

94
L 48

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA 97'-98'





RĪGAS OSTAS PĀRVALDE
Eksporta iela 6, LV-1010, Rīga, Latvija
Tālr.: (371) 7325350, 7322397
Faksss: (371) 7830051
E-mail: rop@open.lv

91-4
48

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

213160 134 739
Apvienot

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS GADAGRĀMATA '97-'98

DĀVINĀJUMS
A. Pope
LNB

Rīga 1998

Latvijas Nacionālā
BIBLIOTĒKA
0302009268

REDKOLĒĢIJA:
Ilze Bernsone (sastādītāja), Anita Freiberga (sastādītāja), Ģertrūde Aniņa, Arvis Pope (atbildīgais redaktors), Gints Šīmanis, Gunārs Šteinerts.

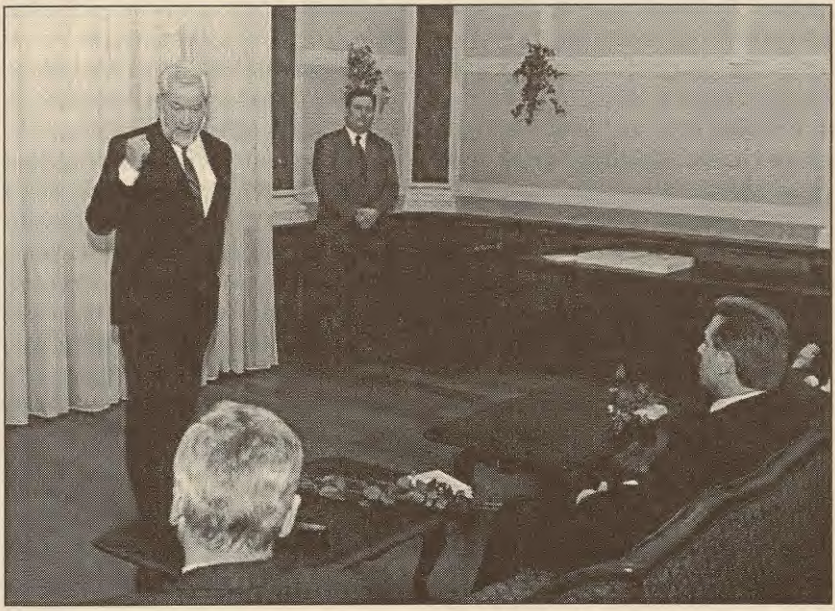
LITERĀRĀ REDAKTORE:
Maija Frīdberga.

ILUSTRĀCIJĀM IZMANTOTI:
A. Meijera, A. Mitrēvica, V. Alberta foto, R. Kaniņa fotogrāfijas un fotoreprodukcijas no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājuma.

Makets veidots SIA «Jūras Vēstis».

© LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

Pavadvārdi gadagrāmatai



Esam maza zaglīga tautiņa. Nav no svara, vai kādreiz par latviešiem tiešām tā sacīts, vai arī šis raksturojums ir tikai vēsturiska anekdote. Svarīgi tas, ka apzīmējums šobrīd trāpīgs un vietā. Zog visi, kas var ko nozagt; atšķirīgas tikai metodes un laupījuma lielums...

Kaut vai tie paši Saeimas deputāti – rūpīgi izvēlētā tautas kvintesence, labākie no labākajiem. Izvilka taču santīmu no ubaga bļodiņas un ielika savā kabatā. Zaga visi, piesarkuši bija tikai daži...

Šie paši «sociāli pašnodrošinājušies» parlamentārieši vainojami mūsu nacionālās kuģniecības bojāejā. Pirmoreiz mūsu tirdzniecības floti – toreiz gan tā sastāvēja no buriniekiem zem Krievijas impērijas karoga – iznīcināja vācu zemūdenes Pirmajā pasaules karā. Otro reizi tas notika 1940. gadā, boļševikiem okupējot Latviju. Trešās, nupat notikušās bojāejas vaininieki vairs nav ne vāci, ne krievi, bet gan mūsu pašu vēlētie Saeimas deputāti – tautas prāts, gods un sirdsapziņa! Latvijas Republikas likumdošana neesot izdevīga kuģu ekspluatācijai zem Latvijas karoga, tādēļ daži vēl atlikušie mūsu kuģīpašnieku lielie kuģi brauc zem Maltas, Kipras un Libērijas karoga. Mūsu likumdevēji nebija ieinteresēti šos likumus pārgrozīt atbilstoši valsts un sabiedrības interesēm. Varbūt arī nebija laika...

Daži tālbraucēji kuģi it kā vēl esot, taču tie nenes peļņu valstij, nedod darbu mūsu jūrniekiem un nereprezentē Latvijas karogu pasaulē. Kaut kam jau šie kuģi pieder un kaut kam dod arī peļņu, taču tā vairs nav mūsu, «muļķu zemes» ierindas ļaužu darīšana. Partija(s) un valdība domā mūsu

vietā...

Latvijas Jūras akadēmija sekmīgi gatavo jūrniekus pasaulei. Taču, ja nacionālā kuģniecība neatdzims, ar laiku tās pastāvēšana zaudēs jēgu. Mūsu augstskolās varētu gatavot arī kalnrūpniecības inženierus – galu galā tie Latvijai būs tikpat vajadzīgi kā kuģu vadītāji...

Kuģi aizpeld, bet ostas paliek; tās vēl pagaidām strādā ar peļņu. Tranzīts! Tikai vajadzētu visu laiku atcerēties, ka Krievija ir ieinteresēta mūsu ostās, bet nav ieinteresēta mūsu ekonomikas nostiprināšanā, lai neteiktu vairāk. Labklājība, kas atkarīga no lielā austrumu kaimiņa, ir bīstama labklājība – pirmo brīdinājumu jau saņēmām. Nepriecāsimies par Trojas zirgu un nevilksim to savā sētā!

Var jau būt, ka šo to vēl var par labu griezt. Jauna Saeima ievēlēta. Lai nu Dievs viņiem – arī tiem, kas Dievam netic, – dotu prātu vairāk domāt par valsts kasi nevis par savu kabatu. Jaunā kuģošanas politikas koncepcija izstrādāta, atliek to realizēt.

Trīsdesmito gadu sākuma pasaules ekonomisko krīzi mūsu kuģniecība pārcieta ar samērā nelieliem zaudējumiem. Šobrīd, kad jauna krīze klauvē pie durvīm, gribas novēlēt, lai mēs visi to pārdzīvotu ar minimāliem zaudējumiem. Pie trūkuma jau esam pieraduši! Lai gan pastāv arī teiciens: kamēr resnais novājēs, tievais izlaidīs garu...

Lai tā nenotiktu, novēl Jūsu

Arvis Pope

Kā Latvija atguva savus kuģus

Latvijas kuģu un peldošo līdzekļu reevakuācijas komisija

Pasaules karš gandrīz pilnīgi iznīcināja Latvijas jūras transporta floti. Kara laikā tā zaudēja deviņas desmitdaļas kuģu.

Karojošās valstis izmantoja iespēju papildināt savas flotes tonnāžu. 1914. gadā latviešu kuģus, kas atradās Vācijas ostās vai jūrā to tuvumā, Vācijas varas iestādes konfiscēja un turpmāk ekspluatēja savās interesēs. Karam beidzoties, zaudējumu atlīdzība no Vācijas netika saņemta. Arī Vācijā palikušos kuģus Latvija neatguva.

Karam sākoties, daļu tirdzniecības flotes kuģu rekvizēja Krievijas valdība. Tā izmantoja tvaikoņus militāru kravu pārvadāšanai. Karam beidzoties, liela daļa no tiem atradās Petrogradas ostā.

1920. gada 11. augustā Latvija ar Padomju Krieviju parakstīja miera līgumu, kuru Satversmes Sapulce ratificēja septembrī. Miera līgums deva Latvijai tiesības reevakuēt kara laikā uz Krieviju izvesto mantu, t.sk. kuģus.

1920. gada 25. augustā Rīgas Biržas komiteja sasauca sapulci, kas sprieda par kuģiem, kuri pēc kara atradās Krievijā. Lai koordinētu tālāko rīcību, izvēlēja komisiju. Tajā bija Rīgas Biržas komitejas pārstāvis V. Heidemans, rēderu pārstāvji Fr. Žiglēvics, J. Grasis, Rīgas ostas kuģniecības pārstāvis K. Liepiņš. Komisijas galvenā uzmanība bija pievērsta kuģiem, kas atradās Petrogradā. Tā kā šajā ostā navigācija ilga līdz novembrim, tad komisija sāka sagatavošanās darbus kuģu reevakuācijai. To atviegloja apstāklis, ka uz kuģiem atradās liela daļa latviešu jūrnieku, kuri gan pēc bēgļu konvencijas noslēgšanas sāka atgriezties Latvijā.

Latvijas kuģu un peldošo līdzekļu reevakuācijas komisijas dibināšanas sēde notika 1920. gada 8. septembrī. Par priekšsēdētāju ievēlēja Fr. Žiglēvicu, kasieri – V. Heidemani. Komisijas galvenais uzdevums – kuģu un peldošo līdzekļu reevakuācija no Krievijas 1920. gada rudenī. Lai to veiktu, bija jāpanāk komisijas oficiālā statusa atzīšana. Nepieciešamos finansu līdzekļus bija paredzēts iegūt aizdevuma veidā. Vispirms bija jāapzina visi ārzemēs esošie Latvijas kuģi. Šajā nolūkā varēja izmantot valdības sastādīto anketu par reevakuējamiem kuģiem. Kuģu īpašniekiem bija jāsagatavo dokuments par mobilizāciju vai rekvizīciju, jāiepazīstas ar 1918. gadā Rēvelē nodibinātās krievu likvidācijas komisijas aktiem un Pēterburgas rekvizīcijas komisijas aktiem. Lai pierādītu īpašuma tiesības, bija nepieciešama kuģu būves grāmata, katlu grāmata, flagu patents, mēru grāmata, nomas kontrakts un apdrošināšanas polise. Ja to nebija, tad īpašuma tiesības bija jāpierāda ar lieciniekiem. Rēderiem arī bija jāpierāda Latvijas pavalstniecība.

1920. gada septembrī komisijas pārstāvji Fr. Žiglēvics un J. Zēbergs tikās ar Latvijas Ārlietu un Tirdzniecības un rūpniecības ministriem. Viņi informēja par komisijas izveidi un tās mērķiem.

Nākamajā mēnesī bija izstrādāta komisijas instrukcija, kuru 1920. gada 14. oktobrī apstiprināja Tirdzniecības un rūpniecības ministrs F. Zommers un Jūrniecības departamenta direktors A. Lonfelds. Tajā bija norādīts, ka

Latvijas kuģu un peldošo līdzekļu reevakuācijas komisiju dibināja Latvijas kuģu īpašnieku savienība, Rīgas ostas kuģniecības biedrība, Rīgas Biržas komiteja. Tās uzdevums bija reevakuēt no Krievijas ūdeņiem kuģus un peldošos līdzekļus, kas bija pierakstīti Latvijas ostām vai piederējuši Latvijas pilsoņiem, firmām, sabiedrībām, neatkarīgi no tā, kādā ceļā tie nokļuvuši Krievijas ūdeņos. Tāpēc komisija vāca un izskatīja reevakuācijas pieteikumus. Tā izsūtīja pilnvarotos uz dažādām Krievijas ostām. Viens no uzdevumiem bija noorganizēt kurināmā, kuģu piederumu, uztura utt. nogādāšanu Petrogradā tur esošo kuģu reevakuācijai. Pēc kuģu atgūšanas bija jāveic to taksācija un jānokārto attiecības ar īpašniekiem. Pēc uzdevuma veikšanas bija jāiesniedz Tirdzniecības un rūpniecības ministrijai galīgie norēķini. Instrukcijā bija norādīts, ka Rīgā komisija strādā bez atlīdzības. To saņēma, izbraucot uz Krieviju.

Lai veiktu tādu kuģu reevakuāciju, kuru īpašniekiem nebija līdzekļu, komisija paredzēja ņemt aizdevumus no valsts. Vēlāk šiem rēderiem bija jāsedz gan aizņēmums, gan tā procenti. Kuģu īpašniekiem bija jāsedz ar reevakuāciju saistītie tiešie izdevumi un jāpiedalās netiešajos proporcionāli kuģu vērtībai. Viņiem bija jāsedz arī apdrošināšanas un mīnu riska izdevumi.

Viens no pirmajiem jautājumiem, ko risināja komisija, bija reevakuācijas izmaksas. Tajās ietilpa algas komandām, kurināmā iegādei (400 t ogles, 150 kubikasis malkas), izdevumi par kuģa ekspluatāciju. Šīm vajadzībām nolēma izmantot tvaikoni «Saratov». Tā kā kuģis bija aizņemts bēgļu pārvadāšanā no Latvijas un Igaunijas uz Dancigu, tad komisija lūdza atļauju valdībai iznomāt tvaikoni «Viesturs».

1920. gada 6. oktobra sēdē komisija nolēma ņemt no valdības aizdevumu 2 miljonu rbļ. apmērā. Lai to nodrošinātu, paredzēja kuģus ieķīlāt. Dienu iepriekš uz Krieviju izbrauca komisijas priekšsēdētājs Fr. Žiglēvics un komisijas locekļi M. Peslaks, J. Zalcmans.

Kaut komisijas instrukcijas bija valdības apstiprinātas, izvirzījās jautājums par tās statusu. Vai tā ir Latvijas reevakuācijas komisijas sekcija, vai tā darbojas patstāvīgi? Pēc ilgām debatēm nolēma, ka komisijas statuss ir patstāvīgs.

1920. gada novembrī Ņeva nebija aizsalusi, un komisija sprieda, ka steidzoši jāsūta uz Petrogradu ekspedīcijas kuģis «Viesturs». Bija noteikti izdevumi – 2,1 miljons rbļ. Bija domstarpības ar Krieviju par tvaikoņu «Lucy» un «Dagmar» piederību. Lai pasteidzinātu kuģu reevakuāciju, komisija 17. novembrī iesniedza memorandu Ārlietu ministrijai. Tās atbildē bija norādīts, ka nebūtu ieteicams pārāk stingri pieprasīt Krievijas valdībai kuģu ātrāku reevakuāciju. 24. novembrī notika komisijas ārkārtējā sēde, kuras lēmums bija atlikt ekspedīciju uz Petrogradu, kamēr tās dalībniekiem nebūs vajadzīgo dokumentu no Krievijas vēstniecības. Ekspedīcijas munsturrullis bija gatavs 20. novembrī, bet to neapstiprināja Krievijas sūtnis. Tālākie rīkojumi mainījās ik pa dienām. 30. novembrī komisija nolēma ekspedīciju uz Petrogradu nerīkot, jo nebija zināms, vai Krievija atbrīvos kuģus. Nolēma tvaikoni «Viesturs» atdot Jūrniecības departamentam un sagādāto malku pārdot. Decembra sākumā šo rīkojumu atcēla, jo bija saņemta Latvijas sūtņa Krievijā telegramma, ka lie-

lākā daļa kuģu ir atbrīvota.

Lai nodrošinātu braucienu, kuģniecības firmas apdrošināja savus kuģus. Kuģniecības sabiedrība «Brāļi Zēbergi» – tvaikoņus «Graf Tolstoi», «General Dragomirow», «General Skobelew», P. Dannebergs – tvaikoni «Velta», Rīgas Biržas komiteja – velkoņus – ledlaužus «Herkuless», «Hernmark», velkoni «Zander», jūras bagarus «Rīga», «Duna», bagarprāmjus – Nr. 34, 44, 49, fon Zengers – tvaikoni «Pernigel», Krievu Baltijas sabiedrība – tvaikoņus «Lucy», «Dagmar», Šrasbergs – velkoni «Delphin».

Tā kā īpašniekiem trūka līdzekļu, tad reevakuācijas komisija uz valdības aizdevuma rēķina apdrošināja tvaikoņus «Teodor», «Jūrmalnieks», velkoņus «Irma», «Aktiv», «Aleksander», «Andrejs», «Zemgalietis», «Rota», «Komersants», buriniekus «Alexander», «Zenson», «Dsenis», «Katarina», «Zvaigzne».

1920. gadā mainījās ledus apstākļi Ņevā, un kuģiem bija jāpaliek ziemas guļā līdz nākošajai navigācijai.

1921. gada 15. februārī Latvijas Ministru kabinets izdeva lēmumu, un tam sekoja Tirdzniecības un rūpniecības ministra rīkojums – Latvijas kuģu un peldošo līdzekļu reevakuācijas komisiju likvidēt. Komisija vairākās sēdēs apsprieda šo rīkojumu. 1921. gada 11. aprīlī tā pieņēma interesantu lēmumu: reevakuācijas komisiju likvidēt un tai turpināt darboties kā Latvijas reevakuācijas komisijas sekcijai. Tai bija oficiāls statuss, un Krievija par kuģu atdošanu vienojās ar šo komisiju. Turklāt Fr. Žiglēvics un J. Zalcmans jau bija tās sastāvā. 27. aprīlī komisija nolēma darboties tik ilgi, kamēr strādās Latvijas reevakuācijas komisija. Galvenais iemesls bija finansu saistības pret valsti un tas, ka kuģi vēl joprojām bija Petrogradā. Šādos apstākļos mainījās dažu dalīborganizāciju attieksme pret komisiju. Rīgas Biržas komiteja, aizbildinoties ar finansu grūtībām, atteicās maksāt par kuģu reevakuāciju. Vēlāk tā lūdza atdot reevakuējamo kuģu dokumentus. Komisija noraidīja šo lūgumu.

1921. gada maijā Krievija, atsaucoties uz miera līguma 15. pantu, atteicās izlaist kuģus no Petrogradas. Tā ierosināja kuģus pārdot, pret ko reevakuācijas komisija kategoriski iebilda.

1921. gada 12. jūnijā Latvijas kuģu karavāna izbrauca no Petrogradas. Pirmais tās mērķis bija Narva. Rīgu pirmais sasniedza ekspedīcijas kuģis «Viesturs». Kuģu karavāna dzimtajā ostā iebrauca jūnija otrajā pusē.

Latvijas kuģu un peldošo līdzekļu reevakuācijas komisija savu uzdevumu bija veikusi. Reevakuēta bija lielākā daļa no Petrogradā esošajiem kuģiem: 38 kuģi un citi peldošie līdzekļi atgriezās savās pieraksta ostās.

Laikā, kad karš bija iznīcinājis lielāko daļu tirdzniecības flotes, jaundibinātajai Latvijas valstij bija svarīgs katrs kuģis, katrs velkonis, katrs peldošais līdzeklis.

A. Miklāvs

Rīgas ostas velkoņi Latvijas brīvvalsts laikā

Arhīva lietas pārskatot

Katras ostas sekmīgu darbību nodrošina arī tās flote – velkoņi, liellaivas, citi palīgkuģi, kuri gan apkalpo «lielākos brāļus» – jūras kuģus, gan palīdz ostas dienestam ikdienā. To pienākumu loks ir plašs: palīdzība muitas un loču dienestiem, sīku kravu pārvadājumi, lielo kuģu pietauvošana ostas moliem. Parasti, rakstot par ostas darbības intensitāti, tās kvalitāti, šo mazo kuģīšu palīgflotes apraksti nonāk otrajā plānā, priekšroka tiek dota lielajiem kuģiem.

Latvijas Valsts Vēstures arhīva fondos (5274. fonds; 3. apraksts, 77.–150. lieta) apkopotas dokumentālas liecības par Rīgas ostas palīgfloti (velkoņi, liellaivas) LR pastāvēšanas gados no 1918. līdz 1940. gadam; ir arī dažas lietas par vācu okupācijas laiku (1941–1944). Spriežot pēc lietu izmantošanas apraksta lapas, tās pārcilātas ļoti reti, kaut gan glabā ziņas par 71 Rīgas ostas valdē reģistrēto velkoni. Tie piederējuši privātpersonām, privātām kompānijām un to darbības areāls ietvēris Daugavas, un Lielupes upju baseinus, Ķīšezeru, kā arī tuvāko Rīgas jūras līča piekrastes rajonu.

Kādi dokumenti sastopami šajās lietās, kādu vēsturisko kopainu par šiem mazajiem kuģīšiem tie veido? Vispirms katram velkonim tika veidota mērīšanas apliecība (mērgrāmata). Tā sniedz ziņas par attiecīgā peldošā satiksmes līdzekļa tehniskajiem rādītājiem. Apliecības izsniedza Rīgas ostas valde. Pirmoreiz šādus parametrus noteica 1923. gadā, kad 16. augustā Finansu ministrija apstiprināja instrukciju, kā mērāmi šāda tipa kuģīši. Instrukcija paredzēja kuģa garuma mērīšanu no priekšvadņa pakaļējās malas līdz stūres vārpstas centram, platuma noteikšanu kuģa klāja vidū; iekšējā dziļuma mērīšanu jeb iegrimes noteikšanu. Apliecībā norādīts kuģa īpašnieks, tā dzīvesvietas. Kuģa reģistrācijas apliecību izsniedza Rīgas ostas valde, piešķirot katram velkonim reģistrācijas numuru, taču šī apliecība nepierādīja īpašuma tiesības uz reģistrēto velkoni. Vispārējā kuģa aptaujas lapa bija paredzēta visiem ūdens satiksmes līdzekļiem (ne tikai velkoņiem) ar mehāniskajiem dzinējiem un jūras kuģu reģistrācijai, ja to tilpība bija mazāka par 20 BRT. Aptaujas lapas ietver visus reģistrācijas apliecībās esošos punktus, bet tajās ir izvērstākas ziņas par attiecīgo velkoni, proti, atrodam kuģa būves gadu, tā dzinēja veidu, jaudu, tvaika dzinēja katla spiedienu atmosfērās, kurināmā veidu, patēriņu, velkoņa ātrumu, apkalpes lielumu. Rīgas ostas velkoņiem tas parasti nepārsniedza četrus cilvēkus: kapteinis, 1. mehāniķis jeb mašīnists, kurinātājs un matrozis. Pirmo divu vārdus var uzzināt no t.s. «kuģa aplūkošanas apliecības», kura tika sastādīta, veicot kuģīšu ikgadējo tehnisko apskati. Šīs apliecības velkoņu arhīva lietās sastopamas, sākot ar 1927. gadu. Tehnisko apskati veica trīs Rīgas ostas amatpersonas: nelielo komisiju vadīja ostas priekšnieka palīgs, tās sastāvā bija arī ostas inženieris un tehniķis. Ja velkonim bija nepieciešams remonts,

tika sastādīts atsevišķs izpildāmo un izpildīto remontdarbu saraksts, kur atzīmēja nepieciešamos un tekošos remontdarbus un to termiņus. Caurskatot lietas, jāsecina, ka apmēram vienu trešdaļu no tām sastāda velkoņu īpašnieku vai kapteiņu (ja abi ir vienā personā) lūgumraksti Rīgas ostas valdei par remonta nepieciešamību. Nav brīnums, jo lielākā daļa Rīgas ostā reģistrēto velkoņu būvēti 19.gs. beigu posmā vai gadsimtu mijā.

Interesanti izsekot velkoņu īpašnieku maiņai. Galvenais dokuments šeit bija notariāli apstiprināts pirkšanas – pārdošanas līgums ar nosacījumiem, kā šis process jāveic. Var minēt dažus velkoņus – rekordistus, kuri gāja no rokas rokā. Piemēram, velkonis «Cezars» īpašniekus mainījis 5 reizes, tostarp tas ticis izmantots arī kā ķīlas objekts. Tāds pats liktenis piemeklēja 1897. gadā būvēto velkoni «Poderaa» (no 1930. gada 8. marta tā nosaukums – «Dolars»), kuru uz 3 gadiem ieķīlāja Lavijas bankā tā īpašnieks Kārlis Knoks. Visas šīs īpašuma attiecību un arī kuģu nosaukumu maiņas ir fiksētas dokumentos. Velkoņu nosaukumu maiņu apstiprināja Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļa ar šiem gadījumiem paredzēto standarta cirkulāru «K/32».

Par velkonīšu komandu personālsastāvu ziņas ir tikai no iepriekšminētās kuģa ikgadējās aplūkošanas apliecības. Tajā minēts arī kuģa kapteiņa un mehāniķa kvalifikācijas dokuments – parasti tā bija Rīgas ostas valdē reģistrēta apliecība, kura ļāva tās īpašniekiem kuģot iekšzemes ūdeņos vai arī izmantot jūras līča piekrastes zonu.

Vairākiem ostas velkoņiem atkārtoti tika mainīti nosaukumi. Raksturīgs piemērs – velkonis «Alnis». Pēdējais šī velkoņa īpašnieks bija a/s «Latvijas koks» (no 1938.g.). Būvēts kuģubūvētavā «Lange un dēls» 1883. gadā. Pirmais velkoņa nosaukums bija «Parats», no 1924. gada to nosauca par «Gatavs» – rīkojumu 14. aprīlī izdeva Rīgas ostas valde pēc Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļas akcepta. 1935. gada maijā velkonis ieguva vārdu «Alnis». Pirmais velkoņa īpašnieks bija A. Dombrovska firma Vecmīlgrāvī, tas tāpat kā vairākums Rīgas ostā reģistrēto velkoņu tika nodarbināts kokmateriālu pārvietošanā. 1935. gadā velkoni iegādājās Latvijas Mežu departaments, nopērkot no Augusta Dombrovska radiniekiem; 1938. gadā to iegādājās a/s «Latvijas koks». Analoga situācija veidojās arī ar velkoni «Krīvs». Tā sākotnējais nosaukums bija «Faktors», no 1923. gada 5. maija to sauca par «Grifu»; mainījās arī velkoņa īpašnieki, līdz 1938. gadā to ieguva a/s «Ķieģelis».

Rīgas ostas velkoņi, tāpat kā cilvēki, iekūlās arī dažādos dramatiskos gadījumos. Tie apkopoti aktos, kurus parakstījuši Rīgas ostā izveidotās komisijas locekļi. Tā, piemēram, šādi t.s. «avārijas akti» sastādīti jūras velkoņa «Kaija» avārijas gadījumā, kad tā katlu telpā 1934. gada 6. maijā sākās ugunsgrēks. Šajos dokumentos bez notikuma sīka izklāsta nosacīti aprēķināti arī kuģim nodarītie zaudējumi. Divi nelaimes gadījumi notika ar K. Kronenberga firmas velkoņiem «Kodimo» un «Baltija». Pirmais nogrima pie Andrejostas 1924. gada 18. decembrī, bet pēc trim dienām tika izcelts un remontēts pie AB dambja. Avārijas rezultātā velkonis zaudēja stūres būdu un margu apmales. Velkonis «Baltija» savukārt nogrima norvēģu kuģa «Ida Knudsen» neveiksmīga manevra dēļ, tam saceļot pārāk lielus viļņus un ap-

gāžot «Baltiju». Jau saremontētais «Kodimo» steidzās palīgā, tā apkalpe izglāba «Baltijas» kapteini un mehāniķi, bet noslīka stūrmanis M. Puriņš un kurinātājs A. Bļodnieks. Tas notika 1926. gada 29. maijā, bet nedaudz vēlāk arī «Baltija» tika izcelta no Daugavas dzīlēm un saremontēta.

Kā jau minēts, daudzus Rīgas ostas velkoņus vajāja tehniskas kļūmes un neveiksmes to vecuma dēļ.

Tehniskais nolietojums bija par iemeslu arī velkoņa «Līgo» avārijai 1926. gada 21. janvārī. Kuģīti izcēla 23. janvārī un konstatēja, kā tas redzams pēc avārijas akta, pakaļgala plātnes plīsumu 75 cm garumā. Šis velkonis remontu skaita un ilguma ziņā bija savdabīgs rekordists. Būvēts 1900. gadā Rīgā, tas tomēr lielu daļu sava mūža atradās uz steķiem kārtējiem remontdarbiem. Līdz ar to īpašniekam – Rīgas muitas valdei – no tā bija maz labuma. Kuģa nestabilitāte bija par pamatu velkoņa «Vilnis» avārijai, kad tā apkalpe piedalījās pontonu tilta nostiprināšanas darbos 1928. gada 23. aprīlī. Par laimi, neviens necieta, arī «Vilnis» tika savests darba kārtībā drīz pēc tā apgāšanās.

Lai arī cik interesantus faktus par mazo velkoņu darbību Rīgas ostā atrodam arhīva materiālos, tomēr kopēju ainu par to gaitām mēs nevaram uzzināt. Dokumentālas liecības arhīvā varam atrast no 20. gadu sākuma, bet ir ļoti maz informācijas par šo velkoņu likteni līdz tam. Arī pēdējie fakti pārsvarā attiecināmi uz 40. gadu sākumu, un velkoņu dzīves finmāla ainas nav dokumentētas. Tas ir pētnieku uzdevums nākotnei – izzināt, atrast un uzzīmēt Rīgas ostas velkonīšu trauksmainā mūža kopainu.

A. Cekuls

Ledlauži Rīgā

Cīņu ar ledu, lai atvieglotu kuģošanu un paildzinātu navigācijas periodu ostās, cilvēki uzsāka jau diezgan sen. Arī Rīgas osta gandrīz katru gadu aizsala, radot lielus zaudējumus pilsētai, kuģu īpašniekiem un tirgotājiem. Biezā ledus sega pavasaros draudēja izraisīt ledus sastrēgumus un lielus plūdus. Attīstoties tehnikai, šīs briesmas cerēja novērst ar ledlaužu palīdzību.

Ļoti auksta bija 1875. gada ziema, un tai raksturīga izveidojās arī situācija Rīgā. Daugava aizsala jau novembrī: 20. novembrī ledū bija iesaluši 73 kuģi, tai skaitā 11 tvaikoņi. Lai palīdzētu šiem kuģiem, tirgotāji nodibināja komisiju, kuras uzdevums bija organizēt to atbrīvošanu no ledus gūsta un izvešanu brīvā ūdenī. Iesalušos kuģus centās atbrīvot astoņi spārnratu tvaikoņi. (Tiem sānos bija lieli dzenošie riteņi ar airu lāpstām, nevis dzenskrūves pakaļgalā kā tagad.) Ledus tiem nepārtraukti nodarīja bojājumus, jo šādi tvaikoņi bija maz piemēroti ledus laušanai. Tad velkoņiem palīgā nosūtīja strādniekus, un kopīgiem spēkiem tika izlauzts vaļējs kanāls no cementa fabrikas līdz Lejas Podragam (apm. 5,5 km), bet kanāls aizsala, pirms to sasniedza pilsētā (t.i., no tagadējā dzelzceļa tilta līdz Vanšu tiltam) atrodošies kuģi. Lai darbus turpinātu, komisija noslēdza līgumu ar Mangaļsalas zvejniekiem par 3600 rubļiem, bet pie sala (–13,8° līdz –16,3°C) visas zvejnieku pūles izcirst ledū kanālu izrādījās veltīgas. Darbs bija tik grūts, ka zvejnieki lauza noslēgto līgumu. Darbu turpināja enkurnieki – 25. novembrī 400 strādnieku ķērās pie darba, un pēc 5 dienām, 1. decembrī, izdevās visus kuģus sakārtot vienā rindā, kura sniedzās no pilsētas līdz cementa fabrikai. 13. decembrī pirmie kuģi sasniedza Daugavas grīvu un izgāja atklātā jūra, bet 15 kuģus un 13 šalandas (liellaivas zemessmēlēju izsmeltās grunts aizvešanai) ledus atkal iesprostoja izcirstajā kanālā. Kad temperatūra pazeminājās līdz pat –22,5°C un arī jūra sāka aizsalt, atlikušos kuģus vajadzēja nogādāt pārziemošanai turpat tuvumā, drošā vietā aiz dambjiem. Tā, neskatoties uz lielajām pūlēm un naudas izdevumiem, no visiem ledū iesalušajiem kuģiem decembrī jūrā izdevās izvest tikai 8 tvaikoņus un 2 buru kuģus.

Vēl grūtāka bija cīņa ar ledu, kurš aizsprostoja Daugavas grīvu. Vētras sanesa jūras krastā lielas ledus masas, tās nevien aizsprostoja grīvu līdz pašam dibenam, bet izveidoja arī vairākas verstis (1 versts = 1066,7 m) garus ledus krāvumus, vietām līdz 6 asīm (12,8 m) augstus. Izmantojot īpašus tvaikoņus, kuri bija vairāk piemēroti cīņai ar ledu, kā arī ar spridzināšanu izdevās paildzināt navigāciju Rīgas ostā līdz tam brīdim, kamēr jūra aizsala un kuģošana līcī vairs nebija iespējama.

1877. gadā tirgotāji nolēma pasūtīt Rīgai pirmo ledlauzi. Priekšroku deva spārnratu tvaikonim ar 400 ZS jaudu. Šādu lēmumu pieņēma galvenokārt tāpēc, ka spārnratu kuģiem bija mazāka iegrime nekā kuģiem ar dzenskrūvi, tie bija platāki un tādēļ izveidoja platāku kanālu ledū un varēja labāk manevrēt. Šim pirmajam ledlauzim deva vārdu «Simson». Taču ar to bija par maz, tāpēc Zviedrijas pilsētas Motalas kuģu būvētavā pasūtīja vēl 4 tvaikoņus ar dzenskrūvēm, no kuriem vislielākais – «Herkules» bija gatavs 1884. gadā. Tā garums bija 32,2 m, platums 6,7 m, iegrime 3,35 m, mašīnu jauda 400 ZS. Šim ledlauzim sekoja savstarpēji ļoti līdzīgie

«Hernmarck» (1891) un «Rudolph Kerkovius». «Zander» uzbūvēja 1879. gadā. Tie bija daudz mazāki – garums 22,9 m, platums 5,4 m, iegrime 2,6 m un mašīnu jauda 200 ZS. Šie kuģi bija paredzēti ne tikai ledus laušanai, bet arī glābšanas darbiem, lai palīdzētu avarējušiem kuģiem vai arī sniegtu palīdzību ostas tuvumā. Rīgas ostā tos izmantoja dažādiem darbiem, lielākoties Daugavas padziļināšanas darbos – tie aizveda uz jūru ar grunti piekrautos prāmjus. Kad sākās sals, ar tiem lauza ledu un centās uzturēt no ledus brīvu ne tikai šauru kanālu, bet (šā gadsimta sākumā) jau daudz plašāku joslu upes vidū. Kad ledus jūrā spieda pārtraukt navigāciju (parasti tas bija janvārī), ledus laušanu Daugavā pārtrauca un atjaunoja tikai pavasarī pirms ledus iešanas. Ledu sāka lauzt no grīvas, bet beidza nedaudz augšpus dzelzceļa tilta, jo tālāk upes gultne ledlaužiem bija par seklu.

Kad jautājums par kuģošanas nodrošināšanu sala periodā Rīgas ostā bija atrisināts, varēja ķerties pie navigācijas nodrošināšanas Rīgas jūras līcī un Irbes šaurumā, jo no ledus apstākļiem tajos bija atkarīga Rīgas ostas darbība un konkurētspēja ar citām ostām. Ja vējš pūta no jūras, tas sadzina ledu Irbes šaurumā, dažreiz pat līdz dibenam, bet vējš no līča puses to atbrīvoja. Palīdzēt varēja spēcīgi jūras ledlauži, jo upes ledlauži jau spēja nodrošināt kuģošanu Daugavā. Dažreiz tiem palīdzēja arī stiprāks dienvidu vējš un straume, iznesot salauzto ledu jūrā. Ziņas par ledus stāvokli līcī uz Rīgu pārraidīja pa telegrāfu no līča Kurzemes piekrastes bākām, bet no 1911. gada arī pa bezdrāts telegrāfu (t.i., radio) no Roņu salas, kura atrodas jūras ceļa ziemeļaustrumu pusē.

Rīgas biržas komiteja griezās ar lūgumu pie varas iestādēm Pēterburgā uz laiku nodot Rīgas ostas rīcībā spēcīgu jūras ledlauzi. Cara valdība lūgumu izpildīja un uz laiku nodeva Rīgas ostas rīcībā ne tikai dažus nelielus jūras ledlaužus, bet arī tajā laikā pasaulē spēcīgāko ledlauzi «Jermak» ar 7500 ZS jaudu. Līdz 1912. gadam Rīgas ostu galvenokārt apkalpoja ledlauži «Jermak» un «Vladimir», bet tie nevarēja pilnīgi nodrošināt ostas darbu, jo pēc pirmā pieprasījuma bija spiesti atgriezties savās ostās. 1907. gada maijā Rīgas tirgotāji par saviem līdzekļiem nolēma iegādāties apmēram 2500 ZS spēcīgu ledlauzi, un 1912. gadā Rīgas osta saņēma Zviedrijā, Gēteborgā, speciāli tai būvēto ledlauzi «Pjotr Veļikij» ar 4000 ZS jaudu. Taču ledlauzis ostā kalpoja neilgi – I pasaules kara sākumā šis ledlauzis gāja bojā, bet pārējie Krievijas ledlauži tika evakuēti uz Rēveli (Tallinu), Pēterburgu vai arī atradās Baltajā jūrā. Pēc kara Rīgā palika tikai ledlauzis «Lāčplēsis», būvēts 1914. gadā, 31,2 m garš, 6,75 m plats, iegrime 4,50 m ar jaudu 580 ZS, bet jūras apstākļiem tas bija par vāju un arī par šauru, jo ostā ienāca par to pat vairāk nekā divas reizes platāki kuģi. Tāpēc jau 1922. gadā jaunās Latvijas valsts Jūrniecības departaments izvirzīja jautājumu par jauna jūras ledlauža būvi. Valdība to atbalstīja un 1923. gada izsludināja konkursu firmām par šādu pasūtījumu. Konkursā uzvarēja un 1923. gada novembrī pasūtījumu saņēma Skotijas firma «William Beardmore» Glazgovā. Ledlauža projektu izstrādāja un tā būvi uzraudzīja Latvijas speciālisti: prof. Čarlzs Klārks, prof. Nikolajs Šīmanis, Jūrniecības departamenta speciālisti A. Ozols, A. Lonfelds, K. Purns, V. Šmulders, nākamais kuģa kapteinis Kārlis Cērps un mehāniķis Jēkabs Šūpols. Ledlauža būve aizkavējās, un Latvijas ūdeņos tas iebrauca tikai 1926. gada 13. janvārī, tūliņ uzsākot darbu. Ledlauzi nosauca latviešu jūrniecības

pamatlicēja Krišjāņa Valdemāra vārdā. Daži tā tehniskie dati: garums 60,0 m, platums 17,1 m, normālā iegrime 6,7 m, ūdens izspaids ar 300 t ogļu un 150 t balasta – 2750 t, garuma/platuma attiecība – 3,4 (parasti tā ir ap 4,5). Kuģis bija būvēts ļoti izturīgs, liela vērība pievērsta tā drošumam avārijas vai korpusa bojājuma gadījumā – pat ja 2 blakus nodalījumi pieplūstu ar ūdeni, tas negrimtu. Bija domāts arī par apkalpes ērtībām, ko nodrošināt nebija viegli, jo telpas bija maz un gandrīz visu aizņēma mašīnas, sūkņi, cauruļvadi, katli, ogļu bunkuri un ūdens cisternas. Ārējā apšuvuma plāksnes priekšgalā un pakaļgalā bija 25 mm biezas. Ledlauža piedziņai bija 2 dzenskrūves – viena priekšgalā un otra pakaļgalā un attiecīgi arī 2 tvaika mašīnas ar kopējo jaudu 5200 ZS. Uzņemtais ogļu daudzums normālos apstākļos bija pietiekams 10 līdz 14 dienu ilgiem braucieniem. Apkalpē bija 55 cilvēki. «Krišjānis Valdemārs», pateicoties savai veiksmīgajai konstrukcijai, ne reizi neiestrēga ledū tā, ka pats nevarēja no tā atbrīvoties, tas kalpoja jūrniekiem līdz 1941. gada 28. augustam, kad, evakuējoties no Tallinas uz Kronštati, gāja bojā no vācu aviācijas bumbām vai mīnas. Pastāv dažādi viedokļi par tā likteni. Visticamāk, ka tas vēl tagad guļ Somu jūras līča dibenā, lai gan literatūrā ir ziņas (iespējams – kļūdainas), ka ledlauzis ticis izcelts, atjaunots, izmantots Vladivostokā par ostas ledlauzi, līdz 1969. gadā svītrots no PSRS Jūras reģistra.

Pēckara laikā satiksmi ar Rīgu palīdzēja uzturēt Somijā būvētie padomju kapteiņu – polārpētnieku vārdos nosauktie 10 500 ZS dīzeļelektriskie ledlauži «Kapitan Belonson» (būvēts 1954. gadā), «Kapitan Voroņin» (1955.g.) un «Kapitan Meļehov» (1956.g.). To ūdensizspaids bija 4345 t, garums 83,16 m, platums 19,40 m, normālā iegrime 7 m, pa divām dzenskrūvēm priekšgalā un pakaļgalā. Rīgas jūras līcī un ostā strādāja arī par tiem nedaudz mazākais ledlauzis «Jurij Lisjanskij»: garums 67,64 m, platums 18,28 m, iegrime 5,40 m, ūdensizspaids 2914 t.

Līdzīga situācija kā 1923. gadā izveidojās arī pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas. Valdība nolēma, ka jāiegādājas moderns, spēcīgs ledlauzis un 1994. gada 13. februārī Somijā nopirka ne pārāk jauno, bet ļoti labi uzturēto ledlauzi «Varma». Tas būvēts firmas «Wartsila» Helsinku kuģu būvētavā un nodots Somijas Nacionālajai kuģniecībai 1968. gada 10. decembrī. Ledlauža jauda 12 000 ZS, garums 86,5 m, platums 21,2 m, iegrime 6,2 m, divas dzenskrūves priekšgalā un divas pakaļgalā. Somijā tas ziemas sezonā caurmērā strādājis no novembra līdz maijam, apmēram 2300 stundu sezonā ar nelieliem pārtraukumiem apkopei un sīkiem remontiem. Ledlauzis būvēts speciāli darbam Baltijas jūrā un tās aizsalstošajos līčos. Pilnā apkalpē ir 62 cilvēki. Uz ledlauža ir ērtas vienvietīgas un divvietīgas kajītes, kopīgās telpas un pilnīgi elektrificēta virtuve. No komandtiltiņa ir ļoti laba redzamība uz visām pusēm, tas apgādāts ar modernu aparatūru, t. sk. ar elektriskajām kartēm. Galvenās mašīnas ir četri vidējo apgriezienu dīzeļi, kas piedzen 4 līdzstrāvas ģeneratorus, kuri savukārt baro dzenskrūves piedzenošos līdzstrāvas dzinējus. Visas mašīnas uzrauga no vadības telpas.

P.S. *1. Datumi līdz 1918. gadam doti pēc vecā stila.*

2. Ledlaužu tvaika mašīnu jaudas dotas indicētajos ZS.

Izmantotā literatūra: *Пабст А. – Рижский порт. R. 1908*

V. Puriņš

Pirmie pēckara gadi Rīgas ostā

Latvijas Valsts arhīvs glabā interesantas laikmeta liecības par Rīgas tirdzniecības ostas darbības atsākšanu pēc pēdējā pasaules kara. Par šo tematu rakstījuši savos darbos vēsturnieki, bet katrreiz, iepazīstoties ar arhīva glabātajiem dokumentiem, atrodam kādu jaunu raksturīgu tā laikmeta iezīmi. Dienu pirms vācu karaspēka iebrukuma Padomju Savienības teritorijā Rīgas ostā izmantoja kuģu kravu apstrādei astoņus pusportālcelțus ar kravas celtspēju attiecīgi 10 un 25 tonnas, divus peldošos celțus ar celtspēju 25 un 130 tonnas. Ostas piestāțu kopgarums bija 17 kilometri, te vienlaikus varēja pietauvoties 70 kuģi ar iegrimi no 6,71 līdz 7,31 metram. Kravu apstrādes jauda vienā maiņā gadā bija 5,2 miljoni tonnu. Pirmskara ostas noliktavu kopplatība bija 37 362 m^2, tās teritoriju šķērsoja dzelzceļa tīkls 40 kilometru garumā. Vienā maiņā Rīgas ostā strādāja 2569 cilvēki (salīdzinājumam: Liepājas ostā – 1242 cilvēki, Ventspilī – 402).

Aizejot vācu karaspēkam, aiz tā palika drupas un izpostīta saimniecība. Rīgas osta, ostas floti ieskaitot, šinī ziņā nebija izņēmums citu Latvijas tautas saimniecības objektu vidū. Tajā sāka darbību citi saimnieki – padomju varas pārvaldes iestādes. Padomju vēsturnieki, rakstot par pirmo pēckara gadu notikumiem, lietoja izteicienus «padomju tautas entuziasms», «plānveidīga un vispusīga brālīgo padomju tautu palīdzība» – šie faktori, viņuprāt, veicināja jo ātru tautas saimniecības izaugsmi. Kas īstenībā notika Rīgas ostā, par to vēsta daži interesanti arhīva dokumenti. Viens no tiem ir VDK Baseina nodaļas priekšnieka vietnieka Meieroviča (vārds nav uzrādīts) specziņojums LKP CK pirmajam sekretāram J. Kalnbērziņam (449. fonds, 1.apr., 3.a lieta.). Ziņojums interesants ar kritisku attieksmi, analizējot Rīgas ostā notiekošos atjaunošanas darbus, un pēc satura krietni atšķiras no oficiālajiem paziņojumiem avīžu ievadrakstos. VDK virsnieks norāda, ka kopējie ostas saimniecības zaudējumi kara gados sasniedz 347 500 rubļu. Ostas atjaunošanas darbi sākti tūlīt pēc vācu karaspēka padzīšanas no Rīgas, t.i., 1944. gada oktobra otrajā pusē. Par Rīgas ostas priekšnieku 1944. gada 14. oktobrī iecēla biedru Groševoju. Darbu organizācijai turpmāk traucēja biežā ostas priekšnieku maiņa. No 1944. gada oktobra līdz 1947. gada jūnijam šajā amatā pabija trīs Maskavas sūtītie funkcionāri. Atjaunošanas darbu labākas organizācijas sekmēšanai tika izdoti vairāki lēmumi un pavēles: Latvijas TKP lēmums 1944. gada 4. novembrī par Rīgas tirdzniecības ostas atjaunošanu; tam sekoja Latvijas kuģniecības priekšnieka N. Andersena pavēles Nr. 1 un Nr. 2 par Rīgas ostas atjaunošanas darbu ārkārtējās komisijas un tehniskās padomes dibināšanu un avārijas darbu uzsākšanu ostas teritorijā. Jāatzīmē arī LKP CK biroja lēmums 1945. gada 15. martā darbus pabeigt, lai varētu sagatavoties pavasara un vasaras navigācijas sezonai, kuru bija paredzēts atklāt 1. jūnijā. Šķiet, tas bija diezgan nereāls termiņš, lasot virsnieka Meieroviča ziņojumu J. Kalnbērziņam par patieso stāvokli Rīgas ostā. 1944. gada oktobra otrajā pusē tās teritorijā atradās 213 šāviņu bedres no 100 līdz 200

m^2. Lietošanas kārtībā nebija neviena ostas piestātne, noliktavas bija nopostītas, tāpat arī elevatori, divas kuģu remonta darbnīcas, saldētavas. Kuģu kravu apstrādei nebija neviena celtņa. Avārijas darbu likvidēšanu uzsāka 100 cilvēki, vēlāk to skaitu palielināja. Lai šos darbus veiktu plānveidīgi, bija nepieciešams atjaunošanas darbu projekts, bet izrādās, ka, darbus uzsākot, tāda nav bijis. Projekta izstrāde bija uzticēta «Ļenmorprojekta» pārstāvjiem, kuri tajā laikā atradās Rīgā, taču trūka četru speciālistu. Tā kā Ļeņingradas speciālistu darbs nebija apmaksāts, viņi sevi pārāk nepiepūlēja. Projekta tāmes trūkums varēja novest pie tā, ka banka atteiktos finansēt turpmākos darbus. Tādu domu izteica Meierovičs savā ziņojumā J. Kalnbērziņam. Faktiski darbu vadītāji Rīgas ostā izpildāmo darbu projektu tāmes saņēma tad, kad savus darbus jau bija pabeiguši. Tālāk VDK virsnieks ziņojumā atspoguļo padomju iestāžu darbības ierasto birokrātisko haosu, kurš valdīja arī Rīgas ostā. Nepieciešamo celtniecības materiālu piegāde bija neregulāra, nesekmīgi Rīgas ostas vadība centās uzzināt no Jūras ministrijas pārstāvjiem Rīgā, kad ostas piestātnēs varēs uzstādīt pirmos celtņus.

1945. gada 4. martā ar Jūras flotes komisāra Širšova pavēli bija paredzēts atsūtīt 2,5 tūkstošus karagūstekņu – galveno darbaspēku drupu novākšanā ostas teritorijā, bet tos nebija kur izmitināt. Meierovičs atzīmē arī zemo darba disciplīnu. Vadošie ostas pārvaldes darbinieki ieradās darbā iereibuši, piemēram, ostas kadru daļas priekšnieks. Neiztika arī bez tajā laikā ierastajām spiegu un ārvalstu aģentu medībām. Rīgas ostā tāds arī bijis – kāds A. Kopilovs, kurš sazīmēts kā vācu rezidents un kuram bijuši pieejami rasējumi un citi dokumenti. Šķiet, ka šajā gadījumā tā bijusi padomju drošības orgāniem raksturīgā spiegu mānija, jo A. Kopilovs arestēts 1945. gada maijā, kad Vācija jau bija kapitulējusi.

Līdz pat 1945. gada pavasarim Rīgas osta darbojās bez ūdensvada un kanalizācijas, nebija uzsākta dzelzceļa un celtņu ceļa izbūve piestātņu rajonā. Andrejostā darbi netika uzsākti, bet direktīvajos lēmumos bija paredzēts te līdz 1945. gada 1. jūlijam uzcelt estakādes piestātnes līniju 300 metru garumā. 1945. gada 30. aprīlī ostā darbus vajadzēja sākt jaunajai celtniecības organizācijai «Rigamorstroj». Taču darbu sākums kavējās, tāpēc ka Rīgas ostas priekšnieks Čerņjajevs mēnesi atteicās parakstīt dokumentus. Darbs sākās ar nokavēšanos, 3000 nepieciešamo strādnieku vietā bija 300, strādāja arī 436 sarkanarmijas celtnieki un 700 vācu karagūstekņi. Pēdējo darbu izmantoja neracionāli. Karagūstekņus apsargāja tikai astoņi konvoja karavīri, to darba laiks bija no 10 rītā līdz puspieciem pēcpusdienā. Gūstekņu sastāvs mainījās, to darba organizēšanai trūka brigadieru. Meierovičs min, ka Rīgas ostā strādāja tikai 20 kvalificēti ostu celtnieki. Salīdzinot ar pārējo Rīgas ostā nodarbināto strādnieku skaitu, varam secināt, ka kopējais zemais kvalifikācijas līmenis bija par iemeslu gausajiem darba tempiem un tā kvalitātes trūkumam. Darba projekti bieži tika laboti, tādēļ arī brigāžu darba uzdevumi bija nekonkrēti un darba ražīgums zems. Arī Eksportostai, kur atjaunošanas darbus sāka 1945. gada marta beigās, netika izstrādāts šo darbu projekts. Ziņojumā J. Kalnbērziņam minēts, ka darbu gaitu ostas ra-

jonos bremzējis hronisks celtniecības materiālu trūkums, piemēram, trūcis četrsimtās markas cementa – ap 100 tonnām, 10 tonnu armatūrdzelzs, 1500 m^2 bruģakmeņu un citu celtniecības materiālu.

1945. gada sākumā Latvijas kompartijas līderim ziņojumu sūtīja arī Rīgas ostas priekšnieks Groševojs. Atšķirībā no padomju drošības orgānu virsnieka Meieroviča ziņojuma, kurš visumā kritiski novērtēja Rīgas ostā notiekošo, Groševoja ziņojums nosacīti sastāv no divām daļām, kas bija raksturīgas padomju laika pārskatiem par paveikto: 1) statistika, apejot trūkumus un nepilnības; 2) lūgums vai prasība piešķirt materiālus vai naudas līdzekļus turpmākai darbībai.

Interesants ir ostas priekšnieka īss pārstāsts par vācu okupācijas iestāžu darbību Rīgas ostā no 1941. līdz 1944. gadam. Šajā laikposmā te uzstādīja 4 portālceltņus, 4 dzelzceļa celtņus, 3 ratiņu celtņus un 14 transportierus. Nākamais ostas priekšnieks Čerņajevs norāda, ka no 1941. gada jūlija līdz 1944. gada oktobrim Rīgas ostai piederēja 2 ledlauži, 20 velkoņi, 3 motorlaivas, 3 jahtas, 3 jūras un 35 upes baržas. Iespējams, ostas priekšnieks to minējis, lai norādītu, cik liela ostas flote ir nepieciešama. Pēc šī ziņojuma redzams, ka Rīgas ostā, lai apstrādātu 500 tūkstoš tonnu kravas, nepieciešami 78 990 rubļi. Neskatoties uz iepriekšaprakstītajām grūtībām, osta savus vārtus kuģiem vēra 1945. gada rudenī.

Cerams, ka šo interesanto dokumentu vispārējs apskats lasītājiem ļaus labāk izprast Rīgas jūras tirdzniecības ostas atjaunošanas procesa iezīmes pēc Otrā pasaules kara beigām.

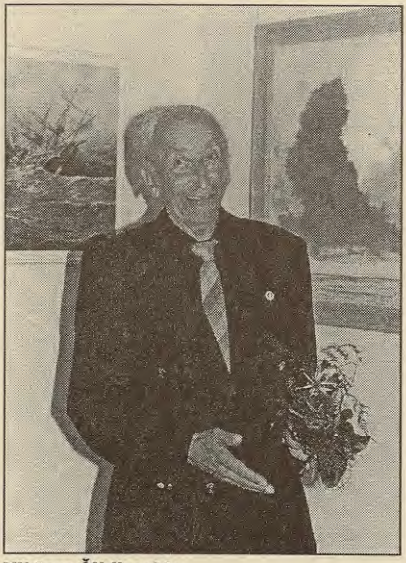
A. Cekuls

Kuģu modeļi un cilvēki

Kuģu modelisms ir viens no senākajiem tehniskās jaunrades veidiem. Tā vēsture ir sena – līdzīgi kuģu un cilvēces vēsturei. To pierāda arheoloģiskie izrakumi Dienvidmezopotāmijā, Ēģiptē, Itālijā un Grieķijā.

1929. gadā Dienvidmezopotāmijā Ūras pilsētas arheoloģiskajos izrakumos atrada 65 cm garu no sudraba darinātu airu kuģa modeli. Senajā Ēģiptē Heopsa piramīdā un faraona Tutanhamona kapenēs glabāja greznus kuģu modeļus, darinātus no zelta un sudraba. To priekšgalus greznoja lauvu vai vēršu galvas. Agrāk kuģu modeļiem bija kulta priekšmetu nozīme – Senās Ēģiptes iedzīvotāju apbedījumu vietās tika atrasti mazi laivu modelīši ar cilvēku figūriņām: Senās Ēģiptes iedzīvotāji ticēja, ka pēc nāves cilvēka dvēsele pārpeldēs upei un nonāks aizkapa dzīvē. Priesteri izmantoja kuģu modeļus, lai rotātu templus un dievnamus, tāpēc baznīcas bija neizsīkstošs kuģu būves vēstures izpētes avots. Līdz mūsu dienām nav saglabājušies feniķiešu būvētie kuģu modeļi, tāpēc par to ārējo izskatu var spriest tikai pēc zīmējumiem, gleznojumiem, aprakstiem un freskām. Kulta vajadzībām kuģu modeļi kalpoja līdz 17. gadsimtam.

Lielo ģeogrāfisko atklājumu laikmetā, attīstoties zinātnei un tehnikai, ievērojami izmainījās kuģu būves tehnika, pilnveidojās arī kuģu modelisms. Tagad modeļus darināja pēc rasējumiem un matemātiskiem aprēķiniem. Lielbritānijā Četemas doku komisārs Fineas Petts izgatavoja modeļus angļu kuģiem. Tos izmantoja kuģu būvētavās pētniecības nolūkiem un kā paraugus topošajam kuģim. Sākumā



Viktors Šildknehts. 1996. gada 17. maijs.

šādus modeļus būvēja Anglijā un Holandē, vēlāk arī Francijā un Krievijā.

Kuģu modeļu būves tradīcijas gadsimtu gaitā vairākkārt mainījušās. Tie kļuva sarežģītāki pēc konstrukcijas, greznāki, ar interesanti veidotiem priekšvadņiem. Lielu uzmanību veltīja apbruņojumam. Iespaidīgas bija buras un takelāža. Kuģu modeļi kļuva par savdabīgiem mākslas priekšmetiem, kurus sāka glabāt un kolekcionēt. 1709. gadā Krievijas cars Pēteris I izdeva rīkojumu izveidot kuģu modeļu glabātavu – «modeļu kameru». Arī šodien kuģu modeļus rūpīgi glabā muzeja krātuvēs, tos eksponē izstādēs, tie atrodas mācību iestādēs un darba kabinetos.

Jūra un kuģi visos gadsimtos ir saistījusi cilvēces uzmanību. To apliecināja arī izstāde «Jūras tēma Viktora Šildknehta dzīvē un darbā» Rīgas vēs-

030200926 8 Latvijas Nacionālā BIBLIOTĒKA



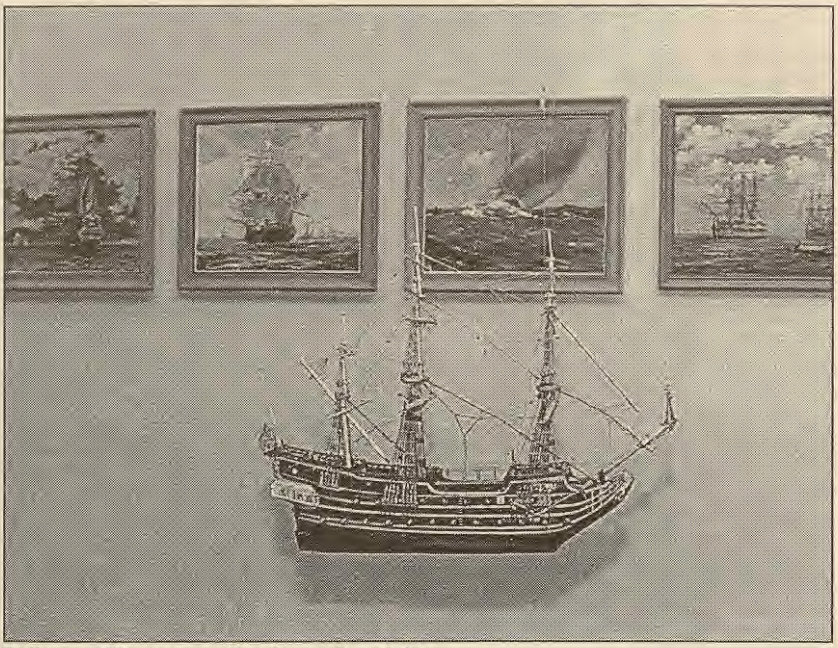
Izstādes «Jūras tēma V. Šildknehta dzīvē un darbā» atklāšana Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. No kreisās: V. Šildknehts, J. Ģērmanis, K. Radziņa. 1996. gada 17. maijs.

tures un kuģniecības muzejā, kuru atklāja 1996. gada 17. maijā. Vairāk nekā deviņus mēnešus tā priecēja muzeja apmeklētājus ar savu gaišo un romantisko noskaņu. Izstādē bija eksponēti mākslinieka kuģu modelista Viktora Šildknehta darinātie 16. un 17. gadsimta kuģu modeļi un gleznas par jūras tēmu.

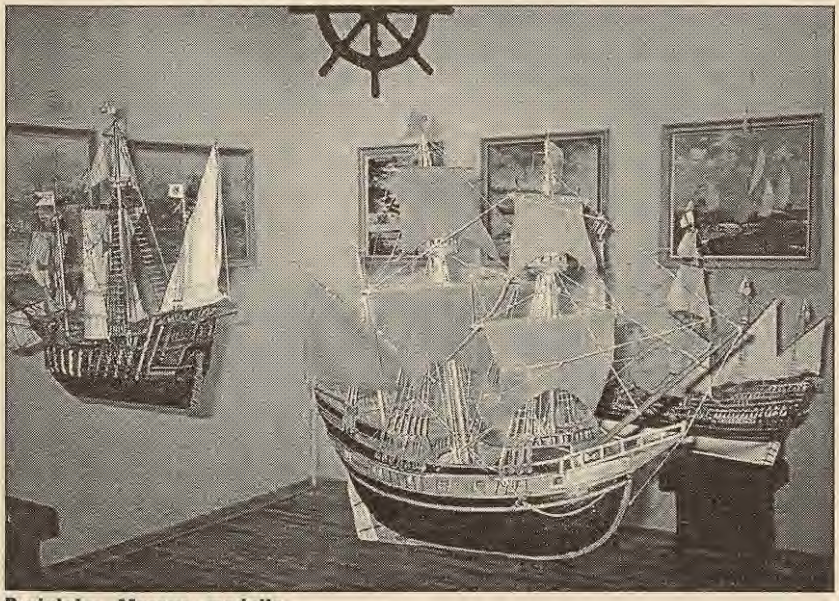
Mēdz sacīt, ka cilvēka likteni lielākoties nosaka viņa raksturs. Dzīvē pastāv vissmalkākā mijiedarbība starp to, kas mēs esam, un to, kas mūs piemeklē, starp to, ko vēlamies un ko spējam izdarīt. Kinomākslinieks, kuģu modeļu meistars Viktors Šildknehts savā dzīvē paveicis ļoti daudz. To apliecināja gan ilgais mākslinieka – inscenētāja darbs Rīgas Kinostudijā, gan personālizstāde Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

Viktors Šildknehts dzimis 1917. gada 27. janvārī Petrogradā mākslinieku ģimenē. Viņa vectēvs bija arhitekts un Pēterburgas Mākslas akadēmijas akadēmiķis, tēvs un māte – Pēterburgas Marijas teātra mākslinieki. 1932. gadā Viktors Šildknehts beidza Ļeņingradas 199. vienoto darba skolu. Sociālā izcelšanās liedza viņam turpināt mācības Ļeņingradas Jūras tehnikumā un vēlāk arī Mākslas akadēmijā, tāpēc V. Šildknehts sāka strādāt Ļeņingradas jūras robežapsardzības kuģubūvētavā par strādnieku, vēlāk par meistaru. Šeit viņš apguva kuģu būvētāja profesiju un piedalījās jūras robežapsardzes kuteru būvē. 1941. gadā, sākoties kara darbībai starp PSRS un Vāciju, Viktors Šildknehts dienēja pretgaisa aizsardzības divizionā un piedalījās Ļeņingradas aizstāvēšanā.

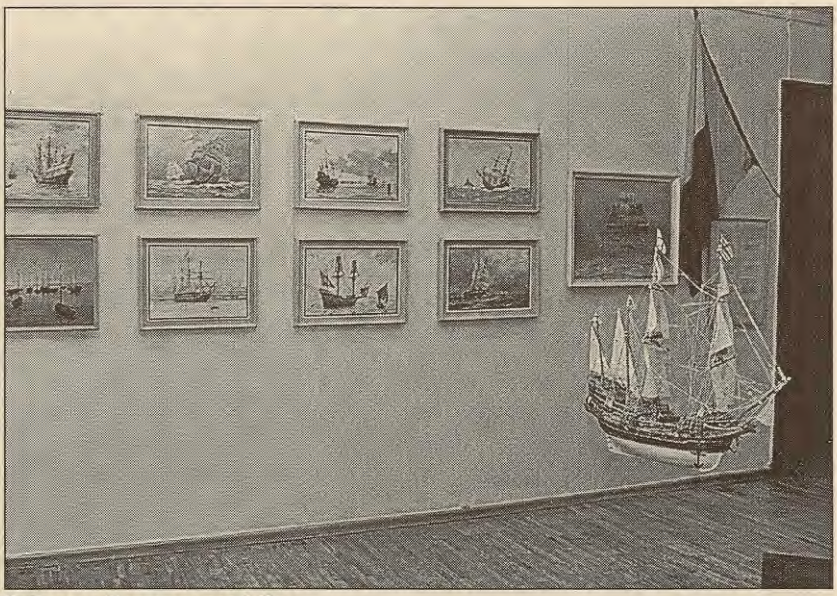
1943. gadā iesākās mākslinieka darbs kinematogrāfijā. Viņš sāka strādāt Alma–Atas Centrālajā apvienotajā kinostudijā par strādnieku, tad māk-



Galionas «Wappen von Hamburg» I modelis.



Burinieka «Mercur» modelis.



Galionas «Revenge» modelis.

slinieku maketistu, pēc tam par kombinēto uzņēmumu mākslinieku. Sadarbībā ar režisoriem J. Raizmanu, A. Ptušku, I. Pirjevu, F. Ermleru, S. Eizenšteinu tapa daudzi kinoklasikas darbi: «Mašeņka», «Rajona komitejas sekretārs», «Viņi aizstāv Dzimteni», «Ivans Bargais» u.c. Mākslinieks debitējis arī kā aktieris epizodiskās lomās un bijis kaskadieris.

Rīgas kinostudijā V. Šildknehts sāka strādāt 1947. gadā. Visā kinostudijas pastāvēšanas laikā viņš bija vienīgais kombinēto uzņēmumu mākslinieks un piedalījās daudzu šīs studijas aktierfilmu uzņemšanā, piemēram, «Mājup ar uzvaru», «Salna pavasarī», «Nauris», «Kā gulbji balti padebeši iet», «Zvejnieka dēls», «Šķēps un roze», «Kārkli pelēkie zied», «Kapteinis Nulle», «Es visu atceros, Ričard» («Akmens un šķembas»). Kopš 1964. gada viņš strādāja arī par mākslinieku – inscenētāju. Sadarbībā ar režisoriem A. Leimani, J. Streiču, P. Krilovu u.c. tika uzņemtas filmas «Cielaviņas armija», «Cielaviņas armija atkal cīnās», «Oļegs un Aina», «Uzticamais draugs Sančo», «Mans draugs – nenopietns cilvēks», «Meistars», «Tobago maina kursu», «Un rasas lāses rītausmā» u.c.

1958. gadā Viktors Šildknehts kļuva par Latvijas Kinematogrāfistu savienības biedru. 1975. gadā viņu uzņēma Latvijas Mākslinieku savienībā. 1989. gadā mākslinieks aizgāja pensijā.

Paralēli tiešajam darbam Rīgas kinostudijā mākslinieks savu brīvo laiku ir veltījis kuģu modelismam un glezniecībai. Zīmēt Viktors Šildknehts sāka jau bērnībā, bet par profesionālu mākslinieku kļuva, strādājot Rīgas kinostudijā. Viņa skices un maketi izmantoti daudzās latviešu kinofilmās. Mākslinieks darbojas portreta, klusās dabas un ainavas žanrā. Viņa ainavu galvenā tēma ir jūra. Daļu no V. Šild-

knehta gleznām varēja aplūkot personālizstādē.

60. gadu beigās V. Šildknehts sāka nodarboties ar kuģu modelismu. Meistara darinātos dažādu laikmetu buriniekus pirmo reizi publiskai apskatei izstādīja 1975. gadā Latvijas Aizrobežu mākslas muzejā Viktora Šildknehta personālizstādē «Kuģi un vitrāžas».

27 darba gadu laikā meistars izgatavojis vairākus desmitus dažāda veida modeļu: modeļus – maketus, modeļus – mākslas darbus, modeļus – suvenīrus, kā arī miniatūrus kuģu modeļus, kas ievietoti stikla pudelēs. Viņa veidotie burinieku modeļi apskatāmi Klaipēdas Jūras muzejā un Ainažu jūrskolas memoriālā muzeja pastāvīgajā ekspozīcijā.

Izstādē «Jūras tēma Viktora Šildknehta dzīvē un darbā» mākslinieks eksponēja piecus jaunākos kuģu modeļus, kas būvēti no 1992. līdz 1996. gadam. Burinieku «Peller» (1603), «Santa Maria» (1480), «Mercur» (16.gs. b.), «Wappen von Hamburg» I (1669) un «Revenge» (1577) modeļi raksturo attiecīgo laikmetu, kuru dēvēja par ceļojumu un ģeogrāfisko atklājumu laikmetu, kad eiropiešu jūrasbraucēji atklāja daudzas zemes, jūras un jūras ceļus, kas savienoja kontinentus. Šo laikmetu raksturoja arī kari un pirātu uzbrukumi tirdzniecības kuģiem. Tie bija vēsturiski burinieki ar lielu nozīmi pasaules kuģniecības vēsturē. Ar burinieku «Mercur» holandiešu jūrasbraucējs Vilems Barencs (1550–1597) uzsāka 1594. gadā kuģošanu Ziemeļu Ledus okeānā, meklējot īsāko ceļu uz Indiju un Ķīnu, izdarīja atklājumus Arktikā. Karavella «Santa Maria» bija pirmais kuģis, kurš sasniedza Centrālo Ameriku. Ekspedīciju veica K. Kolumbs 1492. – 1493. gadā. Interesanta ir burinieka «Wappen von Hamburg» I vēsture. Tas bija viens no pirmajiem bruņotiem konvojkuģiem. Biežie jūras kari un pirātu uzbrukumi tirdzniecības kuģiem radīja nedrošību uz jūras. Daudzi kuģi nonāca pirātu rokās, un jūrnieki kļuva par vergiem. Pirātu uzbrukumiem bija pakļauti arī Hamburgas tirdzniecības kuģi. 1662. gadā Hamburgas pilsētas rāte pieņēma lēmumu izveidot bruņotus konvojus tirdzniecības kuģiem. Pirmo konvojkuģi uzbūvēja 1663. gadā Hamburgā. To nosauca Vācijas ķeizara vārdā par «Leopold Primus». Otrs šāda veida kuģis bija «Wappen von Hamburg» I, kuru uzbūvēja 1669. gadā. Uz kuģa atradās 54 lielgabali. Tas kursēja līdz 1683. gadam, sargādams Hamburgas tirdzniecības kuģus. Greznā jūras galiona bija viens no skaistākajiem kuģu modeļiem izstādē. Svarīgus ģeogrāfiskus atklājumus veica arī jūras pirāti. Kara kuģi «Revenge» komandēja Frensis Dreiks (1540–1596), kurš savu karjeru sāka ar laupīšanas kariem Karību jūrā. Viņš vadīja pirātu ekspedīcijas uz Rietumindiju, pārvadāja vergus uz Dienvidameriku, veica divus braucienus apkārt pasaulei, atklāja Ugunszemi, komandēja Anglijas jūras floti un piedalījās «Lielās Armādas» sagraušanā.

Mākslinieka veidotā personālizstāde lieliski parādīja, kā māksla un kuģniecība savijas vienotā koptēlā, veidojot patiesu jūras kolorītu un sniedzot interesantu ieskatu pasaules kuģniecības vēsturē.

Kuģu modeļu meistara Viktora Šildknehta mūžs ir iegājis astotajā gadu desmitā, un paveiktais liecina par cilvēku, kam vecāki šūpulī ielikuši daudzus talantus, kurus mākslinieks veiksmīgi realizējis dzīvē.

I. Kārkliņa

Muzeja kuģniecības vēstures krājums turpina papildināties

Gadu gaitā Latvijas jūrniecības gadagrāmatas lasītāji ir varējuši izsekot Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļas darbam. Viens no galvenajiem tā aspektiem ir fondu materiālu vākšana, kas ļauj vairāk uzzināt par mūsu pagātni – kuģiem, ostām, jūrskolām un, protams, cilvēkiem.

Aizvadītajā laikā, kopš iznāca «Latvijas jūrniecības gadagrāmata '95–'96», kuģniecības nodaļas krājums pieaudzis par 1200 vienībām un nu jau sasniedzis 22 700. Jaunieguvumi ir ļāvuši kuģniecības vēsturniekiem noskaidrot agrāk nezināmus faktus un notikumus, uzzināt jaunus dzīves stāstus. Pateicība pienākas daudziem cilvēkiem, kuri dāvinājuši materiālus. Šai rakstā nav iespējams pieminēt visus jaunieguvumus, kaut arī katrs no tiem ir vērtīgs un turpmāk tiks rūpīgi glabāts un izmantots muzeja darbā.

Jau gandrīz divus gadus muzejā glabājas čiekurkalnietes Lilijas Piolas nodotie 46 dokumenti. Ar to palīdzību varam izsekot Lilijas kundzes vīra Jāņa Pētera Piola dzīvei. No 1927. līdz 1942. gadam viņš bija Latvijas Republikas tvaikoņu radiotelegrāfists. Šīs ar jūru saistītās profesijas pārstāvji ir maz apzināti, tāpēc jaunienākušais fonds ir īpaši vērtīgs.

Jānis Pēteris Piols piedzima Rīgā 1898. gada 17. decembrī. Pirmais viņa izglītības dokuments ir Rīgas Apvienotās sākumskolas 4. klases beigšanas apliecība, kas izdota 1914. gadā. No 1916. līdz 1918. gadam strādāts Rēveles (tag. Tallina) Kuģbūves rūpnīcā par atslēdznieka palīgu. Pēc I pasaules kara viņš atgriežas Latvijā. Radiotelegrāfista specialitāti J.P. Piols ieguva dienesta laikā Rīgas kara apriņķa Elektrotehniskajā divizionā. 1921. gada 30. septembrī Armijas Radiotelegrāfa izdotajā apliecībā Nr. 2780 rakstīts, ka kareivis Jānis Piols «... beidzis radiotelegrāfa kursus un pie pārbaudīšanas teorētiskās un praktiskās zināšanās izrādījis spējas sekojošos priekšmetos:

eksplozijas motors – 4 (labi)
elektrotehnikā – 4 (labi)
radiotelegrāfa teorijā – 4 (labi)
radio ekspluatācijā – 4 (labi)
radio ģeogrāfijā – 4 (labi)...»,

tāpat nokārtotas pārbaudes raidīšanā un uztveršanā ar dzirdi. Dokumentā norādīts, ka J. Piols ieskaitīts trešās šķiras radiotelegrāfistos un



Jānis Pēteris Piols, kuģu radiotelegrāfists. 1931. gads.



Heinrihs Bērs (1885–1943), kuģu mehāniķis. Pirms I pasaules kara. Šī fotogrāfija muzeja krājumu papildināja pirms diviem gadiem un mūsu fototekā ir pirmā, kurā redzams arī H. Bērs.

viņam piešķirtas tiesības nēsāt Radio Kursus beigušo krūšu nozīmi. Pēc 10 gadiem – 1931. gadā Jānis Piols saņēma jau augstāku kvalifikāciju – Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas pasta un telegrāfa departamenta otrās šķiras radiotelegrāfista apliecību Nr. 20612. Tajā atrodams gan Latvijas pasta un telegrāfa direktora B. Einberga, gan Radiodaļas vadītāja J. Lintera paraksts. Lai varētu strādāt, radiotelegrāfistam bija jāzvēr un jāparaksta apsolījums: «Es Jānis–Pēteris Piols ar šo svinīgi apsolos turēt noslēpumā visu tās telegrāfa un telefonu korespondences saturu, kurš nāktu man zināms, izpildot dienesta pienākumus. Šo apsolījumu es dodu brīvprātīgi un nepiespiesti, bez sevišķa ļauna nodoma. Savus dienesta pienākumus es izpildīšu ar lielāko uzcītību un apziņu.»

Līdzās izglītības un kvalifikācijas dokumentiem tagad muzejā glabājas vairākas J.P. Piola algas grāmatiņas. Tajās fiksēta radiotelegrāfista alga darba laikā uz tvaikoņiem «Turaida», «Sigulda», «Rauna», «Krimulda», «Konsuls P.Dannebergs»; piemēram, 1937. gadā, strādājot uz kuģa «Turaida», pelnīts Ls 181 mēnesī, bet jau no II pasaules kara sākuma, kā visiem tirdzniecības kuģu apkalpes locekļiem, tiek maksāta kara piemaksa 150%, un alga sasniedza Ls 350 – Ls 500. Jāņa Pētera Piola darbu uz kuģiem apliecina vēl vairāki dokumenti, piemēram, jūrnieku braukšanas grāmatiņa, dienesta apliecības. Muzejam uzdāvināta 1941. gadā Rīgā kapteiņa J. Rēriha izdotā apliecība, ka viņš no 1940. gada 11. jūlija līdz 1941. gada 6. janvārim ir bijis tvaikoņa «Krimulda» radiotelegrāfists un savus pienākumus pildījis kārtīgi, un 1942. gadā kapteiņa V. Minuta izdotā, ka J.P. Piols no 1941. gada 5. augusta līdz 1942. gada 25. jūnijam ir bijis tvaikoņa «Braunau» (agrāk «Konsuls P. Dannebergs») radiotelegrāfists. Abi rokraksti apstiprināti ar kapteiņu parakstiem un tvaikoņu zīmogiem.

Pēc II pasaules kara Jānis Piols dzīvoja un strādāja Rīgā, bet jūrā vairs negāja – vispirms viņš apmācīja topošos sakarniekus, tad strādāja Rīgas kuģbūves tehniskajā stacijā, bet no 1961. gada līdz aiziešanai pensijā 1968. gadā bija dispečers – radists zvejnieku kopsaimniecībā «9. Maijs». Jāņa Pētera Piola mūžs noslēdzās 80 gadu vecumā 1978. gadā, Rīgā.

Vienlaicīgi ar J.P. Piola dokumentiem muzeja krājumu papildināja Ulda Laviņa dāvinājums. Viņa vectēvs Jānis Lazdiņš (1892–1972) 1914. gadā

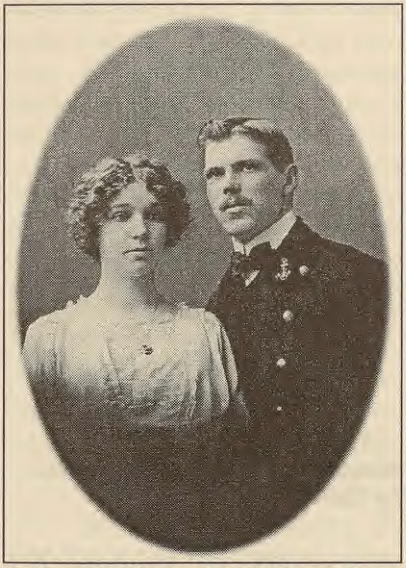


Mangaļu jūrskola. Ap 1912. gadu.

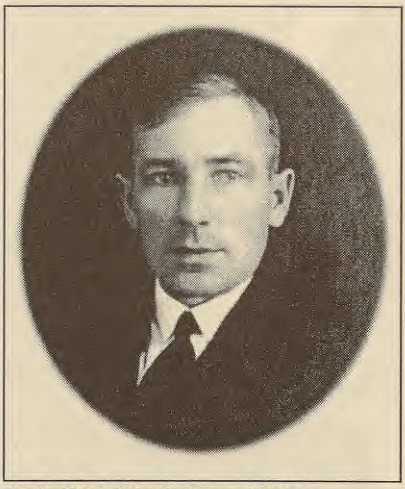
pabeidza Mangaļu jūrskolu un ieguva tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju. Ļoti nozīmīgas ir vairākas uzdāvinātās pastkartes. Divās no tām redzama 1901. gadā uzbūvētā Mangaļu jūrskolas ēka. I pasaules kara laikā nams nodega un par to pagaidām Latvijas jūrniecības vēstures materiālu krājumā ir maz vizuālu liecību. Tagad muzeja fondos būs vēl divas labi saglabātas pastkartes. Paralēli mācībām jūrskolā J. Lazdiņš brauca



Tvaikoņa «Czar» komanda. 1912. gads. Jānis Lazdiņš – augšējā rindā piektais no labās.



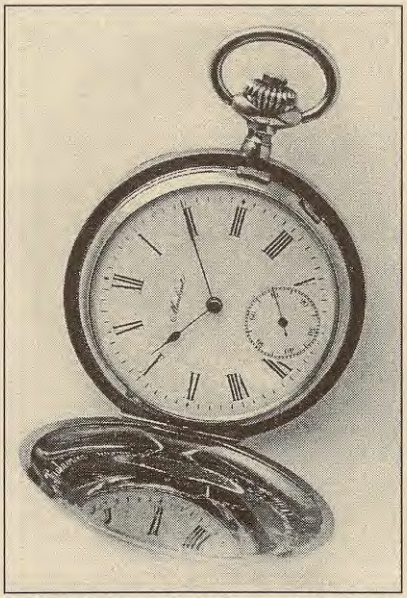
Jānis un Emīlija Lazdiņi. 1915. gads.



Jānis Krūtainis, kuģu mehāniķis. Ap 1935. gadu.

par matrozi uz tvaikoņa «Czar». Šī kuģa komandas foto tagad kļuvis par muzeja īpašumu. Pēc jūrskolas beigšanas visu I pasaules kara laiku diplomētais jūrnieks strādāja par loci Somijā. Šā posma lieciniece ir fotogrāfija, kurā redzami divi izskatīgi jauni cilvēki – 23 gadīgais Jānis Lazdiņš un viņa sieva Emīlija. Tā uzņemta 1915. gadā Somijā. Nodibinoties Latvijas brīvvalstij, J. Lazdiņš atgriezās Latvijā un pārzināja Lielupes un Gaujas ūdensceļus. Diemžēl pēc II pasaules kara tālbraucējs kapteinis ar kuģniecību vairs nenodarbojās.

Pirms gada noskaidrota vēl viena Kr. Valdemāra jūrskolas absolventa dzīve. Kuģu mehāniķa Jāņa Krūtaiņa meita Skaidrīte nodeva muzejam 15 fotogrāfijas, pastkartes un dokumentus. Viņas tēvs dzimis 1895. gadā Kuldīgā. Uzdāvinātie dokumenti apliecina, ka J. Krūtainis piedalījies Latvijas atbrīvošanas karā un apbalvots ar Latvijas Republikas Atbrīvošanas cīņu 10 gadu jubilejas piemiņas medaļu, ka viņš mācījies un 1932. gadā absolvējis Kr. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu. Turpmāk muzejā glabāsies vēl viens jūrskolas labākā absolventa apbalvojums – zelta kabatas pulkstenis.Ciparnīcu noslēdzošajā vākā iegravēts teksts: «Kr. Valdemāra jūrskolas mehāniķu nodaļas absolventam Jānim Krūtainim. Par uzcītību un sekmēm 1932. gada 6. maijā. Skolas pedagogu padome». Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļas seifā līdzās dažādu gadu Kr. Valdemāra jūrskolas absolventu P. Brašķa, R. Pēkšēna un J. Pūces zelta pulksteņiem tagad vietu atradis arī kādreiz Jānim Krūtainim piederējušais. Pēc jūrskolas absolvēšanas J. Krūtainis strādāja uz vairākiem Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem par 2. un 1. mehāniķi. Padomju Savienībai okupējot Latviju, mehāniķis palika krastā un strādāja uz zemessmēlēja. Kara darbībai tuvojoties Latvijai, Jānim Krūtainim ar velkoni bija jādodas uz



Zelta kabatas pulkstenis – apbalvojums J. Krūtainim kā labākajam K. Valdemāra jūrskolas absolventam. 1932. gads.



Eduards Vītols, tālbraucējs kapteinis. Ap 1905. gadu.

Paldiskiem. Pēdējo vēstuli no tēva meita saņēma 1941. gada 25. jūnijā. Pēc ziņām, ko Skaidrītei Krūtainei izdevās iegūt, domājams, ka velkonis ceļā no Paldiskiem uz Ļeņingradu sabombardēts un tēvs gājis bojā, tomēr oficiālu pierādījumu šai traģēdijai joprojām nav, tāpēc arī enciklopēdijā «Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950» šķirklī KRŪTAINIS JĀNIS miršanas datuma vietā atrodama jautājuma zīme.

Diemžēl ne par visiem Latvijas jūrskolu absolventiem, profesionāliem jūrniekiem, ziņas glabā mūsu valsts arhīva lietas. Tālbraucēja kapteiņa Eduarda Vītola jūrnieka gaitas noskaidrojām tikai pēc «Latvijas jūrniecības vēstures» iznākšanas. Viņa biogrāfiju izstāstīja kapteiņa dēls Igors Vītols, arī tālbraucējs kapteinis, kurš pašlaik strādā par pasniedzēju Latvijas Jūras akadēmijā. Viņš nodeva muzejam sava tēva tālbraucēja kapteiņa diplomu un vairākas fotogrāfijas.

Eduards Vītols dzimis 1886. gada 28. janvārī Vidrižu pagastā turīga zemnieka Jēkaba Vītola ģimenē, kurā bija 4 dēli un viena meita. Vecākie brāļi Jānis un Ernests gāja tēva pēdās, bet jaunākie – Eduards un Pauls kļuva par kuģu kapteiņiem: Eduards 1907. gadā absolvēja Mangaļu jūrskolu, bet Pauls 1916. gadā Ainažus. Pēc Mangaļu jūrskolas beigšanas Eduards no Latvijas aizbrauca un vadīja kuģus Tālajos Austrumos. No turienes viņš pārbrauca uz Melno jūru un strādāja uz Krievijas Brīvprātīgās flotes tvaikoņiem. Latvijā E. Vītots atgriezās 1921. gadā un strādāja Rīgas Muitas artelī. Eduards Vītols mira Rīgā 1968. gadā. Tā kā viņa jūrnieka gaitas nesaistījās ar Latvijā pierakstītajiem kuģiem, tad mūsu valsts arhīvos ziņas par kapteiņa gaitām nebija atrodamas un noskaidrojās, tikai pateicoties dēlam Igoram Vītolam.

Vairākkārt Latvijas kuģniecības

vēstures pētniekiem ir nācis talkā Ansis Freienbergs, tālbraucēja kapteiņa Friča Ludviga Freienberga (1892–1941) dēls. Viņa dāvinājumi ir palīdzējuši noskaidrot un precizēt tēva biogrāfiju un izveidot kapteiņa fondu. 1998. gada augustā fondā ienāca jauns, vērtīgs papildinājums. Mangaļu jūrskolas 1914. gada absolvents jūrā sāka iet 16 gadu vecumā kā kuģupuika uz buriniekiem, mācījās strādāt arī uz ārvalstu kuģiem. Pēc atgriešanās Latvijā R. Freienbergs bija Latvijas tirdzniecības flotes kuģu stūrmanis un no 1931. gada – kapteinis. Viņš vadīja tvaikoņus «Latvis» (1931–1936) un «Miervaldis» (1937–1940). Kapteiņa pēdējais kuģis bija «Katvaldis», kas tāpat kā «Miervaldis» pēc Latvijas okupācijas Dzimtenē neatgriezās un tika nodots Lielbritānijas Kara transporta ministrijai. 1941. gada 2. novembrī, kad «Katvaldis» atradās Ziemeļjūrā, kapteinis mira. Vairākas Friča Freienberga personīgās lietas, ievietotas nelielā lādītē, tika nodotas Latvijas Republikas vēstniecības darbiniekiem Londonā. Tur tās glabājās vairāk nekā 50 gadus. Tikai pirms dažiem gadiem lādīti saņēma tās likumīgais mantinieks Ansis Freienbergs. Vienu no relikvijām, tēva kabatas pulksteni, A. Freienbergs uzdāvināja muzejam, un tas pievienots kapteiņa fondam. Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā nonāca arī izraksts (kopija) no 1941. gada jūras reģistra par 49 gadus vecā tvaikoņa «Katvaldis» kapteiņa Friča Freienberga nāvi un fotogrāfijas no Brukvudas kapsētas Londonā, kur viņš ir apbedīts.

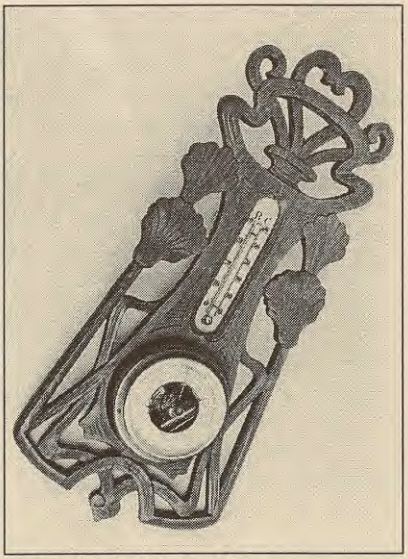


F. Freienberga kapa piemineklis Brukvudas kapsētā Londonā.



Tālbraucēja kapteiņa Friča Freienberga kabatas pulkstenis.

Pēdējos gados, tāpat kā iepriekš, līdzās dāvinājumiem muzejā ienāk arī pirkumi. Vairākus priekšmetus esam iegādājušies no Rīgas ārsta Arnolda Berga. Tā Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļā nonāca 20.gs.



Barometrs un termometrs. 20. gs. sākums.

sākumā Rīgā ražots termometrs un barometrs, kas ievietots jūgendstila manierē darinātā koka ietvarā, 1938. – 1939. gada kuģu reģistri (LLoyd's Register of Shipping), 5 mastu burinieka modelis stikla pudelē u.c. No A. Berga pārdotajām lietām, mūsuprāt, interesantākie ir nezināma autora izgatavots velkoņa «Rota» modelis un mākslinieka M. Krauzes eļļas glezna, kurā redzama «Rota» Ventspils ostā. Vairāk nekā pusi gadsimta šis velkonis bija saistīts ar Ventspili. Latvijas brīvvalsts kuģu sarakstā «Rota» reģistrēta kā Jūrniecības departamenta īpašums ar piederības ostu Ventspili, izmēri: garums 24,41 m, platums 5,82, iegrime 2,5 m, tonnāža: 87,88 BRT/ 7,32 NRT, ātrums 9 jūras jūdzes stundā. «Rotu» uzbūvēja speciāli Ventspilij 1904. gada maijā Helsinkos (Somija). Tās pirmais īpašnieks bija Maskavas – Vindavas dzelzceļa valde un vārds «Vindavec». Jaunajam velkonim bija jāveic ugunsdzēsēja funkcijas, ja ostas celtnes piemeklētu ugunsnelaime, kā arī jāievada kuģi Ventspils ostā. I pasaules kara sākumā «Vindavec» pa Baltijas jūras piekrasti transportēja pastu uz Igaunijas ostām. No 1915. līdz 1942. gadam velkoni vadīja kapteinis Heinrihs Šlosmanis (1873–1942). Vācijai okupējot Tallinu, tur atradās arī «Vindavec», ko vācieši konfiscēja un pārdēvēja par «Bremene». Kara beigās pie Klaipēdas velkoni nogremdēja. 1919. gadā to izcēla un remontēja, bet 1921. gadā reevakuēja uz Latviju. Līdz II pasaules kara sākumam «Rotu» izmantoja Ventspils ostas loči, tā piedalījās arī kuģu un cilvēku glābšanā. Padomju Savienības karaspēkam tuvojoties Latvijai, Friča Fogeļa un Arvīda Ludevika vadītā «Rota» veda bēgļus no Ventspils uz Zviedriju. Pēdējā reisā to panāca PSRS karakuģi un atgrieza Latvijā, kur «Rota» strādāja līdz 50. gadu otrajai pusei, kad velkoni nogādāja Rīgā, Mīlgrāvja kuģu remonta rūpnīcā veica pārbūvi un remontu un nosūtīja darbā uz Kaspijas jūru. Muzejā ir tikai daži velkoņu modeļi, tāpēc šis būs gan būtisks papildinājums modeļu kolekcijai, gan ilustrācija vienam no ilggadīgākajiem Latvijas velkoņiem ar garu un sarežģītu biogrāfiju.

Kā katru gadu, arī 1997. un 1998. gadā jaunas kuģinieku piemiņas lietas muzejā ienāca ne vien no Latvijas, bet arī no citām zemēm, kur mīt latviešu jūrnieki un viņu tuvinieki. Kā vienmēr, vairākus vērtīgus priekšmetus uz Dzimteni kārtējā viesošanās reizē no Kārdifas (Lielbritānija) atveda Latvijas Jūrniecības vēstures arhīva ģenerālsekretārs tālbraucējs kapteinis Arvalds Kalniņš. Muzejā tagad glabājas kādreizējā Latvijas

brīvvalsts tvaikoņa «Venta» karogs. 1908. gadā Ņūkāslā pie Tainas būvētais kuģis Latvijas Republikas tirdzniecības flotes sastāvā nonāca 1923. gadā un piederēja Valsts Kuģu pārvaldei. II pasaules kara un Latvijas okupācijas rezultātā «Ventai» vairākkārt mainījās īpašnieki un vārds. 1941. gada 10. decembrī Rīgā tvaikoni nacionalizēja. Vācijai okupējot Liepāju, «Ventu» sabombardēja. Pēc kuģa remonta 1943. gadā tas pārgāja Vācijas īpašumā ar vārdu «Undine». Pēc II pasaules kara kuģis atguva vārdu «Venta» un nonāca Lielbritānijas Transporta ministrijas rīcībā. Kuģa apkalpi izveidoja no latviešu jūrniekiem, kas atradās bēgļu nometnēs Vācijā. Viens no tiem bija Arvalds Kalniņš. No tā laika tālbraucējs kapteinis ir saglabājis karogu. Mastā to uzvilka 1947. gada 5. aprīlī Trāvemindes (Vācija) ostā. Kāta mala ir nošūta ar pelēka auduma tuneli, uz kura rakstīts: «S.S. VENTA – Reg. London. Apr. 1947.–15.11.1955.».

Vairākkārt Latvijas jūrniecības gadagrāmatu lappusēs ir aprakstīts pirmais lielais latviešu motorkuģis «Hercogs Jēkabs», īpaši tā reiss no Kaljao (Peru) 1940. gada 17. decembrī līdz Vladivostokai (PSRS) 1941. gada 3. februārī. Šoreiz Arvalds Kalniņš uz Rīgu atveda arī četrus motorkuģa «Hercogs Jēkabs» klāja žurnālus. Tos rakstījis 1981. gadā Amerikas Savienotajās Valstīs mirušais tālbraucējs kapteinis Arvīds Kārkliņš, kurš no 1939. līdz 1941. gadam bija motorkuģa 2. stūrmanis. Rokrak-



Tālbraucējs kapteinis Nikolajs Cūghauss ar meitām Tamāru un Elizabeti uz tvaikoņa «Latvis» klāja. 1929. gads.



Tālbraucēji kapteiņi (no kreisās) Nikolajs Cūghauss, Vilhelms Eduards Grells un Jānis Freimanis. Ap 1929. gadu.

stā aizpildītajās kladēs fiksēta kuģa darbība no 1939. gada 26. aprīļa līdz 1941. gada 4. februārim, kad no motorkuģa «Hercogs Jēkabs» noņēma latviešu komandu, mainīja karogu un deva tam jaunu vārdu «Sovetskaya Latvia».

Vairāki dokumenti un fotogrāfijas stāsta par paša Arvalda Kalniņa jūrnieka gaitām, piemēram, jūrnieka braukšanas grāmatiņa, Sudānas ostas loča sertifikāts (no 1957. līdz 1967. gadam viņš bija loču komandieris Sudānā) un ūdenslīdēja kvalifikācijas grāmatiņa.

Cita rakstura dāvinājums ir A. Kalniņa triju pīpju komplekts ar statīvu. Arī šāda veida materiāli tiek vākti Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, jo jebkura profesionāla jūrnieka dzīve nebija tikai darbs, bet arī sadzīve, viņa prieki un bēdas. Arvalda Kalniņa vaļasprieka atribūti nonākuši Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļas fondos līdzās citu profesionālu jūrnieku piemiņas lietām.

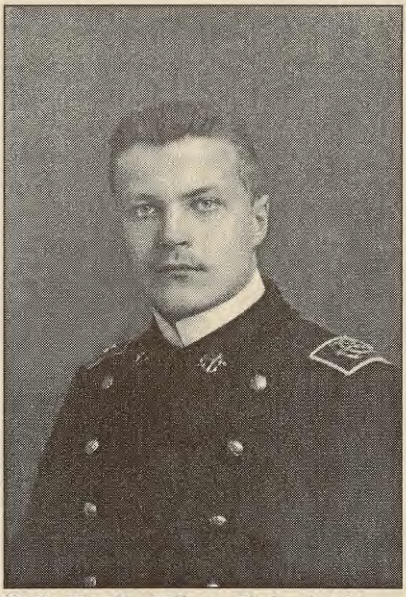
1936. gadā notika viena no traģiskākajām Latvijas kuģu avārijām. Maksim Faulbaumam piederošais tvaikonis «Helena Faulbaums» pie Skotijas tika uztriekts uz klintīm. No 19 komandas locekļiem 15 aizgāja bojā. Kuģa kapteinis Nikolajs Cūghauss (1889–1936) noslīka kopā ar tvaikoni. Kapteiņa mirstīgās atliekas uz Latviju atveda viņa brālis Georgs Cūghauss (1886–1943), kurš arī bija tālbraucējs kapteinis un vadīja tvaikoni «Amata». Nikolaju Cūghausu Rīgā gaidīja sieva Olga un meitas Tamāra un Elizabete. 1939. gadā Cūghausu ģimene Latviju atstāja, līdzi aizvedot gan atmiņas, gan piemiņas lietas par kādreizējo «Helena Faulbaums» kapteini. 1955. gadā sākās muzeja darbinieku sadarbība ar Nikolaja Cūghausa meitām. Elizabete Pinnell (dzim. Cūghauss) tagad dzīvo

ASV, bet Tamāra Cūghauss – Vācijā. Pēc sarakstes un vairākām tikšanās reizēm muzejā uz Latviju atceļoja vērtīgas fotogrāfijas. Muzeja fotokolekcijā līdz šim nebija ne Nikolaja Cūghausa, ne tvaikoņa «Helena Faulbaums» attēlu. Pateicoties kapteiņa meitām, tagad esam ieguvuši gan traģiskā kuģa, gan tā kapteiņa un pat viņa bēru fotogrāfijas. Vienā no attēliem fiksēti trīs Latvijas jūrniecībā ievērojami cilvēki – Nikolajs Cūghauss, Vilhelms Eduards Grells (1871–1930, tālbraucējs kapteinis) un Jānis Freimanis (1874–1941, tālbraucējs kapteinis, kuģīpašnieks). Arī V.E. Grella fotogrāfijas mums līdz šim nebija. N. Cūghausa meitu atsūtītie materiāli ļoti noderēja, veidojot enciklopēdiju «Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950», un ar tiem var iepazīties grāmatas lasītāji.

Viens no profesionālākajiem jūrniekiem, kurš nu jau vairākus gadus cenšas palīdzēt latviešu jūrniecības atjaunošanā, ir tālbraucējs kapteinis Imants Balodis. 74 gadus vecais jūrnieks 50 gadus gājis jūrā – sāka uz Latvijas kuģiem kā misiņš, bet beidza kā Kanādas naftas kuģu kapteinis (skat. Bernsone I. No svešuma – Dzimtenē // Latvijas jūrniecības gadagrāmata '93 – 25.–27.lpp.). No 1987. gada I. Balodis ir pensijā, tomēr joprojām vasarās vizina tūristus pa Ontārio ezeru. Nu jau regulāras ir kļuvušas Imanta Baloža viesošanās Dzimtenē. Katrā no tām viņš ierodas arī Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļā, lai palīdzētu mūsu darbā un vienkārši parunātos ar muzejniekiem, kurus pazīst jau gandrīz 10 gadus. 1998. gada vasarā kopā ar kapteini uz Latviju atceļoja divas profesionālam jūrniekam īpaši svarīgas lietas – tālbraucēja kapteiņa diploms un cepure. Imants Balodis tās uzdāvināja Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam. Diplomu (CERTIFICATE OF COMPETENCY / MASTER / FO-



Tālbraucēja kapteiņa Imanta Baloža cepuri pielaiko Latvijas Jūras akadēmijas 1. kursa studenti. 1998. gada 1. septembris.



Kārlis Masītis, tālbraucējs kapteinis. Ap 1912. gadu.

REIGN–GOING Nr. 6684) 1964. gada 10. martā izdevusi Kanādas Transporta ministrija Otavā. Jūrnieka cepuri tālbraucējs kapteinis nēsāja, gandrīz 20 gadus vadot Kanādas kuģus. 1998. gada 1. septembrī nu jau desmito reizi Latvijas Jūras akadēmijas 1. kursa studenti Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā saņēma studentu apliecības. Šajā pasākumā viņi tika arī iepazīstināti ar unikālākajiem muzeja jaunieguvumiem. Viens no tiem bija Imanta Baloža cepure. Dažiem jaunajiem cilvēkiem, kuri reiz kļūs par tālbraucējiem kapteiņiem, bija iespēja arī pielaikot ievērojamā jūrnieka galvassegu, kas pabijusi daudzās pasaules valstīs un tagad nonākusi Latvijā.

I. Baloža dāvinājumi nav vienīgie, kas 1998. gada vasarā atceļojuši no Kanādas. Šai valstī dzīvo arī tālbraucēja kapteiņa Kārļa Masīša mazmeita Maruta Masīte. Viņas uzdevumā ar Maijas Frīdbergas un Arvja Popes gādību muzejā nonāca M. Masītes atvestās relikvijas – 1932. gadā izsniegtais tālbraucēja kapteiņa diploms, jūrnieka braukšanas grāmatiņa ar ziņām par darbu uz Latvijas kuģiem, miršanas apliecība un fotogrāfijas. Kārlis Masītis (1890–1944) 1912. gadā beidza Mangaļu jūrskolu, bija vairāku tvaikoņu stūrmanis un kapteinis, Ainažu ostas priekšnieks, Rīgas ostas loču komandieris. Viņa darbs novērtēts ar apbalvojumu – Triju Zvaigžņu ordeni. Uzdāvinātā K. Masīša fotogrāfija ir pirmā un pagaidām vienīgā muzejā. Žēl, ka ieguvām to pusgadu pēc «Latvijas jūrniecības vēstures 1850–1950» iznākšanas un šajā izdevumā kapteinim veltītajam šķirklim nebija iespēju pievienot attēlu. K. Masīša miršanas apliecība palīdzēja mums noskaidrot viņa miršanas datumu un vietu.

Kaut tikai viens noskaidrots vai precizēts fakts, gads, datums, vieta, notikums, iepriekš nezināts fotoattēls vai dokuments par latviešu jūrniecību palīdz apkopot mūsu valsts kuģniecības vēsturi, kuras liecības sarežģīto vēsturisko notikumu rezultātā izkliedētas pa visu pasauli. Pateicoties atsaucīgiem cilvēkiem, kuriem nav vienaldzīga savu ģimenes locekļu – jūrnieku un jūrniecības darbinieku – piemiņas saglabāšana un jūrniecības vēstures izpēte, muzeja krājums palielinās, tiek rūpīgi uzglabāts, pētīts un saglabāts nākamajām paaudzēm.

I. Bernsone

Ceļojums pa Līvu zemi

Kā liecina arheoloģiskie materiāli, jau trešajā gadu tūkstotī pirms mūsu ēras Baltijā dzīvojuši līvi.

Šodien Vidzemē viņu vairs nav, jo jau 1859. gadā nomira pēdējais šejienes līvs Mārcis Sārums. Viņš apbedīts Cēsīs Lejas kapos. M. Sāruma vadībā (1849–1859) uzbūvētas piecas baznīcas un vēl citas celtnes.

Vēl šodien debess zilgmē slejas staltais Cēsu baznīcas tornis kā piemineklis Vidzemes līviem.

Līvi vēl dzīvo Baltijas jūras krastā Latvijas ziemeļos, kur visattālāk jūrā iestiepjas Kolkas rags. Tā ir vieta, kur satiekas Dižjūra ar Mazjūru, te vētras laikā ar aizrautu elpu var vērot, kā notiek viļņu cīņa uz jūras sēkļa, kur senlaikos tik bieži beidzās kuģu, laivu un cilvēku mūži. Kolkas ragā ir vislielākā Baltijas kuģu kapsēta. Vecie jūras braucēji, atnākot šai vietā, godbijīgi noņem cepures un apklust.

1884. gadā Kolkas raga sēkļu galā 5 km no krasta jūrā uz mākslīgas no akmeņiem izveidotas saliņas ierīkota bāka. Kolkas rags ir arī ievērības cienīgs ar to, ka te ir vienīgā vieta Latvijā, kur var redzēt saules lēktu un rietu jūrā.

Jūrmalas baltajās kāpu smiltīs ar dziļām saknēm turas mūžsenās, vējos salīkušās priedes, starp tām zvejnieku tīklu būdas, bet aiz kāpām zvejnieku mājas, mazi lauki, kangari un vigas, un tad šalc dižie Kurzemes meži. Smilšainā zemīte te nav dāsna, tā skopi atalgo kopējus, kuriem no seniem laikiem galvenā maizes devēja ir jūra.

Tāda nu ir senā līvu zeme, kur šaurā zemes strēlē gar jūras krastu no Ģipkas līdz Ovišiem 15 zvejniekciemos vēl dzīvo nedaudz līvu, kuri runā savā tēvu valodā. Viņi sīksti un pieticīgi dzīvo savdabīgu dzīvi un cieņā tur senču parašas.

1852. gadā, pēc valodnieka J. Šegrena datiem, te vēl dzīvoja 2334 līvi.

1876. gadā antropologs Valdhauers raksta, ka Kurzemes jūrmalā ir 2400 līvu, un lielais vairums vēl runā savā valodā, viņu galvenā nodarbošanās ir zvejniecība.

1860. gada pavasarī Dundagas barons bija divkāršojis zvejniekiem zemes renti. Līvu zvejnieki to nevarēja nomaksāt, un barons bez žēlastības sāka tos izlikt no mājām. Zvejnieki izmisīgi pretojās, sākās tā saucamie Dundagas zvejnieku nemieri. Zvejnieki izvēlēja 4 delegātus, kurus vadīja Niks Šūbergs un organizēja Niks Polmans. Ventspils pilskungs barons Mīlenbahs visus četrus arestēja.

Šajā pat 1860. gada vasarā Krišjānis Valdemārs lielkņaza Konstantīna Nikolajeviča uzdevumā pētniecības nolūkos apceļoja Baltijas jūrmalu. Dundagā pienāca ziņa, ka gar Kolkas ragu brauks kāds augsta ranga kungs no Pēterpils. No mājām izdzītie zvejnieki bariem steigušies uz Kolku, lai augstajam kungam žēlotos par savu likteni. Kad Kr. Valdemārs Kolkā apstājies, zvejnieki viņa priekšā krituši ceļos. Valdemārs, brītiņu klusējis, teicis: «Kungi, piecelieties!» Sastapšanās beigusies ar to, ka Kr. Valdemārs panācis apcietināto zvejnieku atbrīvošanu.

Niks Šūbergs, tikko no cietuma izlaists, tūdaļ aizbēdzis uz Pēterpili pie Kr. Valdemāra. Viņam pa pēdām sekojis Kurzemes policijas raksts, ka N.

Šūbergs stingrā apsardzībā nosūtāms atpakaļ uz Kurzemi. Ar Kr. Valdemāra gādību tas nav noticis.

Dundagas jūrmalā N. Šūbergs atgriežas 1863. gadā un Kr. Valdemāra uzdevumā sāk organizēt zvejniekus kuģu būvei un šos darbus laba meistara izpildē pats vada. Tas nav pa prātam kungam, un Ventspils pilskungs barons Mīlenbahs atkal viņu apcietina. N. Polmans par to ziņo Kr. Valdemāram, kurš raksta uz Ventspili, ka par N. Šūbergu interesējas Jūrniecības ministrija, kam viņš pirms gada iesniedzis projektu par Baltijā dibināmo kuģniecības biedrību, lai paplašinātu krievu tirdzniecības floti. Tūdaļ N. Šūbergs tiek no cietuma izlaists.

Viņš bez pases atkal dodas uz Pēterpili, jo dzimtenē dzīvot tomēr ir nedroši. Tur viņš ar Valdemāra palīdzību dabū muižas pārvaldnieka vietu Penzas guberņā. 1880. gadā viņš, jau pavecs, šo vietu atstāj, neko neiekrājis. 1881. gadā, slims būdams, N. Šūbergs ar četriem bērniem ierodas Rīgā un 1884. gadā aiziet aizmūžos.

Kr. Valdemārs ne tikai palīdzēja līviem grūtā brīdī, bet mudināja arī jauniešus iegūt izglītību, lai kļūtu par prasmīgiem jūras braucējiem. XIX gs. otrajā pusē zvejas ūdeņu noteicēji Baltijas jūras piekrastē vēl bija muižnieki, bet ar Kr. Valdemāra palīdzību tika panākts, ka muižnieki ,zaudēja savas privilēģijas jūrā trīs verstis (2700 m) no krasta.

Pēc šīs zvejas ūdeņu reformas varēja sākties brīva piekrastes zveja un zvejniecība kļuva par profesiju.

Kurzemes ziemeļu jūrmalā šaurā kāpu joslā starp jūru un purviem bija sastopami daudzi gluži īpatnēji ļaudis, piemēram, vecais Zonags, kurš karstā vasaras laikā uz baznīcu brauc ar kamanām. Ne mazums teiksmu stāsta par lielo akls cienītāju veco Taizeli, par kuru sacerētas arī dziesmas.

Un kur tad vēl lielais līvu patriots «Lībiešu ķēniņš» Uldriķis Kapbergs! Viņš cīnījās par līvu autonomiju: par to, lai līviem būtu savs pagasts, kur viņi, cik nu vēl palikuši, varētu vienkopus būt, lai neizniktu. Par to līvi, kā viena no pamattautām Latvijā, cīnās vēl šodien.

Turienes apstākļu pazinēji sapratīs arī «Lībiešu ķēniņa» Uldriķa Kāpberga traģēdiju. Jaunībā viņš bijis nevaldāms puisis, kas meties visos dzīves mutuļos. Toreiz vasarās airu laivās no Sāmsalas braukuši igauņu meistari un būvējuši latviešiem un līviem kuģus. Arī Uldriķis gājis Pizes (Miķeļtorņa) ciemā Olmaņos strādāt pie kuģu būves. Reiz pie alus glāzes Uldriķis pārmetis kalējam Jānim, ka viņš kaļot kuģa blankbultas gandrīz bez galvām. Sācies strīds, kas izvērties kautiņā. Uldriķis bijis liels un spēcīgs, tikai pieci vīri spējuši viņu savaldīt un iespundēt drošā vietā. Tas Uldriķim Kāpbergam tā ķēries pie sirds, ka drīz pēc tam viņš iestājies tā sauktajā Buša ticībā. Šai Buša ticībai pieslējās daudzi jūrmalnieki, kuri bija nonākuši dzīves krustcelēs starp ļauno un labo, jo šīs ticības pamatā ir stingra turēšanās pie Bībeles. Tā liegusi dzert, pīpēt un citus dzīvei un veselībai kaitīgus netikumus. Šīs mācības iespaidā Kāpbergs ļoti izmainījies.

U. Kāpbergs bijis strādīgs un arī izpalīdzīgs. Reiz vētras laikā jūrā nāves briesmās nokļuvusi kāda laiva ar zvejniekiem. Kaut gan krastā bijuši daudzi zvejnieki, neviens neiedrošinājies riskēt ar savu dzīvību, nelaimīgos glābjot. Pūtis spēcīgs launaga

vējš, kas laivu ar briesmās esošajiem zvejniekiem dzinis no Pizes uz Lielirbes pusi. Kad nelaimīgie atradušies pret Buntika valgumu, tos pamanījis U. Kāpbergs un tūlīt ar saviem diviem dēliem Uldžu un Pēteri savā lielajā rudens zvejas laivā devās satrakotajā jūrā, lai glābtu briesmās nonākušos. Drosminiekiem palaimējās zvejniekus izglābt un laimīgi atgriezties krastā.

Reiz vietējais policijas kārtībnieks Mitenbergs gājis uz Buntikiem, kur dzīvojis Kāpbergs, nomas nemaksāšanas lietā. U. Kāpbergs pa logu ieraudzījis policistu nākam no jūras puses un tūdaļ manīgi no kūts izlaidis savu nikno bulli, kurš baurodams skrējis uz policista pusi. Gados jau vecais policists knapi paspējis uzrāpties kādā zarainā priedītē, tad baurotājs bijis klāt gan un neganti ārdījies ap koku, kārpīdams zemi un badīdams kociņu, kas līgojies kā lielā vētrā. Policijas kārtībnieks knapi spējis noturēties kokā un izbailēs vērojis notiekošo līdz saules rietam, kamēr trakulis pats labprātīgi aizgājis un atceļā varējis doties arī kārtībnieks. Taču Kāpberga prieki gan bijuši īslaicīgi, jo policists savervējis uzkupčus, lai trako bulli par smiekla naudu pārdotu nomas parādu dzēšanai.

Uldriķis Kāpbergs pārvaldīja sešas valodas: līvu, latviešu, vācu, krievu, igauņu un somu. Viņa mājās bija Bībeles visās šajās valodās. Viņš arī krietni centies vairot līvu tautu: ģimenē bijuši trīspadsmit bērni. Latvju cīņa par brīvu Latviju pamudināja viņā līvu nacionālismu. Viņš, kas tautības lietās bija gluži vienaldzīgs, kļuva par dedzīgu līvu patriotu. Aizliegumu dēliem iet karadienestā viņš motivēja ar bausli: «Tev nebūs nokaut!»

1931. gada rudenī U. Kāpberga dēlam Andrejam vajadzēja iet karadienestā. Kad viņš uz uzaicinājumu nenieradās Ventspils karaklausības komisijā, Ances pagasta valdei uzdeva Andreju atvest piespiedu kārtā. Decembrī D. Pētersons no Ances pagasta valdes kopā ar policijas kārtībnieku Mitenbergu ieradās Pizes ciema Buntiku mājās un uzaicināja Andreju viņiem sekot. Kad tas labprātīgi negājis, viņš ar varu izvests pagalmā.

U. Kāpbergs kliedzis: «Dēlu sūtīšu zaldātos tikai tad, kad lībiešiem būs savs pagasts!» Viņš ar nūju uzbrucis kārtībniekam, un tas izšāvis brīdinājuma šāvienu. Uldriķis vēl vairāk saniknojies, un sācies kautiņš. Policists un Pētersona kungs aizbēguši, bet vecais Kāpbergs, drošs paliek drošs, žigli iejūdzis zirgu ratos un ar dēliem Andreju un Pēteri nozudis mežā.

Kad nākamajā dienā policists ar pagasta pārstāvi un papildspēkiem ieradušies pēc Andreja, viņi izmeklējuši plašu apkārtni, bet izbēgušos nav atraduši. Sācies trimdas laiks, kad Uldriķis Kāpbergs vairāk nekā trīs gadus slapstījies no policijas. Pussabrukušā zirgu stallī viņš iebūvējis otru sienu, aiz kuras divas pēdas platā spraugā pavadījis vairāk nekā divus garus gadus bez svaiga gaisa un bez dienas gaismas. No spraugas tas iedrošinājies iznākt tikai nedaudz reizes, un tad arī uz īsu brīdi. Lukturi viņš dedzinājis tikai pa dienu, lai no ārpuses nepamanītu gaismu. Šī sprauga bija briesmīgāka nekā viduslaiku cietums. Kāpbergs bija izvārdzis kā stāds ēnā bez dienas gaismas un palicis pavisam bez spēka, kad bija spiests no paslēptuves iznākt dienas gaismā.

1932. gada 2. maijā policijai nāca zināms, ka U. Kāpbergs atgriezies mājās. Viņu arestēja un ieslodzīja

Ventspils cietumā. Bet izvārgušais vīrs pāris nedēļas pēc apcietinājuma cietumā miris ar sirds trieku. Viņa dēlus, kā to raksta tā laika avīze «Brīvā Venta», no cietuma atbrīvoja. Lībieši ķēniņu apbedīja Miķeļtorņa kapos.

Es šo leģendāro cilvēku sastapu, kad kopā ar zvejnieku dzīves pētnieku Mārtiņu Samu kājām nogājām gar Baltijas jūrmalu no Ainažiem gar Kolkas ragu līdz Kuršu kāpām.

Tā sauktajos Ulmaņa laikos zvejnieku dzīve nebija pārbagāta, bet pietiekami nodrošināta. 1940. gadā pienāca citi laiki, kad Latvijā iebruka PSRS armija. Kara beigās Ziemeļkurzeme, it īpaši Līvzeme, kļuva par bēgļu placdarmu to pārcelšanai ar motorlaivām vai kuģiem uz Zviedriju. Tas bija baiļu un briesmu pārpilns jūras ceļš uz dzīvību un nāvi.

1945. gada pavasarī Ventspils ostā, netālu no pieminekļa, uz kura lasāms «Jūrniekiem un zvejniekiem, kuru kaps ir jūras dzelmē», stāv pietauvojies velkonis «Rota» ar vairāk nekā 300 bēgļiem, kuri ar skumjām lasa pieminekli rakstīto un ieslīgst pārdomās par savu likteni. Tās pārtrauc līvu kapteiņa Arvīda Ludevika sauciens ruporā: «Attauvoties!» 9. maija novakarā pulksten deviņpadsmitos «Rota» attauvojas no krasta un iziet priekšostā, lai vēl gaismā šķērsotu mīnu laukus.

Priekšostā dreifē velkonis «Strēlnieks» ar 150 bēgļiem – nedarbojas kuģa dzinējs. «Strēlnieka» kapteinis lūdz, lai «Rota» paņem viņus tauvā. Pārbrauciena attālums – 87 jūras jūdzes, ņemot tauvā «Strēlnieku», «Rota» zaudētu ātrumu, un tas var būt liktenīgi. Taču bēgļu vaimanas un saucieni liek kapteinim padot «Strēlniekam» tauvu, zinot, ka nu riskē arī «Rota».

Jūra bija rāma un mierīga visu braukšanas laiku. Zviedrijas radio pārbēdzējus brīdināja no krievu kara kuģiem, kuri patrulēja gar Gotlandi.

1945. gada 10. maija rītā pulksten četros, kad «Rota» un «Strēlnieks» atradās vairs tikai 10 jūdzes no gala mērķa, atskanēja šāvieni no krievu lielgaballaivām. Kapteinis Ludeviks uzvilka balto karogu, un ložu krusa aprima, uz klāja bija cietušie.

«Strēlnieka» kapteinis balto karogu neuzvilka, kuģi sašāva un tas nogrima ar visiem cilvēkiem. Izglābās tikai daži, kuri piepeldēja pie «Rotas». «Rotai» pie katra borta pietauvojās krievu lielgaballaivas, uz klāja uzkāpa ar automātiem bruņoti krievu matroži. Kuģi pārmeklēja un deva pavēli «Rotai» griezties atpakaļ uz Ventspils ostu, kur visus arestēja. Kapteini tiesāja jūras kara tiesas tribunāls un aizsūtīja uz Krievijas ziemeļiem.

Otrreiz ceļu gar Baltijas jūras piekrasti mēroju okupētajā Latvijā Maskavas Zinātņu akadēmijas Etnogrāfijas institūta rīkotā ekspedīcijā pētot zvejniecību Baltijā. Tad atklājās pavisam cita aina, redzēju, ka dzīve te ir apstājusies, no Kolkas zemes raga līdz Kuršu kāpām valdīja baismīgs tukšums un klusums. Nav vairs zvejas laivu valgumu, tikai šur tur rēgojas sadauzītas, pārzāģētas laivas. Retās vietās vēl senāk taisītas laivas, ar kurām it kā varētu doties zvejā, bet tās atrodas aiz augsta dzeloņstiepļu žoga ar slēgtiem vārtiem. Kāpās pussagruvušas un sabrukušas tīklu būdas, aiz kāpām izpostītas mājas un krūmiem aizaugusi zeme. Kaut kur pa retam ierejas suns, iedziedas gailis, cilvēku pavisam maz un tie paši bikli un mazrunīgi. Kā ekspedīcijas dalībniekam man bija iespēja pavērot jū-

ras viļņojošo klaidu, un arī tad bruņots robežsargs jautāja, kāpēc tik ilgi skatoties jūrā?.. Tūdaļ biju spiests pievienoties citiem ekspedīcijas dalībniekiem aiz kāpām zemes pusē, arī viņus ganīja un pavadīja robežsargs. Kādreizējās brīvības vietā bija aizliegtā zona ar stingru režīmu.

Užavā uzzinājām, ka no 1939. gada par bākas priekšnieku te strādā ilgadīgais Līvu savienības valdes priekšsēdētājs un līvu valodas skolotājs kapteinis Mārtiņš Lepste (1881–1958), kurš daudzus gadus zirgu pajūgā apbraukāja līvu zvejniekciemu skolas, mācīdams līvu valodu. Pārrunās viņš tā pa pusjokam sacīja: «Ja visu manu skolotāja braukšanu saliktu vienā ceļa garumā, tad es ar savu bērīti būtu apbraucis apkārt zemeslodei.» Lielā auguma staltais kapteinis un skolotājs bija jau salīcis un tik balts kā pīlādzis ziedu laikā. Atvadoties vecais kapteinis pa vecam paradumam novēlēja: «Laimīgu ceļa vēju!»

Trešo reizi ceļojums gar Baltijas jūru pa Līvu zemi notika jau atjaunotā, neatkarīgā un brīvā Latvijā. Vairāk nekā pēc piecdesmit gadu prombūtnes no Kanādas bija atbraukusi mana māsa, kura tik ļoti vēlējās redzēt Līvzemi un vēlreiz izstaigāt jaunības takas.

Ceļojumu sākām ar dzimtenes dievnamu Miķeļtorņa (Pizes) ciemā. Mūs pārsteidza, ka okupācijas laikā izpostītā baznīca lieliski atjaunota. No baznīcas devāmies uz Latvijas augstāko un skaistāko – Miķeļbāku, pirmo no ķieģeļiem 1884. gadā mūrēto bāku. I pasaules kara laikā to ar četriem lielgabalu šāviņiem ievainoja, tad salāpīja, tomēr pēc gadiem bāka kļuva nedroša, un to nogāza. Jauno, tādu pašu kā vecā, uzbūvēja no betona. To nopostīja II pasaules kara laikā. Tagadējo bāku uzcēla 1957. gadā, tās augstums 56 m, arī vizuāli tā līdzīga iepriekšējai. Spirālveida metāla kāpnēm ir 293 pakāpieni. Visas trīs bākas celtas vienā vietā.

Pizē, Viļumos, dzimis vecais Jānis Princis (1796–1869), tālbraucējs kapteinis un pirmais līvu jūras dzejnieks. Bākas tuvumā iegriezāmies nelielā mājiņā, kur dzīvo līvu zvejnieks no Uldriķa Kāpberga cilts Ēriks Kāpbergs, vīrs, kurš atjaunotajā Latvijā viens no pirmajiem Baltijas jūras krastā noorganizēja zvejnieku kopu «Randalist» (Jūrmalnieks). Sākums bija grūts, tukšā vietā, bet cerīgs, tomēr, palicis bez atbalsta, labais pasākums apsīka.

No kāpas atklājās viļņojošais jūras plašums. Tikai krasta liedagā vairs nav zvejas laivu valguma un cilvēku rosmes. Nav arī jūrā zvejniekiem tik vajadzīgās laivu piestātnes. Taču zvejnieki vēl domās ir cerīgi: gan jau nākotnē mols taps atjaunots un atkal te būs zvejnieku valgums, zvejos zivis un dzīvos vēl labāk nekā senāk.

Daudz bērnības atmiņu man saistās ar Pizes skolu. It labi vēl atceros, kā Ziemassvētkos pie mirdzošas eglītes noskaitīju Fr. Mālberga dzejoli:

«Zvejnieks,
Lūk, zvejnieks
Mazā laiviņā –
Drošs dziļā jūrā dodas,
Tas nāves briesmas nebēdā,
Kad bagāts loms tik rodas.
Vai pasauls vētrā bīdamā –
Rokas klēpī saliksim?
Nē, bez krietna cīniņa
Nav laime gaidāma.»

Šis dzejolis man kā zvejnieka dēlam bija ne tikai vadmotīvs, bet arī

spēka devējs grūtos brīžos no bērnības līdz sirmam vecumam.

Pizes skolas pārzinis Fr. Ķierpe bija liels patriots, senatnes cienītājs, kurš vienmēr uzsvēra, ka no pagātnes top tagadne un nākotne. Reiz šis dzīvespriecīgais skolotājs ierosināja mūs vākt tautasdziesmas – lai ieinteresētu mūs cienīt pagātni un lai saglabātu tautas garīgās vērtības.

Mans vectēvs zināja tās pietiekami daudz, un man bija liels prieks pierakstīt. Kad citi ciema puikas gāja sportot un citos priekos, es gāju vākt tautasdziesmas. Kad ballēs jaunieši dejoja, es sēdēju starp veciem jūras braucējiem un klausījos viņu likteņstāstus.

Rudenī aiznesu uz skolu veselu vāceli ar savāktām tautasdziesmām, par ko skolotājs Ķierpe bija priecīgi pārsteigts. Savāktās dziesmas bija jāaizved Dainu tēvam. Nāca zināms, ka skolotājs līdz uz Rīgu ņems arī čaklākos vācējus. Brauciens skolotājam līdz uz Rīgu pie paša Krišjāņa Barona bija liels notikums. Tēvs lika uzšūt man pirmo vadmalas uzvalku un uztaisīt kurpes. Nokūpināja arī butes – veselu kālu. Pirmo reizi biju Rīgā, kur brīnums brīnuma galā. Stāv baltais Dainu tēvs un noglāsta puikam galvu... Trīsdesmitajos gados biju Lībiešu draugu biedrības sekretāra palīgs un uzturēju sakarus starp lībiešiem Rīgā un topošo biedrības namu Mazirbē.

Pa liedagu devāmies uz savām dzimtas mājām Olmaņiem, kur mums ar māsu šūpulis kārts, bet tagad vairs nevar mājvietu atrast. Te bija arī vieta, kur jau 1939. gadā tika ierīkota pirmā kara bāze Latvijā.

Vairāk nekā pussimt gadu garumā vilkās drūmais okupācijas jūgs, ko liecina arī Olmaņos redzētais – lieljaudas lielgabali, kuru stobri notēmēti uz Irbes jūras šaurumu. Tagad var tikai brīnīties, kādas pazemes un virszemes būves te bijušas, tas sevišķi pārsteidza ciemiņu no Kanādas.

4 km attālajā Lielirbes ciemā jūrā ieplūst Irbes upe. Upes abās pusēs bija izvietojies viens no lielākajiem un skaistākajiem Līvzemes ciemiem – ap 70 māju un divi zvejas laivu valgumi. Okupācijas laikā tas visvairāk nopostīts.

Nonācām pie Dižkalna ar simtgadīgām priedēm – visaugstākajā kāpā Līvzemē. Tās pakājē, apsēdušies uz celmiem, atcerējāmies, kā senāk jaunieši savā ciemā svinēja Lieldienas. Ar pūpolzariem rokās gāja no mājas uz māju, pērdami un saukdami: «Lai apaļš kā pūpols un stiprs kā ozols!» Ar katru māju jauniešu bars pieauga lielā pulkā. Divas meitas nesa grozu, kas pildījās ar olām, bet četri puiši pārmaiņus uz pleciem – garā kārtī iesietu alus mucu, trešais puisis nesa trekteri, par kuru alu ieliet mucā. Visu vadīja kāds vecs jūras braucējs pēc senču paraduma. Pēdējās bija Loruma mājas, netālu no Dižkalna. Tās bija mājas, kur Lieldienās vēl neviens nebija ielaists. Bet šoreiz puiši nolēmuši par katru cenu tikt iekšā pie stūrgalvīgā saimnieka. Sacentās divi jūrnieki, un tas, kas gribēja tikt iekšā, izdomāja asprātīgu triku, lai otro izjokotu.

Biju vēl puišelis, un mani iesēja virves galā un pie rokas pa trepēm uzveda līdz jumta korei. Lejā, lai novērstu saimnieka uzmanību, visi lēkādami ziņģē: «Jauns un traks tu, puika, esi bijis» utt. Pa to laiku mani nolaida pa dižskursteni skursteņu namā, pa ceļam gan nogāzu no ārdiem dažus cūkas šķiņķus un dažas virves ar desu līkumiem un zivīm. Man bija tikai

viens uzdevums – atbultēt durvis, to arī izdarīju, un tūlīt viss bars iekšā gan. Daži puiši skursteņnamā nokritušo uzlika atpakaļ uz ārdiem. Saimnieks brīnījās, kā esam tikuši iekšā, bet mēs brīnījāmies par saimnieka laipnību. Abi jūrnieki draudzīgi saķērušies ar plaukstām klapēja viens otru, ka visa istaba skanēja vien. Mūs ne tikai laipni pacienāja, bet vēl papildināja olu grozu un alus mucu. Nu visi devāmies uz Dižkalna šūpolēm, kur tika sakurta uguns un sākās omulīga sadzīve pēc senču parašām, prieka un līksmības netrūka.

Tad devāmies uz mātes mājām Kāpkali Lielirbes ciemā, kur pirms II pasaules kara bijis pasts un telefona centrāle, kur strādāja mans tēvs un māsa, no kurienes okupanti tēvu aizveda uz Krievijas ziemeļiem, bet māsa devās bēgļu gaitās uz Kanādu. Arī šīs mājas vairs nav.

Ciemā ievērības cienīga bija Dižgalnieku māja, kurā dzimis, uzaudzis un dzīvojis ievērojamais līvu kultūras darbinieks Mārtiņš Galnieks (1893–1931). Viņš bija tas, kurš Latvijas jūrmalā nodibināja (1922) vienu no pirmajām zvejnieku biedrībām «Randa». Trīs aktīvākie līvi M. Galnieks, K. Stalte un D. Volganskis 1923. gadā nodibināja Līvu savienību. Mārtiņš Galnieks ir arī līvu karoga autors: zaļā krāsa nozīmē zemi, baltā – smilšu kāpas un zilā – jūru.

Ceļu turpinājām uz Jaunciemu un Sīkragu, gar Ķeļķu mājām, slavenā līvu skolotāja un valodnieka Pētera Damberga dzimteni. Nonācām Līvzemes centrā Mazirbes jūrmalā, kur rosījās zvejnieki.

Stāvējām un klusībā vērojām notiekošo. Skatoties uz izpostīto molu, atmiņā atausa laiks, kad Latvijas valsts prezidents Kārlis Ulmanis pabija Mazirbē, kur sapulcējās zvejnieku ļaudis. Viņš jautāja: «Kādas jums ir vajadzības?» Atbilde bija noteikta: «Ceļš!» Tad zvejnieki papildināja: «Mols jūrā!» Toreiz abas zvejnieku vēlmes tika izpildītas. Pa tā saukto Ulmaņa ceļu vēl šodien brauc, mols gan ir laika zoba sagrauzts un karā nopostīts.

Mums gadījās redzēt, kā zvejnieki vēl tagad izmanto molu. Ciemiņš no Kanādas tā klusi man iečukstēja ausī: «Te laikam nav īsta saimnieka, kas molu kaut cik savestu kārtībā.» Tas tiesa, saimnieka te nav, bet ir «Līvu krasta» direktors. Tad apsēdāmies uz kādas zvejas laivas malas un sākām pēc kārtas visu pārrunāt. Māsa paskatījās uz kāpu, kur uzstādīta piemiņas zīme – laivas skelets, tad pavērsa roku uz jūras pusi un teica: «Te skelets, tur skelets, ko tas īsti nozīmē, vai tādu kā iznīcību?» Skelets paliek skelets, bet molus gribas atjaunot. Bija tāda iespēja, kad Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Miķelis Elsbergs, lai atjaunotu molu, bija sarūpējis ap 20 000 dolāru. Bet «Līvu krasta» ļaužu nesaticības un neizdarības dēļ tie aizgāja secen.

Tad gājām caur zvejas laivu kapsētu kāpās un ciemu līdz Līvu Tautas namam. Arī te aina nebija visai iepriecinoša. Pēc somu arhitekta Hīsana projekta celto līvu tautas namu finansēja Latvija, Igaunija, Somija un Ungārija. To atklāja 1939. gada 6. augustā. Atklāšanas svinības bija sapulcējušies ap 1500 ļaužu. Žēl, ka līvi namā dabūja pabūt tik īsu laiku, jo uzmācās okupācijas nelaime un karš. Apsēdāmies auto pieturā uz soliņa pretī Tautas namam, un mana ceļabiedre teica: «Cik kādreiz te bija skaisti, bet tagad viss tik nolaists.» Teikto padzirdēja blakus sēdošais

pusmūža vīrs un sacīja: «Nav ko brīnīties, Tautas nams vairs nav līviem, līvi ir tikai tā īrnieki.»

Tālāk devāmies uz līvu dzejnieka un sabiedriskā darbinieka Kārļa Staltes māju. Ēka veca, bet rūpīgi sakopta. Tajā dzīvo manas māsas draudzene, tāpēc te pabijām ilgāk un dzirdējām daudz interesanta par tagadējo dzīvi Līvu krastā, kur gadiem ilgi līvzemes ļaudīs rūgst liela neapmierinātība un uz pārmaiņām tie gaida kā uz ūdens kustēšanos. Jāpiezīmē, ka Staltu mājās 1922. gadā marta sākumā ticis nodibināts pirmais līvu kopkoris Latvijas brīvvalstī Margaretes Staltes (1902–1978) vadībā. Šajā vēsturiskajā mājā, kurā dzīvojis līvu dzejnieks K. Stalte, notikuši arī pirmie līvu saieti.

No Staltes mājām gājām aplūkot lielo mēra laika akmeni, kas no zemes izcelts un kurā iecirsts teksts, ka mēra laikā no 1710. līdz 1711. gadam Ziemeļkurzemes līvu zvejniekciemos no 1600 jūrmalniekiem dzīvi palikuši tikai 10 cilvēki. Akmens ir cilvēka augstumā.

Daudz interesanta par līvu vēsturi, sevišķi etnogrāfiju, var redzēt Mazirbes skolā, kur vecā ēkā ierīkots muzejs.

1991. gada 4. februārī dibināja budžeta iestādi – Valsts īpaši aizsargājamo lībiešu (līvu) kultūrvēsturisko teritoriju ar nosaukumu «Lībiešu krasts» (Livod randa) un mērķi – līvzemes atjaunošanu. Par tās direktoru iecēla Edgaru Sīli. Diemžēl atradās cilvēks, kas Līvzemes atjaunošanai domāto naudu novirzīja pa citām sliedēm savtīga labuma dēļ tā, ka līvu ļaudīm no tā netika ne nieka un «Lībiešu krasta» vadība vairs nevarēja atrast kopīgu valodu ar līvu ļaudīm šai teritorijā. Reizē ar to sākās domstarpības ne tikai ar lībiešu krastā dzīvojošiem līviem, bet arī Līvu savienībā sanāksmes kļuva arvien vētrainākas. Nemieri samilza tiktāl, ka līvi vairs nenāca uz savu kopsapulci.

No ķildīgās tagadnes atgriezīsimies nesenā pagātnē. Lūk, ko «Talsu Vēstnesī» rakstā «Ulmanis Mazirbē» raksta V. Vadziņš: «1993. gada 4. augustā Mazirbē bija tā, kā 1935. gada augustā. Toreiz un tagad mazirbnieki gaidīja valsts prezidentu. Guntis Ulmanis atbrauca stundu pirms saulrieta. Kolkas pagasta valdes priekšsēdētāja Maija Rēriha valsts prezidentam pasniedza sārtas rozes. Ar ziediem augsto viesi sveica gan lieli, gan mazi mazirbnieki, gan lībieši un latvieši. Bija sirsnīgas lībiešu dziesmas un runas. Andrejs Šulcs pie ugunskura atsauca atmiņā Kārļa Ulmaņa vizīti Mazirbē – toreiz prezidents laikus neieradās slikto ceļu dēļ. K. Ulmanis esot atvēlējis naudu, un tā tapis lielceļš no Dundagas uz mazo zvejniekciemu.» Tik daudz no avīzes, tad no dzīves: Guntis Ulmanis, kurš no Ventspils atbrauca uz Mazirbi, stāstīja, ka Ventspilī bijusi ilga un smaga saruna par tautsaimniecību un Ventspils problēmām, tāpēc tā pavēlāk nācies iegriezties Mazirbē. Tas izskanēja gan kā attaisnojums, gan kā atvainojums.

Pēc omulīgas sadzīves pie ugunskura ar līviem Guntis Ulmanis apmeklēja bijušās jūrskolas ēku, kur tika diskutēts par to, kam skolas ēka piederēs. Te nu visdīvainākais bija tas, ka «Lībiešu krasta» direktors E. Sīlis, kuram tik svarīgā reizē vajadzēja aizstāvēt līvu intereses, izdarīja pretējo un atteicās no jūrskolas ēkas, motivējot ar to, ka nespēsim šo ēku uzturēt. Tad A. Šulcs iesaucies: «Spēsim gan!» Prezidents noskatījās uz ab-

iem, tad pavērsa skatu visapkārt, it kā vērodams, kā tauta uz to reaģē, un tad teica: «Kaut ko darīsim.»

Protams, ka arī tāds valsts prezidenta teiciens mazirbniekiem bija kā veldze, jo pieticīgiem cilvēkiem jau nevajaga daudz – dažreiz pietiek arī ar labu vārdu.

Guntis Ulmanis Mazirbē savā runā izteica skaidru un atklātu domu: «Mums iet smagi, bet jāsaprot, ka tas ir tikai ceļa sākums. Būs vajadzīgs laiks un varbūt vairāki prezidenti, lai Latvijā dzīve kļūtu labāka.»

Vēlāk nāca zināms, ka prezidenta teiktais: «Kaut ko darīsim», ir Latvijas Republikas valsts prezidenta raksts Talsu rajona Tautas deputātu padomei, un tajā teikts: «Pēc savas tikšanās ar iedzīvotājiem Mazirbē un Līvu savienības valdi, kura pauž gatavību uzņemties atbildību par jūras amatu skolas izveidi un bijušās jūrskolas turpmāko likteni, esmu nācis pie secinājuma, ka Talsu rajona deputātu padomes valdes lēmums «Par Mazirbes bijušās Krievijas Federācijas karaspēka daļas Nr. 2335 ēku izmantošanu» neatbilst vietējo iedzīvotāju interesēm. Ierosinu Talsu rajona deputātiem izskatīt jautājumu par bijušās Mazirbes jūrskolas izmantošanu pēc būtības, ņemot vērā un saskaņojot vietējās pašvaldības un iedzīvotāju intereses.

Rīgā, 1993. gada 19. augustā

G. Ulmanis»

Zināms, ka šāds prezidenta raksts, Jūrniecības savienības priekšsēdētāja M. Elsberga, Zvejnieku savienības priekšsēdētāja M. Pesses un daudzu citu raksti palīdzēja panākt to, ka Tūrisma bāzi jūrskolas ēkā neierīkoja. Pašreiz šajā ēkā notiek remonta darbi un pēc Kr. Valdemāra ierosinājuma celto Ziemeļkurzemē vislielāko un skaistāko jūrskolas ēku ne tikai saglābs, bet arī ierīkos tajā Zvejnieku amata skolu.

No Mazirbes devāmies uz Vaidi. Nonācām Purvziedos – te jau priekšā daudz automašīnu, ziņkārīgie atbraukuši, lai apskatītu vienu no lielākajām visā Latvijā meža dzīvnieku ragu kolekcijām. Kapteinis Visvaldis Feldmanis mūs iepazīstināja ar ilggadīgo Slīteres apgaitas mežsargu Edgaru Hausmani, šī ragu muzeja saimnieku, tagad pensionāru.

Saule jau bija launagā, kad kapteinis V. Feldmanis ar kundzi lūdza mūs automašīnā un pa meža celiņu izbraucām uz lielceļa, kas veda uz Latvijas ziemeļiem, kur zemes rags visatālāk iestiepjas Baltijas jūrā.

Redzot, kā viļņojošā jūrā uz saliņas bliņķo bākuguns, nāk atmiņā jaunības dienas, kad līdz ar bākas apkalpi laivā tur nokļuvām. Tolaik tur dzīvoja daži bākas apkalpes ļaudis, kurus dēvēja par bākas vīriem. Toreiz sacēlās vētra, un es dabūju bākā nodzīvot gandrīz nedēļu. Savdabīga dzīve, svilpo vējš un visapkārt trako jūra, bet tu dzīvo vienā mierā.

1997. gada vasarā bākas priekšnieks kapteinis V. Feldmanis ar kuģīti mūs aizveda uz Kolkas bāku. Pirmais pārsteigums – liela tīrība, kāda agrāk te nebija, kaut gan Feldmanis paskaidroja, ka jau daudzus gadus cilvēki te vairs nedzīvo un nedežūrē, jo viss tiek vadīts no krasta. Bet kā tad te tāda tīrība? Bākas priekšnieks pasmaidīja un sacīja, lai paskatāmies, kas glūn aiz stūra. Un, tavu brīnumu, ieraudzīju lapsiņas galvu! Kā tā te nokļuvusi un kas viņu baro, te tak nav meža? Tāpēc jau ir tāda tīrība – viņa noķer pa kaijai, tāpēc tās te neuzturas. Lapsiņa te nokļuvusi ziemā pa ledu.

Nedaudz par kapteini V. Feldmani. Viņš dzimis Saunagā zvejnieku ģimenē 1938. gada 9. aprīlī. Tēvs Kārlis Feldmanis zvejnieks, māte Elza (Bubilve), abi līvi. Ģimenē seši dēli, divi no tiem saistīti ar jūru. Visvaldis Feldmanis 23 gadu vecumā saņēma tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Braucis uz Atlantijas zvejas kuģiem par jaunāko kapteini, pēc tam 25 gadus nostrādājis par kapteini. Bet Tukuma rajona Lapmežciemā z/k «Selga» nostrādājis 28 gadus, trīs pēdējos gadus par priekšsēdētāju. Atjaunotajā Latvijā atgriezies dzimtajā pusē, atjaunojis zvejnieku biedrību «Kala» (Zivs) un ievēlēts par tās priekšsēdētāju. Pēc dažiem gadiem iecelts par Kolkas bākas priekšnieku. Bāka bija ļoti sliktā stāvoklī un prasīja no jaunā priekšnieka daudz pašaizliedzīga darba: sarūpēt naudu, novecojušo izremontēt un atjaunot atbilstoši mūsdienu prasībām.

1998. gada 1. augustā, kad pulkstenis rādīja 11. stundu, debess zilgmē parādījās helikopters. Baltijas jūras krastā, Latvijā, Līvu centrā Mazirbē tas piezemējās un no tā izkāpa Latvijas valsts prezidents Guntis Ulmanis ar kundzi un Somijas valsts prezidents Marti Ahtisārs ar kundzi, kuriem Līvu savienības priekšsēdētājs Aldis Ermanbriks un Kolkas pagasta valdes priekšsēdētāja Maija Rēriha pasniedza ziedus.

Līvu gadskārtējās svētku svinības sākās ar dievkalpojumu Mazirbes baznīcā. Svētbrīdi ievadīja draudzes mācītājs I. Barons un svētrunu teica arhibīskaps J. Vanags. Šai baznīcā pēc atjaunošanas vēl nebija redzēts tik daudz ļaužu. Pēc tam augstie viesi G. Ulmanis ar kundzi un M. Ahtisāri ar kundzi ieradās Līvu tautas nama krāšņi dekorētajā zālē, kur notika prezidentu tikšanās ar vadošiem līvu kultūras darbiniekiem. To atklāja Līvu savienības priekšsēdētājs Aldis Ermanbriks. Skandinieki Dainis, Helmi un Julgi Stalti viesus sveica ar senu līvu dziesmu «Čičerlinki». Kad izskanēja abu valstu himnas, Latvijas valsts prezidents Guntis Ulmanis sveica klātesošos un Līvu savienības priekšsēdētājs Aldis Ermanbriks prezidentam pasniedza A. Šulca gleznu «Jahtas Baltijas jūrā». Tad lībiešus sveica Somijas valsts prezidents Marti Ahtisāri, uzsverot līvu un somu sadarbību visās dzīves jomās. Arī viņam A. Ermanbriks pasniedza A. Šulca gleznu «Līvzemes jūrmalā». Latvijas valsts prezidents savukārt pasniedza Līvu savienībai gleznu, bet Somijas prezidents aploksni ar naudu. Tad abi prezidenti devās mājupceļā. Tradicionālā svētku gājiena uz jūrmalu priekšgalā soļoja Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs kapteinis Miķelis Elsbergs. Pēc svinīgā rituāla – vainaga ziedošanas Jūras mātei – sākās saviesīgā dzīve, koncerts, ēšana un dzeršana, jautra zaļumballe un lustēšanās līdz rīta gaismai.

Tā noslēdzās šis ceļojums pa Līvu zemi.

A. Šulcs

1897. un 1898. gadā dzimušie jūrnieki

Balsars Kārlis

Dzimis 1897. gada 19. augustā Daudzeses pagastā. 1914. gadā absolvējis Jaunjelgavas tirdzniecības skolu. I pasaules kara laikā iestājies Vjatkas komercskolā un beidza to 1917. gadā. Latvijas brīvvalsts laikā studējis Latvijas Universitātē Mehānikas fakultātē kuģu būvniecības specialitātē. To absolvējis 1933. gadā. Strādājis par būvdarbu vadītāju Rīgas Biržas komitejas kuģu būvētavā, Liepājas drāšu fabrikā, Liepājas kara ostas darbnīcā un akciju sabiedrībā «Imanta». No 1930. gada strādājis par pasniedzēju Kr. Valdemāra jūrskolā. Mācījis teorētisko mehāniku, materiālu pretestības un tvaika katlu teoriju. Bijis kuģu inspektors Jūrniecības departamentā. Vēlāk strādājis Latvijas Valsts jūras kuģniecībā par flotes tehniskās ekspluatācijas daļas priekšnieku (1940–1941). No 1944. līdz 1946. gadam strādājis par docētāju Latvijas Valsts jūras kuģniecības mācību kursu kombinātā.

Bergs Jānis–Artūrs

Dzimis 1898. gada 26. decembrī Plāteres pagastā. Jūrnieka gaitas sācis 1916. gadā, braucot par matrozi uz krievu tvaikoņa «Cerera». Iestājies Mangaļu tālbraucēju jūrskolā, kur beidzis 1. klasi (jūrskola bija evakuācijā Krievijā). 1920. gadā atgriezies Latvijā un nākamajā gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidzis 1929. gadā. Kā labākais absolvents apbalvots ar Latvijas Kuģu īpašnieku savienības balvu – zelta pulksteni. 20. gados braucis par matrozi uz latviešu tvaikoņiem. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1931. gadā. 1930. gadā sācis braukt uz tvaikoņa «Kaupo» par 2. stūrmani. Braucis par 1. stūrmani uz tvaikoņa «Kuhrs» (1930–1931), 2. stūrmani uz tvaikoņa «Krīvs» (1931), 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Kangars» (1931–1932), «Kuhrs» (1933–1935), «Kaupo» (1935–1937), «Krīvs» (1937–1939). 1939. gadā ieņēmis kapteiņa vietu uz tvaikoņa «Krīvs» (līdz 1941. gadam). Pēc kara bijis Liepājas ostas kapteiņa palīgs (līdz 1961. gadam). Tad pārcēlies uz Ventspili. Bijis Ventspils zvejas ostas kapteinis (1964). Miris 1973. gada 26. decembrī Jelgavā. Apbedīts Meža kapos Rīgā.

Bezmers Vilis

Dzimis 1898. gada 15. septembrī Mērsraga pagastā. Jūrā sācis iet 1913. gadā, kad ieņēmis pavāra vietu uz burinieka «Pauls». 1920. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Pēc 2. klases beigšanas sekoja 7 gadu pārtraukums. Jūrskolu beidzis 1934. gadā. Tad pat ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. Par stūrmani sācis braukt 1930. gadā. Ieņēmis 2. stūrmaņa vietu uz tvaikoņa «Laimdota» (1930–1935). Braucis par 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Ciltvaira» (1935–1936) un «Gundega» (1936). 1936. gada 26. novembrī ieņēmis kapteiņa vietu uz tvaikoņa «Regent». 1940. gada augustā Ņujorkā noņemts no kuģa par nodomu atdot to PSRS rīcībā. Palicis dzīvot ASV, kur miris 1952. gadā.

Bikse Vilhelms–Pauls

Dzimis 1897. gada 20. maijā Slokas pagastā. Mācījies Mangaļu tālbrau-

cēju jūrskolā. I pasaules kara laikā beidzis Baku tālbraucēju jūrskolas 2 klases. Pēc vairākkārtējiem mēģinājumiem 1930. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 4. klasē. Nākamajā gadā to beidzis. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1939. gadā. Ilgu laiku braucis par matrozi. Vēlāk braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Everita» (1934–1935), «Everards» (1935–1936), «Kaupo» (1937–1938), «Gaisma» (1938–1940).

Briežkalns Viktors

Dzimis 1898. gada 17. oktobrī Rīgā. Jūrā sācis iet 1915. gadā. Beidzis Mangaļu sagatavošanas jūrskolu. I pasaules kara laikā dienējis Krievijas Baltijas kara flotē. 1919. gadā atgriezies Latvijā. Nākamajā gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidzis 1932. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1933. gadā. Jau 1929. gadā sācis braukt par stūrmani. Bijis 2. stūrmanis uz tvaikoņiem «Naiga» (1929), «Gaida» (1929), «Latvis» (1929–1930), «Kurbads» (1930), 1. stūrmanis uz tvaikoņa «Auseklis» (1930–1931), 2. un 1. stūrmanis uz tvaikoņa «Kurbads» (1932–1938), 1. stūrmanis uz tvaikoņiem «Kalpaks» (1938–1941), «Amata» (1941). Pēc II pasaules kara dzīvojis Lielbritānijā. Braucis par 1. stūrmani uz tvaikoņa «Kuldīga» (1947).

Brikmanis Ernests–Fridrihs

Dzimis 1898. gada 31. decembrī Mangaļu pagastā. Jūrā sācis iet 1915. gadā. Beidzis Mangaļu sagatavošanas jūrskolu. 1920. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidzis 1925. gadā. Kā labākais absolvents apbalvots ar Latvijas Kuģu īpašnieku savienības balvu – zelta pulksteni. 1925. gadā ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. Braucis par kapteini uz tvaikoņa «Līdums» (1927–1932) un 1. stūrmani uz tvaikoņa «Vizma» (1933–1935). Miris 1978. gada 23. jūlijā.

Dāvidnieks Kārlis

Dzimis 1898. gada 24. janvārī Embūtes pagastā. Jūrā sācis iet 1916. gadā, kad ieņēmis kurinātāja vietu uz tvaikoņa «Chavtorer». Strādājis par atslēdznieku dažādās mehāniskās un mašīnu darbnīcās un fabrikās Liepājā un Rīgā (1921–1926). 1926. gadā atsācis iet jūrā. 1929. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Pārmaiņus mācoties un ejot jūrā, jūrskolu beidzis 1936. gadā. 1937. gadā ieguvis 1. šķiras mehāniķa diplomu. Par mehāniķi sācis braukt 1929. gadā, kad ieņēmis 3. mehāniķa vietu uz tvaikoņa «Percy». Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem «Vizma» (1930–1931), «Estoril» (1931), «Latvis» (1932), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem «Everolanda» (1933, 1936), «Everelza» (1935), «Everosa» (1936). Pārgājis strādāt par vecāko mehāniķi uz a/s «Vairogs» bagaru Nr. 1 (1937–1940) un Valsts kuģu pārvaldes Padziļināšanas bāzes bagaru (1940–1941). Pēc II pasaules kara strādājis LVJK par mehāniķi (1944–1946). Ilgus gadus bijis Rīgas jūrskolas mācību burinieka «Kapella» vecākais mehāniķis (1947–1966). Miris 1978. gada 2. jūlijā Rīgā. Apbedīts Matīsa kapos.

Eglītis Kārlis–Ernests

Dzimis 1897. gada 11. februārī Aizputē. Beidzis Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu 1936. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1938. gadā. Braucis par 2. stūrmani uz

tvaikoņiem «Latava» (1933), «Zenta» (1933–1934), 1. stūrmani uz tvaikoņa «Zenta» (1935), 2. stūrmani uz tvaikoņa «Rauna» (1936–1938), 1. stūrmani uz tvaikoņa «Bārtava» (1938–1939). 1940. gadā ieņēmis kapteiņa vietu uz šī kuģa. 1941. gada 10. augustā gājis bojā kopā ar kuģi vācu bumbvedēju uzlidojuma laikā Trigi ostā Igaunijā.

Ģeņģergailis Kārlis

Dzimis 1897. gada 28. janvārī Rīgā. Jūrā sācis iet 1909. gadā uz tvaikoņa «Erika» par jaunāko matrozi. Beidzis Mangaļu sagatavošanas jūrskolu. Pirms un I pasaules kara laikā braucis par matrozi uz angļu tvaikoņiem (1913–1919). 1920. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Beidzis to 1924. gadā. Kā labākais absolvents apbalvots ar Latvijas Kuģu īpašnieku savienības balvu – zelta pulksteni. 1922. gadā ieguvis tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Braucis par kapteini uz tvaikoņa «Maiga» (1925) un stūrmani uz tvaikoņa «Balva» (1927). Miris 1927. gada 18. februārī Rīgā.

Kalniņš Maksis

Dzimis 1898. gada 16. oktobrī Rīgā. I pasaules kara laikā kopā ar ģimeni bijis bēgļu gaitās Krievijā. Studējis kuģu būvi. 1920. gadā atgriezies Latvijā. Kuģu saimniecības skolotājs Kr. Valdemāra jūrskolā (1929–1936). 1930. gadā beidzis Latvijas Universitāti. Kuģniecības sabiedrību «A.Kalniņš un biedri» un «Austra» direktors no 1931. gada. 1941. gada 13. jūnijā deportēts. 1942. gada 7. aprīlī Soļikamskas «Usoļlagā» nošauts. Reabilitēts 1989. gada 31. augustā.

Kalniņš Jānis

Dzimis 1898. gada 12. maijā Mores pagastā. Beidzis Mangaļu tālbraucēju jūrskolas 1. klasi. 1918. gadā dienējis Ziemeļu armijas angļu – krievu leģionā. Beidzis signālistu skolu. 1919. gada 20. jūnijā iesaukts Latvijas armijā. Piedalījies kaujās pret bermontiešiem. 1919. gada 10. oktobrī Rīgā, kaujā pie Daugavas tiltiem, smagi ievainots, tomēr palicis ierindā. Studentu rotas virsseržants. Atvaļināts no armijas 1920. gada 3. decembrī. Lāčplēša ordeņa kavalieris. 1920. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasē. Pēc klases beigšanas sekoja 14 gadu pārtraukums. Jūrskolu beidzis 1936. gadā. Tajā pašā gadā ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņa «Katie» (1931–1933), «Johanne» (1933), «Lucy» (1933–1936), 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Arethusa» (1937), «Katvaldis» (1937–1938), «Elizabete» (1938). 1938. gadā pārtraucis iet jūrā. Pēc kara bijis LVJK Ekspluatācijas dienesta galvenais dispečers, vēlāk stūrmanis un kapteinis Rīgas upju kuģniecībā. No 1964. gada pensijā. Miris 1971. gada 27. decembrī Rīgā. Apbedīts Jelgavas rajona Lielvircavas kapos.

Laudurgs Pēteris–Ēriks

Dzimis 1897. gada 2. februārī Mangaļu pagastā. Beidzis Mangaļu sagatavošanas jūrskolu un mācījies tālbraucēju jūrskolas 1. klasē. Jūrā sācis iet 1916. gadā. I pasaules kara laikā braucis par matrozi uz krievu tvaikoņiem. 1920. gadā atgriezies Latvijā un iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidzis 1928. gadā. 1929. gadā ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Florentine» (1926–1929), «Laimdota»

(1930), 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Laimdota» (1930–1931), «Gundega» (1931–1933), 2. stūrmani uz tvaikoņa «Regent» (1936–1937), 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Regent» (1937), «Ciltvaira» (1937–1940). 1941. gada aprīlī kopā ar daļu komandas no Latīņamerikas atgriezies Latvijā. Pēc kara no 1947. gada strādājis zvejnieku kolhozā «9. Maijs». Miris 1965. gada 8. martā Rīgā. Apbedīts Vecmīlgrāvja kapos.

Mackēvičs Arvīds–Jānis–Indriķis

Dzimis 1898. gada 26. jūlijā Liepājā. 1930. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidzis 1938. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1939. gadā. Līdz 1938. gadam braucis par matrozi uz dažādiem kuģiem, t.sk. gandrīz 7 gadus uz tvaikoņa «Krimulda». 1938. gada aprīlī sācis braukt par 2. stūrmani uz tvaikoņa «Rauna» (līdz 1940). No 1940. gada decembra ieņēmis šī kuģa 1. stūrmaņa vietu. Uz tvaikoņa «Rauna» braucis visu kara laiku. Miris 1969. gada 22. martā.

Nīmands Georgs–Mārtiņš

Dzimis 1898. gada 8. oktobrī Rīgā. Mācījies Pēterburgas tehnikuma 1. jūras klasē. I pasaules kara laikā braucis par matrozi uz krievu tvaikoņa «Eross» (1915–1919). 1920. gadā atgriezies Latvijā. 1921. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidzis 1932. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1934. gadā. Braucis par 3. stūrmani uz tvaikoņa «Gaisma» (1929–1930), 2. stūrmani uz tvaikoņa «Saule» (1931), 1. stūrmani uz tvaikoņa «Ausma» (Ventspils) (1932–1933), 2. stūrmani uz motorkuģa «Bru» (1933), 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Ramava» (1933–1934), «Biruta» (1935–1939), kapteini uz tvaikoņiem «Biruta» (1940–1941), «Kaija» (1941). 1941. gada 1. oktobrī, tvaikonim «Kaija» uzsprāgstot uz mīnas pie Klaipēdas ostas, izglābies. Pēc kara skolotājs Baltiešu jūrskolā Flensburgā (1946–1949).

Piols Jānis–Pēteris

Dzimis 1898. gada 17. decembrī Rīgā. Pirmais izglītības dokuments ir Rīgas Apvienotās sākumskolas 4. klases beigšanas apliecība, izdota 1914. gadā. No 1916. līdz 1918. gadam strādājis Rēveles Kuģubūves rūpnīcā par atslēdznieka palīgu. Pēc I pasaules kara atgriezies Latvijā. Dienesta laikā Rīgas kara apriņķa Elektrotehniskajā divizionā ieguvis radiotelegrāfista specialitāti. 1931. gadā saņēmis augstāku kvalifikāciju – Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas pasta un telegrāfa departamenta otrās šķiras radiotelegrāfista apliecību. Strādājis par radiotelegrāfistu uz tvaikoņiem «Turaida» (1937), «Sigulda», «Rauna», «Krimulda» (1940–1941), «Konsuls P.Dannebergs» (1941–1942). Pēc II pasaules kara jūrā vairs negāja – apmācīja topošos sakarniekus, strādāja Rīgas kuģubūves tehniskajā stacijā, bet no 1961. līdz aiziešanai pensijā 1968. gadā bijis dispečers – radists zvejnieku kolhozā «9. Maijs». Miris 1978. gadā Rīgā.

Pipars Vilis

Dzimis 1897. gada 9. jūnijā Upesgrīvā. 1928. gadā beidzis Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju klasi, iegūstot kapteiņa kvalifikāciju. Braucis par stūrmani uz buriniekiem «Paul» (1922), «Draugs» (1924), «Warons» (1925). 1929. gadā bija 2. stūrmanis uz

tvaikoņa «Laima». Kuģis kopā ar apkalpi pazuda ceļā no Kēnigsbergas uz Rīgu. Tas notika 1929. gada naktī no 15. un 16. janvāri Baltijas jūrā.

Plāke Ernests

Dzimis 1897. gada 18. jūnijā Rīgā. Jūrā sācis iet 1915. gadā. 1921. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidzis 1927. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1929. gadā. 1927. gadā sācis braukt par stūrmani uz tvaikoņiem «Dagmar» un «Lucy». Braucis par 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Emmy» (1927–1929), «Dundaga» (1929–1931), «Amata» (1932), 2. un 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Jānis Faulbaums» (1932–1934), 1. stūrmani uz tvaikoņa «Paula Faulbaums» (1934–1935), kapteini uz tvaikoņiem «Estoril» (1935), «Iris Faulbaums» (1936–1937), 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Jānis Faulbaums» (1937), «Amata» (1938–1939), «Jaunjelgava» (1939).

Pūliņš Ansis

Dzimis 1898. gada 9. novembrī Engures pagastā. Jūrnieka gaitas sācis uz tēva burinieka «Gaita». Braucis līdz 1917. gada 12. jūnijam, kad kuģi Gibraltāra tuvumā iznīcināja vācu zemūdene «U-39». 1920. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidzis 1924. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1937. gadā. Braucis par stūrmani uz burinieka «Daina». Kuģim 1926. gada 5. martā ejot bojā pie Beļģijas krastiem, izglābās. Braucis par 1. stūrmani uz tvaikoņa «Skauts» (1930–1931), kapteini uz tvaikoņa «Maiga» (1931–1934). 1934. gada 20. augustā, kuģim bojā ejot apmēram 40 jūdzes no Ventspils, izglābās. Vēlāk braucis par tvaikoņa «Sports» 1. stūrmani (1937) un kapteini (1937–1941). Kara laikā bijis tvaikoņa «Dzintarkrasts» kapteinis (1942–1943). Miris 1967. gadā.

Pūliņš Vilis

Dzimis 1898. gada 19. aprīlī Upesgrīvas pagastā. Jūrā sācis iet uz burinieka «Karal» (līdz 1920. gadam). 1920. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Beidzis jūrskolu 1927. gadā. Tajā pašā gadā ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. Braucis par kapteini uz burinieka «Sinams» (1920–1924).

Pūliņš Žanis

Dzimis 1898. gada 14. februārī Upesgrīvas pagastā. 1928. gada beidzis Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu. Tajā pašā gadā ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. Braucis par stūrmani uz buriniekiem «Zenson» (1923), «Sinams» (1927), «Warons» (1930), uz tvaikoņiem «Mars» (1931), «Viktoria» (1932), burinieka «Theodor Herzl» (1936). Miris 1979. gada 20. oktobrī Uguņciemā.

Puriņš Augusts–Alfrēds

Dzimis 1897. gada 10. jūlijā Vecmīlgrāvī. Jūrā sācis iet 1912. gadā uz tvaikoņa «General Gurko» par deķa puiku. Beidzis Mangaļu tālbraucēju jūrskolas 1. klasi. 1920. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasē. Jūrskolu beidzis 1922. gadā. 1924. gadā ieguvis tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Braucis uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem. Kara laikā ieslodzīts koncentrācijas nometnē Vācijā, kur 1944. gadā miris.

Skulte Pauls

Dzimis 1898. gada 24. augustā Rīgā. Jūrnieka gaitas sācis 1918. gadā Mel-

najā jūrā. Tajā pašā gadā iestājies Mangaļu tālbraucēju jūrskolā (evakuācijā) un beidzis 1. klasi. 1920. gadā atgriezies Latvijā. Iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidzis 1928. gadā. Kā labākais absolvents apbalvots ar Latvijas Kuģu īpašnieku savienības balvu – zelta pulksteni. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Krīvs» (1926–1927), «Auseklis» (1928–1929), 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Krīvs» (1930–1932), «Estoril» (1933), «Dago» (1934–1935, 1939), «Vizma» (1935, 1939). Pēc kuģa pārlikšanas zem Dānijas karoga 1940. gada augustā Gēteborgā palicis Zviedrijā. Braucis par stūrmani uz dažādiem zviedru kuģiem (1941–1961). Miris 1990. gada 19. janvārī Stokholmā.

Materiāli par P. Skultes jūrnieka gaitām ar H. Ferstera palīdzību Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā nonāca 1998. gadā.

Sole Roberts

Dzimis 1897. gada 25. aprīlī Bolderājā. Beidzis Rīgas Biržas komitejas kurinātāju kursus. Bijis māceklis Rīgas Biržas komitejas kuģu būvētavā (1911–1913). Vēlāk bijis atslēdznieks «Beker & Co» kuģu būvētavā (1913–1915). Jūrā sācis iet 20. gadu vidū. 1913. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Beidzis to 1934. gadā. 1. šķiras mehāniķa diplomu ieguvis 1939. gadā. Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem «Regent» (1934–1936), «Gundega» (1936), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem «Abgara» (1936–1938), «Latvis» (1938–1939), 1. mehāniķi uz tvaikoņa «Everolanda» (1940–1941). Pēc kara braucis par 1. mehāniķi uz LVJK tvaikoņa «Daugava» (1946).

Straupmanis Ādolfs

Dzimis 1897. gada 25. jūnijā Rīgā. Beidzis Baku tālbraucēju jūrskolas 2. klasi. 1920. gadā atgriezies Latvijā. 1929. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasē. Jūrskolu beidzis un tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1933. gadā. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Alice» (1927), «Venta» (1928–1930), 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Venta» (1930–1932), «Imanta» (1933–1934), «Gauja» (1934–1936). 1940. gada 5. augustā ar LPSR finansu ministra rīkojumu iecelts par kuģniecības sabiedrības «Austra» un tvaikoņu «Kalpaks», «Kangars», «Kaupo», «Krīvs» koprēderejas, tvaikoņa «Andrejs Kalniņš» koprēderejas pilnvarnieku. Vēlāk korektors LVJK navigācijas kamerā (1940–1941). II pasaules kara laikā velkoņa kapteinis uz Daugavas (1943–1944). Pasniedzējs Mācību kursu kombinātā (1945).

Šteins Alfrēds

Dzimis 1898. gada 30. maijā Rīgā. Beidzis Mangaļu sagatavošanas jūrskolu. I pasaules kara beigās braucis par matrozi uz angļu tvaikoņiem (1917–1918). 1920. gadā atgriezies Latvijā. 1921. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Pēc 3. klases beigšanas sekoja 17 gadu pārtraukums. Jūrskolu beidzis 1941. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1942. gadā. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Sports» (1928–1930), «Gaisma» (1930), «Ausma» (Ventspils) (1930–1931), «Linhope» (1931–1932), 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Livonia» (1933–1936), «Friesland» (1936–1937), «Ciltvaira» (1937), «Regent» (1937), 2. stūrmani uz tvaikoņa «Gundega» (1938–1940).

Vaičulaitis Alberts–Herberts

Dzimis 1898. gada 1. jūlijā. Beidzis Mangaļu sagatavošanas jūrskolu. Jūrā sācis iet 1914. gadā uz burinieka «Jasep» kā matrozis. 1921. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Pēc 3. klases beigšanas sekoja 17 gadu pārtraukums. Jūrskolu beidzis 1941. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1942. gadā. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Bārta» (1930–1933, 1934–1935), «Venta» (1933), 1. stūrmani uz tvaikoņa «Venta» (1933–1934). Miris 1968. gada 25. aprīlī ASV.

Veperts Kārlis

Dzimis 1898. gada 25. februārī Rīgā. Kuģu un mašīnbūves rūpnīcā «Lange un dēls» apguvis atslēdznieka amatu (1912–1915). Iesaukts karadienestā. Dienējis Baltās jūras kara flotilē. Braucis par mehāniķi uz sakaru kuģa «Inej». 1918. gada februārī demobilizējies. Mainoties varai, aizbēdzis no Arhangeļskas uz Lielbritāniju. 1918. gada augustā atgriezies. Brīvprātīgi iestājies virsnieku bataljonā. 1919. gada martā pārgājis uz Ziemeļu Ledus okeāna hidrogrāfisko ekspedīciju un braucis uz tvaikoņa «Anna» par mehāniķi. 1919. gada oktobrī mobilizēts Kolčaka armijā. Bijis upes monitoru vienības vecākais mehāniķis – leitnants. 1920. gada janvārī boļševiku apcietināts un ieslodzīts Krasnojarskas nometnē (līdz 22. augustam). 1921. gadā atgriezies Latvijā. 1929. gadā iestājies Kr. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 3. klasē. Jūrskolu beidzis 1931. gadā. 1. šķiras mehāniķa diplomu ieguvis 1937. gadā. Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem «Dagmar» (1931), «Sports» (1933–1934), 1. mehāniķi uz tvaikoņiem «Kokness» (1934), «Kalpaks» (1934–1935), 2. mehāniķi uz tvaikoņiem «Kaupo» (1935–1936), «Rasma» (1936–1937), «Everolanda» (1937–1940), «Everita» (1940), 1. mehāniķi uz tvaikoņa «Kaija» (1941).

Zīrings Valdemārs

Dzimis 1897. gada 28. septembrī Majoros, zemnieku ģimenē. Mācījies Rīgas reālskolā. I pasaules kara laikā iestājies Odesas tirdzniecības jūrskolā. 1919. gadā skolu absolvējis, iegūstot kapteiņa kvalifikāciju. Latvijā atgriezās 1924. gadā. Pēc četriem gadiem nodibina kuģu vadītāju privātskolu Rīgā, Meža ielā 4a. No 1936 līdz 1941. gadam skola atradās Mārupē. Skolā mācījis jūras un upju praksi, navigāciju, lociju, noteikumus par kuģu sadursmju novēršanu uz jūras. V. Zīringam piederošās skolas absolventi ieguva Latvijas piekrastes un upju kuģu vadītāju tiesības. Līdz 1940. gadam strādājis par kapteini uz Latvijas upju kuģiem. Vēlāk dispečers upju kuģniecībā. II pasaules kara laikā veicis tekelāžas darbus pie kuģiem. Sarakstījis vairākas mācību grāmatas: «Jūras praktika», «Upes praktika», «Meteoroloģija», «Signalizācija», «Kuģu mehānika», «Uguņi un signāli kuģiem un sēkļa apzīmēšanas sistēma Latvijas ūdeņos», «Kuģu būve un teorija» u.c. Dzīves pēdējos gadus bija pensijā un dzīvoja ģimenes mājā Mārupes «Zīriņos». Miris 1966. gada 18. martā Rīgā.

A. Miklāvs,
I. Kārkliņa

Pirms 100 gadiem

Par ko rakstīja avīze «Baltijas Vēstnesis» 1897./1898. gadā

20. janvāris (1. februāris), 1897.g.

Zaķusalā tur patlaban ceļ trīs kokzāģētavas, kuras nākošajā vasarā iesākšot savu darbību. Patlaban arī iedzīvotāju skaits tur pieaugot, tā ka manot strādnieku dzīvokļu trūkumu. Veselības aizsardzības ziņā Zaķusalas iedzīvotāji nav apskaužami, jo viņiem trūkst laba dzeramā ūdeņa un nav neviena ārsta un aptiekas tur nav.

31. janvāris (12. februāris), 1897.g.

No Pēterburgas ostas pag. (1896) gadā izvests uz ārzemēm 147 918 000 olu par 2 958 360 rbļ., no tām par 1 391 310 rbļ. uz Angliju, par 1 215 000 rbļ. uz Vāciju un mazliet uz Holandi un Dāniju.

21. februāris (5. marts), 1897.g.

«Riga Tgblatt» ziņo, ka šajās dienās kāds jūrnieks, kurš saplēsis kādu vecu šķirstu, viņa šķirbās atradis vecu krievu papīrnaudu no 1785., 1789., 1791. un 1793. gadiem par 165 rubļiem (25 un 5 rubļu gabalos).

17. maijs (29. maijs), 1897.g.

«Duna Ztg» iz droša avota sakas dabūjusi zināt, ka Ribinskas dzelzceļa biedrības sastādīto Maskavas–Ventspils dzelzceļa projektu Maskava apstiprinājusi.

24. maijs (5. jūnijs), 1897.g.

Angļu jahta «Ellida» atbraukusi pie Rīgas. Tā piederot kādam angļu īpašniekam, kurš ar savu ģimeni viņā izdara jautrības braukšanu. Tik krāšņa jahta pie Rīgas vēl nav redzēta.

26. jūlijs (7. augusts), 1897.g.

Ļaužu peldētava Sarkandaugavā kā liekas nepilda vis savu uzdevumu. Viņai vajadzētu ne tikai vien atspirdzināt pie darba notvīkušo strādnieku – jo šiem viņa taču pirmā kārtā celta, bet tas grūti iedomājams (...). Augšpus peldētavas tās pašas tuvumā kāda apakšzemes truba ievada Sarkandaugavā netīro ūdeni, kurš nāk no Aleksandra augstuma puses...

22. augusts (3. septembris), 1897.g.

Angļu bagātnieka Rotšilda jahta «Rora» aizvakar ap pusdienas laiku iebrauca Rīgas ostā. Uz jahtas bij pāri par 40 cilvēku, ieskaitot pašu Rotšildu un 3 Lordus, kas miljonāru pavadīja. Jahta «Rora» ir 270 pēdu gara un peld ap 15 mezglu stundā.

23. septembris (5. oktobris), 1897.g.

Kuldīga. Vietējais «Unzeigers» ziņo, ka 15. septembrī ap pulksten 8 vakarā skaidrā laikā dažādās vietās redzēts tāds gaisa balons, kuram bijusi kuģa forma un ap kuru mirdzējis vājš spožums, un šad un tad ap viņu tas iemirdzējies, kas līdzinājies zibeņa staram.

23. decembris (4. janvāris), 1897.g.

«Jūrnieku Kalendāra» izdevējs A. Bandrēviča kgs avīzes «Balss» 52. Nr. izskaidro, ka kalendārs 1898. gadam netikšot izdots. Vispārībai noderīgas ziņas par kuģniecību, kādas līdz šim uzņemtas kalendāra «Jūrniecības rakstu krājumā», turpmāk tikšot drukātas laikraksta «Balss» kuģniecības pielikumā.

Turpat – Sludinājums. Caur šo pagodinos paziņot cien. publikai, ka zem šās etiķetes «kuģis» es izgatavoju grieztu tabaku Nr. 8, augstākā labuma. J.W. Gusevs, Rīgā. Firma dibināta 1852. gadā.

27. decembris (8. janvāris), 1898.g.

Rīgas ostas apgabalā, kā «Riga Tgblatt» ziņo, ceļu ministrija domājot celt īpašu ēku, kurā ievietot ostas darbu priekšnieka kanceleju un to ierēdņu dzīvokļus, kuriem uzticēta ostas darbu uzraudzība. Šādas ēkas celšanas izdevumi aprēķināti uz 35 000 rubļiem.

13. janvāris (25. janvāris), 1898.g.

Āgenskalna lielie tvaikonīši sabraukuši savā ziemas ostā pie Raņķa dambja, kamēr satiksmi starp Rīgu un Āgenskalnu uztur mazie Zunda tvaikonīši, uz kuriem ir pārāk neērta braukšana. Vajag jau būt diezgan veiklam vingrotājam, lai laimīgs un vesels iekļūtu iekšā un ārā...

29. janvāris (10. februāris), 1898.g.

Marīnes ministrija. «Novosti» ziņo, ka domājot Baltijas jūras flotes kuģus sākt apkurināt ar Krievijas materiālu un ārzemju akmeņogles atmest...

Turpat – Kr. Valdemāra pieminekļa lietā. No Maskavas mums vēsta, ka Ķeizariskā Jūrniecības biedrības valde, ievērodama Kr. Valdemāra nopelnus un darbību Krievijas kuģniecības veicināšanas ziņā, ziedo 500 rubļus Kr. Valdemāra kapa akmeņa celšanai.

4. marts (16. marts), 1898.g.

Vācu avīzē nesen bija ziņots, ka no Rēveles šoziem izvedot ledu uz ārzemēm. Tagad, kā «Duna Ztg.» ziņo, arī Rīgā ledus tapis par izvedamo preci. Tas tādēļ, ka Vācijā tagadējā ziema esot silta un tur ledu itin labi varot pārdot. Šimbrīžam pie Rīgas trīs Vācijas tvaikoņos ielādējot ledu, no kuriem divi braukājot uz Štetīni un viens uz Hamburgu. Šie trīs tvaikoņi varot ieņemt kādus 300 000 pudus ledus.

23. marts (4. aprīlis), 1898.g.

Liepāja. Caur Liepāju, kā«Lib. Ztg.» ziņo, pagājušajā gadā uz ārzemēm spirta izvests 979 480 vedru, tā tad puse no visa iz Krievijas minētā gadā izvesta spirta – 1 989 062 vedri.

13. aprīlis (25. aprīlis), 1898.g.

Liepāja. Kā «Lib. Ztg.» ziņo, esot manāma stipra aiziešanas kustība uz Ventspili. Pēdējā pilsēta tagad topot atzīta par darba meklētāju Eldorado, un tie, kam Liepājā klājies plāni, savas grabažas pārvēršot naudā tās lēti pārdodami un ar sievu un bērniem uz labu laimi braucot uz Ventspili. Gandrīz katrs tvaikonis, kas brauc starp Liepāju un Ventspili, aizvedot vairākas ģimenes.

12. maijs (24. maijs), 1898.g.

Dzelzs zēģeļu kuģus dabonam tagad arī mūsu ostā redzēt, kamēr tie līdz šim tikai ārzemēs bij sastopami un pēc šā gada navigācijas ir jau trīs tādi kuģi mūsu ostā iebraukuši. Pirmie abi bij mazi neievērojami vien un divmastu gafelšoneri. Acumirklī atronas pie Andreja salas lejpus elevatoram liela Amerikāniešu dzelzs trīsmastu barka. Šis kuģis «Emmanuel» ir 1200 reģisteru tonnu liels, 220 pēdu garš, 40 pēdu plats un 19 pēdu dziļš.

30. maijs (11. jūnijs), 1898.g.

Rīgas alus Tālajos Austrumos pamazām iegūst to pašu vērtību, kāda Minhenes alum ir pie mums. Lielākās alus darītavas jau ilgāku laiku savu alu sūta uz Amūra apgabalu un Vladivostoku. Pirmais sūtījums ar nākošo

transportu iešot uz Odesu un no turienes ar tvaikoni pa kādām 35 dienām nonākšot Vladivostokā.

18. jūnijs (30. jūnijs), 1898.g.

Kāds Dānijas kara kuģis «Skjold» ar komandieri Zaharine vakar priekš pusdienas atbrauca pie Rīgas un pie dambja, kas jūrnieku namam iepretī, izmeta enkuru. Pēc pusdienas, starp pulksten 2 un 3, ostas admirals un Dānijas konsuls oficiāli apciemoja šo viesi, ko lielgabalu rībieni pavēstīja.

2. jūlijs (14. jūlijs), 1898.g.

Liepājas kara ostas darbi, kā «Peterb. Vedom.» ziņo, tuvojoties beigām. 1899. gadā viena daļa no Baltijas jūras kara kuģiem tapšot nometināta šajā ostā.

29. jūlijs (10. augusts), 1898.g.

Ziņo, ka Dubultu policejmeistaram baronam Mirbaham izdevies atrast veselas zagļu bandas (18 cilvēku) pēdas, kuri vairākas reizes izdarījuši zādzības Majoros, Dubultos un citās vietās. Jau gandrīz visi šās bandas locekļi sagūstīti un apcietināti; tiem atņemtas daudz zagtas lietas un pie tiem atrasts saraksts ar agrāk izdarītām, kā arī par turpmāk nodomātām zādzībām.

26. augusts (7. septembris), 1898.g.

Ventas upes braucamā ūdens padziļināšanas darbi ejot sekmīgi uz priekšu, tā ka esot cerības, ka jau šajā gadā kuģniecība pa upi gar Kuldīgu ievērojamā mērā būšot nokārtota un tvaikoņi kārtīgi varēšot uzsākt braukt starp Ventspili un Kuldīgu.

9. oktobris (21. oktobris), 1898.g.

Pilsētas tvaikoniši (domāta Rīga) pagājušajā gadā atvizinājuši 46 800 rubļu tīras peļņas jeb 1800 rubļu un 85 kapeiku vairāk nekā iepriekš budžetā bija aprēķināts.

16. oktobris (28. oktobris), 1898.g.

Liepāja. «Lib. Ztg.» ziņo: otrdienas vakarā Liepājas pilsētai bija tā augstā laime, apsveicināt Viņas Majestāti Ķeizarieni – Māti Mariju Feodorovnu un Ķeizara Augstību lielkņazi Olgu Aleksandrovnu, kuras, no Kopenhāgenas uz dienvidiem ceļodamas, še brauca cauri. Pēc programmas Ķeizara jahtai «Poļarnaja Zvezda» un to pavadošam bruņukuģim «Svetlana» jau pulkst. 3 pēc pusdienas vajadzēja atbraukt še, bet bieza migla bija aizkavējusi atbraukšanu, tā ka kuģi tikai ap pulksten 7 nāca redzami...

4. novembris (16. novembris), 1898.g.

Rīgas ostā arvien rodas vairāk rosības. No Iekš Krievijas, kā arī no Baltijas guberņām top pievests īsti daudz labības, visvairāk kviešu un rudzu, miežu – mazāk, auzu – vēl mazāk. Īsti daudzi kuģi uzņem kokus un linus. Rīgas ostā un Mīlgrāvī kopā šim brīžam stāv ap 70 ārzemju tvaikoņu. Tā kā Kronštates un Rēveles ostās kuģošana drīz beigsies, tad Rīgas ostā gaidāma vēl dzīvāka rosība.

2. decembris (14. decembris), 1898.g.

Ainažos, kā «Peterb. Vedom.» ziņo, Finanču ministrija saziņā ar Iekšlietu ministriju «Kuģniecības biedrībai» atvēlējusi dibināt savu nodaļu. Tā esot pirmā tāda nodaļa, kuru šī biedrība dibina.

«Baltijas Vēstnesi» lapoja
A. Cekuls

Latvieši jūras arodus tik ātri neaizmirsīs

(Tālbraucējs kapteinis Imants Balodis no Toronto ciemu dienās Latvijā 1998. gada vasarā)

— Es saprotu Latvijas jūrniecības entuziastu rūpes un sāpes par to mūsu tirdzniecības flotes daļu, kas pašlaik kuģo zem svešiem, t.s. «lētajiem» karogiem. Tīri psiholoģiski jaunajiem latviešu jūrniekiem, kuri absolvējuši Latvijas Jūras akadēmiju vai mūsu krasta jūrskolas Liepājā, Engurē un Salacgrīvā, ir būtiski braukt zem Latvijas karoga. Tas viņiem daudz ko nozīmē.

Es lasu presē, ka daudzi LJA absolventi aiziet strādāt uz svešiem kuģiem, jo tur maksā vairāk nekā uz Latvijas karoga kuģiem. Ar laiku šī tendence zudīs, jo jauniem allaž daudz vilinošāks ir tālais, nevis tuvais, pazīstamais krasts. Ar gadiem viss nostājas savās vietās, jo jūrnieka mājas un ģimene sauc atpakaļ. Sapņu kalngali ir sastapti, un latvietis nekļūst ne par angli, ne amerikāni.

Pats no savas dzīves varu teikt: nekad neesmu slēpis, ka esmu latvietis, un tieši tas ir respektējami citu ļaužu acīs.

Jūrnieku sociālā aizsardzība vecumdienās daudzējādā ziņā ir atkarīga no kuģniecības kompānijām, kas jūrniekam ir darba devēji. Ja darba devējs par savu strādājošo nemaksā nodokļus valsts sociālajā budžetā, jūrniekam ir velti cerēt uz pensiju nodrošinājumu vecumdienās. Es arī savulaik braucu uz kuģa ar Bermudu salu karogu – Kanādas virsnieki un spāņu apkalpe. Mēs maksājām Kanādas valdībai nodokļus tāpat kā visi citi strādājošie. Noteikums šeit bija stingrs – visiem, kuri dzīvo Kanādā, ir jāmaksā nodoklis šai valstij, vienalga, no kurienes cilvēkam tā nauda nāk. Ja tas netika darīts, draudēja cietumsods. Kāds man pazīstams jūrnieks tika sodīts pat uz desmit gadiem par nodokļu nemaksāšanu.

Kad iepazinos ar jauno Latvijas kuģošanas politikas koncepciju, ieraudzīju, ka nodokļu atlaides kuģu īpašniekiem un jūrniekiem varētu būt tas elastīgais mehānisms, kas šo nozari attīsta un atbalsta. Ja valdība to nedara, tā tāpat neko nedabū – nodokļi vienalga netiek maksāti, jo kuģi aiziet no Latvijas reģistra un jūrnieki strādā zem citu valstu karogiem. Te nu ir jāatrod kompromiss starp valsts un kuģniecības nozares un jūrnieku interesēm.

Tas spētu dot jaunu spēku arī Latvijas Jūras akadēmijai. Ir izskanējis viedoklis, ka LJA arī varētu būt maksas augstskola. Jāteic, ka Amerikā, lai iegūtu viszemākās pakāpes jūrnieka sertifikātu, eksāmenu kārtošana maksā ap 1000 ASV dolāru. Kanādā tas maksā ap 700 dolāru. Skolas izglītība maksā naudu. Es esmu pilnībā maksājis par savu izglītību, jo citādi nemaz netiktu līdz eksāmenu kārtošanai. Ir reti izņēmumi, kad kuģošanas kompānijas sedz daļu no izglītošanās izdevumiem, un tad arī šie cilvēki šajās kompānijās nostrādā 30 – 40 gadus. Par velti reti kur ir iespējama skološanās. Cits jautājuma risinājums



Tālbraucējs kapteinis Imants Balodis kopā ar laikraksta «Jūras Vēstis» galveno redaktoru Gintu Šīmani apspriež jūrniecības problēmas Latvijā.

– studentu kreditēšanas fondi. ASV jaunietis, pabeigdams studijas, ir parādā valstij ap 30 – 40 tūkst. dolāru, un tie strādājot gadu gaitā tiek valstij atmaksāti.

Jūras akadēmijā tas varētu būt līdzīgi. Par Latvijas situāciju domājot, iesaku pieņemt likumus, kuri paredzētu, ka LJA absolventi, aizejot strādāt uz ārvalstu kompāniju kuģiem, atmaksā LJA savus izglītošanās izdevumus. Tas neattiektos uz «Latvijas Kuģniecību», ja tāda pēc «privatizācijas» vēl vispār pastāvēs.

Jāņem vērā arī fakts, ka jaunie cilvēki Rietumu zemēs jūrā vairs negrib braukt. Viņi redz, ka jūrā iešanai vairs nav jēgas, jo krastā daudz komfortablākos apstākļos var nopelnīt daudz vairāk. Agrāk cilvēki gribēja redzēt pasauli, tās bija ilgas un romantika pēc tālām zemēm. Tagad – iesēdies lidmašīnā, un pēc dažām stundām tu jau esi otrā pasaules malā.

Es gan nedomāju, ka latvieši tik ātri atteiksies no jūrā iešanas. Pirmkārt, darbs un sadzīve uz kuģiem ir daudz augstākā, civilizētākā līmenī. Otrkārt, uz kuģa var braukt līdzi ģmenes locekļi. Treškārt, lai strādātu krasta pārvaldes iestādēs, kas saistītas ar jūrniecību, noteikti ir jābūt jūras praksei. Nevaru iedomāties situāciju, ka kādu jūrniecības departamentu krastā vada cilvēks, kurš pats nav gājis jūrā. Skola nekad nevar aizstāt praktisko darbu jūrā.

Jūrniecības sabiedrībai gribētu novēlēt – esiet lepnāki ar sevi! Ja tauta būs lepna, to vairāk cienīs pasaulē.

Uzklausīja G. Šīmanis

Latvijas Jūras akadēmija šodien un rīt

Šodien, tātad 1998./99. akadēmiskajā gadā

Mācību gads sākās tradicionāli – 1. septembrī akadēmijas un jūrskolas pirmkursniekiem svinīgi pierastajā un mājīgajā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā pasniedza studentu un jūrskolnieku apliecības. Bija ieradušies arī pasniedzēji un tradicionālie viesi – jūrniecības un ostu pārstāvji, muzeja vadība.

Par godu mācību gada sākumam pirmo reizi notika studentu, jūrskolnieku, pasniedzēju un darbinieku svinīgā sanāksme Rīgas Latviešu biedrības nama Lielajā zālē.

Šajā akadēmiskajā gadā – vairāki pirmreizēji notikumi:

• pirmo reizi ostu vadīšanas specialitātes 4. kursa studenti oktobrī devās desmit mēnešu studijās uz Antverpenes Ekonomikas augstskolu,

• decembrī notiks hidrogrāfijas speciālistu pirmais izlaidums. Trīs puiši un trīs meitenes pēc pagājušā gada studijām Plimutas universitātē papildinās visai mazskaitlīgo Latvijas diplomēto hidrogrāfu saimi,

• jūnijā sestajā kuģu virsnieku izlaidumā pirmo reizi LJA absolvēs arī meitenes – trīs kuģu vadītājas,

• decembrī tiks pabeigts Daugavgrīvas kompleksa ģenerālprojekts,

• pieci LJA pirmā, 1994. gada, izlaiduma absolventi Ainārs Vimba, Normunds Volbets, Viesturs Vīksna, Arvis Rempe un Lauris Jirgens pēc tikai četru gadu darba uz kuģiem respektablās ārzemju rēderejās jau saņēmuši kapteiņa vecākā palīga diplomus un strādā šajā amatā. Apsveicam!

Pateicoties Izglītības un zinātnes un Ekonomikas ministriju atbalstam, beidzot sākušies darbi Daugavgrīvā. Šogad atjaunots jumtu segums, ēku siltummezgli un maģistrālās siltumtrases. Ekspluatācijā nodotas nevien studentu kopmītnes un darbinieku dzīvokļi, arī mācību telpas. Nodarbības. Tās notiek arī uz mācību kuģa «Eduards Veidenbaums», laboratorijas tiek iekārtotas tikko iegādātajā peldošajā graudu pārkrāvējā. Kronvalda bulvārī telpu trūkst, bet tur jāpavada vēl vismaz trīs akadēmiskie gadi, tāpēc jāremontē jumts, sporta zāle un tualetes, jāatjauno ēdnīca.

Ceram, ka ar Valsts Nodarbinātības dienesta palīdzību realizēsies speciālie sagatavošanas kursi LJA reflektantiem – lauku vidusskolu absolventiem, potenciāliem bezdarbniekiem.

Pēc pārrunu sērijas ir pavērušās reālas iespējas nākamajā vasarā uzņemt studijām un sagatavot kuģu virsnieku ar Norvēģijas un Skotijas kuģu īpašnieku pasūtījumu un samaksu.

Lēnām, bet noteikti vēršas plašumā zinātniskais pētniecības darbs. Aktuālākās tēmas, kurās arvien vairāk tiek iesaistīti arī studenti:

• regulāro kuģošanas, t. sk. pasažieru un kravas prāmju līniju izpēte, to rentabilitātes ekonomiskais un tehniskais pamatojums,

• kuģa meteoroloģisko parametru noteikšana un datu apstrāde sadarbībā ar kuģu klasifikācijas sabiedrībām,

• kuģu dzinēju darba parametru diagnostika.

Studentu līdzdalība zinātniskās pētniecības darbā ļauj palielināt to

studentu skaitu, kuri pretendē uz personālajām stipendijām, ko dibina dažādi fondi, organizācijas un privātpersonas. Pašlaik LJA katru semestri ir vismaz 12 personālie stipendiāti, bet ir visas iespējas viņu skaitu ievērojami palielināt.

Rīt, galvenokārt nākamajā akadēmiskajā gadā

Akadēmiskā gada pašā sākumā, 1999. gada 1. oktobrī, būs svētki – Latvijas Jūras akadēmijas 10 gadu jubileja. Ceram nosvinēt godam – gan parādīt, ko esam šajos gados paveikuši, gan iesaistīt svētkos absolventus, studentus, draugus, atbalstītājus, līdzjutējus, plašu sabiedrību gan Latvijā, gan ārzemēs.

Pēc svētkiem turpināsies svarīgi ikdienas darbi: pirmkursnieku uzņemšana, ostu vadīšanas specialitātes absolventu pirmais izlaidums decembrī, nākamo hidrogrāfu un ostu vadītāju kārtējais studiju gads ārzemju augstskolās, studijas pašu mājās, prakse uz kuģiem jūrā un ostās. Turpināsies darbi Daugavgrīvā, jo līdz 2000. gada vidum jābūt sakārtotiem:

- diviem mācību korpusiem,
- dienesta viesnīcai – studentu kopmītnei ar 400 vietām,
- ēdnīcai, kafejnīcai, kulinārijas veikalam,
- piestātnei mācību flotei – 2 jūras kuteriem, 2 jahtām, 4 jūras airu laivām, mācību kuģim «Eduards Veidenbaums», peldošajam graudu pārkrāvējam, laboratorijām,
- mācību poligona ostu specialitātēm – reāli funkcionējošai ostai, kuras apsaimniekotājs nomā teritoriju un piestātni no LJA.

Līdz pilnīgai LJA pāriešanai uz Daugavgrīvu vēl jāierīko:

- materiālapstrādes laboratoriju ēka,
- bibliotēka ar lasītavu,
- rektorāta un administrācijas telpas ēdnīcas ēkā.

Turpmākie projekti:

- sporta ēka ar vairākām sporta zālēm un peldbaseinu, sporta laukums,
- sanāksmju ēka 300 vietām ar audio un video aparatūru,
- navigācijas mācību tornis un trenažieru centrs,
- dzīvojamās mājas (90 dzīvokļi),
- veļas mazgātava, frizētava, poliklīnika,
- garāža, darbnīcas, noliktavas,
- regulāras studentu diennakts sardzes uz mācību kuģa «Eduards Veidenbaums» un peldošā graudu pārkrāvēja.

LJA perspektīvā paredzēts piedāvāt studiju programmas deviņās specialitātēs, studentu skaitam pieaugot no 350 līdz 635:

- kuģu vadīšana (200 studentu),
- kuģu mehānika (150),
- kuģu elektroautomātika (60),
- ostu kuģniecību vadīšana (70),
- hidrogrāfija (15),
- ostu hidrobūves (40),
- ostu tehnika (30),
- kuģu ceļu padziļināšana (20),
- kuģu remonts un būvniecība (50).

Vairāku specialitāšu studentiem ceturtajā kursā plānotas mācības ārzemju augstskolās.

J. Bērziņš,
Latvijas Jūras akadēmijas rektors

Jūrniecības izglītība ir jāsakārto un jāpilnveido

1978. gada Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanas, diplomēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (neoficiālais tulkojums no «International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978») Latvijā ir spēkā no 1992. gada 22. augusta.

Konvencijas dalībvalstu konference, kura notika 1995. gadā no 26. jūnija līdz 7. jūlijam Londonā, piedaloties arī Latvijas Republikas pārstāvjiem, pieņēma ļoti būtiskus šīs konvencijas labojumus. Ikdienas lietošanā ir plaši izplatīts konvencijas saīsināts apzīmējums, lietojot angliskā varianta pirmos burtus – STCW, kā arī pieņemšanas gada (1978) un labošanas gada (1995) skaitļus. Turpmāk šajā rakstā, minot šo dokumentu, lietosim apzīmējumu STCW–78/95.

STCW–78/95 prasību ieviešana un pastāvīga īstenošana mūsu valstī lielā mērā ir saistīta ar profesionālās izglītības sistēmu kopumā un īpaši ar kuģu speciālistu sagatavošanu Latvijas jūrniecības izglītības iestādēs.

Tas ir vēl jo svarīgāk tāpēc, ka 1997. gada 1. februārī ir sācies STCW–78/95 1995. gada labojumu ieviešanas periods, kurš beigsies 2002. gada 31. janvārī. Līdz 1998 gada 1. augustam Starptautiskajai Jūras organizācijai (angliskais saīsinājums – IMO) bija jānosūta ziņojums un citi materiāli par STCW–78/95 ieviešanas gaitu dalībvalstī.

Zemāk izklāstīts viedoklis par pašreizējo stāvokli kuģu speciālistu sagatavošanā mūsu valstī, par esošajām problēmām un to iespējamajiem risinājumiem.

Par kuģu speciālistu profesionālās izglītības koncepciju

Ar Latvijas Republikas Ministru padomes 1990. gada 25. jūlija lēmumu tika izveidota Latvijas Jūras akadēmija kā Rīgas Tehniskās universitātes struktūrvienība. Līdz ar to Latvijā tika radītas iespējas gatavot kuģu speciālistus visās izglītības pakāpēs, jo jau esošajām arodizglītības un vidējās profesionālās izglītības iestādēm pievienojās arī augstskola.

Lai veicinātu kuģu speciālistu – kuģu vadītāju, kuģu mehāniķu un kuģu elektromehāniķu sagatavošanu visās pakāpēs, Latvijas Republikas Izglītības ministrija 1991. gada 12. aprīlī apstiprināja Latvijas jūrniecības izglītības koncepciju. Koncepcija paredz īstenot triju pakāpju izglītību kuģu virsnieku sagatavošanā. Tā atbilda tolaik spēkā esošajām STCW–78 prasībām. Jāatzīmē gan, ka Latvija šai starptautiskajai konvencijai patstāvīgi nevarēja pievienoties, jo tajā laikā vēl nebija atzīta *de jure* kā neatkarīga valsts.

Koncepciju apsprieda arī Pasaules latviešu jūrnieku kongress 1993. gada jūlijā. Nav skaidrs, kāpēc kongresam, akceptējot kuģu virsnieku trīspakāpju izglītības sistēmu kopumā, vajadzēja speciāli atzīt Liepājas jūrniecības koledžas īpašo statusu, kas šajā koncepcijā neiekļaujas paredzētā garāka mācību perioda dēļ tādas pašas izglī-

tības pakāpes iegūšanai. Šī situācija saglabājas arī pašlaik.

Rodas pamatots jautājums: kāpēc apņemoties pildīt STCW–78/95 prasības, kas precīzi nosaka kuģu virsnieku kompetences standartus, mēs savā valstī neesam izveidojuši šīm prasībām atbilstošu un vienotu kuģu virsnieku profesionālās izglītības sistēmu?

Jautājums īpaši aktualizējās, kad šā gada pirmajā pusē tika gatavots Latvijas ziņojums par STCW–78/95 labojumu ieviešanu. Trūkstot nepieciešamajai koordinācijai, Latvijas Jūras akadēmija bija spiesta gatavot savu ziņojumu par kuģu speciālistu sagatavošanu akadēmijā un akadēmijas jūrskolā, nesaistot to vienotā sistēmā.

Par Latvijas izglītības likumdošanu un citiem tiesību aktiem saistībā ar STCW–78/95

Latvijas izglītības sistēmas darbību valsts mērogā šobrīd nosaka šādi likumi un noteikumi:

- Latvijas Republikas Izglītības likums (spēkā no 1991. gada 19. jūnija),
- Augstskolu likums (spēkā no 1995. gada 17. novembra),
- Latvijas Republikas Ministru kabineta Augstskolu akreditācijas noteikumi (spēkā no 1995. gada 28. novembra).

Ja kāda valsts ir pievienojusies starptautiskajām konvencijām vai ir tās ratificējusi, tad konvencijas šajā valstī iegūst likumu spēku. Dažkārt pat nākas dzirdēt, ka konvencijas stāv pāri likumiem.

Līdz šim brīdim nekas neliecina, ka Latvijas izglītības likumdošanā tas būtu ievērots. Vienkārši definēt konvencijas pārākumu pār likumu ir par maz. Tiesību aktiem šajā gadījumā ir jānosaka konvencijas prasību nodrošināšanas vispārējie principi.

Ja runājam konkrēti par kuģu speciālistu sagatavošanu Latvijas jūrniecības izglītības iestādēs – Latvijas Jūras akadēmijā un akadēmijas jūrskolā ar filiālēm Engurē un Salacgrīvā, kā arī Liepājas Jūrniecības koledžā, tad šo iestāžu darbību šobrīd neregulē nekādas Satiksmes ministrijas un Izglītības un zinātnes ministrijas kopīgas vai arī savstarpēji saskaņotas normas, kas būtu vērstas uz STCW–78/95 prasību izpildes nodrošināšanu. Jāpiebilst, ka pirmā no šīm ministrijām mūsu valstī ir konvencijas pildīšanas oficiālais uzraugs, bet caur otro izglītības iestādes saņem valsts budžeta finansējumu savai darbībai.

STCW–78/95 pieprasa oficiālu atzīšanu (apstiprināšanu noteiktajā kārtībā):

- studiju vai mācību programmām, tai skaitā arī studiju un mācību priekšmetu līmenī,
- studentu un jūrskolas audzēkņu prakšu sistēmai uz kuģiem jūrā un kuģu remontā kā obligātai studiju un mācību procesa sastāvdaļai,
- pārbaudījumu sistēmai, ieskaitot pārbaudījumu jautājumu bankām,
- pasniedzēju un eksaminētāju kvalifikācijai.

Lai izpildītu šīs prasības kuģu speciālistu profesionālās izglītības nodrošināšanā, būtu jāparedz divu resoru – jūrniecības un izglītības – saskaņota darbība un normas:

- visu Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu studiju, mācību un metodiskā darba koordinēšanā, iespējams, nosakot kādu no izglītības iestādēm par

vadošo ar attiecīgajām pilnvarām,

• augstskolu (citu izglītības iestāžu) studiju (mācību) programmu akreditēšanā,

• studiju (mācību) plānu satura noteikšanā, ņemot vērā stipri ierobežoto izglītības finansējumu, kas ir obligāti iekļaujami studiju (mācību) plānos un diferencējot, kādus no jūrnieku obligātajiem apmācību veidiem uzticēt Latvijā pastāvošajiem jūrnieku apmācības centriem, kursiem u.c.,

• nepieciešamajā studiju (mācību) ilguma noteikšanā, ņemot vērā obligātās prakses – ne mazāk kā 12 mēneši studiju (mācību) periodā,

• obligāto prakšu nodrošināšanā, tai skaitā prakses vietu (kuģu) nodrošināšanā, kā arī prakšu vadīšanā uz kuģiem un prakšu rezultātu novērtēšanā no kuģu kompāniju puses,

• kārtējo un gala pārbaudījumu nodrošināšanā, ņemot vērā, ka Latvijas jūrniecības izglītības iestādēs gala pārbaudījumu rezultātā vienlaicīgi ir jāpieņem lēmums gan par attiecīga izglītības diploma izsniegšanu, gan arī par kuģa virsnieka kvalifikācijas piešķiršanu, ko apliecina Latvijas Jūrnieku reģistra izsniegts kuģa speciālista diploms,

• pasniedzēju štata komplektēšanā.

STCW–78/95 Latvijas Jūras akadēmijā (LJA)

STCW–78/95 oficiāls izdevums akadēmijā kļuva pieejams 1996. gada sākumā. Aktīva darbība STCW–78/95 ieviešanā sākās ar 1996. gada 1. septembri pēc IMO Gdiņā sarīkotā semināra Austrumeiropas valstu jūras administrāciju, kuģu kompāniju un jūras akadēmiju pārstāvjiem. Akadēmijā tika sastādīts un Senātā apstiprināts rīcības plāns, kas paredzēja:

• akadēmijas aktīvu līdzdalību Latvijas Republikas Jūrnieku sagatavošanas un diplomēšanas noteikumu (jaunā varianta) izstrādāšanā,

• mācību un studiju procesa sakārtošanu akadēmijā un akadēmijas jūrskolā,

• nepieciešamos organizatoriskos pasākumus.

Strādājot pie Latvijas Republikas jūrnieku sagatavošanas un diplomēšanas noteikumu jaunā varianta, akadēmijas pārstāvjiem diemžēl neizdevās panākt, lai šajā dokumentā būtu skaidri definētas prasības pret nepieciešamo izglītības pakāpi kuģa virsnieka katra konkrēta veida diploma iegūšanai, kaut gan nepieciešamā izglītības pakāpe katrai speciālista kvalifikācijai ir noteikta Latvijas Republikas Profesiju klasifikatorā, kas ir oficiāls valdības dokuments.

Lai organizētu un nodrošinātu mācību un studiju procesu akadēmijā un akadēmijas jūrskolā, būtu tomēr svarīgi skaidri zināt «pasūtījumu» attiecībā uz izglītības pakāpi katram kuģa virsnieka diploma veidam. Situācijā, kad šis «pasūtījums» paliek nenoteikts, akadēmija, sekojot Latvijas jūrniecības izglītības koncepcijai, STCW–78/95 kompetences standartu prasībām, Latvijas Republikas Profesiju klasifikatora prasībām, Latvijas Republikas jūrnieku sagatavošanas un diplomēšanas noteikumu prasībām attiecībā uz diplomēšanai nepieciešamo cenzu (stāžu uz kuģiem jūrā), pati noteica, kāda izglītības pakāpe tiks nodrošināta katram diploma veidam. Rezultātā tika izstrādātas un akadēmijā pašlaik tiek realizētas tālāk pub-

licētās kuģu virsnieku karjeras shēmas katrai specializācijai. Šajās shēmās diemžēl nav iekļauta Liepājas Jūrniecības koledžas darbība.

Pamatojoties uz šīm shēmām, Latvijas Jūras akadēmijā ir pārstrādāti, Latvijas Jūras administrācijā saskaņoti un Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentā apstiprināti visi studiju un mācību plāni. Šajos plānos ir ievērotas STCW–78/95 prasības attiecībā uz zināšanām, to apjomu, prasmi un praktiskajām iemaņām, kuras ir noteiktas gan konvencijas kompetences standartos, gan IMO modeļkursos.

Visiem plānos paredzētajiem studiju un mācību priekšmetiem ir izstrādāti detalizēti to apraksti. Aprakstos ir noteikts šo priekšmetu saturs, studiju un mācību apjomi, ieskaitot patstāvīgo darbu, ieplānoti nodarbību veidi un to saturs.

Ir sakārtotas gala pārbaudījumu procedūras. 1997./98. akadēmiskajā gadā pirmo reizi tika sarīkoti apvienoti gala pārbaudījumi izglītības kvalifikācijas un profesionālās kvalifikācijas piešķiršanai.

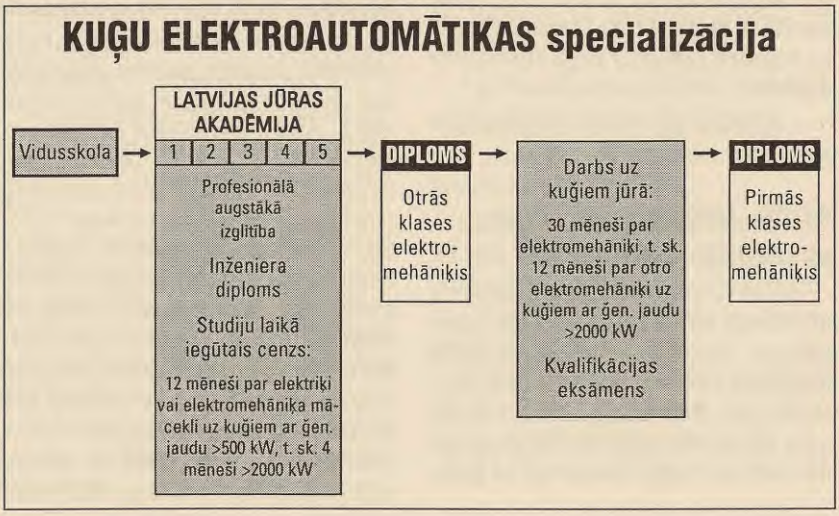
Izstrādāti un iesniegti Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentam priekšlikumi par speciālo priekšmetu pasniedzēju sertificēšanu, kā arī izveidota un uzsākusi darbību akadēmijas studiju un mācību darba kvalitātes nodrošināšanas sistēma atbilstoši STCW–78/95 prasībām.

Akadēmijā ir radīti visi priekšnoteikumi, lai, sākot ar 1999./2000. akadēmisko gadu, visi akadēmijas, akadēmijas koledžas un akadēmijas jūrskolas beidzēji kārtotu kvalifikācijas eksāmenu atbilstoši STCW–78 1995. gada labojumu prasībām.

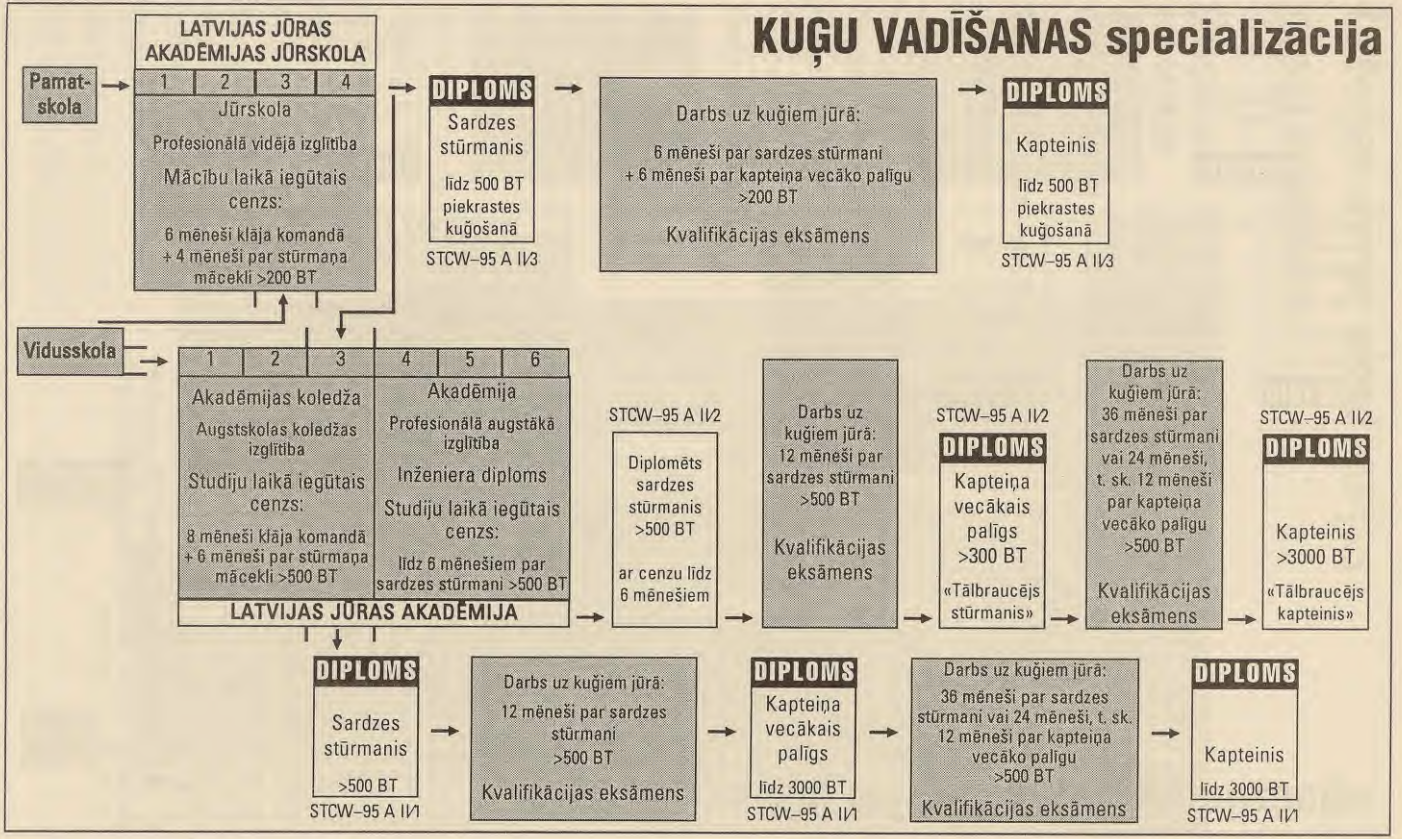
Visus minētos materiālus akadēmija savlaicīgi iesniedza iekļaušanai Latvijas ziņojumā IMO ģenerālsekretāram par STCW–78/95 prasību izpildi.

Latvijas Jūras akadēmija visā pilnībā apzinās, ka tās iekļūšana Starptautiskās Jūras organizācijas «baltajā lapā» ir Akadēmijas goda lieta un reizē arī latviešu jūrnieku labo tradīciju turpinājuma svarīgs priekšnoteikums,

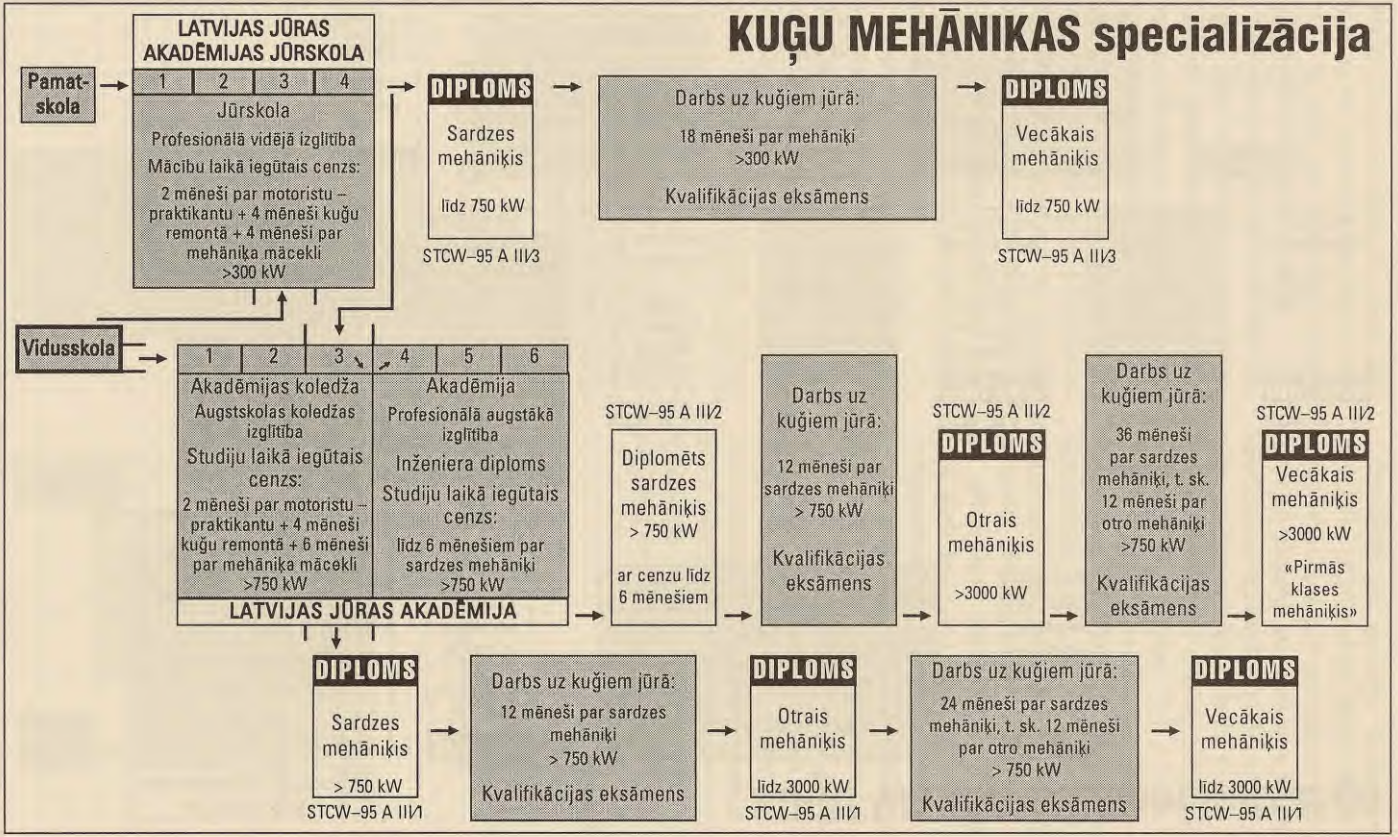
I.J. Liepiņš



KUĢU VADĪŠANAS specializācija



KUĢU MEHĀNIKAS specializācija



Latvijas Jūras akadēmijas pieci izlaidumi

Latvijas Jūras akadēmijas absolventi (I–V izlaidums)

1994. gada absolventi (I izlaidums)

<u>Kuģu vadīšanas specialitātē:</u>

Apsolons Uģis

Ābelītis Viesturs

Beļkovs Oļegs

Ceplis Konstantīns

Ignatjevs Vladislavs

Iļjenko Andrejs

Jevgrafovs Dmitrijs

Jirgens Lauris

Kalniņš Ainārs

Lukins Jurijs

Markevičs Patriks

Mertens Roberts

Ozoliņš Alvis

Reihs Rūdolfs

Rempe Arvis

Sergejevs Aleksandrs – labākais absolvents Kuģu vadīšanas specialitātē

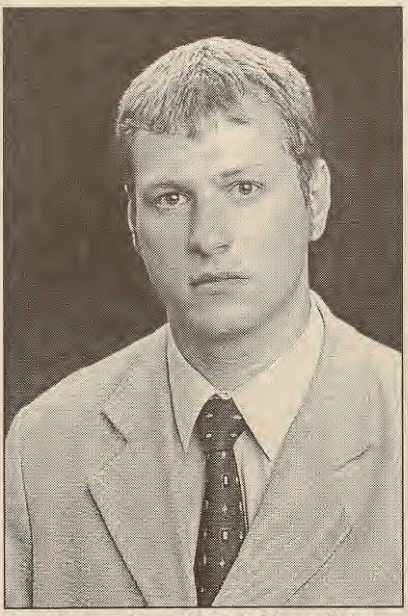
Vimba Ainārs

Vīksna Viesturs

Volbets Edmunds.



LJA I izlaidumā. 1994. gada 18. jūnijā ar LJA karogu Doma baznīcā – Kuģu vadīšanas institūta absolvents V. Vīksne, šobrīd LJS firmas SIA «Hanza» vecākais kapteiņa palīgs, A. Iļjenko (labajā pusē) – Kuģu vadīšanas institūta absolvents, šobrīd Valsts a/s «Rīgas Tirdzniecības osta» SIA «Rīgas Centrālais terminmāls» ekonomists.



K. Veidemanis – LJA I izlaiduma Kuģu mehānikas specialitātes labākais absolvents, LJA Diploma Nr. 1 īpašnieks. No 1994. gada novembra strādāja uz Latvijas Kuģniecības m/k «Fridrihs Canders» par motoristu. 1995. gadā uz m/k «Ainaži», kopš 1995. gada maija ir Latvijas Kuģniecības Tehniskā departamenta kravu tehnoloģijas inženieris.



A. Šuliņš – LJA I izlaiduma Kuģu elektromehānikas specialitātes labākais absolvents. No 1994. gada augusta strādāja uz Latvijas Kuģniecības m/k «Klements Gotvalds» par remontelektriķi, 1996. gadā uz m/k «Hosē Marti» par elektromehāniķi, kopš 1998. gada augusta 2. klases elektromehāniķis uz m/k «Pols Robsons».

<u>Kuģu mehānikas specialitātē:</u>

Bičkovs Dmitrijs
Bogdans Jevgēņijs
Bureņins Andrejs
Caščinovs Konstantīns
Faizullins Renats
Fogelis Māris
Hļebnovs Iļja
Jēkabsons Ards
Kandabarovs Eduards
Nolbergs Gints
Osipovs Vladimirs
Ozoliņš Andris
Piščaļņikovs Oļegs
Poriņš Sandijs
Prūsis Andrejs
Rekšņa Aleksejs
Semjonovs Dmitrijs
Slišāns Juris
Slukins Atis
Svikša Dainis
Trukšāns Gerts

Veidemanis Kaspars – labākais absolvents Kuģu mehānikas specialitātē.

Kuģu elektromehānikas specialitātē:

Andersons Agnis

Četverikovs Nikolajs

Daņilovskis Vilnis

Kalnenieks Raimonds

Lapčiks Andrejs

Lūkass Andris

Muižzemnieks Raimonds

Podloženovs Aleksandrs

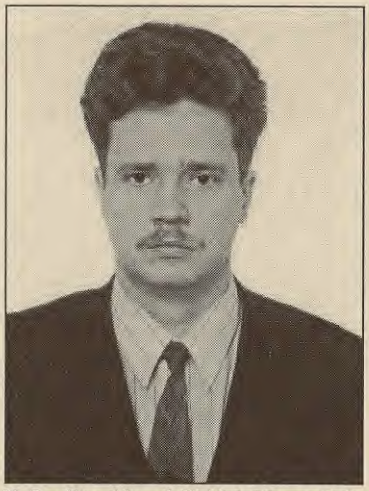
Saļihovs Hermanis

Sizass Oskars

Šuliņš Andis – labākais absolvents Kuģu elektromehānikas specialitātē

Šurašovs Aleksandrs

Zeņins Aleksandrs.



V. Daņilovskis – LJA I izlaiduma Kuģu elektromehānikas specialitātes absolvents. No 1994. gada novembra strādāja uz Latvijas Kuģniecības refrižeratora «Akadēmiķis Bočvars» par remontelektriķi, 1995.–1996. gadā uz refrižeratora «Ivans Polzunovs» par elektriķi, vēlāk par elektromehāniķi, kopš 1997. gada uz m/k «Rāzna» par elektromehāniķi un no 1998. gada marta jau par 2. klases elektromehāniķi.



Latvijas Kuģniecības refrižerators «Ivans Polzunovs» pie Ekvadoras krastiem 1995. gadā.



V. Daņilovskis – Latvijas Kuģniecības m/k «Rāzna» elektromehāniķis 1997. gadā.

Valsts eksāmenu komisija LJA studentu diplomdarbu un diplomprojektu aizstāvēšanai 1993./1994. mācību gadā

Kuģu vadīšanas institūtā:

- priekšsēdētājs – Latvijas Kuģniecības prezidenta pirmais vietnieks tālbraucējs kapteinis **Imants Vikmanis**
- priekšsēdētāja vietnieks – LJA Kuģu vadīšanas institūta direktors profesors **Grigorijs Gladkovs**
- sekretārs – LJA docents **Uldis Stirna**
- komisijas locekļi – LJA lektors **Nikolajs Dalmatovs**, LJA docents **Arvīds Zirnis**, Latvijas Kuģniecības tālbraucējs kapteinis **Jānis Zālītis**, ANO starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) konsultants tālbraucējs kapteinis **Eric Moat**, ASV Menas pavalsts Jūras akadēmijas profesors **William McKinley**.



ASV Menas pavalsts Jūras akadēmijas profesors W. McKinley – LJA I izlaiduma VEK loceklis Kuģu vadīšanas institūtā 1994. gada jūnijā.



Valsts eksāmenu komisija LJA studentu diplomdarbu aizstāvēšanā Kuģu vadīšanas institūtā 1993./94. mācību gadā. Pie lielā galda no kreisās: tālbraucējs kapteinis I. Balodis, Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) konsultants tālbraucējs kapteinis E. Moat, LJA docents U. Stirna, ASV Menas pavalsts Jūras akadēmijas profesors W. McKinley, Latvijas Kuģniecības prezidenta pirmais vietnieks tālbraucējs kapteinis I. Vikmanis, LJA Kuģu vadīšanas institūta direktors profesors G. Gladkovs, Latvijas Kuģniecības tālbraucējs kapteinis J. Zālītis, LJA docents A. Zirnis, LJA lektors N. Dalmatovs.



LJA VEK locekļi 1994. gadā (no kreisās): LJA Kuģu vadīšanas institūta direktors profesors G. Gladkovs, ANO Starptautiskās Jūras organizācijas konsultants tālbraucējs kapteinis E. Moat, absolvents V. Ābelītis, Menas pavalsts Jūras akadēmijas (ASV) profesors W. McKinley.

Kuģu mehānikas institūtā:

• priekšsēdētājs – Latvijas Galvenā kapteiņa dienesta ugunsdrošības un kontroles dienesta vadītājs **Oļģerts Brizgo**

• sekretāre – LJA lektore **Vija Kasakovska**

• komisijas locekļi – LJA Kuģu mehānikas institūta direktors profesors Dr.h.inž. **Juris Cimanskis**, Latvijas Kuģniecības Flotes personālā dienesta priekšnieks **Kārlis Svilpis**, LJA profesors Dr.h.inž. **Ivars Veidenbergs**, LJA lektors **Kārlis Tomsons**, LJA prorektora vietnieks prakses jautājumos **Alberts Štrauss**, firmas «Hanza» inženieris–mehāniķis **Arnis Zāģeris**, ANO Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) konsultants, tālbraucējs kapteinis **Eric Moat**, ASV Menas pavalsts Jūras akadēmijas pārstāvis profesors **Eugene Spinazola**, firmas «CESO» (Kanāda) konsultants kuģu mehāniķis **Charles McLauchlan**.



LJA Izlaiduma absolventi un mācību spēki 1994. gada 18. jūnijā. 1. rindā no kreisās: Starptautiskās Jūras organizācijas konsultants E. Moat, ASV Menas pavalsts Jūras akadēmijas profesors W. McKinley, Kuģu vadīšanas institūta direktors profesors G. Gladkovs, prorektora vietniece Ģ. Aniņa, prorektors docents I. Liepiņš, rektors docents J. Bērziņš, Latvijas Kuģniecības mehāniķis J. Ivanovs, lektore M. Sausā, docente V. Liepiņa.

2. rindā no kreisās: lektors N. Dalmatovs, absolvents A. Sergejevs, lektors F. Kaļiņins, docente D. Blumberga, Kuģu mehānikas institūta direktors profesors J. Cimanskis, docents M. Ārmans, lektore M. Rūmniece.

3. rindā no kreisās: absolventi E. Kandabarovs, V. Osipkovs, A. Rempe, D. Bičkovs, R. Faizullins, M. Fogelis, J. Slišāns, D. Svikša, A. Bureņins.

4. rindā no kreisās: absolventi P. Markevičs, V. Ābelītis, V. Vīksne, L. Jirgens, A. Ozoliņš, V. Ignatjevs, G. Nolbergs, V. Daņilovskis, A. Ozoliņš, H. Saļihovs, A Podloženovs, N. Četverikovs, K. Čaščikovs.

5. rindā no kreisās: A. Vimba, A. Iljenko, U. Apsolons, R. Muižzemnieks, S. Poriņš, G. Trukšāns, O. Sizass, O. Piščaļņikovs, D. Semjonovs.

Kuģu elektroautomātikas institūtā:

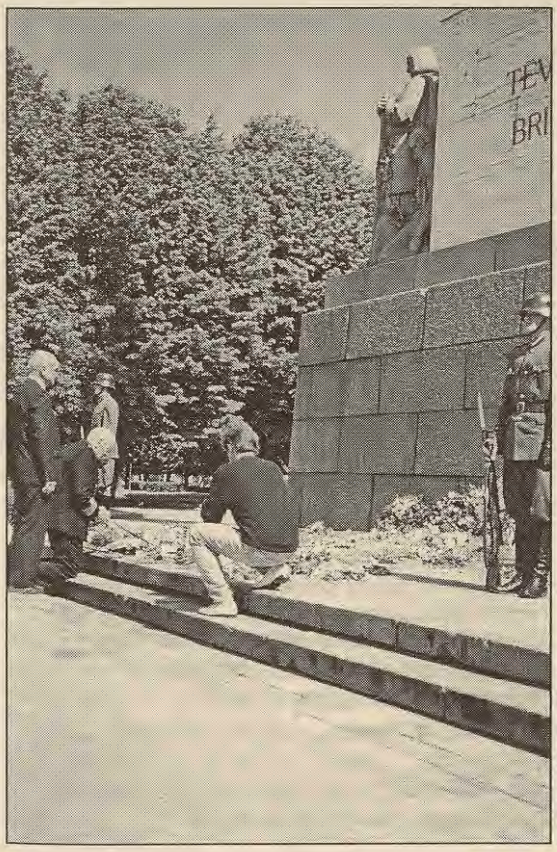
• priekšsēdētājs – Latvijas Kuģniecības Tehniskā menedžmenta direktors docents Dr.inž. **Jānis Brūnavs**

• sekretārs – LJA docents Dr.inž. **Gundis Lauža**

• komisijas locekļi – Latvijas Kuģniecības elektromehāniķis **Māris Ķempe**, valsts a/s «Rīgas zvejniecība» Kuģu tehniskā dienesta vecākais inspektors **Ilo Meri**, LJA Kuģu elektromehānikas institūta direktors profesors Dr.h.inž. **Valdis Uzārs**, LJA docents, Dr.inž. **Aleksandrs Gasparjans**, LJA docents **Uldis Leimanis**, LJA laboratorijas vadītājs Dr.inž. **Georgijs Golubevs**.



Firmas CESO (Kanāda) konsultants kuģu mehāniķis Ch. McLauchlan – LJA VEK loceklis Kuģu mehānikas institūtā 1994. gada jūnijā.



1994. gada 18. jūnijā – LJA I izlaidumā ziedus pie Brīvības pieminekļa noliek zemūdenes «Ronis» kapteinis H. Legzdiņš un LJS priekšsēdētājs kapteinis M. Elsbergs.

1995. gada absolventi (II izlaidums)

Kuģu vadīšanas specialitātē:

Bumburs Gints

Dāboliņš Aigars

Ēvelis Artūrs

Grundmanis Māris

Jakovļevs Jurijs

Koržeņevskis Zigmunds – labākais absolvents Kuģu vadīšanas specialitātē

Lēmanis Artūrs

Noskovs Eduards

Puķudārzs Normunds

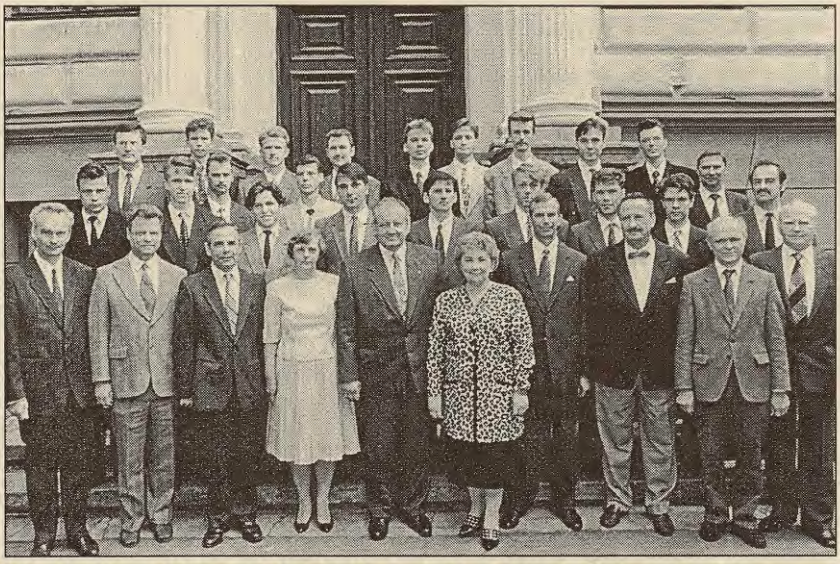
Puplaks Igors

Širkins Anatolijs – absolvējis LJA kā neklātnieks.

Kuģu mehānikas specialitātē:

Aļakins Vasilijs

Dancis Sandis

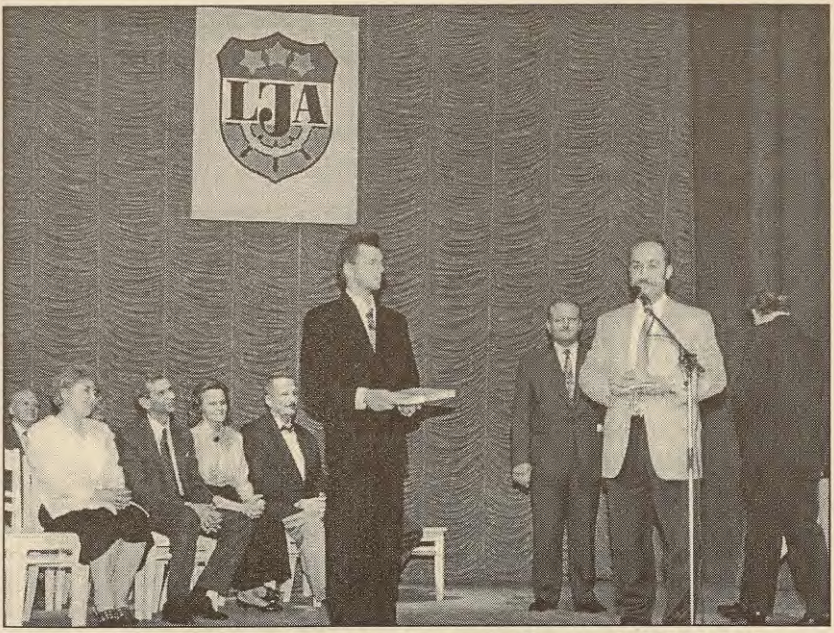


LJA II izlaidums 1995. gada 17. jūnijā. 1. rindā no kreisās: Kuģu mehānikas institūta direktors profesors J. Cimanskis, LJA Ārējo sakaru daļas vadītājs A. Jansons, Kuģu vadīšanas institūta direktors G. Gladkovs, lektore V. Rieksta, rektors J. Bērziņš, prorektora vietniece Ģ. Aniņa, prorektors docents I. Liepiņš, Kuģu elektromehānikas institūta direktors profesors V. Uzārs, Kuģu vadīšanas institūta docents A. Zirnis, Kuģu vadīšanas institūta lektors N. Dalmatovs.

2. rindā no kreisās: absolventi A. Dāboliņš, A. Leimanis, E. Noskovs, Z. Koržeņevskis, A. Ēvele, N. Puķudārzs, M. Freibergs, S. Dancis.

3. rindā no kreisās: H. Sēlis, V. Aļakins, R. Ļeščiks, Kuģu vadīšanas institūta lektors V. Maksjuks.

4. rindā no kreisās: absolventi D. Kudrjašovs, A. Mihailovs, V. Smirnovs, M. Dērvenieks, Dž. Troms, E. Grīnbergs, H. Heinrihsons, O. Lūsis.



LJA II izlaiduma labākajam absolventam Kuģu mehānikas specialitātē O. Lūsim tradicionālo balvu – pulksteni – pasniedz LJS firmas SIA «Hanza» ģenerāldirektors A. Jurdžs.

Dērvenieks Māris

Freibergs Māris

Grīnbergs Egīls

Heinrihsons Heino

Kudrjašovs Dmitrijs

Ļeščiks Ruslans

Lūsis Oskars – labākais absolvents Kuģu mehānikas specialitātē

Mihailovs Aleksandrs

Sēlis Harijs

Smirnovs Vladislavs

Troms Džeralds

Joņins Vladislavs – absolvējis LJA kā neklātnieks.

Kuģu elektromehānikas specialitātē:
kā neklātnieks LJA absolvējis Doriņš Egils

Valsts eksāmenu komisija LJA studentu diplomdarbu un diplomprojektu aizstāvēšanai 1994./95. mācību gadā

Kuģu vadīšanas institūtā:

• priekšsēdētājs – Latvijas Kuģniecības prezidenta pirmais vietnieks **Imants Vikmanis**

• priekšsēdētāja vietnieks – LJA Kuģu vadīšanas institūta direktors profesors **Grigorijs Gladkovs**

• sekretārs – LJA Vispārējās izglītības departamenta lektors **Uldis Stirna**

• komisijas locekļi – LJA Kuģu vadīšanas institūta docents **Arvīds Zirnis**, Latvijas Kuģniecības Kuģošanas drošības departamenta superintendants **Vladimirs Grebņuks**, tirdzniecības flotes tālbraucējs kapteinis (Kanāda) **Imants Balodis**

Kuģu mehānikas institūtā:

• priekšsēdētājs – Latvijas Jūras administrācijas galvenais inženieris **Oļģerts Brizgo**

• sekretāre – LJA Neklātienes nodaļas prorektora vietniece **Natālija Baholdina**

• komisijas locekļi – LJA Kuģu mehānikas institūta direktors profesors **Juris Cimanskis**, Latvijas Kuģniecības flotes personāla dienesta priekšnieks **Kārlis Svilpis**, Latvijas Kuģniecības vecākais mehāniķis **Viktors Vjuns**, LJA Kuģu mehānikas institūta profesors **Ivars Veidenbergs**, LJA Kuģu mehānikas institūta lektors **Kārlis Tomsons**, ASV Menas jūras akadēmijas pārstāvis profesors **Eugene Spinazola**.

1996. gada absolventi (III izlaidums)

Kuģu vadīšanas specialitātē:

Borisovs Aleksejs

Ezergailis Kaspars

Jodzevičs Edgars

Kalnakārklis Sandris

Kiršteins Verners

Knišjus Arturas

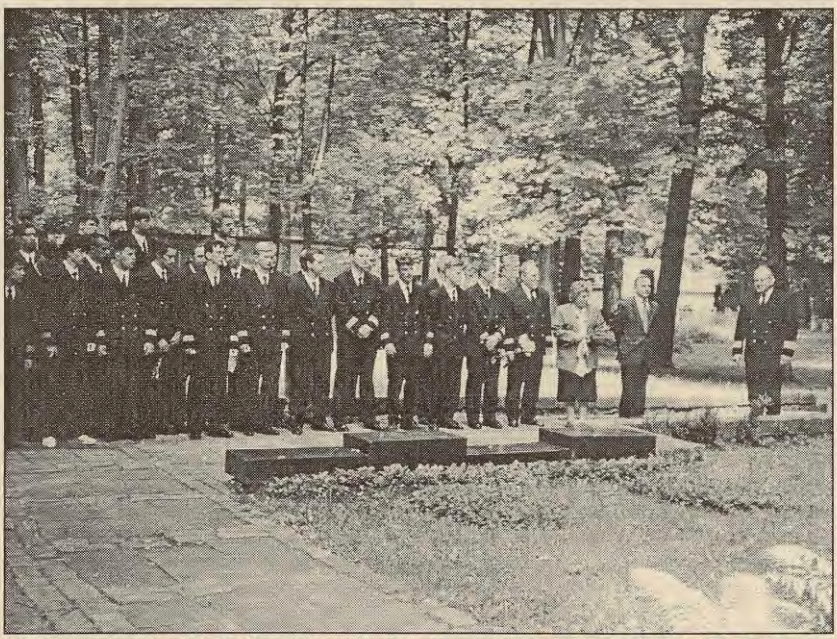
Krasovskis Verners

Kurņikovs Sergejs

Ļitvinovs Vladimirs

Moškirjevs Andrejs

Podgornijs Aleksandrs



LJA III izlaiduma un LJA Jūrskolas absolventi un mācību spēki 1996. gada 15. jūnijā Lielajos kapos pie K. Valdemāra kapa. Absolventus uzrunā LJA rektors J. Bērziņš.

Raups Mareks

Rumba Mārtiņš

Sidorovs Artūrs

Solovjovs Andrejs

Sprūžs Mareks

Svenčs Dzintars

Zviedris Mārcis.

Kovaļovs Sergejs – absolvēja LJA kā neklātnieks.

Kuģu mehānikas specialitātē:

Dubovovs Andrejs

Klaucāns Rauls

Larionovs Sergejs

Martiņenko Igors

Možarovs Mihails

Siliņš Juris – labākais absolvents Kuģu mehānikas specialitātē

Suharevs Aleksejs

Verners Gundars.

LJA absolvēja kā neklātnieki:

Brics Edgars

Danne Gints

Nikuļšins Aleksejs

Vorkārklis Kaspars

Tararins Oļegs

Verners Kaspars.



LJA III izlaiduma absolventi (no kreisās): J. Siliņš un E. Straumītis ar LJA karogu pie Brīvības pieminekļa.

Valsts eksāmenu komisija LJA studentu diplomdarbu un diplomprojektu aizstāvēšanai 1995./96. mācību gadā

Kuģu mehānikas institūtā:

• priekšsēdētājs – Latvijas Jūras administrācijas galvenais inženieris **Oļģerts Brizgo**

• sekretāre – LJA Neklātienes nodaļas prorektora vietniece **Natālija Baholdina**

• komisijas locekļi – firmas «Bureau Veritas» vecākais inženieris–mehāniķis **Māris Vīlips**, LJA Kuģu mehānikas institūta direktors profesors **Juris Cimanskis**, LJA prorektora vietnieks prakses jautājumos lektors **Kārlis Tomsons**, LJA Kuģu mehānikas institūta lektors **Aleksandrs Linkēvičs**

Kuģu vadīšanas institūtā:

• priekšsēdētājs – Latvijas Kuģniecības prezidenta pirmais vietnieks **Imants Vikmanis**

• priekšsēdētāja vietnieks – LJA Kuģu vadīšanas institūta direktors, profesors **Grigorijs Gladkovs**

• sekretārs – LJA Kuģu vadīšanas institūta speciālists **Georgs Pavlovskis**

• komisijas locekļi – LJA Kuģu vadīšanas institūta docents **Arvīds Zirnis**, Latvijas Kuģniecības Kuģošanas drošības departamenta superintendants **Vladimirs Grebņuks**, Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs kapteinis, Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta pārstāvis **Miķelis Elsbergs**

1997. gada absolventi (IV izlaidums)

Kuģu vadīšanas studiju programmā:

Abuzjarovs Aleksandrs

Baltais Dzintars

Brambāts Ralfs

Dargevičs Aivars

Fingers Normunds

Jadzēvičs Sergejs – labākais absolvents Kuģu vadīšanas specialitātē

Kuzmins Andrejs

Liepa Jānis

Mašals Valērijs

Namiķis Armands

Novikovs Andrejs

Osmans Gabriels

Pētermanis Emīls

Romāns Jānis

Rubīns Artūrs

Savins Dmitrijs

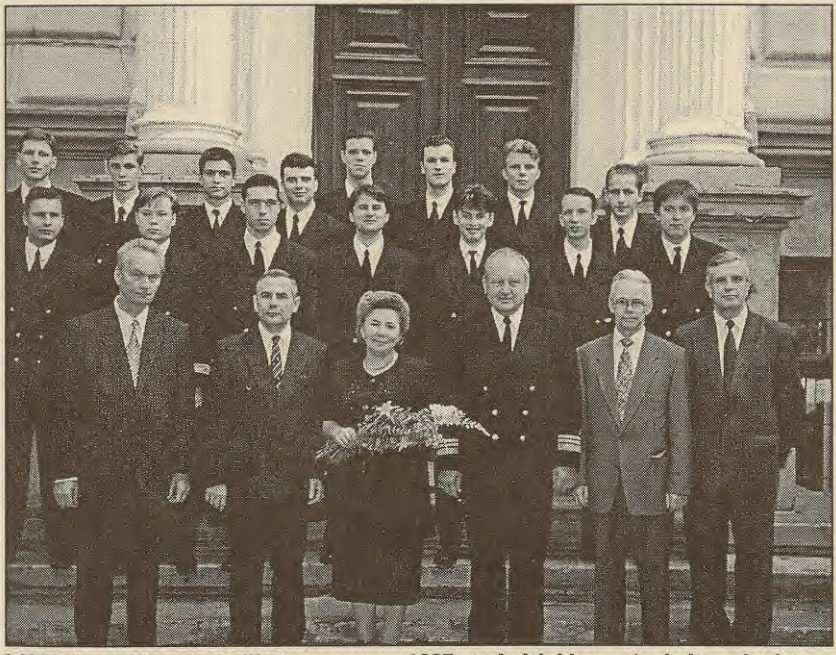
Seisums Kārlis

Strods Normunds

Šumovs Andrejs

Tīrmanis Andrejs

Vanags Raivis.



LJA Kuģu vadīšanas studiju programmas 1997. gada izlaidums. 1. rindā no kreisās: Kuģu mehānikas institūta direktors profesors J. Cimanskis, Kuģu vadīšanas institūta direktors profesors G. Gladkovs, prorektora vietniece Ģ. Aniņa, rektors J. Bērziņš, Kuģu mehānikas institūta lektors O. Sakss, Kuģu mehānikas institūta docents V. Kurnajevs.

2. rindā no kreisās: absolventi A. Dargēvičs, A. Novikovs, E. Pētermanis, R. Vanags, G. Osmans, A. Tīrmanis, K. Seisums.

3. rindā no kreisās: S. Jodzēvičs, V. Mašals, D. Savins, A. Namiķis, N. Strods, J. Romāns, A. Rubīns.

A. Riekstas foto.

Kuģu mehānikas studiju programmā:

Afanasjevs Andrejs

Grāvītis Ervīns

Germanovs Oļegs

Hščanovičs Sandris

Kalniņš Guntis – labākais absolvents Kuģu mehānikas specialitātē

Kublačevs–Kudlačevs Sandis

Kudrjavcevs Vitālijs

Ļaksa Rimants

Ozoliņš Juris – labākais absolvents Kuģu mehānikas specialitātē

Primonovs Aleksejs

Raipals Ivars

Roslovs Andrejs

Vanags Andrejs.

Absolvēja LJA kā neklātnieki:

Beitāns Andrejs

Borodins Mihails.



LJA Kuģu mehānikas studiju programmas 1997. gada izlaidums. 1. rindā no kreisās: Kuģu mehānikas institūta direktors profesors J. Cimanskis, rektors J. Bērziņš, Neklātienes nodaļas prorektora vietniece N. Baholdina, prorektora vietniece Ģ. Aniņa, Kuģu mehānikas institūta lektors O. Sakss, Kuģu mehānikas institūta docents V. Kurnajevs.

2. rindā no kreisās: absolventi E. Grāvītis, A. Pimonovs, J. Ozoliņš, G. Kalniņš, S. Kublačevs–Kudlačevs.

3. rindā no kreisās: V. Kudrjavcevs, D. Janulis, O. Germanovs.

4. rindā no kreisās: I. Raipals, A. Afanasjevs, S. Hščanovičs, A. Vanags.



G. Kalniņš – LJA IV izlaiduma labākais absolvents Kuģu mehānikas specialitātē. No 1997. gada septembra strādā uz kompānijas «Teekey Shipping» (Skotija) m/k «Kyushu Spirit» par 3. mehāniķi.

Kuģu elektroautomātikas studiju programmā:

Aleksejevs Andrejs

Drozdovs Raitis

Grope Lauris

Gurejevs Oļegs

Jurševskis Ģirts

Lontons Māris

Pavlovskis Gundars

Peipiņš Vitālijs – labākais absolvents Kuģu elektroautomātikas specialitātē

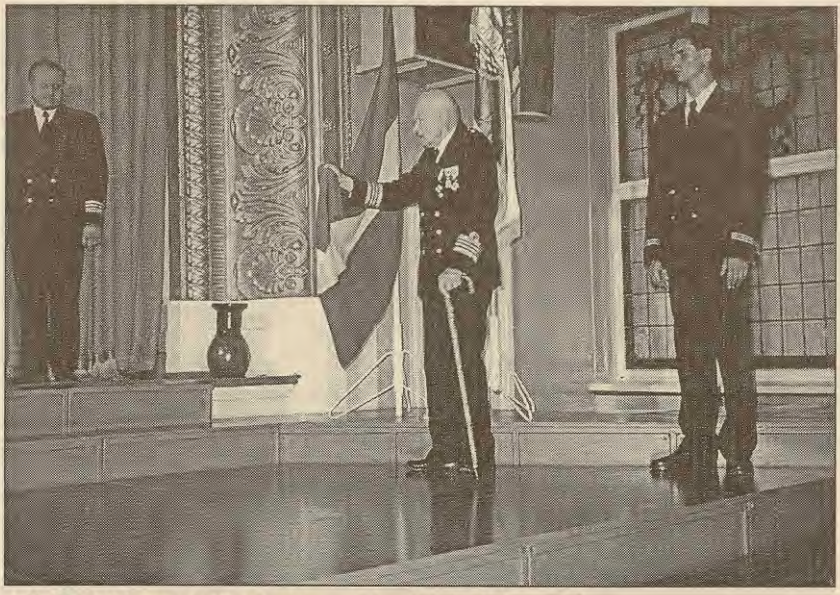
Robežnieks Oskars

Savickis Jānis

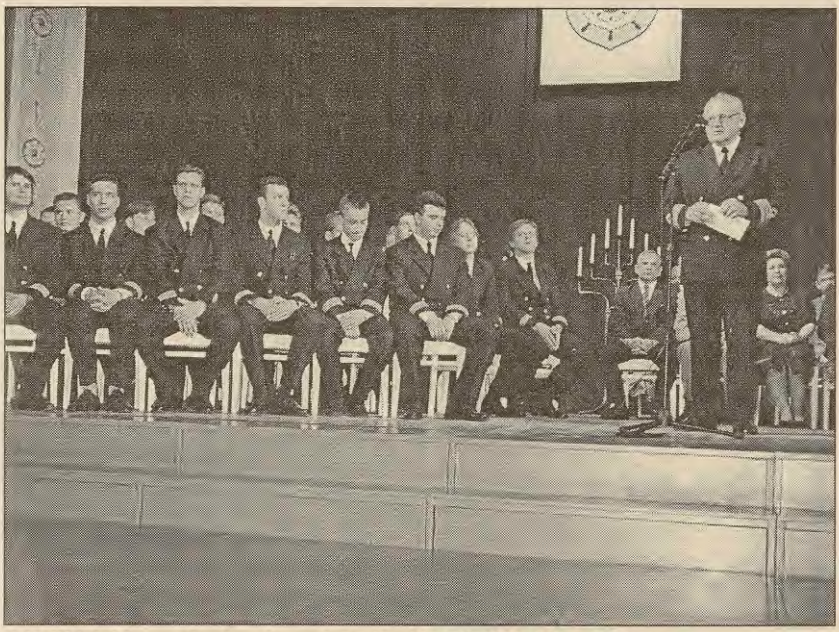
Slavinskis Alvis.



V. Peipiņam – labākajam absolventam Kuģu elektroautomātikas specialitātē – balvu pasniedz Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents A. Ikaunieks.



LJA IV izlaiduma absolventus uzrunā kapteinis H. Legzdiņš.



LJA IV izlaiduma absolventus svinīgajā aktā RLBN Lielajā zālē uzrunā rektors J. Bērziņš.

Valsts pārbaudījumu komisija 1996./97. mācību gadā augstskolas profesionālās izglītības kvalifikācijas piešķiršanai un kuģa speciālista kvalifikācijas piešķiršanai

Kuģu vadīšanas studiju programmā:

• priekšsēdētājs – LR Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta Kuģošanas nodaļas vadītājs **Jānis Auziņš**

• priekšsēdētāja vietnieks – Rīgas ostas kapteinis **Eduards Delvers**

• komisijas locekļi – privatizējamās valsts a/s «Latvijas Kuģniecība» instruktors tālbraucējs kapteinis **Ēvalds Grāmatnieks**, Jūras administrācijas direktora vietnieks tālbraucējs kapteinis **Artūrs Brokovskis**, LJA profesors Kuģu vadīšanas institūta direktors **Grigorijs Gladkovs**, Kuģu vadīšanas institūta docents **Arvīds Zirnis**, LJA lektors **Uldis Stirna**

• sekretārs – Kuģu vadīšanas institūta speciālists **Georgs Pavlovskis**

Kuģu mehānikas studiju programmā:

• priekšsēdētājs – LR Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors **Jānis Butnors**

• priekšsēdētāja vietnieks – Jūras administrācijas galvenais inženieris **Oļģerts Brizgo**

• komisijas locekļi – «Bureau Veritas» izpilddirektors **Māris Vilips**, privatizējamās valsts a/s «Latvijas Kuģniecība» inženieris **Viktors Vjuns**, privatizējamās valsts a/s «Latvijas Kuģniecība» mehāniķis **Andris Unbedahts**, LJA profesors Kuģu mehānikas institūta direktors **Juris Cimanskis**, LJA docents **Vadims Kurnajevs**, LJA docents **Aleksandrs–Modris Pavlovskis**, LJA lektors **Aleksandrs Linkēvičs**

• sekretāre – LJA prorektora vietniece neklātienes apmācībā Kuģu mehānikas institūta lektore **Natālija Baholdina**

Kuģu elektroautomātikas studiju programmā:

• priekšsēdētājs – LR Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors **Jānis Butnors**

• priekšsēdētāja vietnieks – privatizējamās valsts a/s «Latvijas Kuģniecība» Tehniskā departamenta direktors Dr.sc.ing. **Jānis Brūnavs**

• komisijas locekļi – privatizējamās valsts a/s «Latvijas Kuģniecība» Flotes elektromehāniķis **Māris Ķempe**, privatizējamās valsts a/s «Latvijas Kuģniecība» vecākais tehniskās uzraudzības intendants **Andrejs Ščerbakovs**, Kuģu elektroautomātikas institūta profesors Dr.hab.sc.ing. **Valdis Uzārs**, Kuģu elektroautomātikas institūta docents Dr.sc.ing. **Aleksandrs Gasparjans**, Kuģu elektroautomātikas institūta docents Dr.sc.ing. **Georgs Golubevs**

• sekretārs – Kuģu elektroautomātikas institūta docents **Uldis Leimanis**

1998. gada absolventi (V izlaidums)

Kuģu vadīšanas studiju programmā:
Arnis Edmunds
Dreiblats Jānis
Erdmanis Jurģis
Freimuts Bruno
Golovins Aleksandrs
Jefimovs Dmitrijs
Kļaviņš Edgars
Ķirsis Oskars
Kuncītis Modris
Lagzdiņš Uģis
Lellis Raimonds
Liepiņš Kaspars
Lipinieks Pāvels
Logins Ivo – labākais absolvents Kuģu vadīšanas specialitātē
Mūrnieks Guntis
Mūrnieks Raitis
Pempers Juris
Puriņš Roberts
Siliņš Ingus
Skudra Ints
Stuburs Jānis
Svitiņš Gints
Vilkaušs Normunds
Vīksniņš Raivis
Zālītis Haralds
Zeltiņš Ansis.

LJA kā neklātnieki absolvēja:
Blumbergs Māris
Dergunovs Aleksejs
Gololobovs Andrejs
Kondratjuks Aleksandrs
Ozols Gints
Senterjovs Deniss
Žideņš Kristaps.

Kuģu mehānikas studiju programmā:
Amantovs Artis
Baumanis Krists
Bets Artūrs
Janulis Deniss
Potašs Jānis
Skrulis Imants
Sniedze Vents
Strujevics Māris
Umbraško Edgars.

LJA kā neklātnieki absolvēja:
Belovs Igors
Durbaževs Arkādijs
Janēvics Andis
Kravcovs Jevgenijs
Kuzmičs Mihails
Ragozins Viktors
Skrunds Aleksejs
Vjuns Tarass.

Valsts pārbaudījumu komisija augstākās profesionālās kvalifikācijas un kuģa virsnieka kvalifikācijas piešķiršanai 1997./98. mācību gadā

Kuģu vadīšanas studiju programmā:
• priekšsēdētājs – Rīgas ostas kap-

teinis **Eduards Delvers**

• priekšsēdētājs vietnieks – LJA profesors Kuģu vadīšanas institūta direktors **Grigorijs Gladkovs**

• komisijas locekļi – Latvijas Jūras administrācijas direktora vietnieks tālbraucējs kapteinis **Artūrs Brokovskis–Vaivods**, privatizējamās valsts a/s «Latvijas Kuģniecība» Mācību centra priekšnieka vietnieks tālbraucējs kapteinis **Ēvalds Grāmatnieks**, Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs tālbraucējs kapteinis **Miķelis Elsbergs**, LJA docents **Arvīds Zirnis**, LJA lektors **Uldis Stirna**

• sekretārs – LJA speciālists **Georgijs Pavlovskis**

Valsts pārbaudījumu komisijas darbā piedalās Valsts Konvencionālais uzraugs – Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta pārstāvis **Jānis Auziņš**, kā arī vieskonsultants bez balsstiesībām – Sabiedriskās Jūras transporta akadēmijas (Holande) direktors **Peter Solman**.

Kuģu mehānikas studiju programmā:

• priekšsēdētājs – Latvijas Jūras administrācijas galvenais inženieris **Oļģerts Brizgo**

• priekšsēdētāja vietnieks – «Bureau Veritas» izpilddirektors **Māris Vīlips**

• komisijas locekļi – LJA profesors Kuģu mehānikas institūta direktors **Juris Cimanskis**, Latvijas Jūras administrācijas transporta nodaļas vadītājs **Andris Unbedahts**, LJA Kuģu mehānikas institūta docents **Genādijs Ostapenko**, LJA docents **Aleksandrs–Modris Pavlovskis**, LJA lektors **Guntis Kalniņš**, LJA prorektora vietniece neklātienes apmācībā Kuģu mehānikas institūta lektore **Natālija Baholdina**.



Valsts pārbaudījumu komisija Kuģu mehānikas institūtā. No kreisās: «Bureau Veritas» izpilddirektors M. Vīlips, Latvijas Jūras administrācijas galvenais inženieris O. Brizgo, LJA Kuģu mehānikas institūta docenti G. Ostapenko un A. Pavlovskis, Kuģu mehānikas institūta lektors G. Kalniņš.

LJA – V izlaidums

1998. gada 19. jūnijā Rīgas Latviešu biedrības namā notika Latvijas Jūras akadēmijas nu jau V izlaidums. Diplomus saņēma 50 absolventi – 33 kuģu vadītāji un 17 kuģu mehāniķi. LJA Jūrskolu absolvēja 48 jaunie speciālisti – 28 kuģu vadītāji un 20 kuģu mehāniķi. Labākajam LJA absolventam – kuģu vadītājam Ivo Loginam, kas izcili absolvēja akadēmiju, tradicionālo balvu – pulksteni – pasniedza burukuģa «Milda» kapteinis Māris Gailis. Normunds Vilkaušs par izcilu diplomdarbu saņēma īpašu balvu – pulksteni, ko pasniedza kompānijas «Teekay Shipping» (Skotija) direktors Džons Adams. Šīs kompānijas kapteinis Manss Šīfers, kuram bija iespēja noklausīties diplomdarbu aizstāvēšanu, teica ceļavārdus absolventiem, kā arī izteica pateicību mācību spēkiem par jauno speciālistu sagatavotību. Šajā kompānijā jau strādā vairāki LJA absolventi.

Latvijas Jūrniecības savienības vārdā absolventus sveica tās priekšsēdētājs tālbraucējs kapteinis Miķelis Elsbergs. Mākslinieks A. Šulcs dāvināja akadēmijai K. Valdemāra portretu, aicinot palikt uzticīgiem K. Valdemāra idejām un centieniem.

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas vārdā absolventus sveica tās prezidents kapteinis A. Ikaunieks, dāvinot katram enciklopēdiju «Latvijas jūrniecības vēsture. 1850–1950», savukārt LJA Jūrskolas absolventi saņēma Latvijas Jūrniecības fonda un laikraksta «Jūras Vēstis» dāvinājumu – rakstu krājumu «Krišjānis Valdemārs un «Pēterburgas avīzes»». Sirsnīgus apsveikuma vārdus absolventiem un pedagogiem teica jo daudzi.

Tradicionālie pārdomu brīži notika pie E. Līva un K. Valdemāra atdusas vietām.

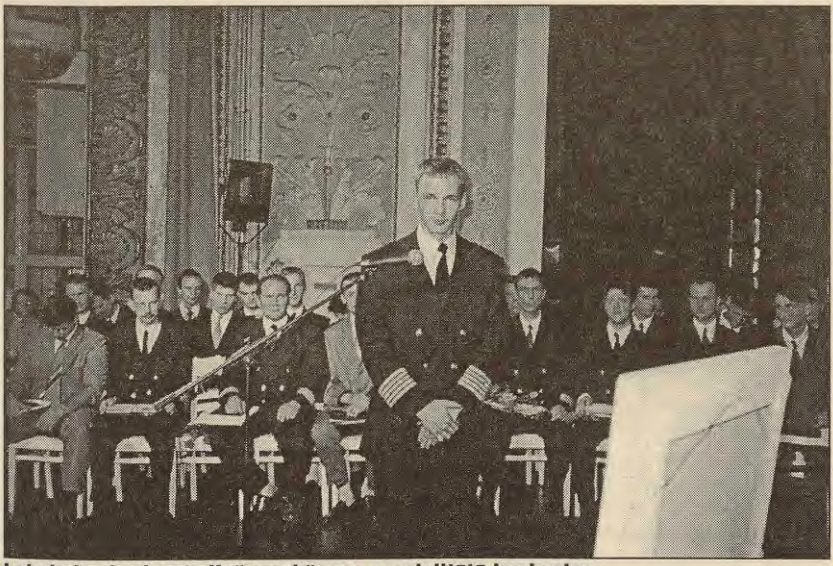
Labu ceļavēju, septiņas pēdas zem ķīļa un pieminēt Latviju, lai kurās pasaules jūrās absolvents būtu, – novēlēja rektors J. Bērziņš.



LJA V izlaiduma absolventi pie Brīvības pieminekļa 1998. gada 19. jūnijā.



LJA V izlaiduma absolventus RLBN uzrunā rektors J. Bērziņš.



Labākais absolvents Kuģu vadīšanas specialitātē Ivo Logins.



Kuģu vadīšanas studiju programmas absolvents Normunds Vilkaušs par izcilu diplomdarbu saņem kompānijas «Teekay Shipping» (Skotija) balvu – pulksteni, ko pasniedz tās direktors tālbraucējs kapteinis Džons Adams.

Personālstipendijas LJA studentiem

1995. gada 19. decembrī tika nodibināta Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas stipendija Latvijas Jūras akadēmijas triju jūrniecības studiju programmu studentiem – Ls 50 mēnesī katram.

Stipendiju piešķir konkursa kārtībā uz vienu mācību semestri par izcilām sekmēm, par izvēles un pamatspecialitātes studiju priekšmetu paplašinātu apgūšanu. Uz stipendijas saņemšanu jūrniecības studiju programmu studenti var pretendēt pēc pieciem mācību semestriem. 1998. gada rudens semestrī uz šo respektablo stipendiju pretendē Kuģu vadīšanas studiju programmas 5. kursa students Arnis Celmiņš, Kuģu mehānikas studiju programmas 6. kursa students Juris Brinkmanis un Kuģu elektroautomātikas studiju programmas 5. kursa students Eduards Tričevs.

1988. gada 20. martā Latvijas Jūrniecības savienības firmas SIA «Hanza» ģenerāldirektors A. Jurdžs, Latvijas Jūras akadēmijas rektors J. Bērziņš, LJA studentu padomes priekšsēdētājs I. Nartušs un Latvijas Izglītības fonda mērķprogrammas Izglītībai, zinātnei un kultūrai padomes priekšsēdētājs I. Meirovics parakstīja Hanzas stipendijas nolikumu. Hanzas stipendijas piešķiršanas LJA studentiem iniciatori bija kapteinis G. Šteinerts un A. Jurdžs. Hanzas stipendija nodibināta ar mērķi atbalstīt Latvijas jūrniecības zinātņu attīstību, latviešu valodas nostiprināšanu un Latvijas jūrniecības tradīciju atdzimšanu. Konkursa kārtībā tiek piešķirtas piecas stipendijas (katra Ls 30 mēnesī). Šīs stipendijas piešķir divas reizes gadā – pavasara un rudens semestriem. Uz Hanzas stipendijas saņemšanu var pretendēt studenti, kuri ir studējuši ne mazāk kā trīs semestrus un kuru sekmes, izpildot studiju programmu, ir tei-

camas vai labas un teicamas, pretendentiem jāizstrādā un jāiesniedz arī referāts pēc brīvas izvēles vai par vienu no ieteiktajiem tematiem:

— jaunākās izmaiņas starptautiskajos tiesību aktos jūrniecībā, to ekonomiskais un politiskais iespaids uz jūrniecības nozares attīstību;

— «ērtā» karoga fenomens un Latvijas karoga nākotnes perspektīvas;

— Latvijas jūrnieku vieta starptautiskajā darba tirgū, ārzemju pieredze;

— jaunākie tehniskie sasniegumi navigācijas un sakaru aparatūrā, kuģubūvē, jūras vides aizsardzībā utt.

Stipendija veicinās LJA studentu iesaistīšanos latviešu jūrniecības terminoloģijas izstrādē, kā arī zinātniskajā darbā saistībā ar jūrniecību.

Pirmie Hanzas stipendiāti 1997./98. mācību gadā pavasara semestrī bija Ostu vadīšanas studiju programmā studējošie Dana Fiļepišena, Kristīne Sadovska, Mārtiņš Sproģis, Hidrogrāfijas studiju programmā – Līga Badauķe un Kuģu vadīšanas studiju programmā – Gints Neivarts.

Rudens semestrī par tiesībām saņemt Hanzas stipendiju bija sīva pretendentu konkurence. Hanzas stipendiju padome (pēc studentu iesniegto darbu un atbilstošo dokumentu izskatīšanas un izvērtēšanas) ir nosaukusi Hanzas stipendiātus rudens semestrim – Ostu vadīšanas programmā: Edgars Sūna «Jaunākās izmaiņas starptautiskajos tiesību aktos», Mārtiņš Sproģis ««Ērtā» karoga fenomens un Latvijas



Kuģu īpašnieku asociācijas stipendijas pasniegšana 1997./98. mācību gada pavasara semestrī. 1. rindā no kreisās: LJA Kuģu vadīšanas studiju programmas 4. kursa students – stipendiāts A. Celmiņš, prorektora vietniece Ģ. Aniņa, Kuģu vadīšanas institūta direktors profesors G. Gladkovs, Kuģu mehānikas studiju programmas students – stipendiāts Romāns Lazarevs, LKĪA prezidents A. Ikaunieks, Kuģu elektroautomātikas institūta direktors profesors V. Uzārs.

2. rindā no kreisās: LJA prorektors I. Liepiņš, Izglītības fonda padomes priekšsēdētājs profesors I. Meirovics.

karoga nākotnes perspektīvas». Hidrogrāfijas studiju programmā: Līga Rācene «Jūras vides piesārņojums ar naftu zemās temperatūrās», Līga Badauķe «Atkritumu apglabāšana jūrā un piesārņojuma novēršana», Līga Semjonova «Distances novērošanas sistēmas piesārņojuma novēršanai».

Krištopanu ģimenes fonds piedāvā pretendēt uz vienu stipendiju (Ls 30 mēnesī) studiju semestrim. Šī fonda darbības mērķis ir rosināt jauno paaudzi pievērsties zinātniskajam darbam. Pretendenta sekmēm jābūt labām, kā arī jāizstrādā un jāiesniedz referāts par aktuālu jūrniecības tēmu vai par piedāvāto:

— brīvostu dažādi aspekti;

— jūras transports un apkārtējā vide ostā;

— likumdošana kravu pārvadājumos.

Rudens semestrī tiesības saņemt Krištopanu ģimenes fonda stipendiju ieguva LJA Kuģu vadīšanas studiju programmas 6. kursa students Imants Kolless («Naftas produktu iezīmēšana»).

Pateicoties LKĪA un LJS firmas SIA «Hanza» materiālajam atbalstam, LJA studenti var cerēt uz atbalstu šo stipendiju veidā, vienlaikus paplašinot savu redzes loku, pieredzi sfērā, kas nākotnē būs viņu darba lauks.

Bet vai kādreiz runāsim arī par LJA studentiem – K. Valdemāra stipendijas stipendiātiem?...

Īsziņas

1997. gada 20. jūnijs. LJA IV izlaidums tradicionāli notika Rīgas Latviešu biedrības namā. Diplomus saņēma 42 jaunieši – 18 Kuģu vadīšanas, 13 – Kuģu mehānikas, 11 – Kuģu elektroautomātikas studiju programmu absolventi.

LJA Jūrskolu absolvējuši Kuģu mehānikas specialitātē – 19 un Kuģu vadīšanas specialitātē – 22 audzēkņi.

1997. gada 1. septembris. LJA studijas uzsāk 99 jaunuzņemtie studenti: Kuģu mehānikas studiju programmā – 31, Kuģu vadīšanas studiju programmā – 40, Ostu vadīšanas studiju programmā – 11, jaunizveidotajās Ostu tehnikas (8 studenti) un Jūras un kuģu ceļu hidrobūvju (9 studenti) studiju programmās studenti tiek uzņemti pirmo reizi.

LJA Jūrskolā mācības uzsāk 48 kuģu vadītāji un 48 kuģu mehāniķi, LJA Jūrskolas filiālēs Engurē un Salacgrīvā attiecīgi 19 un 14 kuģu vadītāji. Tradicionāli LJA studentu un Jūrskolas audzēkņu apliecības svinīgi pasniegtas tiek Rīgas Vēstures un kuģniecības muzejā.

1997. gada 1. septembris. 1. septembrī sākusies LJA 82 studentu kreditēšana par valsts budžeta piešķirtajiem līdzekļiem.

1997. gada 16. septembris. Studijām uz Plimutas Universitāti Anglijā dodas seši LJA Hidrogrāfijas studiju programmas 4. kursa studenti.

1997. gada 6. oktobris. LJA sākas kvalifikācijas celšanas kursi jūrniecības angļu valodas pasniedzējiem. Kursus vada Plimutas Universitātes profesors kapteinis F.F. Vīkss, visā pasaulē atzīts jūrniecības angļu valodas speciālists.

1998. gada 13. februāris. LJA maģistrantam Mārim Dērveniekam (LJA II izlaidums) piešķirts inženierzinātņu maģistra grāds mehānikā kuģu enerģētisko un elektrisko iekārtu specializācijā. Māris Dērvenieks ir pirmais maģistra grāda ieguvējs LJA.

1998. gada 15. marts. Noslēgts Sapratnes memorands starp LJA un Starptautisko Roterdamas Jūras transporta akadēmiju. Roterdamā jau studējuši LJA studenti, šobrīd LJA IV izlaidu-

ma absolventi Dzintars Baltais un Ralfs Brambāts.

1998. gada aprīlis. Rīgas Vēstures un kuģniecības muzejā pirmo reizi svinīgā atmosfērā pieci LJA studenti saņēma Hanzas stipendijas. Hanzas stipendijas nodibināšanas iniciatori ir kapteinis Gunārs Šteinerts un LJS firmas SIA «Hanza» ģenerāldirektors A. Jurdžs.

1998. gada 27. aprīlis. LJA notika Satversmes sapulce, kuras dienaskārtībā bija LJA rektora vēlēšanas. LJA rektora vēlēšanu komisija bija reģistrējusi vienu kandidātu LJA rektora amatam – Jāni Bērziņu. Satversmes sapulce ievēlēja par LJA rektoru Dr.sc.ing. Jāni Bērziņu turpmākajiem pieciem darba gadiem.

1998. gada 11. maijs. Par LJA Senāta priekšsēdētāju ievēlēts LJA Kuģu elektroautomātikas institūta asoc. profesors Gundis Lauža.

1998. gada maijs. Temphus projekta «Inženierizglītība un pētījumu integrācija Latvijā» ietvaros LJA Kuģu mehānikas studiju programmas studentiem – diplomandiem – bija iespēja konkursa kārtībā trīs mēnešus pavadīt Helsinku Tehnoloģiskajā universitātē. Šo iespēju izcīnīja V kursa students Deniss Janulis. Helsinkos izstrādājot daļu no diplomprojekta, kura līmenis atbilst maģistra darbam, 1996/97. mācību gadā šo iespēju izmantoja LJA IV izlaiduma labākais absolvents Juris Ozoliņš. Studentiem bija iespēja arī noklausīties lekciju kursu.

1998. gada 19. jūnijs. Rīgas Latviešu biedrības namā notika LJA V izlaidums. Diplomus saņēma 50 jaunieši – 17 Kuģu mehānikas (8 no tiem LJA absolvēja neklātienē), 33 Kuģu vadīšanas (7 no tiem neklātienē) studiju programmās.

LJA Jūrskolu absolvēja 48 jaunie speciālisti – 28 kuģu vadītāji un 20 kuģu mehāniķi.

1998. gada 1. septembris. LJA studijas uzsāk 109 jaunuzņemtie studenti: Ostu tehnikas studiju programmā – 16, Kuģu vadīšanas (vidusskolu absolventi) – 31, Kuģu mehānikas (vidusskolu absolventi) – 24, Kuģu vadīšanas (jūrskolu absolventi) – 27, Kuģu mehānikas (jūrskolu absolventi) – 11.

LJA Jūrskolā un tās filiālēs Engurē un Salacgrīvā iestājās 131 audzēknis: Kuģu vadīšanas specialitātē – 83, Kuģu mehānikas specialitātē – 48. 1998/99. mācību gadā LJA jaunuzņemto studentu skaits no skolām, kurās pamatmācību valoda nav bijusi latviešu: Kuģu mehānikas studiju programmā 58,3%, Kuģu vadīšanas studiju programmā 58,1%. LJA Jūrskolā – Kuģu mehānikas specialitātē un Kuģu vadīšanas specialitātē attiecīgi 62,5% un 37,5%.

LJA studentu apliecības un Jūrskolas audzēkņu apliecības tradicionāli tika izsniegtas Rīgas Vēstures un kuģniecības muzejā.

1998. gada 27. septembris. Četrpadsmit LJA Ostu vadīšanas studiju programmas 4. kursa studenti dodas studēt uz Antverpenes ekonomisko augstskolu Beļģijā. Nākamajā studiju gadā studijas turpināsies LJA, kur aizstāvēs arī diplomdarbus.

1998. gada septembris. LJA Jūrskolas audzēknis Rihards Vrubļevskis mācības turpina Olesunas Jūras koledžā Norvēģijā, kur vispirms mācīsies norvēģu valodu, lai pēc tam apgūtu profesionālās zinības. 1997/98. mācību gadā studijas Norvēģijā uzsāka arī LJA students Indulis Vikmanis. Šāda iespēja radusies pēc savstarpējā līguma noslēgšanas starp LJA un Olesunas Jūras koledžu.

Ģ. Aniņa,
Latvijas Jūras akadēmijas
prorektora vietniece

Pirmais vakars uz kuģa...

Beidzot tas bija noticis – pēc viena gada studijām Latvijas Jūras akadēmijā es sāku uz savas ādas izbaudīt draugu sen stāstīto jūrnieka dzīvi. Nezinu, vai bija paveicies, vai tieši otrādi, taču pirmās studentu vasaras jūras prakse man ilga tikai divdesmit sešas grūtas, jaukas un neaizmirstamas dienas uz Kaļiņingradā pierakstītā prāmja «Sakhalin–8», kura apkalpē bija jūrnieki no Sahalīnas, Urāliem, Gruzijas – tikai ne no Latvijas, izņemot mūs – divus studentus – Edmundu un mani.

Tā kā kuģojām no pasaules skaistākās pilsētas Rīgas uz vācu zemes prāmju ostu Trāvemindi, no tās uz lielās Krievijas ostu Kaļiņingradu, no tās, savukārt, atpakaļ, uz Trāvemindi, bet pēc tam – uz mājām, tad jūrnieku grāmatiņā pie reisa apraksta kapteiņa trešais palīgs ierakstīja: Baltijas jūra.

No visa prakses laika visvairāk atmiņā palikusi pirmā diena uz kuģa jeb, pareizāk sakot, vakars, jo, kā mēdz teikt, pirmie iespaidi jaunā vidē ir vispilgtākie, taču ne vispareizākie.

Burtiski piecpadsmit minūtes pēc uzkāpšanas uz kuģa labsirdīga krieviete (vēlāk uzzināju, ka tā ir kuģa stjuarte Gaļina) ienāca bez pieklauvēšanas mūsu kajītē un laipni aicināja vakariņās. Mēs sākām aizbildināties, ka neesam satikuši nevienu atbildīgu kuģa amatpersonu, kam dot nokārtot dokumentus, kā rīkojumus klausīt, taču viņa uz mūsu iebildumiem atteica, ka pēc pusstundas mēs vairs nedabūsim vakariņas, un kapteinis, galu galā, varot arī pagaidīt...

Mums ienākot ēdnīcā, visa apkalpe noraudzījās diezgan kritiski, droši vien nodomājot, ka nāk kārtējie liekēži. Pie galda nesarunājāmies ne ar vienu, paēdām tā saukto okrošku, izdzērām tēju, piekodām bulciņas un devāmies meklēt kapteini... Komandsastāva klājā satikām cienījama izskata sirmu kungu, kuru domājām esam kapteini, un sākām izskaidrot viņam savu atrašanos uz kuģa, kā arī vajadzību izpildīt prakses programmu. Viņš atteica, ka kapteini ar tādiem sīkumiem nedrīkstam apgrūtināt, un, redzot izbrīnu mūsu acīs, paskaidroja, ka viņš esot kuģa vecākais mehāniķis Sergejs Ivanovičs. Tūlīt pēc tam viņš norādīja uz Edmundu un teica, ka viņam no rīta astoņos jābūt pie bocmaņa, bet, norādot uz mani, sekoja piezīme – strādāsi CPU. Sergejam Ivanovičam šis burtu savirknējums šķita pats par sevi saprotams, taču man nebija ne jausmas, ko tas nozīmē. Vēl viņš noteica, ka brīvais laiks mums ir līdz rītam, un pirms šķiršanās paņēma sīkākai izpētei prakses programmu un dokumentus noformēšanai. Atverot mūsu jūrnieku grāmatiņas, viņš acīmredzot bija vīlies, viņam pierasto burtu C un P salikuma vietā ieraugot Latvijas Republika. Pēc šīs sarunas devāmies iepazīties ar kuģi, sameklēt bocmani un uzzināt dīvainā saīsinājuma CPU nozīmi.

Pēc neilgas kuģa vispārējas apskates nokļuvām sporta zālē, kur divi jauni cilvēki spēlēja galda tenisu un aicināja arī mūs pievienoties. Pēc pāris zaudētām partijām sākām iepazīties, kam sekoja atklājums, kas pilnīgi satrieca manus priekšstatus par to, kādam ir jāizskatās bocmanim, jo jauns cilvēks bez alus vēderiņa, krietni zem piecdesmit gadiem teica, ka viņš esot bocmanis, viņš varot arī pa-

rādīt, kur atrodas CPU. Sekojām viņam lejup pa stāvām kāpnēm, uzzinot, ka CPU nozīmē centrālo vadības pulti. Nonācām labi apgaismotā telpā, kur dzinēju troksnis bija pastiprināts. Pie pults sēdošais cilvēks, mūs ieraugot, sāka smaidīt, tāpat arī pārējie, kas tur atradās. Pēc īsas neformālas iepazīšanās atklājās, ka no šīs vietas tiek vadīti dzinēji, balasta sūkņi un citas kuģa ierīces, par kurām bijām tikai dzirdējuši no pasniedzējiem gada laikā. Tā nu pirmā melnā kaste tika atvērta, un es sapratu, ja cītīgi strādāsim, tad gan apkalpe, gan mēs paši būsim apmierināti un prakses raksturojumā mums nebūs citu atzīmju kā tikai vieninieki.

Pa šo laiku jau bija krietni satumsis, Latvijas krastu vairs nevarēja saredzēt, un tikai tagad, kad mierīgi stāvējām un raudzījāmies pār bortu nakts atspīdumā ūdenī, sapratu, ka ir grūti šķirties no mājām, lielāko dienas daļu nedzirdēt latviešu valodu – likās, ka līdz ar tumsas iestāšanos arī sirdī ietrīcas kāda skumju stīga, kuru vajadzēs apspiest un noslāpēt... Bet uz to taču mēs gājām – jau no paša sākuma zinājām, ka jūrnieka darbs nav nekāds zemeņu lauks vai medusmaize...

A. Burka

Latvijas Republikas Jūrnieku sagatavošanas un diplomēšanas noteikumi

Izdoti saskaņā ar Ministru kabineta 1994. gada 16. augusta noteikumu Nr. 168 «Latvijas Jūrniecības noteikumi» (Jūras kodekss) 4. nodaļu

I. Noteikumos lietotie termini

1. «Jūras kuģis» – jebkurš kuģošanas līdzeklis, kas tiek izmantots kravas vai pasažieru pārvadāšanai, zvejniecībai un citai komercdarbībai uz jūras.

2. «Pasažieru kuģis» – kuģis, kas paredzēts 12 un vairāk pasažieru pārvadāšanai komercdarbības nolūkā.

3. «Naftas tankkuģis» – speciālas konstrukcijas kuģis, kas paredzēts naftas un naftas produktu pārvadāšanai šķidrā veidā.

4. «Ķīmiskais tankkuģis» – speciālas konstrukcijas kuģis vai īpaši šim nolūkam piemērots tankkuģis, ko izmanto šķidro ķīmisko vielu pārvadāšanai, kas iekļautas «Starptautiskā ķīmisko kravu kodeksa» 17. nodaļā.

5. «Gāzes tankkuģis» – speciālas konstrukcijas kuģis vai īpaši šim nolūkam piemērots tankkuģis, ko izmanto sašķidrinātas gāzes vai citu produktu pārvadāšanai, kas iekļauti «Starptautiskā gāzes kravu kodeksa» 19. nodaļā.

6. «Tilpība» – bruto tilpība (BT), kas norādīta «Starptautiskajā mērīšanas apliecībā» vai Latvijas Jūras administrācijas izdotajā «Mērīšanas apliecībā».

7. «Galvenā dzinēja jauda» – kuģa galvenā(o) dzinēja(u) efektīvā jauda kilovatos (KW), kas norādīta «Kuģa reģistrācijas apliecībā».

8. «Ģeneratoru jauda» – kuģa stacionāro elektroģeneratoru jauda kilovatos (KW), ar jebkuru mehānisku piedziņu darbināmo ģeneratoru kopējā nominālā jauda.

9. «Piekrastes kuģošana» – kuģošana Rīgas jūras līcī un Latvijas Republikas, Igaunijas, Lietuvas Republikas teritoriālās jūras un ekonomiskās zonas ūdeņos.

10. «Kapteinis» – persona, kura uz tiesiskiem pamatiem komandē kuģi.

11. «Vecākais palīgs» – stūrmanis, pēc amata nākošais aiz kapteiņa, kurš ir atbildīgs par kuģa komandēšanu kapteiņa prombūtnes laikā vai arī tad, ja kapteinis nespēj pildīt savus pienākumus.

12. «Kuģa virsnieks» – apkalpes loceklis, kurš nav kapteinis, un ir norīkots uz kuģa par tādu, atbilstoši Jūras kodeksa noteikumiem.

13. «Sardze» – kapteiņa apstiprināts apkalpes sastāvs, kurš pastāvīgi atrodas sardzes vietā un ir atbildīgs par kuģa drošu navigāciju un ekspluatāciju.

14. «Sardzes stūrmanis» – stūrmanis, kapteiņa pilnvarots pārstāvis, kurš nodrošina sardzes dienestu uz kuģa.

15. «Radio sakaru speciālists» – Starptautiskajā radiosakaru reglamentā norādīts, attiecīgi diplomēts kuģa sakaru speciālists.

16. «Vecākais mehāniķis» – vecākais pēc amata kuģa mehāniķis, kuram ir galvenā atbildība par kuģa me-

hānismu un energosistēmu darbību un apkalpošanu.

17. «Otrais mehāniķis» – kuģa mehāniķis, pēc amata nozīmības nākamais aiz vecākā mehāniķa, kurš ir atbildīgs par mehānismu un energosistēmu darbību un apkalpošanu vecākā mehāniķa prombūtnes laikā un gadījumā, ja vecākais mehāniķis nespēj pildīt savus pienākumus.

18. «Sardzes mehāniķis» – kuģa mehāniķis, vecākā mehāniķa pilnvarots pārstāvis, kurš nodrošina sardzes dienestu kuģa mašīntelpā.

19. «Elektromehāniķis» – kuģu mehāniķis – kvalificēta persona, kura ir tieši atbildīga par kuģa elektroiekārtu un elektroautomātikas iekārtu darbību.

20. «Kuģa saldēšanas iekārtu mehāniķis» – kuģa mehāniķis – kvalificēta persona, kura ir tieši atbildīga par kuģa saldēšanas iekārtu darbību.

21. «Kuģa saldēšanas iekārtu mašīnists» – kvalificēta persona – ierindas jūrnieks, kurš nodrošina kuģa saldēšanas iekārtu darbību.

22. «Ierindas jūrnieks» – apkalpes loceklis, kurš nav kapteinis un nav kuģa virsnieks.

23. «Cenzs» – jūrnieka kvalifikācijas dokumenta saņemšanai nepieciešamais kalendārais laiks (mēnešos un dienās), kurā jūrnieks ir bijis darbā vai arī praksē uz kuģiem jūrā. Cenzā ieskaita arī kuģa starpreisu remontu un atrašanos ostā, ja tas nepārsniedz 30 dienas.

24. «Mēnesis» – kalendāra mēnesis, vai 30 dienas, ja tas sastāv no atsevišķiem laika posmiem, mazākiem par kalendāra mēnesi.

25. «Diploms» – noteiktajā kārtībā izdots kuģa virsnieka kvalifikācijas dokuments, kas atbilst šo noteikumu prasībām un kvalifikācijas ziņā dod tiesības tā īpašniekam strādāt attiecīgā amatā, izpildīt pienākumus atbildības līmenī, kuri norādīti diplomā un diploma apstiprinājumā.

26. «Kvalifikācijas apliecība» – noteiktajā kārtībā izdots ierindas jūrnieka kvalifikācijas dokuments, kas atbilst šo noteikumu prasībām un kvalifikācijas ziņā dod tiesības tā īpašniekam strādāt uz kuģa viņa kompetencei atbilstošā amatā.

27. «Speciālo apmācību apliecība» – oficiāli izdots kvalifikācijas dokuments, kas atbilst šo noteikumu prasībām un apliecina, ka šīs apliecības īpašnieks sekmīgi beidzis speciālās apmācības kursus, lai pildītu noteiktus pienākumus uz kuģiem.

28. «Atestāts» – atbilstoši šo noteikumu prasībām izdots dokuments, ko pēc sekmīgas kompetences pārbaudes izdod jūrniekam un kas ir par pamatu diploma un tā apstiprinājuma vai kvalifikācijas apliecības izsniegšanai Latvijas Jūrnieku reģistrā.

29. «Pārbaudījumu (kvalifikācijas) komisija» – atbilstošas kvalifikācijas sertificētu speciālistu grupa, kuru apstiprinājis Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments, pārbaudījumu vai eksāmenu aktivitāšu veikšanai un slēdzienu (rekomendāciju) izstrādei, kas ir par pamatu atestāta izsniegšanai.

30. «GMDSS» – Globālā jūras negadījumu un drošības sakaru sistēma.

31. Konvenciālā uzraudzība – Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta funkcija, kuru, atbilstoši apstiprinātai kārtībai, veic iecelta valsts amatpersona, lai novērtētu jūrniecības mācību iestāžu un kursu pārbaudījumu (eksāmenu) aktivitāšu atbilstību noteikto standartu prasībām.

32. Mācību iestādes diploms – tādas jūrniecības mācību iestādes dokuments, kura ir ietverta Starptau-

tiskās Jūras organizācijas jūrniecības mācību iestāžu sarakstā vai Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta apstiprinātajā atzīto jūrniecības mācību iestāžu sarakstā.

II. Vispārējie noteikumi

33. Latvijas Republikas Jūrnieku sagatavošanas un diplomēšanas noteikumi (turpmāk tekstā – «Noteikumi») izstrādāti, pamatojoties uz 1978. gada «Starptautiskās konvencijas par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu» ar 1995. gada grozījumiem un šīs Konvencijas Kodeksa (turpmāk tekstā – Konvencija un Kodekss) prasībām un Latvijas Jūrniecības noteikumu (Jūras kodekss) prasībām. Norāde uz attiecīgām Konvencijas un Kodeksa prasībām šajos Noteikumos neatceļ pienākumu ievērot visas pārējās Konvencijas un Kodeksa A daļas prasības.

34. Šie noteikumi attiecas uz jūrniekiem, kuri strādā uz Latvijas kuģu reģistrā reģistrētiem jūras kuģiem. Latvijas Republikas iekšējo ūdeņu kuģu speciālistu sagatavošanas un diplomēšanas kārtību nosaka 1993. gada 19. jūlija pavēle Nr. 99 «Par iekšējo ūdeņu kuģu speciālistu diplomēšanas noteikumu apstiprināšanu».

35. Šie noteikumi nosaka prasības attiecībā uz:

35.1. jūrnieku apmācību un praksi, kvalifikācijas celšanu, speciālajiem kursiem;

35.2. jūrnieku kvalifikācijas pārbaudi;

35.3. jūrnieku kvalifikācijas dokumentiem;

35.4. jūrnieku kvalifikāciju, kas nepieciešama, lai ieņemtu attiecīgus amatus uz kuģiem;

35.5. mācību iestāžu un kursu, pasniedzēju, instruktoru un eksaminētāju atestācijām;

35.6. Konvencijā paredzētajiem kursiem;

35.7. Konvencijas un noteikumu izpildes kontroli;

35.8. jūrnieku sagatavošanas un diplomēšanas sistēmas vispārējo uzraudzību Latvijas Republikā.

36. Ārvalstu kuģu virsnieku diplomus, kvalifikācijas apliecības un speciālo kursu apliecības darbam uz Latvijas kuģiem var atzīt, pamatojoties uz starpvalstu līgumu par savstarpēju diplomu atzīšanu ārvalstī vai pamatojoties uz Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta izdotu normatīvu aktu.

37. Ārvalstu jūrniecības mācību iestāžu izglītības diplomus var atzīt, pamatojoties uz starpvalstu līgumu par savstarpēju šo diplomu atzīšanu ārvalstī un Latvijā.

38. Šajos noteikumos paredzēto diplomu un kvalifikācijas apliecību nozaudēšanas gadījumā to īpašniekam par pazaudēšanu jāziņo laikrakstā «Valdības Vēstnesis».

Jaunu kvalifikācijas dokumentu var izsniegt ne agrāk kā 1 mēnesi pēc norādītā sludinājuma publicēšanas presē.

39. Šajos noteikumos paredzēto kvalifikācijas dokumentu darbības apturēšanas un anulēšanas kārtību nosaka Latvijas Jūrniecības noteikumi (Jūras kodekss).

40. Šajos noteikumos paredzēto kvalifikācijas dokumentu, ieskaitot diplomu, apstiprinājumu izdošanu, reģistrāciju un uzskaiti veic Latvijas Jūrnieku reģistrs.

41. Par Latvijas kuģu apkalpju drošu sagatavošanu un komplektēšanu, par jūrnieku apmācību uz kuģiem, kā tas paredzēts šajos Noteikumos un Konvencijā, atbild kuģa īpašnieks.

III. Jūrniecības mācību iestādes, kursi un praktiskā apmācība

42. Visām jūrniecības mācību iestādēm un kursiem jāizstrādā, jālieto un jāuztur efektīva iekšējā kvalitātes nodrošināšanas sistēma atbilstoši Konvencijas noteikumu I/8 prasībām. Visu jūrniecības mācību iestāžu akreditācija, lai noteiktu to atbilstību Konvencijas prasībām, notiek saskaņā ar Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta (turpmāk tekstā – Jūrniecības departaments) izstrādātajiem noteikumiem.

43. Jūrniecības mācību iestāžu apmācību programmām, ieskaitot jūras praksi, attiecīgajās specialitātēs jāatbilst Konvencijas noteikumu II/1, II/3, III/1, III/4, IV, V, VI un VIII prasībām atbilstoši specialitātei. Programmas ir jāsaskaņo ar Latvijas Jūras akadēmiju, Latvijas Jūras administrāciju un jāapstiprina Jūrniecības departamentā. Šī punkta prasības attiecas tikai uz jūrniecības mācību iestāžu profesionālās apmācības plāniem un programmām, kurās ir iekļautas Konvencijas prasības.

44. Matrožu un motoristu profesionālās apmācības kursu programmām jāatbilst Konvecijas noteikumu II/4, III/4 prasībām atbilstoši specialitātei. Jūrnieku visu veidu profesionālās apmācības kursu un 45. punktā noteikto speciālo apmācību kursu programmas jāizstrādā šo kursu speciālistiem, tās jāsaskaņo ar Latvijas Jūras akadēmiju, Latvijas Jūras administrāciju un jāapstiprina Jūrniecības departamentā.

45. Speciālo apmācību kursu programmām kuģu virsniekiem un ierindas jūrniekiem jāatbilst sekojošām Konvencijas prasībām:

45.1. kvalifikācijas celšanas kursi	I/11	A-I/11
45.2. ievadkursi drošībā	VI/1	A-VI/1.1
45.3. pamatkursi drošībā:		
45.3.1. dzīvības saglabāšana uz jūras	VI/1	A-VI/2.1.1
45.3.2. ugunsdrošība	VI/1	A-VI/2.1.2
45.3.3. pirmā medicīniskā palīdzība	VI/1	A-VI/2.1.3
45.3.4. personīgā drošība un sociālā atbildība	VI/I	A-VI/1.4
45.4. radiolokācijas kursi	A-II/1	A-II/2 A-II/3
45.5. GMDSS kursi	IV/2	A-IV/2
45.6. glābšanas līdzekļu vadības kursi	VI/2.1	A-VI/2.1; 2.2; 2.3; 2.4
45.7. ātrgaitas glābšanas laivu vadības kursi	VI/2.2	A-VI/2.5; 2.6; 2.7; 2.8
45.8. ugunsdzēšanas vadības kursi	VI/3	A-VI/3
45.9. medicīniskās palīdzības kursi	VI/4.1	A-VI/4.1; 4.2; 4.3
45.10. medicīnas aprūpes kursi	VI/4.2	A-VI/4.4; 4.5; 4.6
45.11. tankkuģu pamatkursi	V/1.1	A-V/1.1 līdz 1.7
45.12. tankkuģu kursi atbildīgajiem par kravu operācijām:	V/1.2	
45.12.1. naftas tankkuģiem	A-V/1.8 līdz 1.14	
35.12.2. ķīmiskajiem tankkuģiem	A-V/1.15 līdz 1.21	
45.12.3. gāzes tankkuģiem	A-V/1.22 līdz 1.3	
45.13. ro–ro pasažieru kuģu kursi	V/2	A-V/2

46. 45. punktā norādītie speciālie apmācību kursi ir jāapmeklē, ievērojot sekojošus noteikumus:

46.1. Visiem jūrniekiem pirms ierašanās uz kuģa jābūt apmācītiem 45.3. punktā norādītajos pamatkursos drošībā, kur iekļauta apmācība par dzīvības saglabāšanu uz jūras, ugunsdrošībā, pirmā medicīniskā palīdzībā, personīgā drošībā un sociālajā atbildībā atbilstoši Konvencijas VI/1 un Kodeksa A-V/1.2 noteikumiem;

46.2. Visu kuģu kapteiņa palīgiem, kuģa mehāniķiem, bocmanim un sardzes matrožiem, kas ir atbildīgi par kuģa glābšanas laivu, plostu un citu glābšanas līdzekļu izmantošanu, ir sekmīgi jābeidz 45.6. punktā minētie glābšanas līdzekļu vadības kursi atbilstoši Konvencijas VI/2.1 un Kodeksa VI/2.1 noteikumiem;

46.3. Pasažieru kuģu kapteiņa palīgiem, mehāniķiem, bocmaņiem un sardzes matrožiem papildus 45.6. un 47.2. punktā minētajiem glābšanas līdzekļu vadības kursiem ir sekmīgi jābeidz 45.7. punktā minētie speciālie ātrgaitas glābšanas laivu vadības kursi atbilstoši Konvencijas VI/2 un Kodeksa VI/2.2 noteikumiem;

46.4. Visu kuģu kapteiņiem, vecākajiem mehāniķiem, kapteiņu vecākajiem palīgiem un otrajiem mehāniķiem, kas ir atbildīgi par ugunsdzēšanas operāciju kontroli, jābūt praktiskai pieredzei attiecībā uz ugunsdzēsības operāciju organizāciju un ir sekmīgi jābeidz 45.8. punktā minētie speciālie ugunsdzēšanas vadības kursi atbilstoši Konvencijas VI/3 un Kodeksa A-VI/3 noteikumiem.

46.5. Tankkuģu virsniekiem un ierindas jūrniekiem, kuri veic pienākumus, saistītus ar tankkuģu kravas operācijām, jābūt attiecīgajam kvalifikācijas dokumentam un ir sekmīgi jābeidz 45.11. punktā minētie tankkuģu pamatkursi atbilstoši Konvencijas V/1 un Kodeksa A-V/1 noteikumiem.

Minēto apmācību kursus var aizvietot ar 3 mēnešus ilgu praktisko darbu uz attiecīgā tipa tankkuģiem (naftas, ķīmiskajiem vai gāzes), ja šis darbs ir saistīts ar tankkuģa kravas operācijām.

Praktiskās darba pieredzes laiks var būt samazināts līdz 1 mēnesim, ja pieredze iegūta darbā uz tankkuģa (naftas, ķīmiskā vai gāzes) ar kravnesību ne mazāku par 3600 BT un speciālista pildāmo pienākumu apjoms, kas saistīts ar kravas operācijām šajā laika posmā, ļauj iegūt nepieciešamās zināšanas un pieredzi.

46.6. Tankkuģu kapteiņiem, vecākajiem mehāniķiem, otrajiem mehāniķiem, visiem kapteiņu palīgiem, sūkņu mašīnistiem (donkermaņiem) un citiem apkalpes locekļiem, kas ir tieši atbildīgi par tankkuģu kravas operācijām, ir jābūt vismaz 3 mēnešus ilgai praktiskā darba pieredzei, pildot atbilstošus pienākumus uz attiecīgā tipa tankkuģiem (naftas, ķīmiskajiem vai gāzes) un papildus sekmīgi jābeidz 45.12. punktā minētie speciālie tankkuģu kursi atbildīgajiem par kravas operācijām atbilstoši Konvencijas V/1 un Kodeksa A-V/1 noteikumiem.

46.7. Starptautiskos reisos nodarbināto ro–ro pasažieru kuģu kapteiņiem, virsniekiem un citiem kuģa apkalpes locekļiem ir sekmīgi jābeidz 45.13. punktā minētie ro–ro pasažieru kuģu kursi atbilstoši Konvencijas V/2 un Kodeksa A-V/2 noteikumiem. Minētie kursi jāapmeklē ne retāk kā reizi 5 gados.

46.8. Visu kuģu kapteiņu palīgiem un mehāniķiem un citiem apkalpes locekļiem, kas uz kuģa ir atbildīgi par pirmās medicīniskās palīdzības sniegš-

šanu, ir sekmīgi jābeidz 45.9. punktā minētie pirmās medicīniskās palīdzības kursi atbilstoši Konvencijas VI/4.1 un Kodeksa VI/4.1, VI/4.2 un VI/4.3 noteikumiem.

46.9. Visu kuģu kapteiņiem, kapteiņu vecākajiem palīgiem un citiem apkalpes locekļiem, kas ir tieši atbildīgi par apkalpes medicīnisko aprūpi, ir sekmīgi jābeidz 45.10. punktā minētie medicīniskās aprūpes kursi atbilstoši Konvencijas VI/4.2 un Kodeksa VI/4.4; 4.5; 4.6 noteikumiem.

46.10. Pirms punktos 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81 un 82 paredzēto diplomu un to apstiprinājumu izdošanas, bet ne agrāk kā trīs gadus iepriekš, pretendentiem uz šiem diplomiem vai to apstiprinājumiem ir sekmīgi jābeidz 45.4. punktā minētie radiolokācijas kursi atbilstoši Konvencijas Kodeksa A-II/1, A-II/2 un A-II/3 noteikumiem.

46.11. Pirms punktos 80, 81, 82, 89, 90, 91, 94 un 100 paredzēto diplomu un to apstiprinājumu izdošanas, bet ne agrāk kā trīs gadus iepriekš, pretendentiem uz šiem diplomiem un to apstiprinājumiem ir sekmīgi jābeidz 45.1. punktā minētie kvalifikācijas celšanas kursi atbilstoši Konvencijas I/11 un Kodeksa A-I/11 noteikumiem.

46.12. Uz visiem kravas kuģiem, kas lielāki par 300 BT, un uz visiem zvejas kuģiem, kas garāki par 45 metriem un kas kuģo GMDSS rajonos A1, A2, A3 un A4 un ir aprīkoti ar GMDSS aparatūru, vismaz 2 kuģa virsniekiem ir sekmīgi jābeidz 45.5. punktā minētie GMDSS kursi un ir jāiegūst 98. punktā norādītais GMDSS vispārējā operatora diploms. Uz šajā punktā noteiktajiem kuģiem, kas kuģo tikai GMDSS rajonā A1, jāiegūst 97. punktā norādītais GMDSS operatora ar ierobežotām funkcijām diploms.

47. Jūrniecības mācību iestāžu un kursu pasniedzējiem, kuri veic jūrnieku speciālo apmācību un zināšanu pārbaudi atbilstoši Konvencijas prasībām, ir jābūt sertificētiem kā apmācības instruktoriem un vērtētājiem atbilstoši Konvencijas Kodeksa noteikumu A-I/6.3, A-I/6.7 prasībām. Šīs sertifikācijas kārtību nosaka Jūrniecības departaments.

48. Speciālās apmācības kursos izmantojamo trenažieru tehnikas un aprīkojuma atestāciju veic Latvijas Jūras administrācija, ievērojot Konvencijas I/12 un Kodeksa B-I/12 un Latvijas tiesību aktu prasības.

Jūrniecības departaments veic visu šajā nodaļā noteikto kursu darbības akreditāciju un atbilstības sertifikātu izsniegšanu.

49. Ieskaites par praktiskām apmācībām uz kuģiem reģistrē «Prakses grāmatā». Šīm ieskaitēm jābūt nokārtotām pirms kompetences (kvalifikācijas) novērtēšanas.

IV. Kompetences novērtēšana

50. Jūrniecības departaments veic visu jūrniecības mācību iestāžu un kursu pastāvīgu kontroli un to darbības novērtēšanu, ieviešot savā darbībā attiecīgo kvalitātes nodrošinājuma sistēmu.

51. Visas pārbaudījumu (eksāmenu) komisijas apstiprina Jūrniecības departaments.

52. Jebkura pārbaudījumu (eksāmenu) aktivitāte bez Jūrniecības departamenta apstiprinājuma un valsts amatpersonu konvencionālās uzraudzības ir atzīstama par nenotikušu.

54. Pārbaudījumu (eksāmenu) atbilstību konvencionālajām prasībām valsts amatpersona apliecina ar savu parakstu 29. punktā minētajā atestātā.

54. Ja Latvijas jūrniecības mācību iestādes izglītības diploms (cita veida

apliecība) kalpo kā pilns vai daļējs pamatojums citu kvalifikācijas dokumentu izsniegšanai atbilstoši Diplomēšanas konvencijas Kodeksa sadaļas A-I/6 (7) prasībām, tiem ir jābūt apstiprinātiem Jūrniecības departamentā un mācību iestādes nobeiguma pārbaudījumi jāveic atbilstoši šo noteikumu prasībām.

55. Beidzot ierindas jūrnieku profesionālo apmācību atbilstoši šo noteikumu 44. punktam vai beidzot speciālos apmācību kursus atbilstoši 45. punktam, par apmācības (kursu) beigšanu, mācību iestādes (kursu) vadība izdara attiecīgu ierakstu Jūrnieka grāmatiņā, apstiprinot šo ierakstu ar savu zīmogu (spiedogu).

56. Pārbaudījumu (eksāmenu) komisijās ne mazāk kā pusei no to sastāva jābūt atbilstošas kvalifikācijas diplomētiem kuģu speciālistiem, kas ir izgājuši vērtētāju apmācības kursus un ieguvuši atbilstošu sertifikātu.

57. Ierindas jūrnieku kvalifikācijas pārbaudes, ja šo jūrnieku apmācība veikta uz kuģa jūrā, kā tas paredzēts noteikumu 47.5. punktā un sadaļā IX, veic pārbaudījumu komisijas, kas izveidotas pie Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu kapteiņu dienestiem. Pārbaudījumu komisijai jāiesniedz kuģa pārbaudījumu komisijas protokols, ko parakstījis kapteinis un ne mazāk kā divi kuģa speciālisti atbilstoši specialitātei.

58. Personām, kas uz kuģa veic apmācību un kvalifikācijas pārbaudījumus, ir jābūt sertificētām kā apmācības instruktoriem un vērtētājiem (eksaminētājiem). Šo personu apmācību veic kuģošanas uzņēmums (kuģu apkalpju komplektēšanas kompānija).

59. Pēc pārbaudījumu (eksāmenu) sekmīgas nokārtošanas komisija pretendentam izsniedz atestātu, kas ir par pamatu diploma, tā apstiprinājuma vai kvalifikācijas apliecības izsniegšanai.

60. Ja pārbaudījumu komisijas vērtējums ir negatīvs, tad pretendentiem ir tiesības uz atkārtotu kvalifikācijas pārbaudi ne agrāk kā pēc viena mēneša no pārbaudījumu rezultātu paziņošanas pretendentam.

61. Jūrniecības mācību iestādēm ir jāiesniedz Jūrniecības departamentā apstiprināšanai nobeiguma pārbaudījumu komisiju saraksti mēnesi pirms valsts pārbaudījumu sākuma.

62. Pārbaudījumu (eksāmenu) komisijas darbu apmaksā mācību iestāde vai kursi, kas iesniedz eksāmenu komisijai sarakstus apstiprināšanai Jūrniecības departamentā. Fiziskas personas individuālas eksaminācijas gadījumos pārbaudījumu aktivitātes Jūrniecības departamenta apstiprinātajās komisijās apmaksā eksaminējamā persona. Ar pārbaudījumu aktivitātēm saistīto pakalpojumu samaksas apmērus un kārtību nosaka Jūrniecības departaments atbilstoši Ministru kabineta 1994. gada 16. augusta Jūrniecības noteikumu Nr. 168 (Jūras kodekss) 70. panta 2. daļas prasībām.

V. Kvalifikācijas dokumentu izsniegšana

63. Jūrnieku kvalifikācijas dokumentus izsniedz Latvijas Jūrnieku reģistrs personām atbilstoši šo noteikumu IV, V, VI, VII, VIII un IX sadaļu prasībām attiecībā uz izglītību, apmācību, veselību, cenzu, kompetences novērtēšanu, diplomiem, ieņemamo amatu uz kuģiem un citām Konvencijas, tās Kodeksa, Jūras kodeksa un

šo noteikumu prasībām.

64. Visiem kuģu virsnieka diplomiem jābūt noteiktā formā, un tos izdod personām, kuras sasniegušas 18 gadu vecumu. Ierindas jūrnieku kvalifikācijas apliecībām jābūt noteiktā formā, un tās izdod personām, kuras sasniegušas 16 gadu vecumu.

65. Kvalifikācijas dokumenta saņemšanai noteikto cenzu uz kuģiem apliecina «Apliecība par darbu uz kuģa», ko izdod kuģa kapteinis, bet par darbu kuģu remonta uzņēmumā – «Apliecība par darbu kuģu remonta uzņēmumā», ko izdod kuģu remonta uzņēmums, vai arī «Izziņa par praksi», ko jūrniecības mācību iestāžu audzēkņiem un studentiem izsniedz mācību iestādes vadība.

66. Lai pārliecinātos par cenzu, vienlaicīgi ar 65. punktā norādītajiem cenzu apliecinošiem dokumentiem Latvijas Jūrnieku reģistrs pieprasa uzrādīt attiecīgo ierakstu «Jūrnieka grāmatiņā» vai darba devēja apstiprinājumu.

67. Personām, kuras ir bijušas aktīvajā karadienestā Latvijas Jūras spēkos, pēc dienesta beigām cenzā var ieskaitīt 50% no kopējā dienesta laika uz Latvijas Jūras spēku kuģiem, ko apstiprina kuģa komandieris un karaspēka daļas priekšnieks.

68. Mācību iestāžu mehānikas fakultātes studentiem cenzu kuģu remonta praksē var dubultot, ja prakse ir veikta prakses vadītāja uzraudzībā. Puse no paredzētā remonta stāža var būt mācību iestādes darbnīcās.

69. Vienlaicīgi ar diplomiem, kas paredzēti šo noteikumu VI, VII un IX sadaļā, izņemot punktos 92, 96, 97 un 98 norādītos atbilstoši Konvencijas Kodeksa A-I/2 noteikumu prasībām, tiek izdoti attiecīgo diplomu apstiprinājumi. Apstiprinājuma derīguma termiņš ir 5 gadi.

70. Pirms 69. punktā noteiktā apstiprinājuma saņemšanas katram kuģa virsniekam jānodrošina kompetences pierādījums, kā tas noteikts Konvencijas noteikumos I/11, kā arī jāiziet veselības pārbaude Veselības departamenta licencētā un Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta noteiktā kārtībā atzītā medicīnas iestādē, lai noteiktu viņa veselības atbilstību darbam jūrā noteiktā amatā, sevišķi attiecībā uz redzi un dzirdi, ievērojot Konvencijas noteikumu I/9 un Jūrniecības departamenta noteiktās prasības. Visiem jūrniekiem jāiziet šī veselības pārbaude ne retāk kā vienu reizi divos gados.

71. Visām ierindas jūrnieku kvalifikācijas apliecībām, kā arī radiotelefonista apliecībai, kas noteiktas šo noteikumu 96. punktā un IX sadaļā, jābūt noteiktā formā.

72. Pēc speciālo apmācību kursu beigšanas kursu vadība Latvijas Jūrnieku reģistrā iesniedz noteiktas formas aizpildītas un parakstītas kursu apliecības. Latvijas Jūrnieku reģistrs apstiprina kursu apliecības ar savu parakstu un zīmogu, kā arī veic šo dokumentu uzskaiti.

73. Diplomu un to apstiprinājumu, visu kvalifikācijas dokumentu un kursu apliecību izdošanu, reģistrāciju, apmaiņu, uzglabāšanu pēc lēmuma par aizturēšanu vai anulēšanu, pazaudēšanas vai bojāšanas reģistrāciju veic Latvijas Jūrnieku reģistrs saskaņā ar Konvencijas noteikumu I/9 prasībām. Informācija attiecībā uz minētajiem dokumentiem ir atklāta Latvijas un ārvalstu oficiālajām iestādēm un kuģu īpašniekiem, lai pārbaudītu šo dokumentu derīgumu un autentiskumu.

VI. Kapteiņu un stūrmaņu diplomi

74. Diploms: Kapteinis uz kuģiem līdz 20 BT.

74.1. Izglītība: kapteiņu kursi uz kuģiem līdz 20 BT. Pretendentam ar darba stāžu jūrā vairāk nekā 24 mēneši atļauts kārtot eksterna eksāmenu.

74.2. Iesniedzamie dokumenti: kursu beigšanas dokuments un atestāts.

74.3. Cenzs: 12 mēneši uz kuģiem jūrā par matrozi klāja komandas sastāvā.

74.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātajai programmai.

74.5. Ieņemamais amats: kapteinis uz kuģiem līdz 20 BT piekrastes kuģošanā.

75. Diploms: Kapteinis uz kuģiem līdz 200 BT.

75.1. Izglītība: kapteiņu kursi uz kuģiem līdz 200 BT. Mācību ilgums ne mazāk kā 6 mēneši. Pretendentam ar darba stāžu jūrā vairāk nekā 36 mēneši atļauts kārtot eksterna eksāmenus atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai apmācības programmai.

75.2.Iesniedzamie dokumenti: kursu beigšanas dokuments un atestāts.

75.3. Cenzs: 10 mēneši par matrozi vai praktikantu klāja komandas sastāvā un 2 mēneši par stūrmaņa mācekli sardzes dienestā stūrmaņa vai kapteiņa uzraudzībā uz kuģiem, lielākiem par 20 BT.

75.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai programmai.

75.5. Ieņemamais amats: kapteinis uz kuģa līdz 200 BT kuģošanai piekrastes kuģošanā;

— sardzes stūrmanis uz kuģa līdz 500 BT bez braukšanas rajona ierobežojumiem.

76. Diploms: Sardzes stūrmanis uz kuģiem līdz 500 BT.

76.1. Izglītība: jūrniecības izglītība kuģu vadīšanas specialitātē.

76.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments un atestāts.

76.3. Cenzs: 6 mēneši par matrozi vai praktikantu klāja komandas sastāvā un 6 mēneši par stūrmaņa mācekli sardzes dienestā stūrmaņa vai kapteiņa uzraudzībā uz kuģiem, lielākiem par 200 BT.

76.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa nodaļā A-II/3 noteiktajām prasībām.

76.5. Ieņemamais amats: sardzes stūrmanis uz kuģa līdz 500 BT piekrastes kuģošanā;

— kapteinis uz kuģa līdz 200 BT piekrastes kuģošanā.

77. Diploms: Kapteinis uz kuģiem līdz 500 BT.

77.1. Izglītība: jūrniecības izglītība kuģu vadīšanas specialitātē.

77.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments, sardzes stūrmaņa diploms uz kuģiem, lielākiem par 200 BT, un atestāts.

77.3. Cenzs: 6 mēneši par sardzes stūrmani un 6 mēneši par kapteiņa vecāko palīgu uz kuģiem, lielākiem par 200 BT.

77.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa nodaļā A-II/3 noteiktajām prasībām.

77.5. Ieņemamais amats: kapteinis uz kuģa līdz 500 BT piekrastes kuģošanā;

— stūrmanis uz kuģa līdz 500 BT bez braukšanas rajona ierobežojumiem.

78. Diploms: Sardzes stūrmanis uz kuģiem, lielākiem par 500 BT.

78.1. Izglītība: jūrniecības izglītība kuģu vadīšanas specialitātē.

78.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas diploms un atestāts.

78.3. Cenzs: 6 mēneši par praktikantu vai matrozi klāja komandā un 6 mēneši par sardzes stūrmaņa mācekli sardzes dienestā stūrmaņa vai kapteiņa uzraudzībā uz kuģiem, lielākiem par 500 BT.

78.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa nodaļā A-II/1 noteiktajām prasībām.

78.5. Ieņemamais amats: sardzes stūrmanis bez kuģa tonnāžas un braukšanas rajona ierobežojuma;

— kapteinis uz kuģa līdz 500 BT piekrastes kuģošanā.

79. Diploms: Kapteiņa vecākais palīgs uz kuģiem līdz 3000 BT.

79.1. Izglītība: jūrniecības izglītība kuģu vadīšanas specialitātē.

79.2. Iesniedzamie dokumenti: jūrniecības mācību iestādes beigšanas dokuments vai sardzes stūrmaņa diploms un atestāts.

79.3. Cenzs: 6 mēneši par praktikantu vai matrozi klāja komandā un 6 mēneši par sardzes stūrmaņa mācekli sardzes dienestā stūrmaņa vai kapteiņa uzraudzībā uz kuģiem, lielākiem par 500 BT, ja pretendentam ir augstākā jūrniecības izglītība kuģu vadīšanas specialitātē, vai 12 mēneši par sardzes stūrmani uz kuģiem, lielākiem par 500 BT.

79.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa nodaļā A-II/2 noteiktajām prasībām.

79.5. Ieņemamais amats: kapteiņa vecākais palīgs uz kuģa līdz 3000 BT bez braukšanas rajona ierobežojuma;

— kapteinis uz kuģa līdz 500 BT bez braukšanas rajona ierobežojuma.

80. Diploms: Kapteinis uz kuģiem līdz 3000 BT.

80.1. Izglītība: jūrniecības izglītība kuģu vadīšanas specialitātē.

80.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments, sardzes stūrmaņa diploms vai kapteiņa vecākā palīga diploms uz kuģiem, lielākiem par 500 BT, un atestāts.

80.3. Cenzs: 36 mēneši par sardzes stūrmani uz kuģiem, lielākiem par 500 BT, vai 24 mēneši par sardzes stūrmani uz kuģiem jūrā, no kuriem vismaz 12 mēneši par kapteiņa vecāko palīgu uz kuģiem, lielākiem par 500 BT.

80.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa nodaļā A-II/2 noteiktajām prasībām.

80.5. Ieņemamais amats: kapteinis uz kuģa līdz 3000 BT bez braukšanas rajona ierobežojuma;

— sardzes stūrmanis uz visiem kuģiem bez braukšanas rajona ierobežojuma.

81. Diploms: Kapteiņa vecākais palīgs uz kuģiem, lielākiem par 3000 BT – «Tālbraucējs stūrmanis».

81.1. Izglītība: jūrniecības izglītība kuģu vadīšanas specialitātē.

81.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments, sardzes stūrmaņa diploms uz kuģiem, lielākiem par 500 BT, un atestāts.

81.3. Cenzs: 12 mēneši par sardzes stūrmani uz kuģiem, lielākiem par 500 BT.

81.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas kodeksa nodaļā A-II/2 noteiktajām prasībām.

81.5. Ieņemamais amats: kapteiņa vecākais palīgs uz jebkuras tonnāžas kuģa bez braukšanas rajona ierobežojuma;

— kapteinis uz kuģa līdz 500 BT.

82. Diploms: Kapteinis uz kuģiem lielākiem par 3000 BT – «Tālbraucējs kapteinis».

82.1. Izglītība: jūrniecības augstskolas izglītība kuģu vadīšanas spe-

cialitātē.

82.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments, sardzes stūrmaņa diploms vai kapteiņa vecākā palīga diploms uz kuģiem, lielākiem par 500 BT, un atestāts.

82.3. Cenzs: 36 mēneši par sardzes sūrmani uz kuģiem, lielākiem par 500 BT, vai 24 mēneši par sardzes stūrmani uz kuģiem jūrā, no kuriem vismaz 12 mēneši par kapteiņa vecāko palīgu uz kuģiem, lielākiem par 500 BT.

82.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa nodaļā A-II/2 noteiktajām prasībām.

82.5. Ieņemamais amats: kapteinis bez kuģa tonnāžas un braukšanas rajona ierobežojuma.

VII. Kuģu mehāniķu diplomi

83. Diploms: Mehāniķa palīgs.

83.1. Izglītība: kursi vai jūrniecības izglītība kuģu mehānikas specialitātē.

83.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas diploms un atestāts.

83.3. Cenzs: 12 mēneši mašīnas apkalpē uz kuģiem jūrā par motoristu ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 55 KW.

83.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai programmai un Konvencijas noteikumu III/4 un Kodeksa A-III/4 prasībām.

83.5. Ieņemamais amats: mehāniķis uz kuģa ar galvenā dzinēja jaudu līdz 300 KW;

— motorists uz jebkura kuģa bez galvenā dzinēja jaudas ierobežojuma.

84. Diploms: Mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 300 KW.

84.1. Izglītība: kuģu mehāniķu kursi kuģiem ar stacionārā galvenā dzinēja jaudu līdz 300 KW vai jūrniecības izglītība kuģu mehānikas specialitātē.

84.2. Iesniedzamie dokumenti: kursu beigšanas apliecība un atestāts.

84.3. Cenzs: 12 mēneši mašīnas apkalpes sastāvā uz kuģiem ar stacionārā galvenā dzinēja jaudu lielāku par 55 KW.

84.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai programmai un Konvencijas noteikumu III/4 un Kodeksa A-III/4 prasībām.

84.5. Ieņemamais amats: mehāniķis uz kuģa ar stacionārā galvenā dzinēja jaudu līdz 300 KW.

85. Diploms: Sardzes mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 750 KW.

85.1. Izglītība: jūrniecības izglītība kuģu mehānikas specialitātē.

85.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments un atestāts.

85.3. Cenzs: 4 mēnešu darba stāžs metālapstrādes darbnīcās un pie kuģu remonta, 2 mēneši par motoristu – praktikantu uz kuģa jūrā ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 300 KW un 4 mēneši par mehāniķa mācekli mehāniķa uzraudzībā uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 300 KW.

85.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa nodaļā A-III/1 noteiktajām prasībām.

85.5. Ieņemamais amats: sardzes mehāniķis uz kuģa ar stacionārā galvenā dzinēja jaudu līdz 750 KW;

— vecākais mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 300 KW.

86. Diploms: Vecākais mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 750 KW.

86.1. Izglītība: jūrniecības izglītība kuģu mehānikas specialitātē.

86.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments un sardzes mehāniķa diploms uz ku-

ģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 750 KW un atestāts.

86.3. Cenzs: 18 mēneši par mehāniķi uz kuģa ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 300 KW.

86.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa nodaļā A-III/3 noteiktajām prasībām.

86.5. Ieņemamais amats: vecākais mehāniķis uz kuģa ar stacionārā galvenā dzinēja jaudu līdz 750 KW;

— sardzes mehāniķis uz kuģiem bez galvenā dzinēja jaudas ierobežojuma.

87. Diploms: Sardzes mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 750 KW.

87.1. Izglītība: jūrniecības izglītība kuģu mehānikas specialitātē.

87.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments un atestāts.

87.3. Cenzs: 4 mēnešu darba stāžs metālapstrādes darbnīcās un pie kuģu remonta, 2 mēneši par motoristu – praktikantu mašīnas apkalpes sastāvā uz kuģa ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 750 KW un 6 mēneši par mehāniķa mācekli vai motoristu mehāniķa uzraudzībā uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 750 KW.

87.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa nodaļā A-III/I noteiktajām prasībām.

87.5. Ieņemamais amats: sardzes mehāniķis uz visu kategoriju kuģiem bez galvenā dzinēja jaudas ierobežojuma.

88. Diploms: Otrais mehāniķis uz kuģa ar galvenā dzinēja jaudu līdz 3000 KW.

88.1. Izglītība: jūrniecības izglītība kuģu mehānikas specialitātē.

88.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments, sardzes mehāniķa diploms uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 750 KW un atestāts.

88.3. Cenzs: 12 mēneši par sardzes mehāniķi uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 750 KW.

88.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa nodaļā A-III/3 noteiktajām prasībām.

88.5. Ieņemamais amats: otrais mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 3000 KW;

— vecākais mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 750 KW.

89. Diploms: Vecākais mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 3000 KW.

89.1. Izglītība: jūrniecības izglītība kuģu mehānikas specialitātē.

89.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments, otrā mehāniķa diploms uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 3000 KW un atestāts.

89.3. Cenzs: 24 mēneši par sardzes mehāniķi uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 750 KW, no tiem 12 mēneši par otro mehāniķi uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 750 KW.

89.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa nodaļā A-III/2 noteiktajām prasībām.

89.5. Ieņemamais amats: vecākais mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 3000 KW.

90. Diploms: Otrais mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 3000 KW.

90.1. Izglītība: jūrniecības izglītība kuģu mehānikas specialitātē.

90.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments un atestāts;

— sardzes mehāniķa diploms uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu lielā-

ku par 750 KW;

— otrā mehāniķa diploms uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 3000 KW;

— vecākā mehāniķa diploms uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 3000 KW.

90.3. Cenzs: 12 mēneši par sardzes mehāniķi uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 750 KW.

90.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa nodaļā A-III/2 noteiktajām prasībām.

90.5. Ieņemamais amats: otrais mehāniķis uz jebkura kuģa bez dzinēja jaudas ierobežojuma.

91. Diploms: Vecākais mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 3000 KW – «Pirmās klases mehāniķis».

91.1. Izglītība: jūrniecības augstskolas izglītība kuģu mehānikas specialitātē.

91.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments, otrās klases mehāniķa diploms uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 3000 KW un atestāts.

91.3. Cenzs: 36 mēneši par sardzes mehāniķi uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 750 KW, no kuriem 12 mēneši par otro mehāniķi uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 750 KW.

91.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa nodaļā A-III/2 noteiktajām prasībām.

91.5. Ieņemamais amats: vecākais mehāniķis uz jebkura kuģa bez dzinēja jaudas ierobežojumiem.

92. Diploms: Saldēšanas iekārtu mehāniķis;

92.1. Izglītība: vidējā vai augstākā izglītība saldēšanas iekārtu specialitātē.

92.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments un atestāts.

92.3. Cenzs: 18 mēneši par saldēšanas iekārtu mašīnistu vai 12 mēneši par saldēšanas iekārtu mašīnistu, ja pretendentam ir profesionālā augstākā izglītība saldēšanas iekārtu specialitātē, vai 12 mēneši par saldēšanas iekārtu mehāniķa mācekli, ja pretendentam ir vidējā speciālā izglītība saldēšanas iekārtu specialitātē, vai 9 mēneši par saldēšanas iekārtu mehāniķa mācekli, ja pretendentam ir profesionālā augstākā izglītība saldēšanas iekārtu specialitātē.

92.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai programmai.

92.5. Ieņemamais amats: saldēšanas iekārtu mehāniķis.

93. Diploms: Kuģu trešās klases elektromehāniķis.

93.1. Izglītība: vidējā jūrniecības izglītība kuģu elektroautomātikas specialitātē.

93.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments un atestāts.

93.3. Cenzs: 6 mēneši par elektriķi vai elektromehāniķa mācekli uz kuģiem ar ģeneratora jaudu lielāku par 500 KW.

93.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai programmai.

93.5. Ieņemamais amats: elektromehāniķis uz kuģa ar ģeneratora jaudu līdz 2000 KW.

94. Diploms: Kuģu otrās klases elektromehāniķis.

94.1. Izglītība: augstākā jūrniecības izglītība kuģu elektroautomātikas specialitātē.

94.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments un atestāts.

94.3. Cenzs: 12 mēneši par elektriķi vai elektromehāniķa mācekli uz kuģiem ar ģeneratoru jaudu lielāku par 500 KW, no tiem ne mazāk kā 4 mēneši uz kuģa ar ģeneratoru jaudu lielāku par 2000 KW.

94.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai programmai.

94.5. Ieņemamais amats: elektromehāniķis uz kuģa ar ģeneratoru jaudu līdz 5000 KW.

95. Diploms: Kuģu pirmās klases elektromehāniķis.

95.1. Izglītība: augstākā jūrniecības izglītība kuģu elektroautomātikas specialitāte.

95.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments, kuģu elektromehāniķa diploms un atestāts.

95.3. Cenzs: 30 mēneši par elektromehāniķi uz kuģiem ar ģeneratoru jaudu lielāku par 2000 KW, no tiem 24 mēneši par otro elektromehāniķi uz kuģa ar ģeneratoru jaudu lielāku par 2000 KW.

95.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai programmai.

95.5. Ieņemamais amats: elektromehāniķis uz jebkura kuģa bez ģeneratora jaudas ierobežojuma.

VIII. Kuģu radiosakaru speciālistu diplomi

96. Kvalifikācijas apliecība: Operators – radiotelefonists.

96.1. Apmācība: kuģu radiotelefonistu kursi atbilstoši Konvencijas IV nodaļas prasībām un ITU Radiosakaru noteikumu prasībām.

96.2. Iesniedzamie dokumenti: kuģa virsnieka kvalifikācijas dokuments un atestāts.

96.3.: Cenzs: nav reglamentēts.

96.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai programmai.

96.5. Izpildāmā funkcija: radiotelefonists uz kuģiem bez ierobežojuma.

97. Diploms: GMDSS operators ar ierobežotām funkcijām.

97.1. Apmācība: GMDSS kursi.

97.2. Iesniedzamie dokumenti: kuģa virsnieka kvalifikācijas dokuments un atestāts.

97.3. Cenzs: 6 mēneši darba stāžs uz kuģiem, pildot radiotelefonista funkcijas.

97.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši prasībām, kādas ir noteiktas Konvencijas IV nodaļā un IMO A-703 Rezolūcijā par GMDSS radiospeciālistu sagatavošanu.

97.5. Izpildāmā funkcija: GMDSS operators uz visu tipu kuģiem GMDSS A-1 rajonā.

98. Diploms: Vispārējais GMDSS operators.

98.1. Apmācība: profesionālā jūrniecības izglītība un GMDSS kursi.

98.2. Iesniedzamie dokumenti: kuģa virsnieka kvalifikācijas dokuments un atestāts.

98.3. Cenzs: 6 mēneši darba stāžs uz kuģiem, pildot radiotelefonista funkcijas.

98.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši prasībām, kādas ir noteiktas Konvencijas IV nodaļā un IMO A-703 Rezolūcijā par GMDSS radiospeciālistu sagatavošanu.

98.5. Izpildāmā funkcija: GMDSS operators uz jebkura kuģa visos GMDSS rajonos.

99. Diploms: Otrās klases radioelektroniķis.

99.1. Izglītība: vidējā vai augstākā jūrniecības izglītība radiotehnikas specialitātē.

99.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments, GMDSS diploms un atestāts.

99.3. Cenzs: 6 mēneši par radioelektroniķa dublieri vai radiooperatoru.

99.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši prasībām, kādas ir noteiktas Konvencijas IV nodaļā un IMO A-703 Rezolūcijā par GMDSS radiospeciālistu sagatavošanu.

99.5. Ieņemamais amats: GMDSS otrās klases radioelektroniķis uz jebkura kuģa visos GMDSS rajonos.

100. Diploms: Pirmās klases radioelektroniķis.

100.1. Izglītība: vidējā vai augstākā jūrniecības izglītība radiotehnikas specialitātē, GMDSS kursi.

100.2. Iesniedzamie dokumenti: mācību iestādes beigšanas dokuments, otrās klases radioelektroniķa diploms, GMDSS diploms un atestāts.

100.3. Cenzs: 6 mēneši par GMDSS otrās klases radioelektroniķi uz kuģiem.

100.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši prasībām, kādas ir noteiktas Konvencijas IV nodaļā un IMO A-703 Rezolūcijā par GMDSS radiospeciālistu sagatavošanu.

100.5. Ieņemamais amats: radioelektroniķis uz visu kategoriju kuģiem bez ierobežojuma.

IX. Ierindas jūrnieku kvalifikācijas apliecības

101. Kvalifikācijas apliecība: Junga.

101.1. Izglītība: pamatizglītība.

101.2. Cenzs: nav reglamentēts.

101.3. Kvalifikācijas eksāmens: pamatkursi drošībā.

101.4. Ieņemamais amats: junga uz visiem kuģiem.

102. Kvalifikācija: Matrozis.

102.1. Apmācība: kuģu matrožu kursi vai praktiskā apmācība uz kuģa jūrā.

102.2. Cenzs: 3 mēneši uz kuģa jūrā; ja pretendents mācās jūrniecības mācību iestādes otrajā kursā vai ir beidzis matrožu kursus, cenzs netiek pieprasīts.

102.3. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai programmai.

102.4. Ieņemamais amats: matrozis uz visiem kuģiem un matrozis ar navigācijas sardzes tiesībām uz kuģiem līdz 500 BT.

103. Kvalifikācijas apliecība: Kvalificēts matrozis.

103.1. Apmācība: kuģu matrožu kursi vai praktiskā apmācība uz kuģa jūrā.

103.2. Iesniedzamie dokumenti: 96. punktā minētā matroža apliecība.

103.3. Cenzs: 6 mēneši uz kuģiem jūrā klāja komandā, 3 mēneši uz kuģa jūrā klāja komandā, ja pretendents mācās jūrniecības mācību iestādē vai ir beidzis matrožu kursus.

103.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa A-II/4 noteikumiem.

103.5. Ieņemamais amats: matrozis ar navigācijas sardzes tiesībām uz visiem kuģiem.

104. Kvalifikācijas apliecība: Bocmanis.

104.1. Apmācība: kursi vai praktiskā apmācība uz kuģa jūrā.

104.2. Iesniedzamie dokumenti: kvalificēta matroža apliecība, speciālo apmācību apliecība, darba devēja iesniegums.

104.3. Cenzs: 24 mēneši par matrozi uz kuģiem jūrā.

104.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai programmai, ieskaitot Konvencijas Kodeksa A-II/4 noteiku-

mus.

104.5. Ieņemamais amats: bocmanis uz visu kategoriju kuģiem.

105. Kvalifikācijas apliecība: Kuģu motorists.

105.1. Apmācība: kursi vai praktiskā apmācība uz kuģiem jūrā.

105.2. Cenzs: 3 mēneši par motoristu – praktikantu mašīnu apkalpē uz kuģiem ar galvenā stacionārā dzinēja jaudu lielāku par 55 KW.

105.3. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai programmai.

105.4. Ieņemamais amats: motorists uz visu tipu kuģiem ar sardzes tiesībām uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 750 KW.

106. Kvalifikācijas apliecība: Kvalificēts motorists.

106.1. Apmācība: kursi vai praktiskā apmācība uz kuģiem.

106.2. Iesniedzamie dokumenti: Kuģu motorista apliecība.

106.3. Cenzs: 6 mēneši uz kuģiem jūrā mašīnu apkalpē; ja pretendents mācās jūrniecības mācību iestādē vai ir beidzis motoristu kursus – 3 mēneši uz kuģiem jūrā mašīnu apkalpē ar galvenā dzinēja jaudu lielāku par 55 KW.

106.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas Kodeksa A-III/4 noteikumiem.

106.5. Ieņemamais amats: sardzes motorists uz jebkura kuģa bez galvenā dzinēja jaudas ierobežojuma.

107. Kvalifikācijas apliecība: Sūkņu mašīnists (Donkermanis).

107.1. Apmācība: 2.4.12. un 3.12.6. punktā noteiktajos tankkuģu kursos vai praktiskā apmācība uz tankkuģa.

107.2. Iesniedzamie dokumenti: Ierindas jūrnieka kvalifikācijas apliecība vai kuģu virsnieka diploms, kvalifikācijas pārbaudes atestāts.

107.3. Cenzs: 12 mēneši uz tankkuģiem jūrā darbā, kas saistīts ar kravas operācijām, ja apmācība veikta tankkuģu kursos, 24 mēneši – ja veikta praktiskā apmācība uz tankkuģa.

107.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Konvencijas V/1.2 un Kodeksa A-V/1 noteikumiem.

107.5. Ieņemamais amats: sūkņu mašīnists (donkermanis) uz tankkuģiem.

108. Kvalifikācijas apliecība: Kuģu elektriķis.

108.1. Apmācība: kuģu elektriķu kursi vai cita profesionālā elektrotehniskā izglītība un praktiskā apmācība uz kuģiem.

108.2. Iesniedzamie dokumenti: profesionālās izglītības dokuments un kvalifikācijas pārbaudes atestāts.

108.3. Cenzs: 4 mēneši par elektriķi – praktikantu uz kuģiem jūrā pie elektroiekārtu apkalpošanas, ja uz kuģa mašīnu apkalpē ir vismaz viens elektromehāniķis, 12 mēneši, ja nav elektromehāniķa.

108.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai programmai.

108.5. Ieņemamais amats: kuģu elektriķis uz visiem kuģiem.

109. Kvalifikācijas apliecība: Kuģu saldēšanas iekārtu mašīnists.

109.1. Apmācība: kursi vai profesionālā izglītība saldēšanas iekārtu specialitātē.

109.2. Iesniedzamie dokumenti: izglītības dokuments.

109.3. Cenzs: 12 mēneši par saldēšanas iekārtu mašīnistu – praktikantu mašīnu apkalpē uz kuģiem jūrā, ja pretendentiem ir profesionālā izglītība saldēšanas iekārtu specialitātē, vai 4 mēneši par kvalificētu motoristu.

109.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai programmai.

109.5. Ieņemamais amats: visu pakāpju saldēšanas iekārtu mašīnists.

110. Kvalifikācijas apliecība: Kuģu zivju apstrādes iekārtu mašīnists.

110.1. Apmācība: kuģu zivju apstrādes iekārtu mašīnistu kursi.

110.2. Iesniedzamie dokumenti: kursu beigšanas dokuments.

110.3. Cenzs: 6 mēneši par mašīnistu – praktikantu uz kuģiem jūrā pie zivju apstrādes iekārtu apkalpošanas.

110.4. Kvalifikācijas eksāmens: atbilstoši Jūrniecības departamenta apstiprinātai programmai.

110.5. Ieņemamais amats: visu pakāpju zivju apstrādes iekārtu, tai skaitā arī zivju miltu ražošanas iekārtu mašīnists.

X. Prakses grāmata par praktiskajām apmācībām uz kuģiem sardzes virsnieka diplomēšanai

111. Saskaņā ar Konvencijas sadaļu A-II/1 un A–III/1 prasībām kuģu virsnieku diplomēšanai navigācijas sardzei uz kuģiem, lielākiem par 500 BT, un kuģu mašīntelpas sardzei apkalpojamā vai periodiski neapkalpojamā mašīntelpā:

111.1. katram kandidātam uz kuģa sardzes virsnieka diploma iegūšanu noteiktu daļu no praktisko apmācību programmas ir jāizpilda, atrodoties praktiskajās apmācībās (praksē) uz kuģiem jūrā (turpmāk «jūras prakse»);

— jūras praksi, atbilstoši atsevišķai Jūrniecības departamentā apstiprinātai programmai, vada un apmācības rezultātus novērtē Jūrniecības departamenta noteiktā kārtībā sertificēti praktisko apmācību instruktori un vērtētāji valstī noteiktajā kārtībā;

111.2. jūras prakses norise un rezultātu novērtējums individuāli katram prakses dalībniekam (turpmāk «māceklis») tiek dokumentēti «Ierakstu grāmatā par praktiskajām apmācībām uz kuģiem» (turpmāk «Prakses grāmata»).

112. Prakses grāmata ir obligāts dokuments arī to kuģu virsnieku diplomu iegūšanai, kādus papildus paredz šie noteikumi un uz kuriem tieši neattiecas Konvencijas sadaļu A-II/1 un A-III/1 prasības:

112.1. navigācijas sardzes virsniekiem uz kuģiem no 200 līdz 500 BT;

112.2. sardzes mehāniķiem uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu no 300 līdz 750 KW;

112.3. otrās klases elektromehāniķiem.

113. Prakses grāmatas formulāram un visiem ierakstiem tajā ir jābūt latviešu vai angļu valodā.

114. Prakses grāmatas oligātas sastāvdaļas ir:

114.1. Stūrmaņu praksei:

114.1.1. ziņas par mācekli ar fotogrāfiju 3 x 4 cm;

114.1.2. ieraksti par jūras prakses ilgumu uz kuģiem;

1141.3. ieraksti par praktiskām apmācībām uz kuģa komandtiltiņa.

114.1.4. kuģa virsnieka – jūras prakses vadītāja ieraksti par mācekļa sekmēm praktiskajās apmācībās;

114.1.5. kuģa kapteiņa ieraksti par prakses grāmatas pārbaudēm;

114.1.6. kuģošanas kompānijas atbildīgā pārstāvja ieraksti par prakses grāmatas pārbaudēm;

114.1.7. kuģa raksturojums, atsevišķa lapa katram kuģim;

114.1.8. ievadkursi drošībā, atsevišķa lapa katram kuģim;

114.1.9. iepazīstināšana ar instrukcijām kuģa drošībā, atsevišķa lapa katram kuģim;

114.1.10. ieskaišu tabulas katrai

praktiski apgūstamai funkcijai un atbilstošai kompetencei.

114.2. Kuģa mehāniķa praksei:

114.2.1. ziņas par mācekli ar fotogrāfiju 3 x 4 cm;

114.2.2. kuģa raksturojums, atsevišķa lapa katram kuģim;

114.2.3. ieraksti par jūras prakses ilgumu uz kuģiem;

114.2.4. kuģa mehāniķa – jūras prakses vadītāja ieraksti par mācekļa sekmēm praksē;

114.2.5. kuģa vecākā mehāniķa ieraksti par prakses grāmatas pārbaudēm;

114.2.6. kuģošanas kompānijas atbildīgā pārstāvja ieraksti par prakses grāmatas pārbaudēm;

114.2.7. iepazīstināšana ar drošības instrukcijām, atsevišķa lapa katram kuģim;

114.2.8. ievadkursi kuģa drošībā, atsevišķa lapam katram kuģim;

114.2.9. tehniskie dati, uzdevumu un ieskaišu tabulas par kuģu sistēmu apgūšanu:

— galvenā piedziņa,

— palīgsistēmas,

— elektroiekārtas,

— kravu apstrādes iekārtas,

— automātika,

— drošību, apkārtējās vides aizsardzību nodrošinošas iekārtas;

114.2.10. ieskaišu tabulas katrai praktiski apgūstamai funkcijai un atbilstošai kompetencei.

115. Prakses grāmatas formulāru jāizsniedz katram jūras prakses dalībniekam.

116. Jūras prakses laikā prakses grāmata glabājas pie apmācāmā uz kuģa, bet teorētisko apmācību laikā – mācību iestādē.

117. Prakses grāmata ar visiem instruktoru un vērtētāju ierakstiem par katra programmas uzdevuma izpildi apliecina, ka kuģa sardzes virsnieka diploma pretendents ir pilnīgi izpildījis jūras prakses programmu. Tas ir oficiāls dokuments kvalifikācijas piešķiršanai.

IX. Noteikumu izpildes kontrole

118. Šo noteikumu izpildes kontroli Latvijas Republikas teritorijā veic Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments atbilstoši Konvencijas noteikumu I/8 prasībām. Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments koordinē visas aktivitātes, kas ir saistītas ar Konvencijas ieviešanu Latvijas teritorijā, nosaka pārejas periodā pieļaujamās atkāpes no noteikumu prasībām un izdod nepieciešamos papildu normatīvus.

119. Valsts kontroli attiecībā uz kuģu nokomplektēšanu ar atbilstošām apkalpēm, nacionālo jūrnieku kvalifikācijas dokumentu izsniegšanu un uzskaiti veic Latvijas Jūras administrācija, kuras tiešā kontrolē ir Latvijas Jūrnieku reģistrs.

120. Konstatējot šo noteikumu un Konvencijas pārkāpumus, tajā skaitā attiecībā uz kvalifikācijas dokumentu izdošanu bez noteiktās kvalifikācijas pārbaudes, dokumentu īstumu, Latvijas Jūras administrācija veic izmeklēšanu un pret vainīgo piemēro likumdošanā paredzētās soda sankcijas.

XII. Noslēguma jautājumi

121. Kuģu virsnieku diplomi un ierindas jūrnieku kvalifikācijas apliecības, kas izdotas līdz šo Noteikumu spēkā stāšanās datumam, pārejas perioda laikā ir spēkā vienlaicīgi ar jaunizdotajiem kvalifikācijas dokumentiem līdz 2002. gada 1. februārim. Līdz 2002. gada 1. februārim šie diplo-

mi un kvalifikācijas apliecības ir jānomaina pret šajos Noteikumos paredzētajiem. Diplomu un kvalifikācijas apliecību apmaiņas kārtību, ieskaitot to atbilstību Noteikumos noteiktajai dzinēju jaudai un kuģa tonnāžai, izstrādā Jūras administrācija. Nomainot diplomus, vienlaicīgi jānomaina arī diploma apstiprinājumi.

122. Radiospeciālistu apliecības un diplomi, kas izdoti atbilstoši LR Satiksmes ministrijas 1994. gada 19. aprīļa pavēlei Nr. 73 «Kuģu speciālistu diplomēšanas noteikumi», proti,

— radiotelefonista apliecība;

— otrās klases radiooperatora diploms;

— pirmās klases radiooperatora diploms,

ir derīgi līdz 1999. gada 1. februārim.

Lai ar šiem diplomiem varētu strādāt uz kuģiem, kuri aprīkoti ar GMDSS iekārtām, radiospeciālistiem sekmīgi jābeidz GMDSS kursi, jānokārto attiecīgais kvalifikācijas pārbaudījums un jāsaņem 89. punktā noteiktais Vispārējā GMDSS operatora diploms.

123. Atzīt par spēku zaudējušiem:

123.1. Satiksmes ministrijas 1994. gada 19. aprīļa pavēli Nr. 73 «Kuģu speciālistu diplomēšanas noteikumi Latvijas Republikā».

123.2. Satiksmes ministrijas 1995. gada 15. maija pavēli Nr. 64 par izmaiņām «Kuģu speciālistu diplomēšanas noteikumos Latvijas Republikā».

123.3. Satiksmes ministrijas 1995. gada 20. novembra pavēli Nr. 150 «Par papildinājumiem Kuģu speciālistu diplomēšanas noteikumos Latvijas Republikā».

123.4. Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta 1995. gada 17. maija pavēli Nr. 4 «Par valsts kvalifikācijas komisijas izveidošanu eksāmenu pieņemšanai pēc jūrskolas absolvēšanas vai kursu beigšanas un darba diplomu piešķiršanai».

124. Noteikumi stājas spēkā 1997. gada 10. oktobrī.

V. Krištopans,
satiksmes ministrs

A. Krastiņš,
Jūrniecības departamenta direktors

Konvencijas jūrniecības jomā, kurām Latvijas Republika ir pievienojusies līdz 1998. gada oktobrim

Apvienoto Nāciju Organizācijas konvencijas

1. 1958. gada 29. aprīļa ANO Konvencija par teritoriālo jūru un tai piegulošo zonu/Convention on Territorial Sea and Contiguous Zone (Latvijas Republika pievienojusies ar LR AP 10.09.1991. deklarāciju «Par Latvijas Republikas pievienošanos starptautisko tiesību dokumentiem jūras tiesību jautājumos»).

2. 1958. gada 29. aprīļa ANO Konvencija par atklāto jūru/Convention on the High Seas (Latvijas Republika pievienojusies ar LR AP 10.09.1991. deklarāciju «Par Latvijas Republikas pievienošanos starptautisko tiesību dokumentiem jūras tiesību jautājumos»).

3. 1958. gada 29. aprīļa ANO Konvencija par kontinentālo šelfu/ Convention on Continental Shelf (Latvijas Republika pievienojusies ar LR AP 10.09.1991. deklarāciju «Par Latvijas Republikas pievienošanos starptautisko tiesību dokumentiem jūras tiesību jautājumos»).

Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) konvencijas

4. 1948. gada 6. marta Konvencija par Starptautisko Jūras organizāciju/ IMO Convention (LR AP 12.01.1993. lēmums par 1948. gada 6. marta Konvencijas par Starptautisko Jūras organizāciju akceptēšanu).

5. IMO 1965. gada Starptautiskā konvencija par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu/Convention on Facilitation of International Maritime traffic (FAL) (Saeimas 11.09.1997. likums «Par starptautisko konvenciju par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu»).

6. IMO 1966. gada 5. aprīļa Starptautiskā konvencija par kravas marku/ LOAD LINE Convention 66 (Latvijas Republika pievienojusies ar LR AP 10.09.1991. deklarāciju «Par Latvijas Republikas pievienošanos starptautisko tiesību dokumentiem jūras tiesību jautājumos»).

7. IMO 1969. gada 29. novembra Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par zaudējumiem no piesārņojuma ar naftu/ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, Brussels, CLC 69 (LR AP 03.06.1992. lēmums «Par pievienošanos starptautiskajām konvencijām jūrniecības jomā»).

Piezīme: Konvencija ir denonsēta saskaņā ar 1997. gada 1. oktobra Saeimas likumu.

8. IMO 1972. gada 20. oktobra Konvencija par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem/ COLERG Convention 72 (Latvijas Republika pievienojusies ar LR AP 10.09.1991. deklarāciju «Par Latvijas Republikas pievienošanos starptautisko tiesību dokumentiem jūras tiesību jautājumos»).

9. IMO 1973. gada 2. novembra Konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem/ Convention on Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 73/78 (Latvijas Republika pievienojusies ar LR AP 10.09.1991. deklarāciju «Par Latvijas Republikas pievienošanos starptautisko tiesību dokumentiem jūras tiesību jautājumos»).

10. IMO 1974. gada 1. novembra Starptautiskā konvencija par cilvēka

dzīvības aizsardzību uz jūras/ SOLAS 74 (Latvijas Republika pievienojusies ar LR AP 10.09.1991. deklarāciju «Par Latvijas Republikas pievienošanos starptautisko tiesību dokumentiem jūras tiesību jautājumos»).

11. IMO 1976. gada 3. septembra Starptautiskās jūras satelītu sakaru organizācijas konvencija/ Convention on International Marine Satellite Communications Organisation (INMARSAT) (MK 13.12.1994. lēmums Nr. 160 «Par pievienošanos Starptautiskās jūras satelītu sakaru organizācijas (INMARSAT) konvencijai»).

12. IMO 1978. gada 7. decembra Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu/ STCW Convention 78 (Latvijas Republika pievienojusies ar LR AP 10.09.1991. deklarāciju «Par Latvijas Republikas pievienošanos starptautisko tiesību dokumentiem jūras tiesību jautājumos»).

13. IMO 1992. gada Starptautiskā konvencija par starptautiskā fonda nodibināšanu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai (Saeimas 17.02.1998. likums «Par Starptautiskās konvencijas par fonda nodibināšanu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai 1992. gada protokolu»).

14. IMO 1992. gada Protokols par grozījumiem 1969. gada starptautiskajā konvencijā par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem (Saeimas 01.10.1997. likums «Par protokolu par grozījumiem Starptautiskajā konvencijā par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem»).

15. IMO 1969. gada Starptautiskā konvencija par kuģu tilpības mērīšanu (Saeimas 02.04.1998. likums «Par Starptautisko konvenciju par kuģu tilpības mērīšanu»).

Starptautiskās darba organizācijas konvencijas

16. Starptautiskās darba organizācijas (ILO) 1958. gada 13. maija konvencija Nr. 108 «Par jūrnieku nacionālajām personas apliecībām» (LR AP 12.01.1993. lēmums «Par Starptautiskās darba organizācijas 1958. gada 13. maija konvencijas Nr. 108 «Par jūrnieku nacionālajām personas apliecībām» ratifikāciju).

17. ILO 1976. gada Konvencija par minimālajām normām uz tirdzniecības kuģiem/ ILO 147 (Saeimas 20.06.1998. likums «Par Starptautiskās darba organizācijas 1976. gada 29. oktobra Konvenciju Nr. 147 par minimālajām normām uz tirdzniecības kuģiem»).

Citas konvencijas

18. 1974. gada marta Konvencija par Baltijas jūras vides aizsardzību/ BALTPOL (Latvijas Republika pievienojusies ar LR AP 10.09.1991. deklarāciju «Par Latvijas Republikas pievienošanos starptautisko tiesību dokumentiem jūras tiesību jautājumos»).

19. 1952. gada 10. maija Konvencija par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju/International Convention for the unification of certain rules relating to the arrest of sea–going ships, Brussels, May 10th, 1952, ARREST, 1952 (LR AP 23.02.1993. lēmums «Par 1952. gada 10. maija «Konvencijas par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju» ratificēšanu»).

20. 1974. un 1992. gada Helsinku konvencijas par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību/ HELCOM (LR Saeimas 03.03.1994. likums «Par 1974. un 1992. gada Helsinku konvencijas par Baltijas Jūras reģiona jūras vides aizsardzību ratifikāciju»).

Cik pievilcīgas ir Latvijas ostas?

Latvijas ostās jūtami pieaug kravu apgrozījums, tātad tās ir kļuvušas pievilcīgas saviem klientiem – kravu nosūtītājiem un saņēmējiem. Tas nav panākts vienā gadā, bet ir likumsakarīgs mērķtiecīga un tālredzīga darba rezultāts.

Ostas ir tranzīta vārti

Tranzīta ceļā no Austrumiem uz Rietumiem un otrādi Latvijas ostas, neapšaubāmi, ir nozīmīgi tranzīta vārti Baltijas jūras krastā. Ostas prestižu, pirmkārt, veido tās darba stils, apkalpošanas precizitāte, pieņemami pakalpojumu tarifi un kravu drošības garantijas. Ostām, kur nemitīgi kaut kas zūd vai ir atrodams pēc ilgstošas meklēšanas, kravu īpašnieki pamatoti met līkumu. Savulaik šāds niķis piemita Rīgas ostai, kur pāreja no sociālisma sasniegumiem – labas tehnikas apgādāta kompleksa –, uz brīvo tirgu un cīņu par kravām norisa smagos apstākļos – tā teikt, ar sviedriem vaigā un asinīm no deguna. Šobrīd Rīgas ostas pievilcību, pirmkārt, raksturo Rīgas Tirdzniecības brīvosta, tās attīstība atbilstoši izstrādātajai koncepcijai un šīs brīvostas būtiskākā sastāvdaļa – SIA *BALTIC CONTAINER TERMINAL* – ostas lepnums un maizes klēts.

Tajā pašā laikā ar nožēlu jāatzīst, ka iepriekšējā Rīgas Dome nepievērsa vajadzīgo uzmanību Rīgas kā ostas pilsētas attīstībai. Būtībā tā nostājās ar muguru pret ostiniekiem un vietējiem kuģu īpašniekiem – viņu problēmām un pilsētattīstības koncepcijām abos Daugavas krastos kopumā. Rīgas ostas valdē no Domes puses darbojās jūrlietās mazizglītoti cilvēki, kuri labi ja reizi gadā uzkāpa uz kāda kuģīša, lai pavizinātos līdz jūras vārtiem. Parasti tas notika Jūras svētkos, un arī tad nedzirdējām runājam par būtiskām ostas problēmām, vairāk «augstos viesus» saistīja kuģa salonā klātais galds



Latvijas ostu padome. 1997. gada vasara. To vada LR Ministru prezidents Guntars Krasts (otrais no kreisās), viņa vietnieks – satiksmes ministrs Vilis Krištopans.



Satiksmes ministrijas Tranzīta daļas vadītājs Andris Maldups, Rīgas ostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs, Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja un Ventspils Brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis apspriež stratēģiskus jautājumus Latvijas Ostu padomes sēdes starplaikā. 1998. gada februāris.

un bagātīgā dzērienu izvēle.

Jaunais Rīgas Domes priekšsēdētājs Andris Bērziņš jau savas darbības pirmajās dienās ar kuģi *BRĒMENE* devās aplūkot Rīgas ostu, līdzi ņemot muitas pārstāvjus, tādējādi risinot vienu no sasāpējušākajiem galvaspilsētas stividoru jautājumiem – vai visur, kur ostas piestātnēs notiek kravu iekraušana kuģos, nepieciešams izvietot muitas posteņus.

Kādēļ tādu uzmanību pievēršam Rīgas ostai? Tā ir mūsu galvaspilsētas iztikas avots, tā ir darba vieta tūkstošiem rīdzinieku, jā – tā ir arī mūsu galvaspilsētas rota. Tā tam vismaz vajadzētu būt, sākot no Rīgas Pasažieru ostas labiekārtotajām piestātnēm līdz pat jūras vārtiem. Bet pašlaik vēl ne viss ir sakārtots tā, kā to varētu vēlēties. Vai nevīžība un nespēja ostas sakārtotībā pārkāpt suņa astei nozīmē apliecinājumu slavenajam teicienam, ka Rīga nekad nebūs gatava? Citādi...

Citādi tā nogrims. Vai daļa veco piestātņu vārda tiešā nozīmē nenogrims dzelmē, ja rūpes par to saglabāšanu līdzināsies apaļai nullei?

Tranzīta vārtiem ir jābūt kārtībā, un to mēs lieliski redzam Ventspils ostas drosmīgajā izaugsmē. Par spīti skandināvu uzpirktās preses rejām, ventspilnieki nopietni īsteno savu programmu – te būs kuģi ar 100 000 tonnu kravnesību un, maigi sakot, atkal viens ķeblītis no konkurentu apakšas tiks veiksmīgi izsists ārā. Tādēļ Latvijas Ostu padomē tieši ventspilnieki visrūpīgāk seko Ostu attīstības fonda izlietojumam, jo zemē hidrobūves darbos jau var ierakt milzu naudu, bet ostas tā arī paliek *upe–jūra* tipa kuģu uzņemšanas gatavībā.

Nopietni ziemas sezonai gatavojas Salacgrīvā, kur nopirkts spēcīgs velkonis, kas vajadzības gadījumā node-

rēs arī par ledlauzi šīs ceturtās lielākās Latvijas ostas dzīvotspējas nodrošināšanai. Kopš pašvaldību vēlēšanām te rimuši bezgalīgie strīdi par ostas īstenajiem saimniekiem, kas reizēm aizgāja līdz pat kuriozam – Salacgrīvas osta pieder senajiem lībiešiem, Salacgrīvas krastā paceļas to laiku liecinieks – pilskalns.

AS *SALACGRĪVA – 95* un AS *BRĪVAIS VILNIS* ostu lietderīgi izmanto gan zvejas, gan kravas kuģu apkalpei. Un jāteic, ka nu arī šie tranzīta vārti ir pilnībā atvērti eksportam un importam, jo tikai tā osta, kur valdīs saskaņa un īsts darbaprieks, būs pievilcīga eventuālajiem klientiem.

Taču nepiemirsīsim Liepāju – Latvijas konservatīvākās aprindas ir nobijušās no krievu kapitāla ekspansijas Liepājā. Aiz tirdzniecības kuģiem nākšot kara kuģi un atkārtošoties 1939. gada scenārijs. Pirmkārt, divreiz vienā upē neielēksim. Taču bez pamatīgām ārvalstu investīcijām Liepājas strauja izaugsme nav paredzama.

Kādi svārki tad nu būs labāki? – te jājautā gluži kā Valdemāram – angļu vai krievu? Reālpolitiķi teiks – austrumu svārki, kas šūdināti rietumos. Jo Latvija nav tik bagāta, lai atļautos neattīstīt savu otro lielāko neaizsalstošo ostu, ko jau Krievijas cari nolūkoja par brīnišķu flotes bāzēšanās vietu. Satiksmes ministrijas investīciju programmās Liepājai ierādīta būtiska vieta – līdzekļi ir jāsaņem, jāapgūst un darbos jāpierāda tālāka finansējuma nepieciešamība. Diemžēl arī te nesenā pagātne grauj uzticību Latvijas kopējiem mērķiem – pašu neizdarību virkne Liepājas mola rekonstrukciju aizkavēja par veselu gadu, un tikai šopavasar Dānijas uzņēmums *ARMTON* kopā ar Latvijas būvuzņēmējiem sācis dienvidu mola atjaunošanu.

Nauda jāiegulda ostās

Interesantas ir tās Latvijas Ostu padomes (LOP) sēdes, kur tiek spriests par Ostu attīstības fonda izlietošanu. Visi zina, ka ostā nopelnītā nauda saskaņā ar *Likumu par ostām* ir jāiegulda ostas attīstībā. Ostu nodevas ir šīs peļņas avots, un, kā zināms, tikai loču un bākas nodeva paliek Latvijas Jūras administrācijas rīcībā. Jau tagad vairākkārt izcēlies jautājums – vai šo nodevu likmi nesamazināt – ostas pašas tikšot galā ar uzdevumiem, ko tagad veic un nodrošina Jūras administrācija. Ventspils pilsētas mērs A. Lembergs tā arī ierosināja – atdot bākas un loču nodevu ostas pārvaldei, un tā rūpēsies gan par loču izglītošanu, gan bākām Ventspils rajonā. Citi Ostu padomes locekļi gan šādu jaunievedumu neatbalstīja, jo nav noslēpums, ka Latvijā ir pārāk daudz bāku, neviens neuzņemas atbildību kādu no tām likvidēt, bet līdzekļu šo celtņu uzturēšanai arvien pietrūkst. Un tas arī ir saprotams, jo Hidrogrāfijas dienestā, atjaunojoties Latvijas neatkarībai, bākas vairāk tika uzskatītas par ērtām piknika vietām, nevis celtnēm, kas būtu neatliekami jāglābj no laika zoba un nesaprātīgu cilvēku iedarbības. Kad Hidrogrāfijas dienestu sāka vadīt lietpratēji, bija jau pārāk tālu ielaistas kaites, kuru ārstēšana vēl šodien prasa un prasīs ievērojamus Jūras administrācijas līdzekļus.

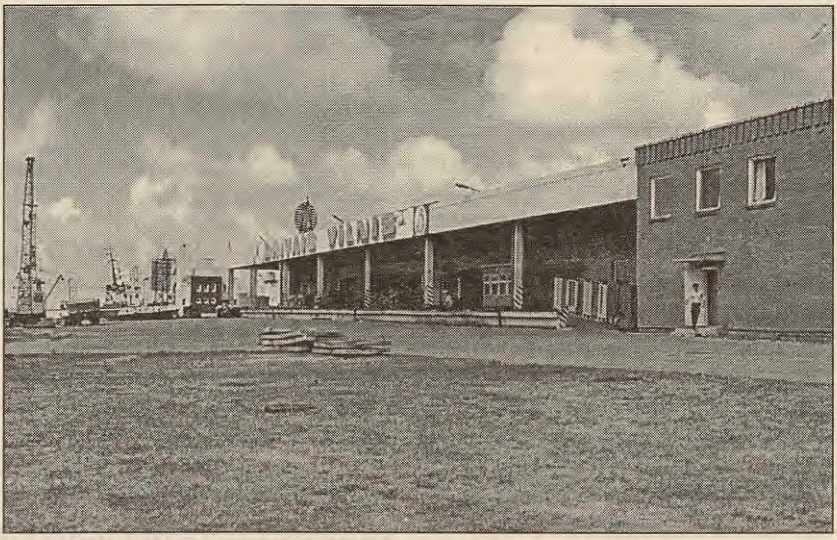
Vēl arvien ļoti diskutabls ir Ainažu ostas atjaunošanas jautājums. Tautsaimnieki un daudzi LOP locekļi pamatoti jautā – kur tad ir tie potenciālie ostas izbūves investori? Kādēļ iesāktie darbi stāv, kādēļ tautu baro ar solījumiem – šovasar (1995, 1996) ienāks pirmais kuģis un tmldz.? Esmu K. Valdemāra idejas – «Brīvu attīstību visiem!»

piekritējs, tomēr arī man neviļus jājautā – kad Ainažos nāks tie vīri, kuri spēs celt un velt to akmeni, kuru vārdos tie bezmaz jau uznesuši kalna galā?!

Likums par ostām ļoti pareizi nosaka ostās gūtās peļņas izlietojumu. Taču, mainoties kravu apgrozījumam un iemaksu lielumam Ostu attīstības fondā, vairāki LOP locekļi ieteic mainīt kopāliekamās summas lielumu un procentuālās attiecības. Tomēr jāapzinās, ka te grozījumi darāmi ļoti prātīgi – Ostu attīstības fonds ir tikai «sēklas» nauda, visu pārējo varēs veikt ar kredītu palīdzību. Valsts uzdevums – tos garantēt, ja biznesa plāns liecina par nopietnām iecerēm un ostas konkurētspējas palielināšanu.

Par ostu pārvaldēm jāizsakās īpaši. Ne viena vien ārvalstu kolēģe izteikusi komplimentus mūsu ostu pārvaldniekiem – eleganti vīrieši, ar kuriem patīkami kārtot darījumus. Un tas nav mazsvarīgi. Osta taču sākas no cilvēkiem, kuri tur strādā. Laikā, kad Ventspils Tirdzniecības osta atzīmē savu simtgadi, tādus pašus atzinības vārdus gribas veltīt arī pārējām Latvijas ostām. Soli pa solim stividori iet pretim jauniem kravu apgrozījuma robežlīmeņiem, piedāvājot ērtu, izdevīgu un drošu servisu. Latvijas ostas ir atvērtas katram godīgam biznesa darījumu cilvēkam. Te vietā atgādināt VSK *RĪNŪŽI* ģenerāldirektora G. Ševčuka vārdus: «Mēs apkalposim jebkuru klientu!» Šādai attieksmei jābūt pamatā arī valsts jūraslietu politikā. Kaimiņi mūs nereti apskauž par Latvijas Ostu padomes ikmēneša sēdēm, par to, ka LOP priekšsēdētājs ir pats Ministru prezidents, par to, ka Satiksmes ministrija grib un spēj nodrošināt tranzīta koridora augstu kvalitāti un starptautisko prestižu. Un tas nav maz. Latvijas ostas kļūst arvien pievilcīgākas. Tātad – atvērtas jauniem klientiem, kuru idejas savu kravu pārvadājumos dos mūsu cilvēkiem darbu, valstij – līdzekļus un atzinību pasaulē. Tieši tādēļ darvas mucu, kurā piesmelt karoti medus saskādēšanai, turēsim jo ciešu noslēgtu.

G. Šīmanis



A/s *BRĪVAIS VILNIS* Salacgrīvā. Saldētava un zvejas kuģu piestātne.

Latvijas brīvostas – jauna Baltijas jūras ostu kvalitāte

Nostiprinot un tālāk attīstot Latvijas tautsaimniecību, valstī pēc neatkarības atgūšanas izveidotas trīs brīvostas. Rīgas Tirdzniecības brīvosta radusies VAS *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA* teritorijā, Ventspilī brīvostas statuss attiecināms uz visu ostu, savukārt Liepājas brīvosta ir Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (SEZ) sastāvdaļa.

RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA – Latvijas brīvostu celmlauzis

Gan daudzie ostas viesi, gan arī pašmāju žurnālisti šeit ir pārsteigti par spodrību, tīrību un kārtību. Ja virs Rīgas Tirdzniecības ostas lido ar helikopteru, tad vienu brīdi pat rodas iespaids, ka visu teritoriju rūpīgi izslaucījis kāds varens milzis.

Par spilgtu un elegantu dominanti Daugavas labajā krastā kļuvusi rekonstruētā Konteineru termināla dispečerēka, bet tagad dabā redzams arī cits celtnieku veikums – jauni vārti gan pie iebrauktuves no Eksporta ielas, gan pie Uriekstes ielas.

Tāpat kā Rīgas Tirdzniecības brīvostas likuma pieņemšanas dokumentu sagatavošanā, milzīgs darbs ieguldīts, plānojot valsts akciju sabiedrības *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA* perspektīvo attīstību. Šī nozīmīgā darba veikšanā bija iesaistīti daudzi starptautiski atzīti speciālisti, kas savu prasmi jau apliecinājuši kā pasaules labāko ostu plānotāji.

Svarīgi arī tas, ka ieceru pamatā likts iepriekš veiktais inženiertehniskais darbs un infrastruktūras analīze, raugoties no visiem aspektiem. Tā veikta, sadarbojoties ar visām organizācijām, kas ieinteresētas Rīgas Tirdzniecības brīvostas attīstībā un izaugsmē.

Kopš *Likuma par Rīgas Tirdzniecības brīvostu* pieņemšanas valsts akciju sabiedrība *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA* tagad ir atbildīga par visas brīvostas teritorijas attīstību, un tas attiecas ne tikai uz kravu apstrādi.

Darbības jomas, par kurām šobrīd atbild Rīgas Tirdzniecības osta:

— brīvostas teritorijas vispārējās infrastruktūras attīstība;

— plānošana, licenču izsniegšana un jaunu biznesa darbību piesaistīšana, piemēram, preču pārstrāde, uzglabāšana un ražošana;

— neizmantoto teritoriju turpmākas izmantošanas noteikšana;

— šo neizmantoto teritoriju apgūšanai nepieciešamo vajadzību definēšana;

— tendera noteikumu izstrādāšana neizmantotajām zemes teritorijām;

— brīvostas attīstības un brīvostas teritorijā esošo uzņēmumu darbības pārraudzība;

— īpašu funkciju veikšana uzņēmumos SIA *RĪGAS CENTRĀLAIS TERMINĀLS* un SIA *BALTIC CONTAINER TERMINAL*.

Ostas attīstības ģenerālplānā paralēli ietverta gan detalizēta katra rajona attīstība, gan arī tiek noteikts zonējums stividoru darbībai, tāpat arī plānojums noliktavu saimniecības un ražošanas objektu attīstībai.

RTO tiks nodrošināti pietiekami dziļumi

Ir ļoti svarīgi, ka Rīgas Ostas valdes apstiprinātajā «Rīgas Ostas attīstības programmā 1996. – 2010. gadam» ir paredzēti vērienīgi darbi Daugavas gultnes padziļināšanai.

Programmas realizācija paredz nodrošināt 14 metru dziļumu pie upes grīvas, 13,5 metru dziļumu – pie SIA *BALTIC CONTAINER TERMINAL* piestātnēm un 12,5 metru dziļumu – pie Eksporta rajona 9.–15. piestātnes. Šī programma paredz arī Eksporta rajona piestātņu rekonstrukciju, lai radītu iespējas to padziļināšanai līdz 14 metriem. Tā kā pie 16. un 17. piestātnes galvenokārt apstrādās saldētus un atdzesētus pārtikas produktus, tad visu ģenerālo kravu apstrāde koncentrēsies 6.–15., 18. un 19. piestātnē.

Tāpēc laikā līdz 2002. gadam virzienā uz dienvidiem, sākot ar 14. piestātni, pakāpeniski tiks pārbūvēta 9.–14. piestātne. Darbs sācies jau 1997. gada otrajā ceturksnī, bet līdz 1998. gada vidum būs pabeigta ieplānoto darbu pirmā kārta.

Tā kā līguma veids tiek rūpīgi izvērtēts un konkursa veidā uzmanīgi tika veikta darbuzņēmēju atlase, lai šāds liela apjoma darbs tiktu veikts uz iespējami izdevīgākiem noteikumiem, tiek darīti zināmi paredzamie darbu apjomi, kas uzņēmējiem varētu būt interesanti jau tagad.

Auto un sliežu pievedceļi

Lai risinātu jautājumu par transporta plūsmas palielināšanos, jāveic daudzi uzlabojumi pievedceļos. Brīvostā šos darbus apmaksā pati osta, taču piekļūšanas iespējas brīvostai pa pilsētas autoceļiem un dzelzceļu būs jānodrošina tām organizācijām, kam RTO likumdošanā noteiktajā kārtībā gadu gadiem pārskaita milzīgi lielas naudas summas.

Šajos projektos iekļauti šādi nozīmīgi objekti:

— dzelzceļa pārbrauktuve pie Eksporta vārtiem uz Kravas staciju;

— jauns sliežu pievedceļš Eksporta rajonam;

— papildu braucamā josla Uriekstes ielā (taču jau tagad projektētāji un arhitekti ir pārliecināti, ka Uriekstes iela pilnīgi jāplāno un jābūvē no jauna kā moderns autoceļš);

— tilta, kas savieno Eksporta rajonu un Kundziņsalu, paplašināšana (doma ir tāda, ka arī automašīnas varētu izmantot to tilta pusi, kas tagad tiek izmantota tikai dzelzceļa vajadzībām);

— Kundziņsalas (SIA *BALTIC CONTAINER TERMINAL*) sliežu atstādināšanas ceļu un dzelzceļa atzara izveide;

— jauns auto pievedceļš uz SIA *BALTIC CONTAINER TERMINAL* no austrumiem (Eksporta ielas pagarinājums).

Lai nodrošinātu ostas atbilstību plānotajam kravu pieaugumam, kā arī veiktu ostas rekonstrukciju un paplašināšanu, šeit pieminētie priekšlikumi paredz pakāpeniskus infrastruktūras atjaunošanas darbus, kā arī jaunus celtniecības darbus visā Rīgas Tirdzniecības brīvostas teritorijā.

RTO kravu apjoms pieaug par 29%

1997. gadā, salīdzinot ar 1996. gadu, kravu apjoms Rīgas Tirdzniecības brīvostā strādājošām firmām pieauga par 29%. Vislielākais kravu apgrozījums, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, bija SIA *STREK* – par 82%, SIA *RĪGAS CENTRĀLAIS TERMINĀLS* kravu apjomu kāpinājis par 44%, bet SIA *BALTIC*

CONTAINER TERMINAL par 1%. Tieši te sasniegts pasaules mēroga konteineru apstrādes ātrums. Šogad iecerēts piesaistīt vairākas jaunas konteinerkuģu līnijas uz SIA *BCT*. Kā zināms, šobrīd firma pārkrauj ap 40% no visām uz Krieviju sūtītajām konteinerkravām.

Kopumā 1997. gadā Rīgas Tirdzniecības brīvostā pārkrāva 3,3 milj. t visdažādāko ģenerālkravu. Vislielāko īpatsvaru veido melnie metāli un konteinerkravas. Kā būtisku Rīgas Tirdzniecības brīvostas projektu jānosauc jaunas saldētavas celtniecību Kundziņsalā. Tās ietilpība būs 15 000 tonnu. Šeit paredzēts uzglabāt saldētās pārtikas preces, kuras eksportē no Rietumiem uz Krieviju un citām NVS valstīm.

Rīgas Tirdzniecības brīvostas būtiska priekšrocība ir brīvās teritorijas. Kā atzīst VAS *RTO* vadība, patlaban tiek darīts viss, lai tām piesaistītu investīcijas. Vienlaikus šīs teritorijas tiek sagatavotas jaunu klientu uzņemšanai.

Ventspils brīvosta – lielākā Baltijā

Ventspils atrodas ļoti izdevīgā vietā, kur Austrumi tiekas ar Rietumiem. Ventspils brīvosta ir neaizsalstoša, un tā kravu apgrozījuma ziņā ir lielākā Baltijas jūras osta (1997. gadā – 37 milj. t) un viena no 15 lielākajām ostām Eiropā. Tā apstrādā 20% no pasaules kālija kravām, 15% no Krievijas naftas eksporta un 74% no Latvijas tranzīta.

Ventspils unikālais ģeogrāfiskais stāvoklis tika novērtēts jau 16. gadsimtā, bet 20. gadsimta sākumā Krievijas impērija plānoja attīstīt Ventspils ostu par lielāko ostu Eiropā. Tas notika laikā, kad Krievija bija okupējusi milzu teritorijas no Polijas līdz Somijai un varēja izvēlēties vislabāko vietu, lai uzbūvētu stratēģiski svarīgu ostu.

Eiropas politiskajā kartē notikušas daudzas izmaiņas, bet Ventspils izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis vienmēr ticis novērtēts. Tādēļ bijušajā Padomju Savienībā lielākais naftas eksporta terminmāls tika uzbūvēts tieši Ventspilī. Ventspilī tika uzbūvēts lielākais šķidro ķimikāliju terminmāls Baltijā un lielākais kālija minerālmēslu terminmāls pasaulē.

Pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā Ventspils osta turpina veiksmīgi attīstīties. No 1992. gada līdz 1997. gadam Venstpils brīvostas pārvalde investējusi 82 miljonus USD ostas infrastruktūras attīstībā, bet ostas kompānijas investējušas 100 milj. USD ostas attīstībā, lai Ventspils osta saviem klientiem varētu piedāvāt vislabākos apstākļus biznesam. Investīciju apjomi nesamazinās arī pašlaik.

1998. gadā plānots investēt vēl 100 milj. USD ostas attīstībā. Venstpils brīvostas pārvalde plāno investēt 35 milj. USD infrastruktūras attīstībā (divu jaunu piestātņu celtniecība un esošo piestātņu rekonstrukcija jauna konteineru termināla atvēršanai). Tiks padziļināts kuģu ceļš uz sauskravu kuģu piestātnēm, lai tur apstrādātu kuģus ar 70 tūkst. t lielu kravnesību.

Ostas kompānijas ostas attīstībā investēs 65 milj. USD, ieskaitot 50 milj. USD lejamkravu terminālu attīstībai.

Ventspils brīvosta šodien ir moderna, dinamiska uz biznesu orientēta osta, kuras kravu pārkraušanas termināli ir privātas kompānijas. Ostu vada Ventspils brīvostas pārvalde, kura pieņem lēmumus par infrastruktūras attīstību, paraksta ilgtermiņa zemes nomas līgumus un piestātņu nomas līgumus ar ostas uzņēmumiem.

Ostas padome pārvalda 1728 ha lielu teritoriju. Aptuveni 1400 ha ir izman-

tojami biznesa vajadzībām, turklāt šīs biznesa aktivitātes var nebūt tieši saistītas ar ostas pakalpojumiem. Atsaucoties uz to, ka uzņēmums atrodas Ventspils brīvostas zonā, tam tiek piešķirti ievērojami nodokļu atvieglojumi, investīcijas un rūpnieciskā produkcija tiek atbrīvota no PVN, muitas un akcīzes nodokļiem.

Ostā ir 25 piestātnes, no kurām 9 tiek izmantotas šķidro kravu pārkraušanai. No kopējā 36,8 milj. t kravu apgrozījuma 1997. gadā 28,6 milj. t ir šķidrās kravas.

Šķidro kravu piestātņu jauda ir 55 milj. t gadā, bet tā tiek izmantota tikai par 52%.

Ventspils ostas attīstība ir virzīta uz to, lai sniegtu klientiem visaugstākās kvalitātes pakalpojumus.

Viens no svarīgākajiem aspektiem ir kuģu kravnesība. Tādēļ ostas padome īsteno lielu padziļināšanas projektu, lai varētu apkalpot vislielākos kuģus, kas caur Dānijas šaurumiem spēj ienākt Baltijas jūrā (*Aframax* tipa tankkuģi ar kravnesību 100 000 – 120 000 t).

Zemie ostas tarifi un navigācijas iespējas padara kravu transportēšanu caur Ventspils ostu par vienu no izdevīgākajām vai pat visizdevīgāko Baltijas jūrā.

Runājot par Ventspils brīvostu, noteikti jāpiemin ostas kompānijās un ostas vadībā strādājošie augsti kvalificētie un pieredzes bagātie darbinieki. Ostas speciālistu darba tradīcijas, vadības pieredze un plašie sakari ar partneriem Austrumos un Rietumos nodrošina Ventspils brīvostas kā starptautiskās transporta sistēmas daļas efektīvu funkcionēšanu.

Atsaucoties uz iepriekšminēto, Ventspils ostas valde ir tiesīga apgalvot, ka Ventspils ir un tuvākajā nākotnē paliks lielākā un efektīvākā osta šķidro kravu transportēšanai Baltijas jūrā.

Ventspils brīvostas termināli

Lai saglabātu konkurētspēju un nodrošinātu klientus ar elastīgu augstas kvalitātes pakalpojumu sistēmu, termināli nepārtraukti uzlabo darbību, palielina kravu uzglabāšanas jaudas, modernizē piestātnes un kravu apstrādes iekārtas un tehniku.

1. Lejamkravu terminmāls

Ventspils ir lielākā lejamkravu pārkraušanas osta pie Baltijas jūras.

Terminālam ir 6 piestātnes naftas un naftas produktu pārkraušanai, kas var apkalpot kuģus ar 15,5 m maksimālo iegrimi (Nr. 28, 29, 30, 31, 32, 33), to jauda sasniedz 50 milj. t, un uzglabāšanas tvertņu tilpība ir 940 000 m^3.

Termināla operatori ir AS *VENTSPILS NAFTA*, AS *VENTBUNKERS*, AS *NAFTAS PARKS*.

Kuģu ceļa un ārējās ostas padziļināšana ļauj ostā ienākt arvien lielākiem tankkuģiem. Ja agrāk osta apkalpoja tankkuģus ar maksimālo dwt līdz 80 000 t, tad tagad tā varēs uzņemt 100 000 līdz 120 000 dwt kuģus.

Ir 4 piestātnes šķidro ķimikāliju pārkraušanai, kas var apkalpot kuģus ar maksimālo iegrimi līdz 13,5 m (Nr. 34, 35, 35A un 36), to kopējā jauda ir 2,7 milj. t, un uzglabāšanas tvertņu tilpība ir 200 000 m^3. Termināla operators ir AS *VENTAMONJAKS*.

2. Beramkravu termināli

Otrais lielākais kālija pārkraušanas terminmāls pasaulē.

Terminālam ir viena piestātne, kas var apkalpot kuģus ar maksimālo iegrimi līdz 11,5 m (Nr. 4), tā jauda sasniedz 72 000 t/24 stundās, gada jauda ir 5 milj. t, un uzglabāšanas tvertņu

tilpība ir 75 000 m^3. Termināla operators ir AS *KĀLIJA PARKS*. Pārējās beramkravas pārkrauj terminālos 26C, 1 un 3, kuģos ar maksimālo iegrimi 8 – 10 m. Piestātnes apgādātas ar modernām kravu apstrādes iekārtām. Šeit operators ir AS *VENTSPILS TIRDZNIECĪBAS OSTA G.*

3. Ģenerālkravu termināli

Ģenerālkravu pārkraušana notiek piestātnēs Nr. 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 38, kuģos ar iegrimi 6 – 12 m. Terminmāliem ir noliktavas 80 000 m^2 platībā un atklātie kravu uzglabāšanas laukumi 100 000 m^2 platībā. Galvenie kravu veidi šeit ir metāli, kokvilna, augļi, saldēti produkti un citi. Termināla operatori ir AS *VENTSPILS TIRDZNIECĪBAS OSTA G.*, AS *UNIPARKS*, SIA *VENTPLAC*, AS *ENKURS*.

Ostas modernizācijas mērķis ir apkalpot lielos *Aframax* un *Panamax* tipa kuģus ar dedveitu līdz 120 000 t.

Atdzimst Liepājas osta

Liepājas osta komerciālu darbību uzsākusi tikai 1992. gadā, un kopš tā laika kravu apgrozījums ir strauji pieaudzis no 0,425 milj. tonnu 1993. gadā līdz 1,6 milj. tonnu 1996. gadā (2,28 milj. tonnu 1997. gadā). Liepājas ostā tiek pārkrautas ro–ro kravas, metāli, ģenerālās kravas, kokmateriāli, beramās kravas u.c.

Liepājas SEZ likums, kas stājies spēkā ar 1997. gada 18. martu, paredz Liepājas ostas, lidostas un bijušās militārās bāzes (kopā aptuveni 3000 ha) izveidošanu par speciālo ekonomisko zonu, kur, lai veicinātu tirdzniecību, rūpniecību, kuģniecību, gaisa satiksmi un starptautisko preču apmaiņu caur Latviju, uzņēmumiem uzņēmējdarbības veikšanai SEZ teritorijā tiek nodrošināts ļoti labvēlīgs investīciju un nodokļu klimats.

Līdz ar Liepājas SEZ likumu Liepājas ostai tiek piešķirts brīvostas statuss. Tiek izveidotas brīvās muitas zonas, SEZ zonā tiek veikti īpaši muitas kontroles pasākumi.

Tiesības uz sekojošiem nodokļu atvieglojumiem SEZ uzņēmējsabiedrības var saņemt, ja brīvam apgrozījumam pārējā LR teritorijā ieved ne vairāk kā 20% no preču vērtības taksācijas periodā:

1) 80% atlaide no īpašuma nodokļa un zemes nodokļa, ko pēc vietējās pašvaldības lēmuma var papildināt ar 20% atlaidi;

2) Ienākuma nodoklis:

a) 80% atlaide no aprēķinātās ienākuma nodokļa summas;

b) ienākuma nodokļa aprēķināšanai var piemērot divkāršo nolietojuma likmi līdz 100%;

c) ja peļņas – zaudējumu aprēķina rezultāts ir zaudējumi, tos var segt hronoloģiskā kārtībā no nākamo 10 taksācijas periodu apliekamā ienākuma;

d) var samazināt ar ienākuma nodokli apliekamo ienākumu par infrastruktūras vai sociālās sfēras objektos ieguldītām izmaksām.

3) Atbrīvojums no PVN, muitas nodokļa, akcīzes nodokļa.

Turklāt:

1. Likumā noteiktos nodokļu atvieglojumus SEZ uzņēmējsabiedrībām ir tiesības izmantot visu likumā noteikto laiku.

2. Šā likuma noteikumu grozīšana vai vēlāk pieņemtie likumi nevar pasliktināt SEZ darbojošos uzņēmējsabiedrību tiesisko stāvokli un nodokļu atvieglojumus. Atvieglojumi paliek spēkā tādi, kā uz dienu, kad izsniegta SEZ pārvaldes apliecība par tiesībām piemērot nodokļu atvieglojumus.

Zemi un citu nekustamo īpašumu SEZ pārvalde var atsavināt īpašumā SEZ uzņēmējsabiedrībām, ja ir ieguldīta summa ne mazāka kā Ls 100 000 uz vienu atsavināmās zemes hektāru. Ārzemju investīcijas Latvijā aizsargā LR likums *Par ārvalstu ieguldījumiem Latvijas Republikā*.

Nekustamā īpašuma nomas līgumi slēdzami uz laiku, kas nepārsniedz 99 gadus.

Liepājas SEZ ir izveidota uz 20 gadiem no 1997. gada 1. marta līdz 2017. gada 1. martam. Tās darbības termiņu var pagarināt likumā noteiktajā kārtībā. Pēc Liepājas SEZ likvidēšanas tiesiskās attiecības, kas izveidojušās starp Liepājas SEZ pārvaldi un SEZ uzņēmējsabiedrībām, paliek spēkā un tiek turpinātas vispārējā kārtībā.

Liepājas SEZ pārvalde aicina ārzemju uzņēmumus izmantot Liepājas SEZ priekšrocības, izveidojot šeit savas ražotnes. «Mēs esam maksimāli atvērti uzklausīt dažādus priekšlikumus no potenciālajiem investoriem, un no savas puses garantējam sadarbību un pretimnākšanu jebkuras sadarbības iespējas izskatīšanā,» uzsver SEZ mārketinga menedžere Krista Meldrāja.

Liepājas SEZ darbības pirmo gadu vērtē pozitīvi

Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas pirmā darbības gada pārskats liecina, ka likums veidots pareizi un rada veiksmīgus priekšnoteikumus darbībai. Tā darbu raksturoja Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Pīlēns.

«Likuma uzbūve ir pareiza,» teica Pīlēns. Viņš norādīja, ka jau pirmais SEZ darbības gads ir uzlabojis pilsētas ekonomiskos rādītājus. Uzlabojumi pagaidām nav lieli, bet galvenais, ka panākts lūzums pilsētas lejupslīdē.

Īpaši svarīgi arī tas, ka Liepājas SEZ atbalsta Latvijas valdība, tāpēc nav šķēršļu, lai realizētu SEZ ideju.

Gada laikā noslēgti 11 līgumi par uzņēmējdarbību SEZ teritorijā, kas paredz triju gadu laikā ieguldīt 6 miljonus latu un radīt ap 200 jaunu darbavietu.

Tāpat iesākti vairāku lielu projektu izpētes darbi, taču, kamēr sadarbība nav apstiprināta līgumā, tos komentēt pāragri.

Pie lielākajiem SEZ investīciju plāniem 1998. gadā pieder koksa rūpnīcas celtniecība Karostā, kuras realizēšanā paredzēts piesaistīt kompāniju *WILL ELLIS INTERNATIONAL*. Janvārī Liepājas ostā nodotas ekspluatācijā pašreiz modernākās saldētavas Latvijā.

Šogad SEZ pārvalde pasūtījusi jauna ostas pievadceļa projekta izstrādi, jo, palielinoties kravu apgrozījumam, kritiski samazināsies pašreizējo ostas ceļu caurlaidība.

1997. gadā Liepājas ostā pārkrāva 2 milj. 289 tūkst. t kravu, kas, salīdzinot ar 1996. gadu, ir par 142,1% vairāk.

Ar Liepājas SEZ likumā paredzētajām nodokļu atlaidēm izveidots labvēlīgs klimats ārzemju kapitāla ienākšanai Liepājas ostā, taču ne jau tādēļ naudas palicis mazāk, tā tikai parādās sarežģītākā veidā, norādīja Pīlēns.

Turklāt līdzekļu apgrozījums palielinās investīciju apguvē, kas nav tieši saistīta ar SEZ, piemēram, apkalpojošā sfērā, celtniecībā un citās nozarēs.

Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs domā, ka ļoti svarīgi pareizi izvērtēt speciālo ekonomisko zonu efektu Latvijas tautsaimniecībā.

Turklāt Uldis Pīlēns kategoriski noliedza, ka likumi par brīvajām nodokļu zonām būtu pretrunā ar Eiropas Savienības (ES) nostādnēm. Viņš argumentēja, ka brīvostu režīmos darbojas vairākas ES valstu ostas, tāpat arī ES valstīs izveidoti īpaši atbalstāmi reģioni.

Pēc Pīlēna domām, problēmas ar ES par šo jautājumu varētu rasties, ja valsts likumu par speciālām ekonomiskajām zonām mēģinātu padarīt par ikdienišķu normu. Liepājas SEZ ir izveidota uz laiku, lai šis depresīvais reģions saņemtu saimniecisku impulsu.

Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs drīzumā prognozē augsti kvalificēta darbaspēka deficītu Liepājas reģionā. Savukārt joprojām ir jūtams mazkvalificēta darbaspēka pārpalikums, ko spēs likvidēt tikai jaunizveidojami Liepājas SEZ uzņēmumi.

Pašreiz Liepājas SEZ programma paredz gadā piesaistīt no 50 līdz 100 miljonu latu investīciju, un šis SEZ 3000 ha teritorijas apgūšanas temps ir optimāls, jo lielākam investīciju pieplūdumam Liepāja nav gatava.

SEZ uzdevums ir piesaistīt ieguldījumus ražošanas un infrastruktūras attīstībai un jaunu darbavietu radīšanai Liepājā.

Brīvostas stiprina Latviju kā tranzīta valsti

Izanalizējot brīvostu lomu Latvijas tautsaimniecībā, redzami pamatfaktori, kuri rāda Latviju kā pievilcīgu tranzīta valsti. Šeit, pirmām kārtām, jāmin:

• Trīs lielas ostas – Ventspils, Rīga un Liepāja ar labi attīstītu iekšējo infrastruktūru, izdevīgu ģeogrāfisko stāvokli, neaizsalstošu ostu (salīdzinoši ar ostām, kuras atrodas vairāk uz ziemeļiem) un maršrutiem, kuri ved uz Krievijas lielākajām pilsētām un citām bijušajām Padomju Savienības valstīm;

• Labi attīstīta transporta infrastruktūra, kura ietver autoceļus, dzelzceļa pievedceļus pie katras ostas, naftas cauruļvadus uz Ventspili;

• Latvijā ir pats lielākais krievu iedzīvotāju skaits, salīdzinot ar citām Baltijas valstīm. Jāsaka, ka, atšķirībā no Igaunijas, Latvijas krievu iedzīvotāji ņem aktīvu dalību visos darījumu procesos;

• Atšķirībā no Krievijas, biznesa dzīve Latvijā norisinās organizētāk, stabilāk, «eiropeiskāk»;

• Dažas firmas, kuras vēlas iekļūt Krievijas tirgū, atradušas savai produkcijai labu noieta tirgu, bet saskārušās ar sarežģītiem darba apstākļiem (galvenokārt darba drošības un garantiju jomā), kuru rezultātā cietušas zaudējumus. Pašreizējā situācija dažas kompānijas mudina piedāvāto Krievijas tirgu izvērtēt no novietojuma viedokļa, tas ir, šīs kompānijas vēlas atrasties tuvāk Krievijai, bet ārpus tās robežām. Valdot šādam viedoklim, šīs kompānijas uzskata par labāku paplašināt saldētavu tīklu kā Rīgā, tā Liepājā;

• Tranzīta pārvadājumi jau ieņēmuši savu vietu Latvijas ekonomikā, tas ir, valstī jau eksistē pamatzināšanas un iemaņas tranzīta pārvadājumu jomā, kuras var būt noderīgas jaunu projektu realizācijā. Papildinot jāsaka, ka valsts atbalsts un palīdzība tranzīta pārvadājumu jomā kopā ar veselīgu konkurenci starp Latvijas ostām nodrošina labus apstākļus jaunam biznesam.

G. Laidegs

Latvijas transporta koridoru izmaksas un piedāvāto pakalpojumu kvalitatīvie aspekti

Latvijas transporta koridoru integrācija Eiropas transporta koridoru sistēmā ir kļuvusi par realitāti. Eiropas transporta ministru konferencē Helsinkos š.g. jūnija mēnesī tika akceptēta transporta koridora izpēte, kas Latvijas teritorijā savieno eksistējošo koridoru Nr. 1 (*VIA BALTICA*) ar koridoru Nr. 9, kas atrodas Krievijas teritorijā. Latvija ir panākusi šī koridora oficiālu atzīšanu starptautiskajā mērogā, jo Baltijas jūras baseina valstu vidū pa šo koridoru tiek transportēts vislielākais kravu apjoms.

Nospraustais mērķis ir reāli sasniedzams, jo Latvijas tranzīta politikas stūrakmens ir augsta piedāvāto pakalpojumu kvalitāte, kā arī maksimāli izdevīgi pakalpojumu apstākļi, kas sevī ietver transporta, ekspeditoru, aģentu un stividoru pakalpojumus. Šo pakalpojumu svarīgākais rādītājs ir cena, kas kopumā veido Latvijas transporta koridoru izmaksas, kuras lielā mērā tad arī nosaka Latvijas transporta koridora konkurētspēju ar pārējām Baltijas jūras baseina valstīm par tranzīta kravu piesaisti transporta koridorā Austrumi – Rietumi un arī pretējā virzienā.

Pārvadājumu kopējās izmaksas no kravu izcelsmes vietām austrumos līdz pircējam rietumos sevī ietver izmaksas visā kravas transportēšanas ceļa garumā. Tā ir šādu izdevumu summa: dzelzceļa pakalpojumi, pārkraušanas darbi ostās, jūras pārvadājumi, kā arī kravas ekspeditoru un kuģu aģentu pakalpojumi.

Summējot šīs izmaksas visā transporta koridora garumā, klients izvēlas ceļu, kura piedāvātie nosacījumi ir visizdevīgākie ne tikai no izmaksu viedokļa, bet arī no piedāvāto pakalpojumu kvalitātes. Ar to jāsaprot kravu apstrādes ātrums ostā, to drošums gan glabājot, gan transportējot pa attiecīgās valsts teritoriju, muitas dienestu un citu valsts institūciju darbs, kuras veic tranzīta kravu kontroli.

Ņemot vērā visus iepriekšminētos nosacījumus, kravas īpašnieks vai klients iegūst informāciju, kas viņam ļauj izvēlēties kravu transportēšanas ceļu. Tā aizvien biežāk ir labvēlīga Latvijai, kura veiksmīgi konkurē ar pārējām Baltijas jūras baseina valstīm.

Kravu transportēšanas izmaksu ziņā šobrīd transporta koridori, kas ved cauri Sanktpēterburgas ostai, ir ārpus konkurences zemo piedāvāto pakalpojumu izmaksu dēļ, bet šo pakalpojumu kvalitatīvie rādītāji vēl joprojām ir neapmierinoši. Tam kā pierādījums ir minams fakts, ka Sanktpēterburgas osta 1996. gadā bija vienīgā no Baltijas jūras valstu ostām, kurā bija kravu samazinājums salīdzinājumā ar 1995. gadu.

Analizējot Baltijas valstu transporta koridoru izmaksas četrām lielākajām tranzīta kravu grupām, ir redzams (skat. tabulas Nr. 1, 2, 3, 4), ka Latvijas transporta koridoru izmaksas ir konkurētspējīgas ar kaimiņvalstu transporta koridoru izmaksām.

Naftas produktu transportēšanas izmaksu analīze no Krievijas naftas pārstrādes rūpnīcas Kirišos līdz Roterdamas ostai norāda uz to, ka dzelzceļa tarifi Krievijā un pārkraušanas darbu tarifi Sanktpēterburgas ostā ir vairākas

reizes zemāki nekā trīs Baltijas valstu ostās. Šo zemo tarifu galvenais cēlonis ir Krievijas politiskās nostādnes, kas nosaka to, ka Krievijas eksporta kravas ir jātransportē caur Krievijas ostām. Šī zemo tarifu tendence attiecas arī uz pārējo Krievijas kravu eksportu (skat. tabulas Nr. 2, 3, 4).

Starptautiskajā tirdzniecībā pasaules mērogā turpinās tendence palielināties konteinerkravu pārvadājumu apjomam. Latvijai un konkrēti Rīgas ostai šis kravu veids ir viens no nozīmīgākajiem, jo Rīgas ostā atrodas ne tikai lielākais konteinerterminmāls Baltijas jūras ostu vidū, bet arī konteinerkravu apkalpošana dod vislielākos ienākumus Rīgas ostai, stividorkompānijām, ekspeditoru un aģentu kompānijām, kā arī transporta kompānijām.

Konteinerkravu pārvadāšanā uz NVS valstīm un Krieviju šodien ir iesaistīts kā dzelzceļš, tā arī autotransports. Šobrīd Latvijā ir reģistrēti aptuveni 750 autotransporta uzņēmumi, no kuriem aptuveni puse ir iesaistīti starptautiskajos kravu pārvadājumos. Ņemot vērā, ka šajos autotransporta uzņēmumos pavisam ir 25 tūkstoši strādājošo, ir saprotams, kāda nozīme ir konteinerkravu plūsmu piesaistei Latvijas ostām. Tabulā Nr. 2 redzamas konteinerkravu transportēšanas izmaksas, izmantojot dzelzceļa transportu, bet, izmantojot autotransportu, šīs izmaksas ir par 15 – 20% zemākas. Taču autotransporta pārvadājumus sadārdzina Krievijā noteiktie ierobežojumi konteinerpārvadājumu svaram, kas ir 38 t (Eiropā 40 t). Problēmas rada konteinerpārvadātāja automašīnas ar kravu gabarīti, konkrēti, augstums, kam jābūt 4 m. Neiekļaušanās gadījumā autopārvadājuma izmaksa var pieaugt līdz pat 50%.

Metālu transportēšanai uz Baltijas valstu ostām noteicošās ir dzelzceļa transporta izmantošanas izmaksas, un tabulā Nr. 3 redzams, ka Latvijas trīs lielās ostas veiksmīgi konkurē ar kaimiņvalstu ostām, un kā apliecinājums veiksmīgajai konkurencei minams fakts, ka metālu kravu apjoms š.g. 5 mēnešos salīdzinājumā ar tādu pašu laika posmu 1996. gadā vidēji pieaudzis par 50%.

Ar katru gadu Latvijā pieaug kokvilnas tranzīts. 1996. gadā caur Latvijas ostām tika transportēti apmēram 30% no Uzbekijas kokvilnas eksporta, kas var palielināties līdz 50%, t.i., apmēram 500 tūkst. t.

Tabulā Nr. 4 minētie izmaksu līmeņi norāda uz to, ka, kokvilnas transportēšanā izmantojot dzelzceļa transportu, Latvijas tranzīta koridoru kopējās izmaksas ir zemākas nekā kaimiņvalstīm, bet kokvilnas tranzīta apjomu pieauguma cēlonis ir ne tikai izmaksas, bet arī piedāvāto pakalpojumu kvalitāte, ko ir novērtējuši arī Uzbekijas kokvilnas īpašnieki.

No visām tranzīta kravām tabulās Nr. 1 – 4 analizēti tikai četri kravu veidi, bet jāatzīmē, ka arī pārējo tranzīta kravu kopējās izmaksas un pakalpojumu kvalitatīvie rādītāji ir konkurētspējīgi. Ar šo faktu es gribu vēlreiz pasvītrot pakalpojumu kvalitātes nozīmīgumu, un šajā ziņā arī Latvijai vēl daudz kas darāms, jo samierināšanās ar sasniegto nozīmē apstāšanos, bet tranzīta biznesā nākamais solis pēc apstāšanās, diemžēl, ir vērsts atpakaļvirzienā. Taču Latvijas tranzīta politika ir orientēta tikai virzībai uz priekšu, attīstībai un godīgai konkurences cīņai ar kaimiņvalstīm.

Z. Priede,
Satiksmes ministrijas
Tranzīta nodaļas vadītājs
(1997. gada marts)

Latvijas un kaimiņvalstu transporta koridoru izmaksu analītiskie rādītāji

Izmaksu salīdzinājums naftas produktu transportēšanai no Kirišiem līdz Roterdamai (USD/t). 1. tabula.

Caur ostu	Dzelzceļa pārvadājumu izmaksas	Vidējie pārkraušanas darbu tarifi ostā	Jūras pārvadājumu likmes	Kopējās izmaksas
Rīga	13,66	6,0	8,2	27,86
Ventspils	15,21	5,8	8,2	29,21
Klaipēda	23,67	5,0	8,2	36,87
Sanktpēterburga	2,52	2,6	12,8	17,92

Izmaksu salīdzinājums 20 pēdu konteineru transportēšanai no ostām līdz Maskavai (USD/kont.) 2. tabula.

Caur ostu	Dzelzceļa pārvadājumu izmaksas	Vidējie pārkraušanas darbu tarifi ostā	Jūras pārvadājumu likmes	Kopējās izmaksas
Rīga	390,76	54	350	794,76
Liepāja	407,31	54	350	811,31
Klaipēda	607,70	50	350	1007,7
Sanktpēterburga	330,00	64	400	794,00

Izmaksu salīdzinājums metālu transportēšanai no Krasnojarskas līdz Roterdamai (USD/t). 3. tabula.

Caur ostu	Dzelzceļa pārvadājumu izmaksas	Vidējie pārkraušanas darbu tarifi ostā	Jūras pārvadājumu likmes	Kopējās izmaksas
Rīga	78,34	6,5	18,0	102,84
Ventspils	79,92	6,5	17,5	103,92
Liepāja	79,92	7,0	17,0	103,92
Tallina	79,20	7,5	19,0	105,7
Klaipēda	85,54	7,5	17,0	110,04
Sanktpēterburga	72,02	5,5	21,0	98,52
Kaļiņingrada	88,17	5,5	17,5	111,17

Izmaksu salīdzinājums kokvilnas transportēšanai no Taškentas līdz Roterdamai (USD/t). 4. tabula.

Caur ostu	Dzelzceļa pārvadājumu izmaksas	Vidējie pārkraušanas darbu tarifi ostā	Jūras pārvadājumu likmes	Kopējās izmaksas
Rīga	62,21	10,0	18,0	90,21
Liepāja	63,59	9,5	17,0	90,09
Ventspils	63,59	10,0	17,5	91,09
Sanktpēterburga	59,37	11,0	21,0	91,37
Kaļiņingrada	65,99	10,5	17,5	93,99

Rīgā dzimst idejas par Baltijas Ostu organizācijas kopdarbu

Kas ir BPO?

BPO dibināta 1991. gadā Kopenhāgenā.

Ostai, kura vēlas iestāties BPO, jāiesniedz organizācijas valdes apstiprināts pieteikums un tai jāatbilst sekojošiem noteikumiem:

— osta atrodas Baltijas reģionā;

— nacionālās ostu organizācijas, kam Baltijas reģionā ir specifiskas intereses, arī var kļūt par BPO locekli;

— par biedru iespējams kļūt arī, pamatojoties uz sadraudzību ar Baltijas reģiona ostām.

BPO mērķi:

— Strauja un racionāla jūras transporta attīstība Baltijas reģionā, lai nodrošinātu reģiona valstu ekonomisko attītību un radītu efektīvus vārtus kravu un pasažieru pārvadāšanai no ostas uz ostu visā reģionā.

— Koordinācija un sadarbība attiecībā uz attīstību, investīcijām, specializāciju utt.

— Informācijas apmaiņa, tehnoloģijas pārņemšana, pieredzes apmaiņa ostu vadīšanā, pakalpojumu sniegšanā, ostu rehabilitācijā, apmaiņa ar *know–how* utt.

— Izglītība un personāla kvalifikācijas celšana.

— Dalībostu starptautisko sakaru tīkla izveidošana un uzturēšana.

— Baltijas reģiona kā stratēģiska loģistikas centra mārketings.

— Sarunas un lēmumu pieņemšana attiecībā uz dalībostu iekļaušanos citās starptautiskās organizācijās.

BPO darba komisijas

Organizācijas spēks slēpjas tās komisiju darbā.

Komisija Nr.1 – Ostu plānošana un celtniecība. Priekšsēdētājs Aldis Zieds, Rīgas osta.

Komisijas uzdevums ir sekot attīstības plāniem un tendencēm un, pateicoties savām iespējām, apspriest tās ar BPO dalībostu speciālistiem, kuri darbojas ar līdzīgiem projektiem; kā arī pētīt tehniskos risinājumus un analizēt šo risinājumu pozitīvās un negatīvās puses, lai nākotnē izvairītos no kļūdām lēmumu pieņemšanā. Komisija strādājusi pie jautājumiem, kas saistīti ar konteineru termināliem un iekārtām. Pašlaik komisija strādā pie daudzprofilu terminālu izpētes.

Komisija Nr.2 – Transporta attīstība uz/no dalībostām. Priekšsēdētājs c.c. Skats Larsens, Kopenhāgenas osta.

Tā nodarbojas ar transporta attīstīšanu uz un no dalībostām un ir lielākā BPO komisija, kurā darbojas 27 pārstāvji no 27 dalībostām, 9 valstīm. Komisijā ir trīs apakškomisijas: prāmju satiksmes, kravu transportēšanas un kruīzu satiksmes. Uz šo apakškomisiju bāzes nesen izveidotas trīs konferenču grupas. To darbības jomas: a) dzelzceļu sistēmas attīstīšana Baltijas tranzīta vārtos un iekšzemes infrastruktūru celtniecības plāni Baltijā; b) ātrgaitas prāmji; c) pastāvīgie maršruti un to ietekme uz esošajām prāmju satiksmes līnijām. Bija plānots, ka konferences notiks līdz nākamajai ģenerālajai asamblejai Rīgā 1998. gadā, kur apspriedīs konferenču rezultātus.

Komisija Nr. 3 – Izglītība un kvalifikācijas paaugstināšana. Priekšsēdē-

tāja Mona Finstrēma, Stokholmas osta. Šīs komisijas darbība saistīta ar izglītību visos dalībostu personāla līmeņos. Izglītība ir bezmaksas, un komisija darbojas uz bezpeļņas principiem. BPO kā organizācija sniedz finansiālu atbalstu dažādiem mācību kursiem. Pašlaik komisijas redzeslokā ir kursi «Pasniedzēju kvalifikācija un dokeru izglītošana», «Augstākā līmeņa reģionālā apmācība ostu menedžmentā un organizācijā» un klausītāju apmaiņas shēmas.

Komisija Nr.4 – Sadarbība starptautiskajā un nacionālajā likumdošanā, kas skar ostas. Priekšsēdētājs Bogdans Oldakoreskis, Gdaņskas osta.

Ceturtās komisijas ietvaros ostas sadarbojas starptautiskās un nacionālās likumdošanas jomās, galvenokārt jautājumos, kas skar vidi saistībā ar ostām. Komisija aktīvi strādā pie tādiem jautājumiem kā gaisa piesārņojums no kuģiem, atkritumu pieņemšanas iekārtas, palīdzības shēmas, attīstot vides aizsrdzības pasākumus ostās utt.

Ceturtā komisija ar novērotāja tiesībām piedalās arī ***Helsinku komisijā***, kura izstrādā harmonizētu sistēmu atkritumu pieņemšanai un pārstrādei Baltijas jūras reģionā.

Baltijas jūra – Eiropas jaunais jūras ceļš

BPO: no dzimšanas līdz jaunai stratēģijai

VAS *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA* prezidents J. Krivojs:

— Kopš BPO dibināšanas jau pagājuši 7 gadi. Šajā laikā organizācija kļuvusi par lielāko nevalstisko organizāciju pasaulē, kas apvieno Baltijas jūras ostas vienotai politikai un stratēģijai.

BPO spēks ir tieši tās komitejās un darba grupās, kuras nodarbojas ar ostu attīstības un būvniecības, kravu stratēģijas un statistikas, ostu darbinieku izglītības un BPO kopējās attīstības jautājumiem. Regulāri notiek šo komiteju sanāksmes kādā no BPO dalībvalstīm – tā ir gan pieredzes apmaiņa, gan plaša kultūrizglītojoša programma.

Šajā asamblejā īpaša saruna būs par beznodokļu tirdzniecības nākotni uz kuģiem. Kā zināms, Eiropas Savienības (ES) politika vērsta uz *tax–free* veikalu slēgšanu uz pasažieru prāmjiem, kuri kursē starp ES dalībvalstīm. Ja šī politika īstenosies, zudīs daļa no prāmju pasažieriem, kuri jūras braucienus izmantoja lētākiem pirkumiem un relaksācijai ar alkoholu, kas daudzās ES dalībvalstīs, it īpaši Skandināvijā, ir ļoti dārgs prieks.

BPO politiku vairs nevar ignorēt

SIA *BALTIC CONTAINER TERMI-*



Juris Krivojs (no labās) un BPO ģenerālsekretārs Pērs Šmits pateicas BPO valdes priekšsēdētājam Pēteram Vaizem par pašaizliedzīgu darbu.

NAL izpilddirektors, BPO 1. komitejas «Ostu plānošana un būvniecība» vadītājs A. Zieds:

— BPO Ģenerālās asamblejas ir lieliska iespēja pieredzes apmaiņai. Tieši personīgie kontakti veicina sadarbību, tie rada iespēju pārņemt jaunāko un derīgāko no ostas ostai, no valsts valstij.

BPO mērķis ir sasniegts – no nelielas domubiedru grupas 1991. gadā BPO ir izveidojusies par organizāciju, kas apvieno 9 Baltijas jūras valstu 56 ostas, attīstījusies par spēku, kuru respektē šo valstu valdības un prezidenti. BPO dalībostu kopējais kravu apgrozījums 1997. gadā sasniedza 306, 6 milj. t – tas ir vērā ņemams rādītājs Eiropas ostu kontekstā.

Tātad vecie mērķi ir sasniegti, pienācis laiks ķerties pie jaunas stratēģijas. BPO kā spēcīgākā Baltijas jūras valstu organizācija ir sasniegusi pakāpi, kad var uzsākt normālu dialogu ar ES struktūrām, ES Transporta komisiju, Helsinku komiteju dabas aizsardzības jautājumos un citām. Laiks ir parādījis, ka BPO kā ostu profesionāļu organizācijā ieklausās, tās rekomendācijas ņem vērā, veidojot kopīgo Baltijas jūras transporta politiku. BPO viedokli nevar ignorēt.

Jaunā stratēģija vērsta uz darba grupu patstāvīgu darbību noteiktu aktuālu tēmu ietvaros. Darbu koordinē BPO valde, taču organizācijā valda pilnīga demokrātija – katra dalībvalsts var izvirzīt aktuālas tēmas kopējam to risinājumam. BPO jaunajā stratēģijā pietiekami detalizēti ir izklāstīta kārtība, kādā jautājumi tiek izvirzīti un tālāk skatīti BPO komitejās. Darba veiksmīgai norisei tiek palielināta koordinatoru loma BPO dalībostās.

BPO dalībostas Baltijas jūras reģiona valstīs
DĀNIJA. Dānijas Ostu asociācija, Kopenhāgena, Frederisija, Horsena, Korsēra, Kēge, Nīborga, Renne, Obenro.
IGAUNIJA. Tallina.
SOMIJA. Hamina, Hanko, Helsinki, Kemi, Kotka, Nantali, Oulu, Turku, Vāsa.
VĀCIJA. Vācijas Pārvadātāju biedrība, Lībeka, Ķīle, Rostoka, Zasnica–Mukrana, Štrālzunde, Vismāra.
LATVIJA. Liepāja, Ventspils, Rīga.
LIETUVA. Klaipēda.
POLIJA. Gdaņska–Novi osta, Gdiņa, Leba – Jahtu osta, Svinoujsce, Ščecina–Svinoujsce.
ZVIEDRIJA. *COOL CARRIERS AB*, Jēvle, Helsingborga, Kalmara, Karlshamna, Karlskrūna, Čēpinga, Malme, Norčēpinga, Ukselēsunda, *SMALANDSHAMNER AB*, Stokholma, Sundsvalla, Sēdertelje, Vesterosa, Istāde, Ahūsa, Gēteborga.
KRIEVIJA. Kaļiņingrada, Sanktpēterburga.



Atbalstām BPO jauno stratēģiju: Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja (no labās) un Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks Gunārs Tīrmanis.

Tiek veidota saskarsmju komiteja, kas koordinē noteiktā jautājuma izskatīšanu. 7 darba gados daudzi ostu darbinieki ir darbojošies BPO komitejās, ne viens vien no viņiem tagad strādā ES, valstu transporta ministrijās un citviet. Tieši šī saskarsmes iespēja ļauj patapināt vienam otra pieredzi kopējo mērķu labā.

BPO 7 darba gados ir izglītojusi simtiem ostu darbinieku. Ir pieņemtas rezolūcijas Baltijas valstu parlamentiem, organizācijām un biedrībām. Īpaši tiek uzsvērta BPO loma vides aizsardzībā, jo kuģošana ir videi visdraudzīgākais transporta veids.

BPO nekādā gadījumā nenodarbojas un arī nenodarbosies ar to jautājumu risināšanu, kas saistīti ar kravu sadali. Tās uzmanības lokā galvenokārt ir ekoloģisko problēmu izvērtēšana, jo visiem, kas dzīvo un strādā pie Baltijas jūras, nenoliedzami, ir svarīgi, lai būtu stabila ekoloģiskā situācija. Arī ES ir ieinteresēta ekoloģiskās situācijas uzlabošanā, tāpēc daudzus jautājumus jārisina, tieši sadarbojoties ar tās struktūrām. Te varētu pat izskatīt jautājumus par atsevišķu projektu finansēšanu, piesaistot ES līdzekļus.

Tika izveidota apmācību komiteja. Visdažādākās reorganizācijas notiek ne tikai postsociālisma valstīs, bet arī Rietumvalstīs. Pamazām Baltijas jūra kļūst par ES iekšējo jūru. Tātad šeit radīsies nepieciešamība pēc savienojamiem nosacījumiem, lai sekmīgi darbotos iekšējie transporta mezgli. Visu ostu interesēs ir izstrādāt programmu, lai ES visus transporta tīklus veidotu, neaizmirstot jūras transportu, kas ir izdevīgāks gan cenu, gan drošības ziņā. Pēdējā laikā īpaši jūtama ir citu transporta veidu ofensīva, kas liek īpaši domāt par to, lai no kra-



Tas ir interesanti! BPO IV Ģenerālā asambleja sākas ar pārskata ziņojumiem.

vu pārvadājumiem neizspiestu jūras transportu. Visām ostām būs jāatrod sava vieta jaunajos transporta koridoros, tāpēc arī kopīgi jāstrādā, lai nezaudētu konkurences cīņā.

Ja atgriežamies pie ekoloģijas jautājumiem, jāteic, ka tieši ostas nav lielākās ekoloģisko problēmu radītājas. Te jāskata jautājumi par dabai draudzīgākas degvielas izmantošanu, par atlaidēm kuģiem, kas izmanto ekoloģiski tīrāku degvielu, par sateču ūdeņu savākšanu. Šie jautājumi nebūt nav viegli atrisināmi, pieņemot direktīvus lēmumus. Jebkura jaunieveduma pamatā ir finansiālie ieguldījumi.

Arī pašās ostās jābūt iespējai savākt sateču ūdeņus, ostu operācijas jāveic tā, lai tās būtu drošas. Darbojoties ar naftas produktiem, jābūt maksimālai drošībai.

Kravu plūsma Baltijas jūrā nebūt nav kravu transportēšana no Krievijas vai uz Krieviju. 300 milj. t kravu tiek pārvadātas Baltijas jūrā starp Baltijas jūras valstīm. Krievijas kravu daļa šajos pārvadājumos nebūt nav lielākā. Latvijai, protams, vitāli nepieciešamas ir tieši Krievijas kravas. Ievērojama konkurence cīņā par Krievijas kravām jāizcīna ar Somijas, Igaunijas un Krievijas ostām. Iespējams, ka arī Latvija kādreiz varēs lepoties ar tādiem kravu apgrozījumiem, kādi šodien ir Somijas ostās. Tur pārkrauj 300 tūkst. TEU, bet tikai 15 tūkst. TEU Somijas ostās ir kravas, kas iet tranzītā uz Krieviju. Šobrīd kravu daudzums, ko pārvadā Latvijas ietvaros, ir ļoti neliels. Savukārt tranzīts ir ļoti jutīgs un atkarīgs no daudziem faktoriem. Tranzītbiznesa attīstību nebūt neveicina politiskā nestabilitāte starpvalstu līmenī. Arī pēdējās aktivitātes Latvijas – Krievijas attiecībās negatīvi ietekmē tranzītkravu apjomus.

BPO dalībnieku vidū nevalda šī bieži vien pārprastā noslēpumainība. Protams, lielākā daļa ostu ir konkurentes, taču tas nenozīmē, ka šo ostu darbiniekiem nebūtu pārrunājamas darba lietas. Konkurence neizslēdz informācijas un pieredzes apmaiņu. Vienojošie jautājumi, pirmkārt, ir tilta pār Ēresundu celtniecība un tā ietekme uz kuģošanas biznesu šajā reģionā starp Dāniju un Zviedriju. Otrkārt, visaptveroša problēma ir *tax–free* veikalu uz kuģiem nākotne. Ir daudzas problēmas, kas ostu profesionāļus vieno kopīgai jautājumu risināšanai.

Latvijai pārliecinoši jāpiedalās BPO darbā

Ventspils brīvostas pārvaldnieks I. Sarmulis:

— BPO ir organizācija, no kuras mēs varam ne tikai paņemt, bet arī daudz ko tai dot. Ģenerālā asambleja ir labs kvorums, kur satikties ostām, to darbiniekiem, apspriest stividoru problēmas un nodibināt abpusējus kontaktus. Te ir lieliska iespēja pastāstīt par sevi, ieklausīties kolēģu viedokļos. BPO ir laba vieta, lai virzītu jūrniecības politiku. Baltijas jūras ostu politika visu laiku atrodas attīstībā, tā mainās – vieni transportēšanas veidi nomaina citus, tādēļ vienmēr jāzina aktuālākais, jābūt lietas kursā, lai varētu sadarboties.

Gar Baltijas jūru atrodas 20% visa pasaules ekonomiskā potenciāla. Protams, Baltijas jūra ir jaunais Eiropas transporta ceļš, kam jāpievērš milzīga uzmanība. Osta ir pirmais punkts valstī, kur ienāk kuģis, tas reizē ir punkts, kur satek kopā autoceļi un dzelzceļi ar jūras ceļiem. Kā transporta un loģistikas centri ostas ir būtiska katras valsts vizītkarte. To apzināties palīdz arī BPO kopējā stratēģija.

Rīgas ostas pārvaldnieks L. Loginovs:

— Pirmais, ko jautāšu Rīgas ostas tuvākajā valdes sēdē, kādēļ visa mūsu osta kopumā vēl nav šīs respektablās ostu organizācijas locekle? Izvirzīšu ierosinājumu par Rīgas ostas iestāšanos BPO. Informācija, savstarpējie kontakti un lietišķās sarunas ir būtiskas arī Rīgas ostai. Ostu profesionāļos ir tas spēks, kas virza lietas un atrisina problēmas. Galvenais mērķis – ostas attīstība.

LR Satiksmes ministrijas valsts sekretārs U. Pētersons:

— BPO ir laba vieta, kur mēs varam prezentēt savu trīs lielostu potenciālu. Valsts ostu politika ir jāvirza pa maksimālā izdevīguma ceļu – šī doma ir ļoti tuva arī BPO pamatnostādnēm. Latvijai ir jāizmanto visas iespējas, lai pārliecinātu par savu ostu konkurētspēju Baltijas jūrā. Eiropas Savienības Transporta komisijas pārstāvis savā uzstāšanās reizē nevarēja neparādīt karti ar iezīmēto virzienu Rietumi – Austrumi, kur būtiska sastāvdaļa ir mūsu ostas un tranzīta koridors no Zilupes uz Rīgu, Ventspili un Liepāju. Ilgu laiku ES runāja tikai par koridoru Dienvidi – Ziemeļi autoceļa *VIA BALTICA* sakarā. Taču, kā zināms, ne mazāk svarīgs ir tieši šis Rietumu – Austrumu koridors, kā popularizēšanai mums jāpietiek prātam un enerģijai. Šajā sakarā būtiska varētu būt Eirāzijas starptautiskā transporta konference, kas 12. un 13. maijā notiks Sanktpēterburgā izstādes *TRANSTEK '98* ietvaros.

G. Šīmanis

Vai Ostu attīstības fonds ir vakardiena?

Latvijas Ostu padomē izraisījās asas debates par Ostu attīstības fonda līdzekļu izlietojumu. Savu viedokli pauda Ventspils ostas padomes priekšsēdētājs Aivars Lembergs.

Likums *Par ostām*, kura 7. nodaļa nosaka Ostu attīstības fonda izveidi, tā mērķus, līdzekļu avotus un izlietojumu, tika pieņemts 1994. gadā. Tad valstī un ostās bija cita ekonomiskā situācija, kas saistījās ar pāreju no vienas īpašuma formas citā, veco saimniecisko sakaru pārtraukšanu un jaunu veidošanu.

Tad Ostu attīstības fonda radīšana tika attaisnota kā pārejas perioda parādība, kā *sēklas naudas* uzkrāšanas nepieciešamība mazajām ostām. Likuma 20. pants noteica, ka «Ostu attīstības fonda mērķis ir pārvaldīt ostu plānveidīgai attīstībai un to rekonstrukcijai paredzētos papildu līdzekļus, lai nodrošinātu Latvijas ostu konkurētspēju, kā arī LR piedalīšanos starptautiskajās jūrniecības un zvejniecības organizācijās».

Kā šie līdzekļi, kuru apjoms pēdējos 3 gados bijis aptuveni miljons latu gadā, izmantoti?

Kā redzams tabulā, likumā paredzētajiem mērķiem netiek izmantoti 15–20% līdzekļu, kurus novirza visdažādākajām vajadzībām, sākot ar valsts institūciju – hidrometeoroloģiskā dienesta, Jūras akadēmijas, Jūrniecības departamenta – un beidzot ar medicīnas un muzeju finansēšanu. Jāpiebilst, ka katru gadu bijis arī līdzekļu pārpalikums 2–5% robežās.

Apšaubāma arī likumā noteiktā starptautisko jūrniecības un zvejniecības organizāciju finansēšana no Ostu attīstības fonda līdzekļiem, kurus veido ieņēmumi no ostu nodevām, jo ostām nav svarīgi ne brētliņu nozvejas limiti, ne militāro un citu kuģu kustība pasaules okeānos.

Uzskatu, ka tāda starptautiska organizācija kā IMO, kas nodarbojas ar kuģošanas jautājumiem, būtu jāfinansē no kuģniecības līdzekļiem, zvejniecības organizācijas – no zivsaimnieku līdzekļiem vai valsts budžeta. Turklāt ar katru gadu pieaug šādu finansējamo organizāciju skaits. 1997. gadā parādījās tādas starptautiskas organizācijas kā ICES, NAFO, IBSFC. Ostām šīs organizācijas nav jāfinansē, jo tām ar ostām un to attīstību nav nekāda sakara.

Lielās ostas faktiski finansē konkurentus

Kā zināms, Ostu attīstības fondu galvenokārt veido lielās ostas. Ventspils ieskaitījumi veido ap 70% visa fonda līdzekļu, 24–25% ieskaita Rīgas osta un 3–4% Liepājas osta. Mazo ostu devums ir ļoti nenozīmīgs.

Sadalot Ostu fonda līdzekļus, tie galvenokārt tiek novirzīti mazo ostu attīstībai, kuras, kaut arī nelielos apjomos, nodarbojas ar to pašu kravu pārkraušanu, kuras pārkrauj lielajās ostās.

Tādējādi mazo ostu darbība, kas starptautiskajā mērogā paliek nemanīta, savā ziņā ir konkurence lielajām ostām, kuras pretēji savām interesēm šo konkurenci finansē un uztur.

Vienlaikus ostas, kuras nosaka valsts starptautisko konkurētspēju šajā nozarē, piemēram, Ventspils, pēdējo trīs gadu laikā tikai vienreiz no

Ostu attīstības fonda saņēmusi finansējumu (1997.g. – 219 000 latu), lai gan fondā ieguldījusi lielāko daļu līdzekļu.

Ventspils osta ir spiesta ņemt kredītus savai attīstībai, un tās kredītportfelis patlaban ir 55 milj. USD. Šāds stāvoklis nav normāls, neatbilst tirgus ekonomikas principiem un ir pārmantots no PSRS ekonomiskā modeļa.

Tāpēc pašlaik, kad ostu nozarē pārkārtojumi praktiski ir pabeigti un ostas strādā tirgus ekonomikas ietvaros, šāda fonda turpmāka veidošana nozīmē, ka daļu nopelnīto līdzekļu, tāpat kā sociālismā, savāc vienā *katlā*, no kura tālāk tos pārdala, tas nozīmē, ka līdzekļi nonāk speciālā, nevis valsts budžetā, un bieži, kā jau teikts, tiek izmantoti neracionāli, pat nelikumīgi.

Gadījumā, ja mazās ostas nevar pastāvēt bez finansiālas palīdzības, tad pēc tirgus ekonomikas principiem tās likvidējamas. Bet, ja to pastāvēšana saistās ar sociālajām un reģionālajām programmām – iedzīvotāju nodarbinātība, seno tradīciju atdzīvināšana (kā darbojošos muzejos), tad šādas programmas jāfinansē no valsts pamatbudžeta vai citāda veida palīdzības (PHARE programma, Sorosa fonds, labdarība utt.).

Uzskatām, ka Ostu attīstības fonds ir likvidējams un izdarāmi grozījumi likumā *Par ostām*, izslēdzot no tā nodaļu un grozot likuma pantus daļās, kuras saistītas ar Ostu attīstības fondu.

Mazās ostas nevajag pretstatīt lielajām

Pēc A. Lemberga raksta apspriešanas Latvijas Jūras administrācijā (JA) izvērtās diskusija, ko piedāvājam



Aivars Lembergs.

lasītājiem.

JA mazo ostu inspektors **Kornēlijs Rundāns**: — Šajā un citos materiālos, ko A. Lembergs publicējis presē (piem. *LAUKU AVĪZĒ* u.c.), ir daudz taisnības. Taču visai nepatīkami ir tas, ka JA pastāvēšanas laikā veikto darbu un tā nozīmi mazina. Kā zināms, JA pamatfunkcijas ir ostu valsts kontrole, cilvēku meklēšana un glābšana jūrā un ostā, naftas izlējumu seku likvidēšana, loču pakalpojumi, kuģu ceļa un krasta aprīkošana ar navigācijas zīmēm, navigācijas karšu un plānu izdošana, uzmērījumu veikšana Latvijas ūdeņos. Visus šos gadus JA godprātīgi šos pienākumus ir pildījusi.

«Sēklas» naudu, ko 1994. un 1995. gadā piešķīra mazajām ostām no Ostu attīstības fonda līdzekļiem, tērēja kuģu ceļu padziļināšanai un uzturēšanai kārtībā, molu atjaunošanai, piestātņu sakārtošanai. Šobrīd jau

paši kapteiņu dienesti nopelna 50% mazo ostu kapteiņdienestu uzturēšanai nepieciešamo līdzekļu. Kravu apgrozījumi aug Mērsragā, Rojā, Salacgrīvā. Darbu uzsākusi Skultes osta. Pāvilostā kokmateriālu biznesu aizstāj jahtu tūrisms un zvejnieki. Līdzekļu nepieciešamība kavē Engures ostas attīstību, savukārt Ainažos darbi pilnīgi apstājušies. Varam diskutēt – vai Ainažu ostā nepieciešams ieguldīt kādus līdzekļus?

Mazajās ostās līdzekļu ieplūdums galvenokārt ir no loču nodevas un velkoņu pakalpojumiem.

Taču mūs nopietni uztrauc kas cits – ostas kapteiņu dienestu grib pakļaut pašvaldībām. Tas nozīmē, ka kuģošanas kontroles vietā nāk bizness – kuģi ostā jādabū par katru cenu. Tas nav pieļaujami. Ostas kontrolei jābūt neatkarīgai valsts kontroles institūcijai. Vai arī ceļu policiju pakļausim Taksometru parka vadībai? Ostu kapteiņu dienestiem jābūt neatkarīgiem.

Salacgrīvas ostas kapteinis **Edgars Murds**: — Uzskatu, ka apgalvojums «mazo ostu darbība ir savā ziņā konkurence lielajām ostām» ir pārspīlēts. Tas ir tāpat kā lācim blusas. Mazajās ostās galvenā prece ir kokmateriāli. Vai mazās ostas var konkurēt ar lielostām? Turklāt bija laiks, kad lielajās ostās to vadība uzskatīja, ka kraut kokmateriālus ir zem viņu goda.

Ainažu ostā igauņi vēlējās kraut keramzītu. Taču pietrūka naudas ostas atjaunošanai, un kravas aizgāja uz Pērnavu.

Salacgrīvas ostas kapteiņdienests diemžēl strādā ar zaudējumiem, lai gan pagājušajā gadā ievesti 109 komerckuģi. Loču darbs ir ļoti profesionāls. Galvenais darba rādītājs – nav negadījumu. Bet labo jau atceras un piemin reti.

Varbūt glābšanas dienestus mazajās ostās atdot pašvaldībām? Šo dienestu uzturēšana kapteiņu dienestam prasa lielus izdevumus. Tāpat jāattīsta brīvprātīgo glābēju darbība.

Ostas kapteiņdienestus nedrīkst pakļaut ostu pārvaldēm. Tad sāksies darbība «par katru cenu». Kuģošanas drošība nostāsies pēdējā vietā.

Mērsraga ostas kapteinis **Arnis Ķīsis**: — Pagasta valdē man tieši pateica, ka ostas kapteiņdienests nav vajadzīgs. Ostas kapteinis nedrīkst kļūt par marioneti biznesmeņu rokās. Ostas pārvaldnieku izvēle ir apbrīnojama – jebkurš var nākt un sēsties šajā krēslā. Tad šie cilvēki kopā ar uzņēmējiem sāk komandēt ostas kapteini. Valsts pārvaldes un kontroles funkcijas ostās tiek grautas.

Skultes ostas kapteinis **Aigars Pečaks**: — Es un mani kolēģi Skultē 99% piekrītam Lemberga kunga izteiktajam viedoklim. Tas ir ļoti precīzi un vajadzīgi – ir jādomā saimnieciski! Pirmkārt, viss maksā tik, cik tas maksā. Otrkārt, mūsu ostas valdes sastāvā ir valsts ministrs Indulis Emsis, kas vienmēr atgādinājis, ka jāstrādā pie reāliem projektiem. Mazajai ostai jābūt ar reālu koncepciju, ko izstrādā ostas pārvaldnieks kopā ar pašvaldību. Taču šo gaišo cilvēku ir tik maz! Ir daļa cilvēku, kas tikai gaida naudu no Ostu attīstības fonda, to tērē, bet pašu darbs ir nulles vērts. Pareizi ir – Ventspils ostai nav jāfinansē viens vai otrs sliņķis kādā citā ostā.

JA restrukturizācijas gaitā mazo ostu kapteiņdienesti ir jāsaglabā kā patstāvīgas valsts struktūrvienības ar savu finansējumu.

Pusi no nepieciešamajiem līdzek-

Ieņēmumi un izdevumi	1995	1996	1997.g. gaidāmā izpilde
Ieņēmumi (tūkst. Ls)	960,4	1070,8	1015,6
Izdevumi likumā paredzētajiem mērķiem (% no ieņēmumiem)			
1. ostu rekonstrukcijai	73	55	33
2. ostu tehniskajam nodrošinājumam	–	20	7
3. pārstāvniecībai starptautiskajās jūrniecības un zvejniecības organizācijās	14	12	14
Reklāmai	–	–	22
Kopā likumā paredzētajiem mērķiem	87	87	76*

** 1997. gadā 22% no fonda līdzekļiem izmantoti dažādu ostas reklāmas pasākumu (izstāžu, publikāciju, bukletu izdošana u.c.) organizēšanai, ko arī var uzskatīt par konkurentspēju veicinošiem momentiem un vērtēt kā likuma prasībām atbilstošus izdevumus.*

ļiem mēs jau varam nopelnīt paši. Arī mazajām ostām jāņem kredīti attīstībai, taču valstij jābūt kā garantam. Mazās ostas ir liels pluss konkrētā reģiona attīstībai.

Ir jāatceras, ka 50 okupācijas gados mazās ostas bija nodzītas līdz kliņķim, tās sauca par «ostas punktiem». Ļoti pareizi Ostu padome darīja, izdalot sākumlīdzekļus šo ostu atjaunošanai. Nu pienācis laiks pelnīt pašiem.

JA direktora pirmais vietnieks **Artūrs Brokovskis**: — A. Lemberga saimnieciskās un ekonomiskās domas ir jāņem vērā. Tomēr kravu struktūras ziņā ir vērts analizēt arī mazo ostu darbu kokmateriālu pārkraušanā. Šis skaitlis ir iespaidīgs! Ja runājam par JA līdzekļiem, tie miljoni nav Lihtenšteinas bankās. Šī nauda ir izlietota tepat, Latvijā, ostu uzturēšanai un attīstībai. Cik daudz pūļu ieguldīts, piemēram, Liepājas ostas attīrīšanā no vrakiem! Ja es strādātu Ventspilī, varbūt domātu vēl kritiskāk par Lemberga kungu. Ainažos, piemēram, Ls 300 000 iegulda pļavās, rezultāta nav. Taču šo naudu varēja izmantot Skultē vai Salacgrīvā.

Esmu pārliecināts, ka ostu kapteiņdienestiem jāpaliek kā valsts institūcijai. Patlaban mazajās ostās strādā divas komisijas, līdz maijam būtu jātiek skaidrībā gan par Ostu attīstības fondu, gan Jūras administrāciju. Mazās ostas nevar un nevajag pretstatīt lielajām.

Viedokļus apkopoja G. Šīmanis

Liepājas ostai – 300

Īss vēstures apskats

1253. gads. Livonijas ordeņa un Kurzemes bīskapa zemju dalīšanas līgumā pirmoreiz minēta Līvas upe un Līvas ciems (Lyva dorp), kuru piešķir bīskapam.

1263. gads. Pirmoreiz rakstītos avotos – Livonijas ordeņa un Kurzemes bīskapa līgumā – minēta Līvas osta (Lyva portus).

1300. gads. Līvu ar ostu iegūst Livonijas ordenis. Osta atrodas Līvas upes lejtecē. Gadsimtu gaitā, upei vairākkārt mainot savu gultni, mainās ostas atrašanās vieta.

1560.–1609. gads. Līdz ar Livonijas ordeņa sabrukumu un Polijas vasaļvalsts Kurzemes un Zemgales hercogistes izveidošanos Grobiņas novads ar Liepāju tiek ieķīlāts Prūsijas hercogam Albrehtam.

1625. gads. Liepāja iegūst pilsētas tiesības.

Ap 1640. gadu. Aizsērējot Līvas un Pērkones upēm, Liepāja paliek bez ostas.

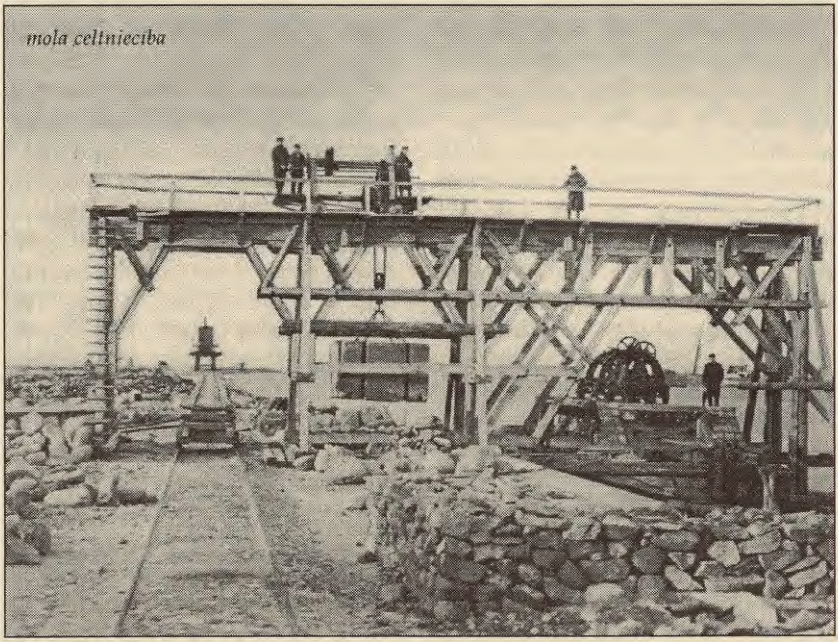
1697. gada 26. augusts. Noslēgts ostas būves līgums starp Liepājas pilsētas magistrātu un Kurzemes hercogu Frīdrihu Kazimiru.

1697. gada 3. oktobris. Iedzenot pirmo pāli, sākas Liepājas ostas izbūve.

1700. gads. Liepājas ostu apmeklē jau ap 100 kuģu.

1703. gads. Noslēdzas ostas celtniecības pirmais posms: kanāla platums ir ap 13 m, dziļums – 2,9–3,2 m, garums – 1800 m.

1725. gads. Pabeidz ostas kanāla



Mola celtniecība.



Dzelzceļš Liepājas ostā 19. gs. beigās.

rakšanu. Tā platums – 43–65 m.

1780. gadi. Liepājas ostu ik gadu apmeklē ap 280 kuģu. Eksportē labību, kokmateriālus, ādas u.c. lauksaimniecības produktus; importē celtniecības materiālus, metālu un metālizstrādājumus, sāli, siļķes, preces Kurzemes hercoga galmam.

1795. gads. Kurzemes un Zemgales hercogisti pievieno Krievijas impērijai.

1821. gads. Uzbūvēts Liepājas ostas loču tornis.

1858. gads. Izstrādāts ostas paplašināšanas un rekonstrukcijas projekts.

1861. gada maijs. Sākas ostas paplašināšana: līdz 1868. gadam esošo molu galos uzceļ divus jaunus molus (dienvidmols – 994 m, ziemeļmols – 819 m, dziļums pie moliem – 6 m). Kuģu ceļa dziļums sasniedz 6,4 m. Kanāla malās izbūvē koka krastmalu 16–20 m platumā.

1860. gads. Liepājā dzīvo ap 10 000 iedzīvotāju.

1861.–1865. gads. Liepājas ostā ik gadu ienāk ap 215 kuģu.

1868. gada 20. jūnijs. Sāk darboties Liepājas lielā bāka. Tā būvēta no čuguna plāksnēm (A.Meinharda lietuve Liepājā), lukturis – no brāļu Čansu rūpnīcas Anglijā.

1871. gads. Sākas akmens krastmalas izbūve. Līdz 1886. gadam tās garums sasniedz 3 km.

1871.–1875. gads. Liepājas ostu apmeklē caurmērā 460 kuģu gadā.

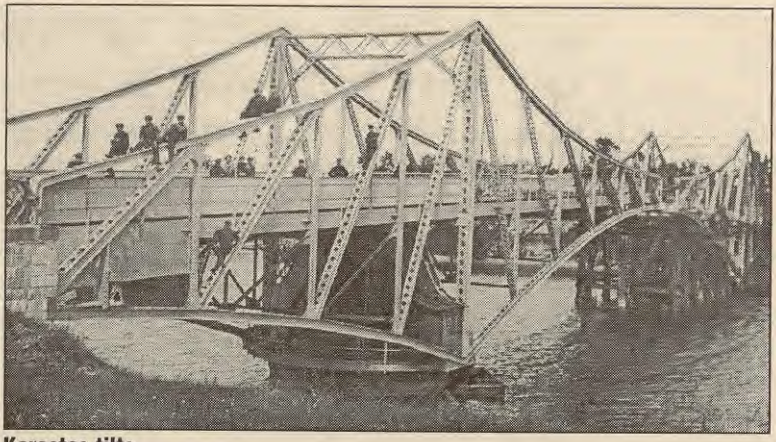
1876. gads. Liepājas–Romnu dzelzceļa atklāšana (kopā ar atzarojumiem – 1381 km). Tas uzlaboja satiksmi, paātrināja un paplašināja Liepājas sakarus ar lekšrievijas guberņām, paverot tai plašu saimniecisku aizmuguri.

1878. gads. Uzceļ dzelzceļa (dzelzs) tiltu pāri kanālam.

1880. gadu beigas. Aizsākas emigrantu izceļošana caur Liepāju.

1881. gads. Uzbūvēts izgriežamais metāla tilts.

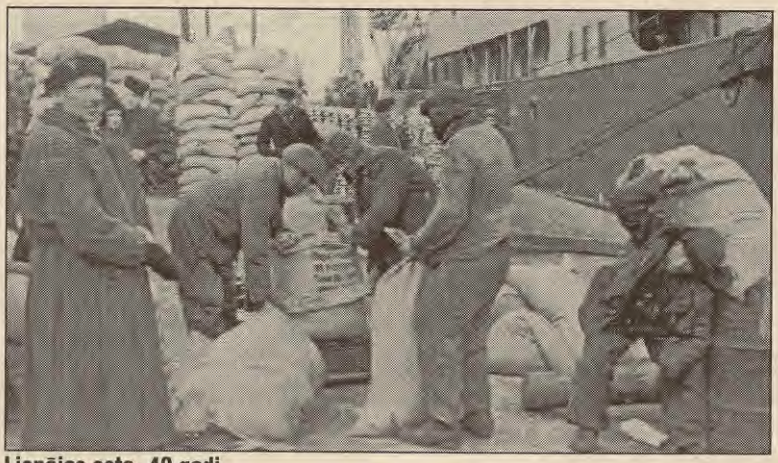
1891.–1904. gads. Lielākie ostas izbūves darbi: uzbūvē Kara ostu, kurā ietilpa ostas kanāls un baseins, remontbāze ar sausajiem un peldošajiem do-



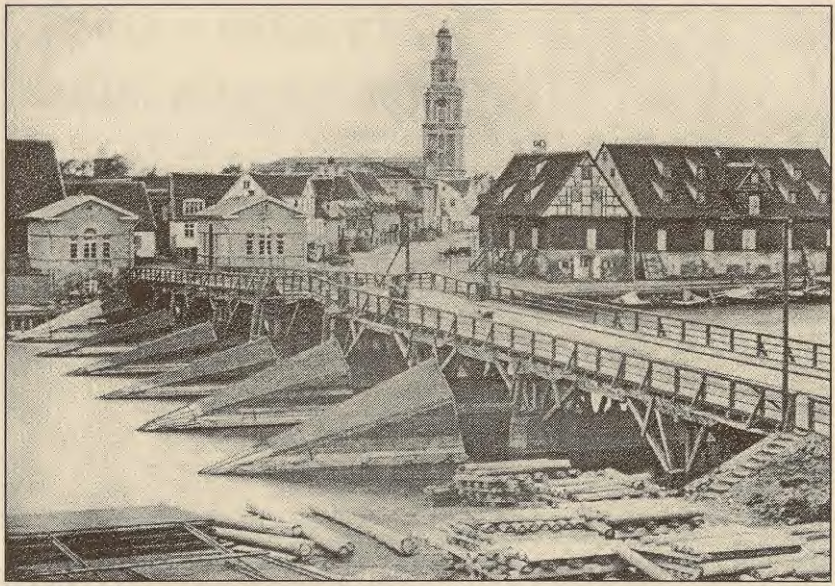
Karostas tilts.



1931. gadā Liepājas Jaunās ostas teritorijā izveido brīvostu.



Liepājas osta, 40 gadi.



Liepājas osta.

kiem, kuģu remontdarbnīcas, tilts. Ostas moli un viļņlauži kalpo vēl šodien un saglabājušies tādā pašā izskatā, izņemot atjaunoto Dienvidu molu. Ostas dziļums pēc izbūves – 9–10 m.

19.gs. beigas. Caur Liepājas ostu izved 6,7% Krievijas eksporta (labība, kokmateriāli, lauksaimniecības produkti).

1900. gads. Liepājas ostu apmeklē 2279 kuģi.

1906. gads. Atklāta tiešā pasažieru kuģu satiksme ar Ameriku. Liepāja kļūst par lielāko Krievijas emigrācijas centru (gadā vidēji emigrē ap 40 000 cilvēku).

1913. gads. Liepājas ostā piestāj 1738 kuģi, pārkraujot 1 548 119 tonnas kravu. Iedzīvotāju skaits – 100 000.

1915. gada maijs. Pirmā pasaules kara laikā Liepāju ieņem vācu karaspēks.

1918. gada novembris. Proklamēta Latvijas Republika.

1920. gadi. Samazinās kuģu un kravu apgrozība Liepājas ostā (līdz 1929. gadam – vidēji 240 000 t gadā, vēl vairāk samazinoties pasaules ekonomiskās krīzes periodā līdz 1933. gadam).

1931. gads. Liepājas Jaunās ostas teritorijā izveido brīvostu.

1934. gads. Sākoties Latvijas ekonomikas augšupejai, uzlabojas situācija Liepājas ostā.

1938. gads. Liepājas ostas eksporta vērtība – 33,6 milj. latu (1933. gadā – 3,3 milj. latu), importa vērtība – 14,2 milj. latu (1933. gadā – 6,29 milj. latu).

1940. gada jūnijs. Sākas pirmais padomju okupācijas gads.

1941. gada jūnijs–1945. gada maijs. Liepāja pārdzīvo vācu okupācijas režīmu, kuru nomaina atkārtota padomju okupācija.

1946. gads. Liepājas ostā ienāk 207 kuģi, apstrādātas 434,6 tūkst. tonnu kravas. Ostas teritorijā sāk darboties zvejnieku kolhozs «Boļševiks».



Zvejnieku piestātne.

1951. gads. Liepājas osta tiek slēgta saimnieciskai darbībai; turpmāk to izmanto PSRS militārajiem mērķiem.

1956. gads. Liepājā atkal atver tirdzniecības ostu.

1966. gads. Liepājas ostā apstrādā 1508 tūkst. tonnu kravu.

1967. gads. Liepājas ostu pilnīgi atdod PSRS jūras kara flotei. Tā paliek slēgta tirdzniecības kuģiem līdz 1992. gadam. Civilā apritē izmanto nelielu daļu Tirdzniecības kanāla, kurā darbojas jūras zvejas osta (tagadējā uzņēmuma «Piemare» teritorija), Okeāna zvejas flotes Liepājas bāze un zvejnieku kolhozs «Boļševiks» (tagad a/s «Kursa»).

1991. gada 4. maijs. Latvijas PSR Augstākā Padome pieņem Neatkarības deklarāciju.

1991. gads. Atjaunota Liepājas tirdzniecības osta.

1992. gada 1. janvāris. Atjaunotajā ostā ienāk pirmais ārzemju tirdzniecības kuģis.

1992. gads. Liepājas tirdzniecības ostu apmeklē 63 kuģi, osta apstrādā 100 000 tonnu kravas.

1994. gada 31. augusts. Krievijas jūras kara flote pilnībā atbrīvo Liepājas ostas teritoriju. Sākas intensīvs darbs ostas komunikāciju sakārtošanā un akvatorijas iztīrīšanā.

Ostas akvatorijas platība ir 810 ha, sauszemes teritorijas platība – 370 ha; ostas pašreizējais dziļums atļauj tajā ienākt kuģiem ar iegrimi līdz 8,5 m un garumu līdz 200 m.

1996. gads. Liepājas ostā pārkrautas 1,6 milj. tonnu kravas (galvenie kravu veidi: autotreileri, kokmateriāli, metāls, naftas produkti, dažādas beramās un ģenerālkravas).

1997. gads. Latvijas Republikas Saeima pieņem Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likumu. SEZ teritorijā iekļauta osta un tai piegulošā rūpnieciskā zona un svarīgākie transporta mezgli – dzelzceļš, lidosta, noliktavu saimniecības.

Liepāja – ostas pilsēta. Septiņi atjaunotnes gadi

Liepāja pie Baltijas jūras ar neaizsalstošu ostu ir trešā lielākā pilsēta Latvijā. Pilsētas tiesības tā ieguva 1625. gadā. Vēsturisks pagrieziens pilsētas attīstībā bija ostas izbūve no 1697. līdz 1703. gadam. Īsts uzplaukums Liepāju sagaidīja pēc Liepājas – Romnas dzelzceļa izbūves no 1871. līdz 1876. gadam.

Pēc Latvijas Republikas neatkarības atgūšanas 1991. gadā pilsētas attīstību būtiski ietekmē osta.

1994. gada 1. jūnijā no Liepājas Ziemas ostas tika aizvadīti trīs pēdējie Krievijas kara flotes raķešu kuģi. Toreiz Ministru prezidents Valdis Birkavs teica:

«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.»

Krievijas ārkārtējais un pilnvarotais sūtnis Latvijā Aleksandrs Raņņihs uz to atbildēja:

«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.»

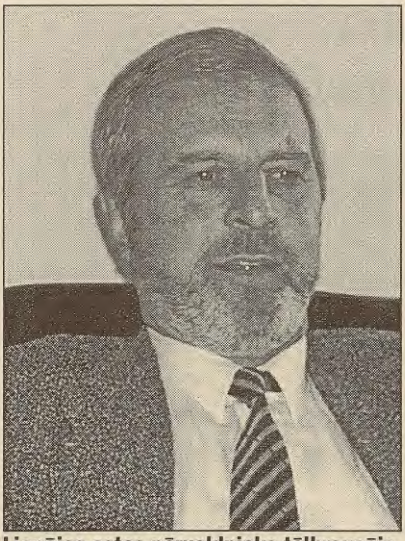
Kopš 1997. gada marta ir spēkā *Likums par Liepājas speciālo ekonomisko zonu*, kas paredz ievērojamas nodokļu atlaides SEZ darbojošamies uzņēmējiem. Kā tas ir īstenībā, lūdzām pastāstīt Liepājas ostas pārvaldnieku tālbraucēju kapteini **Aivaru Boju**.

Liepājā – speciālā ekonomiskā zona

— Liepājas SEZ vada valde, pārvaldnieks, un šajā zonā ir integrēta osta, lidosta, uzņēmēji. Pats šobrīd pildu gan ostas pārvaldnieka, gan SEZ pārvaldnieka pirmā vietnieka pienākumus. Uzņēmēji gan vēl strādā pa vecam, jo tikai SEZ valde 30. septembra sēdē izskatīja pirmos uzņēmēju pieteikumus darboties SEZ zonā. Pēc lēmuma pieņemšanas uzņēmējiem šeit būs jāstrādā atbilsoši Likuma par Liepājas SEZ prasībām. Nodokļu atlaides ilgu laiku tika saņemtas Rīgā Valsts ieņēmumu dienestā. Daudz neskaidrību būs pašā SEZ darbības sākumā, kamēr likuma panti tiks reāli saskaņoti ar praktisko dzīvi un darbību Liepājā. Uzskatu, ka būs nepieciešams braukt lūkoties uz Ventspils brīvostu, kur tāpat sākumā bija problēmas tieši nodokļu jautājumos. Dzīvē jau nekad neizdodas uzrakstīt tik ideālus likumus un noteikumus, lai tie tūlīt konkrētos apstākļos ļautu lieliski darboties.

Nauda vispirms jāiegulda ostā

— Liepājas Brīvostā pašlaik var pieņemt kuģus ar maksimālo iegrimi 8,5 metri. Jūras kanāla dziļums ir 10,5 m, bet ne visā garumā tas pilnībā ir izbagarēts, nākamgad noteikti būtu jāpadziļina kuģu ceļš Dienvidu vārtos. Mierīgā laikā lieltonnāžas kuģi var ie-



Liepājas ostas pārvaldnieks tālbraucējs kapteinis Aivars Boja.

nākt bez problēmām, bet dienvidrietumu vējā tos velkoņi savas nepietiekamās jaudas dēļ var arī nenoturēt kuģošanas kanālā. Tādēļ mani uzskati ne vienmēr sakrīt ar populistiski domājošu vadītāju idejām. Es uzskatu, ka vispirms ir jāsaved kārtībā kuģu ceļš, osta, velkoņu saimniecība, un tikai tad mēs varam lielīties – cik te ir brīnišķīga osta, cik labi strādā SEZ apstākļos! Naudu SEZ attīstībai dos tieši osta, pieaugošais tranzītbizness, tādēļ vispirms nauda ir jāiegulda ostā, dzelzceļa pievedceļos, infrastruktūras objektos SEZ uzņēmumos. Tas dos atdevi SEZ paplašināšanai un jaunu uzņēmēju piesaistei.

Velkoņu flotes attīstībā nesaskatu pārāk lielu problēmu. Patlaban Liepājas osta nomā vienu velkoni no SIA *RIVEKO* (Rīga), tāpat ir velkoņu iznomas piedāvājumi no Klaipēdas ostas. Patlaban piesaistīt ostai vairāk velkoņu nav rentabli, jo apkalpoto kuģu skaits tik strauji neprogresē.

Nākamgad paredzēta galvenā ostas autoceļa rekonstrukcija, kā arī Karostas kanāla tīrīšana. Tas prasīs vismaz miljonu latu. Kalpaka tiltu uzturam kārtībā, kaut gan tā stāvoklis ir diezgan bēdīgs. Protams, kad nepieciešams, tilts tiek izgriezts.

Pagaidām vēl atjaunošanu prasa dziļumi Vidējos un Ziemeļu vārtos, kā arī ir nepieciešama ostas pilnīga izbagarēšana, lai kuģu manevrēšana tajā būtu droša.

Liela nozīme būs kuģu satiksmes vadības sistēmas nodošanai pilnīgā ekspluatācijā. Šajā sakarā Roterdamā kursos mācās vairāki darbinieki, arī mūsu ostas kapteinis Eduards Raits. Viņa pieredze un atbildība spēj nodrošināt kuģošanas drošību Liepājas ostā, sabalansēt ostas kapteiņa dienesta un uzņēmēju intereses. Noteikti būtu jānomaina novecojušie un ekspluatācijā dārgie loču kuteri pret jauniem un mūsdienīgiem.

Prioritāti – uzņēmēju interesēm

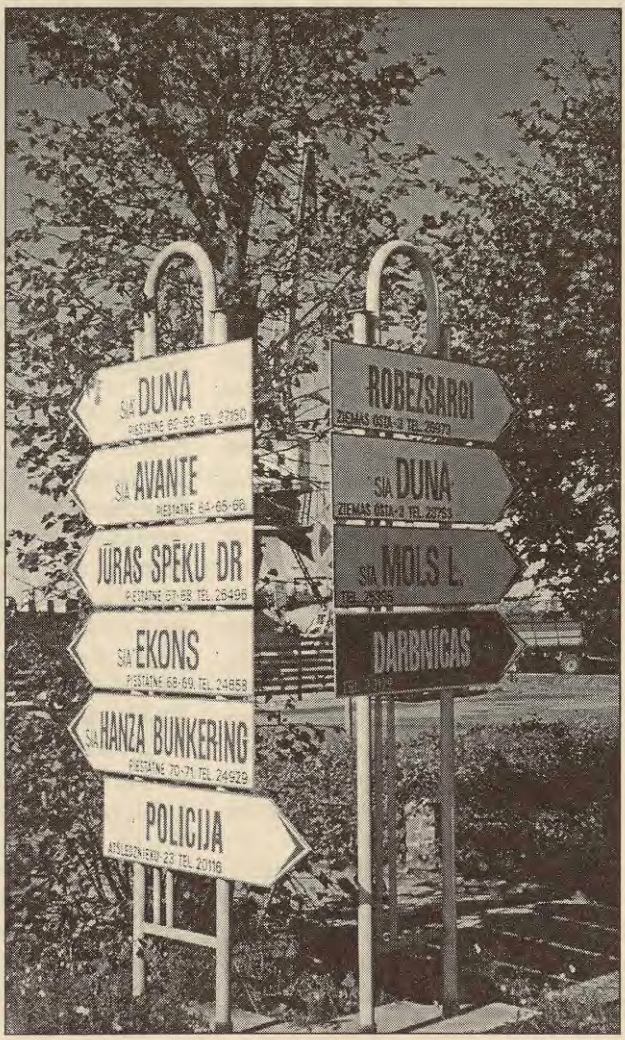
— Nepārtraukti turpinās kravu pieaugums Liepājas ostā. Šogad tas noteikti pārsniegs 2 miljonus tonnu, tas nozīmē – ostas atjaunošanai tīri tehniskā ziņā ir jāturas līdzi uzņēmēju sagādāto kravu apstrādes apjomam. Droši vien nākotnē par Liepājas ostu interesēsies nopietni investori, bet, viņus gaidot, mēs nedrīkstam nekāpināt kravu apgrozījumu. Eiforijai, ka uz Liepājas ostu investori stāv rindā, nav pamata. Taču uzņēmēju sakari ar kravu piegādātājiem un saņēmējiem nostiprinās, un arī Liepāja, pateicoties *LIEPĀJAS METALURGA* izdzīvošanai, ir metāla kravu eksportētāja, pretstatā citām ostām, kur metāls ir tikai tranzītkrava.

Domāju, ka arī Ostu padomei būtu

vairāk jāvirza stratēģiskās lietas, nav pieļaujams, ka tās darbakārtībā ieslēdz mazsvarīgus vai gluži informatīvus jautājumus.

Būtiska ir līnijkuģu piesaiste. Liepājas osta ir gatava samazināt ostas nodevas, eksperimentēt šajā ziņā, lai parādītu ostu iespējami atraktīvāku līnijkuģu operatoriem un rēderiem. Mēs labi saprotam, ka kravu piesaiste jaunām līnijām ir grūts un ilgstošs darbs, tādēļ šādu pretimnākšanu arī izrādām. *Ro–ro* kuģu un prāmju satiksmei Liepāja ir ļoti izdevīga osta, un mēs visādā ziņā veicināsim šī kuģošanas biznesa attīstību. Ceram, ka kravu prāmjiem pietiks kā Ventspilī, tā Klaipēdā, kas ir mūsu tuvākās ostas – reizē konkurentes un sadarbības partneres.

A. Freiberga, G. Šīmanis
(1997. gada oktobris)



Liepājas Ostas Nomnieku asociācija meklē partnerus Austrumos

Liepājas Ostas Nomnieku asociācijas prezidents **Imants Cibulis**:

— Liepājas ostas darbība, salīdzinot to ar Rīgas un Ventspils ostām, aktīvi aizsākusies pēdējā gada laikā.

1997. gada 17. februārī Saeima pieņēma likumu par Speciālās ekonomiskās zonas (SEZ) izveidošanu Liepājā. Likums nosaka, ka SEZ izveidota uz 20 gadiem – līdz 2017. gada 1. martam, taču tās darbību varēs arī pagarināt.

Paātrinājumu likuma pieņemšanā deva Krievijas Rūpnieku un uzņēmēju savienība prezidenta Arkādija Voļska un Krievijas Valsts īpašuma komitejas priekšsēdētāja Alfrēda Koha vadītās darba vizītes un Liepājas ostas apmeklējumi. Varētu teikt, ka Krievijas biznesmeņu vizītes pašā Liepājas ostā ir ienesušas zināmu satraukumu, jo Krievijas puses pārstāvji pētīja ostas iespējas, lai izvērtētu gan pozitīvos, gan negatīvos momentus un paustu savu nostāju tālākas sadarbības veidošanā.

Jau vairāk nekā gadu Liepājas ostas pārvalde kopā ar Liepājas Ostas Nomnieku asociāciju (LONA) strādā, lai piesaistītu ostai arvien jaunas kravas un investīcijas. Lai Liepājas osta sekmīgi attīstītos, ir nepieciešami ilgtermiņa līgumi un regulāras kravu plūsmas. Vitāli svarīga ir arī ilgtermiņa investīciju piesaistīšana.

Nav noslēpums, ka lielas investīciju iespējas varētu rasties, ja izdotos piesaistīt Krievijas biznesmeņu uzmanību Liepājas ostai kopumā un Liepājas ostas biznesa struktūrām.

Esam izveidojuši Liepājas ostas un



Imants Cibulis.

Krievijas biznesmeņu kopīgu sadarbības projektu, ko atbalstījusi Krievijas Transporta ministrija. Pēc aizvadīta intensīva darba gada ir panākta vienošanās, ka Krievijas biznesa struktūrām, kas cieši saistītas ar Krievijas valdību, varētu tikt atdots 51% SEZ akciju. Tas garantētu iespējamajiem investoriem stabilitāti. Izveidota arī biznesa plāna koncepcija.

Savulaik LONA radās, lai koordinētu darbu Liepājas ostā un kopīgi ar Liepājas ostas pārvaldi veidotu ostas tēlu un celtu tās prestižu. Lai operatīvāk varētu organizēt darbu, LONA iestājās arī Latvijas Tranzīta Biznesa asociācijā. Tagad izveidojusies arī cieša sadarbība ar Latvijas Satiksmes ministriju, lai iespējami ātrāk tranzīta koridors, kas šķērso Latvijas teritoriju,



Liepājas Brīvostā var pieņemt kuģus ar maksimālo iegrimi 8,5 m.

kopā ar maģistrālēm, kas ved uz Liepājas, Ventspils un Rīgas ostām, tiktu atzīts starptautiskā līmenī un ar biezu līniju iezīmēts Eiropas Savienības transporta kartē.

Liepājas osta cenšas nostiprināties citu ostu vidū. Ja pavērojam 1996. gada rezultātus, mūsu ostas kravu apjoma pieaugums seko tūlīt aiz Ventspils ostas procentuālā kravu pieauguma, un tas jau ir vērā ņemams sasniegums. Arī 1997. gada rezultāti liecina, ka gandrīz visām ostas biznesa struktūrām palielinājies apstrādāto kravu apjoms.

Gan Gēteborgas jūrlietu konsultācijas firmas pētījumi, gan Krievijas biznesmeņu atzinumi liecina, ka Liepājas osta ir osta ar labām attīstības perspektīvām. Protams, mums ir dotas visas iespējas attīstīties, ja vien pašas Liepājas dažādu struktūru darboņi visam pāri nepārvilks biezu strīpu un neaizšķērsos ceļu nākotnes projektiem.

A. Freiberga, G. Šīmanis
(1997. gada oktobris)

Liepājas osta zviedru speciālistu redzeslokā

Zviedru speciālisti uzsver, ka ostu nevar uzskatīt par ierobežotu teritoriju, tā jāapskata kā valsts infrastruktūras daļa. Tas nozīmē, ka iekšzemei, kuru apkalpo osta, jābūt apgādātai ar ceļiem, kuri nodrošina visa veida sauszemes transporta plūsmu uz un no ostas.

Kādus trūkumus un problēmas šeit saskata zviedru speciālisti

Uz Liepāju ved trīs galvenie ceļi: Rīga – Liepāja, Ventspils – Liepāja, Klaipēda – Liepāja.

Attālums līdz Rīgai ir aptuveni 200 km, un ceļš ved cauri vairākiem ciematiem un pāri diviem tiltiem, kuri būtu jāremontē. Visumā ceļu stāvokli nevar uzskatīt par labu, pēdējos gados tie ir nolaisti un tādēļ – remontējami. Arī ceļš gar Tosmares kanāla labo pusi nav izmantojams kravas transporta vajadzībām, tas ir šaurs, un tiltu var šķērsot tikai vieglās automašīnas un gājēji. Plāni šī ceļa rekonstrukcijai pastāv. Ceļu caurlaidība visumā ir laba, taču lielākajai daļai nepieciešams remonts.

Dzelzceļa pievadu tīkls ostā ir izvērsts un labi izmantojams, taču jāņem vērā, ka līnijas, kas savieno dzelzceļa staciju un ostu, šķērso Raiņa ielu un satiksmes intensitātes pieaugumu ar laiku traucēs vilcienu kustība uz un no ostas. Plaši izvērsto dzelzceļa sānu atzaru tīklu iespējams izmantot, sastāviem virzoties nelielā ātrumā un no attālākiem rajoniem uz ziemeļiem no Tosmares kanāla līdz ostai ceļā jāpavada vairāk nekā 30 minūtes.

Kuģu ceļos Liepājas ostā regulāri veidojas smilšu sanesumi, ko ieskalo ziemeļu virzienā tekošā straume, tādēļ ostā pastāvīgi tiek veikta kuģu ceļa padziļināšana. Tā kā zemes smelšanas izmaksas gadā ir aptuveni 200 000 latu, tad pagaidām nav ekonomiski izdevīgi uzsākt kapitālu aizsargbūvju celtniecību, kas pasargātu kuģu ceļus no aizsērēšanas. Ja tiks nolemts kuģu ceļu dziļumu un platumu palielināt, tad arī ikgadējo padziļināšanas darbu izmaksas palielināsies. Lai izvērtētu ekonomiskās sekas šādā gadījumā, būtu jāveic atsevišķs pētījums.

Maksimālais projektētais dziļums galvenajā kuģa ceļā ir 10,5 m pie vidēji zema ūdens līmeņa, drošības attālums starp kuģa dibenu un gultni ir 0,5 m, un šie rādītāji paredzēti kuģiem ar maksimālo iegrimi 9,3 m. Tomēr vētras laikā, kad viļņu augstums sasniedz 3,5 m, gadījumos, kad viļņa kustības virziens ir paralēls ieejai kuģošanas kanālā, pastāv risks, ka kuģis var sākt griezties un novirzīties par 0,8 m. Ņemot vērā visu iepriekšminēto, dziļumam ārējā ostas akvatorijā jābūt 11 m un dienvidu ieejas kanālā – 11,5 m. Tātad par 0,5 m un 1,0 m vairāk, nekā paredzēts projektā. Pie šādiem dziļumiem kuģi var ieiet ostā vai atstāt to gandrīz jebkuros laika apstākļos.

Kas attiecas uz kuģošanas kanāla paplašināšanu, aprēķini rāda, ka pat pie optimāliem kravu apjomiem, kādus līdz 2010. gadam paredz prognozes, kuģu un velkoņu gaidīšanas izmaksas gadā tomēr ir zemākas, nekā tās, kas nepieciešamas kuģu ceļa paplašināšanai.



Zviedru speciālisti paredz, ka 2000. gadā kravu apgrozījums Liepājas ostā sasniegs 3,7 milj. t gadā.

Novērtējot situāciju ar ostas celtņiem Liepājas ostā, zviedru speciālisti atzīmē, ka gan portālceltņi, gan mobilie celtņi ostā ir relatīvi jauni – portālceltņi nav vecāki par 27 un mobilie celtņi nav vecāki par 16 gadiem. Lielākā portālceltņa celtspēja ir 40 t, un tas ir piemērots konteineru pārkraušanai.

Pie sauso kravu apgrozījuma 2,9 milj. t gadā, Ziemas ostā papildus būtu nepieciešami 2 – 4 mobilie celtņi. Beramkravas vienā no Ziemas ostas piestātnēm iespējams pārkraut tieši no noliktavām vai dzelzceļa vagoniem, izmantojot eskalatorus.

Palielinoties kravu apgrozījumam, palielināsies arī nepieciešamība pēc ostas celtņiem. Pie kravu apgrozījuma 4,5 milj. t gadā papildus būs nepieciešami 7 – 8 mobilie un viens portālceltnis. Kravu apgrozījumam pieaugot līdz 5,6 milj. t, gadā būs nepieciešami 7 – 9 mobilie un 2 – 3 portālceltņi. 1 – 2 portālceltņiem jābūt spējīgiem pārkraut 40 pēdu konteinerus.

Liepājas ostas attīstības alternatīvas

Zviedru speciālisti uzskata, ka ostas ģenerālplānam jāatspoguļo attīstības fāzes saistībā ar attiecīgajām laika fāzēm, kuras galvenokārt saistītas ar kravu apjomiem. Šāda pieeja netraucē investīciju precīzu plānošanu ostai, jo kravu apjomu novērtējums ir izdarīts vairākiem gadiem uz priekšu. Tādējādi iespējams izveidot darba grafiku, kurā paredzēts pietiekams laiks plānošanai, projektēšanai un celtniecībai.

Pavisam paredzētas četras attīstības fāzes:

1. fāze attiecas uz posmu līdz 2000. gadam ar kravu apgrozījumu 3,7 milj. t gadā;

2. fāze – līdz 2005. gadam ar kravu apgrozījumu līdz 5,9 milj. t gadā;

3. fāze – līdz 2010. gadam ar kravu



Kravu laukumi firmā «Duna».

apgrozījumu līdz 7,6 milj. t gadā;

4. fāze ietver naftas termināla iedarbināšanu ostas ziemeļu daļā.

Attīstības plāni galvenokārt attiecas uz tiem objektiem, kas atrodas Liepājas ostas pārvaldes pārziņā. Katrai fāzei detalizēti uzskaitīti visi veicamie celtniecības un rekonstrukcijas darbi.

Tālāk izanalizēta ostu nodevu tarifu politika un sniegtas rekomendācijas par to, kā turpmāk noteikt ostu nodevu un tarifu apjomus, lai, pirmkārt, tiktu segtas ostas izmaksas, otrkārt, saglabātos konkurētspēja ar kaimiņu ostām. Ostas pārvaldei šajā nolūkā būtu jāizstrādā atsevišķs biznesa plāns.

HELCOM rekomendācijas par kuģošanu Baltijas jūrā iesaka ostām uzņemties atkritumu savākšanu no kuģiem. Papildu izmaksu iekļaušana ostas nodevās nesamazinās Liepājas ostas konkurētspēju.

HELCOM rekomendācijās naftas ostām paredzēts, ka tajās jābūt organizētai balastūdeņu pieņemšanai. No vides aizsardzības viedokļa, īpaši ņemot vērā apstākļus Baltijas jūrā, šim pakalpojumam vajadzētu būs bez maksas. Tomēr no finansiālā viedokļa šāds pakalpojums palielinās ostas pārvaldes izdevumus. Vienlaikus jāņem vērā, ka īpaša tarifa noteikšana tikai Liepājas ostā var pazemināt tās konkurētspēju, tādēļ jāizanalizē pārējo Baltijas jūras ostu plāni attiecībā uz šo jautājumu.

Tālāk pētījumā uzskaitītas nepieciešamās investīcijas katrā no ostas attīstības fāzēm un ostas uzturēšanas izmaksas.

Trīs scenāriji Liepājas ostas attīstībai

Lai sniegtu iespējami pilnīgāku priekšstatu par Liepājas ostas attīstības tendencēm, izanalizēti trīs scenāriji, paredzot dažādas Latvijas ekono-

miskās situācijas kombinācijā ar ekonomiski – politisko attīstību Krievijā.

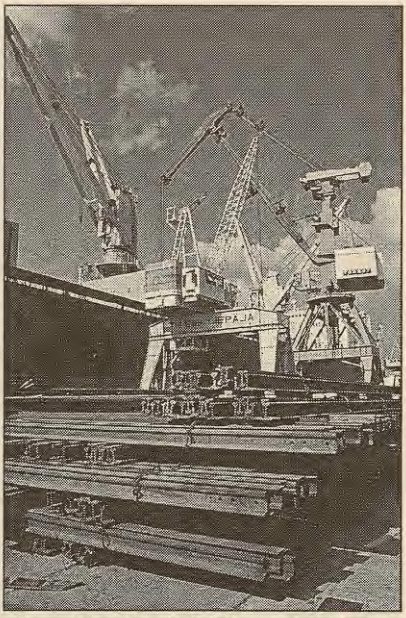
Optimālā attīstība. Šis scenārijs darbosies situācijā ar «stabilizējušos Latvijas ekonomiku un privātā sektora izaugsmi» un «demokrātiju un tirgus ekonomiku» Krievijā.

Šajā gadījumā politiskā un ekonomiskā situācija veicinās Liepājas ostas paplašināšanos un modernizāciju. Tiks modernizēti šodien eksistējošie uzņēmumi, kas darbojas tekstila, kokapstrādes un tērauda ražošanas sektoros.

Mērenā attīstība. Šis scenārijs paredzēts pie «demokrātijas un tirgus ekonomikas» Krievijā un «vājas ekonomiskās attīstības Latvijā un lēnas privātā sektora attīstības». Šādā situācijā stagnācija Latvijas ekonomikā nenodrošinās nepieciešamos resursus, lai varētu izmantot savās interesēs ekonomiskās augšupejas dinamiku Krievijā. Valdības vājums un nestabilitāte atturēs kapitāla īpašniekus no lielākām investīcijām. Atkarība no Skandināvijas un Krievijas kravu īpašniekiem saglabāsies vai pieaugs. Pastāv risks, ka valdības neizlēmīgā politika var vispār atbaidīt kā Krievijas, tā citu valstu investorus.

Stagnācija. Šis ir vispesimistiskākais no visiem scenārijiem, kur savienojas autoritārs komunistiskais režīms Krievijā un vāja, neizlēmīga valdība Latvijā. Šajā gadījumā ekonomikas stagnācija un lejupslīde notiks ne tikai Liepājā, bet arī visā Latvijā. Osta attīstītīties atkarībā no mazā biznesa gatavības Latvijā un ārzemēs šad un tad pārsūtīt kravas caur Liepāju. Augstās nodokļu likmes bremzēs investīcijas un kavēs tērauda eksporta apjomu pieaugumu ostā.

Joprojām atklāts paliek jautājums par Krievijas ambīcijām un vēlēšanos atbrīvoties no atkarības no triju Baltijas valstu infrastruktūrām. Ja attīstība notiks pēc pirmā scenārija – Krievijā «demokrātija un tirgus ekonomika», tad 15 – 20 gadu laikā par realitāti varētu kļūt moderna osta netālu no Sanktpēterburgas. Ja Latvija arī būs attīstījusies pēc pirmā optimālā scenārija, tad Liepāja jau būs paspējusi kļūt par modernu, lai arī ne dominējošo reģiona ostu ar labām nākotnes attīstības perspektīvām. Ja Latvijas attīstība būs notikusi pēc otrā scenārija, tad jaunas ostas parādīšanās Krievijā var spēcīgi ietekmēt Liepājas ostu un tās darbiniekus, viņu spēju «izdzīvot».



«Trans-Liepāja» ir lielākā metāla kravu apstrādātāja Liepājas ostā.

Pēc LR Satiksmes ministrijas datiem

Nosūtītās un saņemtās kravas pa 1997. g. ceturkšņiem Liepājā (tūkst. t)

Piestātne	I cet.	II cet.	III cet.	9 mēn.	IV cet.	1997	1996	97/96, %
Terrabalt	90 458	142 597,9	142 581,8	375 637,7	146 362,0	521 999,7	350 418,0	149,0
Trans–Liepāja	72 158	131 603,9	106 571,1	310 333,0	89 858,9	400 191,0	279 176,5	143,3
Laskana	65 664,4	77 263,5	63 677,4	206 605,3	100 481,8	307 087,1	222 034,0	138,3
Silva	43 923,8	46 444,5	54 280,7	144 649,0	64 751,1	209 400,1	132 124,5	158,5
Piemare	23 327,9	28 353,5	93 250,5	144 931,9	52 847,9	197 779,8	92 859,8	213,0
Hanza–Bunkering	64 394	72 329,2	49 451,2	186 174,4	9007,2	195 181,6	48 837,7	399,7
Mols–L	29 184,6	30 052,3	27 432,8	86 669,7	38 282,9	120 387,4	128 080,6	94,0
Duna	23 637,2	42 486,4	15 980,9	82 104,5	30 971,6	117 641,3	107 729,9	109,2
Durbe Impex	17 107,1	611,4	28 779,8	46 498,3	24 811,8	71 310,1	0	
Liepājas siltums	14 177,4	14 716,5	2624,0	31 517,9	9980,9	41 498,8	0	
Tosmare	6 237,2	9555,4	6843,9	22 636,5	17 713,6	40 350,1	29 726,1	135,7
Efekts	9 184,6	3939,1	3295,6	16 419,3	9110,0	24 421,0	31 847,0	76,7
Avante	4 969,0	13 993,2	0,0	18 962,2	0	18 962,2	26 888,7	70,5
Hidrogrāfija	12 945,0	2366,0	0,0	15 311,0	2211,4	18 630,7	14 479,5	128,7
Pārējie krāvēji	1433,3	112,8	587,6	2133,7	7,0	2140,7	13 530,0	15,8
Darka	0	0	0	0	0	0	27 160,2	0
Durbe	0	0	0	0	0	0	31 274,2	0
Ekons	0	0	0	0	0	0	72 725,2	0
Kopā 1997.g. N.G.S.	478 801,5	616 425,6	595 357,3	1 690 584,4	596 398,1	2 286 982,5	1 608 892,0	142,1
Kopā 1996.g. N.G.S.	352 344,7	456 216,3	350 215,8	1 158 776,8	450 115,1	1 608 891,9		
%	135,9	135,1	170,0	145,9	132,5	142,1		

Nosūtītās un saņemtās kravas 1998. g. 8 mēnešos Liepājā (tūkst. t)

Piestātne	Janv.	Febr.	Marts	Aprīlis	Maijs	Jūn.	Jūl.	Aug.	8 mēn.	% no kopējā	'98. gada aug./jūl. %
Trans–Liepāja	36 780,3	61 269,0	33 518,1	35 759,9	32 390,5	72 920,5	77 040,1	22 047,7	371 726,1	22,8	28,6
Terrabalt	39 412,0	44 147,0	51 889,0	47 539,4	48 352,0	54 923,5	42 582,3	45 984,2	374 829,4	23,0	108,0
Laskana	22 896,0	41 170,4	44 288,1	37 618,2	36 844,0	32 399,0	24 802,0	16 958,0	256 975,7	15,8	68,4
Silva	11 038,1	23 466,2	23 802,4	27 372,5	29 021,1	22 456,3	19 914,8	20 886,2	177 957,6	10,9	104,9
Piemare	6967,4	21 178,9	26 928,5	11 298,7	27 842,5	15 338,9	20 067,1	15 884,9	145 506,9	8,9	79,2
Duna	15 254,0	17 988,7	11 984,3	24 331,4	26 869,7	5759,2	21 589,2	10 164,1	133 940,6	8,2	47,1
Mols–L	16 474,0	9804,2	12 779,2	9524,2	9246,9	4344,2	7532,3	9736,2	79 441,2	4,9	129,3
Durbe Impex	11 585,4	0,0	6358,7	3768,4	3703,8	0,0	0,0	0,0	25 416,3	1,6	
Hanza–Bunkering	2386,8	1907,3	1989,8	1634,4	7589,8	1030,3	2708,5	1469,8	20 716,7	1,3	54,3
Tosmare	1360,0	2375,9	2250,1	4167,1	0,0	0,0	3837,3	1027,0	15 017,4	0,9	26,8
Efekts	0,0	0,0	1118,7	6416,2	200,4	1433,0	2013,0	3656,3	14 837,6	0,9	181,6
5. piestātne	2528,0	2800,0	2200,0	2200,0	1000,0	2297,2	0,0	0,0	13 025,2	0,8	
Pārējie krāvēji	916,3	440,0	41,0	20,0	30,3	50,0	60,0	0,0	1557,6	0,1	
Liepājas Siltums	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Kopā	**167 598,3**	**226 547,6**	**219 147,9**	**211 650,4**	**223 091,0**	**212 952,1**	**222 146,6**	**147 814,4**	**1 630 948,3**	**100,0**	

Ventspils osta neapmierinās ar sasniegto

Ventspils Tirdzniecības osta atzīmēja savu 100 gadskārtu. Kā teica Ventspils pilsētas mērs, Ventspils ostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs, ostas filosofija ielikta jau pirms 100 gadiem, kad, strauji attīstoties Krievijas tranzītkravu plūsmai uz Eiropu, īpašu nozīmi ieguva Ventspils osta.

Šodien Ventspils osta cieņā tur senās tradīcijas un savu attīstību saskata sistemātiskā un mērķtiecīgā jautājumu risināšanā. Ventspils ostas darbam labākais apliecinājums ir kravu apgrozījums, kas 1996. gadā sasniedza 35,7 milj. tonnu. Šā gada četros mēnešos kravu apgrozījums sasniedzis 13 milj. tonnu un aprēķini liecina, ka gada beigās tas varētu tuvoties 38 milj. tonnām. Taču arī šis rādītājs vēl nebūt neliecinās par to, ka ostas attīstības iespējas ir izsmeltas, jo pašlaik tā ir noslogota tikai par 40%.

Kā garants ostas attīstībai ir arī 25 milj. USD kredīts, ko uz 12 gadiem piešķīrusi Eiropas investīciju banka. Šo kredītu garantējusi Latvijas valdība, kas liecina par to, ka valdība ir pārliecināta par Ventspils ostas attīstības iespējām un uzskata šo ostu par drošu.

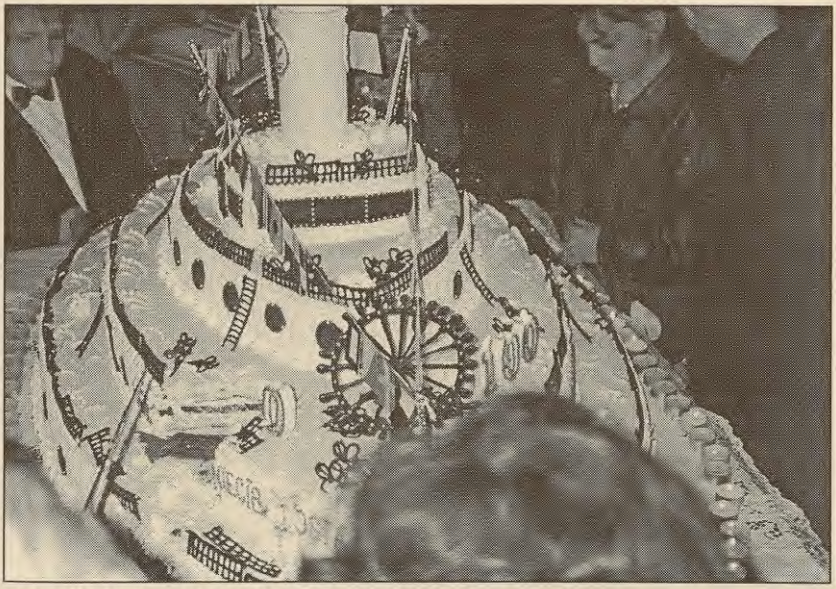
Ventspils ostas pārvaldnieks Imants Sarmulis, runājot par ostas rekonstrukcijas darbiem, piezīmēja, ka Ventspils osta, tāpat kā Rīga, nekad nebūs gatava, jo vienmēr būs kas uzlabojams, attīstāms un pārveidojams. Taču tas nekādā gadījumā neliecina par to, ka izstrādātie projekti netiek realizēti kvalitatīvi un laikā. Pirmais lielais projekts, pie kura strādāja Ventspils ostas pārvalde kopā ar ostas uzņēmējsabiedrībām, ir ostas padziļināšanas darbi, maksimāla dziļuma sasniegšana ostā, lai šeit varētu ienākt visi tie kuģi, kuri vispār var ienākt Baltijas jūrā. Un fakti liecina paši par sevi. Jau tagad ostas padziļināšanas darbu rezultātā šeit var ienākt 100 – 120 tūkst. tonnu kuģi. Līdz ar to kuģu īpašnieki iegūst ievērojamu kuģa frakta ekonomiju.

I. Sarmulis: — Turpinām strādāt arī pie otra projekta, kas paredz Ventspils ostā pieņemt *Panamax* tipa kuģus kālija sāls, metāla un citu kravu pārvadāšanai. Trešais lielais projekts, pie kura strādājam, ir piestātņu celtniecība, lai varētu attīstīt konteinerterminālu. Kā liecina pētījumi, konteinerpārvadājumi ir perspektīvs pārvadājumu veids, kas tuvākajos gados strauji attīstīties. Ceturtais projekts aptver naftas termināla un naftas vada tālāku attīstību.

Paredz kravu pieaugumu

Ventspils Tirdzniecības ostas direktors Oļegs Stepānovs sevi nosauca par vecās sistēmas kapraci, jo tieši pēc viņa stāšanās šaja amatā 1991. gadā, sākās sociālisma sistēmas sabrukums un bija jācīnās ar tās seku likvidēšanu. Bija jāpārkārtojas darbam tirgus apstākļos. Šodien jau daudzi sadarbības partneri un klienti sapratuši, ka Ventspils Tirdzniecības osta ir droša un šeit stabili var attīstīt biznesu. Oļegs Stepānovs arī atzīmēja, ka redz VTO attīstību ciešā sadarbībā ar Krieviju, Ukrainu, Uzbekistānu un Kazahstānu, jo Ventspils izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis un kravu apstrādes kultūra un kravu drošība būs tas garants, kas arvien vairāk kravu novirzīs tieši Ventspils virzienā.

Arī citi Ventspils ostas uzņēmēji



Ventspils Tirdzniecības ostas 100. dzimšanas dienas torte.

uzskata, ka kravu plūsma Ventspils virzienā varētu palielināties. Lielākais kravu apstrādātājs *VENTSPILS NAFTA* pašlaik pārdzīvo privatizāciju, bet *VN* direktors Jānis Blaževičs nedaudz skatu met arī aizvadītajos 35 gados. Viņš uzsver, ka *VN* vienmēr ir bijis augstas apkalpošanas kultūras uzņēmums. Lielākās bažas viņā rada nevis attiecības ar biznesa partneriem, bet gan politiķu nespēja domāt valstiski. Partiju cīņās bież vien tiek skaldīti mati, dalīti amati un pilnīgi aizmirsta tranzītbiznesa politikas attīstība.

Iespējas tālākai attīstībai ir arī *VENTBUNKERAM* un *VENTAMONJAKAM*, ja vien civilizēti veidosies starpvalstu attiecības.

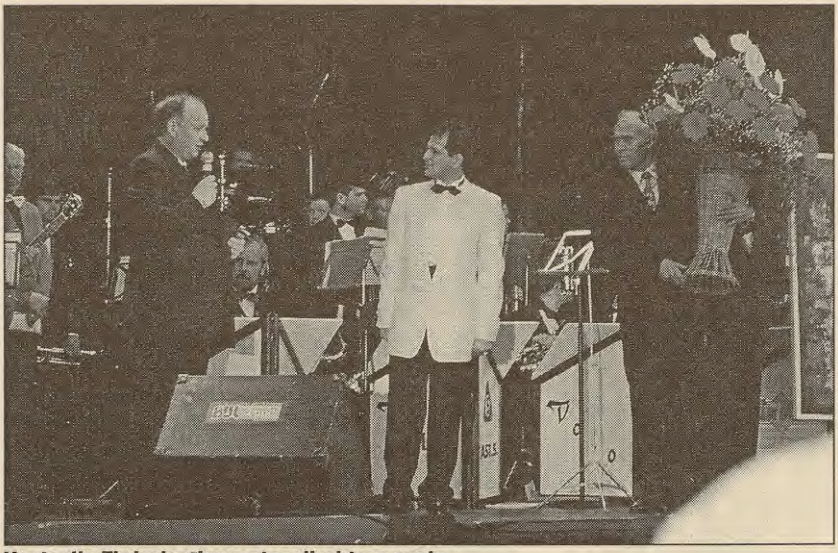
Daudz Ventspilī tiek domāts arī par drošību un ekoloģiju. Piemēram, *VA* aprēķinātā riska pakāpe ir 10^{-5}, kas atbilst Eiropas standartam.

Jautāts par reklāmas kampaņu, kas intensīvi aizsākās pirms 3 gadiem, un tās sniegtajiem rezultātiem, **Aivars Lembegs** teica: — Intensīvs darbs pie ostas attīstības sākās jau 1989. gadā, bet izvērstās reklāmas kampaņas rezultāti ir acīmredzami. Iesākumā nebija pārliecības, vai tam vispār ir kāda jēga un vai spēsim izvērst tik plašu informācijas diapazonu, lai tā nonāktu līdz katram interesentam, kravu nosūtītājam un sadarbības partnerim. Tagad varam pārliecināties, ka katrs darbs nes augļus.

Sveicieni no bijušajiem ostiniekiem

Ventspils Tirdzniecības ostas svētkus par saviem uzskatīja ne tikai tie, kas šodien strādā VTO, bet arī tās bijušie darbinieki. **Valentīns Jevstigņejevs** strādājis par VTO direktoru no 1967. gada līdz 1974. gadam.

— Ostai esmu atdevis daļu no sa-



Ventspils Tirdzniecības ostas direktoru sveic a/s «Ventamonjaks» prezidents Krists Skuja.

vas sirds un dvēseles, — viņš sacīja.

— Šodien esmu priecīgs redzēt, ka darbi, kurus savulaik iesāku, tagad sekmīgi turpinās un osta attīstās. Jau tolaik mūsu slēptākās ilgas bija panākt, lai Ventspils osta kļūtu par labāko un jaudīgāko ostu Baltijas jūrā. Tāpēc šodien gribas novēlēt visiem ostas darbiniekiem īstenot šo sapni.

Arī **Sergejs Rimars**, kurš no 1984. līdz 1991. gadam vadīja VTO, atzinīgi novērtēja jaunās ostinieku paaudzes darbu, A. Lemberga un O. Stepānova veikumu, kas ļauj ostai stabili attīstīties.

— Mūsu sapnis bija Ventspili pielīdzināt Antverpenei. Tagad šo sapni vajag realizēt.

Rīgas Tirdzniecības ostas prezidents **Juris Krivojs** darba iemaņas ieguvis tieši Ventspils Tirdzniecības ostā, kad septiņus gadus šeit nostrādājis uz līnijas. Tagad VTO viņš vērtē gan kā konkurents, gan kolēģis:

— Domāju, ka VTO attīstās pareizi. Te daudz kas padarīts ostas rekonstrukcijā, uz Ventspili nāk labas kravas. Par to prieks. Diemžēl, valdība vēl joprojām maz domā par Latvijas ostu attīstības koncepciju. Mēs esam maza valsts, tāpēc nevaram atļauties izšķiest spēkus un pieļaut kļūdas. Lai neiznāk tā, ka tranzīts sev meklē citus ceļus, jo ostas, dzelzceļš un citi pakalpojumi pie mums ir pārlieku dārgi. Gribu apgalvot, ka nav dārgi nedz ostu, nedz dzelzceļa pakalpojumi, bet pārlieku daudzas struktūras aplipušas tranzītbiznesam un iedzīvojas uz tā rēķina.

A. Freiberga
(1997. gada maijs)

Ventspils osta pilnībā atbilst prāmju biznesam

Ventspils Tirdzniecības ostas direktors **Oļegs Stepānovs**:

— 11. augusts Ventspils ostas vēsturē ieies kā ļoti svarīga un nozīmīga diena – esam atklājuši jaunu prāmju līniju Ventspils – Ķīle – Ventspils, kas savienos divas valstis Baltijas jūras krastos. Pēdējos 3 – 4 gadus mēs esam nopietni strādājuši, lai nodotu ekspluatācijā 9. un 10. piestātni, kurās var apkalpot prāmjus – gan tos, kuri tranzītā no Rīgas dodas uz Antverpeni vai citām ostām, gan tos, kuru viens galapunkts ir Ventspils.

Man ir ļoti patīkami, ka kuģu aģentūra *SEASTAR* kopā ar vācu kolēģiem *ZERSSEN* un *FOLKE GRAMMERSTORF* ir nodrošinājuši kuģi šai līnijai un aktīvi strādā kravu piesaistē šim prāmim.

O. Stepānova prieks ir saprotams, jo pēdējos gados ostā ir ļoti daudz paveikts, lai nodrošinātu rolkeru sekmīgu pieņemšanu un apstrādi. Bijušajam *LK ro–ro* kuģim *MEHĀNIĶIS FJODOROVS* nav nekādu problēmu ienākt Ventspils ostā – to apstiprināja arī Jūras administrācijas Ventspils kapteiņa dienesta amatvīri. Te jau veiksmīgi tauvojušies *INŽENIERIS ŅEČIPORENKO*, regulāri tranzītreisus uz Antverpeni veic *LK* kuģis *KOMPONISTS ČAIKOVSKIS*.

Cik zināms, šobrīd galvenā uzmanība Ventspils ostā pievērsta tankkuģu uzņemšanas palielināšanai, tādēļ notiek vērienīgi ostas padziļināšanas darbi, kuru rezultātā ostas akvatorija būs padziļināta no 15,7 līdz 17,5 metriem, kas ļaus ostā ienākt kuģiem ar 110 – 120 tūkst. t kravnesību. Iecerēts, ka šogad Ventspils ostā pārkraus aptuveni 38 milj. t kravu (1996. gadā – 35,7 milj. t).

Latvijā jāattīsta prāmju pārvadājumi

Latvijas Kuģu brokeru un aģentu nacionālās asociācijas ģenerālsekretārs **Raimonds Toms**:

— Uzskatu, ka prāmju līnijas atklāšana Ventspils ostai nav nekas īpaši jauns, to vajadzētu nosaukt par labi uzsākta biznesa sekmīgu turpinājumu.

Runājot par Latvijas ostām kopumā, visvairāk prāmju līniju ziņā mani priecē attīstība Liepājā, kur nu jau vairākus gadus darbojas divas stabilas prāmju līnijas. Rīga šai ziņā ir diezgan bēdīga, tādēļ vienmēr ar skaudīgu aci raugos uz Klaipēdu – lietuviešiem ir vēriens un stabilitāte.

Mani priecē mūsu satiksmes ministra Viļa Krištopana personīgais ieguldījums tranzītbiznesa veicināšanā, viņa pūles sakārtot auto, dzelzceļa un jūras transportu reizēm ir milzīga cīņa ar iesīkstējušām «tradīcijām» un birokrātismu. Ja mēs runājam par kravu pieaugumu ostās, vispirms ir jālūko nevis tās tonnas, ko atnes cauruļvadi, bet gan daudz grūtāk sarūpējamās ģenerālkravas – rolkeru maize.

Ro–ro bizness ir ļoti dārgs, tam ir nepieciešamas stabilas kravas un stabili līgumi. *LK* rolkeri lielākoties pārvadāja gaisu tieši nemākulīga mārketinga un menedžmenta rezultātā. Tagad 5 *LK* rolkeri ir pārdoti. Raudzīsimies, cik ienesīgs ar šiem kuģiem būs to jauno saimnieku bizness.

Ļoti nopietni jādomā par autoceļu

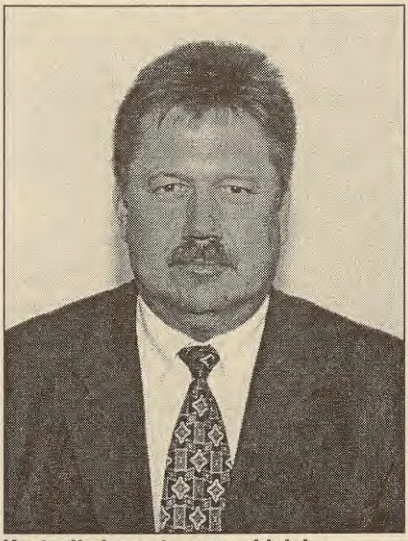
kvalitāti un robežpunktu darba efektivitāti. Lietuvā ir lieliska automaģistrāle Klaipēda – Kauņa – Viļņa ar tālāko turpinājumu līdz Polijas robežai. Vai Latvijas ceļi cauri Latgalei uz Krieviju var piesaistīt starptautiskos autopārvadātājus, kuri izmanto Rīgas, Ventspils vai Liepājas ostas un esošās prāmju līnijas? Noteikti nē, jo sēdēt dubļu peļķē pie piegānīta meža un diennaktīm nīkt, lai šķērsotu svēto Latvijas robežu – tas ir apkaunojums šai valstij un ņirgāšanās par tālo reisu autovadītājiem. Diemžēl tieši tāda vairumā ir ikdiena ceļā uz Krieviju un Baltkrieviju.

Mums ir jāatceras, ka katru mūsu kļūdu un neveiksmi itin labi novēro kā Lietuvā, tā Igaunijā. Klaipēdas un Mūgas ostas ir itin pievilcīgas prāmju satiksmei. Tallinas Centra osta, protams, šajā ziņā ir līdere satiksmē ar Helsinkiem un Stokholmu.

Ventspilī ir gatavi prāmi apkalpot visīsākajā laikā

Ventspils brīvostas pārvaldnieks **Imants Sarmulis**:

— Ostas pārvalde jūtas pagodināta, ka beidzot Ventspils osta ir novērtēta kā viens no prāmju līnijas galapunktiem. Mēs ticam, ka mūsu vācu partneri pārliecināsies, ka Ventspils ostā prāmim nebūs nekādas aizķeršanās ne meteoroloģisko apstākļu, ne kravu apstrādes ziņā. Ventspils ostā ir pieredzējis darbaspēks. Prāmju līnijas ir tieši tas veids, uz kuru mainās visa kravu apstrāde un kuģošana Baltijas jūrā. Arvien vairāk parādās prāmju līnijas, arvien vairāk treileri, jo ne jau visiem ir izdevīgi kravas kraut konteineros un pārvadāt pāri jūrai. Treileru jūras bizness kļūst arvien populārāks. Ventspils iet solī ar laiku. Ar šīs prāmju līnijas atklāšanu mainīsies arī kravu struktūra, vairāk te parādīsies tieši importa kravas pretstatā naftai un naftas produktiem, ko tradicionāli eksportējam. Ģenerālkravu bizness ir cits, taču vienmēr jāatceras, ka ar bīstamajām kravām, ko saņemam pa cauruļvadiem un dzelzceļu, strādāt ir grūti un riskanti. Šos biznesus salīdzināt nebūtu korekti.



Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis.

Jūrniecības aģentūras *SEASTAR* direktors **Sergejs Dmitrijevs**:

— Lai atvērtu šo prāmja līniju, mēs ilgāku laiku raudzījāmies pēc nopietna un pieredzējuša partnera Vācijā. Pirms kāda laika vēlējāmies atvērt prāmju līniju uz Zviedriju, taču, izpētot pilnībā tirgu, secinājām, ka tas nebūs rentabli. Tur nav tādas kravu plūsmas, kas mūs apmierinātu.

Pēcāk iepazināmies ar firmām *FOLKE GRAMMERSTORF* un *ZERSSEN* Vācijā. Šīs firmas jau 5 gadus darbojas līnijā Ķīle – Tallina un par

kravu trūkumu nevar sūdzēties. Viņi pilnībā uzskata, ka uz un no Ventspils būs laba kravu plūsma. Kravas, ko pārvadās treileros ar prāmi, būs ļoti dažādas – no pārtikas produktiem līdz datortehnikai.

Jārēķinās, ka Klaipēdas osta prāmju ziņā mums būs liela konkurente. Pirmkārt, prāmji tur kursē katru dienu – tātad klients var aizbraukt tūlīt. Otrkārt, šie prāmji ir labiekārtoti, ērtāki pasažieriem un to apkalpošanai, tātad – ar augstāku servisa līmeni.

SIA *SEATRANS* prezidents **Jānis Legzdiņš**:

— Ventspils ostas kopējā attīstība dod izaugsmes iespējas arī katrai tajā strādājošai firmai. Vērojot kravu plūsmas, jāteic, ka kālija sāls apjomi caur Ventspils ostu pieauguši divkārt, taču to līmeni, ko 80. gadu sākumā un vidū sasniedzām naftas un naftas produktu eksportā, vairs nesasniegsim. Kādēļ? Tas ir atkarīgs no Krievijas eksporta politikas, un te nav ne Latvijas, ne Ventspils vaina. Manuprāt, īpaši būtu jāattīstās importam caur Ventspils ostu, pašreiz tā praktiski nav, ļoti niecīgs procents. Galvenās eksporta kravas (nafta, kālija sāls, metāls u.c.) saglabāsies, lai gan jārēķinās ar ļoti lielu konkurenci. Klaipēda un Tallina ir ļoti aktīvas (mazuta kravas vasarā daudz iet caur Igaunijas ostām).

Vēl ieplānotas prāmju līnijas uz Zviedriju un Dāniju

Oļegs Stepānovs: — Darbs prāmju biznesa attīstībā Ventspils Tirdzniecības ostā turpināsies. Vispirms – izpētes darbs prāmju satiksmes organizēšanai uz kādu no Zviedrijas ostām. Tāpat līdzīgs darbs tiks veikts sakarā ar kādu Dānijas ostu. Iespējams, ka mums būs interese prāmju līnijas atvēršanā starp Ventspili un Gdaņsku vai Ščecinu Polijā. Ventspils ostai ir vairāk priekšrocību nekā konkurentiem Klaipēdā. Pirmkārt, dzelzceļa kārtība un attālums līdz Maskavai. Otrkārt, mūsu potenciāls ļauj maksimāli panākties pretim kuģu īpašniekiem, piedāvājot lētu, bet tai pašā laikā augstvērtīgu servisu. Un prāmju līnijas atklāšana atkal aktualizē atspoles blokvilciena palaišanu maršrutā Ventspils – Maskava – Ventspils. Tā ir realitāte, un pie tās īstenošanas mēs patlaban ļoti nopietni strādājam.

Jauni līnijkuģi saistīs arī citas Latvijas ostas

SIA *HANZA KUĢU AĢENTŪRA* fraktētājs **Felikss Delle**:

— Mūsu firmas lielākās aktivitātes ir Liepājā un Rīgas Tirdzniecības brīvostas Centrālajā terminālā. Diemžēl brīvostā vēl daudzi neapzinās, ko tā nozīmē un kā tur būtu jāstrādā.

Ja runājam par līnijkuģu servisu, tam ir pretimnākšana ostu pārvaldēs. Ostai līnijkuģis katrā ziņā ir izdevīgāks. Šīs līnijas atklāšanā mēs redzam šo Ventspils brīvostas pārvaldes ieinteresētību un vēlmi jaunās līnijas operatoriem palīdzēt.

Mūsu firma drīzumā atklās satiksmi starp Rīgu un Rietumeiropu, tās būs konteinerkravas, treileri, kokmateriāli un citas ģenerālkravas. Augusta beigās vai septembra sākumā kuģis *NODA* sāks kursēt līnijā Rīga – Rostoka – Dānijas osta Holdinga, kas atrodas kontinentā. Interese no kravu piegādātājiem ir ļoti liela, esam jau vairākiem autopārvadātājiem atteikuši, jo tik daudz treileru vietu uz kuģa nebūs. Nākotnē varbūt piesaistīsim lielākas ietilpības kuģi. Rīgā kravas

apstrādāsim SIA *MAN–TESS* piestātnē Tvaika ielā, kas ir ļoti labi iekārtota un mums noderīga. Tur ir arī lielas muitas noliktavas, kas piemērotas ļoti dažādu kravu apstrādei. Tātad *NODA EXPRESS LINE* – tā sauksies šī līnija – gaida klientus.

Par jauno līniju ieinteresējies koncerns *VOLKSWAGEN*

Par jauno prāmju līniju Ventspils – Ķīle – Ventspils ieinteresējies lielais automašīnu ražošanas koncerns *VOLKSWAGEN* Vācijā, kas vēlas transportēt vieglās automašīnas uz Baltijas un NVS valstīm. Kā zināms, rolkeris *MEHĀNIĶIS FJODOROVS* vienlaikus var pārvest ap 500 vieglo automašīnu, jo kuģim ir trīs auto klāji – tas savulaik veda PSRS ražotās *LADAS* uz Rietumiem. Tieši šim biznesam visi 5 rolkeri pamatā bija domāti. Pēc PSRS sabrukuma automašīnu vietā bija jāmeklē citas kravas. Ar to sarūpi *LK* neveicās. Kamēr privātbizness plauka (*HANZA, MĀRAS LĪNIJA* u.c.), *LK* rolkeru vairākums kursēja pustukši. Tikai laiks izvērtēs, kas pie tā bija vainīgs – privātbiznesa akcionāri, kuri strādāja valsts uzņēmumā, vai privātstruktūru vadītāji, kuri par galveno uzskatīja nogremdēt un izslēgt no spēles *LK* flotes potenciālu. Katrā ziņā jaunās kuģu līnijas parāda, ka tie paši *LK* rolkeri, tikai cita saimnieka (ar citu karogu mastā) vadībā varēs strādāt tajās pašās tradicionālajās *LK* līnijās, turklāt – ar peļņu. Tiek uzdota it kā liela mīkla – kā tas varētu notikt?

Tikmēr – saposts un labā tehniskā kārtībā rolkeris *MEHĀNIĶIS FJODOROVS* uzsācis reisus starp Ventspili un Ķīli. Prāmju bizness attīstās, neraugoties uz kuģu saimnieku un karogu maiņu.

G. Šīmanis

Ventspils brīvosta: milzu lēciens jaunā kvalitātē

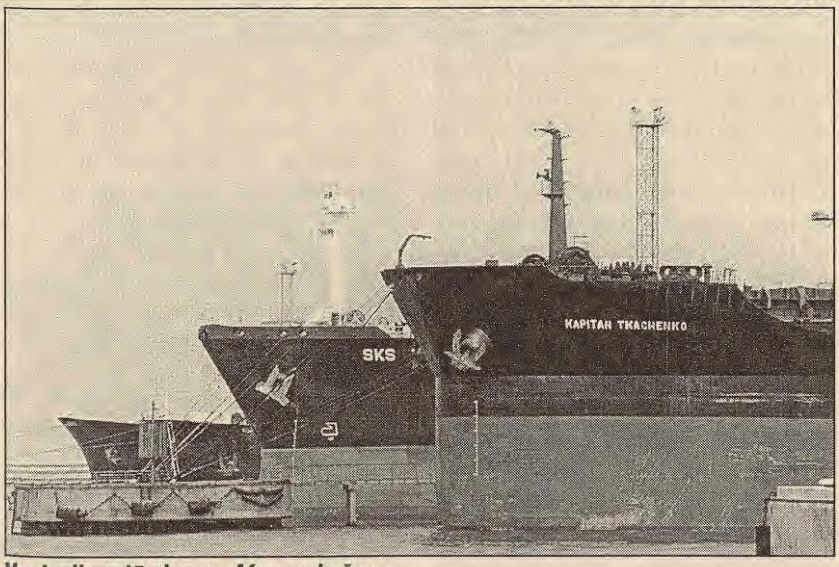
1998. gada 30. maijā, piedaloties Latvijas Republikas Valsts prezidentam Guntim Ulmanim, tika svinīgi atklāts jaunais Ventspils brīvostas jūras kanāls. Tā kopējais garums – 7850 m, platums – 164 m, dziļums – 17,5 m.

Ventspils brīvostā noticis milzīgs lēciens pilnīgi jaunā kvalitātē – tā pāriet no *Panamax* (75 000 dwt) uz *Aframax* (120 000 dwt) kuģu apkalpošanu.

Ventspils ostas attīstības vēsture

Ventspils jūras osta izvietota Baltijas jūras austrumu krastā Ventas upes grīvā. Ostas attīstība sākusies Hercoga Jēkaba valdīšanas laikā no 1642. gada līdz 1682. gadam. Šai laikā Packules upē, kas atrodas 7 km no Ventas grīvas, tika izveidota kuģubūvētava, kur četrdesmit gados uzbūvēja 44 karakuģus un 60 tirdzniecības kuģus. Lai labāk nodrošinātu kuģu ienākšanu Ventas upē, šai laikā tika nostiprināts upes grīvas ziemeļu krasts – izveidots pirmais mols. Vēlāk, 18. gadsimtā, tika izbūvēts otrais mols upes grīvas dienvidu krastā 250 m garumā. Pēc Kurzemes pievienošanās Krievijas impērijai 1795. gadā nekādi darbi ostā netika veikti un hidrotehniskās būves lēnām sabruka. 1899. gadā, kad tika uzbūvēts dzelzceļš, kas savienoja ostu ar visu Krieviju, tika radīts plašs attīstības projekts. No 1899. līdz 1904. gadam tika uzcelts elevators, piestātnes 3000 m garumā, kā arī ziemeļu un dienvidu moli.

No 1904. līdz 1913. gadam ostā bija dabiskais dziļums – 8 m. Pēc molu izbūves izmainījās hidroloģiskais režīms jūrā aiz dienvidu mola, un 1928. gadā sākās regulāri remonta un padziļināšanas darbi. No 1928. līdz 1955. ga-



Ventspils ostā pieņem *Aframax* kuģus.

dam kopējais padziļināšanas darbu apjoms bija 7 122 720 m^3.

Pēckara gados sākās strauja ostas attīstība. Lai nodrošinātu drošu kuģošanu ostai pienākošajā kanāla un ostas akvatorijā, 1955. gadā tika izveidots Ventspils jūras kanāla dienests.

Sevišķi strauja ostas attīstība sākās 1960. gadā, kad tika izveidota naftas pārkraušanas bāze. No 1956. gada līdz 1961. gadam kanāla dziļums bija 8 metri. 1961. gada rudenī ekspluatācijā nodeva pirmo naftas muliņu ar dziļumu – 10,3 m. Šāds dziļums tika radīts arī pienākošajā kanālā un priekšostā, kaut gan pienākošajā kanālā projektētais dziļums bija paredzēts 11,2 m. Padziļināšanas flotes mazražīguma dēļ, kā arī sakarā ar straujajiem sanesumiem 1962. gadā tika izveidotas sanesumu uztverošās kabatas, un tikai 1964. gadā pienākošā kanāla dziļums sasniedza 11,5 m. 1962. gadā sākās padziļināšanas darbi Ventas upes kanālā, lai pieņemtu kuģus graudu pārvedējus pie pašlaik esošās 4. piestātnes. 1963. gadā darbi tika pabeigti un radīts dziļums 9,2 m. 1964. gadā sākās naftas pārkraušanas bāzes otrās kārtas celtniecība un otrā naftas muliņa izbūve. 1966. gada augustā celtniecības un padziļināšanas darbi tika pabeigti. Pienākošā kanāla dziļums sasniedza 13,3 m, priekšostas, apgriešanās baseina un otrā naftas muliņa dziļumi – 12,0 m. 1966. gadā tika izveidots un nodots ekspluatācijā rietumu kanāls ar dziļumu 13,3 m.

Sakarā ar piestātņu rekonstrukciju eksporta un importa rajonos bija jāpadziļina arī Ventas upes kanāls. 1964. gadā pie pirmās piestātnes tika radīts dziļums – 10,2 m un pienākošajā kanālā – 10,5 m. 9,2 m dziļums bija pie 9. piestātnes un pienākošajā kanālā pie šīs piestātnes. 1964. gadā 9,2 m dziļums pēc kapitālajiem padziļināšanas darbiem tika radīts arī līdz bunkurošanas bāzei un kuģu apgriešanās baseinā pretī Krimuldas rajonam, 1969. gadā sākās trešā naftas muliņa celtniecība ar projektēto dziļumu – 14,0 m.

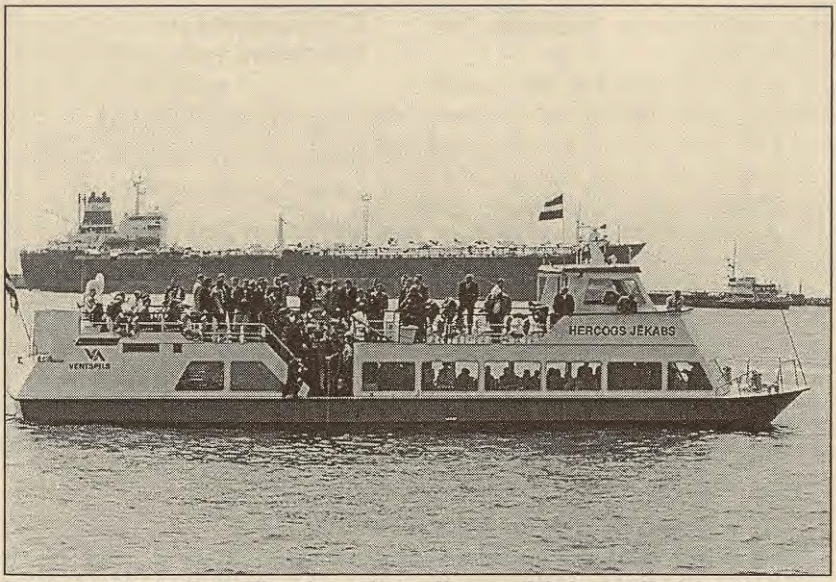
1974. gada decembrī bija pabeigta 3. naftas muliņa celtniecība apgriešanās baseinā ar dziļumu – 14,25 m, muliņa akvatorijā un pie piestātnēm ar dziļumu – 14,0 m. Tā kā nebija pabeigti ostas pienākošā kanāla padziļināšanas darbi un veikta kanāla tralēšana, atļautā iegrime tankkuģiem bija tikai 11,0 m. Tikai 1976. gada nogalē tika pabeigti visi pienākošā kanāla padziļināšanas, tralēšanas un akmeņu novākšanas darbi līdz atzīmei – 14,0 m un atvērts garantētais dziļums – 13,5 m ar atļauto iegrimi tankkuģiem – 12,2 m. 1977. gadā tika uzsākta 2. naftas muliņa rekonstrukcija, kā arī palielināta atļautā iegrime lieltonnāžas tankkuģiem līdz 12,45 m. 1970. gadā uzsākta pieostas rūpnīcas celtniecība, kā arī ķīmisko kravu (34.) piestātnes izbūve ar projektēto dziļumu 8,2 m. 1977. gadā ķīmisko kravu piestātne tika nodota ekspluatācijā.

1973. gadā uzsākta teritorijas izveidošana priekšostā 36. (amonjaka) piestātnei. Piestātnes un viļņlauža celtniecība, kā arī akvatorijas padziļināšana notika līdz 1978. gadam, kad tika sasniegts projektētais dziļums – 15,3 m.

No 1977. gada līdz 1981. gadam tika veikti padziļināšanas darbi Ventspils ostai pienākošajā taisnajā kanāla daļā līdz projektētajai atzīmei – 15,7 m.

Reizē ar ķīmisko kravu un amonjaka piestātņu izbūvi 1976. gadā uzsāka arī kālija sāls pārkraušanas kompleksa celtniecību.

1980. gadā uzsākta un 1982. gadā pabeigta 37. piestātnes celtniecība priekšostā pie dienvidu mola ar dziļumu – 12,0 m. 1985. gadā piestātnē izdarīta



Valsts prezidents Guntis Ulmanis no kuģa «Hercogs Jēkabs» pārliecinās, ka padziļinātā kanāla dziļums sasniedzis 17,5 metrus.

rekonstrukcija un dziļums palielināts līdz 15,0 m.

1983. gadā uzsākta un 1984. gadā pabeigta Ventas upes kanāla padziļināšana līdz 4. (kālija sāls) piestātnei ar projektēto dziļumu – 13,7 m.

1984. gadā pēc padziļināšanas darbu veikšanas tika palielināts arī Ventas upes kanāla dziļums līdz 9. piestātnei – 10,0 m.

1984. gadā tika uzsākti, bet 1986. gadā pabeigti padziļināšanas darbi un kuģu apgriešanās baseina izveide Ventas upē ar dziļumu – 13,7 m un diametru – 290 m.

1994. gadā uzsākta 10. piestātnes izbūve ar projektēto dziļumu – 12,5 m. Gan piestātnes izbūves darbi, gan padziļināšana tika pabeigta 1995. gada oktobrī.

1996. gada septembrī tika uzsākti rekonstrukcijas un padziļināšanas darbi ostai pienākošajā Rietumu kanālā, taisnajā daļā līdz pagriezienam uz Rietumu kanālu, priekšostā apgriešanās baseinā un pie 3. naftas muliņa lieltonnāžas tankkuģu ar kravnesību 100 tūkst. t pieņemšanai.

1997. gada beigās pamatā padziļināšanas darbi līdz projektētajiem dziļumiem bija pabeigti, bet daudzo akmeņu dēļ kanāla izbūves rajonā nebija pabeigta kanāla tralēšana un akmeņu izcelšana.

1998. gada 29. aprīlī tralēšana līdz dziļuma atzīmei – 16,8 m bija pabeigta visos iecirkņos un pirmā kārta pieņemta ekspluatācijā ar atļauto tankkuģu iegrimi – 15,0 m iepriekšējo 12,5 m vietā.

1997. gada beigās uzsākti un pašlaik turpinās padziļināšanas darbi Ventas upes kanālā pieejai pie 4. piestātnes ar projektēto dziļumu – 15,5 m, kā arī Krimuldas apgriešanās baseinā ar projektēto dziļumu – 14,2 m sakarā ar konteineru termināla celtniecību un kālija

sāls pārkraušanas kompleksa paplašināšanu.

Ja no 1928. gada līdz 1955. gadam kopējais padziļināšanas darbu apjoms bija 7 122 720 m³, vai vidēji gadā 310 000 m³, tad laika posmā no 1956. gada līdz 1997. gadam kopējais padziļināšanas darbu apjoms Ventspils ostā bija 44 260 448 m³ vai vidēji 1 050 000 m³ gadā.

Jaunie tehniskie parametri

Garums .....7850 m

Platums .....164 m

Dziļums .....17,5 m

Ventspils brīvostas jūras kanāla padziļināšanas vēsture

1996. gada aprīlis

Konsultantu firmas *TEBODIN* un *DYNAMAR* (Nīderlande) izstrādāja tehniski ekonomisko pamatojumu.

1996. gada aprīlis

Ventspils Brīvostas valde pieņēma lēmumu par brīvostas padziļināšanu.

A. Lembergs,

Ventspils Brīvostas valdes priekšsēdētājs

Projekta pasūtītājs:

Ventspils Brīvostas pārvalde

I. Sarmulis, pārvaldnieks

A. Jansons, pārvaldnieka vietnieks

A. Mogiļnickis, inženieris

1996. gada jūnijs

Padziļināšanas projektu izstrādāja *LENMORNIIPROJEKT* (Sanktpēterburga).

A. Parfjonovs, ģenerāldirektors

V. Gogoļevs, projekta galvenais inženieris

1996. gada oktobris – 1998. gada aprīlis

Padziļināšanas darbu ģenerāluzņēmējs AS *VENCEB.*

I. Tože, padomes priekšsēdētājs

P. Abramovs, valdes priekšsēdētājs

Valsts prezidenta Gunta Ulmaņa uzruna Ventspils jūras kanāla atklāšanas svētkos

Cienījamie klātesošie!

Es pievienojos lielajam apsveicēju pulkam un vispirms vēlos pateikt paldies visiem tiem Ventspils strādniekiem, kuri šos garos gadus ir strādājuši savas pilsētas labā. Es gribu pateikties visiem tiem dažādu līmeņu vadītājiem, kuri Latvijas neatkarības apstākļos ir apliecinājuši, kāda liela priekšrocība ir personības brīvība un brīvā tirgus ekonomikas principi, kuri tiek realizēti Latvijā.

Protams, tas, ko šodien spēj parādīt Ventspils, ir ļoti iespaidīgi. Tajā pašā laikā es domāju par to, ka Ventspils ir viena no Latvijas neatņemamām sastāvdaļām, Ventspils ir viena no aktīvām Latvijas daļām, un Ventspils ir viens no Latvijas attīstības spoguļiem. Tas, ko mēs esam sasnieguši brīvvalsts laikā, vēlreiz apliecina, ka ir bijuši pareizi lēmumi gan Latvijas parlamentā, gan valdībā, kas ir stimulējuši šos apstākļus, radījuši šo situāciju, lai Ventspils, veiksmīgi izmantojot savu ģeogrāfisko stāvokli un vēsturisko pieredzi, un arī izmantojot to, ka Ventspilī dzīvo uzņēmīgi un atbildīgi cilvēki, solīti pa solītim tuvotos Eiropas līmenim. Ir jāaprēķina, ko Ventspils ir izdarījusi Atmodas 10 gados, ko ir radījusi sev un ko ir devusi Latvijai.

Es pārliecinājos, ka Ventspils ostas darbs nav pašmērķis, tā strādā savu cilvēku labā. Ventspilī ir 3,6% bezdarbs, tas ir viens no zemākajiem līmeņiem valstī, un vai tas vispār var būt vēl zemāks? Es šeit pārliecinājos, ka Ventspils ir ne tikai tilts no Austrumiem uz



Valsts prezidents Guntis Ulmanis ostas pārvaldnieka Imanta Sarmuļa, Aivara Lemberga un Alfrēda Čepāņa pavadībā dodas uz kuģi «Hercogs Jēkabs».

Rietumiem, bet Ventspils ir arī tilts no pagātnes uz nākotni.

Šī diena Ventspilī man ir parādījusi, ka maza loma ir politiskām spēlēm tad, ja cilvēkiem ir pragmatiska pieeja un reāla situācijas izpratne. Ventspils ir vienojošs elements Latvijas un Krievijas kā kaimiņvalstu attiecībās, kuras perspektīvu šobrīd ir grūti apšaubīt.

Ventspilī ir daudz jaunu ideju, un tā ir pārliecināta par nākotni, balstoties uz to darbu, kas šeit ieguldīts šajos neatkarības gados.

G. Ulmanis apmeklē *NORTH PACIFIC*

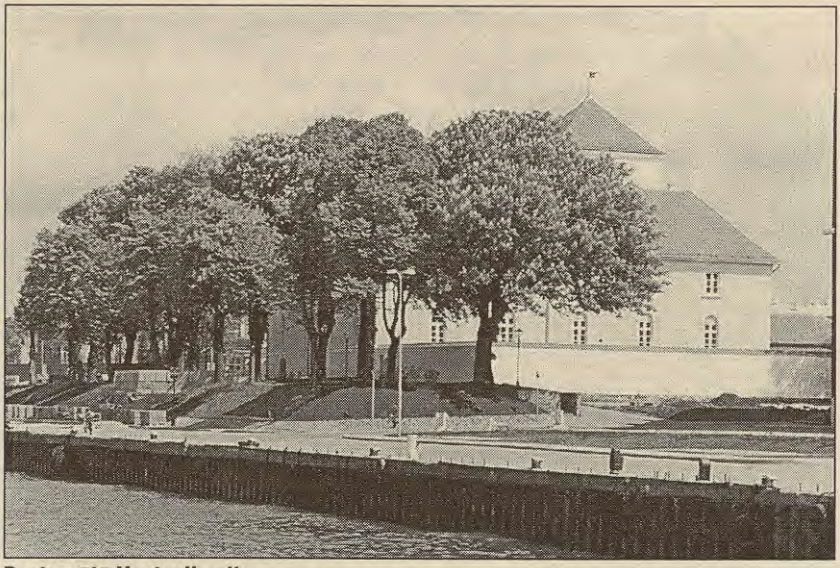
29. maijā Ventspils brīvostā ienāca naftas tankkuģis *NORTH PACIFIC*, kas pirmo reizi ostas un AS *VENTSPILS NAFTA* darbības vēsturē uzņēma vairāk nekā 102 000 t naftas. 30. maijā kuģi apmeklēja Valsts prezidents G. Ulmanis.

NORTH PACIFIC aģents ir aģentūra *ASTRAMAR*, tankkuģa dokumentus noformēja ekspeditorfirma SIA *NAFTA LR*, kurai ir liela pieredze darbā ar Krievijas partneriem. Un vēsture šeit veic lielisku ekskursu: starp tankkuģa *NORTH PACIFIC* dokumentu kārtotājiem ir arī cilvēki, kuri 1961. gada rudenī Ventspilī sagaidīja un nosūtīja ostas vēsturē pirmo naftas tankkuģi *AŠHABAD*, kas toreiz uzņēma aptuveni 11 000 t kravas.

Šoreiz kravu ar *NORTH PACIFIC* uz Roterdamu nosūtīja viena no lielākajām Krievijas naftas kompānijām – *ROSŅEFTJIMPEKS*.

Pateicība Ventspils jūras kanāla būvētājiem

Ventspils mērs Aivars Lembergs un Brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis apbalvoja jūras kanāla padziļināšanas darbu nesavtīgākos organizatorus. Pāvels Abramovs, Iļja Frīdmans, Ivars Tože, Aleksandrs Borodins, Konstantīns Pjatņickis, Viktors Para, Andris Pureklis, Arkādijs Mogiļnickis un Vasi-



Restaurētā Ventspils pils.

lijs Gogoļevs saņēma Pateicības rakstus un Ventspils brīvostas pārvaldes piemiņas medaļas. Savukārt A. Lembergs izvirzīja brīvostas pārvaldnieku I. Sarmuli apbalvošanai ar Triju Zvaigžņu ordeni – augstāko Latvijas Republikas apbalvojumu.

Ventspils osta ir pratusi saglabāt profesionāļus, un, kā uzsvēra G. Ulmanis, te liels nopelns ir prasmīgai un pragmatiskai biznesa vadībai. Savukārt A. Lembergs lūdza Valsts prezidentu ietekmēt tos politiskos spēkus, kuru destruktīvā rīcība varētu kaitēt tranzītbiznesa izaugsmi. «Šeit, Latvijas ekonomikas spogulī, labi redzam, cik maza loma ir politikai, te valda ekonomiskais pragmatisms,» daudzkārt uzsvēra G. Ulmanis.

To, ka Ventspilī strādā augstas klases profesionāļi, pierādīja arī starptautiskais tenders par kuģošanas kanāla padziļināšanu. Uzvarēja Ventspils kompānija *VENCEB*, kas arī sekmīgi veica jūras kuģošanas kanāla rekonstrukciju, padziļināšanu un paplašināšanu.

Būs konteineru terminmāls

Ir noslēgts līgums starp Ventspils AS *VENTPLAC* un Beļģijas kompāniju *NORD NATIE* par jauna konteineru termināla būvi Krimuldas rajonā. Jau 1997. gadā sākās divu jaunu dziļūdens piestātņu izbūve (katra 300 m garumā) konteinervedēju un *ro–ro* tipa kuģu apkalpošanai. Šeit rolkeri un ģenerālkravu kuģi ar iegrimi līdz 12,5 m varēs uzņemt kravas uz Eiropas ostām.

Termināla projektētā jauda: 100 000 – 150 000 TEU gadā. Termināla teritorija – 35,8 ha. Tiks uzbūvēti arī sliežu ceļi 120 vagonu konteinervilcienu uzņemšanai. Intermodālā termināla celtniecības izmaksas tiek plānotas 70 milj. USD apmērā.

G. Šīmanis
(1998. gada maijs)

Kravu apgrozījums Ventspils ostā 1997. gadā (tūkst. t)

Kravas	Izvestas	%	Ievestas	%	Kopā	%	Salīdzinoši + vai – ar 1996.g.
Kopā	36 205,5	98,5	565,0	1,5	36 770,5	100	+1025,9
no tām:							
Lejamās	28 254,1	78,0	313,3	55,5	28 567,4	77,7	–420,2
Beramās	4526,5	12,5	46,5	8,2	4573,0	12,4	+658,7
Ģenerālās	3424,9	9,5	205,2	36,3	3630,1	9,9	+787,4
tai skaitā:							
Jēlnafta	14 574,6		0		14 574,6		+127,8
Dīzeļdegviela	9208,5		0		9208,5		–804,1
Produkti	2950,5		313,3		3263,8		+432,0
	26 733,6		313,3		27 046,9		–244,3
Amonjaks	937,0		0		937,0		+4,6
Ogļūdeņr. izejviela	407,7		0		407,7		–68,9
Citas šķ. ķīm.	175,8		0		175,8		–111,6
	1520,5		0		1520,5		–175,9
Kālija sāls	4359,3		0		4359,3		+726,5
Metālu sakausējumi	167,2		2,7		169,6		+65,9
Labība	0		0		0		–59,1
Jēlcukurs	0		43,8		43,8		–46,4
Dzelzsrūda	0		0		0		–27,5
Metāls	2872,5		6,5		2879,0		+588,6
Kokvilna	8,1		0		8,1		–28,0
Augļi	0		9,2		9,2		–72,7
Saldētas zivis	0		83,8		83,8		+60,1
Kokmateriāli*	533,0		0		533,0		+164,2
Dažādas ģen. kravas	11,3		105,7		117		+75,2

* 637 000 m^3

Kravu apgrozījums Ventspils ostā 1998. gadā 9 mēnešos (tūkst. t)

Kravas veids	1998	1997	+/– '97
Jēlnafta	10 726	10 874	–148
Naftas produkti	7950	9713	–1763
Šķidrās ķīmiskās kravas	1007	1175	–168
Kālijs	3365	3183	+182
Metāls	2232	2248	–16
Metālu sakausējumi	389	130	+259
Kokmateriāli	508	409	+99
Citas kravas	347	183	+164
Kopā	**26 524**	**27 915**	**–1391**

Rīgas osta: panākumi un problēmas

Diskusijā par Rīgas ostas attīstību piedalās Rīgas ostas valdes loceklis Māris Purgailis, Rīgas ostas pārvaldnieka pienākumu izpildītājs Andris Dumpenieks, viņa vietnieks Vadims Kozačenko un VAS *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA* prezidents Juris Krivojs.

Stividoriem un ostas valdei jāstrādā kopā

M. Purgailis: — Ilgu laiku man bija iespēja strādāt par Rīgas ostas valdes priekšsēdētāju, tādēļ ir patīkami atzīmēt, ka visu mūsu acu priekšā sekmīgi attīstās Rīgas osta. 1997. gads bija lūzuma gads, un to labi rāda ostas darba rezultāti. Kravu apgrozījums nemitīgi pieaug. Mūsu uzdevums – analizēt kravu struktūru, akcentēt galvenās kravas, kuru piesaistei un apstrādei būtu nepieciešams valsts politikas atbalsts. Rīgas ostai ir jābūt ar ilglaicīgas darbības stabilitātes garantijām, ko sniedz Ministru kabinets un realizē attiecīgās ministrijas. Svarīgi, ka arvien labākas attiecības ostas valdei veidojas ar brīvostas vadību, jo daudzi jautājumi ir risināmi kopā. Tikai tad gaidāmi vēlamie rezultāti.

Arī janvāra rezultāti rāda, ka kravu apjomi Rīgā aug, un tas ir gan ostā strādājošo stividorkompāniju, gan ostas pārvaldes nopelns. Ir atsevišķi cilvēki, kas dažkārt mēģina dalīt šos nopelnus, kam tie pienākas un nepienākas, taču es gribu akcentēt, ka bez aktīvas stividorkompāniju darbības osta nav nekas, bet bez ostas valdes politikas, kas saistīta ar kuģu ceļu padziļināšanu un uzturēšanu kārtībā, lai piesaistītu arvien ietilpīgākus kuģus, bez atlaižu sistēmas ostas nodevām kuģiem, lai panāktu ilglaicīgus sakarus un labu līnijservisu, bez piestātņu un citu inženiertehnisku būvju celtniecības, ko nosaka un finansē ostas pārvalde, arī stividorkompānijām būtu grūti un varbūt pat neiespējami strādāt. Attīstības pamatu veido sapratne, kopēji mērķi un vienots darbs. Arī konkurenti var vienoties par kopējiem mērķiem un uzdevumiem.

1997. – necerētu rezultātu gads

A. Dumpenieks: — 1997. gadā, kā zināms, Rīgas ostā pārkrāva 11,21 milj. t kravu, ostu ir apmeklējuši 4040 kuģi, kuri visi ir maksājuši ostas nodevas. Pavisam ostā bijuši 4076 kuģi (šādu statistiku sniedz ostas kapteinis). Protams, kravu apgrozījuma lēciens ir iespaidīgs, ne velti kādā intervijā Krivoja kungs ir izteicies, ka šāds lēciens varētu būt bijis pēc kāda kara. Bet šis ir miera laiks, un es domāju, ka šie panākumi ir saistīti ar Rīgas ostas sabalansēto un ritmisko darbību. Ir jāatzīmē, ka lielu artavu šajā kravu apgrozījumā ir nodrošinājusi Rīgas Tirdzniecības brīvosta, aiz tās seko VSK *RĪNŪŽI*, AS *BLB BALTIJAS TERMINĀLS*, SIA *MAN–TESS* un citas kompānijas, kopskaitā 29.

Šajā laikā esam aktīvi piedalījušies visās starptautiskajās izstādēs un semināros, kas notikuši gan Austrumos (Maskavā, Almati), gan Rietumos (Kopenhāgenā, Antverpenē, Hamburgā, Brēmenē). Aizvadītā gada jūnijā Brēmenē esam atvēruši Rīgas ostas pārvaldes pārstāvniecību, ko vada Jānis Butnors. Pārstāvniecība ir apņēmusies katru gadu piesaistīt



Par Rīgas ostas attīstību diskutē Rīgas ostas pārvaldnieka pienākumu izpildītājs A. Dumpenieks (no labās), RTO prezidents J. Krivojs un ROP pārvaldnieka vietnieks ostas attīstības jautājumos V. Kozačenko.

Rīgas ostai kravas no Vācijas (20% augošā progresijā), īpaši – konteinerkravas.

Janvārī pieņēmām ekspluatācijā Austrumu molu, vēl palicis tā galvas daļas remonts. Tas izmaksās aptuveni Ls 270 000.

Patlaban tiek projektēts posms Daugavas labajā krastā no Vanšu tilta līdz jaunajām Rīgas Pasažieru ostas piestātnēm. Krastmalu labiekārtos, un te būs jahtu piestātnes.

Šogad noteikti tiks padziļināta Sarkandaugavas caurtece (darbi izmaksās Ls 300 000). Mīlgrāvja caurtecē cels piestātnes AS *BLB BALTIJAS TERMINĀLS* vajadzībām. Tiks turpināta krastmalas sakārtošana Meldru ielā Vecmīlgrāvī, kur top zivju tirdziņš. (Izmaksas – aptuveni Ls 200 000.) Kā zināms, Vecmīlgrāvī tiek celts moderns Kuģu satiksmes vadības centrs, kas jānodod jau šā gada beigās, un to apņēmās firmas *POLARBEK* prezidents Jānis Lancers. Piestātnes pie šī kompleksa būvēs Rīgas ostas pārvalde, te ieguldāmi aptuveni Ls 1 500 000. Arī Mangaļu Kuģu remonta rūpnīcā notiek piestātņu atjaunošana, savukārt VSK *RĪNŪŽI* aktīvi strādā piestātņu uzlabošanā, dziļumu izveidē lieltonnāžas kuģu pieņemšanai.

Brīvosta attīstās sekmīgi

J. Krivojs: — VAS *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA* nekad nav bijušas domstarpības ar Rīgas ostas pārvaldi un Dumpenieka kungu personīgi.

Jau kopš 1991. gada esmu daudz strādājis tranzītkravu piesaistē Latvijai, ne tikai Rīgas ostai. Panākumi priecē, jo tāds kravu apjoma kāpums nebija pat sapņots. Rīgas osta ir iz-

darījusi to, kas tai nebija pa spēkam gados, kad tā strādāja bijušās PSRS sastāvā.

Rīga ir ieguvusi smagajā tranzītkravu cīņā, kaut vai Baltijas jūras ostu vidū. Rīgas ostas tēls ir pievilcīgs. Esam nopietni strādājuši gan cenu, gan kravu apstrādes normu, gan kravu drošības politikas jomās. RTO ir galvenais Rīgas ostas tēla veidotājs pasaulē. Šādai tranzītpolitikai valsts mērogā ir jāturpinās, jo visas mūsu lielās ostas 80% apjomā ir tranzītostas. Jāņem vērā, ka Krievijas kravu (importa un eksporta) apjoms gadu no gada sarūk, taču Rīgas ostas rādītāji aug. Ir jauni klienti, kuri Rīgu redz kā drošu un stabilu sadarbības partneri. Ģenerālkravu piesaiste (kaut vai struktūras ziņā) ir daudz sarežģītāka nekā lejamkravu. Mēs redzam, cik prasmīgi šajā ziņā strādā Klaipēdas ostā – tie ir nopietni konkurenti tieši ģenerālkravu tirgū. Tā ir arī prasmīga Lietuvas valdības politika kuģošanas jautājumos. Jūras bizness ir nacionālās politikas stūrakmens jūras valstij, lai gan savā būtībā jūrniecība ir ļoti internacionāla darbības sfēra.

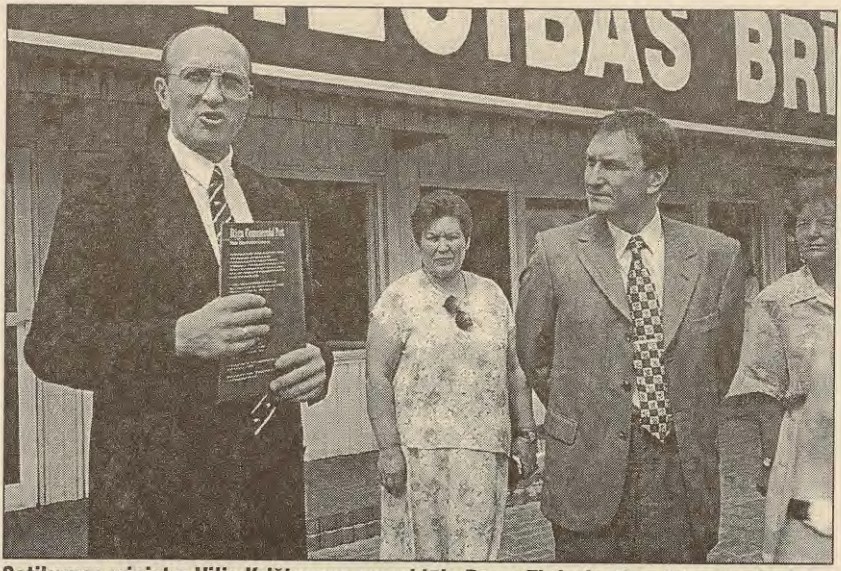
Esmu pārliecināts, ka Rīgas ostā kravu apjomi pieaugs arī šogad, jo cenu politika un kravu drošība nosaka šo kravu sadales un pārdales mehānismu Baltijas jūras ostu vidū. Par to noteikti runāsim arī Baltijas Ostu organizācijas (BPO) asamblejā, kas martā notiks Rīgā un kuru rīko Rīgas Tirdzniecības osta, kas jau kopš BPO dibināšanas ir šīs nozīmīgās ostu organizācijas locekle.

Kravu pieaugums Rīgas Tirdzniecības brīvostā ir likumsakarīgs. Tomēr Krievijas metāls, ko tagad daudz pārkrauj Rīgā, gada beigās vairs nekotēsies Rietumos tik augstu kā šobrīd. Ir jādomā par citu kravu plūsmām, bet tas ir ļoti komplicēts jautājums. Uz Krieviju vēl arvien iet tikai veikala preces (alkohols, cigaretes, pārtika, rūpniecības preces), nevis lieljaudas tehnika un rūpnieciskās iekārtas. Izejviela – tikai spirts, un šie apjomi arī sarūk.

14. piestātnes rekonstrukcija ir mūsu tuvākais darbs. Kundziņsalā, tūlīt aiz SIA *ROKO*, tiks celts saldētavu komplekss kopā ar holandiešiem. Pirmā celtniecības kārta jāsāk jau šovasar. RTO te būvēs piestātni 180 – 200 m garumā, lai varētu pieņemt kuģus ar 10 m iegrimi (projektētais dziļums – vairāk nekā 13 m). Mūsu darbu apjoms izmaksās ap Ls 4 000 000, ietverot pievedceļus un infrastruktūru. Tas būs viens no lielākajiem projektiem brīvostas teritorijā.

Darbs brīvostas režīmā ir piesaistījis jaunus klientus, ir izveidota ļoti labvēlīga augsne visdažādāko stividorpakalpojumu sniegšanai. Visu formalitāšu (muitas, robežsargu, sanitāro dienestu u.c.) nokārtošana ir organizēta vienuviet pie caurlaides Uriekstes ielā. Kravu noformēšana un saņemšana, ja visi klienta dokumenti ir kārtībā, notiek stundas laikā.

Ļoti strikti ir jāstrādā pie kuģu apstrādes normām, lai iespējami saīsinātu kuģa atrašanās laiku ostā. Īpaši būtiski tas ir konteinerkuģu biznesā. Šobrīd SIA *BCT* viena konteinera apstrādes laiks ir samazināts jau līdz 1,6 – 1,7 minūtēm – tas ir pasaules standarts. Visi šie panākumi ir tikai kardinālu pārveidojumu rezultāts. No valsts plāna filozofijas mēs esam sasnieguši brīvā tirgus filozofiju, ar mums rēķinās Eiropa, un mūsu vārds ir augstas darba efektivitātes garants. Ātrāk, lētāk un drošāk! – tas ir pamatbauslis mūsu darbībai. Tādēļ ir jāmaina kapteiņdienesta attieksme pret



Satiksmes ministrs Vilis Krištopans apmeklēja Rīgas Tirdzniecības brīvostu, kad Tirdzniecības ostas vadības stafeti bija pārņēmis Aivars Tauriņš. 1998. gada jūlijs.

darbu Rīgas ostā, uzsāktās pārmaiņas, lai arī cik sāpīgas, ir pareizas. Ostas kontroldienestiem ir jāstrādā ostas labā – tad būs rezultāti.

Rīgas Naftas terminālam uzbūvēta pirmā kārta

V. Kozačenko: — Tuvojas noslēgumam Rīgas Naftas termināla pirmās kārtas celtniecība. Šīs būves pieņemšana varētu notikt marta sākumā. Kā zināms, šis projekts sastāv no divām daļām: pirmo veic Rīgas ostas pārvalde, izbūvējot piestātni un kopējās hidrotehniskās būves. Otro veic teritorijas nomātāji – firmas *STATOIL, NESTE, MAN–TESS* un *HANZA BUNKERING*, kas katra būvē savu saimniecību – degvielas tvertnes, estakādes, birojus utt. Aktīvi strādā ārvalstu naftas firmas, mūsējās projekta izpildē nedaudz atpaliek.

Pirmā kārta nedos ievērojamu kravu apgrozījuma pieaugumu Rīgas ostai, jo tajā notiks tikai degvielas imports lokālām vajadzībām, izmantojot kuģus ar tilpību līdz 10 000 t un autotransportu.

Otrajā Naftas termināla celtniecības kārtā ir paredzēta arī dzelzceļa izbūve, kas būs koplietošanas vajadzībām. Pagaidām šie darbi ir tikai pirmsprojektēšanas stadijā.

Visi darbi Naftas terminālā pamatā notiek saskaņā ar grafiku.

Apkopojot diskusijā izteiktās domas, redzams, ka Rīgas ostas attīstība ir tikai ostā strādājošo stividorkompāniju un ostas pārvaldes prasmīga darba rezultāts. Notikušas izmaiņas ostas pārvaldes vadībā. Kāds būs tālākais Rīgas ostas attīstības modelis, to rādīs laiks. Patlaban ir skaidrs, ka pārmaiņām nevajadzētu kavēt ostas darbību.

Viedokļus apkopoja G. Šīmanis
(1998. gada janvāris)

Rīgas osta ir jāpārvalda

Par Rīgas ostas pārvaldnieku ievēlēts Leonīds Loginovs. Šajā sakarā arī pirmais jautājums L. Loginovam:

— Ko jūs gaidāt no Saeimas deputātiem Rīgas ostas labā?

— Šie deputāti ir tieši tie cilvēki, kuriem rūp valsts ekonomikas attīstība. Sākot ar ekonomikas ministru Ati Sausnīti, ar dažādu frakciju deputātiem – viņus visus vieno vēlme redzēt Rīgas ostu vēl attīstītāku, lai šeit augtu kravu apjomi un dzīve būtu ļoti dinamiska. No Saeimas deputātiem es vispirms gaidu *Likuma par ostām* saskaņošanu ar reālo dzīvi un tās prasībām. Tieši tās prasa izdarīt likumā izmaiņas, kas sekmētu ostā biznesa interešu ievērošanu. Saeimas deputāti, tāpat kā ostā strādājošie, ir gatavi produktīvam dialogam.

— Uzsākot ostas pārvaldnieka pienākumu pildīšanu, kādi ir jūsu pirmie darbi šajā amatā?

— Pirmkārt, nofiksēt reāli esošo stāvokli ostā. Stāvokli ne tikai kravu apgrozījuma ziņā, bet arī nekustamā īpašuma jomā, zemes jautājumos, infrastruktūras un transporta mezglu jautājumos. Otrkārt, likumdošanas piemērošana ostas vitālajām vajadzībām, problēmu formulējums un risinājumu ceļu saskaņošana. Arī starptautisko konvenciju prasību saikne ar Rīgas ostu. Ir jāzina, kādā attīstības punktā atrodas osta. Tikai tad varam iet tālāk.

Primārais jautājums ir ostas **pārvaldīšanas** jautājums. Es uzskatu, ka Rīgas osta pašreiz netiek pārvaldīta daudz un dažādu iemeslu dēļ. Tas nenozīmē, ka pati pārvaldes struktūra ir slikta, tomēr es to redzu un izveidošu pilnīgi citādāku – citādā stilā, darbojoties ar savādākām metodēm, nekā te ierasts. Tātad – ir jāizveido sistēma un jāizraugās maksimāli iespējamais mērķis – kravu apgrozījums, ostas saimniecības attīstība, un jāstrādā pie šīs attīstības koncepcijas. Šeit ir jāstrādā augstas klases profesionāļu komandai bez jebkādām politiskām interesēm un iejaukšanās.

— Ko Rīgas osta gaida no Latvijas Ostu padomes? Vai pašreizējais LOP modelis jūs apmierina?

— Reāli Ostu padome savu atbalstu Rīgas ostai var dot. Piemēram, pēdējā LOP sēdē tika izlemts jautājums par tranzītkravu apskates uzlabošanu robežkontroles punktos. Tas ostai ir būtiski. Ekonomikas ministrija risinās šīs lietas, bet LOP ir labs jautājuma koordinators. Es ceru, ka LOP turpmāk neizšķiedīs valsts līdzekļus bezjēdzīgi, ieguldot tos nerentablos projektos un attīstības programmās, kas nespēj dot ekonomisku efektu. Es ļoti ceru, ka tiks restrukturizētas un normalizētas ostā darbojošos valsts struktūru attiecības.

LOP nevajadzētu likvidēt, jo tā ir labs koordinators starp ministrijām, kas iekasē un pārdala ostu līdzekļus (nodevas). Piemēram, LOP vajadzētu saskaņot jautājumus starp Aizsardzības ministriju un pašvaldībām Daugavgrīvas ostas sakarā.

— Kā jūs raugāties uz Jūras administrācijas restrukturizāciju? Vai Rīgas ostas kapteiņdienesta darbs apmierina ostas pārvaldi?

— Ar Rīgas ostas kapteiņa darbu esmu apmierināts, jo E. Delvers ir augstas klases profesionālis savā

lietā. Patlaban notiek Rīgas ostas noteikumu pārstrāde, to piemērošana laika garam un reālajiem apstākļiem ostā. Mēs gribam, lai osta tiktu pārvaldīta. Tas nozīmē, ka arī kapteiņdienestam būtu jāstrādā šīs pārvaldes organizācijas pakļautībā. Ostai jābūt vienās rokās, tad te būs kārtība. Pārvaldei jānoteic kārtība, kādā ostā strādā arī citas struktūras – robežsargi, Valsts ieņēmumu dienests, svarīgākās inspekcijas, ugunsdzēsēji utt. Bez saskaņojuma ar ostas pārvaldi viņu darbība ostā nav iespējama, jo te citu prasību izvirzīšana nav retums. Vienubrīd vienpusīgā kārtā tika anulētas muitas zonas, citureiz robežsargi uzsāka jaunas darbības, ostas pārvaldi par to nemaz neinformējot. Šāda anarhija ir jāizbeidz. Osta ir sistēma, un pārvaldei tā ir jāpārvalda. Tādēļ es šo nepārvaldīšanu esmu nosaucis par haosu. It īpaši tik lielā objektā kā Rīgas osta, kas prasa globālus jautājumu risinājumus.

— Latvijas Stividoru kompāniju asociācija ne reizi vien paudusi savu viedokli ostas pārvaldīšanā. Kāda ir jūsu attieksme pret šo respektablo nevalstisko organizāciju?

— Stividoru asociācija vēlas aizstāvēt vietējo uzņēmēju intereses, un tas ir ļoti loģiski. Iepriekšējās valdības ir lēmušas, ka ostās netraucēti var darboties ārzemju kapitāls, un tas rada pamatotas bažas Latvijas uzņēmējos. No politiķa redzespunkta raugoties, vietējā uzņēmēja stāvoklis šajā sakarā ir neapskaužams. Bagāta ārvalsts kompānija gadiem var atļauties dempinga cenas, tādējādi iznīcinot konkurentus. Diemžēl šādi biznesa apstākļi šobrīd Latvijā pastāv, un nebūtu pareizi no spēka pozīcijām bremzēt kādas firmas attīstību ostā vai ārpus tās. Es atbalstu darbu



Leonīds Loginovs.

pastāvošo likumu ietvaros, tai pašā laikā es ļoti labi izprotu stividoru rūpes par sava biznesa nākotni. Latvijas un ārzemju firmām nav radīti vienlīdz labi apstākļi darbībai ostā. Savulaik te rēķinājās tikai ar daļu no Rīgas ostas uzņēmējiem, citi, lai nenonāktu izolācijā, veidoja asociāciju kā zināmu opozīciju «vecajām» tradīcijām.

Nav prāta darbs plānot ostas attīstību līdz 2010. gadam, neiepazīstinot stividorus ar šo dokumentu. Stividori vēlas piedalīties ostas valdes sēdēs, lai izpaliktu politiskās ambīcijas, jo būtiskākais ir reāls un pragmatisks darbs, kas saistīts tikai un vienīgi ar ostas attīstību. Šajā saiknē ir jābūt visām investīcijām un visiem uzņēmējiem vienotiem.

— Pietiekami diskutabls ir Rīgas brīvostas jautājums. Kā to redzat jūs?

— Visai Rīgas ostai ir jābūt brīvostai. Mēs nedrīkstam dalīt uzņēmējus, naidot tos savā starpā un radīt priviliģētos. Nevienlīdzīgie apstākļi, kādos šobrīd uzņēmēji strādā Rīgas ostā, ir jāizbeidz. Mums nav jāizgudro divritenis – brīvā ekonomiskā zona labi dar-

bojas Ventspilī, tā attīstās Liepājā, un tāda ir arī Rīgas ostas nākotne. Uzņēmējdarbības veikšanai ostas valde izdos licenci, un tikai uz šādiem uzņēmumiem brīvostas teritorijā attieksies nodokļu atvieglojumi. Šāda uzņēmēju licencēšana ceļ viņu darba kultūru. Izveidot Rīgu par brīvostu, manuprāt, daudz spēka neprasīs. Cits jautājums – cik šādam risinājumam ir atbalstītāju un cik pretinieku? Jautājumu valstī vajadzētu sakārtot tā – viens likums brīvostām, cits – valsts mazajām ostām.

— Rīgas ostā ir ļoti daudz kuģu aģentu kompāniju. Vai šo kompāniju darba efektivitāte atbilst šim lielajam skaitam?

— Rīgas ostā ir milzīgs aģentējošo firmu skaits. Tas ir tikai fakta konstatējums. Es šo situāciju neuzskatu par normālu – aģentiem ir jābūt mazākā skaitā, bet ietekmīgākiem, tādiem, kuri ar savu darbību būtiski iespaido kravu apgrozījuma kāpumu ostā. Ja kompānija gadā aģentē 3 – 7 kuģus, bet tās cilvēki nepārtraukti atrodas ostas teritorijā, tad jājautā – ar ko viņi tur nodarbojas? Arī šis jautājums ar licencēšanas palīdzību ir jāsakārto. Kuģu aģenta licence vēl nebūt nenozīmē, ka tu drīksti strādāt tieši šajā ostā. Ventspilī uz to raugās ļoti stingri, un arī Rīgā būs tāpat.

— Rīgas ostas sāpju bērns ilgus gadus bijusi Pasažieru osta. Kāda būs tās nākotne?

— Rīgas Pasažieru ostā ieguldītie līdzekļi atmaksāsies tikai pēc gadiem. Ir jābūt skaidrībai pasažieru kuģu līniju piesaistes sistēmā. Tāpat RPO būves un termināli būtu jāatdod ostas pārvaldes īpašumā, tieši ostas pārvaldei vajadzētu būvēt jaunās piestātnes un terminālu un rekonstruēt esošo krastmalu. Tad ostas pārvalde šo terminālu varētu izīrēt kādai kompānijai apsaimniekošanai. Bez RPO pakļautības ostas pārvaldei es ar grūtībām prognozēju RPO nākotni.

— Kā jūs vērtējat ieilgušo VSK *RĪNŪŽI* privatizācijas procesu?

— Šīs kompānijas privatizācijā redzu dažādas aplamības. Piemēram, tiek privatizēta dzelzceļa stiga. Kādam tā tiks. Vai citi uz šo terminālu lidos pa gaisu? Man nav absolūti pieņemams, ka dzelzceļš Rīgas ostas teritorijā pa labi un pa kreisi tiek atdots privātām struktūrām. Tas ir absurds! Es nedomāju, ka Ventspils vai Liepājas ostās dzelzceļš būtu privātās rokās. Bankrota gadījumā uzņēmējs paņem sliedes un aiziet. Vai tā ir stratēģiska domāšana? Cits vēl uztaisīs žogu, norobežos dzelzceļu un izmantos to tikai savām vajadzībām vai arī prasīs nesamērīgi augstu maksu par šo privāto dzelzceļa atzaru izmantošanu. Te mēs redzam ļoti lielu kļūdu – kādēļ Rīgas ostas teritorijā esošais dzelzceļš nav pārņemts ostas pārvaldes valdījumā?

Patlaban risinu jautājumus, kas saistīti ar dzelzceļu atzaru izbūvi uz jauno Naftas termināļu Rīnūžos ostas pārvaldes interesēs.

— Kā ostas pārvalde popularizēs pasaulē Rīgas ostu?

— Reklāma civilizētā pasaulē var izdarīt brīnumu lietas, un tai līdzekļi nebūtu jāžēlo. Tieši šāds informācijas veids nes reālu atdevi. Esmu paredzējis pārvaldē Ārējo sakaru departamentu, kas strādās ar valsts institūcijām, presi, citiem masu saziņas līdzekļiem. Tam jābūt augsti profesionālam, kas strādā izstādēs, simpozijos, konferencēs.

— Paldies par sarunu! Lai jūsu iecerēs rod reālu risinājumu!

G. Šīmanis

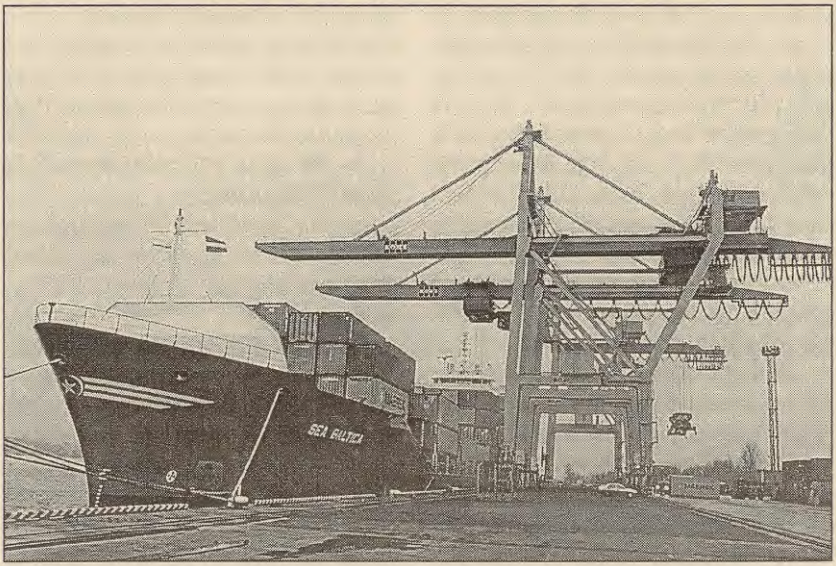
BALTIC CONTAINER TERMINAL – ātri, droši un ērti pakalpojumi

Baltijas jūras ostu konkurences cīņa saasinās. Tas īpaši vērojams konteinerpārvadājumos, jo nu vai katra osta un piestātne bez piemērotas tehnikas primitīvi cenšas darboties šajā biznesā. Kā šādos apstākļos jūtas Baltijā vienīgais specializētais konteineru terminmāls *BCT*, jautājām tā direktoram **Aldim Ziedam**.

Kravu pieaugums – viens procents

1997. gadā, salīdzinot ar 1996. gadu, kravu apgrozījums SIA *BALTIC CONTAINER TERMINAL* pieaudzis par 1%, rēķinot TEU mērvienībās. SIA *BCT* saglabā savas līderpozīcijas konteineru pārkraušanā Baltijas valstu ostu vidū, jo tas joprojām ir vienīgais specializētais konteinerterminmāls Baltijas valstīs. Lai paaugstinātu *BCT* pievilcību konteinerpārvadātājiem, tā operatoru atbildība pērn apdrošināta pazīstamajā sabiedrībā *TT CLUB*.

Konteineru terminālam jau aprit 16 ekspluatācijas gadi. Tā kā pašreizējos apstākļos ir nopietni jādomā par tehnikas atjaunošanu un modernizēšanu, *RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA* terminmāla vajadzībām iegādājusies jaudīgus konteineru pārkrāvējus, kas ievērojami atvieglina un paātrina darbu. Esam pilnīgi pārplānojuši konteineru glabāšanu laukumā, līdz ar to palielinot termināla ietilpību par 30 %. Vislielākā *BCT* priekšrocība ir brīvie laukumi, kur varētu tālāk attīstīt terminālu – kravu sadales centra, konteineru glabāšanas laukumu izveidei. Gan visai Rīgas ostai, gan mums ne-



BCT turpina sadarbību ar lielajiem konteinerpārvadātājiem – *MAERSK, SEA LAND, P & O NEDDLOYD.*



Rīgas Tirdzniecības brīvostā 30% no kopējā kravu apgrozījuma veido konteinerkravu apstrāde BCT.

trūkst teritoriju savas darbības paplašināšanai, un tā ir liela priekšrocība.

Kravas apiet Latviju. Kādēļ?

Pirmkārt, Latvija regulāri izjūt dažādus politiskus un ekonomiskus «soļus» no Krievijas puses. Pērn kravu tranzītu caur Latviju negatīvi ietekmēja mūsu autopārvadātāju licenču izbeigšanās, lai šķērsotu Latvijas – Krievijas robežu. Otrkārt, Krievijas muitas komiteja paziņoja par ierobežojumu ieviešanu, sākot ar šā gada 1. janvāri, pārvadātājiem ar TIR karnetēm – ar tām Krievijā neļautu ievest virkni būtisku tranzītpreču, kas tradicionāli gājušas caur Latvijas ostām. Šajā sakarā Rīga nonāca riska zonā. Lielākie konteinerpārvadātāji sāka meklēt ērtākas tranzītlīnijas uz Krieviju un citām NVS valstīm, apejot Latvijas ostas. Kravas aizplūda uz Sanktpēterburgu un Somijas ostām. Vasarā KF vairākkārt palielināja soda naudas autopārvadātājiem, ja konteinera svars pārsniedza 38 tonnas. Ja šādi politiski un ekonomiski «soļi» diktē noteikumus tranzītam, Latvija var kļūt neizdevīga mūsu partneriem. Esmu aprēķinājis, ka caur *BCT* iziet trešā daļa no visām uz Krieviju sūtītām konteinerkravām.

Tomēr esmu optimists, jo savulaik tieši Krievija (bijušā PSRS) izvēlējās Rīgas ostu kā specializētā konteinerterminmāla vietu. No šejienes kravu ceļš uz Krievijas centru ir vispieņemamākais. Uzskatu, ka ērta cenu politika, kravu apstrādes ātrums un drošums piesaistīs klientus un ka *BCT* kļūst arvien pievilcīgāks kā austrumu, tā rietumu klientiem.

BCT tarifi

Ņemot vērā ieviestos tehniskos un organizatoriskos uzlabojumus, inflāciju, elektroenerģijas tarifu augšanu, arī *BCT* 1998. gadā bija spiests pa-

augstināt savus tarifus, lai gan tas klientus neatbaidīs, jo katrs līgums ir abpusēji saskaņots. Mēs gandrīz katrā gadījumā vienojamies, kuru tarifu pieņemam par abpusēji izdevīgu pakalpojuma veikšanai.

Tradicionāli mēs turpinām plašu sadarbību ar lielajiem konteinerpārvadātājiem – *MAERSK, SEA LAND, P&O NEDLLOYD* un citiem. Latvijas firmas *BCT* klienti ir *LATVIJAS KUĢNIECĪBA* un *MĀRAS LĪNIJA*. Lai gan aizvadītajā gadā kāds no pārvadātājiem ievērojami samazināja kravu apjomus, *BCT* necieta, tā vietā nāca citi konteinerpārvadātāji. Kā redzams statistikas materiālos, 1996. gadā apstrādājām 129 720 konteinerus (TEU), 1997. gadā – 131 166 TEU. Rīgas Tirdzniecības brīvostā 30% no kopējā kravu apgrozījuma veido konteinerkravu apstrāde *BCT*.

Atspoles konteinervilciens – tā ir realitāte

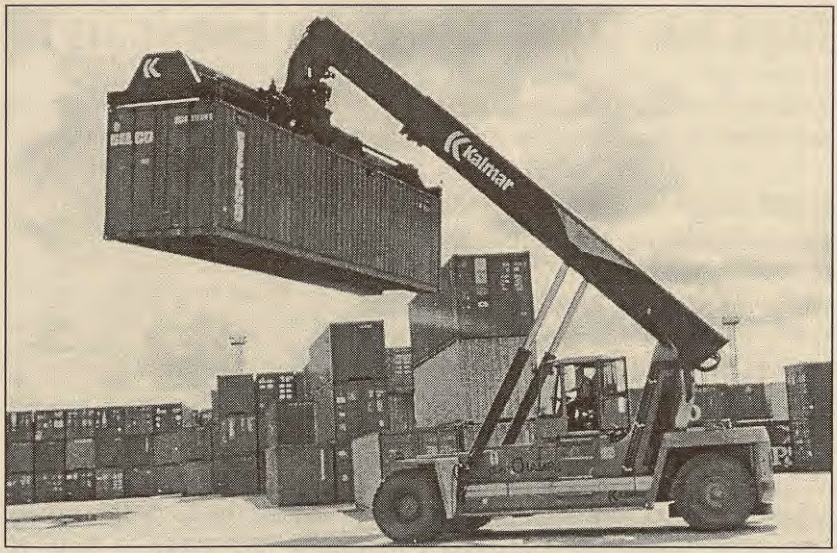
Kravu nogāde no *BCT* klientiem tradicionāli notiek divējādi – ar autotransportu un pa dzelzceļu. Diemžēl lielās rindas, kas galvenokārt veidojas uz Latvijas – Krievijas robežas, jūtami kavē kravu piegādi klientiem. Šī iemesla dēļ jau vairākus gadus cenšas izveidot atspoles konteinervilcienu Rīga – Maskava – Rīga. Domāju, ka tā ir dzīves diktēta nepieciešamība. Diemžēl pagaidām bijuši tikai eksperimentāli reisi. Konteinervilciens ir nenovēršama lieta. Cik ātri tas īstenosies? Cerības vieš pēdējās AS *LATVIJAS DZELZCEĻŠ* aktivitātes. Kādā ekspeditoru sanāksmē nopietni sprieda par šī pakalpojuma attīstību, muitas un robežsargu darbību. Sākotnēji blokvilcienā būs jāiegulda lieli līdzekļi, peļņa paredzama tikai pēc kāda laika.

Patlaban robežšķērsošanas jautājumi būtu atrisināti, nākamais problēmu mezgls – muita galapunktā. Ir firmas, kuras vēlas tikai «savas» muitas noliktavas un «savu» muitu. Laikam tam ir vispāratminami iemesli. Taču tie kravu nosūtītāji, kuri nemūk no nodokļiem, arvien nopietnāk atbalsta blokvilciena regulārus reisus. Alkohola un cigarešu kravas vēl arvien «ļoti baidās» no nodokļiem, bet to īpatsvars tomēr sarūk. Sakārtojoties ekonomiskajām attiecībām un muitai, šāds regulārs konteinervilciens būs ļoti nepieciešams.

BCT tagad rēķinās ar regulāriem līnijkuģiem, par kuriem ir iepriekšēja informācija gan par kravu struktūru, gan konteineru tālāko ceļu. Tas viss atvieglo darbu, ļauj ātrāk apstrādāt kuģi, jo esam šim darbam pienācīgi sagatavojušies. Tieši tādēļ ir skumji, ka ostā ieekonomētās minūtes tiek velti šķiestas garajās rindās robežkontroles punktos. Jā, kuģu īpašnieki iegūst no mūsu darba ritma. Bet kā lai nezaudē sauszemes pārvadātājs, sevišķi dzelzceļa, – tā ir visas valsts problēma. Gausie kravu kontroles tempi robežzonās var atbaidīt klientus, kuri pieraduši pie augsta servisa, par to arī pienācīgi maksājot. Līnijkuģi *BCT* vienmēr tiek ātrāk apkalpoti, šo reisu ir daudz, un šī sadarbība tradicionāli tiek balstīta uz abpusēju izdevīgumu. Šogad ceram mūsu terminālam piesaistīt jaunas kuģu līnijas.

Būs aktīva mārketinga politika

BCT 1998. gada plāni ir lieli, kaut gan vairs nedzīvojam plānveida saimniecībā. Darbu apjomu noteiks ter-



Konteineru apstrādi paātrina modernā *KALMAR* tehnika.

mināla konteinerpārvadājumu attīstība, kas būtiski atšķiras no apkārt vērojamās. Parasti tiek meklētas investīcijas, tās iegulda projektos un gaida atdevi. Tā ir kāršu spēle – būs vai nebūs? *BCT* attīstās, sekojot reālām biznesa vajadzībām, tiek noteikts, kas nepieciešams. Mēs sekojam reālam pieprasījumam. Šobrīd tāds ir pēc lielākām noliktavu platībām, pēc vēl ātrākas kuģu apstrādes (vajadzīga modernāka tehnika).

Notiek tilta uz *BCT* rekonstrukcija. Arī pa tilta dzelzceļa pusi drīzumā varēs braukt autotransports. Rīgas Tirdzniecības osta pilnveido ostas vārtus Uriekstes ielas galā, ir izveidots stāvlaukums ārpus RTO teritorijas, kas atslogo ielu no smagā transporta. Pilsētas Domei ir jādomā par Uriekstes ielas paplašināšanu.

Kravu apstrāde un uzskaite *BCT* ir datorizēta, to drošums ir garantēts, pateicoties modernai tehnikai.

BCT turpmāk plašāk pievērsīsies savas darbības reklāmai, publicitātes veidošanai. Tā būs aktīva mārketinga politika, kam radīts reāls pamats. Arī pagājušajā gadā tieši tas ļāva piesaistīt jaunas kuģu līnijas. *BCT* ir ērts, drošs un izdevīgs saviem klientiem. Kā koplietošanas terminmāls mēs esam atvērti ikvienam konteinerpārvadātājam.

A. Freiberga, G. Šīmanis
(1998. gada janvāris)

Rīgā būs jauns Pasažieru terminmāls

Saruna ar Rīgas Pasažieru ostas prezidentu Zigmāru Priedi.

Rīgas Dome izskata RPO rekonstrukcijas koncepciju

— Patlaban galvenais un centrālais darbs ir Rīgas Pasažieru ostas (RPO) rekonstrukcija. Šī pasākuma koncepciju izskatīja Rīgas Domes komisijas. Ir jūtama pašvaldības deputātu vēlme izprast RPO problēmas. Katrai komisijai bija jautājumi, lietišķi komentāri, kā arī papildinājumi un labojumi Domes lēmumprojektam par RPO rekonstrukciju. Mani iepriecina deputātu attieksme pret RPO lietām. Laiks rādīs, kad pieņems galīgo Rīgas Domes lēmumu par RPO rekonstrukciju. Manuprāt, tas varētu notikt februāra beigās vai marta sākumā.

Koncepcijā būtiskākais ir pirmais posms, kā uzsākšana ir paredzēta šogad. Arī realizācijas beigas saistāmas ar 1998. gadu. Tie ir trīs pamatprojekti – transporta kustības regulācijas mehānisma izveidošana, kas ietver sevī stāvlaukumu un stāvvietas gan transportam, kas atved pasažierus, gan transportam, kas dodas uz prāmi un nāk no prāmja. Maksimāli jāuzlabo apstākļi pasažieriem un braucējiem jau šīsdienas reālajā situācijā.

Pirmajā posmā vēl ietilpst piestātņu remonts (1. un 2. piestātnē jāveic ievērojami rekonstrukcijas darbi) un jauna pasažieru termināla celtniecība, kas nododams ekspluatācijā līdz gada beigām. Varbūt rodas jautājums – kāpēc ir kaut kas jābūvē no jauna, ja jau ir esošā RPO ēka? Taču aprēķini



Rīgas Pasažieru ostā ienāk arī tādi prāmji kā *SILJA SYMPHONY*.



Zigmārs Priede.

un kaimiņvalstu pieredze liecina, ka daudz lētāk ir būvēt no jauna, nevis pārbūvēt jau esošu ēku. Jaunais terminālš nebūs grezna pils ar kristāla lustrām, apzeltītiem kupoliem. Tīri funkcionāli šim jaunajam terminālam ir jānodrošina ērta un ātra pasažieru apkalpošana robežkontroles un muitas kontroles procesā. Tas viss jāveic maksimāli īsā laikā, jo pasažieri ir atbraukuši apskatīt Rīgu, nevis nīkt kontroles punktos.

Jāpiebilst, ka terminālš nebūs sarežģīta būve, tomēr tā būs dārga, jo pasažieru galeriju izveidošana uz kuģu piestātnēm, tāpat arī pāri Eksporta ielai maksās pietiekami dārgi.

Otrā Eksporta ielas pusē plānots stāvlaukums to pasažieru auto, kuri vēlas savu transporta līdzekli brauciena laikā ar kuģi uzticēt RPO.

Jāceļ RPO prestižs pasaulē

— Daudzējādā ziņā mēs paši esam vainīgi, kādēļ kaimiņvalstīs, tostarp arī Skandināvijā, RPO imidžs ir tik bāls. Daudzkārt gan parlamenta un pašvaldību deputāti, gan Latvijas iedzīvotāji uzdod jautājumu – kādēļ nav regulāru pasažieru kuģu līniju ar Rīgu? Mēs zinām, ka regulārās līnijas Rīgai patlaban ir ar Stokholmu (apkalpo motorkuģis *RUSS*) un Trāvemindi (kravas un pasažieru prāmji *SAKHALIN, MARIO*, no 12. februāra – komfortablais prāmis *ARION*). Daudzi uzdod jautājumus – kas ir izdarīts šīs lietas labā? Praktiski ļoti maz. Rīgas ostas pārvalde Latvijas neatkarības gados ir padziļinājusi kuģu ceļu uz RPO un pie tās piestātnēm, kā arī nodevusi ekspluatācijā piestātni MK-3. Tas arī šobrīd ir viss. Paša terminālš apstākļi ir vēl sliktāki nekā pirms 15 gadiem, kad šeit tauvoja kuģus ar brālīgo viesu delegācijām no Austrumvācijas. Arī iepriekšējās vadības, konkrēti 1995. un 1996. gadā, ņēma kredītus, kas tika izlietoti nevis RPO attīstībai, bet gan kafejnīcas izbūvei un ar ostas attīstību nesaistītām lietām. Tas pašreiz labi redzams, veicot RPO pēdējo darbības gadu revīziju.

Jaunā terminālš celtniecība liecina, ka ir mainījusies attieksme pret RPO Rīgas Domē, tās vadībā un komisijās.

Jauni priekšlikumi līnijkuģniecībā

— Idejas līmenī mēs esam saņēmuši priekšlikumus vasaras sezonā atklāt katamarāna reisus uz Stokholmu. Kāda Anglijas firma vēlas ātrgaitas katamarānu no Rīgas līdz Stokholmai aizvadīt divarpus stundās. Tas sākotnēji liekas pat neticami – fantastisks ātrums! Taču tās ir mūsdienu tehnoloģijas, kurām šķēršļus var likt Baltijas vētras, tur tradicionāli neērtie kuģošanas apstākļi (viļņa garums un

biežums), jo šo pārvadājumu rajonu nevar salīdzināt ar Somu jūras līci, kur jau pērnvasar katamarāni kursēja līnijā Helsinki – Tallina.

Ja viļņošanās dēļ bieži jāatceļ katamarānu reisi, var zust pasažieru uzticība tieši šāda veida kuģiem, jo cilvēki rēķina gan laiku, gan ieguldīto naudu. Tā kā aviobiļešu cenas uz Skandināviju ir augstas, tas nāk par labu pasažieru piesaistei jūras pārvadājumos.

RPO pie šī priekšlikuma patlaban konkrēti strādā. Tāpat tiek apspriesta kuģu līnija Rīga – Helsinki – Rīga, kā arī uz Norčēpingu.

Patīkami, ka nule ir nodrošināts arī komfortabls pasažieru serviss ar Vāciju. Prāmim *ARION* ir pietiekami liels autoklājs, labas kajītes, šis kuģis neatbaidīs vācu tūristus, kā tas bija ar *SAKHALIN* tipa prāmjiem. *ARION* ātrums ir lielāks nekā līdz šim Vācijas līnijā kursējošajiem kravas un pasažieru prāmjiem.

Kruīzu kuģu apmeklējumi kļūs biežāki

— Jau vairākus gadus Satiksmes ministrija uztur kontaktus ar lielo kuģniecības kompāniju *SILJA LINE, VIKING LINE, STENA LINE*, kā arī *ESTLINE* pārstāvjiem. Februāra otrajā pusē Rīgā viesosies kuģniecības kompānijas *VIKING LINE* direktors Eklunda kungs, tāpat paredzēta tikšanās ar Igaunijas firmas *TALLINK* vadību. Eventuālie sadarbības partneri izrāda interesi par RPO rekonstrukcijas plāniem, iespējamo pasažieru un kravu plūsmu, ostas tehniskajiem rādītājiem. Visus interesē, kas notiek Rīgas ostā, kas te mainīsies.

Esam nopietni domājuši par saimnieciskās darbības intensificēšanu RPO. Patlaban piedāvajam firmām izvietot reklāmu termināla teritorijā, nomāt telpas mūsu ēkās. Noslēdzies konkurss par taksometru pakalpojumu sniegšanu RPO teritorijā. Tāpat RPO ir pārņēmusi auto kustības mehānismu. Te vēl maz loģikas, tomēr uzlabojumi ir. Nevienam autovadītājam, ja tas RPO teritorijā uzturas līdz 5 minūtēm, par iebraukšanu nav jāmaksā. Citam uzturēšanās laikam ir noteikti apstiprināti tarifi (1 stunda – Ls 0,50). Taču tas tomēr nav galīgais variants – RPO ir sabiedriska vieta un piekļūšanai tai ir jābūt brīvai. Šobrīd pie barjeras ir jāapstājas, tiek fiksēts mašīnas iebraukšanas laiks RPO. Lai palielinātu stāvvietu skaitu, būs jāupurē zaļā zona starp termināla veco ēku un jaunajām piestātnēm. Pēc tam mainīsies arī iebraukšanas kārtība RPO. Protams, ja cilvēks ar auto iebrauc RPO, lai pasēdētu kafejnīcā vai bārā, par mašīnas stāvēšanu ir jāmaksā.

Visi minētie darbi jāveic jau šogad. Rīgas ostas pārvaldes atbalsts RPO it lietišķs, sadarbība ir laba.

Pārmaiņas RPO ir sākušās. Nomainītas savu laiku nokalpojušās durvis pret elegantām automātiskām atvērtnēm, plašākas kļuvušas telpas Stokholmas prāmja biļešu tirdzniecībai. (Agrāk te tirgoja latviešu nacionālos suvenīrus – «matrjoškas» ar Ļeņina un Gorbačova attēliem.)

Šis ir Dziesmu svētku gads. Daudzi svešatnes latvieši un ārzemju tūristi uz šiem svētkiem ieradīsies tieši pa jūras ceļu. Kopumā jau pieteikti 37 kruīzu kuģu iebraucieni, pirmais kruīzu kuģis ienāk jau 3. maijā (tas ir gandrīz divreiz vairāk nekā 1997. gadā).



Kompānijas *SILJA LINE* kuģi RPO ienākuši vairākkārt: *SILJA FESTIVAL* 1996. gadā, *SILJA FINNJET* un *SILJA EUROPA* (attēlā) 1997. gadā, *SILJA SYMPHONY* 1998. gadā.

Būs vēl citi pieteikumi. Mēs esam noskaņoti apkalpot visus kuģus, kas izteikuši vēlmi ierasties RPO. No lielajiem prāmjiem varu minēt kompānijas *SILJA LINE* kuģi *SILJA SYMPHONY*, kas paredzējis RPO apciemot gada beigās. Būs kruīzu kuģi arī Vācijas, Panamas, Bahamu salu karogiem. Nevienam no kruīzu kuģiem vairs nebūs jāpietauvojas Konteineru terminālā, RPO piestātnes un kuģu ceļš ir gatavs pasažieru kuģu ar iegrimi līdz 8,3 m uzņemšanai.

Tiek optimizēta muitnieku un robežsargu darbība uz kuģiem, tiem ienākot un aizbraucot. Uz līnijkuģiem vispār ir atcelta šīs «komisijas» darbība, domājam par kruīzu kuģu pasažieru pārbaudes laika saīsināšanu. Pie tā strādās darba grupa no RPO, robežsargu un muitas pārstāvjiem. Te nozīmīga loma ir arī kuģu aģentu darbībai. Firmas, kas strādā ar RPO, *LAT–FINN AGENCY* un *LATSHIPAGENT* (manā darbības laikā) atstāj labu iespaidu par Latvijas tēlu.

Pieprasījums pēc pārvadājumiem caur RPO nemitīgi pieaug. Protams, ir jārēķinās ar konkurences faktoru. Nedrīkst bojāt imidžu, kā tas bija ar prāmja *RUSS* pakalpojumiem pagājušajā gadā līdz novembrim. Visa pamatā tomēr ir ekonomiski apsvērumi, un to savā darbībā un rekonstrukcijas koncepcijā ievērojusi RPO vadība.

Uzklausīja G. Šīmanis

Kravu apgrozījums Rīgas ostā 1997.gadā (tūkst. t)

	1996	1997.g. I pusgads	1997.g. III ceť.	1997.g. Okt.	1997.g. Nov.	1997.g. Dec.	1997.g.
Beramkravas	1420,6	741,9	845,7	176,1	228,1	214,1	2205,9
Labība un labības produkti	156,4	67,3	30,8	41,1	51,5	19,7	210,4
Cukurs	103,8	173,5	257,9	0	0	22,1	453,5
Ogles	147,7	11,0	0	0	0	0	11,0
Rūda	0	0	0	0	0	0	0,0
Kūdra	45,1	30,4	7,5	2,8	3,7	3,8	48,2
Ķīmiskās kravas	386,0	258,5	266,7	63,7	93,5	131,0	813,4
tai skaitā minerālmēsli	386,0	258,5	266,7	63,7	93,5	131,0	813,4
Celtniecības materiāli	459,0	135,7	254,4	51,3	60,8	16,8	519,0
Pārējās beramkravas	122,6	65,5	28,4	17,2	18,6	20,7	150,4
Ģenerālkravas	5018,0	3235,4	1663,0	692,8	600,2	600,7	6792,1
Kravas konteineros	1391,8	665,6	264,2	112,6	119,8	111,9	1274,1
konteineru skaits TEU	103 068	48 126	19 797	8516	9171	8517	94 127
Tukšie konteineri	80,5	35,2	23,8	8,4	8,9	13,3	89,6
konteineru skaits TEU	38 700	15 998	10 365	3475	3623	4917	38 378
Roll on/Roll off	181,3	50,6	31,3	14,5	11,0	11,9	119,3
tai skaitā pašgaitā	156,2	36,5	20,0	9,0	8,5	7,5	81,5
skaits/tai skaitā pašgaitā	13396/11283	6235/5320	3886/3370	1652/1479	1398/1254	1679/1404	13198/11348
Kokmateriāli	1604,5	1324,5	705,7	251,5	225,3	247,2	2754,2
tūkst. m^3	1993,4	1681,9	916,0	322,5	290,2	315,8	3526,4
Labība un labības produkti	44,9	4,2	1	0	1,0	0,0	5,8
Cukurs	77,3	0,1	0	0,5	0	0	0,6
Mašīnas un iekārtas	6,7	7,2	6	1,1	3,0	3,3	20,6
Transporta līdzekļi	16,2	0	0	0	0	0	0,0
Metāllūžņi	82,1	61,3	42,5	12,6	15,0	11,5	142,9
Dažādi metāli	1037,6	695,8	410,8	216,0	140,6	138,7	1601,9
Kokvilna	108,8	120,7	43	19,8	20,0	11,9	215,4
Ātri bojājošās kravas	159,6	28,0	12,2	27,6	25,9	15,0	108,7
Ķīmiskās kravas	57,7	13,9	5	2,1	3,0	6,4	30,2
Zivis un zivju produkcija	96,6	73,3	32,4	20,0	18,7	20,6	165,0
Pārējās ģenerālkravas	72,4	155,0	85,7	6,1	8,0	9,0	263,8
Lejamkravas	1018,4	864,6	525,5	324,5	332,7	167,8	2215,1
Nafta	91,6	0	0	0	0	0	0,0
Naftas produkti	891,9	833,8	497,8	312,6	322,9	149,4	2116,5
tai skaitā dīzeļdegviela	68,8	144,9	91,7	7,4	2,4	28,1	274,5
Ķīmiskās kravas	25,8	2,3	1,7	1,9	0,5	4,0	10,4
Pārējās lejamkravas	9,1	10,6	8,0	0	2,1	4,0	24,7
Sašķidrināta gāze		17,9	18,0	10,0	7,2	10,4	63,5
Kopā	**7457,0**	**4841,9**	**3034,2**	**1193,4**	**1161,0**	**982,6**	**11 213,1**

Kravu apgrozījums Rīgas ostā 1998.gada 8 mēnešos (tūkst. t)

Kravas veids	1997/ I–VIII	1998/ I–VIII	Pieaugums %
Beramkravas	1316,4	2089,8	58,8
Labība un labības produkti	89,6	119,1	32,9
Cukurs	371,3	554,9	49,4
Ogles	11,0	0	–100,0
Rūda	0	0	0
Kūdra	35,4	69,6	96,6
Ķīmiskās kravas,	401,0	756,2	88,6
tai skaitā minerālmēsli	401,0	756,2	88,6
Celtniecības materiāli	322,8	464,0	43,7
Pārējās beramkravas	85,3	126,0	47,7
Ģenerālkravas	4318,1	5774,5	33,7
Kravas konteineros	851,4	819,6	–3,7
konteineru skaits TEU	62 119	68 005	9,5
Tukšie konteineri	51,2	82,9	61,9
konteineru skaits TEU	22 730	34 367	51,2
Roll on/Roll off	70,6	102,9	45,8
tai skaitā pašgaitā	49,7	72,9	46,7
skaits/tai skaitā pašgaitā	8764/7524	16 491/14 528	88,2/93,1
Kokmateriāli	1781,5	2467,5	38,5
tūkst. m^3	2274,5	3143,5	38,2
Labība un labības produkti	4,8	16,4	241,7
Cukurs	0,1	26,6	26 500,0
Mašīnas un iekārtas	10,9	1,4	–87,2
Metāllūžņi	81,8	135,3	65,4
Dažādi metāli	953,2	1648,5	72,9
Kokvilna	155	85,2	–45,0
Pārtika	79,1	186,6,	135,9
Ķīmiskās kravas	18,7	18,1	–3,2
Zivis un zivju produkcija	92,9	109,6	18,0
Pārējās ģenerālkravas	166,9	73,9	–55,7
Lejamkravas	1162,5	1225,5	5,4
Nafta	0	0	0
Naftas produkti,	1113,3	1184,1	6,4
tai skaitā dīzeļdegviela	208,4	363,3	74,3
Ķīmiskās kravas	3,5	15,4	340,0
Sašķidrināta gāze	28,2	17,3	–38,7
Pārējās lejamkravas	17,5	8,7	–50,3
Kopā	6797,0	9089,8	33,7

Salacgrīvas osta – ceturtā lielākā Latvijā

Kravu apgrozījuma ziņā Salacgrīvas osta ierindojas tūdaļ aiz lielākajām Latvijas ostām – Ventspils, Rīgas un Liepājas. Tās novietojums pie maģistrāles VIA BALTICA rada priekšnosacījumus pastāvīgam ostas kravu apgrozījuma pieaugumam un jahtu tūrisma attīstībai.

Salīdzinot ar citām Latvijas mazajām ostām, Salacgrīvā ir dziļāks kuģu kanāls. Tai ir sešas piestātnes ar kopējo garumu 520 m. Salīdzinot ar Rīgas ostu, Salacgrīvā ir zemākas kanāla un tonnāžas nodevas.

Salacgrīvā darbojas četras kuģu aģentēšanas firmas. Lielākā ir SIA «Astramar», ko var uzskatīt par galveno maizes devēju. Ļoti solīda firma ir SIA «Andersson», diemžēl, tā galveno darbību izvērsusi Rīgā un Mērsragā. Pēc aģentēto kuģu skaita mazākas ir SIA «Andre» un SIA «Norlat». Lielākā kravu nosūtītājfirma, neapšaubāmi, ir Smiltenes MRS, nedaudz mazāka ir SIA «Aldeks», bet lielākais zāģmateriālu nosūtītājs ir SIA «AVE MTP».

Kravu nosūtītāji galvenokārt ir Vidzemes rajonu kokapstrādes uzņēmumi, un ir paredzēts, ka Salacgrīvas osta saglabās specializāciju kokmateriālu kravu apstrādē, jo Vidzemes un arī Latgales reģionu rūpnieciskās ražošanas struktūrā dominē tieši kokapstrāde. Visvairāk zāģmateriālu eksportē uz Lielbritāniju, bet apaļkoku galvenais noieta tirgus ir Zviedrija. Skandināvijas valstis ir vienas no lielākajām kokmateriālu eksportētājām pasaulē, un Latvijas apaļkoki tur tiek izmantoti apstrādei un reeksportam.

Salacas kreisajā krastā atrodas AS «Salacgrīva–95». Sākoties intensīvam koku eksportam, viss transports, kas veda kokmateriālus uz ostas kreisajā krastā pietauvotajiem kuģiem, brauca caur šī uzņēmuma teritoriju. Lai to novērstu, 1997.–1998. gadā par ostas līdzekļiem tika izbūvēts un noasfaltēts ap puskilometru garš un 12 m plats Jūras ielas turpinājums, pa kuru kokmateriālu transports novirzīts tieši gar upesmalu, lai koku vedēji no šosejas varētu tieši nokļūt pie kuģiem.

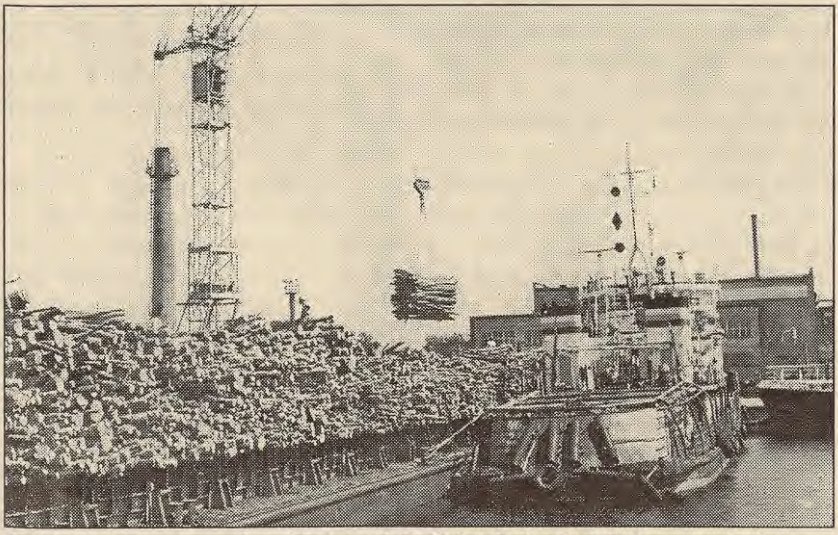
AS «Salacgrīva–95» 120 m garajā piestātnē veic 60 – 70% Salacgrīvas kravas operāciju.

AS «Brīvais Vilnis» iekraušanas darbību ierobežo nepietiekamais piestātņu garums. Izbūvējot 6 – 7 m dziļu piestātni Ziemas ostas rietumu krastā, rastos iespēja ne vien dubultot kravu apgrozījumu, bet apkalpot arī lielākas tonnāžas kuģus, ar kuriem varētu nogādāt kravas uz vēl neapgūtiem tirgus rajoniem – Franciju, Spāniju un, iespējams, Tuvajiem Austrumiem, kur kokmateriālu cenas ir ļoti augstas. Tā varētu izslēgt no spēles Angliju, kura, darbojoties kā starpnieks, daļu mūsu kokmateriālu pārsūta šīm zemēm. Pirmais darbs ir klinšainā posma izrakšana pie ziemeļu mola ieejas Ziemas ostā. To apņēmusies veikt zviedru firma «Svenska», jo, pēc vietējo speciālistu atzinuma, Latvijā nav tehnikas, ar kuru šo grunti varētu izrakt bez spridzināšanas. Lai osta varētu sevi stabili uzturēt, tai vajadzētu apstrādāt ap 300 tūkst. m^3 koku gadā. Tad pietiktu līdzekļu kuģu ceļa dziļuma atjaunošanai, navigācijas aprīkojumam un ostas tālākai attīstībai.

Tāds rezultāts Salacgrīvā bija 1995. gadā. Pēc pirmā pusgada rādītājiem, šogad šis skaitlis varētu būt krietni lielāks. Bet teorētiski jau tagad Salacgrīvas ostas caurlaides spēja ir ap 0,5 milj.^{3} papīrmalkas un zāģmateriālu gadā.

Vēl 1985. gadā zvejnieku kolhozu sportistiem un mākslinieciskās paškdarbības entuziastiem vajadzēja vien pastiept rociņu, un tajā vēlīgi tika bērti līdzekļi gan stadionu būvei, gan sportistu, koristu, dejotāju, pūtēju ekipēšanai, transportēšanai, koncertu un sacīkšu rīkošanai. Tad burāšanas entuziastam kapteinim Jānim Tomsonam nieka lieta bija no «Brīvā Viļņa» izkaulēt līdzekļus 10 jahtiņu «Optimists», «Kadet» un «Luč» iegādei. Zēnu burātāju netrūka. Atradās arī gandrīz profesionāla trenere Eva Tomsone, kas bija beigusi Fizkultūras institūtu. Komandas komplektēšanā gan viņa bija nepielūdzama – vispirms parādi, ka proti labi peldēt, citādi tev uz jahtas nav ko meklēt. Bet kurš kārtīgs puika neprot peldēt! Drīz jau Salacgrīvas zēni braukāja uz sacīkstēm zvejnieku kolhozu spartakiādēs, pavasaros uz burāšanas sezonas atklāšanas sacīkstēm Ķīpsalā. Burāšana pajuka līdz ar zvejnieku kolhozu spartakiādēm. Jahtas novecoja un nebija vairs sacensībām piemērotas, bet jahtu flotes atjaunošanai pietrūka finansu. Jahtas pārdeva burātājiem, un tagad zēni burā neorganizēti – kaut tikai savam priekam, bet burā.

1988. gadā ūdenssporta entuziasti ierosināja veidot Salacgrīvā jahtu ostu. Šo ideju atbalstīja pilsētas dome, kas no ostas pārvaldes saņem 10% ostas nodevu summas, bet šo naudu var izmantot tikai ostas infrastruktūras attīstībai. Deputāti nolēma piešķirt līdzekļus peldošo jahtu piestātņu iegādei. Un atkal ūdenssporta entuziasti bija tie, kas, pateicoties vietējo būvfirmu un AS «Salacgrīva–95» atsaucībai, iebetonēja piestātnes atbalsta enkuru, izbūvēja piebraucamo ceļu un stāvajā krastā izbūvēja kāpnes.



Latvijas mazās ostas galvenokārt specializējušās kokmateriālu kravu apstrādē.

Tuvākajā nākotnē paredzēts dibināt jahtklubu un kanoe airēšanas sekciju.

Salacgrīvas pilsētas dome ir iesniegusi pieteikumu PHARE finansējumam, lai iesaistītos «Zilo karogu» kustībā. PHARE finansējums, kas nāk no ES valstu nodokļu maksātāju maciņiem, paredz attiecību 1:4, kas nozīmē par katru ostas iekārtošanā ieguldītu latu 4 latus neatmaksājama pabalsta. Minimālais pieprasāmais finansējums ir 100 000 ECU (apmēram Ls 63 000), maksimālais – 300 000 ECU (apmēram Ls 190 000). Neformālā kustība «Zilie karogi» (centrs Kopenhāgenā) dod vislielāko ieguldījumu peldūdeņu un mazo jahtu ostu novērtēšanā ES reģionā. Eiropā to vada Eiropas Vides izglītības centrs FEEE.

«Zilie karogi» aptver pludmales ar atbilstošiem ūdens kvalitātes standartiem, kurās nodrošināta peldētāju drošība, peldvietas iekārtošana un nepieciešamā informācija par «Zilajiem karogiem», kā arī mazās jahtu ostas. Diemžēl jāsecina, ka «Zilo karogu» statusam atbilstoša peldvieta Salacgrīvā varētu būt ļoti tālas nākotnes sapnis, varbūt tad, kad no attīrīšanas iekārtām plūdīs ūdens, kurā varēs dzīvot foreles. Citādi ir ar jahtu ostu 15 kritērijiem, kas galvenokārt domāti burātāju ērtībām: tualetes, dušas, viesnīca. Protams, arī ūdenim un ostas apkārtējai videi jābūt tīrai, bez eļļas pazīmēm, notekūdeņiem vai atkritumiem. Pagaidām Latvija un Lietuva ir ļoti atpalikušas ceļā uz jahtu ostu sagatavošanu atbilstoši «Zilo karogu» prasībām. Turpretim Igaunijā jau 1944. gadā «Zilo karogu» statuss tika piešķirts 2 marinām, bet 1998. gadā no 37 mazajām jahtu ostām 6 jau ir «Zilais karogs».

ES ikgadēji tiek sagatavotas kartes ar marīnu vērtējumu pēc iepriekšējās sezonas rezultātiem, kā arī, ņemot vērā nākamajai sezonai iesniegtos plānus. Šādas kartes kalpo par bāzes informāciju visām tūrisma aģentūrām, kā arī privātajiem jahtu un kuteru īpašniekiem. ES valstīs ir neoficiāli pieņemts, ka mazā peldlīdzekļa īpašnieks kuģo no vienas «Zilā karoga» marīnas uz otru līdzīgu, un tikai galējas nepieciešamības spiests, iegriežas kādā citā ostā bez karoga.

A. Mitrēvics

Izmantoti Phare/Tacis CB.C projektu fonda, Su Port Net Latvia un «Zilo karogu» rokasgrāmatas materiāli.

Latvieti un zviedru vieno jūra

Vairāk nekā 30 gadu kapteinis Larss Eriks Andersons bija kuģojis pasaules jūrās gan uz tirdzniecības kuģiem, gan vareniem pasažieru laineriem, līdz nokļuva Salacgrīvā. Par savas kuģošanas ziedu laikiem kapteinis uzskata 1970. gadu, kad, strādājot par stūrmani uz amerikāņu kruīza kuģa «Kungsholm», kura 300 cilvēku komanda apkalpojusi kuģi ar 300 pasažieriem, apbraucis visu pasauli un vienā gadā šķērsojis polāro loku un ekvatoru, ko apliecina paša Neptūna izdotas apliecības.

Ļoti agri zaudējis ģimeni, Larss jau 14 gadu vecumā sācis braukt jūrā. Pelnījis naudu un mācījies. Gadu jūrā, gadu skolā. Trīs gadus nostrādājis Austrālijā, līdz jaunības dullumā aizmirsis, ka ir arī ziemas drēbes, un februārī, kad Austrālijā ir 30 grādu karstums, bet Zviedrijā 20 grādu sals, uz Stokholmu atbraucis šortos. Ar dolāriem pilnas kabatas, bet kronu vien tik, lai nokļūtu līdz pilsētas centram. Diemžēl tajos gados Stokholmas veikalos neviens neķēpājās ar kaut kādu svešzemes naudu. Beidzot Larss atradis palīdzību jūrnieku baznīcā.

Austrālijā nopelnītā nauda lieti noderējusi mācību turpināšanai. Pārmaiņus strādājot un mācoties, Larss Andersons beidzis Gēteborgas Augstāko jūrskolu un ieguvis mehāniķa, vēlāk arī kapteiņa diplomu.

Kapteinis nokļuva uz kuģu vectētiņa – zviedru rēderejas «Osterstrom» paša pirmā kuģīša, jūras velkoņa «Karl Manfred». Tas notika pirms sešiem gadiem, kad ceturtajā lielākajā Latvijas ostā vēl nebija nepārredzamu papīrmalkas un dēļu grēdu un kad Salacas krastos vēl nerosījās dažādu



Larss Eriks Andersons uz *MILŽA* 1995. gada martā.

eksportfirmu pārstāvji: kapteinis Larss Eriks Andersons iestūrēja «Karl Manfred» Salacgrīvas ostā. Pašā sākumā viņam ļoti palīdzēja toreizējais ostas kapteinis Miķelis Elsbergs, bet tukšajā krastā dzīvību radīja Limbažu mežniecības koku eksportfirma «Park International».

Nesaprašanās kapteinim iznāk a/s «Brīvais Vilnis» kantorī, jo viņš neizprot toreizējās nepamatoti augstās ostas nodevas. Domstarpības palīdz atrisināt saimniecības grāmatvede Velta Vilkauša. Kādēļ gan Velta nevarētu viņu iepazīstināt arī ar tuvāko un ne tik tuvāko apkārtni? Te palīdz motocikls, kas kapteinim vienmēr uz klāja. Kad jaudīgais Honda rēkdams rij šosejas kilometrus, tas, vējam gar au-

sīm svilpojot, izraujot braucēju arī no sīkajām un lielajām rūpēm. Larss ir Zviedrijas motobraucēju organizācijas SMC biedrs. Šajā organizācijā ir ap 50 000 motobraucēju, arī latvieši, jo 1994. gada decembrī ar vērā ņemamu Larsa iniciatīvu nodibināta Latvijas motociklistu centrālā organizācija un par šīs kopienas prezidentu ievēlēts Larss Andersons. Ar savu uzdevumu Larss tiekot galā viegli, jo jau pāris gadu laikā latviešu valodu apguvis apmēram par 80 procentiem un telefonu sarunām vairs tulku nemeklē.

Apmetuši ar motociklu kārtīgu loku, ceļotāji jau ir Cēsīs. Vietējais mācītājs, izdzirdis pie baznīcas angļu valodu, piedāvā ceļotājiem savu atbalstu. Tieši Cēsu baznīcu viņi izvēlas laulību ceremonijai. Mācītājs sagādāja patīkamu pārsteigumu Larsam, jo atrada norvēģu mācītāju, kas palīdzēja novadīt ceremoniju kapteinim saprotamā valodā.

Larss atstāj zviedru zemi un pārceļas uz dzīvi Salacgrīvā. Nodibina SIA «Andersson» un ar izpirkšanas tiesībām saņem no «Osterstroms Rederei AB» jūras velkoni «Milzis». Kopīgi ar mehāniķi Jāni Megni un simpātisko grāmatvedi, tagad jau Andersona kundzi, kapteinis dodas ar savu kuģi pirmajā reisā uz Latviju reģistrēt kuģa karoga licenci. Spilgtā atmiņā Veltai Andersonei palikusi iepazīšanās Zviedrijas ostās ar robežkontroli un muitu. Parasti robežsargus un muitniekus nemaz neredzot, bet pārbaudi pēc dokumentiem izdara kuģa aģents, kurš nekad netraucē naktī un nelien kajītē. Stāsta, ka zviedru muitnieki pārbaudē atskrūvētu kuģa apšuvuma plāksni paši rūpīgi pieskrūvē atpakaļ, un varat būt droši, ka pārbaudei izņemtās lietas tiks rūpīgi tādā pat stāvoklī atliktas atpakaļ somās.

«Milzis» būvēts kā glābšanas kuģis. Iegrime mazajam kuģītim ir 3,5 m, bet noturības leņķis pāri 70°. Kuģa drošību garantē 12 tanki. MILZIS nav vairs jauns, tāpēc katru gadu tas iet Zviedrijas dokā. Protams, remontēt un apkopt kuģi Zviedrijā ir ļoti dārgs prieks, toties, visai komandai palīdzot, pēc 3 – 5 dienām kuģis atkal peld ūdenī svaigs kā jaunībā. Mūsu remontētāji tik īsā laikā nepaspēj pat noņemt veco krāsu un rūsu. Kaut «Milzis» ir daudzkārt mazāks un pat zemāks par augsti piekrauto baržu, pateicoties visai jaudīgajiem motoriem, savu darbu tas veic godam. Lai barža kuģi neraustītu, jūrā tā tiek palaista pārsimt metru un pat vēl garākā tauvā. Neesot divu pavisam vienādu braucienu, tādēļ lielākos viļņos, skatoties pēc apstākļiem, kuģa vadītājam brīvi «jāimprovizē». Reiz kādā Latvijas ostā, labu laiku lokatorā vērojuši kuģīša un baržas darbošanos, vīri sprieduši: — To «Milzi» var redzēt jau sen, nāk taisni uz ostu, bet kas ir tas sīkais, kas visu laiku viņam pa priekšu maisās?

Ar kravu pārvadāšanu SIA «Andersson» nodarbojas kopš 1993. gada janvāra. Tajā pašā gadā uzsākta arī kuģu aģentēšana Salacgrīvas ostā. 1994. gada februārī tika izveidots birojs Rīgā, un firmas darbība paplašinās. Kuģu aģentēšana, kuģu fraktēšana un cita veida pakalpojumi, kas saistīti ar kuģniecību, tiek sniegti Rīgā, Salacgrīvā un Rojā, bet «Milža» darbības zonā ietverts viss Baltijas reģions, vadoties pēc tā, kādus līgumus noslēguši zviedru partneri. Larsam Andersonam ir ļoti labi sakari Skandināvijā. Ilgus gadus viņš tur strādāja par kapteini un ir uz tu ar daudziem citiem kapteiņiem, kuri, protams, vēlas, lai viņu kuģus aģentē Andersonu firma. Taču nereti tiek iz-

darīts nekorekts spiediens no konkurējošo firmu puses. 1997. gadā Kuģu brokeru un aģentu nacionālā asociācija sāka strādāt pie tā, lai tiktu ievērots kuģu aģentu ētikas kodekss. Asociācijas valdē ietilpst sešas aģentūras: «Hanza», «Andersson», «Seatrans», «Risag», «Latshipagent» un kopš 1997. gada arī «Astramar». Valdes locekle ir arī Velta Andersone. Valde sapulcējas apmēram reizi mēnesī, ja radušies kādi aktuāli jautājumi, tad biežāk.

Larss Andersons ar savu Eiropas pilsoņa domāšanu nespēj saprast daudzas lietas, kas mums, bijušajiem padomijas ļaudīm, šķiet pašsaprotamas. Tādēļ viņš pierunāja Veltu uzņemties firmas vadību. SIA «Andersson» direktore pastāstīja:

— Mums ir mazs un labi sastrādājies kolektīvs, tādēļ varam pielāgoties klientu individuālajām prasībām. Pastāvīgajiem klientiem dodam ievērojamas atlaides tieši aģentēšanā un kuģu apkalpošanā, jo nevadāmies tikai pēc apstiprinātiem izcenojumiem, bet ņemam vērā arī klientu intereses. No 1995. līdz 1996. gadam tika uzsākta sadarbība ar daudzām kuģu fraktēšanas kompānijām Ziemeļeiropā un Baltijas valstīs. Šīs sadarbības rezultātā nodibinātie sakari ļauj piedāvāt kravu pārvadājumiem visu veidu sauskravu kuģus, kā arī līnijkuģus kravu pārvadāšanai no Rīgas. SIA «Andersson» darbība koncentrēta uz produktīvām, konkurētspējīgām un cenu ziņā izdevīgām ostu operācijām un pakalpojumiem. Šāda politika palīdzējusi mums ierindoties starp vislabākās reputācijas aģentūrām.

Lielas tehniskās problēmas piemeklēja SIA «Andersson» 1997. gadā, kad no ierindas pilnīgi izgāja «Milža» galvenais dzinējs, kas maksā gandrīz miljonu zviedru kronu. Mainījās kuģa īpašnieks, bet Andersonu firma turpināja strādāt ar kuģi uz līdzšinējiem noteikumiem. Protams, kuģim vairs nav izpirkuma tiesību.

1998. gadā Larss sastop senu draugu Kaju Sārnilahti, ar kuru kopā kuģojuši uz «Kungsholm». Kajs kļuvis par firmas «Baltic Ferries Scandinavia AB» direktoru un kopīgi ar SIA «Andersson» grib izveidot pasažieru prāmju līniju uz Zviedriju Rīga–Sēdertelje. Atšķirībā no ro–ro līnijas pasažieru līniju izveidošana prasa nesalīdzināmi vairāk organizatoriskā darba. Sakarā ar avārijām, kas notikušas Baltijas jūrā, tām ir ļoti augstas prasības, kuru izpildei nepieciešami lieli finansu ieguldījumi. Pašlaik jau noskatīts kuģis, kas spēj uzņemt 550 pasažierus. Paredzēts, ka vismaz puse 70 cilvēku apkalpes būs no Latvijas. Protams, kuģi nevar palaist uz līnijas, ja netiek ņemti kredīti, bet, lai velti neriskētu, zviedru banka pieprasa detalizētus iepriekšējos aprēķinus.

No 1998. gada 1. jūlija 49 procenti SIA «Andersson» kapitāla pieder norvēģu kompānijai «Wilh Wilhelmsen». Šī 1867. gadā dibinātā kompānija ir viena no vecākajām un lielākajām pasaulē – tai ir 170 pārstāvniecības 67 valstīs.

— Kompānijas pārstāvji vairākas reizes apmeklējuši Rīgu, griezušies gan Rīgas ostas pārvaldē, gan kuģu aģentu asociācijā, iepazinušies ar statistikas datiem par visām kuģu aģentu firmām un ar vairākām ievadījuši sarunas. Tādēļ piedāvājums 1997. gada novembrī mums nāca diezgan negaidīti, un tikai pēc gandrīz pusgada piekritām turpināt savu biznesu ar viņiem kopīgi. Strādāsim «Barwil» grupā. Piecos pastāvēšanas gados mums uzkrājusies zināma pieredze,

ka pie mūsu likumdošanas tādai mazai kompānijai kā mums ir grūti izdzīvot, jo finansiāli veiksmīgi posmi mijas ar ļoti trūcīgiem. Un es negribētu, ka mums būtu jāņem kredīti, no kā pagaidām esam spējuši izvairīties. Strādājot lielā grupā, mums ir lielāka perspektīva: noteikti pieaugs darba apjoms, tādēļ plānojam paplašināšanos. Palielināsim darbinieku skaitu, iesaistīsim ģimenes biznesā arī manu dēlu Normundu. Būs labāk! — pārliecināti stāsta V. Andersone.

Normunds Vilkaušs par jūru sapņojis kopš bērnības. Tas bija laiks, kad Salacgrīvas skolā zēniem un meitenēm sašuva formas tērpus un visi kļuva par maziem jūrniecīņiem. Diemžēl šī labi iecerētā kampaņa izgāzās, nu neinteresēja meitenītēm mācīties, kas tas par garu «mietu» kuģa vidū! Daudz nopietnāks pasākums bija konkurss «Vai tu mīli jūru?». Tas daudzos jauniešos radīja interesi par jūrlietām. Konkursu rīkošanā aktīvi darbojās Gints Šīmanis. Salacgrīvas Jūras koledžā viņš pasniedza Latvijas un pasaules jūrniecības vēsturi, organizēja prakses uz 1912. gadā būvētā Igaunijas ledlauža «Suur Toll». Gints ar puišiem uz šī ledlauža cīnījās ar rūsu, līdz paši izskatījās kā kustoši rūsas plankumi. 1990. gadā, kad Normunds beidza 10. klasi, Salacgrīvas vidusskolā sāka darboties jūrniecības novirziena klase. Normunds aizgāja atpakaļ uz 10. klasi tikai tādēļ, lai varētu mācīties jūrlietas ar iespēju kļūt par kuģa vadītāju. Pēc Rīgas jūrskolas Salacgrīvas filiāles beigšanas pieci sekmīgākie kursanti turpināja mācības Jūras akadēmijā, un 1998. gada 19. jūnijā viņi saņēma tālbraucēja stūrmaņa diplomus. Veiksmīgākie Jūras akadēmijas absolventi bija salacgrīvieši Ivo Logins un Normunds Vilkaušs, kas abi



Normunds Vilkaušs.

kā apbalvojumu saņēma pulksteņus. Tūlīt pēc eksāmena sākās pilnīgi atklāta labāko absolventu vervēšana uz ārzemju kuģiem. Andersona kundze sašutusi stāsta:

— Tā taču ir šausmīga nekaunība! Mēs par valsts līdzekļiem, kas ir mūsu, nodokļu maksātāju nauda, sagatavojam augstas klases speciālistus, kurus par velti pievāc ārzemnieki. Manuprāt, jārada noteikumi, kas liktu vervētājiem pilnībā atmaksāt speciālistu sagatavošanas izdevumus. Protams, akadēmijas beidzējiem Latvijā darba nepietiek. Tad lai nāk norvēģi ar savām investīcijām un izvēlas attiecīgo skaitu studentu. Un nebūs Jūras akadēmijai jālej tik gaužas asaras par naudas trūkumu.

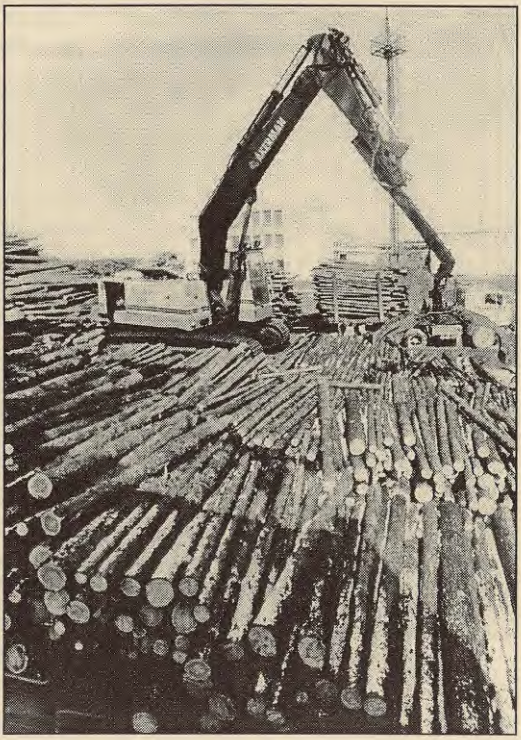
Velta Andersone nākusi no Latgales puses, bet pēc 24 gadiem Salacgrīvā uzskata sevi par salacgrīvieti. Atmiņās viņa gan labprāt atgriežas Zilo ezeru zemē, kur pļavas bija rasotākas, debesis zilākas un rieksti garšīgāki.

— Pretēji Latgales trūcīgajiem zemniekiem mūsu ģimene dzīvoja samērā pārtikusi, — atceras Velta. — Vecaistēvs bija sastādījis ābeles un bumbieres, bet, galvenais, – daudz lazdu. Ar riekstiem bija piepildītas lielas vannas, un, cik es sevi atceros, mēs, bērni, ziemā pastāvīgi grauzām riekstus kā vāveres. Arī tagad mēs ar Normundu esam sastādījuši dzīvžogā simtiem koku un arī lazdas, kuras šogad jau deva pirmo ražu. Atminējos vecātēva gudrību – zemi, kurā aug lazdas, vajag pabarot ar sāli.

Pagalmā ir tikai Andersonu un Normunda mājas, jo Normunds pretēji vairumam jauniešu pirms sievas pārvešanas steidz pabeigt savu māju. Pārējais ir zālājs, kas aizņem vairāk nekā hektāru lielo platību, lai Veltas meitas Santas Matīsiņam būtu kur izskrieties. Šogad Santa pabeidza Medicīnas akadēmijas farmaceitu fakultāti un strādā Rīgā Vācu aptiekā. Papildus viņa apguvusi arī kosmetoloģes specialitāti un, iespējams, noorganizēs savu dzīvi tuvāk mājām.

Piecu gadu laikā Andersoni ne reizi nav izmantojuši atvaļinājumu. Mūžīgais laika trūkums. Nu, varbūt šogad, jo Normunds sekmīgi apgūst biznesa zināšanas, tādēļ viņam jau var uz laiku uzticēt firmas vadību. Vajadzīgs tikai piemērots transports. No tām automašīnām, ko redzēju pie Andersonu un Normunda garāžām, neviena neder. Mašīna vispār neder. Jāgādā jauns motocikls, un tikai «Harley Davidson», lai var izjust īstu ceļojuma prieku.

A. Mitrēvics



Zviedrijas un Latvijas mazajās ostās, izņemot Salacgrīvu, iecienīts nelielais, bet jaudīgais *CUKERMANS*, kurš darbojas ātri un precīzi.

Latvijas Jūrniecības savienības 1997. gada 14. novembra kopsapulces lēmums

Noklausoties Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētāja M. Elsberga ziņojumu un ņemot vērā referātos un debatēs izteikto vērtējumu un viedokļus, kopsapulce nolemj:

1. Novērtēt iepriekšējās valdes darbu kā apmierinošu.

2. Aktivizēt Latvijas Jūrniecības savienības piedalīšanos Latvijas jūrniecības koncepcijas izstrādāšanā, ietverot šajā koncepcijā kuģu būves un remonta uzņēmumu, zvejas flotes, jūrniecības izglītības, darbiekārtošanas u.c. problēmas.

3. Latvijas Jūrniecības savienībai savu mērķu realizācijā sadarboties ar citām sabiedriskām organizācijām, tai skaitā ar jūrniecības nozares uzņēmējdarbības asociācijām.

4. Uzdot Latvijas Jūrniecības savienības valdei novērtēt Latvijas Jūrnieku kongresā pieņemto rezolūciju izpildes gaitu un organizēt to pilnu realizāciju.

5. Uzdot Latvijas Jūrniecības savienības valdei izstrādāt savu taktiku par Latvijas Jūrniecības savienības piedalīšanos 7. Saeimas vēlēšanās, lai panāktu jūrniecības interešu pārstāvniecību jaunajā Saeimas sastāvā, panākt, lai jūrā un ārzemēs atrodošies jūrnieki varētu piedalīties vēlēšanās.

6. Pilnvarot Latvijas Jūrniecības savienības valdi veikt nepieciešamo darbību, lai panāktu Jūras svētku valstisku atzīšanu.

7. Turpmāko Latvijas Jūrniecības savienības darbu balstīt uz jūrniecības nozaru sekcijām. Uzdot Latvijas Jūrniecības savienības valdei izstrādāt šo sekciju struktūru un darbības reglamentu.

8. Latvijas Jūrniecības savienības pārstāvjiem Latvijas Ostu padomē, AS *LATVIJAS KUĢNIECĪBA* padomē un citās pārvaldes institūcijās pārstāvēt Latvijas Jūrniecības savienības valdes viedokli un regulāri informēt Latvijas Jūrniecības savienības valdi par savu darbību šajās institūcijās.

Miķelis Elsbergs,
Latvijas Jūrniecības savienības
valdes priekšsēdētājs

Latvijas Jūrniecības savienības 1997. gada 14. novembra kopsapulces rezolūcija *Par jūrniecības uzņēmumu privatizāciju*

1. Atbalstīt Satiksmes ministrijas iniciatīvu Latvijas valsts jūrniecības koncepcijas izstrādāšanā ar mērķi saglabāt Latvijas floti zem Latvijas karoga un pilnā Latvijas jurisdikcijā un uz tā pamata attīstīt visu Latvijas jūrniecības infrastruktūru.

2. Jūrniecības uzņēmumu privatizācijas gaitā lūg Privatizācijas aģentūru nodrošināt lielāku atklātību un iekļaut jūrniecības uzņēmumu privatizācijas komisijās Latvijas Jūrniecības savienības pilnvarotos pārstāvjus.

3. Ņemot vērā valsts akciju sabiedrības *LATVIJAS KUĢNIECĪBA* noteicošo lomu visas Latvijas jūrniecībā, aicināt Ministru kabinetu, Saeimu un visas Latvijas politiskās un sabiedriskās organizācijas apspriest šī uzņēmuma privatizācijas gaitu un ierosināt pieņemt atsevišķu tiesību aktu par *LATVIJAS KUĢNIECĪBAS* privatizāciju, ievērojot nepieciešamību saglabāt šo uzņēmumu un tā floti pilnā Latvijas jurisdikcijā.

Miķelis Elsbergs,
Latvijas Jūrniecības savienības
valdes priekšsēdētājs



Ar referātu LJS kopsapulcē uzstājās Satiksmes ministrijas valsts seketārs Uldis Pētersons. Prezidijā Miķelis Elsbergs, Ivars Ross un Gunārs Ozoliņš.

Latvijas Jūrniecības savienība – uz jaunu kursu

LJS 10. kopsapulces dalībnieki noklausījās vairākus interesantus referātus («Par valsts jūrniecības politiku», «Par tranzīta biznesa attīstību», «Par jūrniecības izglītību») un uzstāšanās debatēs.

Jūsu uzmanībai Gunāra Šteinerta (Latvijas Jūras administrācija) nolasītais referāts un Ulda Pētersona (Satiksmes ministrija) teiktais. Jāatzīmē, ka 10. kopsapulces sākumā no 260 LJS biedriem bija ieradušies tikai 102. Vēlāk šis skaits pieauga par 20 – 25 jūrniekiem.

Par valsts jūrniecības politiku

Gunāra Šteinerta referāts

Valsts politikas jautājumi attiecībā uz jūrniecību vienmēr ir bijuši Latvijas Jūrniecības savienības uzmanības lokā. Tas atbilst mūsu statūtu punktam 1.1., kuru mums visiem vajadzētu labi atcerēties: «LJS ir sabiedriska organizācija, kuras pamatmērķis ir LR jūrniecības tradīciju atjaunošana, visu jūrniecības nozaru tālāka attīstība, pievēršot tai Latvijas pamatiedzīvotājus». Var pat teikt, ka LJS mērķis ir piedalīties šīs valsts politikas veidošanā, vismaz nopietni iespaidot tās veidošanu.

Daudzi LJS valdes locekļi ieņem vai ieņēma vadošus amatus jūrniecības uzņēmumos, arī valsts pārvaldes institūcijās. Tas ir devis viņiem iespēju tieši vai netieši piedalīties mūsu valsts jūrniecības politikas veidošanā. Tāpēc vietā ir jautājums, ko esam paveikuši, vai esam spējuši iespaidot šo politiku un, vispirms jau, vai LJS ir izstrādājusi savu noteiktu viedokli jūrniecības problemātiskajos jautājumos.

Statistika rāda, ka kravu apgrozījums ostās stabili pieaug. Šogad 9 mēnešos kravu apjoms pieaudzis par 9%, salīdzinot ar analogu laika posmu pērn. Paredzams, ka šogad Latvijas ostās kopējais kravu apjoms pieaugs par 11% un sasniegs 50 milj. t. Aktīvi attīstās ostu infrastruktūra, tiek būvēti jauni termināli un piestātnes, ostas tiek padziļinātas un aprīkotas ar modernu tehniku. Labi attīstās arī ar ostām saistītie servisi. Viss tas liecina par pareizu valsts politiku ostu lietās. Ar ostām un kravu tranzītu saistītie uzņēmumi veido trešo daļu no iekšzemes kopprodukta. Sīkāk par šo jūrniecības nozares daļu un ar to saistītām problēmām mēs uzzināsim no referāta par tranzīta biznesu.

Par citu svarīgu jūrniecības sektoru – kuģniecību, te domājot ne tikai AS *LATVIJAS KUĢNIECĪBA*, bet visus Latvijas kuģošanas uzņēmumus, to kuģus un jūrniekus, par problēmām šajā jūrniecības sektorā esam izteikuši savu viedokli gan presē, gan valsts pārvaldes insitūcijās. Esam izteikuši ne tikai viedokli, bet iezīmējuši arī risinājuma ceļus. Tomēr jāsecina, ka neesam panākuši pietiekamu šīs problēmas sapratni no politiķu puses un viņu attiecīgu rīcību.

Vispirms lai runā skaitļi: Latvijas Kuģu reģistrā 1995. gada janvārī bija 413 kuģi, kas lielāki par 100 BT, un to kopējā kravnesība bija 1,4 milj. tonnu. Bet uz 1997. gada 1. novembri vairs palikuši 295 kuģi ar 0,8 milj. tonnām. Drīz šie skaitļi vēl jūtami samazinā-



Gunārs Šteinerts balsojot pauž savu viedokli par iespējamo LJS priekšsēdētāja kandidātu.

sies, jo AS *LATVIJAS KUĢNIECĪBA* līdz gada beigām plāno pārvest zem lētā karoga pēdējos 39 kuģus, kas pagaidām vēl ir zem Latvijas karoga. Tātad Latvijas karogs drīz paliks tikai uz ostas flotes kuģiem, zvejas kuģiem un dažiem tirdzniecības kuģiem, kuriem arī nekas netraucē pāriet uz lēto karogu, ja nu vienīgi viņu īpašnieku dabiskā piesardzība.

Latvijas karoga flotes pārreģistrēšana zem ārzemju karoga nav nekas jauns, tā skaidri iezīmējās jau 1992. gadā. To neveiksmīgi mēģināja bremzēt Jūras lietu ministrija. Uz konkrētas kuģošanas nozares atveseļošanas politikas veidošanu, lai apturētu šo procesu, tika aicināti satiksmes ministri Andris Gūtmanis un Vilis Krištopans. Ar saviem priekšlikumiem LJS griezās pie galvenajiem politiskajiem spēkiem, izsakot nepieciešamību veidot atšķirīgu valsts ekonomisko politiku attiecībā uz kuģošanas uzņēmumiem, tika apšaubīta lielo kuģošanas uzņēmumu privatizācijas efektivitāte.

Visas minētās LJS aktivitātes neatrada dzirdīgas ausis mūsu politiķu vidū. Raksturīga ir Ekonomikas ministrijas 1997. gada 6. augusta atbildes vēstule LJS, kurā teikts: «Ekonomikas ministrija un Privatizācijas aģentūra vienmēr ir uzskatījušas, ka ir nepieciešams radīt labvēlīgāku kuģošanas biznesa vidi Latvijā, sakārtojot nodokļu likumdošanu, lai nosargātu Latvijas kuģniecības atrašanos Latvijas jurisdikcijā un Latvijas karoga saglabāšanu uz *LATVIJAS KUĢNIECĪBAI* piederošajiem kuģiem. Uzskatu, ka šāda likumdošanas iniciatīva būtu jāizrāda Satiksmes ministrijai un Finansu ministrijai, turklāt šī tautsaimniecības

nozares politika jāveido Satiksmes ministrijai.»

Neiedziļinoties ministriju savstarpējā birokrātiskajā «pingpongā», atliek tikai secināt, ka valsts institūcijas neko nav izdarījušas atšķirīgas ekonomiskās politikas izveidošanā kuģošanā. Būtu gan netaisni nepieminēt Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktora vietnieces Ingrīdas Vīlipas iniciatīvu, šopavasar organizējot darba grupu un vācot ekonomiskos datus. Jāuzteic arī zvērinātā advokāta Linarda Muciņa juridiskā biroja darbs, kas kopumā ar minēto darba grupu, izpildot Latvijas Kuģu Īpašnieku asociācijas pasūtījumu, strādā pie koncepcijas un likumprojektiem. Bet tas viss par daudz aizkavēts, sevišķi, ja ņem vērā pēdējā lielā valsts kuģošanas uzņēmuma AS *LATVIJAS KUĢNIECĪBA* praktisko rīcību un straujos privatizācijas tempus.

Te būtu vērts pieminēt LJS dibināšanas aktīvistu 1989. gadā Juri Leimani, kura darbs šodien ir cieši saistīts ar vienu no *LK off–shore* firmām un kurš jau 1993. gadā bija pārliecināts par nepieciešamību un neizbēgamību pāriet uz lēto karogu. Varbūt taisnība ir Jurim Leimanim? Ja tomēr mēs iestājamies par Latvijas karoga saglabāšanu, tad kādi argumenti tam ir par labu?

Lai atbildētu uz šo jautājumu, vispirms pievērsīsimies statistikai. Pēc 1996. gada datiem, *LK* daļa no kopējā Latvijas iekšzemes kopprodukta sastādīja tikai 0,5%, bet *LK* nomaksātā, kopējā nodokļu summa attiecībā pret valsts konsolidētajā budžetā norādīto kopējo nodokļu summu sastādīja 0,9%. Šie skaitļi ir par 1996. gadu. Agrākajos gados, kad vēl nebija tik izvērsta *LK off–shore* struktūra, šie procenti bija augstāki. Un tomēr, ņemot vērā to, ka *LK* ir vadošā loma mūsu kuģniecības nozarē, jāsecina, ka kuģošanas uzņēmumiem nav vairs pārāk liela nozīme visas valsts ekonomikā, arī šo uzņēmumu nodokļiem nav sevišķas nozīmes valsts mērogā. Daudz svarīgāk ir saglabāt to infrastruktūru, kas nāk kopā ar kuģiem: kuģu būvi un remontu, dažādu veidu servisus, aģentus utt., kuri pēc Eiropas valstu pieredzes veido vismaz 60% no jūrniecības nozares veidotā iekšzemes kopprodukta.

Tikai jāatceras, ka šī saistītā infrastruktūra veidojas uz kuģošanas uzņēmumu pamata: ja nebūs kuģu, nebūs arī infrastruktūras. Tātad galvenais priekšnoteikums ir saglabāt sava karoga kuģus. Risinot šo uzdevumu nedrīkst aizmirst to, ka tirdzniecības flotei ir arī stratēģiska loma, sevišķi ekonomiskas vai politiskas krīzes apstākļos.

Domāju, ka šai auditorijai labi zināmi iemesli, kāpēc kuģi aiziet no Latvijas karoga. Par *LK* nepanesamo nodokļu slogu gan masu medijiem, gan politiķiem ne vienreiz vien atklāti teica gan Pēteris Avotiņš, gan Andris Kļaviņš, arī citu kuģošanas uzņēmumu vadītāji. Nodokļu slogs, kā zināms, netika samazināts, netika sperts neviens solis šajā virzienā. Visas iepriekšējās un esošā valdība ir ieturējušas konsekventu politiku – «nekādas nodokļu atlaides» attiecībā uz kuģiem un jūrniekiem. Un, no otras puses, nekādi netika ierobežota kuģu aizvešana no nacionālā karoga, praktiski netika kontrolēti to Latvijas jūrnieku nodokļu maksājumi, kuri strādā zem ārzemju karoga.

LK pakāpeniski un netraucēti veica savu kuģu izvešanu no nacionālās jurisdikcijas. Arī Rīgas Transporta flote, vēl būdama pilnā valsts īpašumā, gāja

to pašu ceļu. No uzņēmuma viedokļa tas ir labi saprotami, bet te vietā ir jautājums, – kāpēc tam nepretojās valsts uzņēmumu pārvaldes institūcijas, kuru galvenajām interesēm vajadzētu būt valsts, tātad sabiedrības pusē.

Kvalificētākie Latvijas jūrnieki jau pārgājuši strādāt zem ārzemju karoga, jo tur saņem uz rokas par 40 – 50% vairāk, nekā strādājot zem Latvijas karoga. To pašu jūrnieku uzturēšana zem Latvijas karoga kuģa īpašniekam izmaksā par 40% dārgāk, nekā zem ārzemju karoga. Tas ir abpusēji griezīgais zobens, kas iznīdē mūsu karogu uz mūsu kuģiem un nacionālās jūrniecības atdzimšanas pamatu – kvalificētus jūrniekus.

Ko darīt šodien, kad «vilciens jau uzņēmis gaitu un līdz semaforam vairs palicis labi, ja pusgads»? Uz šo grūto jautājumu var būt tikai viena atbilde: valsts nedrīkst lielo kuģošanas uzņēmumu privatizācijas gaitā zaudēt savu kontroli pār šiem uzņēmumiem un ir steidzami jāiedibina pilnīgi jauna savas tirdzniecības un zvejas flotes atbalsta politika. Linarda Muciņa vadībā drīzumā tiks izstrādāta kuģošanas politikas koncepcija, kuru paredzēts iesniegt Ministru kabinetā. Uz šīs koncepcijas bāzes plānots izstrādāt likumprojektu paketi, ko iesniegt Saeimā, un, pieņemot to, realizēt valsts politiku kuģniecībā. Kāda būs minētā koncepcija un ko LJS gribētu tur redzēt? Domāju, ka nepieciešama aktīvāka LJS diskusija un līdzdalība šajā darbā.

Visam pamatā nepieciešams ieviest ļoti labvēlīgus ekonomiskus apstākļus Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētajiem kuģiem, kuri ir Latvijas uzņēmumu pārvaldē. Ir jāizveido tāda pati, vai pietiekami līdzvērtīga situācija, kā, piemēram, Grieķijā (ES dalībvalsts), Kiprā, Libērijā vai Maltā. Tas ir atļauts ES ietvaros, lielākas vai mazākas nodokļu atlaides savai tirdzniecības flotei pielieto daudzas ES dalībvalstis. ES direktīva nosaka, ka pieļaujami «nulles» nodokļi.

Latvijā reģistrētie kuģošanas uzņēmumi jāatbrīvo no visiem nodokļiem, tai skaitā no uzņēmuma peļņas nodokļa un no sociālā nodokļa, **bet pie nosacījuma, ka šie uzņēmumi reģistrē savus kuģus Latvijā, veic pilnu šo kuģu pārvaldi (menedžmentu) paši vai ar Latvijā reģistrēto kuģu pārvaldes firmu starpniecību, un nodarbina uz katra kuģa noteiktu skaitu vai % Latvijas iedzīvotāju.**

Nodokļu atvieglojumi jāparedz arī kuģu remonta un kuģu būves uzņēmumiem, ja tie būvē vai remontē Latvijas karoga kuģus. Nav loģiska situācija, kad Latvijas **kuģu remonta uzņēmumiem PVN dēļ nav izdevīgi remontēt Latvijas karoga kuģus** un šiem kuģiem remontu bieži vien ir izdevīgāk veikt ārzemes. Iepriecina jaunās kuģu būves iniciatīvas. Lai aktivizētu gan kuģu būvi, gan kuģu remontu, vietā būtu nodokļu atvieglojumi.

Arī jūrnieki uz Latvijas kuģiem jāatbrīvo gan no sociālā, gan no ienākuma nodokļa, ja tie atrodas ilgāk par 183 dienām gadā ārpus Latvijas. Tajā pašā laikā jūrniekiem jāparedz minimālās iemaksas pensiju fondā, kas varētu būt ap 5% no algas. Lielākas iemaksas valsts vai privātajos pensiju fondos varētu būt brīvprātīgas.

Jāstimulē Latvijas iedzīvotāju nodarbināšana uz Latvijas karoga kuģiem, neierobežojot arī ārvalstu jūrnieku nodarbināšanu, paredzot, ka tādā gadījuma kuģu īpašniekam jāmaksā noteikta summa par katru ārvalsts jūrnieku. Daļu no šiem maksājumiem

jānovirza Latvijas jūrniecības izglītībai.

Daudz uzmanības esam veltījuši tirdzniecības flotei. Bet kāda nākotne gaidāma zvejas flotei un divkāršajiem jūrniekiem – zvejniekiem. Pēc Latvijas Kuģu reģistra datiem var secināt, ka zvejas kuģu skaits un tonnāža pēc lielo bāzes kuģu izpārdošanas ir stabilizējusies.

Zem Latvijas karoga patlaban ir 239 zvejas kuģi, no tiem lielāki par 100 BT – 98 kuģi. Zvejas kuģu privatizācija ir praktiski jau notikusi, no kopējā kuģu skaita 93% ir privātīpašnieku rokās. Zvejas flotes ekonomiskās problēmas ir līdzīgas tirdzniecības flotei, lai gan pagaidām nav dzirdēts par tās aiziešanu no Latvijas karoga nodokļu dēļ. Zvejniekiem papildu problēmu rada tas, ka degvielas cenā iekļauts **akcīzes nodoklis**, tāpēc nav retums, ka tie uzpilda degvielu ārzemēs, piemēram, Dānijā. Arī zvejas flotes ekonomiskajai atveseļošanai nepieciešamas nodokļu **atlaides**.

Tātad tiek piedāvāta masveida nodokļu atlaide. Uz Valsts kases iebildumiem pret to ir vienkārša atbilde: vai tad labāk visu pakāpeniski zaudēt? Minētās nodokļu atlaides Valsts budžetā kompensē tie uzņēmumi, kas apkalpo tirdzniecības un zvejas floti, jo, saglabājot vai palielinot kuģu skaitu Latvijas jurisdikcijā, veidosies jaunas darba vietas uz kuģiem un visos ar to saistītajos uzņēmumos.

Lai atvieglotu tirdzniecības un zvejas flotes atjaunošanas finansēšanu, jāparedz valsts garantēti kredīti, nodrošinot tos ar kuģu hipotēkām. Latvijas komercbankas jau diezgan aktīvi izmanto kuģu hipotēkas kā savu kredītu nodrošinājumu. Jāievēro vēl tas, ka noteiktā kuģu būves stadijā jaunbūvējams kuģis arī var tikt izmantots



Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulce tradicionāli notiek kultūras pilī «Ziemeļblāzma».

par ķīlu kredītam.

Saglabājot Latvijas karoga floti, tiks saglabāti arī jūrnieki, tā bagātība, kura šodien aktīvi iziet starptautiskajā darba tirgū, parasti ar Latvijā sertificēto jūnieku darbiekārtošanas firmu starpniecību. Pēc Latvijas Jūrnieku reģistra ziņām, Latvijas Jūrnieku grāmatiņas ir saņēmusi 23 771 persona, tai skaitā arī ārzemnieki, kam ir Pilsonības un imigrācijas dienesta izdota uzturēšanās atļauja Latvijā.

Jūrnieku sagatavošanas un darbiekārtošanas jautājumi ir cieši saistīti ar mūsu jūrniecības izglītības un nodokļu maksāšanas problēmām. Jāapvieno šo saistīto lietu intereses, **lai viena otru barotu**, lai jūrnieku darbavietas atbalstītu jūrnieku sagatavoša-

nas centrus, un tie savukārt gatavotu pietiekamā daudzuma kvalificētus jūrniekus.

Atbrīvojot Latvijas kuģošanas uzņēmumus no sociālā nodokļa maksājumiem, nedrīkst aizmirst par jūrnieku sociālo nodrošinājumu. Pieminētajā koncepcijā plānots, ka darba devējam sociālajā fondā vajadzētu par katru jūrnieku mēnesī veikt iemaksu vismaz **minimālās pensijas** apmērā. Tas attiecībā uz Latvijas karoga kuģiem. Bet kā organizēt sociālos maksājumus Latvijas jūrniekiem, kas strādā uz ārzemju kuģiem? Šodien šie jūrnieki praktiski nemaksā nekādus nodokļus. 1998 gadā Valsts ieņēmumu dienests pārņems sociālā nodokļa maksājumus savā pārziņā, tad, cerēsim, šis jautājums tiks sakārtots. Atbrīvošana no ienākuma nodokļa šiem jūrniekiem varētu būt ar tiem pašiem nosacījumiem kā strādājošiem zem Latvijas karoga, t.i., pilns atbrīvojums, ja tie ir vairāk nekā 183 dienas ārpus Latvijas.

Risinot jūrniecības politikas lietas, LJS jāapvieno savi spēki ar citām sabiedriskām organizācijām, vispirms ar tādām kā Latvijas Kuģu Īpašnieku asociācija, Latvijas Tranzīta Biznesa asociācija, Latvijas Kuģu Brokeru un aģentu nacionālā asociācija, Latvijas Jūrnieku darbiekārtošanas firmu asociācija. Iespējams, ka mūsu domas un intereses atšķirsies, tas ir dabīgi un nepieciešami virzībā uz mūsu kopīgo mērķi – Latvijas nacionālās jūrniecības visu nozaru atjaunošanu un nostiprināšanu.

Nobeigumā gribu izteikt domu, ka mums jāpārskata savas darba metodes. No Latvijas Jūrniecības savienības dibināšanas laikiem Latvijas jūrniecības nozare ir nesalīdzināmi tālu attīstījusies, izveidojušies un nostiprinājušies daudzi jauni uzņēmumi, parādījušās pieminētās un citas uzņēmējdarbības asociācijas.

Tāpēc ierosinu atsevišķu sekciju izveidošanu atbilstoši katram jūrniecības sektoram, kas regulāri apspriestu sava sektora problēmas, izstrādātu priekšlikumus šo problēmu risinājumam un attiecīgai LJS valdes darbībai. Tādas sekcijas varētu būt, piemēram, atsevišķi par ostām, par kuģniecību, par zvejniecību, par tranzīta biznesu, par jūrnieku apmācību un darbiekārtošanu.

LJS ir jāpārveidojas, jāiet dzīvei līdzi, lai neatpaliktu no tās, lai veidotu savu politiku visās jūrniecības nozarēs un lai dotu jūrniecības sabiedrības ieguldījumu mūsu nozares valsts politikas veidošanā.

Satiksmes ministrijas valsts sekretāra Ulda Pētersona uzruna

Satiksmes ministra vārdā es jums nododu sveicienus un visa laba vēlējumus!

Gribētos teikt pāris vārdu par jūrniecības nozīmi mūsu tautsaimniecībā. Arīdzan par Jūrniecības savienības lomu.

Vispirms man ir patīkami, ka LJS no tādas vaimanātāju biedrības, kāda tā bija savās pirmajās konferencēs, tagad pārvērtusies un pievēršas praktiskām lietām, piemēram, Šteinerta kunga ziņojums ir viens no tādiem pamata punktiem. Un nevis te būtu sīkumos jāizspriež *LATVIJAS KUĢNIECĪBAS* privatizācija, bet gan tie jautājumi, par ko runāja Šteinerta kungs, jo šādas profesionālas asociācijas, kādas tagad sāk veidoties mūsu valstī, ir ļoti nozīmīgas valsts politikas veidošanā. Tie laiki ir pagājuši, kad ministrs vai kāds cits ierēdnis taisīja to nozares politiku, tagad tas ir asociāciju ziņā. Ja tās šo politiku nevei-

dos un tālāk neaizstāvēs, tad arī kādas noteiktas nozares politikas nebūs. Es labprāt atbalstītu jauno nodokļu politiku, bet ir jāsaprot arī kas cits – Latvijas valsts ir tikai rītausmā. Kur to naudu ņemt? Protams, no nodokļiem, tas ir vienīgais līdzekļu avots. Jaunās valsts finansistu viedokļi bija – nevienam nekādas atlaides. Gadiem ejot, ir jāraugās, kā iegūt maksimālu labumu arī caur nodokļu atlaidēm.

Ja runājam par valsts jūrniecības pārvaldes struktūrām, jāteic, ka neviena amatpersona nav nonākusi savā krēslā bez Jūrniecības savienības ieteikuma. Satiksmes ministrija vienmēr gaida LJS profesionālo atbalstu jūrniecības jautājumu risināšanā.

Es negribētu pievienoties tiem pesimistiskajiem izteicieniem, kaut gan Šteinerta kunga ziņojumā tas tika objektīvi novērtēts; — 50 miljonu tonnu, kas iziet caur Latvijas ostām ir liels skaitlis, un te nav vietas pesimismam. Runāt par krīzi šajā lietā nav nekāda pamata.

Es ierosinu LJS valdes darbu ieteikt vērtēt pozitīvi. Nobeigumā es apsveicu visus jūrniekus ar tuvojošamies valsts svētkiem. Lai izdodas visi tie darbi, kas iecerēti!

«Latvijas Kuģniecības» privatizācija neapmierina valsts jūrniecības sabiedrības intereses

Ilgi gaidītā valsts akciju sabiedrības «Latvijas Kuģniecība» privatizācija ir ieilgusi, un, kā liecina Latvijas Jūrniecības savienības daudzkārtējās vēstules Saeimas deputātiem, Ministru kabineta locekļiem un paziņojumi presē, Latvijas Jūrniecības sabiedrība ir satraukta par lielākās nacionālās tirdzniecības flotes kompānijas tālāko likteni.

LJS valdes sēdēs vairākkārt izskatīts jautājums par «Latvijas Kuģniecības» privatizācijas pamatnostādnēm. 1998. gada 24. septembra sēdē LJS uzaicināja LK Juridiskā departamenta direktoru E. Vītoliņu sniegt informāciju par Latvijas Privatizācijas aģentūras izstrādāto LK privatizācijas noteikumu projektu. E. Vītoliņa sniegtā informācija bija ļoti konspektīva, un LJS valdes locekļiem palika daudz neskaidru jautājumu Noteikumu projekta sakarā. Tāpēc valde nodibināja darba grupu piecu valdes locekļu sastāvā tālbraucēja kapteiņa Imanta Vikmaņa vadībā, kurai uzdeva detalizēti iepazīties ar minēto projektu, lai izvērtētu tā saistību ar ieviešamo kuģošanas politikas koncepciju, kā arī citiem ar Latvijas valsts jūrniecības nozares attīstību saistītiem jautājumiem.

LJS valdes priekšsēdētājs M. Elsbergs izstrādātos priekšlikumus nosūtīja Latvijas Privatizācijas aģentūras ģenerāldirektoram J. Naglim. Pavadvēstulē M. Elsbergs uzsver: «Pateicamies par mums doto iespēju novērtēt Latvijas Kuģniecības privatizācijas Noteikumu projektu.

Ļoti atzinīgi novērtējam Jūsu piedāvājumu turpināt konstruktīvu sadarbību šajā jautājumā un ceram, ka mūsu priekšlikumi būs PA pieņemami.

Mēs labprāt piedalītos arī PA ekspertu padomes darbā, novērtējot LK privatizācijas Noteikumu projektu pirms apstiprināšanas PA valdē. Domājam, ka LJS pārstāvju piedalīšanās ekspertu padomes darbā nāktu tikai par labu jūrniecības nozares attīstībai un sabiedrībai pieņemamu LK privatizācijas noteikumu izstrādāšanai.»

«Latvijas jūrniecības gadagrāmatas '97/98» sastādītāji uzskatīja par pienākumu LJS valdes darba grupas ieteikumus publicēt pilnībā, kā vēsturisku dokumentu Latvijas nacionālās tirdzniecības flotes šodienas un nākotnes sakarā.

Latvijas Jūrniecības savienības darba grupas atsauksme

Par VAS «Latvijas Kuģniecība» privatizācijas noteikumu projektu

Latvijas Jūrniecības savienības darba grupa, izskatot VAS «Privatizācijas aģentūra» (PA) izstrādāto VAS «Latvijas Kuģniecība» (LK) privatizācijas noteikumu projektu, kas nosūtīts Latvijas Jūrniecības savienībai ar PA 01.10.98. vēstuli Nr. 108–JS, dod sekojošu novērtējumu.

Veicot LK privatizāciju atbilstoši šiem noteikumiem, netiks sasniegts privatizācijas galvenais mērķis – privatizācija Latvijas tautsaimniecības

interesēs, jo, uzņēmumam pārejot ārzemju investoru kontrolē, notiks kapitāla aizplūšana no Latvijas, mēs pazaudēsim savu tirdzniecības floti un ar to saistītās darba vietas, uz daudziem gadiem tiksim izstumti no starptautisko jūras pārvadājumu tirgus, kurā ir ļoti grūti atgūt savas pozīcijas.

Privatizācijas noteikumu projekts skaidri paredz tikai Ls 20 milj. (10%) ieguvumu valstij, pārdodot šo nedalāmo akciju paketi stratēģiskajam investoram. Par privatizācijas sertifikātiem realizējamo akciju pārdošana radīs sīko akcionāru slāni, kam nebūs ietekmes LK pārvaldē. Arī turpmākā akciju pārdošana principiāli neizmainīs situāciju.

Stratēģiskais investors, ieguldot savā uzņēmumā Ls 66,7 milj. (25%), iegūs arī vairākumu LK valdē un padomē. Tātad stratēģiskais investors par Ls 20 milj. iegūs savā pilnā kontrolē LK floti, kuras tirgus vērtība pēc dažādiem novērtējumiem ir apmēram USD 500 milj., kā arī pārmantos visu ar šiem kuģiem saistīto tirgu un partnerus.

Tāpēc piedāvātais LK privatizācijas noteikumu projekts ir būtiski jāpārstrādā, ievērojot sekojošus principus:

- privatizācijas rezultātā LK un faktiski Latvijas tirdzniecības flotei uz visiem laikiem jāpaliek Latvijas puses kontrolē;
- LK privatizācijas procesu nedrīkst lieki aizkavēt, jo pašreizējais šī uzņēmuma VAS statuss ievērojami palēnina ekonomiski svarīgu lēmumu pieņemšanu un realizēšanu.

Minētie principi savstarpēji grūti apvienojami, bet to ievērošana ir nepieciešama nozares tālākai saglabāšanai. Lai ievērotu šos princpus, jārealizē sekojošais:

1. Skaidri jānosaka LK privatizācijas mērķis un Latvijas tirdzniecības flotes nākotnes attīstības galvenie principi, kā arī jāizstrādā konkrēts un efektīvs mehānisms, kas garantētu privatizācijas rezultātu atbilstību privatizācijas mērķiem.
2. Iespējami ātrāk jāpanāk Ministru kabineta 21.07.98. akceptētās Kuģošanas politikas koncepcijas ieviešana, iestrādājot šīs koncepcijas realizāciju konkrētos likumos.
3. Ņemot vērā izveidojušos situāciju, kad stratēģiskie investori ir jau noteikti un PA ar viņiem ir konkrētas saistības, LK privatizācijas noteikumos jāiestrādā normas, kas nepārprotami garantē kuģu saglabāšanu nākotnē Latvijas kontrolē un privātās AS darbību Latvijas interesēs.
4. Jāparedz jaunās kuģošanas politikas obligāta (nevis brīvprātīga) ieviešana, t.i., kuģu reģistrācija zem Latvijas karoga, Latvijas jūrnieku nodarbināšana un citu koncepcijas nosacījumu ieviešana.
5. Jāparedz noteikumi, kas izslēdz iespēju ieguldītā kapitāla aizplūšanai no Latvijas stratēģiskā investora interesēs.
6. No Noteikumiem jāizslēdz iekļautās stratēģiskā investora privilēģijas attiecībā pret Latvijas pusi, tai skaitā attiecībā uz vairākumu uzņēmuma pārvaldes institūcijās.
7. Akcionāru līguma projektam jābūt Noteikumu neatņemamam pielikumam, tajā jāparedz normas, kuras noteikti jāievēro, slēdzot akcionāru līgumu.
8. Pēc jauno privatizācijas noteikumu izstrādāšanas un apstiprināšanas PA un Ministru kabinetā, tie nekavējoties jāizsūta privatizācijas pretendentiem (ieskaitot rezervē atstāto), nosakot stingrus termiņus apliecinā-

jumam pirkt akciju emisijas paketi vai arī atteikties no tās. Jānosaka arī akciju emisijas paketes pirkuma līguma noslēgšanas termiņš.

9. Privatizācijas otrā kārta – valstij piederošo akciju daļas pārdošana par privatizācijas sertifikātiem, ir jāuzsāk nekavējoties pēc tam, kad stratēģiskais investors iemaksājis 25% no akciju emisijas paketes pārdošanas cenas vai arī atteicies no piedalīšanās privatizācijā. Tas saistīts ar privatizācijas sertifikātu derīguma termiņu.

10. Akciju pārdošanu par sertifikātiem publiskā piedāvājumā veikt, nosakot limitu uz akciju iegādi vienai personai, kā arī ierobežojot šo akciju pārpirkšanu.

11. Latvijas puses intereses un līdzdalību LK pārvaldē jānodrošina nevis ar zelta akciju, bet ar vismaz 26% akciju saglabāšanu Latvijas valsts kontrolē.

12. Ja noteikumos tomēr tiek saglabāta zelta akcija, jādod skaidrs zelta akcijas definējums un tās darbības mehānisms.

13. Jāparedz, kāda valsts institūcija pēc PA darbības nobeiguma pārņems valsts interešu pārstāvēšanu LK pārvaldē.

1998. gada 9. oktobris

Runga ar diviem galiem

Pasaules jūru kartēs būs pagrūti atrast vietu, kurai nebūtu pieskāries tālbraucēja kapteiņa Imanta Vikmaņa darba lineāls. Viņš beidzis trīs jūrniecības mācību iestādes – 1953. gadā absolvējis zvejniecības jūrskolu Rīgā, pēc tam tirdzniecības flotes jūrskolu Tallinā, vēlāk – Ļeņingradas Makarova augstāko jūrskolu. Imanta Vikmaņa jūrnieka gaitas sākas uz Latvijas Jūras kuģniecības tankkuģa «Kokanda» trešā stūrmaņa amatā. 1967. gadā viņš kļuva par tankkuģa «Bauska» kapteini, bet 1976. gadā viņu pārcēla darbā par Latvijas Jūras kuģniecības priekšnieka pirmo vietnieku. Šajā amatā Imants Vikmanis nostrādāja līdz 1980. gadam, kad, atkal paklausot jūras aicinājumam, kļuva par refrižeratorkuģa «Kuldīga» kapteini.

Latvijas brīvvalsts atjaunošanas laikā Imants Vikmanis jau ir kapteinis «ar vārdu», un šādi kadri ļoti vajadzīgi rīcības brīvību atguvušajai Latvijas Kuģniecībai Tā Imants Vikmanis otrreiz ieņem Kuģniecības priekšnieka pirmā vietnieka posteni. No 1996. gada septembra līdz 1997. gada decembrim pieredzējušais jūrnieks strādā Londonā par firmas «Latmar Service» valdes priekšsēdētāju.

Uz jautājumu, kā Imants Vikmanis raugās uz Kuģniecības privatizāciju, toreiz viņš atbildēja:

— Uz šo procesu raugos ar lielām bažām, jo tas skar visu Latvijas Kuģniecības tālāko likteni. LK, kā zināms, ir nozīmīgākā Latvijas jūrniecības sastāvdaļa, jo bez tās Latvija kā jūras valsts pārstātu eksistēt. LK privatizācijas pamatnostādnes paredz, ka pēc privatizācijas valsts rokās paliks niecīga daļa no LK milzīgā pamatkapitāla. Līdz ar to Latvijas valdība izlaidīs no savām rokām LK vadības grožus. Daži procenti akciju nedos valstij iespēju vadīt Kuģniecības darbību un gūt vērā ņemamu peļņu. Ar niecīgas akciju paketes turētāju neviens nerēķināsies. Pēc šādas privatizācijas Latvijas valdība varēs vienīgi ieskatīties bilancē vai kādā citā dokumentā, bet nopietni ietekmēt ražošanu – vairs ne.

— Taču laiks iet savu gaitu, mainās nostādnes. Vai arī jūsu uzskatos šajā ziņā notikušas kādas pārmaiņas?

— Tās varētu nosaukt par piespiedu pārmaiņām. Privatizācijas sagatavošanas process novests līdz tādai stadijai, kad atpakaļceļa vairs nav. Pretējā gadījumā neviens nopietns ārvalstu investors ar mums vairs nerēķināsies.

— Tas nozīmē, ka jūsu uzskati tagad pilnīgi saskan ar tā saucamo «ātro» privatizētāju uzskatiem?

— Nebūt ne. Principā esmu par privatizāciju, tomēr uzskatu, ka valsts stratēģiskos uzņēmumus, tajā skaitā Latvijas Kuģniecību, LATVENERGO, kādu laiku varēja likt mierā. Bet privatizācija, lūk, kļuva ne tik daudz par nepieciešamību, cik par modes lietu.

— Arī par milzīgas peļņas iespējām dažiem savtīgiem biznesmeņiem.

— Neesmu svešā kabatā naudu skaitījis. Taču skaidrāks par skaidru: privatizēt tādu milzeni kā LK tomēr nav tas pats, kas privatizēt aptieku vai frizētavu. LK privatizāciju tomēr vajadzēja vēl un vēlreiz pārdomāt, meklējot izdevīgākos variantus.

— Nav noslēpums, ka arī pirmās Latvijas brīvvalsts laikā pastāvēja Valsts kuģniecība. Tai piederēja, piemēram, Latvijas lielākais un modernākais motorkuģis «Hercogs Jēkabs». Vai toreizējā Latvijas Valsts kuģniecī-

ba strādāja nerentablāk nekā, piemēram, Grauda rēdereja?

— Manā rīcībā nav precīzu aprēķinu, tomēr ar zaudējumiem Valsts kuģniecība toreiz nestrādāja. Pilnīgi iespējams, ka tolaiku privātās rēderejas pārvadājumu konkurencē spēja būt elastīgākas, izmanīgākas. Privātā sektora daudzās priekšrocības ir neapstrīdamas, taču tas nenozīmē, ka valsts nespētu ar tām sekmīgi konkurēt.

— Vai pieļaujat Latvijas Valsts kuģniecības atdzimšanu jaunā kvalitātē?

— Tas skan pēc utopijas, taču gluži noraidāma šāda iespēja nav. Bet arī līdzšinējā LK vēl kādu laiku sekmīgi darbotos valsts uzņēmuma statusā, ja mērķtiecīgāk funkcionētu kuģniecības vadošie elementi.

— Kā to saprast?

— Kuģniecības direkcija un valde pamatā ir nokomplektētas ar profesionāli zinošiem cilvēkiem. Bet vai tiešām bija nepieciešams arī tāds birokrātisks piedēklis kā Kuģniecības padome?

— Sava veida partijas birojs...

— Tikai šā vārda sliktākajā nozīmē, jo vairāku padomes locekļu kompetenci kuģniecības jautājumos es apšaubu.

— Acīmredzot politiskajām partijām dažus savus biedrus vajadzēja apgādāt ar siltām vietiņām...

— Vietiņas tiešām ir visai siltas, taču šis mehānisms tika radīts bez manas līdzdalības. Paldies Dievam, bez manas...

— Vai Kuģniecības privatizācija neapdraud Latvijas jūrniecības izglītības iestādes?

— Tā ir ļoti nopietna lieta. Pirmā savu nozīmi daļēji zaudēs mūsu sūri grūti izlolotā Latvijas Jūras akadēmija. Šo mācību iestādi uztur Latvijas valsts, bet kāda jēga valstij izšķiest naudu, lai sagatavotu kadrus citu valstu kompāniju kuģiem. Zem jautājuma zīmes būs arī jūrskolas, kurās mūsu jaunieši apgūst vidējo jūrniecības izglītību.

— Strādādams Londonā, Jūs iepazināties ar daudzu pasaules valstu jūrniekiem. Daudz kas, protams, tika dzirdēts arī par Latvijas jūrniekiem un viņu profesionālo sagatavotību.

— Londonā es rūpīgi sekoju pasaules jūrniecības presei. Esmu gandarīts, ka Latvijas jūrnieku darba iemaņas, profesionālās zināšanas pasaulē vērtē pozitīvi. Latviešu jūrniekus pasaulē uzskata par izglītotiem un disciplinētiem cilvēkiem, uz kuriem var paļauties. Londonā tikos ar pārstāvjiem no daudzām kuģniecības sabiedrībām, kurās strādā latviešu jūrnieki, un nedzirdēju nevienu sliktu vārdu par latviešiem.

— Vai jukas LK un privatizācijas bumu neveicināja Latvijas kuģu pāreja zem tā sauktā lētā karoga?

— Ne tikai veicināja, bet, manuprāt, tas bija viens no galvenajiem cēloņiem, kas nu cēloņsakarīgi attīstās un turpinās. Valdības līmenī apstiprināta jaunā jūrniecības politika, kas paredz arī Latvijas kuģu atpakaļatgriešanu zem Latvijas karoga. Līdz ar to būtu jānotiek plašām, jūrniekiem izdevīgām reformām nodokļu politikā. Ja šis darbs būtu paveikts jau pirms gadiem pieciem, sešiem, mēs nebūtu ieslīguši zaudējumu dūkstī, LK strādātu ar peļņu un nebūtu tādas steigas LK privatizācijā. Valsts no Kuģniecības gūtu prāvus ienākums.

Savā neapdomībā mēs esam uzkāpuši rungai uz neīstā gala, bet otrs, tas smagākais gals, trāpījis mums pa pieri.

Ar I. Vikmani sarunājās J. Lapsa

Kuģu satiksmes vadības centri – garants kuģošanas drošībai

Latvijas Jūras administrācijas pārvaldes darbinieki, Liepājas ostas kapteinis un viņa pakļautībā esošie Jūras administrācijas Liepājas rajona darbinieki kopā ar «STN Atlas Elektronik GmbH» veikuši sarežģītu un kvalitatīvu darbu, izveidojot Liepājas ostas KSV centru, kas nodots ekspluatācijā 1998. gada 24. septembrī un šodien ir viens no modernākajiem Baltijas jūrā.

Liepājas ostas Kuģu satiksmes vadības (KSV) centrs ir Latvijas Jūras administrācijas pirms gada noslēgtā kontrakta ar Vācijas firmu «STN Atlas Elektronik GmbH» realizēšanas pirmā kārta. Kontrakta kopējā summa ir 3,47 miljoni ASV dolāru, apmēram puse šīs summas izlietota Liepājas KSV centra izveidošanai. Šo projektu pilnībā finansē Latvijas Jūras administrācija, izmantojot valsts garantētu AS «Parekss Banka» kredītu.



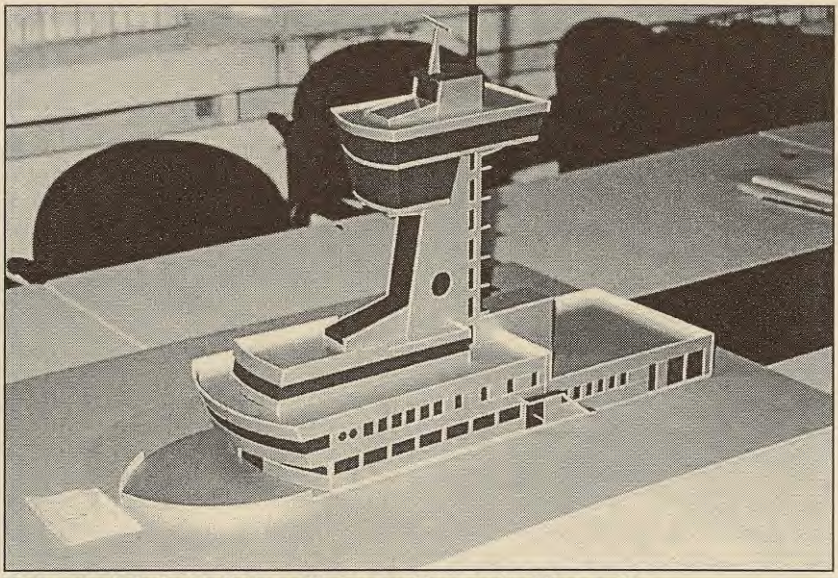
Bruno Zeiliņš.

Liepājas ostas KSV centrs izvietots Liepājas ostas kapteiņa dienesta ēkas atjaunotajā loču tornī. KSV kompleksā ietilpst divi masti, kuros izvietoti radari, UĪV stacijas un televīzijas kameras. Vienā no mastiem ir arī meteostacija un radiopelengators. Pie ostas Dienvidu vārtiem uzstādīts ūdens straumes virziena un ātruma mērītājs. Informācija no visas minētās aparatūras pa mikroviļņu līnijām caur TV torņa retranslatoru nonāk KSV centrā uz monitoru ekrāniem, kur tā tiek tālāk apstrādāta.

Jaunais KSV centrs paaugstinās kuģu satiksmes drošību, samazinās vides piesārņošanas risku un dos iespēju daudz efektīvāk nekā līdz šim organizēt kuģu satiksmi. Tas kļūs par pamatu Liepājas ostas tālākai izaugsmei, nostiprinās ostas reputāciju un pievilcību starptautiskajā jūras transporta sistēmā.

Latvijas Jūras administrācija realizē arī minētā kontrakta otro kārtu, izveidojot KSV centru Rīgas ostā. Bez aparatūras iegādes, ko paredz kontrakta otrā daļa, Rīgā tiek būvēta jauna KSV centra ēka un masti, kuru kopējās izmaksas būs 2 miljoni ECU, no kuriem 1,5 miljonus ECU sedz Eiropas Savienības PHARE fonds, bet pārējo Latvijas Jūras administrācija.

Vienlaicīgi ir uzsākta Ventspils KSV centra modernizācijas pirmā kārta un parakstīta šī centra modernizācijas kontrakta otrā daļa. Arī Ventspils os-



Tāds maketā izskatās Kuģu satiksmes vadības centrs Rīgas ostā.

tas KSV centrs tiks aprīkots ar vismodernāko un efektīvāko tehniku, kas ir ļoti svarīgi, uzsākot lieltonnāžas kuģu satiksmi pēc jūras kanāla padziļināšanas un piestātņu modernizācijas.

Visu minēto projektu realizācija ir iespējama, izmantojot Latvijas Jūras administrācijas finansēšanas sistēmu un centralizējot visās Latvijas ostās ienākošo kuģu loču un bāku nodevas. Bez šīs līdzekļu centralizācijas Liepājas osta nespētu realizēt nedz ostas modernizācijas projektus, nedz arī KSV centra izveides projektu.

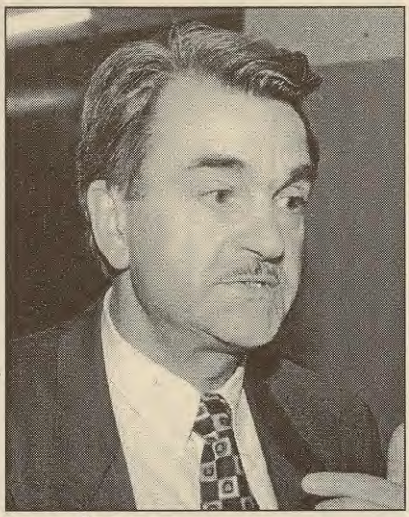
KSV centra izveidošana lielākajās Latvijas ostās nodrošinās vienotu piekrastes informācijas sistēmu attiecībā uz kuģu un kravu kustību. Šādas sistēmas izveidošana arī ir viena no Eiropas Savienības prasībām.

Latvijas Jūras administrācijas vadība augsti novērtē visu tās darbinieku ieguldījumu, kuru neatlaidīgais, profesionālais darbs deva iespēju realizēt Liepājas ostas KSV centra projektu, īpaši atzīmējot Liepājas ostas kapteini Eduardu Raitu, Liepājas ostas KSV centra vadītāju Uldi Sveili, Latvijas Jūras administrācijas pārvaldes Sakaru daļas vadītāju un projekta galveno koordinatoru Jāni Zlidni. Esam pateicīgi arī firmai «STN Atlas Elektronik GmbH», kas realizēja projektu, un firmai «MST» par projekta neatkarīgu uzraudzību.

B. Zeiliņš

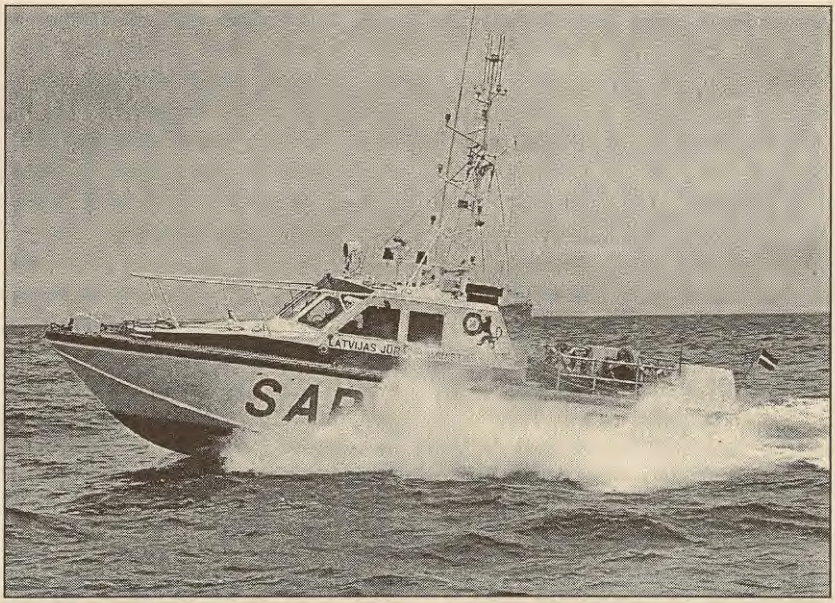
Latvijas Jūras administrācija restrukturizācijas gaidās

Aizvadītajā gadā pēc Ventspils ostas valdes priekšsēdētāja Aivara Lemberga iniciatīvas tika uzsākta bezpeļņas valsts akciju sabiedrības Latvijas Jūras administrācijas (LJA) restrukturizācija, motivējot pārkārtojumu nepieciešamību ar šīs institūcijas nevajadzīgo centralizāciju, kas rada neefektīvu finansu līdzekļu izlietošanu, paralēlajām valsts pārvaldes struktūrām, sadrumstalotu pakļautību u.c. Restrukturizācijas galvenie mērķi ir atdalīt valsts funkcijas no uzņēmējdarbības, visu ar ostu saistīto darbību koncentrācija ostu pārvaldēs, efektīvas finansu regulēšanas sistēmas izveide, LJA un ostu pārvalžu dublējošos funkciju likvidācija. Lai vienotos par pārveides īstenošanas gaitu, satiksmes ministrs bija izveidojis darba grupu, kas gan akceptēja restrukturizācijas plānu, taču tās locekļi tā arī līdz galam nespēja vienoties par visiem veicamajiem pasākumiem. Atsevišķu konceptuālu jautājumu izlemšanu nereti izšķīra viena balss.



Gunārs Šteinerts.

Viens no šādiem strīdus objektiem bija bāku jeb navigācijas un loču nodevu sadalījums. Ostu pārvaldēs valda viedoklis, ka nodevu veidā iekasētos līdzekļus – aptuveni piecus līdz sešus miljonus latu, pārņemot arī par tiem finansējamos dienestus (kuģu vadības dienestu, ločus, ostu kapteiņus), vajadzētu atstāt ostu rīcībā, kas ļautu ieekonomēt aptuveni 2 miljonus latu, tādējādi dodot iespēju Latvijas ostām pazemināt tarifus un sekmīgāk konkurēt ar citām Baltijas jūras ostām. Šādam risinājumam kategoriski nepiekrīt LJA, kas gan ir akceptējusi loču nodevas nodošanu ostu pārvalžu rīcībā, taču uzskata, ka bākas nodeva (aptuveni 2 miljoni latu) tai nepieciešama pilnā apjomā, lai nodrošinātu valsts kontroles veikšanu ostās. LJA direktora vietnieks Gunārs Šteinerts: «LJA uzskata, ka galvenais restrukturizācijas iemesls ir vēlme iegūt papildu līdzekļus Ventspils ostas attīstībai. Aptuveni 85% kuģu īpašnieku samaksāto ostas un kuģošanas nodevu nonāk ostu pārvalžu rīcībā, bet atlikušie 15% – LJA. Daļu no šiem LJA līdzekļiem A. Lembergs grib atstāt lielāko pelnītāju – ostu rīcībā, taču LJA uzskata, ka tā ir kuģu satiksmes nauda un administrācija ir tiesīga lemt par tās izlietojumu, piešķirot finanses arī to ostu attīstībai, kuru ienākumi nebūt nav tie lielākie. Viens no pēdējiem nozīmīgiem īstenotajiem projektiem ir



kuģu satiksmes sistēmas izveidošana Liepājā, taču Liepājas ostas finansiālais ieguldījums ir krietni mazāks, nekā izdevumi šādas sistēmas radīšanai. A. Lembergs šādu līdzekļu izlietojuma veidu sauc par sociālismu, bet LJA uzskata, ka šāds centralizēts finansu sadales mehānisms ir efektīvs, jo dod iespēju izveidot kuģošanai nepieciešamo infrastruktūru, kas kalpo Latvijas valsts, bet nevis tikai Ventspils ostas interesēm. Pēc būtības tas ir strīds starp vietējo un centrālo varu.»

LJA ir arī pret hidrogrāfijas dienesta nodošanu ostu pārziņā. Tā kā pašlaik aktīvi norit darbs pie bāku kontroles automatizācijas, kas dos iespēju izveidot vienotu kontroles sistēmu ar vadības koncentrāciju vienā punktā, tad hidrogrāfijas dienesta nodošana pašvaldībām nav racionāla. G. Šteinerts: «Visās valstīs Hidrogrāfijas dienesta darba finansēšanas pamatā ir bāku nodevas. Jāņem vērā, ka piekrastē ir rajoni, kur ostu vispār nav, bet hidrogrāfijas sistēmu nepieciešams uzturēt kārtībā arī tur. Mums, protams, liekas, ka ar centralizētas sistēmas palīdzību to var veikt efektīvāk un lētāk, taču pašlaik Satiksmes ministrijas darba grupas vairākuma atbalstu ir guvis viedoklis par hidrogrāfijas dienesta nodošanu ostu pakļautībā, nodrošinot tā darbību no bākas un loču nodevām, kuras pašlaik nonāk LJA rīcībā. Mēs tam kategoriski nepiekrītam, jo tas neatbilst valsts interesēm. LJA uzskata, ka nepieciešams izveidot mūsdienīgu, vienotu bāku monitoringa sistēmu, kas ietvers sevī arī kādas pāris speciālistu brigādes, kuras būtu spējīgas veikt visus nepieciešamos remontdarbus piekrastes robežās. Katrā ziņā Zviedrijā un Igaunijā šāda sistēma sevi ir attaisnojusi.»

Īpaši jūrniecībai svarīgs ir jautā-

jums par Globālās jūras negadījumu un drošības sakaru sistēmas (GMDSS) sekmīgu funkcionēšanu. Kā zināms, Starptautiskā jūrniecības konvencija nosaka, ka ar 1999. gada 1. februāri visās valstīs GMDSS sistēmas darbības nodrošināšanai nepieciešamajai aparatūrai jābūt uzstādītai arī krastā, taču Latvija nav šādam solim gatava, jo pašlaik ir tikai uzsākti mēģinājumi atrast finansējumu šādas sistēmas radīšanai. Ja pieņem Ventspils mēra ierosināto administrācijas dalīšanu, tad rodas likumsakarīgs jautājums, kas nodarbosies ar GMDSS sistēmas izveidi, retoriski jautā G. Šteinerts.

LJA galvenais mērķis ir saglabāt uzraudzības funkciju neatkarību no saimnieciskās darbības, lai ostas attīstības nolūkos nepārkāptu drošības noteikumus, kas var novest pie avārijas situācijām. Pašlaik atsevišķi uzņēmēji pieprasot vest ostās kuģus pie neaprīkotām piestātnēm, pārsniedzot pieļaujamos kuģu izmērus un pieļaujot citus pārkāpumus. LJA uzskata, ka uzraudzības funkciju veikšana administrācijai ir jāsaglabā un ostas kapteinis, kurš seko līdzi drošības noteikumu ievērošanai, nedrīkst būt ostas pakļautībā. Diemžēl pašlaik darba grupa izlēma pretēji, motivējot ar to, ka tā tas ir visā civilizētā pasaulē, kā konkrētu piemēru minot Roterdamas ostu, taču citās ostās tas tā nebūt nav, ir pārliecināts G. Šteinerts. Turklāt tajā pašā Roterdamā ostas kapteinim esot stingri reglamentētas veto tiesības, kuras nenāktu par ļaunu iedzīvināt arī Latvijas likumdošanā. Tāpat arī, īstenojot darba grupas akceptēto restrukturizācijas variantu, administrācijai radīšoties zaudējumi, jo kuģu satiksmes kontroles sistēmu vajadzēs atdot ostu pārvalžu pakļautībā, bet to izveidošanā LJA ir ieguldījusi ne mazums līdzekļu. Neesot arī pilnīgas skaidrības par LJA darbības finansēšanas mehānismu.

Pēc Satiksmes ministrijas aprēķiniem, LJA restrukturizācija Ventspils ostai dos iespēju gadā ieekonomēt aptuveni 1,9 miljonus latu, Rīgas ostai – aptuveni 10 000 latu, bet Liepājas ostai tas radīs 0,5 miljonu latu lielus zaudējumus, ko apņēmusies kompensēt Ventspils ostas pārvalde. Protams labi, ka ir šādi ieguvumi, taču vai nebūs arī zaudējumi? Gan IMO rekomendācijas, gan ANO Jūras tiesību konvencija nosaka, ka valstīm ir jāizveido spēcīgas, atbildīgas un rīcībspējīgas administrācijas, kas darbotos vienotā sistēmā, tādējādi nomainot agrākās sadrumstalotās struktūras ostās. Vai, ņemot to vērā, nevar iznākt, ka restrukturizācija būs kāds pussolis atpakaļ?

A. Brokāns

Baltijas valstis domā par sadarbību

Rezolūcija, ko pieņēmuši Tallinas vienošanās memoranda otrās sanāksmes dalībnieki Rīgā, 1997. gada 19. jūnijā

Pēc dienaskārtības jautājumu apspriešanas, saskaņā ar Tallinā panākto vienošanos 1997. gada 29. aprīlī, un apmainoties ar ļoti derīgu informāciju un viedokļiem par dažādiem Igaunijas, Latvijas un Lietuvas Jūras administrācijām būtiskiem jautājumiem, tika nolemts sekojošais:

1. Visi sanāksmes dalībnieki atbalsta ideju par Tirdzniecības kuģošanas līguma noslēgšanu starp Igauniju, Latviju un Lietuvu. Tika apspriests iespējamais līguma projekta teksts un nolemts turpināt sarunas par līgumprojekta tekstu, kā arī darīt zināmu ideju par šāda līguma noslēgšanu katras valsts Ārlietu ministrijai.

2. Apzinoties kuģu karogvalsts pienākumu ieviest visas starptautiskās konvencijas, dalībnieki piekrituši apmainīties ar visu būtisko informāciju par šiem pasākumiem, iesniegt savus likumus un vietējo varas institūciju lēmumus šajā jautājumā. STCW 78/95 konvencija un ISM kodekss tiek atzīti par prioritāriem.

3. Tiek arī atzīmēts, ka apmaiņa ar būtisku informāciju par Ostu valsts kontroles pasākumiem, ko veic katras valsts Jūras administrācija, lai paaugstinātu sava karoga kuģu kvalitāti ir svarīga, lai izvairītos no iekļūšanas OVK «melnajā sarakstā» un sagatavotu Jūras administrācijas Parīzes MOU. Šajā nolūkā panākta vienošanās veikt reģionālo OVK inspekciju visiem Igaunijas, Latvijas un Lietuvas karoga kuģiem triju valstu ostās regulāros intervālos pēc vienošanās un savstarpēji apmainīties ar šo inspekciju rezultātiem.

4. Visi dalībnieki izteica atbalstu savu nozares ministriju darbībai, nacionālās kuģniecības politikas īstenošanā. «Savienības vadlīnijas par valsts palīdzību jūras transportam» no PG VII Eiropas Komisijas dokumenta, kas datēts ar 1997. gada 5. maiju, tiek uzskatītas par labu pamatu katras valsts nacionālās kuģniecības politikas pilnveidošanai.

5. Baltijas reģionālā elektronisko navigācijas karšu koordinācijas centra (*Baltic RECC*) darbība atzīstama par ļoti lietderīgu. Lai izveidotu labāku savstarpējas sadarbības bāzi šajā jautājumā tika nolemts izveidot bezpeļņas uzņēmumu Igaunijas jurisdikcijā. Šī uzņēmuma dibinātāji būs attiecīgi Igaunijas, Latvijas un Lietuvas Jūras administrācijas.

6. Nākamā Jūras administrāciju pārstāvju tikšanās plānota Klaipēdā, 1997. gada decembrī. Iespēja uzaicināt uz šo tikšanos arī kaimiņvalstu Jūras administrācijas turpmāk vēl tiks izskatīta.

Parakstīta 1997. gada 19. jūnijā
Igaunijas Jūrlietu padomes vārdā
Kalle Pedak
Latvijas Jūras administrācijas
vārdā Bruno Zeiliņš
Lietuvas Jūras administrācijas
vārdā Juozas Darulis

Latvijas Kuğu reğistrā

Latvijas Kuğu reğistrs (LKR) ir Latvijas Jūras administrācijas struktūrvienība – valsts dienests, kas veic kuğu reğistrāciju un nodrošina valsts administratīvās, tehniskās un ekonomiskās politikas īstenošanu uz kuğiem, kuri brauc zem Latvijas karoga. Lai reğistrētu kuği zem Latvijas karoga, tā īpašniekam jāiesniedz notariāli apliecināti dokumenti par īpašuma tiesībām, mērīšanas apliecības kopija, pasažieru kuğa apliecības kopija, kuğa būves apliecība vai dokumenti par kuğa izslēğšanu no iepriekšējā reğistra, dokumenti par kuğa finansiālajām saistībām, īpašnieka uzņēmuma reğistrācijas apliecības un uzņēmuma statūtu kopijas un, protams, kuğošanas spējas apliecība, ko izsniedz Latvijas Jūras administrācijas Kuğu tehniskā inspekcija vai attiecīgi pilnvarota klasifikācijas sabiedrība.

1998. gada 1. oktobrī LKR bija reğistrēti 566 kuği.

Jāņem vērā, ka, no šī kopējā kuğu skaita 32 kuği uz berbouta līgumu pamata pārreğistrēti ārzemēs un nebrauc zem Latvijas karoga. Tie ir Latvijas Kuğniecības kuği, no kuriem 15 reğistrēti Maltā, 12 – Kiprā un 5 – Libērijā. Savukārt LKR uz berbouta līgumu pamata ieslēgti 32 kuği (skaita sakritība ir nejauša), no kuriem 18 pieder ārvalstu īpašniekiem.

Reğistrēto kuğu vidējais vecums ir 22,4 gadi. Saskaņā ar Jūras kodeksa 3. nodaļu LKR tiek atzīmētas ar kuğiem saistītās mantiskās intereses – reğistrētas 124 kuğu ķīlas un citi apgrūtinājumi.

1998. gadā sagatavoti labojumi un precizējumi Jūras kodeksā ar kuğu reğistrāciju un mantiskajām interesēm saistītajām nodaļām. Izstrādāti un iesniegti Jūrniecības departamentā apstiprināšanai jauni noteikumi «Par Latvijas kuğu reğistru» un «Par Latvijas jahtu reğistru». Izmaiņas saistītas ar grozījumiem Jūras kodeksā.

1998. gada jūnijā izdots Jūrniecības departamenta rīkojums «Par apkalpju minimālā sastāva noteikšanu uz Latvijas kuğiem», kam būtiska nozī-

Kuğu reğistrā reğistrētie kuği uz 01.10.98.

Kuğu tips	Kuğu skaits	Bruto tilpība	Neto tilpība	Kravnesība
Ledlauži	1	4121	1237	4968
Palīgflote	171	122 206	17 483	91 738
Pasažieru	11	1031	55	161
Refrižeratori	33	206 000	79 740	185 809
Sauskravas	20	35 525	12 109	34 520
Tankkuği	23	280 420	136 142	438 645
Velkoņi	56	6209	621	1752
Zvejas	251	69 047	20 324	30 692
Kopā	**566**	**724 559**	**267 711**	**788 285**

Latvijas Kuģu reģistrā reģistrātie kuģi (tonnāža bruto lielāka par 100)

Kuģu veids	Uz 01.01.1992.		Uz 01.01.1993.		Uz 01.01.1994		Uz 01.01.1995.		Uz 01.01.1996		Uz 01.01.1997		Uz 01.01.1998.	
	skaits (gab.)	tūkst. dwt	skaits (gab.)	tūkst. dwt	skaits (gab.)	tūkst. dwt	skaits (gab.)	tūkst. dwt	skaits (gab.)	tūkst. dwt	skaits (gab.)	tūkst. dwt	skaits (gab.)	tūkst. dwt
Sauskravas kuģi,	33	109,3	37	101,6	47	109,5	42	101,1	35	83,5	31	74,1	22	55,1
tai skaitā ro–ro	7	38,3	7	38,3	7	38,3	7	38,3	7	38,3	7	38,3	7	38,3
konteinerkuģi	3	25,5	1	9,1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Refrižeratorkuģi	38	222,7	59	326,3	52	296,2	37	224,9	34	211,7	32	197,3	35	210,3
Tankkuģi	35	673,3	45	792,2	48	803,6	38	702,5	29	543,2	24	491,0	23	438,6
Zvejas kuģi	61	33,9	137	110,4	142	104,7	101	61,2	89	42,5	95	39,1	102	34,1
Pasažieru kuģi	–	–	4	0,2	6	0,2	6	0,2	5	0,2	5	0,2	4	0,1
Velkoņi	19	1,6	21	1,7	26	1,9	26	2,0	25	1,5	26	1,6	23	1,5
Palīgflote	35	32,9	63	81,8	92	106,5	94	108,4	99	114,4	98	107,4	87	89,8
Ledlauži	–	–	–	–	–	–	1	0,0	1	0,0	1	5,0	1	5,0
Kopā	**221**	**1073,7**	**366**	**1414,2**	**413**	**1422,6**	**345**	**1200,3**	**317**	**997,1**	**312**	**915,7**	**297**	**834,5**

Reģistrēto kuģu vidējais vecums: 24,2 gadi.

Visi Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētie kuģi

Kuģu veids	Uz 01.01.1992.		Uz 01.01.1993.		Uz 01.01.1994		Uz 01.01.1995.		Uz 01.01.1996		Uz 01.01.1997		Uz 01.01.1998.	
	skaits (gab.)	tūkst. dwt	skaits (gab.)	tūkst. dwt	skaits (gab.)	tūkst. dwt	skaits (gab.)	tūkst. dwt	skaits (gab.)	tūkst. dwt	skaits (gab.)	tūkst. dwt	skaits (gab.)	tūkst. dwt
Sauskravas kuģi,	35	109,4	38	101,6	50	109,6	45	101,2	38	83,6	34	74,1	24	55,1
tai skaitā ro–ro	7	38,3	7	38,3	7	38,3	7	38,3	7	38,3	7	38,3	7	38,3
konteinerkuģi	3	25,5	1	9,1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Refrižeratorkuģi	39	227,8	61	331,5	54	298,8	38	224,9	35	211,8	33	197,4	36	210,4
Tankkuģi	35	673,3	45	792,2	48	803,6	38	702,5	29	543,2	24	491,0	23	438,6
Zvejas kuģi	112	35,4	265	113,8	280	108,2	232	64,1	219	45,8	230	42,3	247	37,6
Pasažieru kuģi	2	0,02	7	0,2	12	0,2	14	0,2	13	0,2	13	0,3	11	0,2
Velkoņi	23	1,6	38	1,7	53	2,0	55	2,0	58	1,7	60	1,8	56	1,8
Palīgflote	56	33,2	110	82,2	160	108,1	172	110,1	186	116,1	186	109,1	168	90,8
Ledlauži	–	–	–	–	–	–	1	0,0	1	0,0	1	5,0	1	5,0
Kopā	**302**	**1080,7**	**564**	**1423,2**	**657**	**1430,5**	**595**	**1205,0**	**579**	**1002,4**	**581**	**921,0**	**566**	**839,5**

Reģistrēto kuģu vidējais vecums: 22,5 gadi.



Staņislavs Šmulāns.

me kuģošanas drošībā. Atbilstoši starptautiskajai kuģniecības praksei klāja apkalpes sastāvu komplektē atkarībā no kuģa bruto tilpības, bet mašīntelpā strādājošo skaitu – no dzinēja jaudas.

Kā atsevišķa struktūrvienība LKR sastāvā ietilpst Latvijas Jahtu reģistrs, kurā ierakstītas 142 jahtas un 106 motorjahtas. 1998. gada oktobrī Satiksmes ministrija apstiprinājusi «Latvijas Republikas jahtu vadītāju kvalifikācijas piešķiršanas noteikumus».

Nesen no LKR izdalīts zvejas kuģu reģistrs. Tā kā Latvija izvirzījusi mērķi iestāties Eiropas Savienībā, sagaidāms, ka tai tiks pieprasīta informācija par zvejas kuģu aprīkojumu ar zvejas rīkiem, par nozvejas vietām, ziņas par kuģa palīgdzinējiem un citi dati.

Atbilstoši «Valsts pārvaldes attīstības stratēģijai līdz 2000. gadam» un paredzamajām izmaiņām Jūras kodeksā, LKR kopā ar citām ieinteresētajām institūcijām strādā pie jautājuma par iekšējo ūdeņu peldošo līdzekļu reģistrāciju, to tehnisko uzraudzību un ekspluatācijas drošības kontroli. Pieaugošā interese par ūdenstūrismu un ūdens motosportu, kā arī samērā biežie negadījumi ar ūdens motocikliem prasa šo jautājumu drīzāku risinājumu.

S. Šmulāns,
Latvijas Kuģu reģistra vadītājs

Kuğošanas politikas koncepcija – arī mums

Arī Latvijai beidzot ir sava Kuğošanas politikas koncepcija. Publicējam sarunu ar Koncepcijas izstrādāšanas darba grupas vadītāju Rīgas ostas pārvaldes Finansu departamenta direktori Ingrīdu Vīlipu.

— Kuğošanas politikas koncepcija ir valstiski svarīgs dokuments, un tāds nerodas bez piepūles un vienā dienā. Kāds bija mūsu Koncepcijas tapšanas ceļš un kā radās vajadzība pēc tās?

— Šādas Koncepcijas ir lielākajā daļā Eiropas valstu, un bez tādas nebūtu iedomājama Latvijas pilntiesīga ieiešana Eiropā. Šādu dokumentu pieņemšanu izsauc ekonomiski apsvērumi, jo bez kuğošanas politikas koncepcijas valsts strauji zaudē savu floti un ekonomiskos labumus, ko varētu gūt, ja flote darbotos noteiktās teritorijās, noteiktos rāmjos, līdz ar to organiski saaugot ar daudzu vietējo krasta uzņēmumu darbību. Tādējādi kuğošana un krasta uzņēmumu aktivitātes pozitīvi iespaido viena otru. Tāpēc katrai valstij ir izdevīgi, lai tās flote peldētu zem tās nacionālā karoga. Šo jautājumu plaši pētījuši beļģu speciālisti profesora Pītera vadībā, un mūsu darba grupa vairākkārt konsultējās ar šo starptautisko autoritāti. Mūsu Koncepcijā iestrādātas Eiropas Savienībā pieņemtās pamatnostādnes, un tas panākts, lielā mērā pateicoties profesora Pītera ieteikumiem. Viņš, piemēram, izpētījis, ka 60 procentus kuğošanas aktivitāšu sastāda krasta uzņēmumu darbība.

Latvija pie šīm atziņām nonāca ar nokavēšanos – vēlāk nekā Rietumeiropa, bet tam ir saprotami cēloņi. Mēs šajā procesā iekļāvāmies 90. gadu sākumā, kad arī Latvijas kuğu īpašnieki sāka izmantot tā saukto lēto karogu (ofšoru) zonu pakalpojumus. Tas pavēra iespēju palielināt flotes ienākumus uz izdevumu samazināšanas rēķina nodokļu jomā, un tas bija dabīgs process, jo katras valsts nacionālā flote reizē ir arī internacionāla flote, jo tā strādā, nepazīdama valstu robežas. Katrs kuğu īpašnieks ir ieinteresēts, lai viņa kuği pasaules pārvadājumu tirgū būtu konkurētspējīgi, un ar šādu politiku tas zināmā mērā tika panākts.

— Latvijas Kuğniecības vadībai nācies dzirdēt daudz pārmetumu sakarā ar iesaistīšanos ārzonu konjunktūrā.

— Es šajā sakarā nekādus pārmetumus negribētu izteikt, jo kuğu piesaiste brīvzonām ir sava laika ekonomikas produkts. Ja valsts nerada kuğošanai labvēlīgu ekonomisko klimatu savā paspārnē, tad, dabīgi, kuğu īpašnieki meklē citus ceļus un aiziet uz ārzonām, kur viņi ir konkurētspējīgāki.

— Vai tas bija izdevīgi arī kuğu apkalpēm?

— Sakarā ar Latvijas brīvvalsts atjaunošanu Latvijas jūrnieki sāka piedalīties starptautiskajā darba tirgū un guva acīm redzamus labumus nodokļu atvieglojumu dēļ. Jāpiebilst, ka Latvijas jūrnieki pasaules darba tirgū tiek ļoti labi novērtēti, jo viņu disciplīna un profesionālā sagatavotība ir ievērojami augstāka par vidējo pasaules līmeni. Par to jāpateicas gan Latvijas, gan bijušās Padomju Savienības augstāko un vidējo jūras mācību iestāžu teicamajam profesionālajam līmenim. Lat-

vijas jūrnieki šo priekšrocību labprāt izmanto.

— Bet pastāv medaļas otra puse: tie jūrnieki, kuri nemaksā nodokļus Latvijas budžetā, nenodrošina sev vecumdienas.

— Nelaime tā, ka dzīšanās pēc lielākas algas bez nodokļiem sākās 1993. gadā, kad Latvijas valsts vēl nesolīja nekādas sociālās garantijas. Un arī tam savi cēloņi – toreiz Latvijā nebija ne stabilas naudas, ne pārdomātas sociālās nodrošināšanas likumdošanas. Jo pastāv veca patiesība: zivs meklē, kur dziļāk, cilvēks – kur labāk. Taču pagājuši jau pieci gadi kopš šī procesa sākuma, daudziem jūrniekiem tuvojas pensijas vecums, un viņi sāk domāt.

— «Jaunajā Avīzē» publicētajā rakstā «Kuģinieki vēlas novērst «lēto» karogu draudus» lasāmas šādas rindas: «Valsts budžets, pateicoties kuģu un jūrnieku masveida «emigrācijai», ik gadu cieš aptuveni 30 miljonus latu lielus zaudējumus. Tie rodas, neiekasējot iedzīvotāju ienākuma nodokli un sociālās apdrošināšanas maksājumus.»

— Jā, šis process ir kā runga ar diviem galiem. Tāpēc jūrniecības aprindās jau sen brieda doma, ka Latvijā vajadzīga kuģošanas politikas koncepcija, kas atrisinātu galvenās pretrunas šajā tautsaimniecības nozarē un nospraustu kuģošanas politikas vadlīnijas. Kā galvenais uzdevums tika izvirzīts Latvijas flotes atgriešana zem nacionālā karoga, kas, savukārt, veicinātu jūrniecības vietējās infrastruktūras attīstību. Runa ir par nacionālā brokeru tīkla, ar jūrniecību saistīto banku attīstību utt. Iegūtu arī apdrošināšanas sabiedrības. Visu uzskaitīt nav iespējams, taču vairāk nekā skaidrs, ka Latvijas flotes atgriešanās zem mūsu nacionālā karoga dotu lielu impulsu arī krasta uzņēmumu darbībai, un tas viss kopumā ievērojami papildinātu mūsu valsts budžetu.



Ingrīda Vīlipa.

— Kas darbojas jūsu vadītajā darba grupā?

— Grupu izveidoja Satiksmes ministrija, un tajā darbojās Jūrniecības departaments, dažādu ministriju speciālisti, Jūras administrācijas pārstāvji, uzņēmēji, Privatizācijas aģentūras konsultanti, Kuģu īpašnieku asociācijas speciālisti un citu organizāciju pārstāvji. Tas bija liels kolektīvs, kuru savākt kopā ne vienmēr bija iespējams, tāpēc grupas ietvaros tika izveidots kodols, ar kuru varētu kontaktēties katru dienu. Attiecīgo dokumentu sagatavošanai Latvijas Kuģniecība noslēdza līgumu ar Linarda Muciņa advokātu biroju.

— Kādā amatā jūs strādājat, vadot šo ļoti sarežģīto kolektīvu?

— Toreiz es biju Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta di-

rektora vietniece ekonomikas jautājumos. Grupas kodola kopsanākšanas reizēs, izanalizējot jautājumu pēc jautājuma, tapa Koncepcijas pamatteksts, kas bija krietni apjomīgs – kādas 30 – 40 mašīnraksta lappuses. Laika gaitā Koncepcija tika lietišķi konkretizēta, un pēc tam šo dokumentu izsūtīja visām ieinteresētajām iestādēm un organizācijām. Atsauksmes bija atbalstošas, taču darbs pie Koncepcijas konkretizēšanas turpinājās. Jūnijā šo dokumentu izskatīja Ministru kabinets un jūlijā Koncepciju valdība akceptēja tagadējā variantā.

— Koncepcija nu ir apstiprināta, bet vai tās principu iedzīvināšana nenonāks pretrunā ar Kuğniecības privatizāciju?

— Šos divus jautājumus nevajadzētu bāzt vienā maisā. Privatizācija neietekmē Koncepciju, jo šis dokuments veicina labvēlīgas vides radīšanu kuğošanai zem Latvijas karoga. Nav svarīgi, vai tie ir Latvijas Kuğniecības vai, teiksim, kāda Grieķijas īpašnieka kuği. Visu nosaka karogs, jo pats kuğu īpašnieks savā būtībā ir internacionāls subjekts, un tādēļ viņš savai flotei dod izdevīgāko karogu. Ja Latvija, mainot likumdošanu un ekonomisko klimatu, padarītu mūsu valsti pievilcīgu un izdevīgu kuğu īpašnieku acīs, tad zem mūsu karoga peldētu ne tikai Latvijas, bet arī ārzemju kuği. Tāpēc arī Koncepcija paredz padarīt izdevīgu kuğošanu zem Latvijas karoga, neatkarīgi no kuğa īpašnieka nacionālās piederības.

— Koncepcija apstiprināta. Kas darāms tālāk?

— Nākamais darba posms ir ne mazāk sarežğīts un darbietilpīgs kā Koncepcijas izstrāde, proti, uz šī dokumenta bāzes attiecīgi reorganizēt un papildināt likumdošanu, jo līdzšinējie likumdošanas akti novilcina kuğu īpašnieku interesi virs viņu kuğiem pacelt Latvijas karogu. Jūrniecības departamenta vadībā turpina strādāt darba grupa, kas izstrādā projektus Latvijas likumdošanas papildināšanai un grozīšanai jautājumos, kas attiecas uz kuğošanu zem Latvijas karoga, sevišķi nodokļu politikā, kas līdz šim nav darījusi pievilcīgu ideju par kuğošanu zem mūsu nacionālā karoga. Šoreiz nepietiks ar Ministru kabineta lēmumu, jo labojumus likumos var izdarīt vienīgi Saeima. Tāpēc turpmākais ceļš būs grūts un sarežğīts un nāksies pārvarēt ne vienu vien birokrātisma barjeru, sevišķi, kad būs runa par izmaiņām likumā par iedzīvotāju ienākuma nodokli, sociālo nodokli un uzņēmumu ienākuma nodokli.

Tiklīdz labvēlīgi tiks atrisinātas izmaiņas likumdošanā, Koncepcija būs «gatava dzīvei». Protams, ar likumprojektu pirms tā galīgās pieņemšanas noteikti būtu jāiepazīstina kuğu īpašnieki, jo tieši no viņu reakcijas atkarīgs, vai kuği brauks vai nebrauks ar Latvijas karogu.

— Tātad būt vai nebūt Latvijas karogam kuğu mastos atrodas 7. Saeimas deputātu rokās. Deputātu kungi, balsojiet droši «par»!

— Nobeigumā gribu piebilst, ka arī Beļğijas *POLICY RESEARCH CORPORATION* vadītājs prof. dr. Kriss Pīters bija par Koncepcijas galīgo variantu un apstiprināja, ka tā pilnībā atbilst Eiropas standartiem.

J. Lapsa

Kuģošanas politikas koncepcija

I. Kuģošanas politikas mērķi

Kuģošanas politikas mērķi ir:

1. Izveidot Latviju par Baltijas reģiona kuģošanas aktivitāšu centru;

2. Izveidot konkurētspējīgu kuģošanas uzņēmumu darbības vidi Latvijā;

3. Paaugstināt kuģošanas nozares ieguldījumu Latvijas budžeta ieņēmumos.

Kuģošanas politikas koncepcija ir izstrādāta, pamatojoties uz:

— Eiropas Komisijas Transporta ģenerāldirektorāta 1997. gada maija vadlīniju «Savienības vadlīnijas valsts palīdzībai jūras transportā»;

— Latvijas Jūras akadēmijas 1997. gada decembrī izstrādāto pētījumu «Latvijas jūrniecības nozares ekonomiskā atbalsta politika atbilstoši ES principiem»;

— Latvijas kuģu īpašnieku izstrādāto dokumentu «Kuģniecības nozares koncepcija».

Kuģošanas politikas koncepcija balstīta uz jaunu nodokļu politiku attiecībā uz kuģošanas uzņēmējdarbību un jūrnieku darbiekārtošanas un sociālās apdrošināšanas jautājumu pārskatīšanu.

Kuģošanas politika ir priekšnoteikums, lai Latvijā saglabātos un attīstītos nozare, pastāvētu ar kuģošanu saistītās krasta nozares un saglabātos jūrniecības intelektuālais potenciāls.

II. Kuģošanas politikas pamatprincipi

1. Brīvprātības princips

Uzņēmējiem ir iespēja izvēlēties:

— izmantot kuģošanas politikas priekšrocības, pildot obligātos priekšnoteikumus;

— darboties esošās likumdošanas ietvaros.

2. Obligātie priekšnoteikumi atlaižu saņemšanai:

— Latvijā jādibina uzņēmējsabiedrība, kuras uzņēmējdarbība ir jūras kravu pārvadājumi;

— jāreģistrē Latvijas kuģu reģistra īpašumā esošie vai uz berbouta līguma pamata valdījumā nonākušie kuģi zem Latvijas karoga;

— kuģa kapteiņa un vecākā mehāniķa amatā uz šiem kuģiem jābūt Latvijas jūrniekiem (pilsoņi un pastāvīgie iedzīvotāji);

— 50% kuģa komandā jābūt Latvijas jūrniekiem, kuģa kapteini un vecāko mehāniķi ieskaitot;

— jānodrošina Latvijas jūrskolu un Jūras akadēmijas studentu prakses vietas uz kuģiem.

3. Nodokļu politika

Kuģošanas uzņēmējdarbība, pildot obligātos priekšnoteikumus, saņem:

— uzņēmuma ienākuma nodokļa atlaides;

— iedzīvotāju ienākuma nodokļa atlaides;

— personas un darba devēja sociālās apdrošināšanas maksājumu atlaides.

III. Nodokļu politikas izklāsts

1. Uzņēmuma ienākuma nodokļa atlaides (tonnāžas nodoklis)

Uzņēmuma ienākuma nodokļa atlaides ieviešanas mērķis ir stimulēt kuģošanas uzņēmumu aktivitāšu pieaugumu Latvijā un jaunu kuģošanas uzņēmumu veidošanos.

Ar uzņēmuma ienākuma nodokļa atlaides ieviešanu tiek radīta sistēma, kas ļauj kuģniecībām izmantot vienu no diviem valsts atbalsta modeļiem uz no-

teiktu laika posmu (pietiekami ilgu posmu, lai nesarežģītu jautājumus ar nodokļu aprēķināšanu un lai nodrošinātu optimālu stabilitāti maksājumu prognozēšanā):

— izmantot esošo ienākuma nodokļa sistēmu, piemērojot paātrinātu amortizācijas likmi, un izmantot iespēju zaudējumu pārnešanai atlaižu piešķiršanas posmā;

— izmantot jaunu nodokļu veidu – «tonnāžas nodokli», kura apmērs ir atkarīgs no starptautiskajā tirdzniecībā nodarbinātā kuģa neto tonnāžas, nevis no darījumos gūtajiem ienākumiem.

Latvijā reģistrētajiem un starptautiskajā tirdzniecībā nodarbinātajiem kuģošanas uzņēmumiem ir jārada iespēja prognozēt, kādi būs nodokļu un ar nodokļiem apliekamās peļņas apjomi no kuģu ekspluatācijas, kā arī no kuģošanas palīgdarījumiem, piemēram, no kuģu un to aprīkojuma pārdošanas, kā arī no citām darbībām, kas saistītas ar kuģa ekspluatāciju.

Tonnāžas nodoklis tiek noteikts kā fiksēts maksājums par kuģa 1 neto tonnu, un šis maksājums nav atkarīgs no uzņēmuma ienākumiem. Tonnāžas nodoklis ir jāmaksā neatkarīgi no tā, vai uzņēmums gūst peļņu vai cieš zaudējumus.

Ar šo metodi tiek panākts:

— kuģošanas uzņēmumi iegūst tādu pašu nodokļu sistēmu, kāda ir vadošajās kuģošanas valstīs Eiropā;

— pašreizējie uzņēmuma ienākuma nodokļa maksājumi no kuģošanas pārvēršas par stabilu un garantētu ienākumu valstij;

— valsts gūst papildu ienākumus no piesaistītajām un palīgnozarēm, kas strādā normālā nodokļu režīmā.

Tonnāžas nodoklis ievieš stabilitāti kuģošanas uzņēmumu nodokļu maksājumos, līdz ar to rada labvēlīgus priekšnoteikumus investīciju plānošanā. Pastāvot alternatīvai izmantot esošo ienākuma nodokļa sistēmu ar paātrināto amortizāciju un zaudējumu pārnešanu vai jauno tonnāžas nodokļa sistēmu, uzņēmumiem rodas papildu iespējas pielāgoties tirgus apstākļiem.

2. Ar darba spēku saistīto nodokļu atlaides

Ar darba spēku saistīto nodokļu atlaižu ieviešanas mērķis ir atgriezt Latvijas kuģošanas uzņēmumu kuģus zem Latvijas karoga, palielināt zem Latvijas karoga kuģojošās flotes konkurētspēju, veicināt jūrnieku darba vietu skaita palielināšanos un jūrniecības izglītības attīstību.

IV. Nodokļu atlaižu izklāsts

4.1. Uzņēmuma ienākuma nodokļa atlaides

4.1.1. (1. variants)

Ļaut kuģniecībām izmantot vienu no diviem valsts atbalsta modeļiem uz noteiktu laika posmu (pietiekami ilgu posmu, lai nesarežģītu jautājumus ar nodokļu aprēķināšanu un lai nodrošinātu optimālu stabilitāti maksājumu prognozēšanā):

— izmantot esošo ienākuma nodokļa sistēmu, piemērojot paātrinātu amortizācijas likmi, un izmantot iespēju zaudējumu pārnešanai atlaižu piešķiršanas posmā;

— izmantot jaunu nodokļu veidu – «tonnāžas nodokli», kura apmērs ir atkarīgs no starptautiskajā tirdzniecībā nodarbinātā kuģa neto tonnāžas, nevis no darījumos gūtajiem ienākumiem.

Tonnāžas nodoklis tiek noteikts kā fiksēts maksājums par vienu neto tonnu ar vidējo likmi 1 USD par 1 Nt gadā.

4.1.2. (2. variants)

Kuģošanas uzņēmumiem, kas darbojas starptautiskajā tirdzniecībā, esošā uzņēmuma ienākuma nodokļa vietā ieviest tikai tonnāžas nodokli kā fiksētu

maksājumu par vienu neto tonnu ar vidējo likmi 1 USD par 1 Nt gadā.

4.2. Ar darba spēku saistīto nodokļu atlaides

4.2.1. Iedzīvotāju ienākuma nodoklis

Iedzīvotāju ienākuma nodoklis tiek aprēķināts no strādājošo algām esošās likumdošanas kārtībā, bet aprēķinātā un atvilktā summa tiek atmaksāta darba devējiem.

4.2.2. Obligātie sociālās apdrošināšanas maksājumi

Jūrnieki tiek atbrīvoti no personas obligātajiem sociālās apdrošināšanas maksājumiem pastāvošo 9% vietā.

Darba devējs veic darba devēja obligātos sociālās apdrošināšanas maksājumus 4% apmērā no darba ņēmēja darbinieka algas pastāvošo 28% vietā. Šīs ir vienīgās iemaksas sociālās apdrošināšanas fondā un sedz visus sociālās apdrošināšanas veidus.

Rezultātā jūrnieku sociālās apdrošināšanas kontos darba devējs veic iemaksas, kuru apjomi ir salīdzināmi ar krastā strādājošo iemaksām. To nosaka salīdzinoši lielās jūrnieku algas, kas vidēji sastāda 1900 USD mēnesī.

V. Izvēles variantu apraksts

Veicot aprēķinus valdības rīcības variantiem, tika apskatīts Latvijas Kuģniecības modelis: uzņēmums darbojas Latvijas teritorijā un visus kuģus ir reģistrējis ārvalstīs.

Aprēķini tiek veikti uz kuģniecības izstrādātā biznesa plāna un Nīderlandes kuģošanas politikas pamata.

Variants I

Valdība saglabā esošo politiku: apliek uzņēmumus ar esošo uzņēmuma ienākuma nodokli un nepiešķir kuģošanas uzņēmumiem nedz personas ienākuma nodokļa, nedz obligāto sociālo apdrošināšanas maksājumu atlaides.

Politikas rezultātā Latvijas uzņēmēji patur savus kuģus ārvalstīs, jauni uzņēmumi Latvijā netiek veidoti, jo ārvalstīs uzņēmuma peļņas nodokļu līmenis ir mazāks

Valsts budžeta ieņēmumi svārstās ap Ls 0,67 milj. gadā.

Variants II

Valdība ievieš tikai tonnāžas nodokli esošā uzņēmuma ienākuma nodokļa vietā, kā arī samazina uzņēmumu darba spēka izmaksas, atmaksājot jūrnieku personas ienākuma nodokli uzņēmējiem un samazinot jūrnieku sociālās apdrošināšanas maksājumu darba devēju un darba ņēmēju daļu apmērus līdz apmēram 4% no darba ņēmēju algām.

Politikas rezultātā Latvijas uzņēmēji pārved savus kuģus zem Latvijas karoga, tomēr šī sistēma nav pievilcīga uzņēmējiem ar jaunu floti lielo amortizācijas izmaksu dēļ. Jauni uzņēmumi netiek radīti, vai arī tie rodas reti.

Valsts budžeta ieņēmumi svārstās ap Ls 1,06 milj. gadā.

Variants III

Uzņēmējiem tiek dota izvēle izmantot esošo amortizācijas atskaitījumu, vai tonnāžas nodokļa metodi. Uzņēmumu darba spēka izmaksas tiek samazinātas, atmaksājot jūrnieku personas ienākuma nodokli uzņēmējiem un samazinot jūrnieku sociālās apdrošināšanas maksājumu darba devēju un darba ņēmēju daļu apmērus apmēram 4% no darba ņēmēju algām.

Jauno politiku izmanto ne tikai Latvijas uzņēmēji, pārvedot visus kuģus zem Latvijas karoga, bet arī ārvalstnieki, it īpaši tie, kas operē kuģus regulārajās līnijās un vēlas savas kuģošanas aktivitātes pārvietot tuvāk kravu tirgum.

Valsts budžeta ieņēmumi svārstās virs Ls 1,06 milj. gadā.

VI Valsts budžeta ieņēmumi pie dažādiem kuģošanas politikas variantiem

(aprēķini veikti uz Latvijas Kuģniecības bāzes)

Politikas variants	Situācija	Budžets milj. Ls			Budžets kopā milj. Ls	Komentāri
		Uzņ. ien. nod.	Jūrn. pers. ien. nod.	Soc. maks.		
I variants						
Esošā situācija pie nosacījuma, ja uzņēmums strādā ar peļņu Uzņ. ien. nod. ar paātrinātas amort. iespējām + esošais pers. ien. nod. + esošā soc. apdr. sist.	Uzņēmums Latvijā, kuģi ārvalstīs	+1,1	0	–0,43 (budžeta zaudējumi, maksājot jūrniekiem soc. pabalstus Ls 24)	+0,67	Uzņēmumam ir tendence pārvietot savas aktivitātes no Latvijas
II variants						
Tiek ieviests tikai tonnāžas nodoklis + jauna soc. apdr. sist. + iedz. ien. nod. uzņēmējiem	Uzņēmums Latvijā, kuģi Latvijā	+0,24 (tonnāžas nodoklis)	0	+0,82 (darba devēja 4% maksājumi)	+1,06	Sistēma nav pievilcīga uzņēmējiem ar jauno floti lielo amortizācijas atskaitījumu dēļ
III variants						
Uzņēmējiem tiek dota iespēja izvēlēties starp tonnāžas un paātrinātas amortizācijas sistēmu + jauna soc. apdr. sist. + iedz. ien. nod. uzņēmējam	Uzņēmums Latvijā, kuģi Latvijā	+0,24 (tonnāžas nodoklis)	0	+0,82 (darba devēja 4% maksājumi)	+1,06	Nodokļu sistēma ir salīdzināma ar ES pieņemto un apmierina uzņēmējus ar jebkuru flotes stāvokli

VII Nodokļu un nodevu izdevumi, uzņēmumam strādājot dažādos apstākļos

(ikgadējie maksājumi aprēķināti uz Latvijas Kuģniecības bāzes tūkst. Ls)

				Esošā situācija		Jaunā politika	
Uzņēmums «ērto» karogu valstī, kuģi «ērto» karogu valstī		Uzņēmums Nīderlandē, kuģi Nīderlandē		Uzņēmums Latvijā, kuģi «ērto» karogu valstī		Uzņēmums Latvijā, kuģi Latvijā	
Uzņēmuma ikgadējie maksājumi	~0,6	Uzņēmuma tonnāžas nodoklis	~180	Uzņēmuma ikgadējie maksājumi	~0,6	Uzņēmuma tonnāžas nodoklis	~240
Kuģu ikgadējie maksājumi	~25	Darba spēka nodokļi (pers. ien. nod. un soc. maks.)	~34	Kuģu ikgadējie maksājumi	~25	Personas ienākuma nodoklis	0
Juridisko biroju pak.	~80			Juridisko biroju pak.	~80	Darba devēja obligātie sociālās apdrošināšanas maksājumi (~4%)	~820
				Uzņēmuma ienākuma nodoklis	~1100		
Izdevumi kopā	**105,60**	**214,00**		**1205,60**		**1060,00**	

Jūrnieku iekārtošanu darbā uzrauga Satiksmes ministrija

Stāsta Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta juriste, licencēšanas komisijas sekretāre **Ināra Plankova**.

«Firmas, kas sniedz starpniecības pakalpojumus jūrnieku iekārtošanā darbā, Satiksmes ministrija sāka licencēt 1994. gadā. Kopš tā laika mani tiešie pienākumi tādā vai citādā veidā ir cieši saistīti ar šo licencēšanas komisiju un tās darbību. Sākotnēji tas notika eksperimentālā kārtā. Vispirms mēs licencējām 12 firmas. Parasti licencēšanas procesu saista un vienādo ar domu – ierobežošana vai pat aizliegšana. Tā ir nepareiza šīs darbības novērtēšana. Licence, tieši otrādi, dod tiesības, tātad juridisku spēku, kādas noteiktas darbības veikšanai. Es uzskatu, ka šo piecu gadu laikā mēs nevienu ierobežojuši neesam. Mūsu darbību regulē satiksmes ministra apstiprināti noteikumi. Pašos atjaunotās Latvijas pirmsākumos kā licence noderēja Jūras lietu ministrijas vēstule ar ministra pirmā vietnieka G. Šteinerta parakstu par konkrētās uzņēmējsabiedrības pieļaujamību darboties izraudzītajā kruinga biznesā.

Patlaban firmu, kuras nodarbojas ar starpniecības pakalpojumiem jūrnieku iekārtošanai darbā, licencēšana ir darbietilpīgs process. 1998. gada vasarā vien ar šo biznesu nodarbojās pavisam 52 firmas. To darbības pārraudzīšanai Satiksmes ministrija rīko gan kārtējās, gan pēkšņās pārbaudes. Profesionāļi – tās ir firmas, kas šajā biznesā strādā jau vairākus gadus – var saņemt licenci uz pieciem gadiem, jaunās – uz gadu. Firmai ir jāpierāda, ka tai ir labi un noturīgi kontakti ar mūsu vai ārzemju kuģu īpašniekiem – tātad reāls darba lauks mūsu jūrnieku iesaistei uz kuģniecības kompāniju kuģiem. Piemēram, jūrnieku vidū plaši pazīstamā un iecienītā SIA «Lapa» iekārto darbiniekus uz norvēģu kuģiem. Ir arī firmas, kuras noslēgušas līgumus ar daudziem kuģu īpašniekiem, lai tiem piegādātu darbaspēku no Baltijas valstīm. Caur Latvijas firmām plūst jūrnieki arī no Krievijas, Baltkrievijas, Ukrainas un citām NVS valstīm. Pārbaudēs mēs pieprasām uzrādīt līgumus starp kruinga kompānijām un kuģu īpašniekiem, lai varētu pārliecināties par darbaspēka reālu nosūtīšanu pie konkrētiem kuģu īpašniekiem. Tāpat mūsu licencēšanas komisijai ir izveidojusies laba sadarbība ar LR Robežapsardzes spēkiem, jo jūrniekiem, kuri no kruinga firmām dodas darbā uz kuģiem, ir jāšķērso valsts robeža. Nelicencētiem darbā iekārtošanas birojiem nav tiesību nosūtīt jūrniekus darbā ārpus valsts teritorijas. Ja ir šādi gadījumi, jūrnieks vienkārši robežu nevar šķērsot. Zaudē gan kruinga kompānija, gan tās klients. Nelegāli strādāt Satiksmes ministrija nu nekādi neļaus. Licencēšanas atļauju paraugi ir izsūtīti kā robežsargiem, tā LR Jūrnieku reģistram. Šo mehānismu mēs esam veidojuši gadiem un nopietni. Lai jūrnieki būtu sociāli aizsargāti, mēs pieprasām kruinga kompāniju līgumu ar jūrnieku arodbiedrībām (pārsvarā tā ir Latvijas Tirdzniecības



Ināra Plankova.

flotes jūrnieku arodbiedrība). Nevar taču jūrniekus sūtīt uz Āfrikas krastiem, kur tos gaidot mistisks kuģis. Ja tāda tur nav – kas segs atgriešanos mājup? Tad parasti tiek meklētas vēstniecības un konsulāti. Neapšaubāmi, tās ir ļoti dārgas izmaksas, kuras šajās reizēs varētu būt saistītas ar arodbiedrībām un to prasībām pret konkrētām kruinga kompānijām.

Satiksmes ministrijas Licencēšanas komisija veiksmīgi sadarbojas ar profesionālajām asociācijām – Latvijas Nacionālo kuģu aģentu un brokeru asociāciju un Latvijas Stividorkompāniju asociāciju, kuras sniedz ļoti lielu palīdzību tīri juridiskās un tehniskās lietās.

Nesen izveidota arī Kuģu apkalpju komplektēšanas asociācija, ko vada SIA «WELL Co. Ltd.» prezidents Vladimirs Bogdanovs. Turpinot komisijas darbu, mēs šādas rekomendācijas prasām arī no jaunizveidotās asociācijas – cik katra no firmām ir zinoša jūrnieku darbā iekārtošanas biznesā. Asociācija risinās gan jūrnieku strīdus, gan vērsīs uzmanību uz nepilnībām likumdošanā. Pirmie neskaidrie jautājumi par dažām šaubīgām kruinga firmām jau ir izskatīti.»

Jāatzīst, ka jūrnieku sagatavošanā daudz dara PVAS «Latvijas Kuģniecība» Mācību centrs Andrejsalā, VAS «Rīgas Tirdzniecības osta» Mācību centrs Kundziņsalā un SIA «Lapa» Mācību centrs. Tie ir ļoti labi piemēri augstvērtīgai jūras un ostu darbinieku arodu ieguvei, zināšanu papildināšanai un nostiprināšanai.

G. Laidegs

«Lapa» rūpējas par savu imidžu

Darbā iekārtošanas kompānija «Lapa», kas ir viena no Latvijas lielākajām kruinga firmām, ir Norvēģijas, Lielbritānijas un ASV kopuzņēmums, kas dibināts 1991. gadā. 1995. gadā «Lapa» izturēja starptautiskā audita pārbaudi un ieguva starptautiskā kruinga aģenta statusu. Kompānija ir pārliecināta par saviem spēkiem, jo gadu gaitā ir uzkrātas sekmīgam darbam nepieciešamās zināšanas un iegūta augsta kvalifikācija. Viens no kompānijas darbības pamatprincipiem ir rūpīga sadarbības partneru – gan kuģu īpašnieku, gan jūrnieku – izvēle.

«Lapas» ģenerāldirektors **Aleksandrs Tregubovs**: «Daudzas grieķu kompānijas savulaik burtiski apbēra mūs ar finansiāli ļoti izdevīgiem sadarbības piedāvājumiem, taču šādos gadījumos «Lapa» atsakās no principa atrast darbu pēc iespējas lielākam jūrnieku skaitam, jo izpaliek arodbiedrības līdzdalības moments, kas ir pamatā kvalitatīvam darbam.»

Kuģu īpašnieki pārbaudīti, jūrnieki – profesionāli

Pašlaik «Lapa» sadarbojas ar astoņiem, darba gaitā ne reizi vien pārbaudītiem kuģu īpašniekiem, kas nāk no ASV, Francijas, Vācijas un Singapūras. Pastāvīgi «Lapa» apkalpes pilnā sastāvā piegādā aptuveni 30 kuģiem. Kompānija vienmēr ir ievērojusi principu, ka pēc sadarbības partneriem var noteikt firmas attīstības līmeni. Tāpēc kompānija vienmēr rūpīgi izvēlas potenciālos jūrnieku darba devējus. Sadarbības partneru vidū ir tikai tie kuģu īpašnieki, kuriem ir augstas klases kuģi un to aprīkojums, kura apkalpošanai, protams, nepieciešami arī profesionāli sagatavoti un izglītoti jūrniecības speciālisti. Pietiek tikai jūrniekam uz kuģa pieļaut kādu kļūdu, kas ved pie nopietnām sekām, tā ne tikai kontrakts ar kruinga firmu tiek izmests papīrgrozā, bet visa pasaule arī uzzina, kura tieši kruinga kompānija «brāķdari» atsūtījusi, un diezin vai kāds pēc šīs informācijas izmantos «neveiksminieces» pakalpojumus. «Kruinga biznesu var salīdzināt ar sapiera darbu – viens kļūmīgs solis var novest pie traģiskām sekām. Mūsu piedāvātie speciālisti ir ļoti labi sagatavoti – par to zina visi mūsu partneri.

Jāapgūst vairākas specialitātes

Kompānijas datu bankā ir plaša informācija par kuģniecības speciālistiem, taču jāņem vērā, ka jūrnieki reģistrējas vairākās kruinga kompānijās, kas liecina, ka datu bankā esošā informācija ātri noveco. Liels skaits jūrnieku «Lapas» pakalpojumus izmanto ceturto, piekto vai pat sesto reizi, kas liecina, ka kompānijai ir ļoti stabilas attiecības ar kuģu īpašniekiem. A. Tregubovs: «Gadu gaitā ļoti mainījies ir pieprasījums pēc speciālistiem. Nekad nebūtu domājis, ka darbu nevarēs atrast elektronikas speciālisti, kas pašlaik ir izspiesti no apkalpēm, jo visā pasaulē notiek kuģa apkalpes locekļu skaita samazināšana un stūrmaņus apmāca strādāt ar elektronikas iekārtām, kuru apkalpošana gadu no gada kļūst vienkāršāka. Savā laikā Latvijas Kuģniecībā uzsāktie pasākumi, kas paredz, ka motoristiem jāapgūst matroža specialitāte un otrādi, ir aktuāli arī citur pasaulē. Pašlaik uz kuģiem sūtām motoristus, kuri apkalpo gan mašīnas,

gan klāju. Agrāk uz šāda kuģa strādāja 22 cilvēki, pašlaik to pašu darba apjomu veic 12 jūrnieki. Pašlaik ar «Lapas» starpniecību darbu cenšas atrast daudz motoristu, matrožu un elektromehāniķu, taču daudzi no viņiem neatbilst starptautisko standartu prasībām, jo vāji zina speciālos terminus angļu valodā, nav apguvuši vairākas specialitātes un viņiem nav arī darba pieredzes starptautiskajā flotē. «Lapas» uzdevums ir piesaistīt šādus cilvēkus, apmācīt un piedāvāt kuģu īpašniekiem, kuru pozitīva darba vērtējuma gadījumā sekos jauni pieprasījumi.»

Kompānija darbā iekārtošanu saista ar apmācību un pārkvalificēšanos. «Lapas» paspārnē sekmīgi strādā kvalifikācijas paaugstināšanas kursi, kuri darbojas saskaņā ar Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta izstrādātajām speciālajām programmām. «Lapa» sadarbojas arī ar Latvijas Jūras akadēmiju, kā arī ar Tehniskās Universitātes Svešvalodu katedru, kuras pasniedzēji spodrina jūrnieku angļu valodas zināšanas. No aizvadītā gada augusta «Lapa» ir parakstījusi ekskluzīvu līgumu ar Iekšlietu ministriju par ugunsdzēsības poligona un iekārtu izmantošanu, lai jūrnieki iegūtu nepieciešamās ugunsdzēšanas iemaņas, ja uz kuģa izceļas ugunsgrēks.

Profesionalitātes kalve

Pirms nosūtīšanas uz kuģa jūrniekiem jāiziet testa pārbaude, kuru vada pieredzējuši kapteiņi un mehāniķi. Atsevišķos gadījumos ar potenciālo komandas locekli iepazīstas kuģa īpašnieka pārstāvis – kuģa kapteinis vai kadru daļas vadītājs. Šādos gadījumos īpaša vērība tiek pievērsta brīvas saskarsmes iespējām angļu valodā. «Lapas» rīcībā ir unikāla jūrnieku zināšanu pārbaudes datorprogramma CSE 2000, kas ietver sevī 50 tūkstošus jautājumu, no kuriem katram jūrniekam individuāli tiek izveidots jautājumu kopums. Testa beigās dators uzrāda jūrnieka zināšanu līmeni procentuālos rādītājos un izdrukā nepareizās atbildes uz jautājumiem, dodot iespēju noskaidrot trūkstošās zināšanas. Taču nobeigumā darba meklētajam vēl būs jāatbild uz kapteiņa vai mehāniķa āķīgajiem jautājumiem un tikai tad jūrnieka pakalpojumus piedāvās kuģu īpašniekiem. To jūrnieku, kuri vairākas reizes izgājuši jūrā ar «Lapas» palīdzību, apmācības izdevumus sedz kuģu īpašnieks. Savukārt jūrniekiem, kuri tikko iekļāvušies «Lapas» organizētajā apmācību sistēmā, par izglītības līmeņa paaugstināšanu ir jāmaksā, taču «Lapas» ģenerāldirektors atzīst, ka apmācības izcenojumi ir zemākie Latvijā. Nekādu peļņu no jūrnieku kvalifikācijas celšanas «Lapa» negūst. Taču zināms ieguvums, kuru nav iespējams izmērīt ne ar kādu naudu, protams, ir – profesionāli sagatavotu un izglītotu jūrnieku sekmīgs darbs būtiski paaugstina kruinga kompānijas imidžu. A. Tregubovs: «Darba meklētājiem svarīgi ir zināt, kā viņiem vajag uzvesties pārrunu laikā, jo gadās, ka cilvēki uztraucas un ieraujas sevī, tādējādi radot pavisam atšķirīgu priekšstatu par sevi. Pašlaik visā pasaulē uzsvars ir likts uz brīvu angļu valodas pārvaldīšanu. Ja indiešiem un filipīniešiem angļu valoda ir otrā valoda jau no dzimšanas, tad Eiropas un Latvijas jūrnieki atrodas vienādā situācijā – angļu valodas zināšanas ir jāuzlabo. Jaunie diplomēšanas noteikumi nosaka, ka angļu valodā jāzina profesionālie, kuģošanas drošības, vides piesārņojuma un medicīniskie termini, kā arī tās konvencijas, kas reglamentē jūrnieku darbu.»

A. Brokāns

Jūrniecības uzņēmumu cenas Rīgas Fondu biržā

Potenciālie investori Rīgas Fondu biržā (RFB) var iegādāties triju ar jūrniecību saistītu uzņēmumu akcijas – Rīgas kuģu būvētavas (RKB), Mangaļu Kuģu remonta rūpnīcas (MKRR) un Rīgas Transporta flotes (RTF). Kopš akciju kotēšanas uzsākšanas regulāri un aktīvi tirdzniecība ir norisinājusies ar RKB un RTF akcijām. Jūtami mazāka ir bijusi investoru interese par MKRR akcijām. Pēdējā laikā visu uzņēmumu akcijām ir spilgti izteikta lejupslides tendence, kam pamatā ir krīzes saasināšanās Krievijā, kas mazināja investoru interesi par akciju iegādi. Par uzņēmumu akciju cenu izmaiņām pastāstīja «Unibankas» finansu analītiķis Juris Kimmelis.

Rīgas kuģu būvētavas akcijas RFB oficiālajā sarakstā ir ietvertas kopš 1997. gada 5. maija, un tās ir vienas no likvidākajām RFB akcijām. Turklāt tās iekļautas oficiālajos RFB indeksos DJRSE un RICI. Uzņēmuma akcijas cena publiskajā piedāvājumā par privatizācijas sertifikātiem bija 5,44 lati. Taču jau pirms uzņēmuma akciju iekļaušanas RFB sarakstos ļoti aktīva tirdzniecība ar tām notika ārpusbiržas tirgū, sasniedzot cenas līmeni līdz pat Ls 1,70 par akciju, taču publiskajā piedāvājumā par naudu, kurā tika izsolītas 837 140 akcijas (8,37 % no akciju kapitāla), cena tika noteikta Ls 1,39 par akciju. Ienākot biržā, RKB akcijas cena tika noteikta Ls 1,43 par akciju. Salīdzinoši zemo cenu ietekmēja tas, ka netika veiksmīgi izvēlēts akciju kotēšanas sākums, jo vasaras sezona biržā neizceļas ar lielām tirdzniecības aktivitātēm, un investoriem ir salīdzinoši maza interese par tirgu. Akcijas maksimālā cena Ls 1,47 tika sasniegta 1997. gada septembra vidū, kad RFB piedzīvoja strauju akciju cenu kāpumu. Sākot ar novembri, kad visās Baltijas valstu biržās sākās aktivitāšu kritums, arī RKB akcijas cena sāka pakāpeniski samazināties. Šā gada 2. jūnijā akcija maksāja Ls 0,30, bet vēlāk cena nokritās līdz pat Ls 0,21. Šā gada otrajā ceturksnī RKB akciju tirdzniecības apgrozījums bija 701 489 jeb 4,52% no kopējā RFB apgrozījuma.

RKB ir pietiekami liels un perspektīvs uzņēmums, lai piesaistītu potenciālus ārvalstu investorus, taču uzņēmuma akciju cenu nelabvēlīgi ietekmēja apstāklis, ka uzņēmumam ir sezonāls darba raksturs un lielākā darbības aktivitāte ir galvenokārt 2. un 3. ceturksnī. Šā gada 1. ceturksnī uzņēmuma zaudējumi bija 374 tūkst. latu, taču pirmajā pusgadā RKB darbība bija veiksmīga – peļņa 143 743 latu, bet neto apgrozījums – 6 116 773 latu. Savukārt aizvadītā gada pirmajos sešos mēnešos uzņēmuma peļņa bija krietni lielāka – 452 tūkstoši latu, bet apgrozījums mazāks – 4,6 miljoni latu. Šā gada jūnija vidū uzņēmuma akcionāri par vienu akciju varēja dividendēs saņemt 0,02 latus. Pašlaik uzņēmums maksimāli izmanto visas savas darbības iespējas, pat nespējot apmierināt visu pieprasījumu, tādēļ likumsakarīgi ir RKB centieni paplašināt darbības lauku, iegādājoties kuģubūves uzņēmumus kaimiņos, kas gan ne vienmēr ir veiksmīgi. Šogad uzņēmums plāno gūt peļņu viena mil-

jona latu apmērā.

Mangaļu Kuģu remonta rūpnīcas (MKRR) akcijas cena publiskajā piedāvājumā par privatizācijas sertifikātiem bija Ls 1,44. Uzņēmuma akciju kotēšanu RFB otrajā sarakstā uzsāka 1996. gada augusta beigās, un akcijas cena tika noteikta Ls 0,25. MKRR akcijas nav likvidāko akciju vidū, jo uzņēmuma akciju kapitāls ir Ls 1 040 000, kas ir salīdzinoši mazs, turklāt uzņēmums pēc privatizācijas līdz 1997. gada jūlijam strādāja ar zaudējumiem.

MKRR akcijas maksimālā cena Ls 1,54 par akciju tika sasniegta 1997. gada janvārī, kad biržā bija vērojams vispārējs akciju cenu kāpums. Taču pakāpeniski investoru interese par šīm akcijām mazinājās, jo RFB tika iekļauti lielāki un perspektīvāki uzņēmumi. Par investoru nelielo interesi par šo uzņēmumu liecina arī tas, ka jau samērā ilgu laiku MKRR akciju cena ļoti bieži tiek noteikta ar speciālo kotēšanu. Šā gada maija beigās viena akcija maksāja Ls 0,19. Tālāk, pakāpeniski uzlabojoties kopējai situācijai RFB, arī MKRR akciju cena kopš šā gada jūlija lēnām pieauga. Akciju cenu kāpumu ietekmēja arī uzņēmuma sekmīgā darbība šā gada pirmajā pusgadā, kad gūta peļņa 102 tūkstoši latu, bet apgrozījums – 1 050 000 latu. Pozitīvs ir fakts, ka uzņēmums meklē papildu iespējas peļņas un apgrozījuma palielināšanai – tiek celta muitas noliktava un attīstīta mēbeļu ražošana. MKRR plāno palielināt arī kravu pārvadājumu apjomus, kā arī pilnveidot remonta servisu un metālapstrādi, noslēdzot gadu ar 230 tūkstošu latu peļņu. Oktobra vidū investori par vienu uzņēmuma akciju bija gatavi maksāt Ls 0,30, lai gan savulaik tā bija nokritusies līdz pat 0,18 Ls, kas ir zemākā cena pēdējā laika posmā.

Līdzīgi kā Rīgas fondu birža nesen svinēja savu trīs gadu pastāvēšanas jubileju, tā arī **Rīgas Transporta flote** (RTF) var atzīmēt analoģisku akciju kotēšanas gadadienu. RTF akciju cena publiskajā piedāvājumā tika noteikta Ls 5,50 par akciju. RTF tiek kotēta RFB sarakstos kopš 1996. gada jūnija. Tās sākumā viena akcija maksāja 0,40 latus. RTF akcijas ir vienas no likvidākajām RFB kotētajām akcijām. Uzņēmuma rādītāji ir iekļauti RFB oficiālajos biržas indeksos DJRSE un RICI. Maksimālā fiksētā RTF akcijas cena ir Ls 2,00, šādu cenu līmeni sasniedzot 1997. gada janvārī. RTF akciju cenu dinamika līdzīga kā RKB un MKRR. Arī RTF akciju cena kopš pagājušā gada oktobra pakāpeniski samazinājās, kas lielā mērā ir saistīts ar kopējās situācijas izmaiņām fondu tirgū. Šā gada oktobra vidū akcijas cena sasniedza Ls 0,27, bet zemākais cenas kritums bija Ls 0,20.

Šā gada pirmā pusgada dati liecina, ka uzņēmums ir strādājis sekmīgi – gūta peļņa 2 163 082 latu, taču potenciālos investorus var mulsināt RTF nelielais apgrozījums – 57 944 latu. No aizvadītā gada peļņas uzņēmums dividendēs izmaksāja 913 595 latus jeb 0,05 latus (1996. gadā – 0,01 latu) par akciju. Šogad uzņēmums plāno gūt peļņu 700 tūkstošus latu.

A. Brokāns

Latvijas jahtu flote

Latvijas jahtu reģistrā 1998. gada 1. oktobrī ir 142 buru jahtas un 106 motorjahtas. Motorjahtu skaits aug ļoti strauji, tomēr tās tiek izmantotas tikai tūrismam un atpūtai, tāpēc sīkāk apskatīsim tikai buru jahtas.

Jahtu floti veido vairākas grupas: 6 «Cetus» klases jahtas, 14 – «Carter 30», 21 – «Conrad 24 un 25», 16 – «Carina», 12 – «Mikro» un 15 katamarāni. Pārējās jahtas pēc konstrukcijas ir atšķirīgas un tās sagrupēt nav viegli. Bez Latvijas jahtu reģistrā uzskaitītajām jahtām ir vēl klubos reģistrētās 50 jahtas. Tās ir pārsvarā nelielas, uz ārzemēm neiet un tāpēc var iet ar jahtklubu karogu. Pirmajā vietā šeit minams Usmas jahtklubs ar apmēram 30 jahtām. Pārsvarā tās ir mikro un mini klases jahtas, kas nodrošina sacensībās pietiekami lielu konkurenci un ieinteresētību.

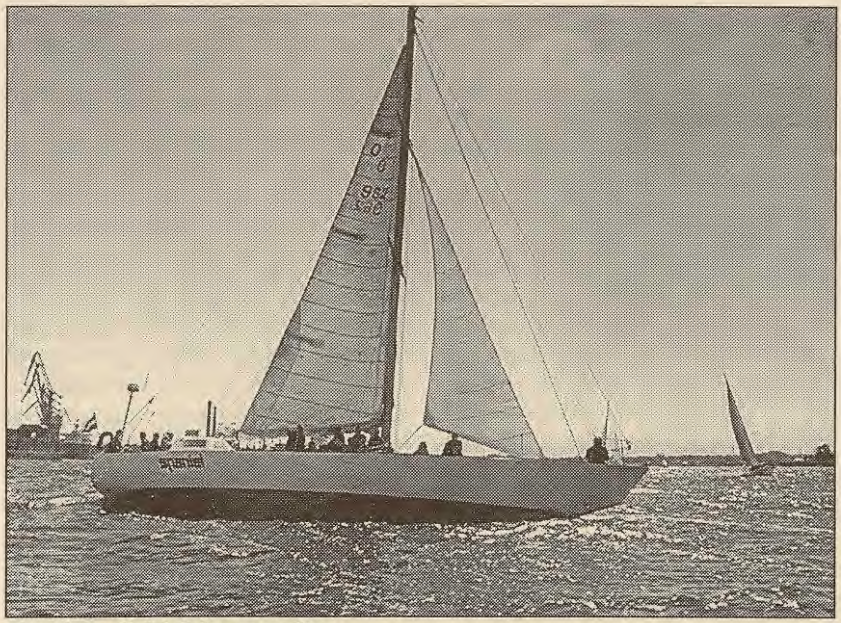
Latvijas jahtu floti pārsvarā veido Polijā būvētas jahtas, kuru lielākais iepirkums bija 1977. gadā un pēdējais – 1994. gadā. Nu jau gandrīz piecus gadus Latvijai nav nopirkta neviena jauna buru jahta. Cilvēkiem un firmām nauda ir. Par to liecina fakts, ka visas 106 motorjahtas nopirktas tieši pēdējo gadu laikā. Burāšana prasa daudz vairāk zināšanu un laika, un naudīgajiem acīmredzot nav vēlēšanās tos ziedot sportam.

Jaunatnes un sporta jahtas ir reģistrētas Latvijas Zēģelētāju savienības jahtu reģistrā: 40 «Optimist» klases jahtas, 13 – «Cadet», 34 – «Luč», 17 – «Mini–Luč», 2 – «Laser», 9 – «Europe» un viena «Star». Tās visas nebūt nav pienācīgā tehniskā kārtībā, lai piedalītos sacensībās. Pēdējos gados aktīvu darbību ir uzsācis «Topper klubs»: Latvijā jau ir 16 «Topper» klases jahtas, no tām 10 ir kluba īpašumā, pārējās personīgās.

Šķiet, ka tuvākajos gados jahtu skaits Latvijā ievērojami nepalielināsies, izņemot dažas pašbūvētās jahtas. Kā izņēmums jāmin daudzkorpusu jahtu konstruktors un būvētājs Aldis Eglājs. Praktiski visi katamarāni Latvijā ir vai nu viņa vai pēc viņa projektiem būvēti. A. Eglāja būvētie katamarāni ir sastopami arī Tālajos Austrumos, Vidusjūrā un Melnajā jūrā. A. Eglājs ir izstrādājis arī jaunu trimarāna projektu, uzbūvējis paraugu un pārbaudes sacensībās guvis labus panākumus. Ja viņam izdosies panākt šo trimarānu ražošanu, tad Latvijas kā jahtu būves valsts vārds kļūs zināms visā burāšanas pasaulē. Interese par šo trimarānu jau tagad ir ļoti liela. Ar daudzkorpusu jahtu būvi nodarbojas arī Kārlis Kalvišķis.

Par burāšanas sacensībām

Sacensību kopumā ir ļoti maz. Jūrasspējīgām jahtām nepietnākās sacensības ir «Trīsstūra kausa regate», kura, pateicoties Lavijas jahtkluba iniciatīvai un Latvijas Kuģniecības, Latvijas Jūrniecības savienības un firmas «Hanza» atbalstam, tika atjaunota 1993. gadā un vienlaikus ir arī Latvijas čempionāts jūras jahtām. 1993. gadā līdz ar pašas regates atjaunošanu firmā «Māksla» pēc precīziem zīmējumiem no sudraba tika izgatavota jauna galvenā balva – «Latvijas Kuģniecības Sabiedrību kauss». Lielās un mazās jahtas sacenšas dažādās distancēs. Lai jahtām abās distancēs būtu iespējams izcīnīt kausus, 1998. gadā tika atjaunots vēl otrs sud-



«Spaniel» allaž ir līderu pozīcijās.

raba kauss – «Lorenz M.Meesenburg kauss». «Latvijas Kuģniecības Sabiedrību kausu» saņem uzvarētājs tajā distancē, kurā sacenšas vairāk jahtu, bet «Lorenz M.Meesenburg kausu» – uzvarētājs distancē, kurā dalībnieku skaits ir mazāks. Šogad atšķirībā no citām reizēm jahtas vispirms devās uz Salacgrīvu, tad, lielajām jahtām apņemot Kihnu SW boju, uz Mērsragu, kur notika sacensības trīsstūra distancē un nobeiguma posms – uz Rīgu. Regatē piedalījās 24 jahtas – 15 garajā distancē (2 ieskaites grupās) un 9 – īsajā (arī 2 ieskaites grupās). Pirmajā ieskaites grupā, izcīnot galveno balvu «Latvijas Kuģniecības Sabiedrību kausu» un Latvijas čempionu nosaukumu, uzvarēja jahta «Spaniel» (kapteinis Gunārs Šteinerts). Otrajā ieskaites grupā Latvijas čempionu titulu izcīnīja jahta «Sesam» (kapteinis Mečeslavs Kekļa). Īsākajā distancē «Lorenz M.Meesenburg kausu» un Latvijas čempionu titulu izcīnīja jahta «Dita» (kapteinis Viesturs Ošnieks). Ceturtajā ieskaites grupā uzvarēja un par Latvijas čempionu kļuva jahta «Odisejs» (kapteinis Valentīns Šišlovs).

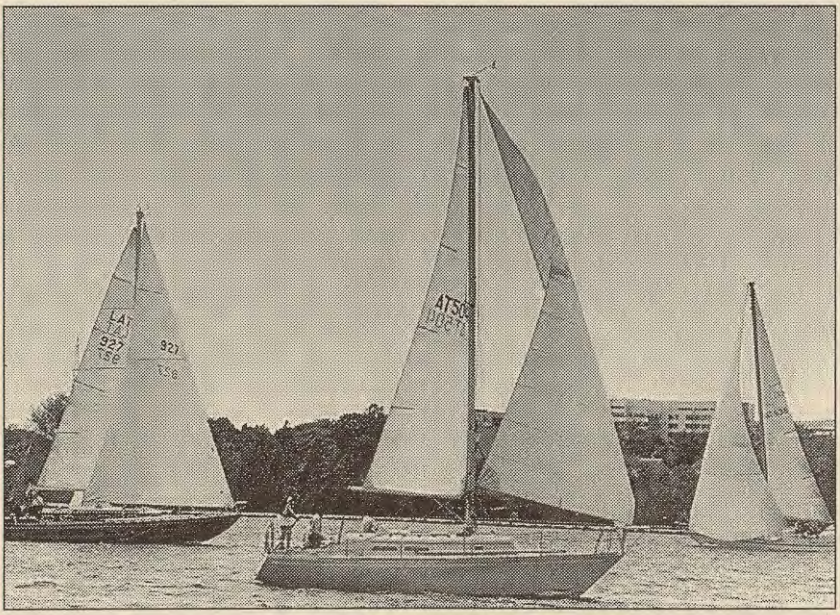
Bez šīs regates jūrā notiek arī Latvijas jahtkluba rīkotās 12 stundu regates un Lielupes grīvas regate, kā arī distances ziņā nelielā jahtkluba «Auseklis» rīkotā «Jubilejas regate», burāšanas sezonas atklāšanas un slēgšanas sacensības Daugavā un Lielupē. Pārējie Rīgas un Jūrmalas jahtklubi «Andrejosta», «Centrālais», «Mars Marine», «Rīga», «Grīva» sacensības jūras jahtām nerīko. Daudzveidīgs ir Usmas jahtkluba sacensību kalendārs. Sezonā Usmas ezerā notiek 6 regates, interesantākās ir «Us-

mas kauss» (no trim posmiem) un «Šķērsām un apkārt Usmas ezeram». Notiek arī sezonas atklāšanas un slēgšanas regates, «Šķiperu regate», kurā jahtu vada tikai viens cilvēks, un «Nakts regate».

Jau vairākus gadus nenotiek Rīgas čempionāts. 1998. gadā Jūras svētku programmas ietvaros pirmo reizi notika Ventspils regate «Carter 30» klases jahtām divos posmos: pirmais – Rīga–Ventspils, otrais – sacensības Ventspils reidā. Piedalījās 6 jahtas. Īpaši sīva cīņa notika par pirmo vietu starp jahtām «Sol» (kapteinis Leonīds Balodis, Latvijas jahtklubs) un «Dīva» (kapteinis Henriks Kārkliņš, Andrejostas jahtklubs), kurām bija vienāds punktu skaits, bet pirmā vieta atbilstoši sacensību nolikumam tika piešķirta jahtai «Sol», kura uzvarēja pirmajā, grūtākajā posmā. Jāatzīmē ka šī ir regate, kurā labākās jahtas saņēma ievērojamas naudas balvas.

Arī švertlaivām sacensību bija ļoti maz: Rīgas čempionāts, jahtkluba «Auseklis» kausa izcīņa un Latvijas čempionāts. Jauniešiem «Optimist» kauss, Rīgas čempionāts, Jūrmalas čempionāts un jahtkluba «Auseklis» balvas izcīņa, tikai vienai klasei pārsēšanās regate septembrī. Kopumā sacensību ir maz, un tas ir viens no iemesliem, kādēļ mūsu burātāju rezultāti, tiekoties kaut vai ar Igaunijas vai Lietuvas burātājiem, ir pavāji.

Jūtams arī kvalificētu tiesnešu trūkums. Republikas tiesnešu kolēģija vairs praktiski nepastāv. Galvenais arbitrs Vladimirs Bukovskis uzskata, ka jaunu tiesnešu sagatavošana jā-



veic jahtklubos, un rezultātā jau daudzus gadus ne Rīgā, ne klubos nav noticis neviens tiesnešu seminārs. Tiesāšanas līmenis ir zems, un mūsu burātāji savā zemē nevar iegūt augsta līmeņa sacensību pieredzi.

Jahtu apmērīšana

Latvijā jūras jahtām apstiprināti un tiek lietoti Vienkāršotie Apmērīšanas noteikumi (VAN). Latvijas Galvenais jahtu mērītājs Jānis Zoltners ir paveicis lielu darbu, un tagad par ļoti nelielu samaksu ikviena jahta var tikt apmērīta un saņemt izdrukātu mērgrāmatu. Lielākā daļa no jahtām, kuras piedalās sacensībās, ir jau apmērītas. Nesakārtota vēl paliek švertlaivu apmērīšana.

Diplomēšana

Latvijas jahtu reģistrs 1998. gada martā iesniedza Jūrniecības departamentā Noteikumus par visu kategoriju jahtu vadītāju kvalifikācijas piešķiršanu (ar visiem nepieciešamajiem pielikumiem), taču diemžēl vēl līdz oktobrim šie Noteikumi nav apstiprināti. Tas nozīmē, ka Latvijā jahtu vadītāju diplomēšanas jautājums nav nokārtots. Novembrī sākas jauns mācību gads, un atkal diplomēšana notiks pēc vecajiem noteikumiem. Latvijā pašlaik tāljūras jahtu kapteiņa kvalifikācija ir piešķirta 26 burātājiem, reģistrēti 256 jahtu kapteiņi, no kuriem aktīvi ir 78, un 340 pirmās klases jahtu vadītāji, no kuriem aktīvi ir apmēram 100.

A. Mežulis

SPANIEL aizstāv Latvijas godu

Londonā, Temzas krastā, netālu no Grīnvičas observatorijas sausajā dokā jau vairāk kā 40 gadus noenkurots trīsmastu burenieks – 1869.gadā Skotijā būvētais tējas kliperis "Cutty Sark". Šādi kuģi pirms simts gadiem, ejot apkārt Āfrikai, nogādāja Indijas tēju Lielbritānijā. Šodien saglabājies tikai "Cutty Sark" – lielisks muzejs, kas dod priekšstatu par grūto un riskanto jūrnieka darbu.

Ir vēl viens "Cutty Sark" – zaļajā pudelē ar dzelteno etiķeti, uz kuras attēlots slavenais kuģis, pildīts krietns skotu viskijs. Viskijs, kas tiek tirgots 120 pasaules valstīs, nu jau pieejams arī Rīgā.

Katru gadu jūlija un augusta mēnešos pārmaiņus Baltijas vai Ziemeļjūrā, Vidusjūrā vai Biskajas līcī četras ostas katra pa nedēļai iegūst neparastu izskatu. Burenieki un jahtas no 20 līdz 30 valstīm šeit startē vai finišē pasaules lielākajā mācību buru kuģu regatē *Cutty Sark Tall Ships' Race.* Regati organizē Starptautiskā mācību burenieku asociācija (ISTA) un tās ģenerālsponsors kopš 1972.gada ir kompānija "Cutty Sark Scots Whisky". Regates mērķis ir pulcināt kopā pasaules jauniešus, lai tie iepazītu pasauli, iemācītos uzņemties atbildību par sevi, saviem komandas biedriem un saviem kuģiem. Tādēļ vismaz pusei no komandas jābūt vecumā no 16 līdz 25 gadiem. Burāšanas pieredze nav obligāts priekšnoteikums, lai piedalītos, to iegūst reisa laikā. Regates galveno balvu "Cutty Sark Trophy" neiegūst ne lielākais, ne ātrākais regates dalībnieks. Tā tiek pasniegta kuģim, kura komanda, pēc pārējo dalībnieku ieskata, visvairāk atbilst priekšstatam par starpnacionālo sapratni un draudzību. Tautu draudzība, jēdziens, ko pie mums iepriekšējos gadu desmitos devalvēja līdz bezjēdzībai, šajā regatē izpaužas tīrā un patiesā veidā.

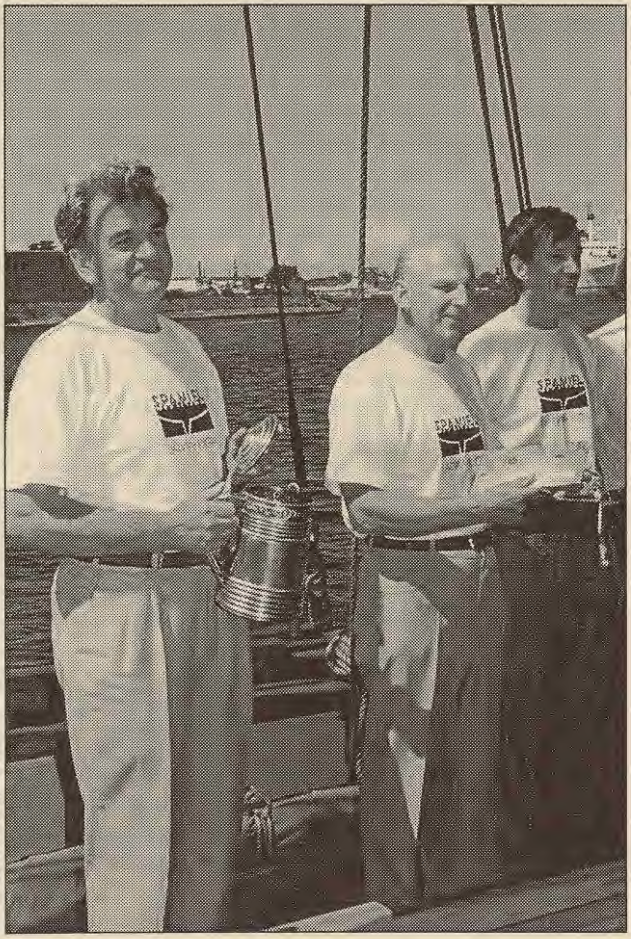
Par iespējām uzaicināt "Cutty Sark" regati savā ostā katru gadu novembrī Londonā notiek sīva cīņa. Kopš 1992.gada, kad ar jahtu "Bravo" piedalījos Amerikas kontinenta atklāšanas 500.gadadienai veltītajā regatē un pirmoreiz izjutu šo fantastisko atmosfēru, doma pieteikt Rīgu kā vienu no regates ostām man nelika mieru. Rīgas vārds pirmoreiz parādījās regates pieteikumos 1996.gada reisam Baltijas jūrā, tomēr organizatoriem toreiz vilinošāks šķita piedāvājums doties uz Sanktpēterburgu. Nākošā regate Baltijas jūrā paredzēta 2000.gadā un par regates maršrutu tika lemts 1996.gada ISTA konferencē. Biju pārliecināts, ka jāmēģina vēlreiz. Pirmais un uzreiz šai idejai atsaucās Gunārs Šteinerts, tobrīd Latvijas pārstāvis Starptautiskajā jūrniecības organizācijā. Tābraucējs kapteinis, jahtu kapteinis ar darbavietu Londonā, grūti iedomāties piemērotāku kandidatūru, lai izzinātu, kā nepieciešams sagatavoties konferencei. Projekts likās interesants arī Rīgas Domei. Piecās minūtēs, kas tiek dotas katram pretendentam, Rīgas mērs Māris Purgailis un kapteinis Šteinerts mūs pieteica godam. Toreiz 14 ostu konkurencē zaudējām, jo pēc viesošanās Sanktpēterburgā ISTA pārstāvjiem bija šaubas, vai arī mēs esam spējīgi pienācīgi uzņemt ap 100 bureniekus un jahtas, pabarot un izklaidēt ap 200

tūkstošus tūristu, kas parasti ierodas katrā ostā uz regates pasākumiem.

Pie konferences svinīgo vakariņu galda man blakus sēdēja atvaļināts angļu pulkvedis, kurš, redzēdams, kā rezultātu paziņošanas laikā mainās mana sejaskrāsa, mierināja: "Un jūs iedomājāties, ka pietiek atbraukt uz konferenci reizi četros gados, lai regate notiktu pie jums? Ir jāpiedalās pašiem, ir jābūt šajā kustībā! Un tad mēģiniet nākošreiz..."

Tonakt mēs ar Gunāru vēl ilgi sēdējām pie vīna glāzes. Līdz plāns bija skaidrs – ja gribam pieteikt Rīgu vēlreiz, jāpiedalās regatē, jāatgādina par sevi un Rīgu.

Kur vēl piemērotāks laiks un vieta kā šogad? Regates pirmais posms bija paredzēts no Felmutas Anglijā uz Lisabonu, kur risinājās galvenie regates notikumi. Portugāle šogad ir pasaules jūrniecības centrs. Gan tādēļ, ka atzīmē 500.gadadienu, kopš slavenākais no portugāļu jūrasbraucējiem Vasko de Gama sasniedza Indiju, gan tādēļ, ka Lisabonā notika Vispasaules izstāde "Expo '98", kuras



Starta dienā Rīgā. No kreisās: kapteinis G. Šteinerts ar Trīstūra kausu, kapteinis V. Didrihsons, U. Kalmanis.

vadmotīvs "Okeāns, mantojums nākotnei". No Lisabonas kruīza brauciens uz Vigo Spānijā, no turienes regates otrs posms ar finišu Dublinā.

Mums likās, ka jahta "Spaniel" spēs godam pārstāvēt Latviju, tikai tā pienācīgi jāsagatavo. Vispirms vajadzēja morāli sagatavot komandu, kuras vēl nemaz nebija. Kad janvārī pirmoreiz sanācām kopā tie, kuriem bija vēlēšanās piedalīties šajā reisā, mēs vēl nezinājām, kā tas būs. Sagatavošanās regatei prasīja pusgadu laika, smagi fiziski strādājot un meklējot sponsorus. Ņemot vērā, ka Latvijas presi interesēja tikai tas, kuras no sabiedrībā pazīstamām personām dzēra alu, "Spaniel" pavadot ceļā, šeit atļaušos pateikties tiem, bez kuru finansiālā atbalsta un tehniskā nodrošinājuma mēs nekur nebūtu tikuši. Pirmās atsaucās "Hanza Ekspedīcija" un "Hanza Elektronika". Firmas, kurās strādā profesionāli jūrnieki, no kuriem vairāki paši piedalījušies "Cutty Sark" regatēs, mūs saprata bez garas runāšanas. Ceru, ka regates ostās pamanīja arī "Spaniel" grotbomja pārsegu ar "Latvijas Kuģniecības" logo un "Latkargo" karogu vantīs. "Radio Mix FM 102,7" direktors Jānis Mellēns atcerējās, ka agrā jaunībā ir burājis un nolēma šim projektam pielikt ne tikai maku, bet arī roku, piedaloties regates pirmajā posmā. Ļoti veiksmīgas bija sarunas ar "Latvijas Mobilo Telefonu", kuram esam pateicīgi par iespēju uzturēt regulārus bezmaksas sakarus ar "Spaniel" un vajadzības gadījumā koordinēt palīdzības sniegšanu. Bet "Aldara" alus un minerālūdens pietika līdz pat Lisabonai!

Jūnijā intensīvs darbs uz jahtas mijās ar treniņiem un regatēm. Un, kad izbraukšanas dienā 3.jūlijā uz šonera "Milda" mums pasniedza Latvijas čempionu zelta medaļu un izcīnīto "Trīsstūra kausu", "Spaniel" komanda neslēpa gandarījumu. Sak, esam cienīgi doties šajā reisā un gatavi tam!

Plānots bija teorētiski pareizi, jūra veica korekcijas. Bijām iecerējuši, ka jaunieši bez tālāku ceļojumu pieredzes kapteiņa Viļņa Didrihsona vadībā ceļā līdz Anglijai šādu pieredzi iegūs un būs gatavi reisam uz Lisabonu. Savukārt Felmutā bija iecerēta daļēja komandu maiņa, kur trīs jahtas "pārdzinējus" nomainīs pieci svaigi un pieredzējuši burātāji.

Komandas gatavību vējš pārbaudīja jau tūlīt pēc starta. Ģirts Avotiņš, vienīgais burātājs, kurš veica ar "Spaniel" ceļu Rīga-Lisabona turp un atpakaļ, ir lakonisks: "Jau ejot ārā no Daugavas, pūta stiprs pretvējš un tika saplēstas pirmās divas buras. Stingri laika apstākļi pieturējās arī turpmākajās dienās. Kā par nelaimi, arī vēja virziens bija pretī pat tad, kad izbraucām no Irbes jūras šauruma. Ķīlē līdz ar to mēs nonācām tikai pēc septiņām dienām. Nākošās problēmas sākās Ziemeļjūrā, kurā plosījās 9 balles stipra vētra un 5,5 m lieli viļņi. Atkal tika noplēstas buras. Lai paslēptos no vētras, tika meklētas iespējas ieiet kādā tuvākajā ostā. Tā nu mēs iegājām Holandes ostā Den-Helderā pie Tekselas salas. Šajā ostā tika salabotas buras, bet pamazām sāka izskatīties, ka varam nepagūt uz startu."

Citi jaunieši neslēpj savus pārdzīvojumus. Stāsta Mārtiņš Ūlands: "Kad gājām iekšā Den-Helderā, pa ceļam dzirdējām kādu nesaprotamu runāšanu. Domājām, kāds kuģis sarunājas ar krastu. Pēc brīža skatamies – johaidī, mums tieši kursā



«Spaniel» komanda parādē «Expo '98».

zemūdene! Knapi tikām garām. Otrs piedzīvojums bija kaut kur Ziemeļjūrā. Naktī pamatīgs vējš un viļņi, bet "Spaniel" kursā nu galīgi melnas debesis. Rācija visu laiku bija ieslēgta, pēkšņi kāds kaut ko pagrieza un radio sāka spēlēt melodiju no filmas "Titāniks". Tad gan palika tā jocīgi ap dūšu. Vai tas par mums?"

Kad kopā ar maiņas komandu 16.jūlijā ieradāmies Londonā, "Spaniel" vēl atradās Den-Helderā, gaidot, kad tiks pabeigta buru šūšana. Mēs pieņēmām grūtu lēmumu – neriskēt ar jahtu un cilvēkiem, lai par katru cenu nokļūtu Felmutā, bet izdarīt komandas maiņu Duvrā. Lai jaunieši, kuri turpinās ceļu līdz Lisabonai, spētu pilnvērtīgi iejusties tur paredzētajos pasākumos, bija nepieciešama kaut neliela atpūta. Sajūta nospiedoša – tik ilgi un smagi gatavoties, lai nepaspētu uz startu.

Ja ne ar jahtu, tad ar auto, bet Felmutā mums jābūt! Apmeklējuši "Cutty Sark" muzeju un pastāvējuši Grīnvičā uz nulles meridiāna līnijas, devāmies uz regates starta ostu. Jānis Mellēns un Gundars Lācis parādīja, ka latvju zēniem Anglijas " braukšana pa nepareizo ceļa pusi" problēmas nesagādā un īrēto "Rover" bez problēmām aizstūrēja līdz Falmutai. Gundars: "Baiļu patiesībā nebija, tikai diezgan interesanti, jo Londona jau nav Rīga, kur braukšanas kultūra ir kā anekdotēs par gruzīnu šoferiem. Anglija uz ikvienu šoferi atstās iespaidu kā zeme ar ļoti kārtīgiem un augstā līmenī aprīkotiem autoceļiem."

Bijām mazliet izbrīnīti, ka Felmuta izraudzīta par regates starta vietu. Līcī neliela osta, tai apkārt kalnā pakāpusies maza pilsēta, kuru var atrast tikai detalizētās Lielbritānijas kartēs. Pieteicāmies pie reisa direktora Pītera Ņūvela (Peter Newell) un brīdinājām, ka "Spaniel" uz startu ne-

paspēs. Uzzinot, ka starta līnija atvērta vienu diennakti, diskusijas mūsu starpā atjaunojās – varbūt tomēr mēģināt? Punktu pielika kapteiņa Didrihsona lēmums – laiks joprojām nelabvēlīgs, jāieiet Duvrā.

Mēs savukārt apskatījām Felmutu, aizbraucām līdz Zemes malai – Land's end, uz rietumiem vistālāk izvirzītajam Lielbritānijas zemesragam. Stāvas, draudīgas klintis, pret kurām šķīst viļņi. Skarbi un iespaidīgi. 18.jūlija vakarā Felmutā notika komandu ballīte. Bijām vīlušies – katram izsniedza pa dažām bundžām alus un kaut kādiem pīrādziņiem, kas pēcāk pusaizkosti mētājās visapkārt.

Nākošajā dienā skrējām uz otru Anglijas malu, lai izdarītu paredzēto maiņu Duvrā. Pirmā komanda bija paguvusi atpūsties, izstaigāt milzīgo Duvras cietoksni. Pēc satikšanās šampānieša iztukšošanas un piedzīvojumu izstāstīšanas Māris Grundmanis, Agris Svars un Nikolajs Namnieks ar auto devās atpakaļ uz Londonu. Žēl, ka viņiem tā arī neizdevās redzēt un izjust regates atmosfēru! Mēs jokojām, ka esam devuši pārējiem regates dalībniekiem handikapu, jo startējām tajā pašā dienā, tikai 240 jūdzes tālāk.

Pirmās divas dienas, ejot cauri Lamanšam, mūs vēl pašūpoja. Gundars: "Burājam pret vēju, nakts, lieli viļņi un maiņas beigās jādodas gulēt forā, kur krata visvairāk un korpusa belzieni pret viļņiem ir saklausāmi visskaidrāk. Var sajust, ka laiva krīt lejā no viļņa, tad mani it kā pamet uz augšu un jāķeras pie kaut kā, lai noturētos, tad seko belziens pret vilni. Brīžiem parādās arī baiļu sajūta, jo kaut kas var arī salūzt. Guļot pil virsū auksts ūdens, lēnām viss paliek slapjš, komforta līmenis – mīnuss viens. Bet apziņa, ka esi šeit nokļuvis pēc ilga laika pavadīšanas ofisa siltumā bez ekstrēmām situācijām, liek sakoncentrēties un neparko negausties – bezgalīgi jau tas nevilksies, neesam nekādi jaunatklājēji, braukdami kaut kur."

Biskajas līcis izrādījās pavisam miermīlīgs. Biju pat tā kā nedaudz vīlies. Agris Eglītis ar "Spaniel" un Gundars ar "Bravo" jau reiz šķērsojuši Biskaju. Agrim bijis tikpat mierīgs laiks kā mums, bet Gundars atcerējās, ka viļņi un vējš bijuši pamatīgi. Jaunieši beidzot atkopās un atguva dzīvesprieku. Vispārēju sajūsmu izraisīja delfīnu parādīšanās, kuri vairākas dienas pavadīja mūs. Tā kā laiks to atļāva, gastronomiskas aktivitātes mijās ar gudrām sarunām un grāmatu lasīšanu.

Kad Biskajs palika aiz muguras, pa ceļam uz Lisabonu nolēmām ieiet Vigo. Ja jau mums bija paredzēts būt divās regates ostās, tad arī būsim! Vigo ar tās 300 tūkstošiem iedzīvotāju ir nozīmīgākā Spānijas ziemeļrietumu pilsēta. Pilsēta izvietojusies ap Vigo upes grīvu, no Atlantijas vējiem to pasargā vairākas salas. Jahtu stāvvieta pašā pilsētas centrā, no turienes apmetām pāris lokus pa pilsētu. Gundars: "Sajūta neparasta, jo pats mazliet šūpojos, kolēģiem tas pats, esam priecīgi, ka varam apsēsties un pavakariņot." Pilsēta mums nelikās interesanta. Daži vecie kvartāli, pārsvarā mūsdienu celtnes. Kārtīgi izgulējāmies un nākošajā dienā devāmies tālāk.

Nedaudz vairāk kā diennaktī noburājuši atlikušās 240 jūdzes, 27.jūlija pēcpusdienā ieraudzījām 25.aprīļa tiltu, milzīgu konstrukciju, kas atgādina Sanfrancisko Zelta vārtus. Pēdējais kārtīgais pūtiens uznāca jau Težū upes grīvā un pilsētai tuvojāmies ar



Biskajas līcī.

lielāko ātrumu visā brauciena laikā. Regates dalībniekiem stāvvieta bija paredzēta konteineru terminālā, no turienes ar piepilsētas vilcienu ātri un ērti sasniedzams pilsētas centrs. Kādu pusstundu pēc mums piestāja jahta, kura bija startējusi Felmutā un tā vēl nebija pēdējā.

No rīta pieteicos reisa komitejā un devāmies klaiņot pa pilsētu. Lisabonas ziedu laiki bija 15.gadsimta beigās, kad portugāļi veica vairākas ģeogrāfisko atklājumu ekspedīcijas un radīja pirmo koloniālo lielvalsti Eiropā. Bartolomejs Diašs 1488.gadā atklāja Āfrikas kontinenta galējo dienvidu punktu – Labās cerības ragu. 1498.gadā Vasko de Gama apbrauca šo un, dodoties tālāk, atklāja jūrasceļu uz Indiju. 1500.gadā Pedro Alvaress Kabrals ieradās Brazīlijā Dienvidamerikā, bet Gaspars Korte Reals – Ņūfaundlendā Ziemeļamerikā. Laikā no 1519. līdz 1521.gadam Fernando Magelāns veica pirmo ceļojumu apkārt pasaulei. Tajos laikos Lisabonā katru gadu ienāca divi tūkstoši kuģu, piekrauti ar dārgmetāliem, neredzētiem augļiem un garšvielām. Lisabona kļuva bagātākā Eiropas pilsēta. No tā tikpat kā nekas nav palicis. 1755.gadā Lisabonā notika Eiropā vēl neredzēta zemestrīce, pilsētas centrālā daļa tika pilnīgi sagrauta. Dzīvību zaudēja ap 40 tūkstošiem cilvēku.

Lisabonas centrālā daļa Baixa pēc zemestrīces uzbūvēta no jauna. Visas ielas taisnos leņķos, precīzi, bet neinteresanti. Daudz pievilcīgāka ir vecpilsēta Alfama, kas pārdzīvojusi zemestrīci, jo būvēta uz klinšainas grunts. Šauras, līkumotas ieliņas, pa kurām ejot, nekad nevar saprast, vai pēc mirkļa būsi uzrāpies augstāk pakalnā vai ceļš ies lejup. Apbrīnu izraisa, ka pa šādām ieliņām pārvietojas arī automašīnas un pat tramvaji. Ve-

cie tramvaji ir īpaša izprieca tūristiem, izbraukt ar tiem iesaku katram, kas nokļūs Lisabonā. Alfamā gandrīz katras ēkas pirmajā stāvā neliels krodziņš. Vislabāk saprasties var, iebakstot ar pirkstu vitrīnā izliktajos ēdienu paraugos. Vīns labs un lēts. Slaveno portvīnu neriskējām nobaudīt – 19 grādu likās par daudz, ja uz ielas karsē krietni pāri trīsdesmit. Ar ierastajām golfa cepurītēm bija par maz, ap pusdienas laiku galva dulla un ausis kā novārītas, nācās nopirkt audekla platmales. Izskatījāmies kā piebaldzēni Eiropā.

Vakarā mūs ar vizīti uz jahtas pagodināja Pīters Ņūvels. Kad izteicām savu nožēlu par nokavēto startu, viņš mierināja: "Ko jūs uztraucaties? Jūs esat atburājuši līdz Lisabonai, un tas ir galvenais. Šeit nav neviena no Zviedrijas, Norvēģijas, Somijas, Lietuvas un Igaunijas, bet jūs esat." Uz manu jautājumu, vai mūsu dalība regatē var palielināt Rīgas izredzes uzņemt regati, reisa direktors atbildēja pārliecinoši, bet diplomātiski: "Neapšaubāmi, tas, ka jūs esat šeit, tiks novērtēts." Viņš pastāstīja, ka no pieteiktajiem 96 dalībniekiem startu nokavējuši 17. Savukārt jau starta dienā divām jahtām saplēstas buras, bet kādai vācu jahtai nolauzts masts. Kāda poļu jahta pabijusi Felmutā tikai 15 minūtes – komandu maiņa, ūdens papildināšana un jūrā iekšā! Tātad mūsu lēmums bijis pareizs – neriskēt, bet nokļūt ar veselu jahtu Lisabonā un turēt īkšķi par komandu, kura cīnīsies regates otrajā posmā.

Ar katru vakaru jahtu stāvvietā pieņēmās spēkā viesošanās uz jahtām. Nekad nebūtu ticējis, ka uz mūsējai līdzīgas jahtas var sakāpt ap 70 cilvēku, ja nebūtu to redzējis. Pa piestātni starp jahtām nepārtraukti pārvietojās burātāju bariņi, kas klīda no vienas jahtas uz otru. Cits taurēja, cits dziedāja, cits vienkārši sūca savu alu. Atmosfēra trokšņaina un omulīga. Kapteiņiem, kā vienmēr, cits līmenis. Vilnis Didrihsons un Jānis Mellēns pabija pieņemšanā pie Lisabonas mēra. Jānis: "Iepazīstoties uzzinājis, ka esam no Rīgas, mērs atcerējās, ka kādreiz no Rīgas uz Lisabonu vestas priedes kuģu mastiem. Varbūt tādēļ viņš zināja par mums, ka arī Portugāle ir tāda Eiropas nomale kā Latvija?" To, ka mūsu ierašanās nav palikusi nepamanīta, Vilnim kapteiņu pieņemšanā pie Portugāles aizsardzības ministra apstiprinājis arī jūras kara flotes komandieris.

30.jūlija vakarā ar autobusu ieradās maiņas komanda un mūsu līdzjutēji. Nākošajā dienā mēs atbraucējiem izrādījām Lisabonu. Aizbraucām apskatīt arī Belēmes torni, laikam suvenīros visvairāk tiražēto Lisabonas arhitektūras pieminekli. Portugāles zelta laikmetā šis baltais tornis sargāja pieeju pilsētai. No torņa 35 m augstās terases paveras brīnišķīgs skats uz Lisabonu. Turpat blakus atrodas Jeronimītu klosteris, slavenākais Portugāles arhitektūras pieminekļis, kas iekļauts UNESCO Pasaules kultūras mantojuma sarakstā. Kādreiz klostera vietā bija maza kapela, kurā Vasko de Gama pavadīja nakti lūgšanās pirms došanās ceļā uz Indiju. Šeit karalis Manuels I arī sagaidīja ceļotāju pēc atgriešanās no Indijas 1499.gada septembrī. Pateicībā par Indijas jūrasceļa atklāšanu karalis 1500.gadā sāka celt Jeronimītu klosteri. Klostera katedrālē arī atrodas Vasko de Gamas sarkofāgs. Klosteris un Belēmes tornis ir vienīgie nozīmīgie arhitektūras pieminekļi, kas palikuši neskarti pēc 1755.gada ze-

mestrīces. Netālu no klostera un torņa Salazara diktatūras laikā uzbūvētais piemineklis potugāļu jūrasbraucējiem – milzīgs balts tornis, kam apkārt slaveno navigatoru skulptūras. Liekas, ka gigantiskais piemineklis uzbūvēts, lai gremdētos atmiņās par tiem tālajiem, bet aizgājušajiem laikiem, kad Portugāle bija viena no pasaules varenākajām jūras valstīm.

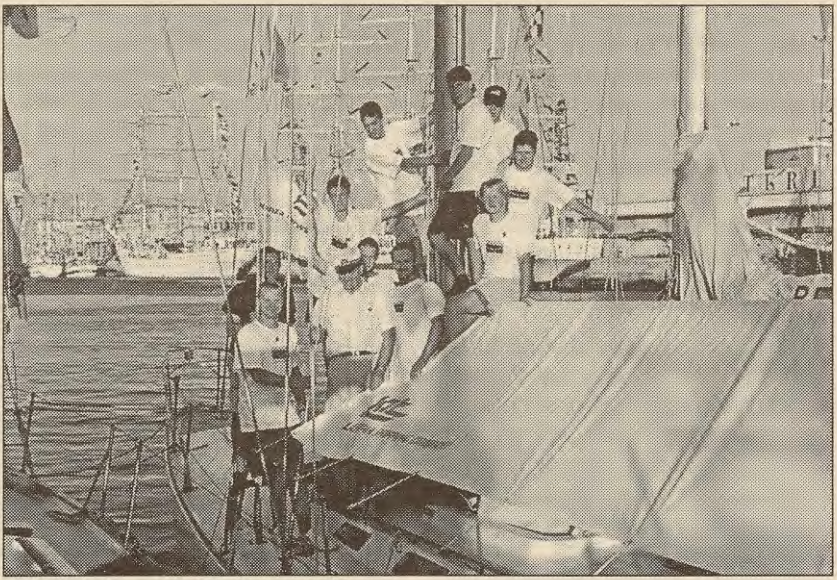
1.augustā kuģu komandas apmeklēja "Expo '98". Biju izlasījis visu, kas rakstīts par Latvijas paviljonu, tāpēc pēc tā apmeklējuma jutos dziļi vīlies. Un tas nav tikai mans viedoklis. Paviljons likās neizteiksmīgs un tajā bija tikai daži apmeklētāji. Tā kā mūsu rīcībā bija nepilna diena, redzējām tikai mazu daļu no izstādes piedāvātā. Pie speciālajiem paviljoniem milzīgas rindas. Man visiespaidīgākie likās Portugāles, Islandes un Horvātijas paviljoni. Portugāles paviljons ar savu fantastisko audiovizuālo programmu radīja noskaņu par riskanto un grūto jūrnieku darbu pirms piecsimt gadiem. Islandes paviljonā šķita, ka uz ekrāna redzamās lavas straumes un geizeru šļakatas krīt okeāna ūdenī, ar ko bija piepildīta ekspozīcijas zāle. Tikai daba visā tās varenībā, nevienas ēkas un cilvēka. Horvātijas programma bez jebkādām pretenzijām – filma par braucienu Adrijas jūrā gar Horvātijas krastiem. Daba, cilvēki, ikdienas dzīve. Pēc filmas zāli pāršalca aplausi.

Pēcpusdienā izstādes teritorijā notika komandu parāde. Mācību burenieku komandas parādes uniformās militārā solī, orķestrim spēlējot. Jahtu komandas brīvāk, pašiem dziedot un aurojot. Pēc mūsu burātāju sejām sapratu, ka ikviens šo uzskata par skaistāko brīdi šajā braucienā. Izstādes paviljoni tiek slēgti astoņos vakarā, bet līdz pat četriem naktī uz daudzajām skatuvēm notiek gan folkloras uzvedumi, gan rokkoncerti. Izrādījās, ka Lisabonas klimats tuvā okeāna ietekmē ir mainīgs – vakarā tā uzpūta, ka daudzi neizturēja un jau ap pusnakti devās prom.

2.augustā izbraucām līdz Rokas ragam – tālākajam Eiropas kontinenta rietumu punktam. Braucām gar okeāna krastu un mūsu maiņas komandu pavadošās sievietes šausmināja: "Un tādā vējā un viļņos jūs rīt dosieties ceļā?" Viļņi tiešām sitās pret krastu vareni, okeāns nelikās viesmīlīgs. Rokas rags ir vairākas okeānā izvirzītas augstas klintis, no kuru virsotnēm paveras iespaidīgs skats uz Atlantiju. Klints virsotnē vējš pūta tā, ka staigājām, rokās saķērušies – lai nenopūš lejā.

Vakarā turpat terminālā komandu mielasts. Atšķirībā no Felmutas, šeit bija kārtīgas vakariņas. Varēja nomēģināt vienu no portugāļu delikatesēm – grilētas sardīnes. Spēlēja orķestris un visur esošie meksikāņi no burenieka "Cuauhtemoc" pēc brīža jau atradās uz skatuves dejā. Pusnaktī iespaidīgs salūts. Salūtam beidzoties, sāka skanēt kuģu miglas taures. Tāda nedaudz skumja noskaņa, jo šajā ostā viss beidzies.

Nākošajā dienā "Buru parāde" gar Belēmes torni. No rīta pabeidzām komandu maiņu. Ģirts reisa komitejā pieteicās piedalīties komandu maiņas programmā, viņam ceļš no Lisabonas uz Vigo jāveic uz Krievijas burenieka "Mir", bet viņa vietā uz jahtas uzkāpa kāds spāņu burātājs. Laicīgi ieņēmām vietas torņa tuvumā, lai neko nepalaistu garām. Blakus tornim izvietojās Portugāles prezidents ar savu svītu, turpat militārs orķestris un karogu



«Spaniel» komanda Lisabonas ostā.

masti. No katras valsts, kura piedalījās regatē bija viens kuģis, kurš reprezentēja valsti. Kad šis kuģis gāja garām vietai, kur prezidents pieņēma parādi, mastā tika uzvilkts šīs valsts karogs un orķestris spēlēja attiecīgo himnu. Mūsējo viņi nospēlēja tīri labi. Brīdī, kad "Spaniel" gāja mums garām, cītīgi vicinājām rokas, ka esam viņus pamanījuši. Tikai vēlāk atjēdzāmies, ka neviens tā arī šo brīdi no krasta nav nofotografējis. Vējš bija vājš un tādēļ parāde ievilkās, beigās jau bijām saulē mazliet apdulluši. Mūsu komanda ar autobusu devās garā atpakaļceļā, bet "Spaniel" – uz Vigo.

Kā sapratu no otras komandas stāstījuma pēc atgriešanās, līdz Vigo bija dīka burāšana pie vāja vēja. No Vigo puišiem visvairāk atmiņā palikusi čupošanās uz jahtām. Edmunds Priede: "Tusiņš bija trakāks nekā Lisabonā. No pārpildītām jahtām ūdenī krita cilvēki un alus bundžas. Pontons, pie kura pietauvojušās jahtas, bija mazs un pēc vienas nakts tas bija tik šķībs, ka otrā dienā aizliedza tādus tusiņus rīkot."

Par regates otro posmu Vigo – Dublina stāsta Ģirts: "Pēc starta bijām vieni no pirmajiem savā C II klasē bez spinākeriem. Bet vējš ar katru brīdi pieņēmās spēkā un sākās vētra, kārtējo reizi saplēsām grotu. Lai cīnītos ar vētru, uzvilkām vētras foku un dreifējām. Pēc kārtējā sakaru seansa ar reisa komiteju sapratām, ka esam stipri atpalikuši. Pārējās dienās laika apstākļi bija mierīgi, reizēm pat pārāk, pamazām atkarojām vietu pirmajā piecinieka. Reizēm bija pat tā, ka reisa komiteja neticēja mūsu nosauktajām koordinātēm. Vājā vēja dēļ distanci saīsināja un tika fiksēta katras jahtas atrašanās vieta."

Ivo Šteimanim šis bija pirmais tālais jahtu pārgājiens: "Jau pirmajā

naktī es, līdz tam vienīgi pie plezīriem pieradušais zēns, dabūju savu pirmo sajēgu, ko nozīmē normāls pūtiens okeānā. Katrs darbs, ko vajadzēja veikt uz klāja, prasīja trīsreiz vairāk laika nekā normālos apstākļos. Pirmo reizi sprādzējāmies klāt ar drošības siksnām. Pa rāciju tika saņemta informācija, ka divas jahtas no mūsu klases tehnisku iemeslu dēļ izstājušās. Atlika tikai iedomāties, cik ilgi tas tā varētu turpināties un, ka tas vēl nav tas skarbākais gadījums. Pamazām uz klāja sāka parādīties pirmās zaļās sejas un arī es nākošajā rītā papildināju viņu rindas. Galvenais, kas palīdzēja, bija rosība, izvirzīt sev mērķi kaut ko izdarīt, un tad jau viss bija kārtībā. Tā tas pamazām triju dienu laikā beidzās un vētra pārvērtās par pilnīgu bezvēju. Iestājās pilnīgs miers – bezvējš, likās neticami, ka pirms tam ir bijis 55 mezglu viesulis. Pa reizei mūs apciemoja delfīni. Atguvām kalorijas, peldējāmies. Ja tajā brīdī iegribētos sasniegt grunti, tad man vajadzētu pāris kilometru garas kājas. Līdz tuvākajam krastam 400 km, baigākā plašuma sajūta."

Kapteinis Gunārs Šteinerts: "Komanda cīnījās godam. Krita, cēlās augšā un cīnījās tālāk. Man prieks par komandu!" Otrajā posmā "Spaniel" ieguva 4. vietu savā klasē. Jāpiebilst, ka kopumā finišēja tikai 37 regates dalībnieki, pārējie bija spiesti izstāties. Apbalvošana notika pēc komandu parādes Īrijas prezidentes pilī. Arī "Spaniel" komandai tika balva – lupa sudraba ietvarā. Pats Īrijā neesmu bijis, tāpēc pēc atgriešanās jautāju Jānim Mukānam: "Nu, kā īru krogi?" Jānis sapņaini nopūtās: "Vecīt, nu nav mums īru krogu Rīgā, nav! Dublinā – lūk, tie ir īstie! Dzīvā mūzika, atmosfēra, tas ir ko vērts!"

Pēc Dublinas "Spaniel" devās uz Portsmutas Jūras festivālu, kur piedalījās vairāk kā tūkstotis dalībnieku, pat divmetrīgas laivas. Ģirts: "No Portsmutas ceļš uz mājām gāja tīri ātri, gar Duvru, gar Helgolandi, kurā ar problēmām iegājām naktī bez kartes. Pēc Helgolandes priekšā bija grūtākais – tikt iekšā Elbā. Elbā iegājām naktī, pūta stiprs pretvējš un nācās kreicēt pa kuģu ceļu. Ķīles kanālā salāpījām buru, kuru saplēsām, ejot iekšā Elbā un devāmies uz Latviju, pa ceļam piestājot Bornholmā. Šoreiz Baltijas jūras šķērsošanai ziedojām tikai trīsarpus dienas."

Jautāts par spilgtāko pārdzīvojumu atpakaļceļā, kapteinis Šteinerts atceras: "Ieejot Ķīles kanāla slūžās, vācu ierēdnis mums pieprasīja samakāt soda naudu 50 marku apmērā. Izrādās, ka esam iegājuši kanāla slūžās ne pie tām ugunīm. Lai gan mēs nevienu nebijām traucējuši, viņš neatkāpās. Te neesot nekāda bodīte. Mēs visu nakti cīnījāmies ar vēju un viļņiem, bet viņam vienalga. Šī birokrāta attieksme mūs saniknoja pamatīgi."

«Spaniel» atgriezās Rīgā naktī uz 8.septembri. Jahta veica ap septiņiem tūkstošiem jūdžu un pabija 7 valstīs. Komanda izcīnīja godalgotu vietu un daudz burātāju uzzināja, kas tā tāda Latvija. Mēs bijām šajā regatē, daudziem tas bija lielākais piedzīvojums dzīvē. Starp citu, 1999.gada regates maršruts ies caur Šetlendu salām. No Latvijas vēl neviens ar jahtu tur nav bijis... Bet 1999.gada novembrī Londonā notiks balsošana par 2003.gada regates ostām Baltijas jūrā. Vai Rīgas tēvi pieteiks pilsētu?

Uģis Kalmanis

Gan strādājam, gan arī svinam

Svētki atnāk un aiziet. Paliek rūpju pilna ikdiena, kad tu, cilvēks, esi kā vāvere ritenī – skrien, kalkulē, organizē. Bet svētki tomēr atnāk. Un kopā pulcējas radi, draugi, kolēģi, lai paceltu putojošus kausus un uzsauktu tostu arī par tiem, kas jūrā.

Katru gadu (1998. gadā jau septīto reizi) Latvijas Jūrniecības savienība Rīgas Pasažieru ostā pulcināja jūrniecības darbiniekus, lai kopā svinētu Jūras svētkus. Skanēja gan dziesmas par jūru, gan ledlauzis *VARMA* demonstrēja savu varenību, gan ūdenslīdēji savu meistarību. Viss it kā bija, taču tā īsti pietrūka kopības sajūtas un vienotības, kāda valdīja Jūras svētkos pirmajos Atmodas gados. Protams, gadi iet un laiki mainās. Raupjā ikdiena liek ciešāk savilkt jostas, taču negribētos gan ticēt, ka tikai dažiem jūrniecības uzņēmumiem – stividoru kompānijai *RĪNŪŽI*, Rīgas Transporta flotei, *LATVIJAS KUĢNIECĪBAI*, Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai un vēl dažiem – atrodas kāds lats Jūras svētku atbalstam Rīgā.

Var jau, protams, polemizēt un teikt, ka ne jau nauda ir tā, kas rada svētku noskaņu. Bet realitāte diemžēl ir tāda, ka bez naudas arī neko noorganizēt neizdodas.

Zvejnieku ciemos svētku noskaņu pastiprina tas, ka Zvejnieku svētku svinēšanai Latvijā ir dziļas un pamatīgas saknes. Jau izsenis tieši šie ir bijuši zvejnieku lielākie godi, kad žēlots netiek itin nekas — galdi lūst un brandavīns plūst.

Gads aizsteidzas ātri. Kādi būs Jūras svētki nākotnē, par to šobrīd spriest vēl pāragri. Jācer, ka labi aizsāktās tradīcijas neizplēnēs kā Jāņu ugunskuru dzirksteles rītausmā, bet aizdegsies jaunā un varenā liesmā.

AS *VENTAMONJAKS* finansu di-



Zemūdenes «Ronis» komandkapteinis Hugo Legzdiņš un Latvijas Jūras administrācijas direktors Bruno Zeiliņš dodas apskatīt «Varmu». (1997. gads)



Jūras svētkos dzied popmūzikas aptaujas «Mazais patskanis» laureāti. (1997. gads)

rektors, Latvijas Tranzīta Biznesa asociācijas viceprezidents **Laimonis Strujevičs** Jūras svētkos bija atbraucis uz Rīgu, lai Rīgas Pasažieru ostā piedalītos svinībās. Ventspilnieki Rīgā, ko tas varētu nozīmēt?

— Šī ir sena tradīcija, ka Jūras svētki plaši tiek svinēti, svētkos tiek iesaistīta tauta un iepazīstināta ar to, ko jūrnieki dara ikdienā. Šādā reizē ir



***LATVIJAS KUĢNIECĪBAS* prezidents Andris Kļaviņš pasniedz balvas bērnu zīmējumu konkursa uzvarētājiem. (1997. gads)**

prieks satikt kolēģus. Patīkami redzēt, ka Rīgā tik kuplā pulkā un plašā saimē šie svētki tiek svinēti. Ir arī gandarījums par darbiem, kas padarīti. Pēdējos trijos gados Ventspilī Jūras svētki tiek plaši svinēti. Kādreiz tos atzīmēja kā Zvejnieku svētkus, tāpēc cilvēki gaida un prot šos svētkus svinēt. Ventspils pusē katrā ģimenē ir kāds jūrnieks vai zvejnieks, tāpēc interese par svētkiem ir liela. Pēc satura un dvēseliskuma gan Ventspilī, gan Rīgā svētki ir vienādi. Rīgā varbūt ir plašākas iespējas – var parādīt ledlauzi *VARMA*, ūdenslīdēju darbu, bet arī Ventspilī svētkos prieka netrūkst.

Svinot svētkus, prāts nesas domāt par darbu, un visiem gribētos novēlēt, lai Latvijā iespējami ātrāk beigtos privatizācijas process, jo ātrākas šī procesa beigas, jo drīzāk visi iegūtu skaidrību par tālākiem attīstības virzieniem. Jānostiprina Latvijas kā tranzītvalsts pozīcijas starptautiskajā tirgū. Darba analīze parāda, ka kravas iet cauri Latvijai, neskatoties uz dažādiem politiskiem strāvojumiem un pieņemtiem lēmumiem ārpus Latvijas, neskatoties uz tarifu izmaiņām. Kravas mēs apstrādājam profesionāli, un klienti ir apmierināti. Tagad mūsu pienākums ir tālāk pilnveidot kravu apstrādes kvalitāti, lai nostabilizētu savas pozīcijas pasaules tirgū.

Latvijas Jūras administrācijas direktora vietnieks kuģošanas drošības jautājumos **Gunārs Šteinerts**:

— Svētki ir jāsvin. Un Jūras svētku lieliskā iespēja ir tā, ka kopā sanāk jūrniecības nozares ļaudis. Var satikt draugus, kolēģus un paziņas. Jūras svētkus svin visā jūras piekrastē, un visus vieno kopīga doma par Latvijas kā jūras valsts attīstību. Pašu svētku ideju iznesa Jūrniecības savienība un arī šodien uztur Jūras svētku tradīcijas. Man ir tikai viens vēlējums visiem – strādāsim, nevis runāsim!

A. Freiberga



Jūras svētku lepnums ir ledlauzis «Varma».

Enciklopēdija «Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950»

**Izdota ar Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas atbalstu.
Autoru kolektīvs (25 cilvēki).
Galvenā redaktore I. Bernsone. Atbildīgā redaktore I. Sīpola. Mākslinieks G. Lūsis.
Metiens 5000 eks.
Teksts latviešu valodā, kopsavilkumi angļu un krievu valodā.
Izdevējs Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs.
Apgāds Preses nams.
Rīga, 1998.**

1998. gada 28. aprīlī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā notika pirmās mūsu valsts vēsturē izdotās jūrniecības enciklopēdijas ceļa sākuma svinības. Bija noslēdzies gandrīz 10 gadus garais darba sagatavošanas posms.

Iecere uzrakstīt Latvijas kuģniecības vēsturi radās gandrīz pirms 70 gadiem. Pirmais šā darba rezultāts bija 1928. un 1939. gadā Rīgā atklātās kuģniecības izstādes. 1937. gadā Latvijas Republikas Jūrniecības departaments paziņoja par lēmumu kopā ar Latvijas Vēstures institūtu sākt latviešu jūrniecības vēstures materiālu vākšanu un apstrādāšanu, lai izdotu ilustrētu latviešu kuģniecības vēsturi. Darbu pārtrauca II pasaules karš un Latvijas valsts vairākkārtēja okupācija.

Sākoties Atmodai un atjaunojoties neatkarīgai Latvijas valstij, atdzima doma par jūrniecības vēstures uzrakstīšanu. Tās iniciatore bija Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopa. Praktiskais darbs aizsākās 1989.



Enciklopēdijas «Latvijas jūrniecības vēsture 1850-1950» atvēršanas svētkos Rīgas Vēstures un kuģniecības muzejā.



Rīgas Vēstures un kuģniecības muzeja direktore Klāra Radziņa, *LK* prezidents Andris Kļaviņš, atbildīgā redaktore Inta Sīpola, Arvis Pope, galvenā redaktore Ilze Bernsone un mākslinieks Gunārs Lūsis.

gada 18. jūlijā, kad kopas valdes priekšsēdētājs Arvis Pope iesniedza Galvenajai enciklopēdiju redakcijai pieteikumu: «Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopa piesaka Jūsu izdevniecībai enciklopēdiju «Latviešu jūrniecības vēsture». Grāmata adresēta plašam lasītāju lokam – visiem, kas interesējas par Latvijas vēsturi un jūrniecību. Manuskripta apjoms 60 autorloksnes, grāmatas iespējamā tiráža 120 tūkst. eksemplāru.» A. Popes vadībā darbu pie grāmatas uzsāka liels skaits entuziastu un vēsturnieku. Diemžēl pirmā galvenā redaktora darbs izrādījās ļoti grūts un sarežģīts. Beidzoties entuziasma laikam, daudzi autori dažādu iemeslu dēļ no rakstīšanas novērsās. Daļa saprata, ka strādāt pie enciklopēdijas darba nav viņu spēkos, citi nevarēja to veikt lielās pamatdarba slodzes dēļ. Tomēr nelielais autoru kolektīvs Arvja Popes vadībā turpināja strādāt pie manuskripta, kaut arī zuda cerības atrast izdevuma finansējumu. Pirms sešiem gadiem enciklopēdijai iecēla jaunu atbildīgo redaktoru Intu Sīpolu un nedaudz vēlāk, pēc A. Popes ieteikuma, darbu uzsāka cits galvenais redaktors. Daļēji izmainoties autoru kolektīvam, mainījās arī enciklopēdijas koncepcija, tika precizēts aplūkojamais vēstures periods.

Manuskripta uzrakstīšanai izmantotās ziņas ir iegūtas Latvijas un ārvalstu arhīvos un muzeju krājumos, ekspedīcijās Kurzemē un Vidzemē, periodikā, statistikas krājumos un reģistros. Daudzas biogrāfijas varēja noskaidrot un precizēt, pateicoties cilvēkiem, kuri kādreiz strādāja uz Latvijas brīvvalsts kuģiem, un viņu tuviniekiem. Īpaši vērtīgu informāciju autori ieguva no 1966. gadā Kārdifā (Lielbritānija) nodibinātā Latvijas Jūr-

niecības vēstures arhīva. Daļa no tā ar arhīva ģenerālsekretāra tālbraucēja kapteiņa Arvalda Kalniņa gādību ir pārceļojusi uz Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju.

Enciklopēdijā «Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950» apkopoti materiāli par 100 izcilākajiem gadiem latviešu jūrniecībā – par laiku, kad, Krišjāņa Valdemāra aicināti, piejūras ciemu iedzīvotāji sāka būvēt tāljūras buriniekus un mācīties jūrskolās, lai vēlāk ar vietējiem zēģelniekiem vestu kravas uz daudzām pasaules valstīm, kā arī par Latvijas brīvvalsts tirdzniecības floti un profesionālajiem jūrniekiem, par šīs flotes likvidāciju un latviešu valodas izzušanu no kuģniecības. Enciklopēdija sastāv no diviem rādītājiem. Pirmajā daļā «Kuģinieki» alfabētiskā kārtībā atrodami 1200 šķirkļi ar kapteiņu, mehāniķu un jūrniecības darbinieku biogrāfijām, otrajā daļā «Kuģi» atspoguļoti 315 kuģu likteņi, bet trešajā daļā «Kuģniecība» – apraksti par jūrskolām, ostām, kuģniecības organizācijām. Šķirkļi ilustrēti ar vairāk nekā 600 fotogrāfijām, kā arī shēmām, tabulām, sarakstiem u.c. Abos rādītājos atrodama informācija par jūrniekiem, kuri absolvējuši vietējās jūrskolas, un par kuģiem, kas būvēti Latvijā vai pierakstīti šīs valsts ostām. Rādītāji palīdz lasītājam orientēties grāmatā.

«Latvijas jūrniecības vēsture» tika izdota laikā, kad bija beigusi darboties Latvijas enciklopēdiju redakcija. Ilgus gadus daudzu cilvēku veidotais manuskripts draudēja kļūt par lielu, neizdotu papīra kaudzi. Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, iepazinusies ar sagatavoto materiālu, nolēma atbalstīt «Latvijas jūrniecības vēstures» izdošanu. Tālbraucēji kapteiņi Antons Ikaunieks, Andris Kļaviņš, Oļegs Kolosovs un vairāki citi mums uzticējās un atbalstīja grāmatas izdošanu. Atbalsts tika sniegts ne vien satura publicēšanai, bet arī augstvērtīgam mākslinieciskam ietērpam, ko veidoja mākslinieks Gunārs Lūsis.

Grāmatas veidotāji cer, ka enciklopēdija «Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950» neļaus aiziet nebūtībā pētījumiem, kas veikti iepriekšējos gadu desmitos gan dzimtenē, gan ārvalstīs, un saglabās nākotnei mūsu slaveno kuģniecības pagātni. Darbs nav pabeigts. Vēl ir daudz neuzzinātā, nenoskaidrotā un neprecizētā. Jau pēc enciklopēdijas iznākšanas ar atsaucīgu cilvēku palīdzību ir iegūti jauni materiāli un ziņas, izlabotas vairākas kļūdas. Autori būs pateicīgi visiem, kas mums palīdzēs turpmākajos pētījumos.

I. Bernsone,
galvenā redaktore

Literatūra par un ap jūras tiesībām Latvijā 1997./98. gadā

Lai arī par jūras tiesību atdzimšanas laiku Latvijā ir uzskatāms 1993. gads, kad tika pieņemts likums par kontinentālo šelfu un ekskluzīvo ekonomisko zonu, un īpaši 1994. gads, kad Saeima pieņēma likumu par ostām, bet Ministru kabinets – Latvijas Jūras kodeksu, akadēmiskās literatūras rakstīšanas un izdošanas jomā produktīvs ir izrādījies tieši 1997. un arī 1998. gads.

Procesu 1997. gada sākumā aizsāka Baltijas Krievu institūta profesors Jons Bergholcs un izdevniecība «Zvaigzne ABC», laižot klajā brošūras tipa grāmatiņu «Jūras tiesības» (**Jons Bergholcs «Jūras tiesības. Publiskās jūras tiesības. I»**, Rīga, Zvaigzne ABC, 1997., 64 lpp.). Neskatoties uz daudzsološo nosaukumu, tomēr jāatzīst, ka brošūra drīzāk var kalpot kā īsu uzziņu avots par atsevišķiem jūras tiesību un jūrniecības vēsturiskās attīstības posmiem, kā arī organizācijām, kuras darbojas šajā sfērā, bet ir praktiski maz noderīga kā mācību vai zinātniskā literatūra. Autors priekšvārdā sola aizsākto turpināt vēl trijās brošūrās, taču šis solījums divu gadu laikā tā arī ir palicis neizpildīts.

Konkurējot ar prof. J. Bergholcu, arī Latvijas Universitātes Starptautisko attiecību institūta direktors profesors Juris Bojārs pretendē uz zināmu pioniera lomu jūras tiesību aprakstīšanā. Dažas dienas pirms 1996. gada beigām veikalu plauktos parādījās J. Bojāra sarakstīta mācību grāmata «Starptautiskās tiesības» (**Juris Bojārs «Starptautiskās tiesības»**, Rīga, Zvaigzne ABC, 1996., 654 lpp.), kura 1998. gadā jau piedzīvoja savu otro papildināto izdevumu. Ņemot vērā, ka starptautisko tiesību mācību kurss iekļauj arī publisko jūras tiesību tēmu, grāmatas VIII nodaļa (188.–210. lpp.) veltīta dažādu jūras teritoriju tiesiskajam režīmam. Kā amizants jāmin apstāklis, ka nodaļa netradicionāli sākas ar sadaļu «Pirātisms».

1998. gadā izdota mācību grāmata «Starptautiskās privāttiesības» (**Juris Bojārs «Starptautiskās privāttiesības»**, Rīga, Zvaigzne ABC, 1998., 714 lpp.), kuras XI nodaļas «Jūras tiesības» (338.–439.) 100 lappuses ir veltītas jūras privāttiesībām. Neapšaubāmi profesors ir savācis grandiozu informācijas klāstu, taču lasītājam tā arī var nekļūt skaidrs, piemēram, kura no atreferētajām trim starptautiskajām konvencijām attiecībā uz pasažieru pārvadājumu vai divām attiecībā uz kuģīpašnieka atbildības ierobežošanu tiešām ir ievērības vērta un kāda īsti ir 1952. gada Kuģu aresta konvencijas nozīme. Autors bagātīgi analizē ārvalstu likumdošanu, bet bez jebkādas uzmanības ir atstājis Latvijas Jūras kodeksu, un grāmatā lietotie termini dažkārt atšķiras no tiem, kuri lietoti Jūras kodeksā.

Būtisks ieguldījums jūras tiesību literatūras jomā ir Latvijas Jūras tiesību asociācijas sastādītā un ar Sorosa fonda – Latvija atbalstu izdotā mācību grāmata «Jūras tiesības» (**«Jūras tiesības» M. Lejnieka un L. Medinas redakcijā**, Rīga, Jumava, 1997., 300 lpp.). Grāmata, pirmkārt, veltīta topošajiem juristiem un jūrniekiem, tādēļ katras nodaļas beigās ievietoti kon-

troljautājumi, uzdevumi un ieteicamās literatūras saraksts tupmākām padziļinātām studijām. Grāmatas divas daļas aptver gan publiskās jūras tiesības, gan kuģošanas (privāt) tiesības. Šeit interesents atradīs ne tikai informāciju par jūras tiesībām, bet arī pašu tiesību normu dziļāku analīzi, kura saistīta ar reālo jūras tiesību ieguldījumu Latvijā.

Nobeidzot pārskatu par jūras tiesību literatūru, jāmin, ka arī atsevišķos citos klajā nākušajos juridiskās literatūras izdevumos ir skarti jūrniecības vai kuģošanas jautājumi, piemēram, Civillikuma komentāros, taču to autori nav sīkāk analizējuši jūras tiesību saistību ar citām tiesību nozarēm.

Māris Lejnieks,
Latvijas Jūras tiesību
asociācijas priekšsēdētājs

«Latviešu burinieki»

Rīga: Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs, 1998.
Autori: I. Bernsone (sastādītāja un teksta autore), J. Spalviņš (mākslinieks), I. Gradovskis (fotogrāfs).

Grāmata «Latviešu burinieki» ir veltīta vienam no nozīmīgākajiem posmiem latviešu jūrniecībā – 19. gs II pusei un 20. gs. sākumam, kad jūras piekrastē Kurzemē un Vidzemē vietējie iedzīvotāji uzbūvēja vairāk nekā 500 divu līdz četrmastu zēģelniekus, kas latviešu kapteiņu vadīti šķērsoja jūras un okeānus, nesot pasaulē mūsu zemes vārdu.

Darbā nozīmīgākā ir vizuālā informācija – ap 100 krāsu un melnbalti attēli. Krāsainas burinieku gleznu fotogrāfijas nosacīti sadala ilustratīvo materiālu 12 daļās. Tās veltītas gan kuģu būvei, gan latviešu meistaru uzbūvētajiem gafelšoneriem un barkentīnām, Ainažu, Mangaļu u.c. jūrskolām, kas sagatavoja profesionālus jūrniekus, kuģu komandām un to vadītājiem, jūrnieku sadzīvei un pat kuģu avārijām. Pēdējā daļā ir Rīgas, Ventspils un Ainažu ostas, no kurām burinieki sāka tālo ceļu un kurp pēc ilgu mēnešu prombūtnes atgriezās. Fotogrāfa Ilgvara Gradovska fiksēto burinieku gleznu, modeļu, kuģu būvēs lietoto darbarīku, navigācijas instrumentu, zēģelnieku bloku, lukturu, senu fotogrāfiju un pastkaršu fotoreprodukciju oriģināli glabājas Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krātuvēs. Vairums no tiem muzeja zālēs nav eksponēti un ir publicēti pirmoreiz. Visi attēli anotēti latviešu un angļu valodā.

Grāmatā ir ievietotas divas kartes: «Burinieku būves vietas» un «Latviešu burinieku reisi».

Albumam ir ievadteksts latviešu, angļu, vācu un krievu valodā. Tajā iespējams uzzināt, kur Latvijā bija visizdevīgāk būvēt kuģus, kā tos būvēja, kas bija ievērojamākie darbu vadītāji un slavenākās jūrnieku dzimtas. Tekstā ietvertas ziņas par latviešu koka burinieku reisiem, pārvadātajām kravām, pirmajiem kuģojumiem uz Rietumeiropas, Āfrikas un Amerikas ostām un kapteiņiem – jūrskolu absolventiem, kuri vadīja zēģelniekus tālajos ceļos.

Grāmatu mākslinieciski noformēja Jānis Spalviņš. Viņa vairāk nekā 25 darba gadu pieredze, veidojot mākslinieciskо ietērpu jūrniecībai veltītām ekspozīcijām un izstādēm, kā arī gleznojot jūru, šoreiz savu iemiesojumu radusi albumā «Latviešu burinieki».

Darbs izdots, pateicoties 14 organizāciju finansiālajam atbalstam, kā arī daudzu jūrniecības iestāžu morālai līdzdalībai.

Finansiāli darbu nodrošināja:

A/s «Baltijas Transporta Apdrošināšana», VAS «Rīgas Tirdzniecības osta», Rīgas Ostas pārvalde, Ventspils Brīvostas pārvalde, A/s «Ventspils Tirdzniecības osta», VAS «Latvijas Jūras administrācija», Liepājas Ostas pārvalde, Rojas Ostas pārvalde, Salacgrīvas Ostas pārvalde, Pāvilostas Ostas pārvalde, A/s «Auda», KA «Translīnija BT», Latvijas Kuģu brokeru un aģentu nacionālā asociācija, A/s «Latvijas Unibanka».

Grāmatas veidotāji pateicas visiem, kuri palīdzēja tai nonākt pie lasītāja, un cer, ka «Latviešu burinieki» saglabās vēsturei latviešu zēģelnieku laiku.

I. Bernsone

KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS. LIETIŠĶĀ UN PRIVĀTĀ SARAKSTE

1995. gadā aizsākās Latvijas Valsts vēstures arhīva (LVVA) un Rīgas ostas pārvaldes sadarbība, kopīgiem spēkiem veidojot akadēmisku vēstures dokumentu izdevumu *KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS. LIETIŠĶĀ UN PRIVĀTĀ SARAKSTE* pirmo daļu *KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA VĒSTULES.* Tagad darbs ir noslēdzies un 2. decembrī, K. Valdemāra 172. dzimšanas dienā, klajā nāk grāmata – ievērojamā politiskā, sabiedriskā un jūrniecības darbinieka vēstuļu krājums turpat tūkstoš lappušu biezumā. Grāmatā ievietotas 575 vēstules. Tā ir pilnībā visa līdz šim apzinātā K. Valdemāra korespondence Latvijas, Igaunijas un Krievijas arhīvu, bibliotēku un muzeju krātuvēs. Vēstules grāmatā ir publicētas oriģinālvalodās – vācu, latviešu un krievu, turklāt svešvalodās rakstītajām dots arī tulkojums latviešu valodā. Grāmata *KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS. LIETIŠĶĀ UN PRIVĀTĀ SARAKSTE* ir viens no tiem retajiem Latvijas vēstures dokumentu izdevumiem, kas nav domāts tikai mūsu valsts lasītājiem. K. Valdemāra vēstuļu publikācija oriģinālvalodās, kā arī Igaunijas un Krievijas arhīvu materiālu iekļaušana grāmatā ļauj šim izdevumam ieiet starptautiskajā zinātniskās literatūras apritē. Grāmatu bagātina arī ilustratīvais materiāls – K. Valdemāra fotogrāfijas, viņa rokrakstu un publikāciju attēli, epistulāro sakaru kartoshēma, kā arī apceres par K. Valdemāra dzīvi un epistulāro mantojumu. Neapšaubāmi, K. Valdemāra sarakstes izdevuma nākšana klajā ir viens no visnozīmīgākajiem notikumiem mūsu valsts pēdējo gadu zinātnes un kultūras dzīvē.

K. Valdemāra vēstuļu krājumu, kurā ir apkopota visa apzinātā sarakste, zināmā mērā varētu arī uzskatīt par pieteikumu šī izcilā latviešu politiskā un sabiedriskā darbinieka darbu pilnīga apkopojuma aizsākumam. Daudzkārt ir pārrunāta mūsu vēsturē nozīmīgāko personību kopoto rakstu izdošanas nepieciešamība. Šādi izdevumi sniegtu šodienas cilvēkiem tiešu retrospekciju pagātnē, kā arī, nenoliedzami, būtu vērtīgs izziņu avots vēsturē. Viena no personībām, kuras atstātais mantojums joprojām nav pilnībā apzināts, ir K. Valdemārs. Galvenais iemesls tam allaž ir bijis šī darba sarežģība. Vispirms jau tādēļ, ka K. Valdemāra profesionālā darbība vienlaikus noritēja vairākās valodās – latviešu, krievu, vācu, dažkārt arī vēl angļu. Arī viņa nozīmīgākie darbi galvenokārt ir publicēti ārpus Latvijas krievu un vācu valodā. Nereti tie pat nav atrodami Latvijas bibliotēkās. Bet K. Valdemāra dokumentārais mantojums glabājas vairāku valstu arhīvos, bibliotēkās un muzejos. Arī LVVA fondos atrodas K. Valdemāra darbu manuskriptu varianti, projekti, dažādas piezīmes, avīžu izgriezumu kolekcijas u.c. materiāli, kas vēl pilnībā nav ieviesti zinātniskās literatūras apritē.

Arī K. Valdemāra izdevuma sagatavošana publikācijai bija darba un laika ietilpīgs process. Tas aizsākās ar dažādu vēstures dokumentu krātuvju materiālu apzināšanu. Tad norisinājās darbs ar rokrakstiem, piedevām visai bieži pat nācās nodarboties ar tekstu atšifrēšanu. Atsevišķs etaps bija arī svešvalodās rakstīto vēstuļu pārtulkošana. Liels darbs tika ieguldīts K. Val-

demāra korespondences krājuma zinātniskā un mākslinieciskā modeļa izstrādē. Grāmatas veidotājiem bija nepieciešamas zināšanas un profesionālās iemaņas gan arhīvistikā, paleogrāfijā, svešvalodās, gan arī Latvijas un pasaules vēstures izpratnē. Tomēr galvenais ir iznākums – šīs patiešām nozīmīgās vēstures avotu publikācijas izveide.

Grāmatas *KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS. LIETIŠĶĀ UN PRIVĀTĀ SARAKSTE* iznākšana nebūtu iespējama bez Rīgas ostas pārvaldes dalības šī projekta īstenošanā. Liels ir tās pārvaldnieka v.i. Andra Dumpenieka devums grāmatas tapšanā. Divus gadus viņš ar patiesu ieinteresētību sekoja līdzi arhīva zinātniskajam darbam, veidojot K. Valdemāra sarakstes izdevumu, jo arī ostas ļaudis vēlējās, lai šī grāmata būtu kvalitatīvi augstvērtīga publikācija. Neapšaubāmi, šis rezultāts ir sasniegts – tapis jauns akadēmiskais izdevums ar kultūrvēsturisku nozīmi. Vienlaikus grāmata *KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS. LIETIŠĶĀ UN PRIVĀTĀ SARAKSTE* ir arī paliekoša liecība Rīgas ostas pārvaldes mecenātismam.

K. Valdemāra sarakstes izdevums sniedz ieskatu viņa daudzpusīgajā darbībā, kuras galvenās jomas bija politika, izglītība, sabiedriskās problēmas un jūrniecība. Pirmās K. Valdemāra publikācijas par jūrniecības attīstības jautājumiem jau tapa 19. gs. 50. gados, kad viņš vēl bija Tērbatas universitātes students. Tieši ar rakstiem par nepieciešamību kardināli reformēt Krievijas tirdzniecības floti K. Valdemārs guva ievērību Krievijas impērijas reformatoru aprindās, kas grupējās ap ķeizara Aleksandra II brāli lielkņazu Konstantīnu Nikolajeviču. Krievijas reformu iniciatori, kas atradās augstos valsts administrācijas amatos, K. Valdemāram uzticēja īpašus uzdevumus – vākt objektīvu informāciju par pašreizējo stāvokli kuģniecībā Baltijas jūras piekrastē un situāciju izglītībā. Šajā laikā K. Valdemārs izstrādāja arī Krievijas jūrskolu likumus, kurus ķeizars apstiprināja 1867. gadā. Krievijas jūrskolu, kas sagatavoja tirdzniecības kuģu kapteiņus un stūrmaņus, sistēmas izveide bija viens no K. Valdemāra mūža darbiem. Jau no 1864. gada, kad Ainažos darbu uzsāka pirmā jūrskola, līdz pat dzīves noslēgumam 1891. gadā, kad Krievijā darbojās 40 jūrskolas, K. Valdemārs organizēja to darbu, apmācības procesu, rūpējās par tā kvalitāti. Šī viņa veikuma daudzajiem aspektiem līdzi izsekot ļauj viņa sarakste.

No K. Valdemāra sarakstes izdevumā iekļautajām vienam adresātam nosūtītajām vēstulēm skaitliski vislielāko kopu – 135 vēstules – veido vēstules Ainažu jūrskolas vadītājam un kapteinim Kristiānam Dālam (1839–1904). Šīs vēstules ir ne tikai liecība par Ainažu jūrskolas vēsturi, bet arī par Baltijas kuģniecības attīstību. K. Valdemārs konsultējās ar K. Dālu kuģubūves, izdevīgu kravas pārvadājumu, apdrošināšanas sabiedrību u.c. jautājumos. Viņi abi labi redzēja vēl neizmantotās saimnieciskās darbības iespējas, ko latviešiem un igauņiem piešķir Baltijas jūra. Viņuprāt, tieši jūrniecība ir tā, kas noteiks šī novada ekonomisko augšupeju. Bet saimnieciskais uzplaukums savukārt pavērs ceļu politiskām un sabiedriskām pārmaiņām, kuras skars vēl Baltijā pastāvošo feodālo kārtu sistēmu, kas šejienes iedzīvotājus dalīja vācos vai priviliģētajos un nevācos, kuru dzīvesdarbības iespējas ierobežoja dažnedažādi noteikumi, nemaz nerunājot par aiz-



Valsts prezidents Guntis Ulmanis 1997. gada 2. decembrī pagodināja Valsts vēstures arhīva kolektīvu grāmatas «Krišjānis Valdemārs. Lietišķā un privātā sarakste» atvēršanas svētkos.

spriedumiem. Tā, piemēram, runājot par latviešu un igauņu jūrniecību, K. Valdemārs kādā vēstulē igauņu sabiedriskajam darbiniekam A. Petersonam uzsvēra: «.. jūrniecība nekad nebeigs sekmēt brīvību un labklājību, proti, daudz vairāk nekā jebkurš cits amats.»

Līdz mūsu dienām ir nonākusi arī K. Valdemāra sarakste ar citiem jūrskolotājiem – Baltišportas (Paldiski) jūrskolas vadītāju Nikolaju Deminu, Mangaļu jūrskolas vadītāju Jāni Breikšu un Engures jūrskolas vadītāju Jāni Liepiņu. K. Valdemārs savās vēstulēs ir ļoti lietišķs. Viņš runā par konkrētām lietām – skolnieku skaitu, viņu sekmēm eksāmenos, mācību grāmatām, skolu finansējumu, skolotāju kvalifikāciju un arī viņu atalgojumu.

Būtiska tēma K. Valdemāra sarakstē ar latviešu sabiedriskajiem un saimnieciskajiem darbiniekiem ir kuģniecības akciju sabiedrības *AUSTRA* darbība. *AUSTRA* pēc K. Valdemāra iniciatīvas tika nodibināta 1882. gadā Rīgā. Tās uzdevums bija veicināt nacionālā kapitāla straujāku ieplūdumu kuģniecībā. K. Valdemārs, dibinot šo sabiedrību, līdzās saimnieciskajam jautājumam blakus lika nacionālo ideju. Viņš uzskatīja, ka *AUSTRAS* panākumiem jākalpo arī nacionālās identitātes apziņai. K. Valdemārs sabiedrības vadītājiem rakstīja: «.. *AUSTRA* ir visas latviešu tautas lieta.» Tomēr sabiedrības darbība apliecināja, ka jebkura pasākuma realizācijai nepietiek tikai ar sajūsmu un skaļām deklarācijām, bet to pamatā jābūt prasmei saimniekot un strādāt. 1882. gadā vēstulē kapteinim J. Breikšam, runājot par *AUSTRAS* darbības principiem, K. Valdemārs rakstīja: «.. var vispārīgu tēvijas interesu ar personīgu interesu it labi savienot, kad strādā

tie īstie vīri, kas neciena savu krietnu pūliņu pa daudz dārgi.» Šīs latviešu kuģniecības sabiedrības darbība palika K. Valdemāra rūpju lokā līdz pat viņa mūža beigām, viņš sekoja līdzi tās veiksmēm un neveiksmēm, nāca talkā ar saviem padomiem un ieteikumiem.

1873. gadā pēc K. Valdemāra iniciatīvas tika nodibināta Krievijas tirdzniecības kuģniecības veicināšanas biedrība. Lai gan šīs biedrības vadībā allaž atradās krievu aristokrātijas pārstāvji, tomēr tās faktiskais darba organizators bija K. Valdemārs, kurš oficiāli veica lietveža pienākumus. Šīs organizācijas mērķis bija Krievijas nacionālās jūrniecības izveidošana un tālākas attīstības sekmēšana neatkarīgi no administratīvajām struktūrām. K. Valdemāra pārziņā atradās arī visa Krievijas tirdzniecības kuģniecības biedrības sarakste ar valsts iestādēm, biedrības pārziņā esošajām Krievijas jūrskolām un biedrības locekļiem. K. Valdemāra korespondences uzmanības lokā bija biedrības žurnāla, dažādu biļetenu, brošūru izdošana un izplatīšana. Viņa sarakste atspoguļo arī unikālās 11 valodu (arī latviešu) jūrniecības vārdnīcas (1881) sastādīšanā ieguldīto lielo darbu. K. Valdemārs vēstulēs arī ataino viņa veikumu Obas upes kuģošanas iespēju izpētes ekspedīcijas organizēšanā (1876, 1877), veidojot sadarbību starp vācu un zviedru zinātniekiem, krievu tirgotājiem un Baltijas jūrniekiem.

K. Valdemāra vēstulēs skarti arī citi problēmloki, kuros aplūkoti gan būtiski politiskie, gan arī cilvēciskie jautājumi. Grāmatā ievietotas viņa vēstules Rīgas Latviešu biedrības priekšsēdētājam un advokātam K. Kalniņam, sabiedriskajam darbiniekam, žurnālistam un arī advokātam F. Veinbergam, bibliotekāram J. Misiņam, žurnālistam un jūrniecības darbiniekam A. Bandrevičam, ārstam un sabiedriskajam darbiniekam Ā. Butulam, igauņu gleznotājam un sabiedriskajam darbiniekam J. Kēleram, igauņu sabiedriskajam darbiniekam un žurnālistam K.R. Jakobsonam, mācītājam J. Hurtam, kā arī augstām Krievijas administrācijas amatpersonām.

Savās vēstulēs K. Valdemārs atklājas kā viengabalaina un spēcīga personība. Viņa izteiksmes forma ir izteikti lietišķa un tieša. Potams, sevišķi svarīgu un patiesi sāpīgu problēmu skārumā uzbango arī emocijas. Grāmata *KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS. LIETIŠĶĀ UN PRIVĀTĀ SARAKSTE* ļaus ikvienam gūt savu ieskatu K. Valdemāra pieredzē, kā arī dos jaunu iespēju veidot izpratni par šo patiesi izcilo personību mūsu vēsturē caur viņa epistulāro mantojumu.

Valda Pētersone,
Dr. hist., LVVA direktora vietniece zinātniskajā darbā

«Krišjānis Valdemārs un «Pēterburgas Avīzes» (1862–1865)»

Latvijas Jūrniecības fonds un SIA «Jūras Vēstis» 1997. gada nogalē, atzīmējot K. Valdemāra 172. dzimšanas dienu, izdeva rakstu krājumu «Krišjānis Valdemārs un «Pēterburgas Avīzes» (1862–1865)». Tajā apkopoti 14 raksti par jaunlatviešu pirmo un galveno preses izdevumu. Krājumu sastādījuši Dr. philos. Kārlis Lūsis (zinātniskā asociācija «Latvija un latvieši pasaulē») un laikraksta «Jūras Vēstis» galvenais redaktors Gints Šīmanis.

K. Lūsis ievadā min:

««Pēterburgas Avīžu» iznākšana ievadīja nozīmīgu posmu nacionālās atmodas kustībā Latvijā. Populārais nedēļas izdevums faktiski bija jaunlatviešu kustības idejiskā tribīne, kas pēc savas lomas un vēsturiskās nozīmes līdzinājās franču apgaismības radikālā perioda līdera Denī Didro ieguldījumam jauno laiku zinātniskās pasaules ainas un kultūras novitāšu popularizēšanā pazīstamajos «Franču enciklopēdijas» sējumos.»

Krājumā publicēti divi trimdas latvieša prof. Dr. Paula Jurevića apcerējumi – «Kāpēc mēs gribam palikt latvieši?» un «Ideālisma tradīcija latviešos». Par «Pēterburgas Avīzēm» stāsta to laiku publikācijas – ««Pēterbur-



Pirmajā rindā grāmatas sponsori – Liepājas Speciālās Ekonomiskās Zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš, Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja, Ventspils Brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis un Rīgas ostas pārvaldnieka vietas izpildītājs Andris Dumpenieks.

gas Avīžu» pirmais gada gājums», «Ziņas par Pēterburgas jaunām latviešu avīzēm», «Priekšvārdi grāmatai «Pēterburgas Avīžu piemiņa»», «Valsts jeb tautas saimniecība».

Zinātniski pētījumi ir žurnālista Aināra Dimanta raksts «Jaunlatviešu uzskati par presi» (tulkots arī vācu, angļu, krievu valodā grāmatas izskaņā), Dr. biol. Gunāra Daijas apcere ««Pēterburgas Avīzes» – dabaszinātņu popularizētājas», mākslas vēsturnieces Tatjanas Slobodčikovas raksts ««Pēterburgas Avīzes» un latviešu 19. gs. 2. puses grafikas tradīcijas». Īpašu vietu krājumā ieņem Dr. philol. Daces Lūses pētījums «Jaunnacionālisms un «Pēterburgas Avīzes»». Par K. Valdemāra dzīvi un darbību Ēdolē stāsta pētnieks Andrejs Šulcs.

Grāmatas rakstus papildina fotomateriāls par K. Valdemāram veltītajiem piemiņas pasākumiem pēdējos gados Rīgā, Valdemārpilī, Ēdolē, Jūrkalnē un citviet Latvijā.

G. Laidegs



Slavenais kapteinis Kihnu Jens Kārļa Sebra personā K. Valdemāra 172. dzimšanas dienā apmeklējis Rīgas Jahtklubu Balasta dambī.

Juris Spāde

**(1916. gada 7. novembris Arhangeļska –
1997. gada 26. februāris Vašingtonas pavalsts ASV)**

Jura Spādes tēvs Kārlis nodarbojies ar jūras zveju Krievijas ziemeļos, kur tam piederējuši vairāki zvejas kuģi. Tēva brālis Teodors bija pirmais latviešu tautības admirālis.

Juris Latvijas ierodas 1919. gadā. Mācījies K. Valdemāra jūrskolā Rīgā, bet 1934. gadā iesaukts obligātajā karadienestā un nonācis kara flotē. Komandēts uz Franciju, kur 1937. gadā absolvējis kara jūrskolu Brestā. Paaugstināts par leitnantu, vēlāk par virsleitnantu, dienējis Krastu aizsardzības eskadras štābā, kā arī uz mīnu licēja «Imanta» un karakuģa «Virsaitis».

1940. gada rudenī Juri Spādi no flotes atvaļina, un viņš uzsāk aktīvu cīņu pret okupantiem – veic izlūkošanu Vācijas labā. No 1941. līdz 1943. gada februārim viņš ir Latviešu pašpārvaldes ģenerāldirektora Oskara Dankera adjutants. Pēc Latviešu Leģiona izveidošanas J. Spāde ir zenītlielgabalu baterijas komandieris un Austrumu frontē tiek ievainots. Izveseļojies turpina cīnīties, saņem kapteiņa pakāpi un vairākus apbalvojumus.

Kurzemes cietoksni Jurim Spādem izdodas atstāt pēdējā brīdī – 1945. gada 8. maijā ar torpēdlaivu no Liepājas ostas. Vācijā gūstā viņš nonāk britu okupācijas zonā. 1949. gadā J. Spāde strādā Francijas kara flotes arhīvā Parīzē, vēlāk kādā arhīvā Vācijā. 1955. gadā viņš ieceļo ASV, par kuras pavalstnieku kļūst pēc sešiem gadiem. 1965. gadā Juris Spāde absolvē universitāti Filadelfijā ar elektronikas inženiera grādu. Pārcēlies uz Vašingtonas pavalsti Klusā okeāna krastā, viņš ir inženierzinātņu docētājs koledžā, vēlāk aeronavigācijas pasniedzējs *Boeinga* lidmašīnu būves uzņēmumā. Pensijā no 1991. gada.

Juris Spāde kremēts, viņa pelni izkaisīti okeānā.

A. Pope

Voldemārs Salenieks

(1941. gada 11. jūnijs – 1997. gada 21. marts)

26. martā zemes klēpī guldīts Latvijas Zvejnieku arodbiedrības Republikāniskās komitejas priekšsēdētājs Voldemārs Salenieks. Cilvēks, kurš visu mūžū bija uzticīgs jūrai un tās ļaudīm.

60. gadu sākumā, pabeidzis Rīgas pārtikas rūpniecības tehnikumu, Voldemārs sāk strādāt uz kuģiem par zvejas meistaru. Arī pēc dienesta armijā turpinās matroža darbs Rīgas Traleru flotes bāzē.

No 1967. līdz 1972. gadam Voldemārs strādā Rietumu baseina Zivsaimniecības konstruktoru birojā.

1972. gadā viņš savu dzīvi saista ar arodbiedrību darbu. Tam atdoti 25 darbīgi bagātā mūža gadi. Sākumā – par darba tehnisko inspektoru, un tā šis darbs turpinās 17 gadus.

1989. gada ziemā Latvijas kopsaimniecību zvejnieki Voldemāru ievēl par savas neatkarīgās arodbiedrības Republikāniskās komitejas priekšsēdētāju. Tā ir pirmā neatkarīgā arodbiedrība Atmodas gados, un mūsu zvejnieku piemēram seko arī citi.

Līdz pat pēdējam rītam, kad sirds pārstāj pukstēt autobusā uz ierasto darbu, Voldemārs bija uzticīgs cilvēku aizstāvības un palīdzības idejai. Viņš nebārstīja skaļus vārdus, bet noteikti un prasmīgi vadīja zvejnieku arodbiedrības lietas. Voldemāram cilvēki uzticējās, viņu šajā darbā vēlēja atkārtoti, jo prasme sarunāties ar jaunajiem un ieklausīties pieredzējušākos bija viņa būtība.

Asaru kapos pašā jūras krastā guldīts darbīgs un atsaucīgs cilvēks. Varbūt Latvijai kādreiz atkal būs burinieks ar baltām zēģelēm mastos. Voldemārs no dzimtā kāpu kalniņa to noteikti redzēs. Baltas buras un cilvēka mūžs.

G. Šīmanis

Rūdolfs Grigulis

(1903. gada 31. jūlijs Omskas guberņa – 1997. gada 22. marts Rīga)

Noslēdzies garš un grūts latviešu kara jūrnieka mūžs.

Savu pirmo izglītību Rūdolfs ieguvis Omskas pareizticīgo ģimnāzijā. Pateicoties vecāku tālredzībai, viņš bērnībā bez latviešu un krievu apguvis arī vācu, franču un latīņu valodu.

1924. gadā ieradies savā etniskajā dzimtenē Latvijā, Rūdolfs Grigulis tālāko dzīvi saista ar Krastu aizsardzības eskadru – kara floti. 1926. gadā viņš kā kaprālis dīzeļmotorists absolvē Flotes instruktoru skolu. Tā paša gada vasarā R. Grigulis kopā ar citiem latviešu jūrniekiem dodas uz Franciju saņemt tur pasūtītās flotes vienības. Havrā viņš pirmoreiz uzkāpj uz Latvijas jaunās zemūdenes «Spīdola», kuras komandā ir iekļauts.

1932. gadā Rūdolfu Griguli paaugstina par virsnieka vietnieku un nozīmē par vecāko mehāniķi uz Latvijas otras zemūdenes «Ronis». Apvienojot dienestu ar mācībām, viņš trīs gadus vēlāk beidz Liepājas Jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļu.

Rūdolfs Grigulis sagatavojis mācību grāmatu par dīzeļmotoriem, kura palikusi neiespiesta. Par nevainojamu dienestu viņš apbalvots ar divām goda zīmēm.

Kad 1941. gada jūnijā bēgošie sarkanflotieši Liepājā uzspridzina abas bijušās Latvijas zemūdenes, Rūdolfs jau ir atvaļināts ar toreiz parasto formulējumu: «kā nevajadzīgs». Tomēr bez kvalificēta mehāniķa padomju jūrnieki nespēj iedarbināt viņiem nepazīstamo zemūdens dzinēju...

Vācu okupācijas gados R. Grigulis strādā Tosmares rūpnīcā Liepājā un ir klāt, kad no ostas dibena izceļ «Roni». Zemūdeni noplēš dzelžos, bet Rūdolfs aiznes sev līdzi tās pēdējā apgaitā atrasto sprādzienā bojāto porcelāna ronīti – zemūdens kuģa talismanu. Viņš to prot saglabāt līdz mūža beigām.

Pēc okupācijas varu nomaiņas R. Grigulis – par sadarbību ar vāciešiem Tosmarē – tiek notiesāts uz 10 gadiem spaidu darbos. Pēc atgriešanās Latvijā viņš strādā gadījuma darbus. Mūža nogalē Rūdolfs nodarbojas ar biškopību un pārcilā atmiņas – tagad tas jau atļauts. Gulda viņu Kandavas pagasta Elku kapos. Turpat netālu bijušās Rūdolfa Griguļa lauku mājas, nosauktas par «Roņiem» – par godu zemūdenei, kura bijusi viņam dārga...

A. Pope

Teodors Taupmanis

(1911. gada 7. februāris – 1997. gada 15. maijs)

Teodors Taupmanis gandrīz piecdesmit sava mūža gadus atdeva jūrai un bija sasniedzis profesionāla jūrnieka augstāko mērķi – saukties par tālbraucēju kapteini. Maz Kr. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventu vairs ir dzīvo vidū. 1997. gada maijā viņu skaits samazinājās vēl par vienu – Lāčupes kapos tika guldīts T. Taupmanis.

Nākamais kapteinis piedzima 1911. gada 7. februārī Džūkstes pagastā. Jau 18 gadu vecumā viņš kļuva par Latvijas Republikas tvaikoņa «Velta» matrozi. Tam sekoja «Kangars», «Kaija» un «Konsuls P.Dannebergs». No 1931. gada rudens darbs uz kuģiem mijās ar mācībām, jo šajā gadā Teodors Taupmanis iestājās Kr. Valdemāra jūrskolā Kuģu vadītāju nodaļā. Pēc jūrskolas absolvēšanas 1936. gadā diplomētais jūrnieks varēja ieņemt augstākus amatus uz kuģiem – viņš sāka iet jūrā uz tvaikoņa «Laimdota», tad «Bārta» par 2. stūrmani. II pasaules kara laikā T. Taupmanis bija Jūrniecības departamenta darbinieks un hidrogrāfiskā kuģa «Guna» kapteinis.

Pēc kara Teodoram Taupmanim ceļš uz citām valstīm bija slēgts, tomēr no jūras un kuģiem jāšķiras nebija. 1945. gadā viņš kļuva par Rīgas ostas loci un šo darbu veica līdz aiziešanai pensijā 1976. gadā.

No 1984. gada oktobra T. Taupmanis regulāri apmeklēja bijušo Kr. Valdemāra jūrskolas skolnieku tikšanās reizes Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, un Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas darbiniekiem izdevās iepazīt tālbraucēju kapteini ne vien no vēstures materiāliem, bet arī klātienē. Diemžēl pēdējos gados Teodora Taupmaņa veselība vairs neļāva tikties ar jūrskolas biedriem, bet joprojām viņš regulāri telefoniski sazinājās ar muzeja darbiniekiem, lai uzzinātu, kas jauns jūrniecības lietās.

Tālbraucējs kapteinis T. Taupmanis paliks ne vien mūsu atmiņās, bet arī latviešu kuģniecības vēsturē.

I. Bernsone

Aleksandrs Čiževskis

(1916. gada 9. jūlijs – 1997. gada 3. jūnijs)

Saulainā 10. jūnija pēcpusdienā savā pēdējā šīs zemes ceļā līdz kapa vietai Rīgas Miķeļa kapos devās Aleksandrs Čiževskis. Bija noslēdzies vēl viena Kr. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventa mūžs.

A. Čiževskis piedzima 1916. gada 9. jūlijā Ludzā lauku saimnieka ģimenē. Pirmo izglītības dokumentu viņš ieguva 1934. gadā, pabeidzot Ludzas Valsts arodskolu, un šai pašā gadā ieradās Rīgā, lai kļūtu par jūrnieku. Aleksandra Čiževska pirmais kuģis bija J. Zalcmanim, K. Jansonam un J. Freimanim piederošais tvaikonis «Arija» un ieņemamais amats – kurinātājs. Tam sekoja tvaikonis «Katvaldis». 1935. gadā viņš iestājās Kr. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Mehāniķu nodaļā un Rīgas pilsētas tehnikumā. Lai varētu apvienot mācības abās vietās, pirmo triju jūrskolas klašu eksāmeni tika nokārtoti eksterni un ceturtajā klasē jūrskola tika apmeklēta vakaros. 1940. gadā Aleksandrs Čiževskis pabeidza Kr. Valdemāra jūrskolu, gadu vēlāk – Rīgas pilsētas tehnikuma Mehānikas nodaļu. Labās sekmes un interese par mašīnām, to uzbūvi un darbību rosināja A. Čiževski turpināt izglītību. 1941. gadā viņš iestājās Latvijas universitātē un 1949. gadā ieguva augstākās izglītības diplomu mašīnbūvniecības specialitātē.

Paralēli studijām A. Čiževskis strādāja Rīgas kuģbūves fabrikā par darbu vadītāju un ceha priekšnieku. Arī pēc augstskolas beigšanas diplomētā inženiera darbs bija saistīts ar jūrniecību: Latvijas Zivjrūpniecības ministrijas Flotes daļas vecākais inženieris, Zvejnieku kolhozu savienības galvenais inženieris, Ekspedīcijas zvejas pārvaldes galvenais inženieris.

Aleksandru Čiževski atcerēsies un pasniedzēja darbu turpinās viņa skolnieki. Gandrīz 40 gadus A. Čiževskis jūrskolās un Rīgas Politehniskajā institūtā lasīja lekciju kursus «Kuģu dīzeļmotori un to ekspluatācija», «Kuģu remonts», «Kuģu palīgmehānismi» u.c. RPI docents veica arī zinātnisko darbu un bija vairāku publikāciju autors. Viņa nozīmīgākais darbs bija 1955. gadā izdotā grāmata «Kuģu iekšdedzes dzinēji un to ekspluatācija».

Pieredzējušais kuģu mehāniķis interesējās par latviešu tautas vēsturi, īpaši par jūrniecības pagātni. Atmodas gados viņš centās palīdzēt veidot nacionālu jūrnieku izglītības mācību iestādi, dalīties savās zināšanās un pieredzē.

Ar Aleksandru Čiževski es iepazinos 1982. gadā, kad viņš ieradās Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā uz trešo Kr. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas bijušo skolnieku tikšanos. 15 gadu laikā iepazinu viņu kā interesantu un zinošu cilvēku. Mums – muzeja darbiniekiem – vēsturniekiem viņa palīdzība ar tehniku saistītu priekšmetu izpētē bija īpaši nozīmīga. A. Čiževskis ne reizi nenoraidīja mūsu lūgumus ierasties Kuģniecības vēstures nodaļā un sniegt konsultācijas par kuģu detaļām, kas humanitāriem prātiem likās neaptveramas. Plašās zināšanas un pedagoga talants darīja savu – iepriekš

mums nezināma tehniska ierīce ieguva nosaukumu, tika noskaidrots tās pielietojums un darbības principi. Muzeja krājums papildinājās arī ar vairākām fotogrāfijām no Aleksandra Čiževska personīgā arhīva par viņa jūrnieka gaitām.

A. Čiževskis regulāri apmeklēja pensionēto jūrnieku tikšanās reizes Rīgā un Ainažos, vienmēr bija klāt savu bijušo skolas biedru priekos un bēdās. Tagad nācās atvadīties no viņa paša. Aleksandrs Čiževskis paliks Latvijas kuģniecības vēsturē kā Kr. Valdemāra jūrskolas absolvents, jūrnieks, jūrskolotājs un kā godīgs, darbu mīlošs cilvēks. Viņa fotogrāfijas un atmiņas glabā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības fondu krātuves un mēs, cilvēki, kas viņu pazinām.

Ilze Bernsone

Gunārs Saltais

(1930. gada 18. aprīlis Rīga – 1997. gada 9. jūnijs Rīga)

Uz jūras Gunārs bija no 19 gadu vecuma – sācis kā matrozis uz zvejas kuģiem. Beidzis Liepājas Jūrskolu, viņš vēlāk ir lielo saldētājtraleru kapteinis direktors un pirmais, kurš apgūst zveju Āfrikas piekrastes ūdeņos. Bijis Nopelniem bagātais zvejnieks un Sociālistiskā Darba Varonis.

1971. gadā Gunārs Saltais nokāpj krastā. Sākumā viņš ir zvejnieku kolhoza «Enkurs» valdes priekšsēdētājs Kuivižos, bet no 1975. gada veiksmīgi vada bagāto kolhozu «9. Maijs», vēlāko paju sabiedrību «Auda» Mangaļsalā. No 1991. gada G. Saltais ir SIA «Man–Tess» komercdirektors.

Pieminam Gunāru Salto kā inteliģentu un atsaucīgu cilvēku, kas daudziem savulaik sniedzis palīdzīgu roku.

A. Pope

Gunāram Saltajam piemineklī atklājot

Enkura vieta

Valdis Rūja

Neticiet tiem, kuri aizrunājas –
Jūrniekiem pasaule esot mājas
Jūras un lielupes izvagotas,
Sirds un domas tālumiem dotas.

Tomēr dzimtene katram ir viena,
Tā, kur aususi pirmā diena.
Kas gan ir jūra bez ilgotā krasta,
Laimīgas malas, kur brīvība rasta,

Kur tēvtēvu druvas līkušas briedā,
Kur ciests un strādāts, kur mīlēts un dziedāts.
Jūs, vecie puikas, kas vietā vēl savā,
Kas pie svētā Pētera saukti vēl nava,

Tukšojiet stipru piemiņas lāsi!
Kad mūsējo dziesmu nodziedāsit,
Saspļaujiet delnās, paceliet buras,
Kamēr vēl dzirkstele dzīslās turas,

Spītējiet vējiem! No nestundas bargas
Jūra un zeme šī jānosarga,
Lai jums Latvija reiz pret rietu
Neliegtu mūžīgo enkura vietu.

Bērzes kapos,
1998. gada oktobrī

Edgars Blūmfelds

(1928. gada 24. jūnijs – 1998. gada 22. oktobris)

Miris mūsu valsts ilggadējākais profesionālais Latvijas kuģniecības vēsturnieks Edgars Blūmfelds.

E. Blūmfelds dzimis pirms septiņdesmit gadiem Maskavā. 1952. gadā viņš absolvēja Latvijas Valsts universitātes Vēstures fakultāti un sāka strādāt Valsts Rīgas Vēstures muzejā (tag. Rīgas Vēstures un kuģniecības muzejs) par Jūrniecības nodaļas vadītāju. Desmit darba gados muzeja darbinieks papildināja kuģniecības vēstures krājumu ar daudziem nozīmīgiem dokumentiem, fotogrāfijām, kuģu modeļiem, burinieku būves darba rīkiem, navigācijas instrumentiem u.c. materiāliem, veidoja ekspozīcijas un izstādes par Baltijas jūrniecības vēsturi un uzsāka zinātniskus pētījumus par šo tēmu.

No 1961. gada vairāk nekā 30 gadus Edgars Blūmfelds strādāja Latvijas Zinātņu akadēmijas Vēstures institūtā (tag. Latvijas Universitātes Latvijas Vēstures institūts). Visu šo laiku viens no zinātnieka galvenajiem izpētes objektiem bija Latvijas kuģniecība no 20. gadsimta sākuma līdz mūsu dienām. Viņš ir publicējis daudzus rakstus un bijis līdzautors vairākām kolektīvām publikācijām. Pētot un analizējot Latvijas un ārvalstu arhīvu lietas, vācot jūrnieku atmiņu stāstus, radās darbi par Rīgas ostu, transporta darbiniekiem un viņu nacionālo sastāvu u.c. Ar dažiem E. Blūmfelda rakstiem varēja iepazīties arī Latvijas jūrniecības gadagrāmatas lasītāji: Par jūrnieku kadru problēmām Latvijas jūras kuģniecībā // Latvijas jūrniecības gadagrāmata '89/90.–R., 1991. – 104.–109.lpp., Latvijas Republikas tirdzniecības flotes nacionalizācija // Latvijas jūrniecības gadagrāmata '91.–1991. – 53.–62.lpp.

Īpaši nozīmīgi ir Edgara Blūmfelda pētījumi par Latvijas tvaikoņiem un jūras transporta darbiniekiem II pasaules kara laikā. Viņa unikālais darbs 1994. gadā tika izdots grāmatā «Latvijas tirdzniecības flote un tās traģiskais liktenis 1940–1945».

Esam zaudējuši vēsturnieku, kura zināšanas, pieredze un padoms gadiem ilgi mums palīdzēja latviešu kuģniecības pagātnes apzināšanā.

I. Bernsone

Notikumu hronika

1997. gads

Janvāris

• No 1997. gada 1. janvāra pēc Satiksmes ministrijas iniciatīvas Latvijas Jūras administrācija (LJA) pārveidota par valsts bezpeļņas akciju sabiedrību, un ieceltā pilnvarnieku padome sekos līdzekļu izlietojumam. LJA saglabās savu galveno kontroles funkciju – cilvēku un kuģošanas drošību.

• Lielas raizes sagādā biezā ledus sega Rīgas jūras līcī. Navigācija apgrūtināta arī Rīgas ostā, taču Rīgas ostas pārvalde un Latvijas Jūras administrācija ziemas sezonai sagatavojušās. Rīgas ostas kapteiņa dienesta rīcībā nodots izremontētais ledlauzis «Varma».

• 17. janvārī Rīgas Transporta flote svinēja savu desmito gadadienu. Rīgas TF tika izveidota 1986. gada decembrī kā PSRS Zivsaimniecības ministrijas struktūra, kuras uzdevums bija nodrošināt zivju zvejas floti ar piegādēm, degvielu u.c., kā arī izvest gatavo produkciju no Latvijas. 1995. gadā valdība pieņēma lēmumu uzņēmumu privatizēt, un šodien kopā ar «Lavinia Corporation Ltd.» panākti pozitīvi rezultāti.

• 24. janvārī notika kārtējā PVAS «Latvijas Kuģniecība» padomes sēde, kurā, izvērtējot 1995. un 1996. gada rādītājus, 11 padomes locekļi izteica neapmierinātību ar LK prezidenta Pētera Avotiņa darbību un vienprātīgi balsoja par viņa atstādināšanu no amata.

Pēteris Avotiņš šādu lēmumu komentēja kā politisku.

Privatizācijas aģentūras informācija vēsta, ka 1995. gadā LK zaudējumi bija 51 milj. USD, 1996. gadā – 26 milj. USD.

LK padomē darbojas: Druvis Skulte (padomes priekšsēdētājs), Vasilijs Meļņiks (padomes priekšsēdētāja vietnieks), Ivars Godmanis, Māris Gailis, Imants Kapsis, Antons Ikaunieks, Miķelis Elsbergs, Dainis Tunsts, Jāzeps Bernāns, Laimonis Strujevičs, Aivars Muravskis, Andris Pauls–Pāvuls.

Tika nolemts, ka turpmāk LK vadīs vecākais viceprezidents Andris Kļaviņš.

• 1997. gada 30. janvārī Kopenhāgenā (Dānija) Vecās biržas namā notika seminārs un izstāde «Vārti uz Latviju». Pirmo reizi Latvijas ostu un tranzītbiznesā iesaistīto uzņēmumu vadītāji, kā arī Satiksmes ministrija, Latvijas Attīstības aģentūra, Privatizācijas aģentūra un apdrošinātāji kopīgi veidoja delegāciju, kuras uzdevums bija iepazīstināt Dānijas uzņēmējus ar Latvijas ostu iespējām.

Februāris

• 17. februārī Latvijas Republikas Saeima pieņēma likumu par Liepājas speciālo ekonomisko zonu. Likumā paredzēts, ka speciālā ekonomiskā zona Liepājā darbosies 20 gadus.

• 1997. gadā no Latvijas Ostu padomes Ostu attīstības fonda līdzekļiem dažādiem darbiem ostās piešķirti 1 000 000 latu.

• 27. februārī Latvijas Republikas Saeima par īpašiem nopelniem Latvijas labā piešķīra pilsonību Ventspils Tirdzniecības ostas direktoram Oļegam Stepānovam un priva-

tizējamās Rīgas ostas Valsts stividoru kompānijas «Rīnūži» direktoram Georgijam Ševčukam.

Marts

• 9. martā Latvijā notiek pašvaldību vēlēšanas.

Aprīlis

• Latvijas Jūras spēki svinēja savu 5 gadu jubileju. Piecos gados ir izveidota Jūras spēku struktūra, mācību centrs, notikušas daudzas karakuģu vizītes ārvalstu ostās, sagaidīti citu valstu karakuģi Latvijā.

Maijs

• Latvijas Kuģniecība saņēmusi pirmo no diviem Korejas kuģubūvētavā «Hyundai» būvētajiem gāzes vedējiem – «Kurzeme». Jaunais LK kuģis reģistrēts zem Monrovijas karoga un strādās pulā ar Norvēģijas kompāniju «Westfal Larsen Shipping».

• Ventspils Tirdzniecības osta atzīmēja savu 100. gadadienu.

Jūnijs

• 18. un 19. jūnijā Rīgā, Latvijas Jūras administrācijas telpās, notika Latvijas, Lietuvas un Igaunijas valstu jūrniecības struktūru vadītāju un Satiksmes ministrijas pārstāvju tikšanās, kuras laikā tika pieņemta rezolūcija un noslēgts līgums par Baltijas valstu sadarbību jūrniecībā.

• Teodors Spāde atgriežas Ventspilī

Latvijas Republikas pirmais latviešu tautības admirālis Teodors Spāde mira Kazahstānā 1970. gadā. Divdesmit gadus vēlāk, 1990. gada aprīlī, viņa mirstīgās atliekas tika pārvestas dzimtenē un apbedītas Rīgas Meža kapos. Tagad varam uzskatīt, ka loks noslēdzies, un admirālis pēc ilgajā mūžā piedzīvotajiem spožuma un posta gadiem atgriezies savā dzimtajā pilsētā, jo 12. jūnijā Ventspilī jauniegādātajam jūras velkonim tika dots vārds «Teodors Spāde».

Kuģis būvēts 1988. gadā Dienvidslāvijā. Tas 36 m garš, ūdensizspaids – 270 tonnu, divu dzinēju kopējā jauda – 2,5 tūkstoši ZS. Apkalpē ir 19 vīri, kas strādās četrās maiņās. Svinības atklāja Ventspils mērs Aivars Lembergs, kas pasvītroja pasākuma nozīmīgumu. Velkoņa vārdu atsedza privatizējamās AS «Ventspils tirdzniecības osta» prezidents Oļegs Stepānovs. Tradicionālo šampanieša pudeli pret jaunkristāmā kuģa bortu sasita tā krustmāte Amalda Zaķes kundze. Viņa ir Teodora Spādes radiniece un vienīgais cilvēks no Latvijas, kas savulaik bijis klāt admirāļa dzīves pēdējos brīžos tālajā Temirtavas pilsētā Kazahstānā.

Vārda došanas ceremonijā un tai sekojošajā braucienā pa ostu kuģi un tā komandu pārstāvēja kapteinis Vilis Zīlnieks, Rīgas jūrskolas 1978. gada absolvents. Savulaik viņš kuģojis Tālajos Ziemeļos, tad zem Dānijas karoga, bet tagad pārnācis uz dzimtās Ventspils ostas floti. Kapteinis ir īsts ventspilnieks – viņa vectēvs un Teodors Spāde bijuši skolas biedri.

Tika runāts arī par Teodora Spādes muzeja ierīkošanu Ventspilī, ko atbalsta pilsētas galva A. Lembergs un dome. Tālākā nākotnē tas varētu pārtapt par Latvijas Jūras spēku, respektīvi, kara flotes muzeju. Advokāts Zigmunds Spāde uzticēja pilsētas domei pagaidu glabāšanai un tālākai nodošanai iecerētajam muzejam admirāļa personīgās mantas, kuras

viņam izdevies atpirkt no kolekcionāriem, tajā skaitā «Virsaiša» gleznu, kas 1940. gadā paslepus nonesta no karakuģa.

Kuģis «Teodors Spāde» savus pirmos gadus braucis Melnajā jūrā. Jūras virsnieks un vēlākais admirālis izkarojis Pirmo pasaules karu Krievijas flotes sastāvā un vēlāk cīnījies pret boļševikiem tieši Melnajā jūrā.

Jūlijs

• 12. jūlijā Rīgā un visā jūras piekrastē tika svinēti Jūras svētki.

• Latvijas Kuģniecība no Korejas kuģubūvētavas «Hyundai» saņem otru gāzes vedēju – «Vidzeme».

• 17. jūlijā Rīgas Pasažieru ostā Latvijas robežsargi saņēma Somijas kolēģu dāvanu – divus ātrgaitas kuterus, laivu, mikroautobusu, vieglo automašīnu un sešus motociklus. Kuteri nodoti Liepājas un Rīgas ostai un palīdzēs nodrošināt Latvijas robežu šķērsojošo jahtu kontroli.

Augusts

• 11. augustā atklāja kravas un pasažieru līniju Ventspils – Ķīle – Rīga, ko aptuveni 30 stundās divas reizes nedēļā veic LK rolkeris «Mehāniķis Fjodorovs».

• 30. augusta naktī Baltijas jūras piekrasti apgaismoja vairāki simti ugunskuru. Pēc somu iniciatīvas tos aizdedza Baltijas jūras tradīciju un kultūras glabātāji, kuri vasaras pēdējā naktī svinēja ugunskura svētkus.

Septembris

• 10. septembrī VAS «Latvijas Kuģniecība» prezidents Andris Kļaviņš saņēma Starptautisko droša menedžmenta sertifikātu, kuru pasniedza Krievijas Jūras kuģniecības reģistra ģenerāldirektora vietnieks, kvalitātes dienesta vadītājs Sergejs Koščijs.

Oktobris

• Liepājas osta atzīmēja savu 300. gadskārtu.

• Lai veicinātu aktīvāku sadarbību ar sadraudzības pilsētu, Rīgas ostas pārvalde 23. oktobrī atklāja pārstāvniecību Brēmenes Pasaules tirdzniecības centrā. Svinīgajā pasākumā piedalījās Latvijas vēstnieks Vācijā Andris Ķesters. Par pārstāvniecības vadītāju iecelts Jānis Butnors.

Novembris

• Par Baltijas ostu organizācijas (BPO) pilntiesīgu locekli kļuvusi Ventspils Brīvosta. Jau četrus gadus BPO darbojas Rīgas Tirdzniecības brīvosta. 1996. gadā par organizācijas dalībnieci kļuva Liepājas osta.

1998. gads

Janvāris

• 22. janvārī Ventspils Tirdzniecības ostas Biznesa centrā savus pakalpojumus prezentēja prāmju līnijas Ventspils – Ķīle – Ventspils apkalpotāji – Ķīles ostas pārvalde. Aģents Ventspilī ir jūras aģentūra «Seastar».

• 28. janvārī Vecmīlgrāvī, Meldru ielā 3a, iedzina pirmo pāli Rīgas ostas Kuģu satiksmes un informācijas vadības centra jaunajai ēkai, kuru Latvijas Jūras administrācija būvēs par Eiropas Savienības PHARE fonda līdzekļiem.

Februāris

• 12. februārī regulārus reisus starp Rīgu un Trāvemindi Vācijā uzsāka

kravas – pasažieru prāmis «Arion». Uz rolkera ir 100 pasažieru vietau, ietilpīgs autoklājs, restorāns, kafejnīca, tax–free veikals.

Marts

• Firma «Litir» izdevusi albumu «Tranzīta 100 gadi» par Ventspils ostu un cilvēkiem gadsimtu griežos. «Tranzīta 100 gadi» ir veltījums visiem cilvēkiem, kuri iecerēja, uzcēla un attīstīja Ventspils Tirdzniecības ostu.

• 12. martā Rīgas Naftas termināla jaunajā piestātnē pietauvojās tankkuģis «Melkki», kas atveda uz Rīgu 7000 t benzīna un 2,5 tūkst. t dīzeļdegvielas.

SIA «Universal–Remont» un Hidrotehniskās celtniecības asociācijas partnerfirmu celtās piestātnes garums ir 270 m, dziļums 11,5 m. Darbu pasūtītājs saskaņā ar «Neste» ir Rīgas ostas pārvalde.

Aprīlis

• 2. aprīlī pēc Rīgas ostas pārvaldnieka L. Loginova un Latvijas Stividorkompāniju asociācijas valdes iniciatīvas Rīgas ostā strādājošie uzņēmēji uz ledlauža «Varma» tikās ar Krievijas vēstnieku Latvijā A. Udaļcovu. Tikšanās mērķis bija noregulēt politiskās un ekonomiskās attiecības starp Latviju un Krieviju.

• Sakarā ar saspīlētajām attiecībām starp Latviju un Krieviju lielus zaudējumus cieš Latvijas zivju pārstrādātāji. «Brīvajam Vilnim» vien noliktavās radušies gatavās produkcijas uzkrājumi ap 7 milj. kārbu apjomā.

Diemžēl Latvijas zivju pārstrādātāji vēl nav gatavi ar saviem ražojumiem konkurēt Rietumu tirgū, bet Austrumu tirgus tiem ne vienmēr ir labvēlīgs.

Maijs

• 22. maijā Ventspils Brīvostu atstāja tankkuģis «North Pacific», kurā iekrāva gandrīz 95 tūkst. t jēlnaftas. Līdz šim tas ir lielākais daudzums, kas iekrauts tankkuģī Ventspils ostā.

• 30. maijā, piedaloties LR Valsts prezidentam Guntim Ulmanim, tika svinīgi atklāts jaunais Ventspils Brīvostas jūras kanāls. Tā kopējais garums – 7850 m, platums – 164 m, dziļums – 17,5 m. Ventspils Brīvostā noticis milzīgs lēciens jaunā kvalitātē – tā pāriet no *Panamax* (75 000 dwt) uz *Aframax* (120 000 dwt) kuģu apkalpošanu.

Jūnijs

• 5. jūnijā tika pilnībā pabeigta VAS «Latvijas Kuģniecība» tankkuģu un gāzvedēju flotes un ar tām saistīto krasta struktūru sertifikācija atbilstoši Starptautiskā droša menedžmenta kodeksa prasībām.

Jūlijs

• 2. jūlijā uz nenoteiktu laiku tiek pārtraukta laikraksta «Jūras Vēstis» izdošana.

Augusts

• Uzņēmums SIA DUNA, kas atrodas Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (LSEZ) teritorijā, sadarbībā ar Anglijas uzņēmumu GENESIS BIOFUELS iecerējis uzsākt kurināmā granulu ražošanas rūpnīcas būvi.

LSEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Pīlēns informēja, ka šis projekts jau piedalījies konkursā par Ziemas ostas piestātņu izmantošanu, bet neuzvarēja.

• Skultes ostā ir pabeigti Dienvidu piestātnes rekonstrukcijas darbi,

izbūvēts pilnīgi jauns pievedceļš, kā arī padziļināta ostas gultne. Tagad ostas Dienvidu daļa būs ērta un izdevīga kokmateriālu eksportam.

Pēc atjaunošanas Skultes ostas Dienvidu piestātnes dziļums ir 5,5 metri, bet garums – 75 metri. Osta varēs uzņemt kuģus ar kravnesību līdz 3000 tonnām.

Skultes ostas atjaunošanas darbus veica SIA SKULTES KOKOSTA, kuras dibinātāji ir Saulkrastu pilsētas dome, Hipotēku un zemes banka, Privāto mežu apsaimniekotāju asociācija un SIA KILBE. Līdz šim ostas celtniecībā ieguldīti vairāk nekā Ls 400 000, bet pavisam kopējās investīcijas ostas atjaunošanā šogad pārsniegs Ls 800 000.

Šā gada pirmajā pusē no Skultes ostas izvestas 35 500 tonnas papīrmalkas. Ar jauno Skultes kokostas piestātnes darbības atklāšanu 17. augustā plānots ievērojami palielināt kravu apgrozījumu ostā.

Skultes ostas pārvaldnieks Ivars Bergmanis uzskata, ka šogad ostas apgrozījums būs 100 000 tonnu kravu.

Septembris

• 17. septembrī Rīnūžos Somijas naftas produktu ieguves, pārstrādes un tirdzniecības uzņēmuma NESTE OY 50 gadu jubilejas svinību ietvaros oficiāli tika atklāts SIA NESTE LATVIJA Rīgas naftas produktu terminmāls.

NESTE LATVIJA naftas produktu termināla plānotais apgrozījums ir 350 000 – 500 000 tonnu gadā. Terminālā ir 6 rezervuāri ar kopējo tilpību 30 000 m^3, izkraušanas un iekraušanas iekārtas, kā arī servisa un biroja telpas.

• Liepājas ostas Kuģu satiksmes vadības (KSV) centrs ir pirmā kārta no Latvijas Jūras administrācijas pirms gada noslēgtā kontrakta ar Vācijas firmu STN ATLAS ELEKTRONIK GmbH. Kontrakta kopējā summa ir 3,47 miljoni ASV dolāru, apmēram puse no šīs summas izlietota Liepājas KSV centra izveidošanai. Šo projektu pilnībā finansē Latvijas Jūras administrācija, izmantojot valsts garantētu AS PAREKSS BANKA kredītu.

Liepājas ostas KSV centrs izvietots Jūras administrācijas Liepājas ostas kapteiņa dienesta ēkas atjaunotajā loču tornī. KSV kompleksā ietilpst divi masti, uz kuriem novietoti radari, UĪV stacijas un televīzijas kameras. Uz viena no mastiem papildus ir meteostacija un radiopeilēklis. Pie ostas Dienvidu vārtiem novietots ūdens straumes virziena un ātruma mērītājs. Informācija no visas iepriekšminētās aparatūras pa mikroviļņu līnijām caur TV torņa retranslatoru nonāk KSV centrā uz monitoru ekrāniem, kur tā tiek tālāk apstrādāta.

Latvijas Jūras administrācijas pārvaldes darbinieki, Liepājas ostas kapteinis un viņa pakļautībā esošie Jūras administrācijas Liepājas rajona darbinieki kopā ar STN ATLAS ELEKTRONIK GmbH veikuši sarežģītu un kvalitatīvu darbu, izveidojot Liepājas ostas KSV centru, kas patlaban ir viens no modernākajiem Baltijas jūrā.

Liepājas KSV centrs paaugstinās kuģu satiksmes drošību, samazinās vides piesārņošanas risku un dos iespēju organizēt kuģu satiksmi daudz efektīvāk nekā līdz šim. Tas kļūs par pamatu Liepājas ostas tālākai izaugsmei, nostiprinās ostas reputāciju un pievilcību starptautiskajā jūras transporta sistēmā.

Apkopoja A. Freiberga

Satura rādītājs

PAVADVĀRDI GADAGRĀMATAI
A. Pope ..... 3.lpp.

KĀ LATVIJA ATGUVA SAVUS KUĢUS
A. Miklāvs ..... 5.lpp.

RĪGAS OSTAS VELKOŅI LATVIJAS BRĪVVALSTS LAIKĀ
A. Cekuls ..... 8.lpp.

LEDLAUŽI RĪGĀ
V. Puriņš ..... 11.lpp.

PIRMIE PĒCKARA GADI RĪGAS OSTĀ
A. Cekuls ..... 14.lpp.

KUĢU MODEĻI UN CILVĒKI
I. Kārkliņa ..... 17.lpp.

MUZEJA KUĢNIECĪBAS VĒSTURES KRĀJUMS TURPINA PAPILDINĀTIES
I. Bernsone ..... 22.lpp.

CEĻOJUMS PA LĪVU ZEMI
A. Šulcs ..... 33.lpp.

1897. UN 1898. GADĀ DZIMUŠIE JŪRNIEKI
A. Miklāvs, I. Kārkliņa ..... 43.lpp.

PIRMS 100 GADIEM
A. Cekuls ..... 50.lpp.

LATVIEŠI JŪRAS ARODUS TIK ĀTRI NEAIZMIRSĪS
G. Šīmanis ..... 53.lpp.

LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJA ŠODIEN UN RĪT
J. Bērziņš ..... 55.lpp.

JŪRNIECĪBAS IZGLĪTĪBA IR JĀSAKĀRTO UN JĀPILNVEIDO
I.J. Liepiņš ..... 57.lpp.

LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS PIECI IZLAIDUMI
Ģ. Aniņa ..... 63.lpp.

PIRMAIS VAKARS UZ KUĢA
A. Burka ..... 89.lpp.

LATVIJAS REPUBLIKAS JŪRNIEKU SAGATAVOŠANAS UN DIPLOMĒŠANAS NOTEIKUMI ..... 90.lpp.

KONVENCIJAS JŪRNIECĪBAS JOMĀ, KURĀM LATVIJAS REPUBLIKA IR PIEVIENOJUSIES LĪDZ 1998. GADA OKTOBRIM ..... 109.lpp.

CIK PIEVILCĪGAS IR LATVIJAS OSTAS
G. Šīmanis ..... 111.lpp.

LATVIJAS BRĪVOSTAS – JAUNA BALTIJAS JŪRAS OSTU KVALITĀTE
G. Laidegs ..... 115.lpp.

LATVIJAS TRANSPORTA KORIDORU IZMAKSAS UN PIEDĀVĀTO PAKALPOJUMU KVALITATĪVIE ASPEKTI
Z. Priede ..... 122.lpp.

RĪGĀ DZIMST IDEJAS PAR BALTIJAS OSTU ORGANIZĀCIJAS KOPDARBU ..... 125.lpp.

BALTIJAS JŪRA – EIROPAS JAUNAIS JŪRAS CEĻŠ
G. Šīmanis ..... 127.lpp.

VAI OSTU ATTĪSTĪBAS FONDS IR VAKARDIENA?
G. Šīmanis ..... 132.lpp.

LIEPĀJAS OSTAI – 300 ..... 136.lpp.

LIEPĀJA – OSTAS PILSĒTA. SEPTIŅI ATJAUNOTNES GADI
A. Freiberga, G. Šīmanis ..... 141.lpp.

LIEPĀJAS OSTA ZVIEDRU SPECIĀLISTU REDZESLOKĀ ..... 146.lpp.

VENTSPILS OSTA NESAMIERINĀS AR SASNIEGTO
A. Freiberga ..... 152.lpp.

VENTSPILS OSTA PILNĪBĀ ATBILST PRĀMJU BIZNESAM
G. Šīmanis ..... 155.lpp.

VENTSPILS BRĪVOSTA: MILZU LĒCIENS JAUNĀ KVALITĀTĒ
G. Šīmanis ..... 159.lpp.

RĪGAS OSTA: PANĀKUMI UN PROBLĒMAS
G. Šīmanis ..... 167.lpp.

«BALTIC CONTAINER TERMINAL» – ĀTRI, DROŠI UN ĒRTI PAKALPOJUMI
A. Freiberga, G. Šīmanis ..... 174.lpp.

RĪGĀ BŪS JAUNS PASAŽIERU TERMINĀLS
G. Šīmanis ..... 178.lpp.

SALACGRĪVAS OSTA – CETURTĀ LIELĀKĀ LATVIJĀ
A. Mitrēvics ..... 189.lpp.

LATVIETI UN ZVIEDRU VIENO JŪRA
A. Mitrēvics ..... 187.lpp.

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBAS 1997. GADA 14. NOVEMBRA KOPSAPULCES LĒMUMS ..... 192.lpp.

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBAS 1997. GADA 14. NOVEMBRA KOPSAPULCES REZOLŪCIJA «PAR JŪRNIECĪBAS UZŅĒMUMU PRIVATIZĀCIJU» ..... 193.lpp.

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA – UZ JAUNU KURSU ..... 194.lpp.

LATVIJAS KUĢNIECĪBAS PRIVATIZĀCIJA NEAPMIERINA VALSTS JŪRNIECĪBAS SABIEDRĪBAS INTERESES ..... 201.lpp.

Saturs

RUNGA AR DIVIEM GALIEM
J. Lapsa ..... 204.lpp.

KUĢU SATIKSMES VADĪBAS CENTRI – GARANTS KUĢOŠANAS DROŠĪBAI
B. Zeiliņš ..... 206.lpp.

LATVIJAS JŪRAS ADMINSTRĀCIJA RESTRUKTURIZĀCIJAS GAIDĀS
A. Brokāns ..... 209.lpp.

BALTIJAS VALSTIS DOMĀ PAR SADARBĪBU ..... 211.lpp.

LATVIJAS KUĢU REĢISTRĀ
S. Šmulāns ..... 212.lpp.

KUĢOŠANAS POLITIKAS KONCEPCIJA – ARĪ MUMS
J. Lapsa ..... 216.lpp.

KUĢOŠANAS POLITIKAS KONCEPCIJA ..... 219.lpp.

JŪRNIEKU IEKĀRTOŠANU DARBĀ UZRAUGA SATIKSMES MINISTRIJA
G. Laidegs ..... 224.lpp.

«LAPA» RŪPĒJAS PAR SAVU IMIDŽU
A. Brokāns ..... 226.lpp.

JŪRNIECĪBAS UZŅĒMUMU CENAS RĪGAS FONDU BIRŽĀ
A. Brokāns ..... 228.lpp.

LATVIJAS JAHTU FLOTE
A. Mežulis ..... 230.lpp.

«SPANIEL» AIZSTĀV LATVIJAS GODU
U. Kalmanis ..... 234.lpp.

GAN STRĀDĀJAM, GAN ARĪ SVINAM
A. Freiberga ..... 244.lpp.

ENCIKLOPĒDIJA «LATVIJAS JŪRNIECĪBAS VĒSTURE 1850–1950»
I. Bernsone ..... 247.lpp.

LITERATŪRA PAR UN AP JŪRAS TIESĪBĀM LATVIJĀ 1997./98. GADĀ
M. Lejnieks ..... 250.lpp.

«LATVIEŠU BURINIEKI»
I. Bernsone ..... 252.lpp.

KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS. LIETIŠĶĀ UN PRIVĀTĀ SARAKSTE
V. Pētersone ..... 253.lpp.

KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS UN «PĒTERBURGAS AVĪZES» (1862–1865)
G. Laidegs ..... 257.lpp.

IN MEMORIAM ..... 259.lpp.

NOTIKUMU HRONIKA ..... 267.lpp.

Latvijas Jūrniecības gadagrāmata '97-'98
Laikraksta «Jūras Vēstis» pielikums.

[2,-]

LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA
0302009268



SIA JŪRAS VĒSTIS

Balasta dambis 3, a.k. 44,
Rīga, LV 1081, Latvija
Tālr.: 2 467523
Tālr./fakss: 2 467466
E-mail: marnews@com.latnet.lv

- **informatīvie pakalpojumi**
- **reklāmas materiālu izveide**
- **starptautisku izstāžu organizēšana**