašvaldību, juridisko un fizisko personu tiesības un pienākumus, vispirms jau zvejas tiesības un šo tiesību izmantošanu. Zvejniecības noteikumos faktiski nav dotas nekādas norādes attiecībā uz pašu zveju, jo to regulē citi noteikumi — «Par rūpniecisko zveju LR teritoriālajos ūdeņos, ekonomiskajā zonā un Rīgas jūras līcī». Zvejniecības noteikumos ietverti tikai šā jautājuma tiesiskie aspekti.

Kādas novitātes ir zvejniecības noteikumos? Ļoti svarīgi, ka precizēts Civillikuma pants, kas paredz zemes īpašniekam tiesības zvejot tur, kur viņa zeme piekļaujas upei. Precizējuma būtība ir tāda, ka šīs tiesības ir izmantojamas tikai noteiktos apstākļos. Ja dabas aizsardzības vai citu apsvērumu dēļ zveja ir aizliegta, tiesības netiek realizētas.

Zvejniecības noteikumi regulē valsts attiecības ar ūdenstilpju īpašniekiem, pamatojoties uz to, ka ūdenstilpē atrodošies zivju resursi ir valsts īpašums (izņēmums ir gadījumi, kad ūdenstilpes tiek izmantotas akvakultūras attīstīšanai).

Noteikumi paredz, ka gadījumā, ja zvejas tiesības tiek realizētas izsolē, priekšroka dodama nevis firmām, kam zvejniecība ir tikai viens no darbības virzieniem, bet gan zvejniekiem, kam zvejniecība ir vienīgais iztikas avots.

Vēl viena principiāla novitāte: par zvejas tiesībām būs jāmaksā ne tikai individuālajiem zvejniekiem, bet arī lielajām saimniecībām, statūtsabiedrībām, kuras agrāk varēja zvejot bez maksas. Līdz šim maksu par zveju piekrastes ūdeņos un iekšējās ūdenstilpēs pēc saviem uzskatiem daudzviet noteica vietējās pašvaldības. Noteikumi vieš skaidrību un kārtību šajā jautājumā.

Vēl viens jaunums, kas pelnījis ievērību, ir tauvas joslas noteikšana. Tā ir josla gar ūdenstilpi, kas izmantojama zvejas, kuģošanas un ar tām saistītām vajadzībām. Ja privātā zeme piekļaujas ūdenstilpei, josla var piederēt zemes īpašniekam, taču tās izmantošanā pastāv daži ierobežojumi. Piemēram, zemes īpašniekam nav tiesību liegt zvejniekiem izkāpt tur krastā un izmantot joslu noteikumos paredzētajos gadījumos. Noteikts arī, kādām vajadzībām joslu drīkst izmantot pats zemes īpašnieks un kādām jābūt zvejnieku attiecībām ar citiem tauvas joslas lietotājiem.

Noteikts tauvas joslas platums. Gar privāto ūdeņu krastiem tas ir četri metri, gar publiskajiem ūdeņiem — desmit, gar jūras piekrasti — divdesmit. Lielākoties šis jautājums ir aktuāls attiecībā uz privātajām ūdenstilpēm, jo pie pašas jūras krasta privāto zemju tikpat kā nav.

Zvejniecības noteikumi regulē zivju resursu ekspluatāciju, saglabāšanu, pavairošanu un uzraudzību Latvijas Republikas iekšējās ūdenstilpēs, teritoriālajos ūdeņos un ekonomiskajā zonā, t.i., tur, kur Latvijai ir prioritālās tiesības izmantot zivju resursus.

Šis likumdošanas akts ne mazākajā mērā neskar okeāna zveju. Zveju atklātā okeānā regulē starptautiskie likumdošanas akti.

Un vēl viens aspekts, kas pelna ievē-

rību: zvejniecības noteikumi paredz izveidot Zivju fondu. Tā līdzekļus veidos soda naudas daļas par zivju resursiem nodarītiem zaudējumiem, maksa par licencēm, zvejas tiesību nomu utt., iespējams, arī — asignējumi no budžeta un labdarības ziedojumi. Fonda līdzekļus izmantos tikai un vienīgi zivju krājumu atjaunošanai, tiem nodarīto zaudējumu atlīdzināšanai, Latvijas zivju krājumu izpētei un aizsardzībai

M. Blūmentāle

Republikas īpašums

Uz viena lata monētas attēlots lasis. Tas ir ļoti simboliski, jo iekšējo ūsenstilpju, piekrastes ūdeņu un Latvijas ekonomiskās zonas zivju resursi ir viena no galvenajām mūsu valsts nacionālajām bagātībām.

Hidroelektrostaciju celtniecības vietu ekoloģiski nepārdomātas izvēles, intensīvas lauksaimniecības un rūpnieciskās darbības u.c. nelabvēlīgu faktoru ietekmē pēdējos gadu desmitos jūtami sarukuši tādu vērtīgu zivju kā laši, taimiņi, vimbas, nēģi, zandarti, plauži u.c. krājumi. Lai resursu samazināšanās nekļūtu neatgriezeniska, ar zivju krājumu atjaunošanu un papildināšanu Latvijā nodarbojas astoņas saimniecības — Tomes, Kārļu, Pelču, Salacas, Doles, Braslas, Ķeguma un Sērenes zivju audzētavas.

Zivju mākslīgajai pavairošanai Latvijā ir senas tradīcijas. Ir zināms, ka pirmie eksperimenti ar lašiem veikti jau 1885. gadā. Laikā no 1928. līdz 1932. gadam tika uzbūvētas un sekmīgi sāka darboties Tomes, Pelču un Kārļu zivju audzētavas, kas specializējās lašu pavairošanā. Krāslavas zivju audzētavā savukārt audzēja sīgu, līdaku un citu vērtīgo sugu zivju mazuļus.

Arī visām pēckara gados uzbūvētajām zivju audzētavām ir noteikta specializācija. Doles zivju audzētavas pamatprodukcija ir vimbu vienvasaras mazuļi. Sērenē audzē vimbu, zandartu un plaužu mazuļus, Ķegumā — zandartu vienvasaras mazuļus, bet 1994. gadā tur izaudzēja arī lašu smoltu pirmo izmēģinājuma partiju. Braslā audzē taimiņu mazuļus, kā arī nēģu un taimiņu kāpurus. Bet Tomes, Kārļu un Pelču pamatprodukcija joprojām ir laši, tos audzē arī Salacā.

Zivju krājumu ataudzēšanā Latvija ieņem 3-4 vietu Eiropā. Šīs nozares sekmīgā darbība nodrošina zvejniekiem piekrastes zonā un iekšējās ūdenstilpēs prāvus un stabilus lomus. Īpaši ieprieciena panākumi tradicionālajā «žanrā» — lašu pavairošanā, kas ik gadus Latvijai nodrošina šo vērtīgo zivju ieguves kvotu 450 tonnu līmenī. Tāpēc arī mūsu tirgos un veikalos plaukti ir pilni ar vērtīgo zivju izstrādājumiem.

Pēdējos gados ūdenstilpēs izlaisto zandartu, vimbu, taimiņu u.c. zivju mazuļu apjoms ik gadus nodrošina aptuveni 150 tonnu papildu nozveju. Sakaņā ar Zivsaimniecības institūta noteikumiem līdz 2000. gadam Latvijas ūdenstilpēs paredzēts ielaist 700 tūkstošus lašu smoltu, 120 tūkstošus taimiņu smoltu, 2,5 miljonus taimiņu kāpuru, 5 līdz 7 miljonus nēģu kāpuru, 2 līdz 3 miljonus vimbu vienvasaras mazuļu, 1,5 miljo-

nus plaužu mazuļu, 2 līdz 3 miljonus zandartu mazuļu. Perspektīvā iecerēts pavairot tādas retas un vērtīgas zivis kā samus, salates, strautu foreles, kā arī vēžus.

Lai gan zivju audzēšana nedod tūlītēju peļņu, tai ir milzīga saimnieciska, ekonomiska un daļēji arī politiska nozīme. Bez jau minētā zivju pavairošana dod iespēju:

— saņemt no starptautiskajām organizācijām samērā lielu lašu ieguves kvotu, jo zivju krājumu papildināšana tiek uzskatīta par ļoti būtisku kritēriju;

— daļu kvotas apmainīt pret tiesībām zvejot zivis citu valstu ekonomiskajā zonā, kam arī ir ārkārtīgi svarīga nozīme Latvijas zivju rūpniecības attīstīšanā;

— ar laiku vērtīgo zivju sēklas materiālu eksportēt uz Austrumiem un Rietumiem;

— celt Latvijas prestižu zivsaimniecības jomā.

Zivsaimniecības departaments, kura pārziņā atrodas zivju audzēšanas nozare, izstrādājis zivsaimniecības attīstības kopējo koncepciju, kā arī ekonomiski pamatotas programmas pusgadam, gadam, pieciem gadiem, laika posmam līdz 2000. gadam, iezīmējot konkrētus darbības virzienus likumdošanā, kapitālieguldījumu, zinātniskās pētniecības, starptautiskās politikas u.c. jomās. Iespējams, ka, lielā mērā pateicoties šai darbībai, pat pašā ekonomiskās krīzes tumšākajā posmā, kad pārtrauca darboties koncerni, neviena zivju audzētava pat uz īsu brīdi neapstādināja darbu.

M. Blūmentāle

Valda Alberta foto.

Likums par ostām

Pirmā nodaļa
Vispārīgie noteikumi

1. pants. Likuma darbība

Šis likums reglamentē ostu darbības principus un pārvaldes kārtību, kā arī kuģošanas drošību ostā.

2. pants. Ostas jēdziens

Osta ir ar robežām noteikta Latvijas Republikas sauszemes teritorijas daļa, ieskaitot mākslīgi izveidotos uzbērumus, un iekšējo ūdeņu daļa, ieskaitot iekšējos un ārējos reidus un kuģuceļus ostas pieejā, kas iekārtoti kuģu un pasažieru apkalpošanai, kravas, transporta un ekspedīciju operāciju veikšanai un citai ar kuģošanu saistītai saimnieciskai darbībai. Ostu izmantošanu aizsardzības vajadzībām reglamentē Ministru kabineta noteikumi un attiecīgās ostas noteikumi.

3. pants. Ostas robežu noteikšana

Ostas robežas, iekļaujot tajās arī teritorijas, kuras, ņemot vērā ģeogrāfisko stāvokli, varētu izmantot ostas perspektīvajai attīstībai, nosaka Ministru kabinets pēc attiecīgās pašvaldības un ostas pārvaldes ieteikuma.

4. pants. Nekustamais īpašums ostā

(1) Ostas teritorijas sauszemes daļa (turpmāk — ostas zeme) var būt valsts, pašvaldības vai citas juridiskās vai fiziskās personas īpašums.

(2) Ostas iekšējo ūdeņu daļa (turpmāk — akvatorija) ir valsts īpašums.

(3) Valsts zemi un akvatoriju nodod valdījumā attiecīgās ostas pārvaldei ar Satiksmes ministrijas lēmumu, bet pašvaldības zemi — ar attiecīgās pilsētas domes vai pagasta padomes lēmumu.

(4) Ostas kopējās hidrotehniskās būves (moli, straumes regulēšanas dambji, viļņlauži, krasta nostiprinājumi), piestātnes, kuģuceļi, peldošās navigācijas iekārtas un ierīces Rīgas, Liepājas un Ventspils ostās ir valsts vai pašvaldības īpašums. Tas ir attiecīgās ostas pārvaldes valdījumā. Citās ostās kopējās hidrotehniskās būves var būt arī citu juridisko vai fizisko personu īpašums.

(5) Ostas pārvalde valstij vai pašvaldībai piederošo zemi var izīrēt vai iznomāt, vai apgrūtināt to ar servitūtiem ēku un būvju, virszemes un pazemes komunikāciju celtniecībai vai citas saimnieciskās darbības veikšanai, it sevišķi attiecībā uz lietojuma vai būvlietojuma tiesībām. Ostas pārvalde tajā pašā nolūkā var izīrēt vai iznomāt arī tās labā nodibinātos servitūtus uz citām juridiskajām vai fiziskajām personām piederošo ostas zemi. Ostu

pārvalde šajos darījumos rīkojas zemes īpašnieku vārdā.

(6) Ostas zemes nomas un īres līgumu, ka arī ostas pārvaldei vai ar ostas pārvaldes starpniecību citām juridiskajām vai fiziskajām personām nodibināto servitūtu tiesību termiņš nedrīkst pārsniegt 30 gadus, izņemot gadījumu, ja ostā plānoto un plānotajā termiņā ieguldīto investīciju apjoms pārsniedz 50 miljonus latu un ja katrs šāds līgums vai servitūts iepriekš akceptēts Latvijas Ostu padomē.

(7) Ostas pārvaldei ir tiesības citām juridiskajām vai fiziskajām personām piederošo ostas zemi uz līguma pamata vai piespiedu kārtā, pamatojoties uz šo likumu, apgrūtināt ar sev nepieciešamo Civillikumā paredzēto servitūtu. Līguma pamatnoteikumus, piespiedu apgrūtināšanas kārtību un atlīdzību reglamentē Ministru kabineta noteikumi. Ostas zemi valsts vai pašvaldība var arī atsavināt likumā "Par nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanu valsts un sabiedriskajām vajadzībām" noteiktajā kārtībā.

Otrā nodaļa
Ostas pārvalde

5. pants. Ostu darbību reglamentējošie dokumenti

Ostas darbojas, pamatojoties uz likumiem, Latvijas Republikas apstiprinātajiem starptautiskajiem līgumiem, Ministru kabineta izdotajiem aktiem, attiecīgās ostas pārvaldes nolikumu un ostas noteikumiem.

6. pants. Ostas noteikumi

(1) Ostas noteikumus apstiprina Satiksmes ministrija, saskaņojot ar pašvaldību. Ostas noteikumos jānorāda:

1) apstiprinātās ostas zemes un akvatorijas robežas;

2) kuģu pieņemšanas tehniskās iespējas sadalījumā pa ostas rajoniem (piestātnēm);

3) noteikumi par kuģu satiksmi akvatorijā — kārtība, kādā sniedzama informācija par kuģu ienākšanu ostā un iziešanu no ostas, noformējami dokumenti, izmantojama sakaru sistēma, noteikumi attiecībā uz loču pakalpojumiem, kustības ātrumu, manevrēšanas rajoniem;

4) kuģu stāvēšanas noteikumi — stāvvietu koordinātas reidā, pietauvošanās un attauvošanās kārtība, kuģu apsardze ostā, stāvēšanas laikā veicamo remontdarbu kārtība, kravas operāciju noteikumi;

5) vides aizsardzības noteikumi ostā;

6) ostas padziļināšanai izvirzāmās prasības;

7) ostas drošības uzraudzības pamatprincipi;

8) muitas, robežapsardzības, sanitārais, ugunsdrošības režīms ostā;

9) atbildība par ostas noteikumu pārkāpšanu;

10) ostā ņemamās nodevas;

11) citas ostas darbību reglamentējošas normas.

(2) Ostas noteikumi ir obligāti visām juridiskajām un fiziskajām personām, kuras atrodas vai uzturas ostā, un to izpildi pārrauga ostas pārvalde.

7. pants. Ostas pārvaldes funkcijas

(1) Ostas pārvalde ir iestāde, kuru izveido attiecīgās pilsētas dome vai pagasta padome un kura šajā likumā noteiktajos ietvaros ir arī Satiksmes ministrijas pārraudzībā. Ostas pārvaldes nolikumu apstiprina attiecīgā

pašvaldība saskaņā ar Ministru kabineta apstiprinātu paraugnolikumu.

(2) Ostas pārvaldīšanu nodrošina ostas pārvalde, kura kā publisko tiesību subjekts veic šādas valsts pārvaldes funkcijas:

1) kopīgi ar ostas kapteiņa dienestu izstrādā un iesniedz Satiksmes ministrijai apstiprināšanai ostas noteikumus;

2) nosaka ostas nodevas un maksimālos tarifu robežlīmeņus 15. pantā minētajiem pakalpojumiem;

3) nodrošina ostas nodevu un nomas (īres) maksas iekasēšanu;

4) nosaka apsardzes un caurlaižu režīmu ostā;

5) savas kompetences ietvaros kontrolē ostas noteikumu ievērošanu;

6) savas kompetences ietvaros kontrolē ostas uzņēmumu (uzņēmējsabiedrību) darbības atbilstību likumiem, Ministru kabineta normatīvajiem aktiem un attiecīgās ostas pārvaldes nolikumam;

7) kontrolē ostas teritorijas aizsardzību pret piesārņojumu, nodrošina piesārņojuma seku likvidēšanu ostā;

8) nodrošina ziemas navigāciju ostā.

(3) Ostas pārvalde kā privāto tiesību subjekts veic šādas funkcijas:

1) izstrādā ostas attīstības programmas projektu atbilstoši apstiprinātai Latvijas ostu attīstības koncepcijai un attiecīgās pilsētas ģenerālplānam vai apdzīvotās vietas zemes ierīcības projektam;

2) nodrošina Latvijas Ostu padomē akceptētās ostas attīstības programmas realizāciju;

3) lai nodrošinātu kuģošanu ostā un tās drošību, apsaimnieko valdījumā nodoto īpašumu — hidrotehniskās būves, kuģu ceļus, peldošās navigācijas iekārtas un ierīces, akvatoriju;

4) izstrādā un apstiprina ostas pārvaldes nolikumā noteiktajā kārtībā finansu līdzekļu izlietojuma tāmes projektu nākamajam kalendārajam gadam un turpmākajiem pieciem gadiem un, ja nepieciešams, precizējumus iepriekšējā gadā iesniegtajā perspektīvajā finansu līdzekļu izlietojuma tāmē;

5) organizē ostas izbūvi, komunikāciju izbūvi ostas teritorijā atbilstoši ostas attīstības programmai;

6) veic ostas pakalpojumu pieprasījuma un piedāvājuma izpēti;

7) slēdz līgumus ar uzņēmumiem (uzņēmējsabiedrībām) par to darbību ostā, lai nodrošinātu un pilnveidotu ostas pakalpojumu kompleksu atbilstoši ostas pārvaldes nolikumam un ostas attīstības programmai;

8) savu pilnvaru ietvaros rīkojas ar ostas zemei un uz tās esošajiem lietošanā vai nomā nodotajiem valsts vai pašvaldības īpašuma objektiem;

9) piedalās ar ostas darbību saistītās infrastruktūras attīstīšanā.

(4) Privātajās ostās pārvaldes kārtību nosaka ostas īpašnieks, bet kuģošanas drošība tiek nodrošināta šā likuma piektajā nodaļā noteiktajā kārtībā.

8. pants. Ostas pārvalde

(1) Ostas pārvaldes struktūru, ostas valdes un ostas pārvaldnieka tiesības un pienākumus nosaka ostas pārvaldes nolikums.

(2) Ostas pārvalde ir juridiskā persona. Tās sastāvā ir ostas valde, kas ir augstākā lēmējinstitūcija, un tai pakļauts izpildaparāts, kuru vada ostas pārvaldnieks.

(3) Ostas valdi ieceļ attiecīgās pilsētas dome vai pagasta padome ne vairāk kā 10 locekļu sastāvā. Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu valdēs jāiekļauj Satiksmes ministrijas, Ekonomikas ministrijas, Finansu ministrijas un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, kā arī Latvijas Attīstības aģentūras pārstāvji.

(4) Ostas pārvaldnieku ieceļ ostas valde pēc saskaņošanas ar Satiksmes ministriju.

(5) Jautājumus, kuros ostas pārvalde nevar pieņemt lēmumu vai kuros konkrētu lēmumu apstrīd vismaz trīs no šā panta trešajā daļā minētajiem valsts institūciju pārstāvjiem, izlemj Satiksmes ministrija.

9. pants. Ierobežojumi ostas valdes locekļiem

(1) Ostas valdes loceklis, viņa laulātais, vecāki un bērni tieši vai ar trešo personu starpniecību nedrīkst saņemt nekāda veida atalgojumu vai ienākumus no uzņēmumiem (uzņēmējsabiedrībām), izņemot valsts vai pašvaldības uzņēmumus, kuri darbojas attiecīgajā ostā vai kuriem ar ostas pārvaldi ir saimnieciskas vai finansiālas attiecības.

(2) Ostas valdes loceklis divas nedēļas pēc tam, kad viņš sācis pildīt ostas valdes locekļa pienākumus, kā arī divas reizes gadā Valsts ieņēmumu dienesta noteiktajos termiņos iesniedz Valsts ieņēmumu dienestam deklarāciju par sevi, laulāto un kopā ar viņu dzīvojošajiem bērniem un vecākiem. Deklarācijā jāuzrāda visi ienākumi, ko ostas valdes loceklis, viņa laulātais, vecāki un bērni guvuši pārskata periodā.

(3) Ar šā panta otrajā daļā paredzētajām deklarācijām drīkst iepazīties ikviens attiecīgās administratīvās teritorijas iedzīvotājs, jebkura masu informācijas līdzekļa žurnālists, kā arī tiesībaizsardzības iestāžu darbinieki.

10. pants. Latvijas Ostu padome

(1) Latvijas valsts politiku ostu attīstībā un visu ostu darbību koordinē Latvijas Ostu padome, kas izstrādā galvenos ostu attīstības virzienus, investīciju un tarifu politiku, kuru īstenot uzdod ostu pārvaldēm.

(2) Ministru kabinets izveido Latvijas Ostu padomi šādā sastāvā:

padomes priekšsēdētājs — Ministru prezidents;

padomes locekļi:

satiksmes ministrs;

Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta pārstāvis;

Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta pārstāvis;

Rīgas domes priekšsēdētājs;

Liepājas domes priekšsēdētājs;

Ventspils domes priekšsēdētājs;

Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu pārvaldnieki;

citu Latvijas ostu pārstāvis, kuru ieteikusi Latvijas Jūrniecības savienība;

Latvijas Jūras administrācijas direktors;

Latvijas Attīstības aģentūras direktors;

Finansu ministrijas Nodokļu un muitas likumdošanas departamenta direktors;

ekonomikas ministrs;

vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs;

Zemkopības ministrijas pārstāvis;

Jūrniecības savienības pārstāvis;

Aizsardzības ministrijas pārstāvis.

(3) Pārstāvji Latvijas Ostu padomē tiek deleģēti ar attiecīgās institūcijas vadītāja lēmumu.

(4) Latvijas Ostu padomes nolikumu apstiprina Ministru prezidents.

11. pants. Latvijas Ostu padomes galvenie uzdevumi

Latvijas Ostu padomes galvenie uzdevumi ir:

1) izstrādāt Latvijas ostu attīstības koncepciju un organizēt tās īstenošanu;

2) koordinēt ostu darbību, specializāciju un attīstību;

3) izvērtēt ilglaicīgu ostu attīstības programmu un likumdošanas aktu projektu atbilstību Latvijas ostu attīstības koncepcijai;

4) izskatīt priekšlikumus par investīciju piesaistīšanu ostu un ar tām saistīto infrastruktūru objektu attīstībai;

5) apstiprināt ostu attīstības fonda līdzekļu izlietojumu;

6) dot atzinumu par priekšlikumiem atsavināt nekustamo īpašumu ostās valsts vai sabiedriskajām vajadzībām.

Trešā nodaļa

Ostas pārvaldes finansu līdzekļi

12. pants. Finansu līdzekļu avoti.

(1) Ostas pārvaldes finansu līdzekļus veido:

– atskaitījumi no ostas nodevām;

– zemes nomas maksa;

– nomas (īres) maksa par ostas pārvaldes valdījumā nodoto nekustamo īpašumu iznomāšanu (izīrēšanu);

– investīcijas;

– maksa par ostas pārvaldes sniegtajiem pakalpojumiem.

(2) Ostas pārvaldes finansu līdzekļi tiek izmantoti, ievērojot bezpeļņas organizācijas principus: ostas pārvaldes rīcībā esošos finansu līdzekļus var izmantot tikai ostas un tās infrastruktūras apsaimniekošanai un attīstīšanai un šā likuma 7. pantā noteikto funkciju izpildei.

(3) Ostas pārvalde nedrīkst ar saviem finansu līdzekļiem piedalīties uzņēmējsabiedrību darbībā.

(4) Ostas pārvalde kārto saimnieciskās darbības un finansu operāciju uzskaiti saskaņā ar likumu "Par grāmatvedību" un iesniedz pārskatus saskaņā ar likumu "Par uzņēmumu gada pārskatiem".

Ceturtā nodaļa

Ostu un kuģošanas nodevas, to sadalījums. Maksas par pakalpojumiem

13. pants. Nodevu veidi ostās

(1) Latvijas ostās var noteikt šādas ostas nodevas:

1) tonnāžas nodevu;

2) kanāla nodevu;

3) sanitāro nodevu;

4) mazo kuģu nodevu;

5) enkura nodevu;

6) ledus nodevu

un šādas kuģošanas nodevas:

1) bāku nodevu;

2) loču nodevu.

(2) Ostu nodevu tarifus nosaka ostas pārvalde, saskaņojot ar pašvaldību. Kuģošanas nodevu tarifus nosaka Satiksmes ministrija.

14. pants. Nodevu sadalījums

(1) Līdzekļi, kas veidojas no ostas un kuģošanas nodevām, tiek sadalīti šādā kārtībā:

1) tonnāžas, kanāla, mazo kuģu, enkura un ledus nodevas saņem ostas pārvalde;

2) bāku un loču nodevas saņem Latvijas Jūras administrācija;

3) sanitāro nodevu saņem ostas teritorijā esošie uzņēmumi (uzņēmējsabiedrības).

(2) Desmit procenti no tonnāžas, kanāla, mazo kuģu un enkura nodevām tiek ieskaitīti pašvaldības speciālajā budžetā un izmantojami ar ostas darbību saistītas infrastruktūras attīstībai.

(3) Pieci procenti no visām nodevām tiek ieskaitīti ostu attīstības fondā un izmantojami maksājumiem starptautiskajām jūrniecības un zvejniecības organizācijām, kuru locekļvalsts ir Latvija.

15. pants. Maksa par pakalpojumiem

(1) Ostas pārvalde apstiprina šādus maksimālos tarifu robežlīmeņus pakalpojumiem, ko sniedz kuģiem ostā:

1) aģenta maksu;

2) maksu par piestātnes izmantošanu;

3) maksu par tauvošanas darbu izpildi;

4) maksu par atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšanu;

5) pasažieru maksu;

6) maksu par ostas velkoņu un citu peldošo līdzekļu izmantošanu;

7) maksu par ugunsdzēsēju pakalpojumiem;

8) maksu par jahtu stāvvietu.

(2) Pakalpojumu maksas konkrēto apmēru nosaka pakalpojumu sniedzējs un kuģa pārstāvis, savstarpēji vienojoties.

Piektā nodaļa
Kuģošanas drošības kontrole ostā

16. pants. Kuģošana un tās kontrole

Kuģu kustības operatīvo vadību ostā un ostu pievedceļos, kā arī kuģošanas drošības valsts kontroles un uzraudzības funkcijas ostā veic ostas kapteinis.

17. pants. Ostas kapteinis

(1) Ostas kapteiņa funkcijas, tiesības un pienākumus nosaka Latvijas Jūras kodekss un šis likums.

(2) Ostas kapteinis ir tieši pakļauts Latvijas Jūras administrācijai.

(3) Ostas kapteiņa rīkojumi, kas saistīti ar kuģošanas drošības pasākumiem, ir obligāti visiem kuģiem, organizācijām, uzņēmumiem (uzņēmējsabiedrībām), kā arī pilsoņiem.

(4) Ostas kapteinim ir tiesības aizliegt kuģim iziet no ostas šādos gadījumos:

1) ja kuģis nav derīgs kuģošanai saskaņā ar 1974. gada Konvenciju par cilvēku dzīvības drošību jūrā vai pārkāpti iekraušanas un apgādes noteikumi saskaņā ar Starptautiskās jūras organizācijas Bīstamo kravu kodeksu, vai nav ievērotas prasības attiecībā uz apkalpes sastāvu, vai arī ir citi trūkumi, kas apdraud kuģošanas drošību, jūras tīrību vai uz kuģa esošo cilvēku dzīvību;

2) ja kuģa dokumenti neatbilst noteiktām prasībām;

3) ja nav samaksātas ostas nodevas un maksa par pakalpojumiem, kā arī ja nav muitas, robežapsardzības un citu ostas valsts dienestu atļaujas;

4) ja ir tiesas, policijas vai vides aizsardzības institūciju aizliegums.

(5) Izdevumi, kas rodas, ja ostas kapteinis realizē šajā pantā paredzētās tiesības, jāsedz kuģa īpašniekam.

(6) Ostas kapteinis var aizturēt kuģi, ja pret to tiek izvirzīta prasība

sakarā ar vispārēju avāriju, kravas pārvadājuma līguma neievērošanu, glābšanas darbiem, kuģu sadursmi vai ja ostai nodarīts kaitējums. Kuģa aizturēšana iespējama arī tad, ja osta izvirza prasības sakarā ar ostas būvju vai cita ostas īpašuma bojājumiem. Tādā gadījumā kuģi var aizturēt tik ilgi, līdz kuģa vai kravas īpašnieks dod attiecīgas garantijas, ka zaudējumu atlīdzinās.

(7) Kuģa aizturēšana sakarā ar minētajām prasībām tiek veikta saskaņā ar 1952. gada Konvenciju par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju. Par zaudējumiem, kas rodas nepamatotas kuģa aizturēšanas dēļ, atbild personas, pēc kuru pieprasījuma kuģis aizturēts.

(8) Ostas pārvaldes amatpersonām aizliegts iejaukties ostas kapteiņa rīcībā.

Sestā nodaļa
Uzņēmējdarbība ostā

18. pants. Uzņēmējdarbības noteikumi ostās

Uzņēmējdarbība ostā notiek saskaņā ar spēkā esošajiem likumdošanas aktiem, ostas noteikumiem un pamatojoties uz ostas pārvaldes un attiecīgā uzņēmēja noslēgto līgumu.

19. pants. Saimnieciskās darbības ierobežojumi

(1) Ostu zemi nodot tālāk apakšnomā drīkst vienīgi ar attiecīgās ostas pārvaldes atļauju.

(2) Juridisko un fizisko personu darbība ostā, ieskaitot jebkurus zemūdens darbus, drīkst notikt tikai ar attiecīgās ostas pārvaldes atļauju un tās kontrolē.

(3) Nogrimušas mantas izcelšanai, padziļināšanas, celtniecības, ūdenslīdēju un citu darbu veikšanai ostas akvatorijā nepieciešama ostas kapteiņa atļauja.

(4) Tiesības pirkt ostas zemi ir tikai valstij vai pašvaldībai ostas pārvaldes personā, pārvaldei savukārt aizliegts ostas zemi pārdot.

(5) Ja tiek pirkta ostas zeme un bijušajam īpašniekam vai viņa mantiniekam par to izsniegti sertifikāti, pēc viņu vēlēšanās šo sertifikātu vērtība viņiem izmaksājama naudā.

Septītā nodaļa
Ostu attīstības fonds

20. pants. Ostu attīstības fonda mērķis

Ostu attīstības fonda mērķis ir pārvaldīt ostu plānveidīgai attīstībai un to rekonstrukcijai paredzētos papildu līdzekļus, lai nodrošinātu Latvijas ostu konkurētspēju, kā arī Latvijas Republikas piedalīšanos starptautiskajās jūrniecības un zvejniecības organizācijās.

21. pants. Ostu attīstības fonda finansu līdzekļu avoti

Ostu attīstības fondā ieskaita finansu līdzekļus no:

1) ostas nodevu atskaitījumiem;
2) valsts asignējumiem;
3) mērķa ziedojumiem;
4) citiem ienākumiem.

22. pants. Ostu attīstības fonda finansu līdzekļu izlietojums

Par ostu attīstības fonda līdzekļu izlietojumu lemj Latvijas Ostu padome. Ostu attīstības fonds ir valsts budžeta speciālā budžeta sastāvdaļa, kura nolikumu apstiprina Ministru kabinets.

Pārejas noteikumi

1. Kuģu piestātnes, ēkas un būves, pazemes un virszemes komunikācijas, kas šā likuma spēkā stāšanās brīdī ir valsts vai pašvaldības juridisko personu valdījumā, paliek to valdījumā uz laiku līdz 30 gadiem. Ostas pārvaldei sešu mēnešu laikā no šā likuma spēkā stāšanās dienas jānoslēdz ar šiem uzņēmumiem zemes nomas līgumi par šo objektu ekspluatāciju šā likuma 4. pantā noteiktajā kārtībā.

2. Līgumi par citām juridiskajām un fiziskajām personām piederošo ēku un būvju izmantošanu paliek spēkā tik ilgi, līdz par labu ostas pārvaldei saskaņā ar šā likuma 4. pantu tiek nodibināts tāds servitūts, kas attiecas uz šo līgumu. Līdz ar šāda servitūta nodibināšanu līgumi zaudē spēku, un tie pēc tam slēdzami no jauna ar ostas pārvaldi.

3. Līdz 1996. gada 31. decembrim ar līgumu vai piespiedu kārtā nodibinātais servitūts uzskatāms par spēkā esošu ar dienu, kad attiecīgais līgums notariāli apstiprināts vai stājies spēkā rīkojums par servitūta nodibināšanu. Attiecīgais servitūts ierakstāms zemesgrāmatā līdz 1997. gada 31. decembrim. Ja servitūts šajā termiņā nav ierakstīts zemesgrāmatā, tas automātiski tiek atcelts.

4. Pašvaldības izveido ostu pārvaldes saskaņā ar šo likumu līdz 1994. gada 1. augustam.

5. Ostu zemi, akvatoriju, piestātnes un kopējās hidrotehniskās būves Satiksmes ministrija un pašvaldības līdz 1994. gada 1. oktobrim nodod ostu pārvaldēm.

Likums Saeimā pieņemts 1994. gada 22. jūnijā.

Valsts prezidents G. Ulmanis
Rīgā, 1994. gada 12. jūlijā

Latvijas ostu padomes nolikums

1. Latvijas Ostu padome (turpmāk «padome») izveidota ar Ministru kabineta 1994. gada 1. marta rīkojumu Nr. 75–r.

2. Padomes uzdevums ir nodrošināt Latvijas ostu darbības un attīstības koordināciju.

3. Saskaņā ar saviem uzdevumiem padome:

3.1. izstrādā ostu attīstības koncepciju un organizē tās ieviešanu;

3.2. koordinē ostu darbību, specializāciju un attīstību;

3.3. dod novērtējumu ostu ilgtermiņa attīstības programmu un likumdošanas aktu projektiem par to atbildtību Latvijas valsts ostu attīstības koncepcijai;

3.4. dod slēdzienu par priekšlikumiem izpirkt nekustamo īpašumu ostās valsts vai sabiedriskajam vajadzībām;

3.5. izskata priekšlikumus par investīciju piesaistīšanu ostu un ar tām

saistīto infrastruktūras objektu attīstībai;

3.6. apstiprina ostu attīstības fondu līdzekļu izlietojumu;

3.7. noteic militāro objektu statusu ostās un hidrotehnisko ostas daļu ostas teritorijā.

4. Padomi vada Ministru prezidents — padomes priekšsēdētājs. Padomes priekšsēdētāja prombūtnes laika padomi vada padomes loceklis — satiksmes ministrs.

5. Padome ir tiesīga, ja tajā piedalās vairāk kā puse padomes locekļu.

6. Padomes sekretārs — Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta pārstāvis ir atbildīgs par padomei iesniegto dokumentu sagatavošanu izskatīšanai padomes sēdēs, padomes sēžu protokolēšanu un lēmumu noformēšanu, kā arī vada sekretariāta darbu.

7. Padomei ir tiesības:

7.1. pieprasīt un saņemt no institūcijām darbam nepieciešamo informāciju un atzinumus;

7.2. uzaicināt piedalīties padomes sēdēs ekspertus un amatpersonas, kā arī uzaicināt tos piedalīties atzinumu izstrādē.

8. Padomes sēdes notiek pēc vajadzības, bet ne retāk kā reizi ceturksnī. Padomes priekšsēdētājs var sasaukt ārkārtas sēdes, kuras izziņo padomes sekretariāts trīs dienas iepriekšs.

9. Padomes sekretariāts:

9.1. saņem un gatavo dokumentus izskatīšanai padomes sēdēs;

9.2. nepieciešamības gadījumā pieprasa papildmateriālus no dokumentu iesniedzējiem;

9.3. iesniedz priekšlikumus padomes sēdes darba kārtībai;

9.4. nodrošina padomes locekļus ar nākošās sēdes materiāliem Nolikumā noteiktajā kārtībā;

9.5. protokolē padomes sēdes un noformē protokolus;

9.6. nodrošina izpildītājus ar padomes lēmumiem un izrakstiem no pro-tokoliem;

9.7. veic padomes lēmumu kontroli un regulāri informē padomi par tās gaitu;

9.8. nodrošina informāciju par padomes darbību un pieņemtajiem lēmumiem presē, radio, televīzijā.

10. Kārtējās sēdes materiālus padomes locekļiem izsniedz ne vēlāk kā 10 dienas pirms sēdes. Atzinumi par doku-mentiem, kas izskatāmi kārtējā sēdē, jāiesniedz padomes sekretariātā ne vēlāk kā trīs dienas pirms sēdes. Visus sēdes materiālus padomes locekļiem izsniedz ne vēlāk kā dienu pirms sēdes.

11. Padome lēmumus pieņem sēžu laikā atklātā balsošanā. Lēmumus pieņem ar vienkāršu balsu vairākumu. Vienāda balsu skaita gadījumā priekšsēdētāja balss ir izšķiroša.

12. Padomes sēžu protiokolu un lēmumu paraksta padomes priekšsēdētājs un sekretariāts. Katram padomes loceklim ir tiesības pieprasīt pievienot lēmumam savu atsevišķo vie-dokli. Protokols un lēmums ir jānoformē trīs darba dienu laikā.

13. Padomes lēmumu izpildes kontroli organizē padomes sekretārs.

14. Padomes sēdes ir atklātas.

15. Padomes materiāli tehnisko apkalpošanu nodrošina Ministru kabinets.

Nolikums par Latvijas Republikas Jūrnieka grāmatiņas izsniegšanu

Nolūkā, lai pilnveidotu Jūrnieka grāmatiņas izsniegšanas kārtību,

pavēlu:

1. Apstiprināt nolikumu par Latvijas Republikas Jūrnieka grāmatiņu.

2. Ar šīs pavēles stāšanos spēkā Latvijas Jūrnieku grāmatiņas izsniedz Latvijas Jūrnieku reģistrs Rīgā un tā pārstāvji Ventspilī un Liepājā.

3. Latvijas Republikas pilsoņiem izsniedz Latvijas Republikas Jūrnieku grāmatiņas, kuru derīgums ir 10 gadi.

4. Latvijas Republikas pastāvīgajiem iedzīvotājiem, kuriem ir Latvijas Republikas kompetento iestāžu izsniegti personiskie dokumenti, izsniedz Latvijas Republikas Jūrnieku grāmatiņas uz termiņu līdz 5 gadiem.

5. Noteikt, ka ārvalstniekiem un bezpavalstniekiem izņēmuma gadījumos ar Jūras administrācijas direktora atļauju izsniedz Latvijas Republikas Jūrnieku grāmatiņas uz laiku, kuru noteicis Latvijas Republikas Pilsonības un Imigrācijas departaments ar attiecīgu uzturēšanās atļauju.

6. Apstiprināt pievienotos tarifus maksām par Latvijas Republikas Jūrnieka grāmatiņas izsniegšanu un citu dokumentu noformēšanu Latvijas Jūrnieku reģistrā (Pielikums Nr. 5).

7. Pavēles izpildes kontroli uzdot Jūras administrācijas direktoram.

8. Ar šīs pavēles stāšanos spēkā tiek atcelta Jūras lietu ministrijas pavēle Nr. 124 no 1992. gada 30. jūlija.

Ministrs A. Gūtmanis

Apstiprināts ar satiksmes ministra 1994. gada 8. jūlija pavēli Nr. 152

1. Jūrnieka grāmatiņa ir personības dokuments, kas paredzēts Starptautiskās darba organizācijas 1958. gada Konvencijā Nr. 108 par jūrnieku nacionālās identitātes dokumentiem.

Jūrnieka grāmatiņas īpašniekam ir atļauts, uzrādot Jūrnieka grāmatiņu, izbraukt no Latvijas Republikas un iebraukt Latvijas Republikā ar kuģi, kura apkalpes sarakstā ir ierakstīts Jūrnieka grāmatiņas īpašnieks, kā arī izbraukt no Latvijas Republikas — lai nokļūtu uz sava kuģa, kas atrodas ārzemēs, kā arī atgriezties Latvijas Republikā pec darba pārtraukšanas uz kuģa ārzemēs.

2. Jūrnieka grāmatiņu noformēšanu, izsniegšanu, uzskaiti un glabāšanu veic Latvijas Jūrnieku reģistrs, ostās, kuras nosaka Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentos. Jūrnieka grāmatiņu izsniedz pēc darba

vietas pieprasījuma.

3. Jūrnieka grāmatiņu izsniedz visiem jūrniekiem, kas strādā algotu darbu uz Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem. Jūrnieka grāmatiņu izsniedz arī darbam uz ārzemju kuģiem personām, kurām ir kuģu speciālista kvalifikācija un Latvijas Republikas kompetento iestāžu izsniegti personības dokumenti, kā arī Latvijas Republikas uzņēmumu un iestāžu darbiniekiem, mācību iestāžu praktikantiem, kurus nosūta dienesta darīšanās vai darbā, vai praksē uz kuģiem, ja viņi tiek ierakstīti kuģu apkalpes sarakstā.

4. Latvijas Republikas pastāvīgajiem iedzīvotājiem, kuriem ir Latvijas Republikas kompetento iestāžu izsniegti personiskie dokumenti, izsniedz Latvijas Republikas Jūrnieku grāmatiņas uz termiņu līdz 5 gadiem.

Noteikt, ka ārvalstniekiem un bezpavalstniekiem izņēmuma gadījumos ar Jūras administrācijas direktora atļauju izsniedz Latvijas Republikas Jūrnieku grāmatiņas uz laiku, kuru noteicis Latvijas Republikas Pilsonības un Imigrācijas departaments ar attiecīgu uzturēšanās atļauju.

5. Jūrnieka grāmatiņai ir valsts kods un grāmatiņas numurs. Ieraksti tajā tiek izdarīti latviešu un angļu valodā, izņemot uzrakstus lappusē zem uzlīmes, kurus veic tikai latviešu valodā.

6. Jūrnieka grāmatiņā tiek ierakstītas ziņas par jūrnieka kvalifikāciju, kvalifikācijas celšanas kursiem un par darbu uz kuģiem, kā arī vispārējas ziņas par vienu no jūrnieka tuvākajiem radiniekiem.

Visus ierakstus Jūrnieka grāmatiņā veic Latvijas Jūrnieku reģistrs vai cita Jūrniecības departamenta pilnvarota valsts institūcija, izņemot ierakstus ailē "Latvijas un ārvalstu oficiālo personu ieraksti" un "Par darbu uz kuģiem". Ierakstus minētajās ailēs veic kuģa kapteinis, apstiprinot šos ierakstus ar savu parakstu un kuģa zīmogu.

Lappusē zem uzlīmes kopā ar fotogrāfiju ar speciālu iedrukas tehniku veic sekojošus ierakstus:

– uzvārds, vārds, pilsonība, dzimšanas laiks un vieta, sevišķas pazīmes, personīgais kods, dzimums, augums, izdošanas datums, izdevējiestāde;

– aile "Personīgais kods" tiek ierakstīts jūrnieka Iedzīvotāju reģistra kods, ja jūrnieks ir Latvijas Republikas pastāvīgais iedzīvotājs. Ja jūrnieks nav Latvijas Republikas pastāvīgais iedzīvotājs, tad šo aili aizpilda ar vārdu — ārvalstnieks — un attiecībā uz viņu tiek piemērotas šā nolikuma 4. punktā minētās normas.

– ailē "Pilsonība" Latvijas Republikas pilsoņiem tiek izdarīts ieraksts "Latvijas Republika", ja jūrnieks ir citas valsts pilsonis — rakstāma viņa pilsonība. Ja pilsonība nav noteikta — ailē "Pilsonība" ieraksts netiek veikts.

Ja jūrnieka pilsonības statuss izmainās, tiek izdarīts ieraksts sadaļā "Latvijas un ārvalstu oficiālo personu ieraksti".

Jūrnieka grāmatiņas īpašniekam jāierodas Latvijas Jūrnieku reģistrā, lai izdarītu attiecīgos ierakstus Jūrnieka grāmatiņā, mainoties ziņām par kvalifikāciju (diplomu) un kvalifikācijas celšanas kursiem (trenažieri), adresi un tuvāko radinieku.

7. Jūrnieka grāmatiņa tiek izdota uz noteiktu termiņu, ko nosaka Jūrniecības departaments. Pēc šī termiņa iz-

beigšanās, kā arī gadījumā, ja grāmatiņā nav vietas nākošajiem ierakstiem vai tā bojāta, vai pazaudēta, tiek izdota jauna Jūrnieka grāmatiņa. Jaunajā Jūrnieka grāmatiņā sadaļā "Darbs uz kuģiem" konspektīvā veidā ieraksta jūrnieka iepriekšējo darbu, norādot kuģu vārdus un dienesta pakāpes.

8. Fotogrāfijām Jūrnieka grāmatiņai jābūt no viena bloka uz gaiša fona bez baltā stūrīša ar izmēriem 35 x 45 mm bez galvas segas, krāsu izpildījumā.

9. Uzraudzību par Jūrnieka grāmatiņu pareizu noformēšanu, izsniegšanu, uzskaiti un uzglabāšanu veic Jūras administrācija.

10. Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments apstiprina Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā reģistrēto uzņēmumu un iestāžu sarakstu, uz kuru iesniegumu pamata tiek izdotas Jūrnieka grāmatiņas.

Kopā ar minēto iesniegumu tiek uzrādīti sekojoši dokumenti un iesniegtas to apstiprinātas fotokopijas (tikai punktiem 10.1., 10.2., 10.3.).

10.1. Pase vai personības apliecība, kurā Latvijas Republikas pastāvīgajiem iedzīvotājiem ir personas kods (fotokopija no atvēruma ar pamatdatiem).

10.2. Diploms vai kvalifikācijas apliecība.

10.3. Kvalifikācijas kursu beigšanu apliecinoši dokumenti.

10.4. Iepriekšējā Jūrnieka grāmatiņa vai pase.

10.5. Divas fotogrāfijas 35 x 45 mm, no kurām viena uzlīmēta un apzīmogota uz iesnieguma veidlapas, otra — ar jūrnieka parakstu otrā pusē — uzlīmēšanai Jūrnieka grāmatiņā.

11. Jūrnieka reģistrācijas karti sastāda organizācijas vai firmas personiskās daļas vadība 3 eksemplāros (I bloks), no kurām viens eksemplārs paliek jūrniekam, otrs darba devējam un trešais Jūrnieku reģistrā.

11.1. Ja mainās kuģi (darba līguma laikā), ir jāizņem no kuģa kapteiņa izziņa par faktiski nostrādāto laiku uz kuģa, kuru pievieno pie jūrnieka reģistrācijas kartes.

11.2. Piezīmēs (punkts 7) uzrāda tikai jūrā pavadīto laiku.

11.3. Ja jūrnieks maina kuģi (jauns līgums), tad darba devējs izsniedz jaunu jūrnieka reģistrācijas karti.

11.4. Jūrnieka reģistrācijas karti izsniedz pret samaksu.

12. Jūrnieka grāmatiņa tās saņēmējam izsniedzama pret parakstu izsniegšanas žurnālā (pielikums Nr 5).

13. Jūrnieka grāmatiņas izsniegšana ar labojumiem un smērējumiem aizliegta. Bojatās Jūrnieka grāmatiņas tiek iznīcinātas un norakstītas pēc akta, ko apstiprina ostas kapteinis.

Latvijas Jūrnieku reģistram jāveic ienākošo un izlietoto, kā arī pazaudēto Jūrnieku grāmatiņu uzskaite, par ko vienu reizi pusgadā jāiesniedz atskaite Jūras adminstrācijai.

14. Uzņēmumiem un iestādēm, kas nosūta kuģu speciālistus uz ārzemju kuģiem, pēc katra ceturkšņa beigām līdz nākošā mēneša 15. dienai jāiesniedz Latvijas Jūrnieku reģistram faktiski nosūtīto jūrnieku saraksts, uzrādot tajā Jūrnieka grāmatiņas numuru, jūrnieka vārdu un uzvārdu, ieņemamo amatu, kuģa vārdu un karogu, un darba perioda ilgumu.

15. Jūrnieka grāmatiņas īpašnieks, ierodoties uz kuģa, kura apkalpes sa-

rakstā tas ir ierakstīts, nodod Jūrnieka grāmatiņu kuģa kapteinim vai tā pilnvarotai personai.

Pēc norakstīšanas no kuģa, kas reģistrēts Latvijas Kuģu reģistrā, un attiecīgo ierakstu izdarīšanas jūrnieka grāmatiņā tā glabājas pie jūrnieka. Pēc katra darba perioda beigšanas uz ārzemju kuģa Jūrnieka grāmatiņas īpašniekam jāpaziņo par norakstīšanos no kuģa Latvijas Jūrnieku reģistram.

16. Jūrnieka grāmatiņas nozaudēšanas gadījumā tās īpašnieks nekavējoties ziņo kuģa kapteinim un kuģa īpašniekam, kuriem par nozaudēšanu jāziņo Latvijas Jūrnieku reģistram.

17. Jūrnieka grāmatiņas nozaudēšanas gadījumā apstākļus izmeklē komisija, kuru sastāda to uzņēmumu un iestāžu administrācijas, uz kuru iesnieguma pamata tika izdota jūrnieka grāmatiņa. Par izmeklēšanas rezultātiem jāziņo Latvijas Jūrnieku reģistram.

18. Maksas apmērus par Jūrnieka grāmatiņu izdošanu un citu dokumentu noformēšanu Latvijas Jūrnieku reģistrā nosaka Satiksmes ministrija (pielikums Nr. 5).

19. Ja jūrnieks kaut kādu iemeslu dēļ izbeidz darbu uz jūras, Latvijas Jūrnieka grāmatiņa jānodod Latvijas Jūrnieku reģistram.

Jūrniecības departamenta direktors I. Sarmulis

Pielikums Nr. 5

Tarifi maksām par Latvijas Republikas jūrnieka grāmatiņas izsniegšanu un citu dokumentu noformēšanu Latvijas Jūrnieku reģistrā.

1. Maksa par Latvijas Republikas jūrnieka grāmatiņas izsniegšanu:

1.1. Praktikantiem Ls 1–00

1.2. Darbam uz Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem:

1.2.1. Kabotāžas kuģošanā Ls 5–00

1.2.2. Ārzemju kuģošanā Ls 30–00

1.3. Darbam uz ārzemju kuģiem Ls 50–00

Latvijas Republikas Jūrnieka grāmatiņas nozaudēšanas gadījumā par jaunas Latvijas Republikas Jūrnieka grāmatiņas izsniegšanu tarifs punktā 1. minētās summas dubultojas.

2. Par izziņu izsniegšanu — par 1 dokumentu Ls 1–00

3. Par papildu ieraksta veikšanu Latvijas Jūrnieka grāmatiņā Ls 1–00

4. Par Jūrnieka reģistrācijas kartes izsniegšanu Ls 1–00

Piezīme: Apgrozījuma nodoklis ieskaitīts izcenojumā.

Kuģu speciālistu diplomēšanas noteikumi Latvijas Republikā

1. Vispārējie noteikumi

Kuģu speciālistu diplomēšanas noteikumi Latvijas Republikā izstrādāti atbilstoši 1978. g. Starptautiskās Konvencijas prasībām par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes dienestu (STCW–78) un nosaka prasības kuģu speciālistu diplomēšanā uz jūras kuģiem, kuri reģistrēti Latvijas Kuģu reģistrā, attiecībā uz šo speciālistu izglītību un darba pieredzi, tiesībām ieņemt amatu uz kuģiem atbilstoši darba diplomam vai apliecībai. Iekšējo ūdeņu, jahtu un mazo kuģu (līdz 55 kW) speciālistu diplomēšanu nosaka atsevišķi diplomēšanas noteikumi.

1.1. Terminoloģija:

Terminiem, kas lietoti šajos noteikumos, ir sekojoša nozīme:

Kuģis: jebkurš kuģis, kas tiek izmantots kravas, pasažieru pārvadāšanai, zvejniecībai un citai saimnieciskai darbībai uz jūras.

Pasažieru kuģis: kuģis, kurš paredzēts 12 un vairāk pasažieru pārvadāšanai.

Tonnāža: brutto Reģistra tilpība (BT), atbilstoša kuģa oficiālajai mērīšanas apliecībai.

Galvenā dzinēja jauda: efektīvā jauda, kas norādīta reģistrācijas apliecībā Latvijas Kuģu reģistrā, kilovatos (kW).

Piekrastes kuģošana: kuģošana Rīgas jūras līcī un Baltijas jūras piekrastes ūdeņos, ar attālumu no krasta līnijas ne vairāk kā 12 jūras jūdzes.

Kuģošana Baltijas jūrā: kuģošana Baltijas jūrā, Dāņu šaurumos līdz līnijai Skāgena – Linnesnesa un Ķīles kanāla rietumu galam.

Tāljūras kuģošana: kuģošana ārpus Baltijas jūras kuģošanas rajona.

Kapteinis: galvenais kuģa vadītājs, kurš komandē kuģa apkalpi.

Vecākais stūrmanis: kuģa vadītājs, nākošais pēc kapteiņa, kurš nepieciešamības gadījumā aizvieto kapteini.

Stūrmanis: kvalificēta persona, kuģu vadītājs.

Vecākais mehāniķis: vecākais pēc amata mehāniķis, kas atbild par kuģa mehānismu un energosistēmu darbību.

Otrais mehāniķis: mehāniķis, nākošais pēc vecākā mehāniķa, kurš nepieciešamības gadījumā aizvieto vecāko mehāniķi.

Trešais mehāniķis: mehāniķis, nākošais pēc otrā mehāniķa, kurš nepieciešamības gadījumā aizvieto otro mehāniķi.

Mehāniķis: kvalificēta persona mehānismu un elektrosistēmu apkalpošanā.

Vecākais elektromehāniķis: vecākais pēc amata elektromehāniķis,

kas atbild par kuģa elektroiekārtu un elektroautomātikas darbību.

Otrais elektromehāniķis: elektromehāniķis, nākošais pēc vecākā elektromehāniķa, kurš nepieciešamības gadījumā aizvieto vecāko elektromehāniķi.

Trešais elektromehāniķis: nākošais pēc otrā elektromehāniķa, kurš nepieciešamības gadījumā aizvieto otro elektromehāniķi.

Elektromehāniķis: kvalificēta persona kuģu elektroiekārtu un elektroautomātikas apkalpošanā.

Saldēšanas iekārtu vecākais mehāniķis: vecākais pēc amata saldēšanas iekārtu mehāniķis, kuģa saldēšanas iekārtu apkalpošanā.

Saldēšanas iekārtu otrais mehāniķis: saldēšanas iekārtu mehāniķis, nākošais pēc saldēšanas iekārtu vecākā mehāniķa, kurš nepieciešamības gadījumā aizvieto vecāko saldēšanas iekārtu mehāniķi.

Saldēšanas iekārtu trešais mehāniķis: saldēšanas iekārtu mehāniķis, nākošais pēc otrā saldēšanas iekārtu mehāniķa, kurš nepieciešamības gadījumā aizvieto otro saldēšanas iekārtu mehāniķi.

Saldēšanas iekārtu mehāniķis: kvalificēta persona kuģa saldēšanas iekārtu apkalpošanā.

Radiooperators: kvalificēta persona, kura veic kuģa radioaparatūras apkalpošanu.

1.2. Kvalifikācijas pārbaude.

1.2.1. Kvalifikācijas pārbaudes eksāmenu, kursu un trenažieru programmām jāatbilst STCW–78 un IMO prasībām. Tās izstrādā Latvijas Jūras akadēmijā un saskaņo Jūrniecības departamentā un Latvijas Jūras administrācijā.

1.2.2. Kvalifikācijas komisijas tālbraucēju kapteiņu, visu nosaukumu 1. klases mehāniķu un 1. klases radioelektronikas operatora diplomu piešķiršanai izveido Jūrniecības departaments.

1.2.3. Kvalifikācijas komisijas visu pārējo diplomu un kvalifikācijas apliecību izsniegšanai izveido Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu kapteiņu dienesti, iekļaujot šajās komisijās lielāko kuģošanas uzņēmumu pārstāvjus.

1.2.4. Visas kvalifikācijas komisijas apstiprina Jūrniecības departaments.

1.3. Kvalifikācijas kursi un trenažieri.

1.3.1. Atļauju (licenci) kvalifikācijas kursu un trenažieru darbībai izdod Satiksmes ministrija pēc Jūrniecības departamenta ieteikuma. Jūrniecības departaments apstiprina šo kursu un trenažieru programmas, apliecību formas un atbildīgās personas, kam ir tiesības parakstīt šo kursu un trenažieru beigšanas apliecības.

1.4. Diplomu un kvalifikācijas apliecību izsniegšana.

1.4.1. Diplomus un kvalifikācijas apliecības izsniedz Latvijas Jūrnieku reģistrs. Diploma nozaudēšana jāizziņo presē. Šo dokumentu atzīšana notiek saskaņā ar izdotām licencēm, LJA apstiprinātām mācību program-

mām. Tās paraksta un ar zīmogu apstiprina kursu vadītājs.

1.4.2. Stāžu uz kuģiem vai kuģu remontā apliecina jūrnieka Braukšanas apliecība, ko izdod kuģa kapteinis vai kuģu remonta uzņēmuma vadītājs un apstiprina kuģa īpašnieks.

1.5. Latvijas Republikas kuģu speciālistu diplomu un bijušās PSRS diplomu atbilstības tabula dota pielikumā Nr. 3.

2. Kuģu vadītāji

2.1. Diploms: "Kuģu vadītājs" līdz 20 BT (KV 20)

Apmācība: Kursi specialitātē un eksāmens.

Cenzs: 12 mēnešu stāžs uz kuģiem un motorlaivām jūrā. Ja darba stāžs ir vairāk kā 24 mēneši, atļauts kārtot eksterna eksāmenu.

Ieņemamais amats: piekrastes kuģošanā — stūrmanis, kapteinis uz kuģiem līdz 20 BT.

2.2. Diploms: "Kuģu vadītājs" uz kuģiem līdz 200 BT (KB 200).

Apmācība: Jūrskolas izglītība kuģu vadītāju specialitātē, eksāmens kvalifikācijas "Kuģu vadītājs līdz 200 BT" iegūšanai.

Cenzs: 18 mēnešu stāžs uz kuģiem jūrā, klāja komandas sastāvā, vai 12 mēneši pēc jūrskolas beigšanas.

4. Klāja komanda

4.1. Apliecība: "2. klases matrozis".

Apmācība: kursi un eksāmens specialitātē.

Cenzs: darbs jūrā uz kuģiem klāja komandas sastāvā ne mazāk kā 6 mēneši vai ne mazāk kā 3 mēneši, ja ir jūrskolas izglītība. Kvalifikācijas pārbaudes eksāmens.

Ieņemais amats: 2. klases matrozis uz kuģiem bez tonnāžas ierobežojuma.

4.2. Apliecība: "1. klases matrozis".

Apmācība: kursi un eksāmens specialitātē.

Cenzs: 12 mēnešu darbs jūrā uz kuģiem klāja komandas sastāvā vai 9 mēnešu darbs jūrā uz kuģiem klāja komandas sastāvā, ja ir iegūta jūrskolas izglītība. Kvalifikācijas pārbaudes eksāmens.

Ieņemais amats: visu kategoriju matrozis uz kuģiem, bez tonnāžas ierobežojuma.

4.3. Apliecība: "Bocmanis".

Apmācība: kursi un eksāmens specialitātē.

Cenzs: darbs jūrā uz kuģiem klāja komandas sastāvā 1. klases matroža amatā ne mazāk kā 24 mēneši.

Kvalifikācijas pārbaudes eksāmens pie ostas kapteiņa.

Ieņemais amats: bocmanis uz kuģiem ar tonnāžu atkarībā no kvalifikācijas komisijas slēdziena.

5. Kuģu mehāniķi

5.1. Diploms: "Mehāniķis" uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 300 kW (M–300).

Apmācība: kursi un eksāmens spe-

cialitātē.

Cenzs: 12 mēnešu darba stāžs jūrā uz kuģiem mašīnu apkalpes sastāvā, no kuriem vismaz 6 mēneši motorista amatā uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 55 kW.

6 mēnešu darba stāžs kuģu remonta rūpnīcā (darbnīcā) pie kuģu remonta. Šajā stāžā tiek ieskaitīts arī prakses laiks apmācības periodā, saskaņā ar mācību programmu. Kvalifikācijas pārbaudes eksāmens.

Ieņemamais amats: vecākais mehāniķis uz kuģiem līdz 200 BT ar galvenā dzinēja jaudu līdz 300 kW;

– otrais mehāniķis uz kuģiem līdz 200 BT un galvenā dzinēja jaudu līdz 750 kW;

– sūkņu sistēmu mehāniķis;

– visu pakāpju motorists bez galvenā dzinēja jaudas ierobežojuma.

5.2. Diploms: «Mehāniķis» uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 750 kW (M–750).

Apmācība: jūrskolas izglītība specialitātē. Eksāmens mehāniķa (M–750) kvalifikācijas iegūšanai.

Cenzs: 6 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā mašīnu apkalpes sastāvā motorista vai motorista praktikanta amatā ar galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 750 kW;

vai 12 mēneši uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 110 kW un 6 mēnešu darba stāžs kuģu remonta rūpnīcā (darbnīcā) pie kuģu remonta. Šajā stāžā tiek ieskaitīts arī prakses laiks apmācības periodā saskaņā ar mācību plānu un prakses programmām. Grupas prakses laiku remonta darba stāžā var dubultot, ja grupas prakse veikta prakses vadītāja vadībā. Ja speciālā izglītība iegūta pirms 3 gadiem un agrāk, jākārto kvalifikācijas pārbaudes eksāmens.

Ieņemais amats: vecākais mehāniķis uz kuģiem ar neierobežotu tonnāžu un galvenā dzinēja jaudu līdz 300 kW;

– vecākais mehāniķis uz kuģiem līdz 200 BT un galvenā dzinēja jaudu līdz 750 kW;

– ceturtais mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 3000 kW;

– sūkņu sistēmu mehāniķis;

– visu pakāpju motorists uz visiem kuģiem bez galvenā dzinēja jaudas ierobežojuma.

5.3. Diploms: "Trešās klases mehāniķis" (M 3).

Apmācība: vidējā jūrniecības izglītība kuģu mehāniķu specialitātē.

Cenzs: 8 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā motorista, motorista praktikanta vai mehāniķa palīga (MP) amatos ar kuģa galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 750 kW;

– vai 12 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā motorista, motorista praktikanta vai mehāniķa palīga (MP) amatos, ar kuģa galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 220 kW, 1. klases motorista stāžs tiek ieskaitīts kopējā stāžā; un 12 mēnešu darba stāžs kuģu remonta rūpnīcā (darbnīcā). Darba stāžā tiek ieskaitīts prakses laiks apmācību periodā saskaņā ar mācību plānu un prakses programmām, kas ietver arī kuģu elektro un saldēšanas iekārtas.

Ne vairāk kā puse no šī stāža var būt mācību iestādes darbnīcā.

Grupas prakses laiku remonta darba stāžā var dubultot, ja grupas prakse veikta prakses vadītāja vadībā.

Ja speciālā izglītība iegūta pirms 5 gadiem un agrāk, jākārto kvalifikācijas pārbaudes eksāmens.

Ieņemais amats: skat. "Kuģu mehāniķu ieņemamie amati".

5.4. Diploms: "Otrās klases mehāniķis" (M 2).

Apmācība: Vidējā jūrniecības izglītība kuģu mehāniķu specialitātē.

Darba kvalifikācijas dokuments: trešās klases mehāniķa diploms.

Cenzs: 24 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā 3. mehāniķa amatā ar kuģa galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 3000 kW;

– vai 12 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā 3. mehāniķa amatā ar kuģa galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 3000 kW un 12 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā 2. mehāniķa amatā ar kuģa galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 750 kW;

– vai 12 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā 3. mehāniķa amatā ar kuģa galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 1400 kW un 12 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā sardzes mehāniķa amatā ar kuģa galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 1400 kW;

– vai 30 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā 2. mehāniķa amatā ar kuģa galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 750 kW;

Eksāmens saskaņā ar STWC–78 prasībām otrās klases mehāniķa kvalifikācijas iegūšanai.

Ieņemamie amati: skat. "Kuģu mehāniķu ieņemamie amati".

5.5. Diploms: "Pirmās klases mehāniķis" (M 1).

Apmācība: augstākā jūrniecības izglītība kuģu mehāniķu specialitātē.

Darba kvalifikācijas dokuments: otrās klases mehāniķa diploms.

Cenzs: 24 mēnešu darba stāžs 2. mehāniķa amatā uz kuģiem jūrā ar kuģa galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 3000 kW;

– vai 12 mēnešu darba stāžs 2. mehāniķa amatā uz kuģiem jūrā ar kuģa galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 3000 kW un 12 mēnešu darba stāžs vecākā mehāniķa amatā uz kuģiem jūrā ar galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 750 kW;

– vai 24 mēnešu darba stāžs vecākā mehāniķa amatā uz kuģiem jūrā ar galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 1400 kW.

Eksāmens saskaņā ar STWC–78 prasībām pirmās klases mehāniķa kvalifikācijas iegūšanai.

Ieņemais amats: skat. "Kuģu mehāniķu ieņemamie amati".

5.6. Diploms: "Saldēšanas iekārtu trešās klases mehāniķis" (SM 3).

Apmācība: vidējā speciālā izglītība saldēšanas mašīnu un iekārtu specialitātē.

Cenzs: 12 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā pie saldēšanas iekārtu apkalpošanas saldēšanas iekārtu mašīnista, mašīnista praktikanta amatos. Personām, kuras beigušas jūrniecības mācību iestādes, prakses laiks ir 8 mēneši un 12 mēnešu darba stāžs remonta rūpnīcā (darbnīcā) pie

saldēšanas iekārtu remonta, ieskaitot prakses laiku apmācību periodā saskaņā ar mācību plānu un prakses programmām.

Grupas prakses laiku remonta darba stāžā var dubultot, ja grupas prakse veikta prakses vadītāja vadībā.

Ja speciālā izglītība iegūta pirms 5 gadiem un agrāk, jākārto kvalifikācijas pārbaudes eksāmens.

Ieņemais amats: skat. "Kuģu saldēšanas iekārtu mehāniķu ieņemamie amati".

5.7. Diploms: "Saldēšanas iekārtu otrās klases mehāniķis" (SM 2).

Apmācība: vidējā speciālā izglītība saldēšanas mašīnu un iekārtu specialitātē.

Darba kvalifikācijas dokuments: saldēšanas iekārtu trešās klases mehāniķa diploms.

Cenzs: 24 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā saldēšanas iekārtu mehāniķa (saldēšanas iekārtu vecākā speciālista) amatos ar aukstumiekārtu jaudu 81,5 kW (70000 kkal/st.) un augstāk (divpakāpju kompresori);

– vai ar aukstumiekārtu jaudu 326 kW (280000 kkal/st.) un augstāk (vienpakāpju kompresori);

– vai 48 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā saldēšanas iekārtu mašīnista (saldēšanas iekārtu vecākā speciālista) amatos ar aukstumiekārtu jaudu 81,5 kW (70000 kkal/st.) un augstāk (divpakāpju kompresori), vai

ar aukstumiekārtu jaudu 326 kW (280000 kkal/st.) un augstāk (vienpakāpju kompresori).

Eksāmens otrās klases saldēšanas iekārtu mehāniķa kvalifikācijas iegūšanai.

Ieņemais amats: skat. "Kuģu saldēšanas iekārtu mehāniķu ieņemamie amati".

5.8. Diploms: "Saldēšanas iekārtu pirmās klases mehāniķis" (SM 1).

Apmācība: augstākā izglītība saldēšanas mašīnu un iekārtu specialitātē.

Darba kvalifikācijas dokuments: saldēšanas iekārtu otrās klases mehāniķa diploms.

Cenzs: 24 mēnešu darba stāžs uz kuģiem Zjūrā saldēšanas iekārtu mehāniķa (saldēšanas iekārtu vecākā speciālista) amatā ar aukstumiekārtu jaudu 349 kW (300 000 kkal/st.) un augstāk (divpakāpju kompresori);

vai 1396 kW (1200000 kkal/st.) un augstāk (vienpakāpju kompresori);

– vai 24 mēnešu darba stāžs uz kuģa jūrā, saldēšanas iekārtu otrā mehāniķa amatā ar aukstumiekārtu jaudu 815 kW (700000 kkal/st.) un augstāk (divpakāpju kompresori) vai 3260 kW (2800000 kkal/st.) un augstāk (vienpakāpju kompresori).

Eksāmens saldēšanas iekārtu pirmās klases mehāniķa kvalifikācijas iegūšanai.

Ieņemamais amats: skat. "Kuģu saldēšanas iekārtu mehāniķu ieņemamie amati."

Piezīme: speciālie rezerves kompresori, gaisa kondicionēšanas un pārtikas noliktavu kompresori, arī autonomie, netiek ieskaitīti summā-

rajās aukstuma iekārtu jaudās.

Saldēšanas iekārtu aukstumjaudu aprēķina sekojošos režīmos: t.kond.= 35^C, t.iztv.= –40^C (divpakāpju iekārtās) un t.kond.= 30^C, t.iztv.= -15^C (vienpakāpju iekārtās).

5.9. Diploms: "Trešās klases elektromehāniķis" (E 3).

Apmācība: vidējā jūrniecības izglītība kuģu elektromehāniķu specialitātē.

Cenzs: 8 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā elektriķa vai elektriķa praktikanta amatā un 12 mēnešu darba stāžs kuģu remonta rūpnīcā (darbnīcā) elektroiekārtu remontā. Darba stāžā tiek ieskaitīts prakses laiks apmācību periodā saskaņā ar mācību plānu. Grupas prakses laiku remonta darba stāžā var dubultot, ja grupas prakse veikta prakses vadītāja vadībā.

Ne vairāk kā puse no šā stāža var būt mācību iestādes darbnīcā.

Ja speciālā izglītība iegūta pirms 5 gadiem un agrāk, jākārto kvalifikācijas pārbaudes eksāmens.

Ieņemais amats: skat. pielikumu Nr. 8 "Kuģu elektromehāniķu ieņemamie amati".

5.10. Diploms: "Otrās klases elektromehāniķis" (E 2).

Apmācība: vidējā jūrniecības izglītība kuģu elektromehāniķu specialitātē.

Darba kvalifikācijas dokuments: trešās klases elektromehāniķa diploms.

Cenzs: 24 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā elektromehāniķa amatā, ar elektroiekārtu jaudu ne mazāku par 600 kW;

– vai 48 mēnešu darba stāžš uz kuģiem jūrā elektromehāniķa (vecākā elektroiekārtu speciālista) amatā, ar elektroiekārtu jaudu ne mazāku par 400 kW.

Eksāmens otrās klases elektromehāniķa kvalifikācijas iegūšanai.

Ieņemais amats: skat. "Kuģu elektromehāniķu ieņemamie amati"

5.11. Diploms: "Pirmās klases elektromehāniķis" (E 1).

Apmācība: augstākā jūrniecības izglītība kuģu elektromehāniķu specialitātē.

Darba kvalifikācijas dokuments: otrās klases elektromehāniķa diploms.

Cenzs: 24 mēnešu darbs stāžs uz kuģiem jūrā elektromehāniķa amatā, ar elektroiekārtu jaudu ne mazāku par 1500 kW.

Eksāmens pirmās klases elektromehāniķa kvalifikācijas iegūšanai.

Ieņemais amats: skat. "Kuģu elektromehāniķu ieņemamie amati".

Piezīmes: 1. Kuģu elektroiekārtu kopējā jaudā ietilpst elektrostaciju ģeneratoru, elektrodzinēju, akumulatoru, stacionāro elektrosildītāju un citu stacionāro elektroenerģijas ražotāju, patērētāju un pārveidotāju nominālās jaudas.

2. Uz kuģiem ar elektropiedziņu elektroiekārtas jaudu nosaka, summējot visu galveno elektrodzinēju nominālās jaudas.

3. Kopējā elektroiekārtu jaudā uz zivsaimniecības kuģiem netiek ieskaitītas elektrojaudas, kas saistītas ar zivju ieguvi un apstrādi.

6. Mašīnu apkalpe

6.1. Apliecība: "Otrās klases kuģu motorists".

Apmācība: kursi un eksāmens specialitātē.

Cenzs.: 6 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jurā mašīnu apkalpes sastāvā motorista praktikanta amatā ar galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 55 kW, no kuriem vismaz 3 mēnešu stāžs pie galveno dzinēju vai tvaika katlu apkalpošanas.

Ieņemamais amats: otrās klases motorists uz kuģiem bez galvenā dzinēja jaudas ierobežojuma.

6.2. Apliecība: "Pirmās klases kuģu motorists".

Apmācība: kursi un eksāmens specialitātē.

Cenzs: 9 mēnešu darba stāžs jūrā uz kuģa otrās klases motorista amatā ar galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 55 kW, no kuriem vismaz 3 mēnešu stāžs pie kuģa tvaika katlu apkalpošanas.

Kvalifikācijas pārbaudes eksāmens.

Ieņemais amats: visu pakāpju motorists, tvaika katlu mašīnists, donkermanis uz kuģiem bez galvenā dzinēja jaudas ierobežojuma.

6.3. Apliecība: "Kuģu elektriķis"

Apmācība: kursi un eksāmens specialitātē.

Cenzs: 6 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā pie elektroiekārtu apkalpošanas, ja kuģa mašīnu apkalpes sastāvā ir vismaz viens elektromehāniķis.

Kvalifikācijas pārbaudes eksāmens.

Ieņemamais amats: visu pakāpju kuģu elektriķis bez elektroiekārtu jaudas ierobežojuma.

6.4. Apliecība: "Kuģu saldēšanas iekārtu mašīnists".

Apmācība: kursi un eksāmens specialitātē.

Cenzs: 6 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā mašīnu apkalpes sastāvā pie saldēšanas iekārtu apkalpošanas, ja kuģa mašīnu apkalpes sastāvā ir vismaz viens saldēšanas iekārtu mehāniķis.

Kvalifikācijas pārbaudes eksāmens.

Ieņemais amats: visu pakāpju saldēšanas iekārtu mašīnists.

6.5. Apliecība: "Kuģu zivju apstrādes tehnoloģijas iekārtu mašīnists".

Apmācība: kursi un eksāmens specialitātē.

Cenzs: 6 mēnešu darba stāžs uz kuģiem jūrā zivju apstrādes tehnoloģisko iekārtu apkalpošanā.

Kvalifikācijas pārbaudes eksāmens.

Ieņemais amats: visu pakāpju zivju apstrādes tehnoloģisko iekārtu, tajā skaitā arī zivju miltu ražošanas iekārtu, mašīnists.

6.6. Diploms: "Mehāniķa palīgs"

(MP).

Apmācība: jūrskolas izglītība specialitātē.

Cenzs: 12 mēnešu darba stāžs jūrā uz kuģiem mašīnapkalpes sastāvā un vismaz 6 mēneši motorista amatā ar galvenā dzinēja jaudu ne mazāku par 55 kW.

Kvalifikācijas pārbaudes eksāmens.

Ieņemamais amats: līdz 2. mehāniķa amatam uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 300 kW;

– līdz 2. mehāniķa amatam uz kuģiem līdz 100 BT, ar dzinēja jaudu līdz 750 kW;

– donkermanis;

– visu pakāpju motorists uz kuģiem bez galvenā dzinēja jaudas ierobežojuma.

Piezīmes: 1. Visām kuģu mehāniķu kategorijām: mehāniķis, elektromehāniķis, saldēšanas iekārtu mehāniķis, kur Noteikumi paredz augstāko izglītību, pirmās (augstākās) kategorijas diplomu var saņemt arī personas, kuras ieguvušas vidējo jūrniecības izglītību un beigušas darba profilam atbilstošu tehnisko augstskolu.

2. Elektriķiem un elektromehāniķiem prakses cenzā var ieskaitīt arī darba laiku elektromašīnu un iekārtu rūpnīcās (darbnīcās).

3. Matrožu, motoristu, elektriķu un saldēšanas iekārtu mašīnistu kvalifikācijas apliecību izsniegšanai cenzā ieskaitāms arī šo kategoriju praktikanta cenzs.

4. Personām, kas dienējušas Latvijas Republikas Jūras kara spēkos uz karakuģiem, dienesta laiks ieskaitāms cenzā attiecīgo kategoriju diplomu saņemšanai. Braukšanas laiku apstiprina kuģa komandieris un karaspēka daļas vadība.

5. Visus augstākās pakāpes diplomus kuģu speciālistiem, kas ieguvuši vidējo speciālo izglītību, turpinās izsniegt līdz 1997. gada 31. decembrim. No 1998. gada 01. janvāra tie tiks izsniegti tikai personām, kas ieguvušas augstāko izglītību.

Grāmata ar materiālu simts romāniem

I. Bernsone, E. Blūmfelds, A. Miklāvs. «Latvijas Republikas tirdzniecības flote un tās traģiskais liktenis 1940 - 1945.» Rīga, *Zinātne*, 1994.

Pēc ilgas, ne jau autoru vainas dēļ notikušas kavēšanās pie lasītājiem nonākusi jau pasen sastādītā un tik vajadzīgā grāmata. Tās nozīmi latviešu jūrnieku un viņu kuģu likteņgaitu apzināšanā mūsu tautai visdramatiskākajā periodā nav iespējams novērtēt par augstu. Aizpildīts pats lielākais robs latviešu jūrniecības vēsturē, un tas, kas līdz šim bija zināms tikai dažiem speciālistiem, tagad pieejams katram interesentam. Šodien, kad ne visai veiksmīgi pūlamies atjaunot savu nacionālo jūrniecību, šāda grāmata ir nebūt ne lieks atgādinājums par to, kas bijām un ko ar mums izdarīja divas naidīgas lielvaras.

Izdevumā ievietotas 111 unikālas fotogrāfijas no Rīgas Vēstures un kuģniecības muzeja fondiem ar ziņām par tajās attēlotajiem kuģiem. Koncentrēti īsi teksti, kas būtībā ir vēstures konspekti, kā arī autoru savāktie dati par traģiskajos notikumos iejauktajiem vairāk nekā pusotra tūkstoša latviešu jūrniekiem, no kapteiņiem līdz kuģa puikām. Ziņās par kuģu ļaužu tālāko likteni diemžēl palikušas daudzas tukšas vietas — trūkums, kuru novērst nav bijis autoru spēkos, jo patiesību par 1940. - 45. gadu notikumiem mēs tikai tagad sākam apzināt.

Grāmatu vajadzētu izlasīt katram, pat no jūras šodien vistālākajam latvietim, jo arī viņš tur var cerēt atrast ziņas par kādu no savas dzimtas. Autori droši vien neatteiksies arī no palīdzības grāmatā minēto jūrnieku tālāko gaitu precizēšanā.

A. Pope

Kolkas bāka ir jāsaglabā!

Pirmajā augustā atvaļinājuma laikā Kolkas bāku apmeklēja Valsts prezidents Guntis Ulmanis. Braucienā viņu pavadīja Latvijas Jūras administrācijas direktors Bruno Zeiliņš un Kolkas bākas pārvaldnieks Visvaldis Freimanis.

Skats, ko prezidents ieraudzīja šajā vēsturiskajā un jūrniekiem tik svarīgajā objektā, pārsteidza visus. Protams, arī pašu Gunti Ulmani, jo viņš bija cerējis ieraudzīt puslīdz sakoptu objektu. Taču bākas kompleksā prezidents ieraudzīja likteņa varā atstātu būvi, kura ir pavisam tuvu sabrukumam.

Kāda tad izskatās Kolkas bāka?

Ārējās aizsargbūves šodien ir relatīvi labā stāvoklī, taču iekšējās būves ir cilvēku ļaunās un neapdomīgās darbības nopostītas. Vienkārši izsakoties — tās ir izdemolētas. Pēc PSRS Hidrogrāfijas dienesta aiziešanas no šī objekta 1993. gada novembrī–decembrī Latvijas Hidrogrāfijas dienests nav spējis nodrošināt šī objekta aizsardzību un saglabāšanu. Bākā nav cilvēku, kas pastāvīgi tur dzīvotu un strādātu, nav nodrošinātas arī dežūras uz šī vēsturiskā objekta. Celtnes iet bojā, jo tās ļaunprātīgi iznīcina nekontrolējami "tūristi", kas visai brīvi var ierasties uz bākas, ja vien viņiem ir savs braucamais. Un iemesls tam visam nav zemās algas, ar ko itin bieži tagad aizbildināmies, bet gan organizācijas trūkums.

Valsts prezidents patiesi bija šokēts par Kolkas bākā redzēto. Nesakārtotība un postaža ik uz soļa.

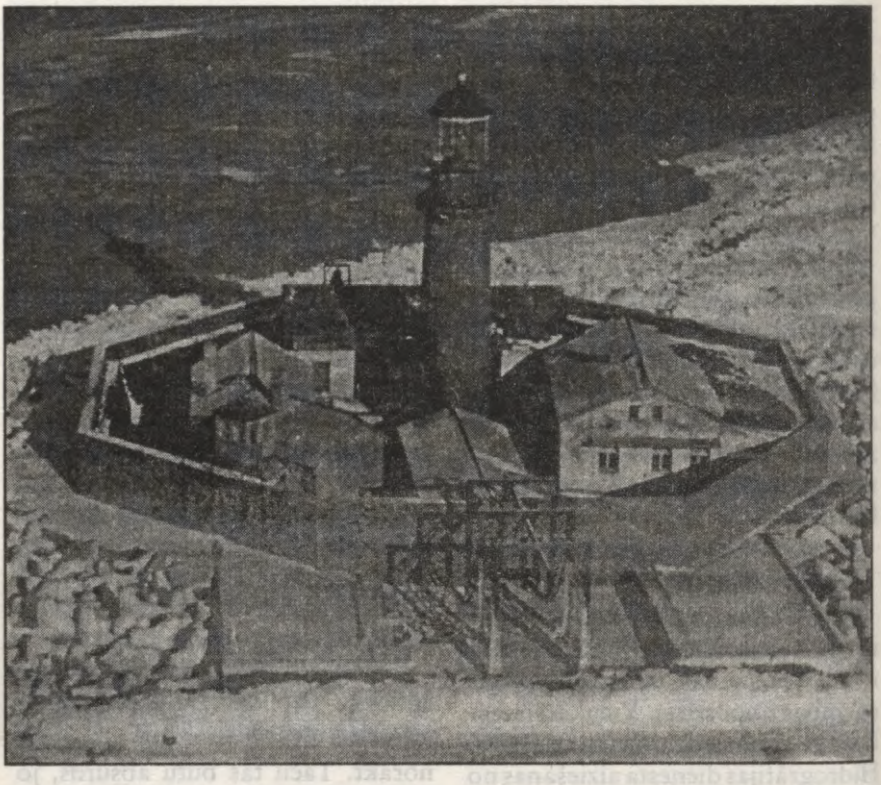
Ko darīt — nolīdzināt līdz ar zemi vai piesaistīt līdzekļus un mēģināt glābt šo vēsturisko objektu?

Patiesi, arī tāds variants tika apspriests — nolīdzināt līdz ar zemi un gruvešus aizvest kaut kur krastā un norakt. Taču tas būtu absurds, jo Kolkas bāka ir jūrniecībai stratēģiski svarīgs objekts un tai ir jāpaliek, lai tas maksā ko maksādams. Jo

negribēsim taču, lai visai pasaulei tiktu izziņots, ka Latvija ir navigācijai bīstama valsts. Kolka ir jāsaglabā — 1. augustā tika viennozīmīgi pateikts.

Glābsim Kolkas bāku!

1. augustā Valsts prezidents solījās palīdzēt. Tika pārrunāti dažādi varianti. Viens no tiem — saglabāt hidrogrāfijai iedalītos līdzekļus no valsts budžeta un novirzīt tos Kolkas bākas atjaunošanai. Kā zināms, kopš Latvijas Jūras administrācijas darba uzsākšanas Latvijas Hidrogrāfijas dienests pāriet tās pakļautībā un, iespējams, arī finansējumā. Bet šis jautājums pagaidām ir atklāts un tas jāatrisina pārejas posmā, kurā pašlaik darbojas Jūras administrācija. Tātad viens variants būtu atstāt šim gadam iedalītos līdzekļus no valsts budžeta Hidrogrāfijas un arī nākamgad no budžeta piesaistīt zi-



Kolkas bāka. A. Alberta foto.

nāmu naudas daudzumu. Tikai tad tā nopietni varētu domāt par Latvijas hidrogrāfijas saglabāšanu. Hidrogrāfijai patiesi neiet viegli — vajadzīgs kuģis–tenderis, kas jūrā izliek un savāc bojas, kas varētu nomainīt uguņus un baterijas. Šāda tendera pašlaik nav. Bet tas ir ļoti vajadzīgs.

Sirds sāp par baterijām Kolkas bākā. 6. jūlijā dāņi tur uzstādīja savu apgaismojumu bākai. Tā izmaksā 100 000 ASV dolāru. Šodien šīs dāņu uzliktās saules baterijas izskatās kā izsmiekls tajā postažā, kas valda Kolkas bākas kompleksā.

Kas jāveic steidzamā kārtā

Pirmkārt Kolkas bākā noteikti vajadzīgi četri cilvēki, pa diviem katrā maiņā. Varbūt varētu paņemt inženierus tepat no Rīgas, no Hidrogrāfijas dienesta, maksājot viņiem kārtīgu algu. Ir tikai viena problēma, pagaidām dzīves apstākļi Kolkas bākā ir pirmatnēji — nav ūdens, nav vietas, kur gultu nolikt. Tāpēc jāsāk vienu stūri savest kārtībā, lai varētu cilvēkiem radīt normālus darba un sadzīves apstākļus.

Otrais, kas būtu jādara, jāsāk glābt pats bākas tornis. Jānotīra no vecās krāsas, no rūsas un jānokrāso, kā to prasa tehnoloģija.

Treškārt, steidzami jāiztaisa ekspertīze visam kompleksam. Jāizstrādā projekts, un pēc tam var ieguldīt līdzekļus un uzsākt atjaunošanas darbus. Tas nav paveicams vienā dienā. Tur paies vairāki gadi.

Tie ir paši neatliekamākie uzdevumi, kā sākt Kolkas bākas glābšanu. Taču ir vēl lietas, kuras būtu jāsaved kārtībā. Piemēram, piekļūšana Kolkas bākai. Turp aizbraukt var tikai ar kuģīti, bet lielos viļņos un rudens vējos to vispār nav iespējams izdarīt. (Par to jau pārliecinājās Valsts prezidents G. Ulmanis 22. jūlijā, kad pirmo reizi vēlejās apmeklēt Kolkas bāku, bet piekļūt tai neļāva lielie viļņi.) Tātad ir jāizveido neliela aizsargostiņa. No betona jāizveido aizsargvalnīši, kur varētu ieiet kuģītis vai kuteris, kas pievestu pārtiku un cilvēkus bākas kompleksam. Turklāt uz bākas nav elektrības. Arī par to jādomā. Lai to veiktu, pats par sevi saprotams, būs nepieciešama nauda. Un šī nauda vajadzīga tūlīt, lai varētu algot cilvēkus, kas dzīvotu Kolkas bākā un to sargātu. Jūras administrācija ir apņēmības pilna sākt šos jautājumus risināt. Taču skaidrs arī tas, ka bez valsts palīdzības neiztikt. Guntis Ulmanis šo palīdzību apsolīja. Cerēsim, ka tā netiks liegta, un visi kopā, bez sūdzēšanās un raudāšanas, savedīsim kārtībā Kolkas bāku, kas jūrniekiem ceļu rāda nu jau 111 gadus.

Kolkā pabija **Velta Krūze**

Tvaikoņa «Neibāde» traģēdija

Latvijas tirdzniecības flotes kuģis «Neibāde» (Loida reģistrā reģistrēts kā «NEUBAD») bija viens no mazākajiem valsts tvaikoņiem. Tā tonnāža bija tikai 95 BRT/41 NRT, bet garums ap 25 metriem. «Neibādi» uzbūvēja Rīgā 1908. gadā Langes un dēlu kuģu būves fabrikā. Līdz I pasaules kara sākumam kuģis veica satiksmi starp Rīgu un Neibādi (tag. Saulkrasti), kas arī kļuva par iemeslu kuģa vārda izvēlei.

Nodibinoties Latvijas brīvvalstij, nelielais tvaikonītis atjaunoja reisus starp Rīgu un Vidzemes piekrasti pārvadājot rūpniecības preces, būvmateriālus, pasta sūtījumus u. c. kravas. 1926. gadā «Neibādes» īpašnieks bija akciju sabiedrība «Kaija» un tā kapteinis — 52 gadus vecais vidzemnieks Gustavs Lielkalns. Tvaikonis skaitījās tehniski labā kārtībā, jo nesen bija remontēts.

Traģēdija notika 1926. gada 9. septembra rītā, kad «Neibāde» bija ceļā no Rīgas uz Saulkrastiem. 11 komandas locekļu pārziņā atradās 40 pasažieri un 45 tonnas kravas, no tās 40 tonnas — preču labība. Kad aiz muguras palika Daugavgrīvas bāka, gan kuģa ļaudis, gan pasažieri ievēroja, ka «Neibādes» iegrime strauji palielinās. Kapteinis centās kuģi iegriezt krasta virzienā, lai uzsēdinātu sēklī. G. Lielkalna pūles bija nesekmīgas un aptuveni 3 km no Vecāķu piekrastes «Neibāde» nogrima. Vairums kuģa pasažieru un komandas locekļu aizgāja bojā, noslīkstot vēsajā ūdenī. Tikai vēlāk viņu mirstīgās atliekas tika izskalotas krastā, starp tiem arī stūrmaņa Mārtiņa Erdmaņa, kurš pēc Lielkalna ieskalošanas jūrā vadīja kuģi līdz nogrimšanai un noslīka pavisam netālu no krasta. G. Lielkalnam brīnumainā kārtā izdevās izglābties.

Tvaikoņa «Neibāde» traģēdijas iemeslus vēlāk centās noskaidrot gan slavenais kuģu būves speciālists Č. Klarks, gan speciāli izveidotas komisijas. Latvijas tieslietu ministrs G. Bite, izmantodams profesora Č. Klarka un komisijas slēdzienus, secināja, ka: «Galvenais katastrofas cēlonis — tvaikoņa «Neibādes» priekšgalā labā pusē 2 vaļēji atstātie iluminatori: viens tvaikoņa matrožu kajītē, otrs — pasažieru telpā... Viļņi pie 8 baļļu stipra vēja sāka plūst tvaikonī caur vaļējiem iluminatoriem... Ūdens pa tiem varē-

ja piepildīt tvaikoni dažās minūtēs.»

Dzelmē aizgājušo tvaikoni 1938. gada vasarā izcēla un vēlāk sagrieza, bet izglābušais kapteinis G. Lielkalns gāja bojā 1929. gadā, kad vētras laikā avarēja viņa vadītais tvaikonis «Laima».

Jau gandrīz 70 gadi mūs šķir no «Neibādes» traģēdijas, bet par to joprojām stāsta nodzeltējuši dokumenti, fotogrāfijas un, protams, dziesma, kas kļuvusi par pieminekli bojā gājušajiem tvaikoņa jūrniekiem un pasažieriem.

I. Bernsone

Tvaikonis «Neibāde» Rīgā, ap 1910. gadu.
R. Kalniņa fotoreprodukcija no Rīgas Vēstures un kuģniecības muzeja fondiem.

Austris Ķirsis

1915. 30. XII Tallinā — 1995. 28.I Sietlā, ASV

Mūžības ceļiniekiem piepulcējies Austris Ķirsis, kādreizējās mūsu zemūdenes «Ronis» jaunākais virsnieks.

Krievijas revolūcijas virpuļos zaudējis tēvu, mazais Austris ar māti 1920.g. ierodas savā īstajā dzimtenē Latvijā, kur apmetas Saldū. Liepājas Valsts tehnikumā ieguvis elektrotehniķa specialitāti, viņš 1934.g. brīvprātīgi, vēl pirms obligātā dienesta vecuma sasniegšanas ietājas Latvijas armijā, Sapieru pulkā. Seko apmācības instruktoru rotā un virsnieku kursos. Uzzinājis, ka Latvijas Kara skolā nodibināta Flotes nodaļa, viņš 1935.g. vasarā nokārto pārbaudījumus, iztur spēcīgo konkursu un kļūst par vienu no astoņiem jaunajiem jūras kadetiem. Topošajiem kara flotes virsniekiem paralēli Kara skolai jābeidz arī Krišjāņa Valdemāra jūr-skolas pilns kurss. 1938.g. pavasarī Austris Ķirsis nokārto jūrskolas gala eksāmenus un kļūst par vienu no mūsu «valdemāriešiem».

Mācības kara skolā, tai skaitā prakse Mīnu un Zemūdeņu divizionos turpinās, līdz 1939.g. 1. septembrī jaunais leitnants saņem jūras virsnieka zobenu un norīkojumu uz zemūdeni «Ronis». Diemžēl visai drīz seko mūsu valsts aneksija un Latvijas Kara flotes bojāeja. Austra Ķirša jūrnieka gaitas beigušās uz visiem laikiem. Virsleitnanta dienesta pakāpi viņš saņem jau Latviešu leģionā, Latvijas Universitātē iesāktās studijas paliek nepabeigtas.

Pēc kapitulācijas laimējas nokļūt Rietumu pusē un kādu laiku pat dienēt britu organizētajās apsardzes vienībās. Tad 33 gadu vecumā A. Ķirsis ierodas savā patvēruma zemē ASV, kur viņam lemts dzīvot, strādāt un skumt pēc Latvijas visus atvēlētos turpmākos mūža gadus. Sakuplo ģimene un dienišķās rūpes, taču latviskuma kopšana ne uz brīdi netiek pamesta novārtā. Viņš vienmēr dziļi interesējies par mūsu kara flotes senajām un mūsdienu gaitām, daudz arī rakstījis trimdas izdevumos. Savu darbību *Daugavas Vanagos* A. Ķirsis nepārtrauc līdz pat pēdējai dienai. Tad viņš iet slimnīcā uz riskantu operāciju...

Austris Ķirsis piederēja tiem daudzajiem trimdas vecās paaudzes latviešiem, kuri arī pēc valsts neatkarības atjaunošanas nevēlējās to apciemot, lai nebojātu svēto atmiņu spožumu. Diezin vai daudzi no mums uzdrošināsies viņa lēmuma pareizību apšaubīt. Kas bijis, tas aizgājis, arī mūsu Austris, kurš paņēmis līdzi kapā savas atmiņas par kādreizējo brīvo un laimīgo dzimteni. Lai atpūšas, viņa sardze ir beigusies!

A. Pope

Kapteinis Voldemārs Štāls

1908.g. 20.V — 1995.g. 13.II

Voldemārs Štāls piedzima Ventspilī kapteiņa un kuģīpašnieka Mārtiņa Štāla ģimenē. Viņa vectēvs Janis Štāls bija viens no latviešu kuģniecības pionieriem Rīgas jūras līča Kurzemes pusē—kuģubūvētājs, kuģīpašnieks un kapteinis praktiķis. Divu gadu vecumā Voldemārs zaudēja tēvu, kurš mira no Vidusamerikā iemantotā tropu drudža sekām. Pirmā pasaules kara gados, kad pelnītāji — burinieks ZENSON bija nobloķēts Baltijas jūrā, bet NOAH palika ārpus tās, ģimene nokļuva materiālās grūtībās. Stāvoklis krasi uzlabojās, kad pēc kara gafelšoneris NOAH kapteiņa Jāņa Didriķa dēla Štāla vadībā atgriezās no Anglijas ar peļņas daļu.

Skolas gaitas Voldemārs uzsāka Ventspilī, turpināja Rīgā Olava komercskolā, vasaras pavadot no vectēva mantotajā mājā Kaltenē. Pēc divu gadu mācībām Kr. Valdemāra jūrskolā Voldemārs Štāls ieguva tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Jūrnieka gaitas viņš uzsāka 1926. gadā kā junga uz tvaikoņa TRANSTEVE (vēlākais VAIDAVA) kapteiņa Friča Dambekalna vadībā. Kopš 1929. gada Voldemārs Štāls ieņēma 2. stūrmaņa vietu uz tvaikoņiem SAULE (1929.-1931.), IRIS FAULBAUMS un ROLFS FAULBAUMS (1936.-1939.), AUSMA (1939.), RAMAVA (1939. - 1940.). No 1940. līdz 1947. gadam viņš bja RAMAVAS 1. stūrmanis. 1940.g., RAMAVAI ar koku kravu ejot no Kanādas un Īriju, tā saņēma Latvijas PSR valdības rīkojumu mainīt kursu uz Murmansku. Kapteinis Eduards Kristlībs to ignorēja, turpinot kursu uz Dublinu. Tur kuģi pārņēma Anglijas valdība un iesaistīja kara apgādes konvoju braucienos.

1949.g. V. Štāls kā eksterns Londonā ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu. Sekoja kapteiņa darbs uz mazās OGRES (1949. -1951.). 1952.g. kapt. V. Štāls ietājās darbā Vlasova kuģniecības sabiedrībā, kuras mītne ir Monako, sākumā izpildot 1. stūrmaņa pienākumus, bet no 1955.g. līdz aiziešanai pensijā 1971.g. kā kapteinis uz GEMSTONE (13 300 t DW) un tam līdzīgiem motorkuģiem, kā arī tankkuģa ATLANIN (105 000 t DW) apmeklēja visu kontinentu ostas. V. Štāls bija Jūrekas (EUREKA) pilsētas Kalifornijā ASV goda pilsonis.

Kopš 1941.g. V. Štāls dzīvoja Lielbritānijā.

Jūrnieka gaitās V. Štālu pavadīja veiksme — viņš nepiedzīvoja nevienu avāriju, arī bīstamajos vācu zemūdeņu apdraudētajos konvoju braucienos ne, bet viņa ģimenes dzīve bieži bija skumju apēnota. Agrajam tēva zaudējumam 1928. gadā sekoja mātes Lidijas Štālas, dz. Blāzes, nāve. Viņa pirmais dēls nomira kara laikā Latvijā 4 gadu vecumā, drīz nomira arī pirmā sieva Herta, no kuras viņu jau sen bija šķīrušas frontes un robežas. Lielbritānijā Voldemārs Štāls apprecējās ar Veltu, ģimenē piedzima dēls Mārtiņš. Velta nomira 1981.g. 1987.g. V. Štāls salaulājās ar jūrnieka atraitni Ņinu, kas rūpējās par viņu atlikušos dzīves gadus, arī viņa īsās, bet smagās slimības laikā. Voldemāra mazdēli Andrejs un Pēteris sevi sauc par Endrjū un Pīteru.

Voldemārs Štāls nomira savā pēdējā dzīvesvietā Čorlejā Lankašīrā Anglijā, netālu no Liverpūles. Viņa pelni tika izkaisīti Ziemeļjūrā, kas bijusi aizgājēja mīļākā jūra, laikam arī tādēļ, ka aiz tās slēpās tālais Kaltenes krasts starp Mērsragu un Roju ar senču atdusas vietām.

Egils Daknis

V. Alberta foto.

Janvāris

10. janvārī Nicā notika kārtēja apspriede par jūras robežu noteikšanu starp Latviju un Lietuvu. Diemžēl jau kuro reizi sarunas beigušās bez rezultātiem, jo ne Latvijas, ne Lietuvas delegācija nespēj atrast to jūras robežu variantu, kas būtu pieņemams abām pusēm.

✓✓✓

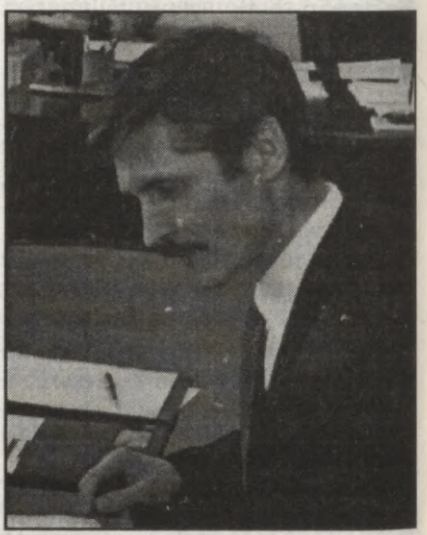
13. janvārī Latvijas Jūras akadēmijas pirmie akadēmijas absolventi kārto pirmo valsts eksāmenu.

✓✓✓

Rīgas Traleru un refrežeratorkuģu bāze pārdēvēta par valsts akciju sabiedrību "Rīgas zvejniecība". Pēc uzņēmuma vadītāju domām, statusa maiņa neizraisīs straujas pārmaiņas uzņēmuma saimnieciskajā dzīvē.

✓✓✓

Lai koordinētu Latvijas kuģu īpaš-



Latvijas Kuģniecības diektors Pēteris Avotiņš. V. Alberta foto.

nieku darbību un nodrošinātu to kopējo interešu aizstāvību ekonomiskajos, juridiskajos, tehniskajos un citos ļoti būtiskos jautājumos, Latvijas Kuģniecība direktora Pētera Avotiņa un direktora pirmā vietnieka Imanta Vikmaņa vadībā griezās ar priekšlikumu pie LR Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta izveidot Latvijas kuģu īpašnieku asiciāciju.

✓✓✓

24. janvārī jūrnieku astoņdesmitgadnieku pulkam pievienojās Jūrniecības fonda priekšsēdētājs Alksandrs Kārkliņš.

Februāris

Rīgas kuģniecības direktors Antons Ikaunieks pierasījis pārskatīt valdības politiku pret uzņēmumiem sociālā nodokļa jautājumā. Patlaban viss iet uz valsts uzņēmumu izputināšanu.

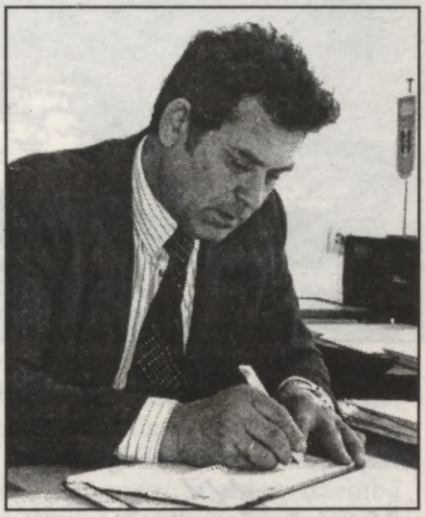
Saņemta Jura Bojāra vadītās grupas atsauksme par Latvijas Jūras kodeksu. Vēl jāpiestrādā, lai šo projektu izvirzītu apstiprināšanai Saeimā. Te nu vietā Rīgas ostas pārvaldnieka Gunāra Rosa replika — cik ilgi svarīgus likumdošanas aktus ļausim izstrādāt garu garos gadus sabiedriskā kārtā?

✓✓✓

Sakarā ar jaunajiem likumiem kopš 1994. gada 1. janvāra darba devējiem aizliegts bez īpašas atļaujas pieņemt darbā personas, kas nav Latvijas pilsoņi vai pastāvīgie iedzīvotāji. Taču, pēc kuģošanas sabiedrības vadītāju domām, pagaidām 287 kuģu vadītāji un 200 ierindas jūrnieki būtu atstājami darbā, lai nenodarītu nopietnu kaitējumu flotei.

✓✓✓

Ar 1994. gada 1. februāri izdota pavēle par Jūras administrācijas izveidošanu. Par tās direktroru nozīmēts Bruno Zeiliņš. Sagatovota



Bruno Zeiliņš. V. Alberta foto.

dokumentācija un izstrādāta administrācijas struktūra.

✓✓✓

Sadarbību uzsākuši Latvijas Jūras spēki un Jūras inspekcija. Viņi kopīgi kontrolēs Latvijas ekonomisko zonu Baltijas jūrā. Jūras inspekcijas pārstāvis tagad nepieciešamības gadījumā varēs ātri nokļūt uz kuģiem.

✓✓✓

13. februārī Helsinkos tika nopirkts ledlauzis "Varma", kas būvēts 1968. gadā. Tā jauda ir 12 000 zirgspēku. Kuģi apkalpo 24 cilvēku liela komanda. Tas izmaksāja

7 miljonus ASV dolāru. Šī summa jāatmaksā 10 gados. 14. februārī uz kuģa pacēla Latvijas karogu. Par ledlauža kapteini iecelts pieredzējušais kapteinis Edgars Ūķis.

✔✔✔

25. februāri Rīgā notika starptautisks loču seminārs, ko vadīja Modris Šivars.

Marts

1. martā Rīgas Vēstures un kuģniecības muzejā notika Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopas gada kopsapulce.

✔✔✔

Valdība paredzējusi aplikt ar sociālo un ienākuma nodokli jūrnieku pārtiku. 7. martā Latvijas tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība pieteikusi streiku Latvijas Kuģniecībai. Latvijas Kuģniecība ir darījusi visu iespējamo, bet valsts nodokļu politika tomēr ir

V. Alberta foto.

un paliek valdības kompetencē. Valdība savukārt nenovērtē jūrnieku arodbiedrību. Tā ir Starptautiskās Jūrnieku arodbiedrību asociācijas biedrs un viņu streiks nebūs tikai viņu streiks, bet gan starptaustisks streiks. Ja streiks notiks, vienas dienas laikā Latvijas Kuģniecība zaudēs 400 000 dolārus. Bet galvenais, ko zaudēs LK ir Latvijas imidžs ārzemēs.

Uz Zviedriju devās Latvijas delegācija, lai piedalītos Jūras Ostu konferencē. Konferencē referātu nolasīja Aldis Zieds. Delegācijas sastāvā bija Rīgas Tirdzniecības ostas direktors Juris Krivojs, Jūrniecības departamenta direktors Imants Sarmulis, laikraksts "Jūras Vēstis" un televīzijas raidījums "Ahoi!"

✔✔✔

26. martā Rīgā, Balasta dambī 1, atzīmējot Rīgas jahtkluba 115 gadus, notika jahtkluba biedru pilnsapulce un jahtkluba atklāšanas svinības. Rīgas jahtklubs ir pirmais jahtklubs

Baltijā, kuru nodibināja vācu burātāji 1878. gadā.

1993. gada 16. aprīlī Rīgas jahtkluba statūti tiek reģistrēti Latvijas Republikas Tieslietu ministrijā.

Pirms Jahtkluba atklāšanas.
V. Alberta foto.

Aprīlis

12. aprīlī Ministru kabinetā pieņēma lēmumu par Bolderājas (Daugavgrīvas) kara ostas nodošanu Aizsardzības ministrijas pārziņā. Ņemtas vērā arī Latvijas Jūras akadēmijas intereses.

✔✔✔

14. aprīlī Rīgas jūras līcī tiek izmēģināts Vācijas dāvinātais mīnu traleris M–02, kas tika remontēts 177. kuģu remonta rūpnīcā.

✔✔✔

26. aprīlī notikušajā Latvijas Ostu padomes sēdē beidza dalīt naudu mazo ostu attīstībai. Mazo ostu pārstāvji aktīvi aizstāvēja savus projektus. Visu vēlmes tika apmierinātas.

Ostu padomes sēdes laikā.
V. Alberta foto.

Maijs

"Māras līnija" atvērusi jaunu kravu līniju maršrutā Orhūsa–Helsingborga–Rīga. Pēdējā laikā ir pieaudzis pieprasījums pēc kravu pārvadājumiem starp Skandināvijas valstīm un Rīgu.

Rīgas Transporta flotei par sasniegumiem finansu darbībā piešķirta Starptrautiskās komitejas sadarbībā ar TRADE LEADERS CLUB un žurnālu "Merkado mindial" balva *Starptautisks komerciālais prestižs.*

✔✔✔

Kanādas valdība piešķīrusi Baltijas valstīm līdzekļus zivju produkcijas kvalitātes kontroles inspekciju izvedošanai. Programmā ietverta arī semināru rīkošana, zivju apstrādes speciālistu sagatavošana.

✔✔✔

Latvijā sākusies akcija — "Izvēlies Latvijas preci".

✔✔✔

Rīgā notika Baltijas ostu organizācijas (BPO) Pirmās komitejas sanāksme, kurā piedalījās dalībnieki no Somijas, Dānijas,

Igaunijas un Lietuvas. No Latvijas puses sanāksmē piedalījās vienīgi Rīgas Tirdzniecības ostas pārstāvji, jo neviena cita no Latvijas ostām šajā tik ietekmīgajā starptautiskajā organizācijā nav iestājusies.

✔✔✔

20. maijā Latvijas Kultūras fondā notika Leonīda Siliņa grāmatai "Latvijas Centrālā Padome" veltīta preses konference. Grāmata veltīta "Bēgļu laivām".

✔✔✔

Latvijas Zvejnieku savienība pārtapusi par akciju sabiedrību. Akciju sabiedrības jaunais valdes priekšsēdētājs ir Antons Vjaters.

Jūnijs

Izdota "Latvijas Kuģu un Jahtu reģistrācijas grāmata"

✔✔✔

1. jūnijā no Liepājas ostas aizgājis pēdējais Krievijas karakuģis. Sakarā ar to Liepājā notika ceremonija, ko rīkoja Krievijas vēstnieks Latvijā Aleksandrs Raņņihs. No Latvijas puses piedalījās Ministru prezidents Valdis Birkavs, Latvijas Jūras spēku komandieris Gaidis Zeibots un citas amatpersonas.

Loču kuteris «Daina».
V. Alberta foto.

✔✔✔

5. jūlijā Rīgā pa ūdens ceļiem no Somijas atnāca loču ketris, kuram dots vārds "Daina". To nopirkusi Latvijas Jūras administrācija.

✔✔✔

6. jūnijā sākās akcijas "Jūra vieno" pirmais posms — velobrauciens no Tallinas līdz Nidai Kuršu kāpās pa Krišjāņa Valdemāra ceļu. Akcija varēja sākties pateicoties sponsoru izpratnei un atbalstam. Latvijas Kuģniecība, Latvijas Jūras administrācija, akciju sabiedrība "Baltijas transporta apdrošināšana" un Ventspils ostas administrācija palīdzēja finansiāli, vietējās pašvaldības trijās Baltijas valstīs savukārt pulcēja cilvēkus un dalījās jūrniecības problēmās.

✔✔✔

Laikraksts "Jūras Vēstis" svinēja 100 numura iznākšanas jubileju.

✔✔✔

13., 14. un 15. jūnijā Latvijas Jūras akadēmijā notika diplomdarbu un diplomdarbu projektu aizstāvēšana.

✔✔✔

17. jūnijā startēja burāšanas regate "Trīsstūra kauss 94", kas jau kļuvusi populāra burātāju vidū.

✔✔✔

18. jūnijā notika Latvijas Jūras akadēmijas pirmais izlaidums. To absolvēja 52 puiši. Svinīgajā diplonu pasniegšanas ceremonijā Latvijas

biedrības namā klātesošos uzrunāja Latvijas valsts prezidents Guntis Ulmanis. Pulksteņus ar briljantiem — lūk, ko saņēma paši labākie Latvijas Jūras akadēmijas beidzēji — Kaspars Veidemanis — kuģu mehānikas specialitātes absolvents (viņš arī saņēma diplomu ar pirmo numuru), Andris Šuliņš — kuģu elektromehānikas specialitātes absolvents, Aleksandrs Sergejevs — kuģu vadīšanas specialitātes absolvents. Šos Šveicē ražotos pulksteņus sponsorēja Latvijas Kuģniecība, Rīgas Transporta flote, un akciju sabiedrība "Baltijas transporta apdrošināšana".

✔✔✔

22. jūnijā Saeimā izskatīja un trešajā lasījumā pieņēma Likumu par ostām.

✔✔✔

30. jūnijā Ventspilī tika iesvētīts Latvijas Hidrogrāfijas dienesta pirmā kuģa karogs. Kuģim dots vārds "Kapteinis Orle". Kuģis ir 1982. gadā būvētais "Baltika" tipa zvejas traleris, kas atpirkts no Rojas paju sabiedrības "Banga".

Jūlijs

9. jūlijā Rīgā, visās ostas pilsētās un zvejniekciemos notika Jūras svētki, kuros tika piedāvāta plaša kultūras un izklaides programma. Jūras svētkus organizēja Latvijas Jūrniecības savienība, bet atbalstīja daudzas jūrniecības organizācijas.

✔✔✔

Jūras svētkos.
V. Alberta foto.

Jūlija pirmajā sestdienā Centrālā jahtkluba teritorijā atklāja Centrālā jahtkluba bērnu sporta skolu. Atklāšanā piedalījās promenentas personas.

Jahtkluba atklāšanas laikā.
V. Alberta

✔✔✔

13. jūlijā notika pēdējā LJA uzņemšanas komisijas sēde un 111 jauniešiem paziņoja par ieskaitīšanu Latvijas Jūras akadēmijas studentu pulkā. Viņu vidū arī sešas meitenes. Pavisam bija 180 gribētāju.

✔✔✔

Apgāds "Sprīdītis" izdevis "Jūras ābeci". Grāmatas terminoloģijas vārdnīcas un komentāru autors ir Juris Baldunčiks. Grāmata bagātīgi ilustrēta ar krāsainiem zīmējumiem un tehniskiem zīmējumiem. Par to gādājis mākslinieks Aleksejs Bibanajevs. "Jūras ābece" iznākusi ar Latvijas Kuģniecības atbalstu.

✔✔✔

Satiksmes ministrija apstiprinājusi jauno nolikumu par kārtību, kādā izsniedzamas Latvijas Jūrnieka grāmatiņas.

✔✔✔

21. jūlijā Valsts prezidents Guntis Ulmanis devās uz Kuivižiem, lai tiktos ar zvejniekiem. Zvejniekus interesēja, kāpēc likvidēja nozaru ministriju, kāpēc ne-traucēti tiek ievestas kontrabandas zivis, kāpēc netiek domāts par zvejnieku nākotni? Bija skaidrs, ka prezidenta apciemojums nekādā ziņā neatrisinās zvejnieku sa-milzušās problēmas, taču šāda tikšanās bija vajadzīga, lai Valsts prezidents bez starpniekiem uzzinātu zvejnieku problēmas.

✔✔✔

22. jūlijā Valsts prezidents Guntis Ulmanis devās uz Kolku un apmeklēja Kolkas bāku. Kolkas apciemojums notika bez žurnālistu piedalīšanās — tā vairāk bija atpūtas, nevis darba vizīte.

Augusts

Pēc 21 mēneša ilgas dīkstāves atsāka darbu naftas produktu vads, pa kuru Ventspilī no Krievijas pienāk dīzeļdegviela. Tas tika slēgts 1992. gada 19. oktobrī, kad sturpceļā nonāca Latvijas un Krievijas starpvalstu sarunas par īpašuma tiesībām uz mūsu valsts teritorijā esošo cauruļvada daļu.

✔✔✔

2. augustā notikušajā Rīgas Domes sēdē saskaņā ar Likumu par ostām tika izveidota Rīgas ostas valde. Par priekšsēdētāju iecelts Rīgas Domes priekšsēdētājs Māris Purgailis.

✔✔✔

6. augustā Ventspilī akcijas "Jūra vieno" ietvaros notika piemiņas pasākums "Bēgļu laivām — 50". Akcijas organizatori bija — Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Jūrniecības fonds un laikraksts "Jūras Vēstis". Visos piemiņas pasākumos Ventspilī piedalījās Latvijas Centrālās Padomes loceklis, praktiskais slepenās satiksmes ar Zviedriju pirms pusgadsimta uzturētājs Leonīds Siliņš. Akcijā piedalījās Jūras spēku krasta apsardzes kuģi KA–04 un KA–08. Šie kuģi izgāja jūrā un, nolaižot ūdenī vainagus un ziedus, godināja pirms 50 un vairāk gadiem bojā gājušo bēgļu piemiņu.

✔✔✔

Ministru Kabineta sēdē pieņemts Lat-vijas Jūras Kodekss. Kodeksā ietverti jūras pārvadājumu vispārīgie noteikumi, jūrlietu pārvaldes struktūra, ar kuģošanu saistīto negadījumu izmeklēšanas kārtība, kā arī ar jūrnieku darbu saistītie specifiskie jautājumi.

✔✔✔

Latvija ieguvusi divus mīnu kuģus. Saskaņā ar aizsardzības ministra V. Pavlovska pavēli tie nosaukti par "Vies-turu" un "Imantu" — tādos

pašos vārdos, kā Latvijas brīvvalsts laikā sauca Latvijas Republikas kara kuģus.

✓✓✓

Rīgas ostas pārvaldnieks Gunārs Ross Rīgas ostā atklāja jauno, rekonstruēto gandrīz 300 metrus

Jaunās piestātnes atslēgas rokā Gunāram Rosam. V. Alberta foto.

garos piestātni Eksporta ielas krastmalā.

✓✓✓

Ministru kabineta sēdē apstiprināts "Nolikums par zvejniecību".

Septembris

Latvijas Jūras akadēmijā sācies jaunais mācību gads.

✓✓✓

Latvijas Kuģu reģistra priekšnieks S. Šmulāns informēja, ka mūsu valstī re-ģistrēti 663 kuģi, no kuriem 170 pieder privātpersonām.

✓✓✓

5. septembrī masu mēdiji tika iepazīstināti ar Latvijas Jūras administrācijas struktūru un darbības principiem. LJA apvienoti pieci dienesti — Kapteiņdienests, Hidrogrāfijas dienests, Meklēšanas un glābšanas dienests, kā arī Jūrnieku reģistrs un Kuģu reģistrs.

✓✓✓

17. septembrī no dzīves aizgāja laikraksta "Jūras Vēstis" žurnāliste Velta Krūze. Viņa stāvēja pie nacionālās jūrniecības un jūrniecības izglītības atdzimšanas Latvijā.

✓✓✓

24. septembrī Liepājā svinīgos apstākļos Latvijas Republikas kara zvērestu pieņēma 126 Jūras spēku jauniesauktie.

✓✓✓

28. septembra naktī katastrofā cieta un bojā gāja Igaunijas prāmis "Estonia", kas līdzi aiznesa 912 cilvēku dzīvības.

Oktobris

9. oktobrī Liepājas pašvaldības uzņēmumam "Piemare" svinēja dzimšanas dienu. Pirms diviem gadiem, 1992. gada 9. oktobrī, tika reģistrēts šis uzņēmums. Uzņēmums dzima ar domu atjaunot komercdarbību Liepājas ostā.

✓✓✓

15. oktobrī Vidzemes jūrmalas pilsētā Ainažos notika latviešu un igauņu jūrniecības šūpuļa — Ainažu jūrskolas 130 gadu jubileja. Svinībās piedalījās Valsts prezidents Guntis Ulmanis. Ainažu jūrskolas muzejam atzīmēja 25 darbības gadus.

✓✓✓

No 17. oktobra rolkeris "Inženieris Ņečiporenko" apkalpo pilnīgi jaunu

Latvijas Kuģniecības līniju: Rīga–Helsinki–Ķīle–Rīga. Reizi nedēļā kuģis iegriežas katrā no ostām.

✔✔✔

23. oktobrī Daugavgrīvas cietoksnī notika svinīgs pasākums, kas bija veltīts Latvijas jūras kara flotes 75. gadadienai un piemiņas plāksnes atklāšanai par godu sabiedrotajiem jūras kara spēkiem un kritušajiem 1919. gada cīņās ar bermontiešiem.

Novembris

Ar Valsts prezidenta Gunta Ulmaņa pavēli Jūras spēku dienvidu komandu kapteinim Ilmāram Lešinskim par aktīvu dalību Aizsardzības spēku dibināšanā un tālākā veidošanā, piešķirta kārtējā dienesta pakāpe — jūras kapteinis.

✔✔✔

16. novembrī Zviedrija valdība Zviedrijas vēstnieka Latvijā Andreasa Adāla personā nodeva Latvijai glābšanas kuteri. To saņēma Latvijas Ministru prezidents Māris Gailis, satiksmes ministrs Andris Gūtmanis un Latvijas Jūras administrācijas direktors Bruno Zeiliņš. Glābšanas kuterim dots vārds "Dēkla".

Decembris

1. decembrī Mazajā Ģildē Latvijas Kuģ-niecība organizēja tradicionālo tikšanos ar saviem biznesa partneriem. Uz Latviju bija atbraukuši LK biznesa partneri no visas pasaules.

✔✔✔

6. decembrī Rīgas Tirdzniecības ostas administrācija uz kuģa "Misisipi" rīkoja Rīgas Tirdzniecības ostas biznesa stratēģijas projektu prezentāciju. Projekts tika izstrādāts RTO sadarbībā ar ārvalstu konsultantu grupu.

✔✔✔

Ministru kabineta Ārlietu un drošības komitejas sēdē atbalstīta Latvijas pievienošanās Satrptautiskās jūras satelītu sakaru organizācijas (*INMARSAT*) konvencijai.

✔✔✔

13. decembrī Latvijas Jūras spēki kļuvuši par vienu kuģi bagātāki. Liepājā svinīgos apstākļos Latvijai tika nodots bijušais Norvēģijas karaliskās flotes patruļkuģis. Tam dots vārds P–04 "Bulta". Tas var sasniegt ātrumu līdz 32 megliem stundā.

✔✔✔

15. decembrī Latvijas Jūras medicīnas centrs atskatījās uz savas pastāvēšanas 50 gadiem. Tagad Latvijas Jūras medicīnas centra kodols ir Jūras medicīnas centra slimnīca (bijusī Baseina slimnīca), poliklīnika *VIA UNA*, Vecmīlgrāvja slimnīca un poliklīnika.

✔✔✔

Pieņemts Ostu attīstības fonda nolikums. Šis fonds būs kā kopēja budžeta sastāvdaļa. Paredzēts, ka tajā ieskaitīs līdzekļus 5 procentu apmērā, kas iegūti no ostu un kuģošanas nodevām.

10. decembrī notika Latvijas Jūrniecības savienības biedru kopsapulce. Šajā dienā visi kopā atskatījāmies uz Jūrniecības savienības pieciem darba gadiem.

✔✔✔

20. novembrī Meža kapos atklāja pieminekli pirmajam un vienīgajam

latviešu admirālim Teodoram Spādem. Pieminekļa autors Ģirts Burvis.

✓✓✓

22. decembrī sākusies ziema. Kā ziņojis Rīgas ostas kapteinis Konstantīns Gailišs, Somu jūras līcis sāk pārklāties ar ledu. Taču Baltijas jūras un Rīgas jūras līča kuģu ceļi, kas ved uz Daugavas piestātnēm ir brīvi no ledus. Godīgi runājot, arī ledus mūs nebiedē, jo mums taču ir pašiem savs ledlauzis "Varma", kas spējīgs salauzt ledu gan tiešā, gan pārnestā nozīmē. Ko citu, lai mums visiem kopā veicas!

G. Šīmaņa foto.

Sargāsim Baltijas jūru! A. Mitrēvica foto.

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

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS FONDS
Kronvalda bulvārī 6
Rīgā, LV 1010
tālr. 321565

SATURA RĀDĪTĀJS

PAVADVĀRDI GADAGRĀMATAI — *A. Pope* 3. lpp.

K. VALDEMĀRA PIEMIŅAS LASĪJUMI

IEVADS — *G. Šīmanis* 5. lpp.
KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA LAIKS
P. Mežulis 6. lpp.
KARTOGRĀFIJA PIRMAJĀS LATVIJAS JŪRSKOLĀS
J. Štrauhmanis 8. lpp.

VĒSTURES LAPPUSES

SLAVENIE LATVIJAS KUĢU BŪVĒTĀJI
I. Bernsone, A. Zalsters 10. lpp.
JŪRAS — TAS IR VISS MANS MŪŽS
I. Kārkliņa 17. lpp.
TVAIKOŅIS BĀRTA
A. Miklāvs 21. lpp.

PIRMS 50 GADIEM

OTRAIS PASAULES KARŠ UZ JŪRAS (1944.G.)
G. Jansons 25. lpp.
AKMENS NO TĀLĀS GAMBIJAS
I. Bernsone 41. lpp.
LATVIJAS JŪRNIEKI "SARKANAJOS TĪKLOS"
A. Paeglis 44. lpp.
RĪGAS LOČU BIEDRĪBA
O. Timms 47. lpp.

ATMIŅU STĀSTI

BET KUĢIS BRAUC
O. Timms 54. lpp.
ATMIŅAS PAR TEODORU SPĀDI
DIENOŠT UZ KUĢA "VIRSAITIS"
A. Eizenbergs 62. lpp.

DZIESMA VENTSPILIJ
A. Eizenbergs 63. lpp.
EDVARDU OGRIŅU ATCEROTIES
J. Junga 63. lpp.

GADADIENAS

JĀTURPINA IESĀKTAIS
A. Freiberga 73. lpp.
PIECI BAGĀTI DARBA GADI
SARUNAS LJS BIEDRU KOPSAPULCĒ UN TĀS STARPLAIKOS
G. Šīmanis 75. lpp.
LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBAS 1994. GADA 10. DECEMBRA BIEDRU KOPSAPULCES LĒMUMS 77. lpp.
JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBAS VALDE 79. lpp.

BĒGĻU LAIVĀM — 50
LATVIJAS CENTRĀLĀS PADOMES LOCEKĻA LEONĪDA SILIŅA UZRUNA VENTSPILĪ, 1994. GADA 6. AUGUSTĀ 80. lpp.

LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAI — 5

VALSTS PREZIDENTA GUNTA ULMAŅA UZRUNA LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS PIRMĀ IZLAIDUMA ABSOLVENTIEM 84. lpp.
SVEICIENS PIRMAJAM LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS IZLAIDUMAM
I. Ross 85. lpp.
PIRMAIS IZLAIDUMS AKADĒMIJĀ 86. lpp.
EKSĀMENU KOMISIJA 88. lpp.
KĀDS TU BŪSI, ABSOLVENT?
Ģ. Aniņa 89. lpp.

AINAŽU JŪRSKOLAI —130
AINAŽU JŪRSKOLAS MEMORIĀLAJAM MUZEJAM — 25

VALSTS PREZIDENTA GUNTA ULMAŅA UZRUNA AINAŽOS,

1994. GADA 15. OKTOBRĪ 92. lpp.

LATVIJAS JŪRAS SPĒKIEM — 75

LATVIJAS OZOLI
A. F. 95. lpp.
REPLIKA
A. Pope 97. lpp.
LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS CENTRAM — 50

JŪRNIEKA VESELĪBA IR DĀRGA
A. Freiberga 98. lpp.

LATVIJAS OSTĀS

RĪGAS OSTA
RĪGAS OSTA — PROBLĒMU NETRŪKST
A. Pilsums 103. lpp.
VENTSPILS OSTA
VENTSPILS. LIELĀKĀ OSTA BALTIJĀ
A. Freiberga, G. Šīmanis 108. lpp.
LIEPĀJAS OSTA
TĀ AIZIET TĀS PASAULES GODĪBA
E. Kocers 113. lpp.

LATVIJAS KUGNIECĪBĀ
PAMATU PAMATĀ — FLOTES ATJAUNOŠANA
I. Vikmanis 119. lpp.

VALDĪBAS VIEDOKLIS
JŪRLIETĀS VEIDOJAS VESELĪGA ATMOSFĒRA
A. Freiberga, G. Šīmanis 123. lpp.

APDROŠINĀŠANA

UZ ZEMES ŪDENĪ UN GAISĀ
A. Pilsums 127. lpp.

ZIVSAIMNIECĪBA

ZVEJNIECĪBA LIKUMA IETVAROS

M. Blūmentāle 130. lpp.
REPUBLIKAS ĪPAŠUMS
M. Blūmentāle 132. lpp.

LIKUMI, NOLIKUMI, NOTEIKUMI

LIKUMS PAR OSTĀM 134. lpp.
LATVIJAS OSTU PADOMES NOLIKUMS 141. lpp.
NOLIKUMS PAR LATVIJAS REPUBLIKAS JŪRNIEKU GRĀMATIŅAS IZSNIEGŠANU 143. lpp.
KUĢU SPECIĀLISTU DIPLOMĒŠANAS NOTEIKUMI LATVIJAS REPUBLIKĀ 147. lpp.

MŪSU GRĀMATU GALDS

GRĀMATA AR MATERIĀLU SIMTS ROMĀNIEM
A. Pope 156. lpp.

LATVIJAS BĀKAS

KOLKAS BĀKA IR JĀSAGLABĀ!
V. Krūze 157. lpp.

MŪSU DZIESMA

TVAIKOŅA "NEIBĀDE" TRAĢĒDIJA
I. Bernsone 160. lpp.

HRONIKA 162. lpp.

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA '94

Iespiesta OGRES TIPOGRĀFIJĀ
Ogrē, Brīvības ielā 31

M. Blūmentāle 130. lpp.
REPUBLIKAS ĪPAŠUMS
M. Blūmentāle 132. lpp.

LIKUMI, NOLIKUMI, NOTEIKUMI

LIKUMS PAR OSTĀM 134. lpp.
LATVIJAS OSTU PADOMES NOLIKUMS 141. lpp.
NOLIKUMS PAR LATVIJAS REPUBLIKAS
JŪRNIEKU GRĀMATIŅAS IZSNIEGŠANU
143. lpp.
KUĢU SPECIĀLISTU DIPLOMĒŠANAS
NOTEIKUMI LATVIJAS [illegible]
147. lpp.

MŪSU GRĀMATU GALDS

GRĀMATA AR MATERIĀLU SIMTS ROMĀNIEM
A. Pope 156. lpp.

LATVIJAS BĀKAS

KOLKAS BĀKA IR JĀSAGLABĀ
V. Krūze 157. lpp.

MŪSU DZIESMA

TVAIKONA "NEIBĀDE" TRAGĒDIJA
I. Bernsone 160. lpp.

HRONIKA 162. lpp.

LATVIJAS NACIONALA BIBLIOTEKA
0302015136

Kontroleksemplārs

95-4
149