

*Latvijas Jūrniecības*  
**Gadagrāmata**  
**2001**





2002-4  
123

Latvijas Jūrniecības  
ASSOCIATION

L LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

65

# LATVIJAS JŪRNIECĪBAS **GADAGRĀMATA**

2001

RĪGA 2001

**Latvijas Nacionālā  
BIBLIOTĒKA**

0302028145

Redkolēģija:

Antons Vjaters, Arvis Pope, Anita Freiberga, Gints Šimansis.

Datorgrafika:

Kaspars Vēveris

Ilustrācijām izmantoti:

A. Meijera, Ā. Freiberga, R. Kaniņa, U. Kalmaņa, H. Apoga, O. Griķa foto,  
kā arī foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Rīgas Brīvostas  
pārvaldes un SIA «Jūras Vēstis» krājuma.

Makets sagatavots SIA «Jūras Vēstis»

© Latvijas Jūrniecības savienība

## Priekšvārda vietā

Galvaspilsētas jubilejas reizē nebjija vairs Jūras svētku. Pati Rīgas jubileja noritēja skaisti, diemžēl bez jūras un jūrniekiem. Daugava tika izmantota tikai svētku salūta atspoguļošanai. Netika pat pieminēta līvu osta senās Rīgas vietā, kurā piestāja bīskapa Alberta kuģi. Varbūt tas ir simptomātisks – nacionālās jūrniecības taču vairs nav un par kuģiem un jūru neērti runāt. *Latvijas Kuģniecības* privatizācija un nupat notikusi tankkuģu pirkšana gandriz nevienu vairs neinteresē, ja nu vienīgi kādus pilnvarniekus, pārvaldniekus, prezidentus un padomniekus, kuriem tas saistīts ar personīgo bankas kontu izmaiņām. Pirmajam jaunajam tankkuģim patriotiski dots vārds *Rīga*, bet par tā kapteini nozīmēts kārtējais nepilsonis. Kapteinim nāk līdzī sava komanda, kura latviski nerunā. Un nejauši ieklīdis latviešu jūrnieks tur piedzivos visīstāko diskrimināciju, tādu pašu, kā visdzīlākajos padomjlaikos.

Pilsoņiem drīz tiks dota iespēja piedalīties kauliņu spēlē – Saeimas vēlēšanās – un tā nedaudz ietekmēt spēku sadalījumu *tur augšā*. Vieni viejie tiks pastumti nost no pagaidām

vēl bagātās valsts siles, citi – saskaņā ar tautas gribu tačul – nāks vietā. Pēc tam vēlētāji brīnīsies, ka atkal uzmetuši vieninieku – zemāko iespējamo skaitli, taču mierinās sevi, ka tas ričuračā un vēlēšanās dod tiesību metienu atkārtot (vēlēšanās gan pēc kādiem gadiem). Neko tas nedos, uz Saeimas vēlēšanu kauliņa visām skaldnēm ir «1», dažāda tikai to krāsa. Kamēr šo metamo kauliņu nenomainīs, spēlētāji vienmēr būs zaudētāji.

Kam daudz naudas, tas ir *vieds* un varens – šo fundamentālo atziņu mēs nu būtu apguvuši. Jaunums ir tas, ka par naudu var sevi pat nacionālā varoņa kārtā iecelt, kā to izdarījis eks-premiers Māris Gailis. Miljonāra izpriecas ceļojumu apkārt pasaulei viņš pratis pārvērst par sasniegumu *uz cilvēka iespēju robežas*, kā atzīmēja kāds labi apmaksāts līdzbraucējs. Divu Latvijas jahtu burājums apkārt zemeslodei uzskatāmi parāda mūsu sa biedrības polarizēšanos. *Mildas* ekspedicija izmaksājusi (kam?) ap 800 tūkstošiem latu, un – šeit jāpiekrīt M. Gailim – tā tiešām ir *vērienīgākā*. Kaujo komanda (*bomžu komanda*, kā atjāvās izteikties viens no Gaija vīriem)

savā 8 tūkstošus latu (kopā ar aprīkojumu) vērtajā finiera katamarānā brauc klusu, pa cejam piepelnidamās, lai nopirktu pārtiku un ūdeni, vietu pie muliņa un neparedzētam remontam nepieciešamo. Atgriezušies, viņi ordeņus nesaņems.

Iepriekšējo gadagrāmatas laidienu lasītāji palaikam ir pārmetuši, ka priekšvārdu pesimisms un bezcerība nekādi nesaskan ar grāmatā ievietoto rakstu gaišo optimismu un rožaina-jām nākotnes vīzijām. Savas saprašanas robežas mēģināju laboties un uztvert dzīvi no gaišās pusēs. Centos iedomāties ko skaitu un cēlu, piemēram, Zorgevica kungu baltā zirgā jā-jam pa nezālēm aizaugušajām pamestajām dzelzceļa stigām. Vai Mihaila Barklaja de Tolli atjaunotā pie-minekļa atklāšanu Rīgas centrā. Vai to, ka *Latvijas Kuģniecība* sākusi pie-nemt darbā Latvijas Jūras akadēmijas absolventus. Taču gaišos sapņus pār-trauca traģiski notikumi ASV.

*Gadsimts sākās 11.septembrī.* Po-pulārs teiciens, kuram parādijušies daudzi varianti, atvasinājumi un pa-pildinājumi. Svaiga doma šajā sakarā bija atgādinājums par huņiem, kuri reiz iznīcināja Romu. Nekādi negri-bas piekrist, ka sācies kas jauns un nebijis! Mēs tikai izliekamies aizmir-

suši senos anarhistus un viņu sekotā-jus bolševikus. Esam aizmiruši ja-pānu kamikadzes un krievu matroso-vus. Arī pavisam modernie globalizā-cijas pretinieki, kad būs atbrīvojušies no huligānu piejaukuma, būs tādi paši nežēliji un nesavīgi cīnītāji par ideju. Tie ir altruisti egoistu pārvaldī-tajā pasaulē. Teroristiem pašnāvnie-kiem nedrīkst pārmest necienību pret citu dzīvibām, jo viņi idejas labā ziedo savējās!

Beigšu ar pārdomām: vai nav pie-nācis laiks klūt moderniem un *Ga-dagrāmatas* vietā atvērt interneta *mājas lapu?* Priekšlikums izskanējis jau diezgan sen. Viedokļi dažādi. Pro-tams, biržas ziņas ērtāk nolasīt no ek-rāna. Taču, cik noprotams, dajai mūsu lasītāju nav un diez vai kādreiz būs pieejami interneta pakalpojumi. Pa-rasti viņiem arī nav akciju un tādēl vienalga, kā tās kotējas Rīgas un Lon-donas biržas. Tādēj ierosinu *Gadagrā-matas* nākošo – desmito un tādēl ju-bilejas laidienu izdot vēl uz papīra. Uz vecā labā papīra, kuru gan sagrāuž laika zobs, bet uz kura rakstītais pie-ejams visiem lasītpratējiem un lasīt gribētājiem.

Ar cieņu,  
Arvis Pope



## Jūrai

Man, jūra, aizdod savu elpu  
 Un kuģi, kas caur bangām iet,  
 Un savu vējputeņa svelpu!  
 Man, jūra, aizdod savu elpu,  
 Lai varu izjust visu telpu,  
 Kur zemeslode raud un dzied.  
 Man, jūra, aizdod savu elpu  
 Un kuģi, kas caur bangām iet...

Kad, jūra, tev būs Joti grūti,  
 Es nākšu talkā ledu lauzt –  
 Tu manī savu sparu jūti?  
 Kad, jūra, tev būs Joti grūti,  
 Tad vētrām pretī mani sūti,  
 Lai rīts uz kaiju spārniem aust.  
 Kad, jūra, tev būs Joti grūti,  
 Es nākšu talkā ledu lauzt.

*Andris Vējāns*

# Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulces lēmums Rīgā, 2000. gada 25. novembrī

Kopsapulce konstatēja, ka svarīgākām kopsapulces problēmām – kuģošanas politikas ieviešanas novilcināšanai, apzinātai *Latvijas Kuģniecības* virzībai uz iznīcību un privatizācijas kavēšanai ir kopīgs cēlonis – korupcija, kas nav tikai nozares problēma un kam vajadzīgs valstisks risinājums.

Valstij jāatjauno faktiskās īpašuma tiesības uz tai piederošo mantu un jānodrošina tās likumīga pārvalde.

Tāpēc kopsapulce uzdod valdei sagatavot LJS vārdā un publiskot pažīojumu, kurā raksturo situāciju un norāda uz nozares risināmo problēmu loku:

1. Veikt tādus likuma labojumus, kas radītu Latvijas ostām līdzīgus un labākus ekonomiskos apstākļus kā Igaunijas un Lietuvas ostām;
2. Veikt tādus *Likuma par ostām* labojumus, kas paredzētu os-

tām tiesības ar savu īpašumu garantēt kredītu saņemšanu;

3. Ierosināt Ministru kabinetam operatīvi pieņemt konkrētu lēmumu par jauna valsts dienesta (krasta apsardzes) izveidošanu, kuram nodot Jūras meklēšanas un glabāšanas funkcijas no Latvijas Jūras administrācijas;
4. Saglabāt plānotās valsts budžeta investīcijas Latvijas Jūras akadēmijai Daugavgrīvas kompleksa atjaunošanai;
5. Atbalstīt priekšlikumu par budžeta apmaksāto Latvijas Jūras akadēmijā jaunuzņemto studentu skaita pakāpenisku palielināšanu līdz 300 vietām un arī palielināt finansējumu līdz 1700 Ls uz vienu studentu gadā.

LJS kopsapulces uzdevumā,  
LJS valdes priekšsēdētājs A. Vjaters

# Latvijas Jūrniecības savienības pazīnojums

Sestdien, 2000. gada 25. novembrī notikta LJS gadskārtējā kopsapulce, kura izskatīja jūrniecības nozares aktuālos jautājumus. Kopsapulce nonāca pie secinājuma, ka visām, LJS apspriestajām problēmām – jaunas kuñošanas politikas neieviešanai valstī, bezjēdzīgi aizkavētām ekonomiskām reformām (tai skaitā privatizācijai) un ilgstošai un konsekventai politikai, kas ved uz jūrniecības kā nozares likvidēšanu, ir viens kopīgs cēlonis – korupcija.

Ekonomiskās reformas sāka buksēt un privatizācija apstājās, līdz ar atteikšanos no tirgus ekonomikas principiem valsts īpašuma pārvalde un politiskās pārvaldes atjaunošanu valstij piederošajā ekonomikas sektorā.

Valsts īpašuma politikā pārvalde tika ieviesta it kā ar cēlu mērķi – nodrošināt valsts interešu pārstāvniecību un likumību valstij piederošos uzņēmumos (tai skaitā Privatizācijas aģentūrā) līdz to privatizācijai. Tika deklarēts, ka vislabāk to nodrošinās valdību veidojošo partiju pārstāvji.

Šī it kā nelielā un īslaicīgā atkāpšanās no tirgus ekonomikas principiem pārvērtās par milzu soli atpakaļ un tagad mēs redzam tik kroplīgu un neadekvātu valsts saimnieciskās dzīves pārvaldi, kādu neredzējām pat komunistu valdīšanas gados.

Pēc partiju pārstāvju iecelšanas par valsts pilnvarniekiem un padomju locekļiem, sekoja likumos noteiktās uzņēmumu pārvaldes kārtības demontāža – partiju ieliktei patvarīgi, bez jebkāda likumīga pamata, sāka piesavināties to lēmējinstitūciju kompetenci, kurās tie nebija pārstāvēti un drīz vien pēc būtības sāka izlemt jeb-

kurus saimnieciskās darbības jautājumus, vai noteica, ka var to darīt pēc savas izvēles.

Faktiski partijas pilnībā piesavinājās īpašuma tiesības uz valsts mantu un pašreiz to rīcībspēju rīkoties ar valsts mantu, kā ar savu, ierobežo vieņīgi nepieciešamība panākt savstarpēju vienošanos. Sevišķi spilgti tas izpaužas privatizācijai nodot valsts uzņēmumu un Privatizācijas aģentūras pārvaldē.

Valsts īpašuma politiskās pārvaldes atjaunošanas tiešs rezultāts ir:

- 1) ekonomisko reformu (privatizācijas) apstāšanās;
- 2) privātā kapitāla darbībai Latvijas tautsaimniecības interesēs labvēlīgas vides neradišana (jūrniecībā–jaunās kuñošanas politikas ieviešanas apzināta kavēšana pirms nozares uzņēmumu privatizācijas);
- 3) atteikšanās no likumā noteiktā privatizācijas mērķa, tā vietā kā mērķi nosakot ieņēmumus no valsts īpašuma pārdošanas;
- 4) valsts ieņēmumu attīstības kavēšana un apzināta virzība uz to vērtības samazināšanu pirms privatizācijas vai pat bankrotu;
- 5) nelikumīgu privilēģiju radīšana šauram pie partijām piederošu personu lokam (tai skaitā radiniekiem un partiju atbalstītājiem), nodrošinot tās ar augsti apmaksātiem amatiem, preti neprasot ne reālu darbu ne atbildību;
- 6) nemitīgās savstarpējas kildas, skandāli un likumpārkāpumi.

Šis uzskaitijums ne tuvu nav pilnīgs. Ir grūti novērtēt to jaunumu, ko šāda kārtība nodara valsts starptautiskajam prestižam un tautsaimniecībai kopumā.

Valsts politiskās varas saplūšana ar biznesu vienā personā, tā koncentrēšanās šauras politiskās elites rokās un nelikumīga īpašuma tiesību faktiska pārņemšana uz valstij piederošo mantu ir daja no *valsts nozagšanas* jeb korupcijas tās visatbilstošākajā formā.

LJS uzskata, ka šī nav nozares problēma, bet ir kopīga visai valstij un sabiedribai. Tāpēc tās risināšanā jāiesaistās ikviens godīgam cilvēkam gan valsts institūcijās, gan politiskās partijās, gan ārpus tām. Partijām jāapzinās, ka, tikai atsakoties no nelikumīgi iegūtajām privileģijām, tās var atjaunot tautas uzticību.

Ir jābeidz liekujot, ka valstī kāds nopietni cīnās pret korupciju un norunām jāpāriet pie darbiem. Valstij nekavējoties jāatjauno savas īpašuma tiesības de facto uz tai piederošo mantu un jānodrošina tās likumīga pārvalde. Tas, pirmkārt, ir valdības tiešs uzdevums. Nesaprotama un divaina ir Valsts kontroles – institūcijas, kuras pienākums ir rūpēties par rīcības ar valsts mantu likumību, lietderību un pareizību, neredzību un pašnorobežošanās no valstij svarīgu jautājumu risināšanas.

Ikvienu, kam patiešām rūp valsts nākotne, LJS aicina uz konkrētu un neatliekamu rīcību likumības un demokrātijas principu atjaunošanai valstī.

LJS kopsapulces uzdevumā,  
LJS valdes priekšsēdētājs A. Vjaters

# Par PVAS Latvijas kuģniecība privatizācijas nosacījumiem

Realizējot piedāvāto privatizācijas modeli, valdībai jāapzinās, ka ir risks līdz ar privatizāciju uz visiem laikiem zaudēt Latvijas tirdzniecības floti.

Tam pamatā ir trīs apstākji:

- 1) LK faktiski kļūst par viena īpašnieka uzņēmumu un LK turpmākais liktenis pilnībā ir atkarīgs no konkrētā pircēja biznesa interesēm, kuras nav zināmas;
- 2) Latvijā nepastāv kuñošanas biznesam labvēlīga ekonomiskā vide (kāda tiku radīta, realizējot jauno kuñošanas politiku) un kapitāls vienmēr darbojas tur, kur ir izdevīgāk;
- 3) LK nav klasisks uzņēmums, tās ražošanas līdzekļi un uzņēmējdarbība atrodas ārvalstis.

Nepastāvot ekonomiskiem priekšnosacījumiem kuñošanas biznesam Latvijā, droši var prognozēt kapitāla aizplūšanu no Latvijas. Klasisks pieņēmers ir *Rīgas Transporta Flotes* privatizācija uz līdzīgiem nosacījumiem. Šodien Latvijā šis uzņēmums faktiski ir beidzis pastāvēt. Tāpēc valdībai ir jāapzinās atbildība, kuru tā uzņemas privatizējot LK pēc piedāvātā modeļa.

Nav atrunāta pretendentu atlase: Saskaņā ar likuma *Par valsts un paš-*

*valdību īpašuma privatizāciju* 28. pantu, izsolē ar pretendantu atlasi pretendentam jāiesniedz privatizējamā objekta turpmākās izmantošanas (biznesa) plāns, kuru izskata un apstiprina Privatizācijas aģentūra. levērojot tikai šo nosacījumu un nemit vērā iepriekšējo negatīvo praksi, parveras iespējas manipulēt ar pretendantu atlasi un likuma aizsegā realizēt prettiesiskas darbības. Prendentu pieteikšanās izsludināšanas un tiem jābūt publiski zināmiem.

Ir jāuzdod Privatizācijas aģentūrai privatizācijas noteikumos un akcionāru līgumā iestrādāt tādus nosacījumus, kas liegtu stratēģiskajam investoram izmantot LK agrākās saistības, lai ar dažādu darījumu kēdi piesavinātos LK flotes atjaunošanai uzkrātos vairāk nekā 50 miljonus USD. Konkrēti šādām darbībām var tikt izmantota Gdāņskas kuģubūvētavas prasība pret LK grupas uzņēmumiem. Lai izslēgtu šādu darbību iespējamību, tās ir speciāli jāatrunā iepriekšminētajos dokumentos un jāiegūst kvalificētu un atbilstīgu juristu slēdziens, ka izstrādātie dokumenti izslēdz minēto darījumu iespējamību.

Ar cieņu,  
LJS priekšsēdētājs A. Vjaters

# Latvijas Jūrniecības savienība turpina iesākto

*2000. gada 25. novembrī Latvijas jūrniecības sabiedrība kā ik gadu pulcējās uz savu kopsapulci. Un kā jau tradicionāli pieņemts, kopsapulce novērtēja iepriekšējā gada veikumu, apsprieda nozarei svarīgāko un izīmējā vadlīniju nākošajam gadam.*

*Par to, kas paveikts un kas Latvijas Jūrniecības savienību gaida turpmāk, stāsta Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšēdētājs ANTONS VJATERS.*

– Latvijas Jūrniecības savienības (LJS) kopsapulce 2000. gada 25. novembrī kā pēc savas formas, tā arī pēc satura, bija tradicionāla. Es nekādā gadījumā nedomāju, ka vārdam *tradicionāla* ir kāda ne īpaši laba pieskana, jo LJS tradicionāli apspriež nozarei svarīgus jautājumus, iztirzā jūrniecībai svarīgas problēmas un tradicionāli pieņem lēmumus, kas gada garumā nosaka tos darbības virzienus, kas allaž jāpatur redzesloķā. Vēlos jums atgādināt, ka 2000. gadā kopsapulce pieņēma *Lēmumu*, kurā iekļautie pieci punkti arī noteica Jūrniecības savienības 2001. gadā veicamo. Kopsapulce pieņēma arī *Pazīnojumu*, kas nosodīja korupciju valsts līmenī un valsts nozagšanu. Tā kā mēs pārstāvam jūrniecības nozari, tad *Pazīnojums* tika centrēts uz jautājumu, kas tieši skar mūsu nozari – *Latvijas Kuģniecības privatizāciju*.

Lai mūsu kopsapulces darbs nepalikuši vienīgi tāda kā *vārīšanās savā slā*, un lēmumu pieņemšana vienīgi paša pieņemšanas procesa labad, ar Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulces pieņemtajiem lēmumiem un stra-

tēģiju tika iepazīstināts arī LR satiksmes ministrs Anatolijs Gorbunovs. Mēs no LJS puses Satiksmes ministrijai iesniedzām savu redzējumu arī par LK privatizāciju. Ar gandarījumu jāatzīmē, ka mūsu ziņojums nepalika vienīgi ministra mapē, bet A. Gorbunovs to darīja zināmu Ministru kabinetam. Varam droši teikt, ka LK privatizācijas variantam, ko šodien apspriež arvien nopietnāk, pamatā ir mūsu pagājušā gadā ie sniegtie priekšlikumi. Mēs vienmēr esam uzsvēruši, ka no LK privatizācijas ir jānonem politiskā pārvalde, privatizācijas procesam jābūt caurskatāmam un atklātam. LK privatizācijas procesiem no LJS puses kopā ar organizāciju par atklātību *Delna* sekoja mūsu valdes loceklis Imants Vikmanis, kas šajā organizācijā darbojās kā padomnieks. Lai arī *Delnas* iespādis uz noteikošajiem procesiem varbūt nebija īpaši nozīmīgs, ar tās starpniecību viena otra lieta, kas būtu noklusēta, tomēr nonāca publiska apspriešanā.

Visu aizvadīto gadu esam aktīvi sekojuši ne tikai LK privatizācijas norisēm, bet arī pauduši savu viedokli jau nānās *Kuogošanas politikas* sakarā. Tā kopā ar Latvijas Kuģu Īpašnieku asociāciju (LKIA) un Tirdzniecības flotes Jūrnieku arodbiedrību (LTFJA) publiskojām ziņojumu, kura saturu vēlos vēlreiz atgādināt, jo daudzi tā punkti nav zaudējuši aktuālitāti arī šobrīd:

«2000. gada novembrī Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulce griezās ar aicinājumu pie valdības, valsts augstākajām amatpersonām un parti jām uzsākt konkrētu un neatliekamu rīcību *Latvijas Kuģniecības* flotes sa glabāšanā un atjaunošanā. LJS norādī



**Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšēdētājs Antons Vjaters.**

ja, ka valstij piederošā īpašuma politiska pārvalde ir nodarījusi LK neatgūstamus zaudējumus.

Diemžel LJS viedoklis tika pilnībā ignorēts un nekas reāli netika darīts, lai paātrinātu *Kušošanas politikas* ieviešanu, kas sekmētu kuģu atgriešanos zem Latvijas karoga un flotes atjaunošanu.

LK ceturtais neveiksmīgais privatizācijas mēģinājums liecina par šī modeļa nespēju piesaistīt nopietnus pircējus.

Lai nodrošinātu stabilus valsts budžeta ieņēmumus nākotnē, garantētu Latvijas jūrnieku nodarbinātību un sociālo apdrošināšanu, un, nemot vērā LK privatizācijas pašreizējo situāciju, LJS, LKĀ un LTFJA aicina LR Ministru kabinetu:

- Izpildīt savas saistības pret tautu un nodrošināt sabiedrības kontroli pār uzņēmumu, realizējot daļu LK akciju par sertifikātiem;

- Apstiprināt LK atjaunošanas un attīstības plānu un noteikt institūciju,

kas pārvaldīs valsts kapitāla dajas un būs atbildīga par šī plāna realizāciju;

- Noteikt moratoriju turpmākai LK privatizācijai līdz brīdim, kad būs atjaunota LK vērtība un ieviesta jaunā *Kušošanas politika*;

- Nekavējoties ieviest jauno *Kušošanas politiku* un kuģu reģistrēšanu zem Latvijas karoga;

- Mainīt LK privatizācijas modeli, atsakoties no pircēja (tā sauktā *stratēģiskā investora*), veidojot publisku akciju sabiedrību nevis viena īpašnieka uzņēmumu.

LJS valdes priekšēdētājs A. Vjaters,  
LKĀ prezidents A. Ikaunieks,  
LTFJA prezidents I. Pavlovs

## **LIKUMDOŠANAS JAUTĀJUMI KĀ PA VIĻNIEM**

2001. gads ir bijis zīmīgs arī likumdošanas jomā. Tika gatavoti, apspriesti un pat pieņemti vairāki likumprojekti. Patiesību sakot, šajā jomā ir gājis kā pa viļņiem – augšā un lejā.

2001. gada aprīlī pienēma grozījumus *Likumā par ostām*, lai sakātotu Latvijas ostu darbību un pieliktu punktu nevajadzīgām diskusijām un kaislībām.

Ļoti grūts, nogurdinošs un mokošs bijis darbs pie *Kuñošanas politikas*. Tieši šīs likumdošanas normas pieņemšanu visvairāk gaidīja mūsu kuģu īpašnieki, lai viņu kuģi varētu atgriezties zem Latvijas karoga, un tie, kas šodien vēl saglabājuši Latvijas karogu, no tā neaizietu. Nu *Kuñošanas politikas* koncepcija pieņemta un 2002. gada budžetā iestrādāti nepieciešamie grozījumi, lai to sekmīgi varētu ieviest. Taču es gribētu vēl tikai piebilst, ka LKĀ *Kuñošanas politikas* koncepciju izstrādāja un valdībā iesniedza jau 1997. gadā, bet tās pieņemšanu nekādi neizdevās panākt.

Ļoti smagi un, varētu pat teikt, sāpīgi noritēja darbs pie *Jūras kodeksa (JK)*, kas radīja lielu nesaprašanos, pat aizvainojumus gan no jūrniecības sabiedrības, gan JK izstrādātāju pusēs.

Pēc LJS biedru un valdes locekļu domām, 1994. gadā izstrādātais JK varēja lieliski darboties, tajā vajadzēja ieviest labojumus, kas atbilstu mūsdienu prasībām. Taču Satiksmes ministrijas viedoklis bija, ka nepieciešams izstrādāt jaunu JK.

Rezultātā jauno JK par kaut ko oriģinālu nosaukt tomēr nevar, jo godprātīgi tika iztulkots Norvēģijas *Jūras kodekss*. Pilnīgi viss, kas tajā rakstīts, saglabājot pat karala institūciju, ko, cik man zināms, Latvijā tuvākajā nākotnē izveidot gan nav paredzēts. Taču tas netraucēja šādu likumprojektu nodot ministrijām, lai tālāk virzītu apstiprināšanai Ministru kabinetā. Informāciju par JK projektu, godīgi sakot, LJS ieguva pa aplinkus ceļiem, jo Satiksmes ministrijas ierēdņi neuzskatīja par iespē-

jamu un nepieciešamu to apspriest ar jūrniecības sabiedrību. Kad LJS un LKĀ amatpersonas iesniedza JK labojumus un savas iebildes Satiksmes ministrijā, ar nožēlu nācās atzīt, ka arī tas neizsaucā nekādu rezonansu. JK turpināja savu ceļu un neatturami tuvojās Ministru kabinetam. Protams, neņemot vērā mūsu iebildumus. Tikai pēc tam, kad jautājuma risināšanā iesaistījās Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Vigo Legzdīņš, izveidoja darba grupu, lai JK izstrādātu labojumus. Jāteic, ka darbs pie JK labojumiem tā arī netika pabeigts, jo Satiksmes ministrijas ierēdņi to neuzskatīja par iespējamu. Tāpēc nav pārliecības, ka mūsu darbs būs devis kādu rezultātu.

Tieši tāpat ir arī ar citiem likumiem un likumu grozījumiem. Žēl, bet ar valsts institūcijām nav vajadzīgā dialoga.

Šodien vēlos uzdot jautājumu, kāpēc svarīgu lēmumu un likumu pieņemšanā valsts institūcijas ar nozares speciālistiem un sabiedriskajām organizācijām šo dialogu neveido? Varbūt mans jautājums izklausās retorisks un, iespējams, paliks bez atbildes, taču savā dzīlākajā būtībā tas parāda plāisu, kas izveidojusies starp Satiksmes ministrijas ierēdņiem un jūrniecības nozares speciālistiem. Tā ir nopietna problēma, kas gaida risinājumu. Domāju, ka pienācis laiks Satiksmes ministrijā izveidot konsultatīvu vai sadarbības padomi, kur jūrniecības speciālisti un ministrijas ierēdņi kopīgi apspriestu nozarei svarīgus jautājumus. Godīgi sakot, Satiksmes ministrija neizmanto to iespēju, ko tai piedāvā jūrniecības organizācijas, kas gatavas strādāt pat uz sabiedriskiem pamatiem.

Reizēm nav īstas pārliecības, vai Latvijas pārstāvji, kas strādā Briselē, pārstāv mūsu intereses Briselē vai Bri-



Saeimas deputāts Imants Burvis (no kreisās), LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters un tālbraucējs kapteinis Arvīds Lācis Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcē 2000. gada 25. novembrī.

seles intereses Latvijā. Latvijā tiek veidota sabiedriskā doma par to, cik svārīgi līdzināties Eiropai, nedodot iespēju arī Eiropai labāk izprast mūs.

Kā piemērs teiktajam varētu būt likums *Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās*, ko Saeima pieņēma 2001. gada 27. jūlijā un Valsts prezidente izsludināja 10. augustā. Darbs pie šī likumprojekta aizsākās jau 1998. gadā, lai atrisinātu gan eksporta subsīdiju jautājumu, gan unificēta nodokļa piemērošanu brīvostās un brīvajās ekonomiskajās zonās. Pirms likuma pieņemšanas notika diskusijas valsts, pašvaldību un sabiedriskajās institūcijās. Likuma projektu Joti nopietni izskatīja arī Latvijas Ostu padomē (LOP), kur savas iebildes izteica tikai finansu ministrs, jo viņš uzskatīja, ka likums samazinās budžeta ieņēmumus. LOP tomēr atbalstīja likumprojekta tālāku virzību, valdība to akceptēja un Saeima pieņēma. Viss notika likumsakarīgi, bet nepagāja pat divi mēneši no likuma izsludinā-

šanas, kad to nolika zem sitiena, jo kāds bija saskatījis draudus iestāšanās sarunām Eiropas Savienībā. Vēl no ES nebija sanemts likuma novērtējums, kad MK jau gatavojās izdarīt grozījumus likumā. Tas atsauc atmiņā un Joti atgādina laikus, kad no Maskavas tikai nāca ierosme, bet Latvija jau pieņēma paaugstinātas saistības, lai izpelnotos centra uzslavu.

Līdzīgi notiek arī šodien. Tā vietā, lai cīnitos par valsts ilgtermiņa ekonomiskajām interesēm, tiek izteikta iespēja piekāpties, lai tik, nedod Dievs, nerastos kādas grūtības sarunās par iestāšanos ES. Uz tādu nenoteiktību no valdības puses Joti asi reaģē iespējamie investori, kuri nevēlas riskēt un ieguldīt finances, apzinoties, ka valdība ir divkosīga un nav pārliecīnāta par lēmumiem un likumiem, ko pati ir atbalstījusi.

### **LJS PAVEIKTAIS 2001. GADĀ**

Aizvadītais gads ir bijis spraigs un notikumiem bagāts. Esam sekojuši li-

kumdošanas izmaiņām, izteikuši savu viedokli LK privatizācijā un par Joti būtiskiem uzskatījuši izglītības jautājumus. Taču nevaru teikt, ka izdarīts viss, ko vēlējāmies paveikt. Jautājumi, kas skar likumdošanu un tās sakārtošanu, nav devuši gandarījumu, nav rasts arī nepieciešamais dialogs starp valsts institūcijām un jūrniecības sabiedrību.

Tomēr domāju, ka esam pierādījuši, ka Jūrniecības savienība strādā aktīvi. LJS papildinājusi gan juridisko gan fizisko biedru rindas. Kā juridiskie biedri LJS iestājās tādas firmas kā *Ekohidrotehnika*, *Transliepāja* (tagad *Liepājas ostas kompānija LM*) un *Terrabalt*, bet kā fiziskas personas LJS biedru rindas papildinājuši Latvijas Jūras akadēmijas studenti, kuri aktīvi darbojas arī LJA studentu padomē.

Dažreiz nākas dzirdēt viedokli, ka LJS ir tāds kā veco jūrnieku klubīņš. Domāju, ka arī tas nav slikti, jo mums arvien Joti jādomā par vecajiem jūrniekiem, – kā varam viņiem palīdzēt. Diemžēl nevaram visus pabalstīt tā un tik daudz, cik mēs to vēlētos, jo nepietiek līdzekļu. Lielu paldies jāsaka firmai *Hanza* un Andrim Jurdžam personīgi par to, ka viņi Ziemassvētkos neaizmirst vecos jūrniekus, kas sasniegusi 80 gadu slieksni. Arī *Jūrnieku centram* paldies, ka viņi vienmēr atceras veterānus.

## JŪRAS SVĒTKIEM – BŪT VAI NEBŪTI?

Viena no tradīcijām ir Jūras svētku svinēšana. Tā katru gadu ir kā tāds savdabīgs eksāmens Jūrniecības savienībai, lai parādītu gatavību organizēt lielu pasākumu, ar daudzu rīdznieku un Rīgas viesu piedalīšanos. Šie svētki vairāk vai mazāk sekmīgi, lielākoties atkarīgi no laika apstākļiem, bija notikuši katru gadu. Pirmssākumi

meklējami 1992. gadā, kad 23. aprīlī sanāca Jūrniecības savienības valde un nolēma, ka ir jāatjauno Jūras svētku svinēšana, jo svētkiem aizsākums meklējams 1939. gadā, kad tāda dieņa bija noteikta septembrī. Padomju laikos mums bija Zvejnieku diena, bija Jūras kara flotes diena, bija Jūras transporta darbinieku diena, bija Ostas darbinieku diena. Radās ideja, ka jāiedibina viena diena, lai apvienotu visus – gan tos kas strādā jūrā, gan krastā, un jāsvin Jūras svētki. To atzīmēšanu noteica jūlijā otrajā sestdienā. Ar lielu pirmā Jūras lietu ministra, nu jau nelaiķa Andreja Dandzberga, aktivitāti, tie arī tika aizsākti.

Un visus aizvadītos gadus arī Jūras svētkus svinēja – plašāk vai šaurāk, bet svinēja. Arī 2001. gadā visā jūras piekrastē no Pāvilostas līdz Ainažiem kūpināja zivis, sabrauca radi, skanēja skajas runas, bet zalumballi spēlēja pazīstami muzikanti. Plaši svētkus atzīmēja arī Ventspilī un Liepājā. Par to paldies jāpateic pašvaldībām, kas vēlas un prot atbalstīt un atzīmet šos svētkus.

Diemžēl Rīgā, kur vajadzēja notikt Jūras svētku kluminācijas pasākumiem, 2001. gadā valdīja klusums. Varbūt tāpēc, ka Rīgas dome bija aizņemta citu svētku rīkošanā, varbūt tāpēc, ka nepietika līdzekļu šo svētku pabalšanai, bet, iespējams, ka jūrniecība tādai ostas pilsētai kā Rīga, neko nenozīmē. Rīga Jūras svētkus nesvinēja. Bija grandiozas Rīgas 800-gades svinības, bet, atzīmējot jubileju, neviens pat nepieminēja, ka Rīga vispirms ienāca kuģi un tika nodibināta osta. Un, pateicoties tai, arī Rīga varēja plaukt un zelt. Tātad, vispirms godā vajadzēja celt ostu!

Arī pašas jūrniecības organizācijas šogad neizrādīja vēlēšanos finansiāli pabalstīt svētku rīkošanu.



Kuģu īpašnieki un izglītības darbinieki nacionālās kuñošanas nākotnes jautājumos ir vienoti.

Bet bez naudas svētkus sarikot nevar!

Taču rezultātā apbēdināti bija visi – gan paši jūrnieki, gan Rīgas iedzīvojāji gan Jūras spēki un zivsaimnieki.

Tagad atliek domāt par nākošo vasaru.

## KO TĀLĀK?

LJS jādomā par nākošo darba cēlienu, un ne jau tikai Jūras svētku kontekstā. Ir noiets zināms ceļa posms, arī

padarīts nav maz. Plānu, ideju un enerģijas nākotnei netrūkst. Šodien reāli pietrūkst naudas. Bet bez naudas visas idejas diemžēl arī paliek tikai ideju līmenī. Taču par to, kā dzīvosim un strādāsim tālāk, jālemj visai jūrniecības sabiedrībai. Skaidrs ir viens – mūsu nozarei jāattistās, un arī turpmāk ir nepieciešama organizācija, kas pārstāvētu jūrniecības viedokli.

*Sagatavoja A. Freiberga*

# Pieminot vēsturi, raugāmies nākotnē

**E**sam jau pieraduši pie domas, ka dzīvojam 21. gadsimtā. Laikā, kas piedāvā dinamisku kustību, attīstību, kas nejauj ne mirkli stāvēt uz vietas. Tas ir jaunu tehnoloģiju un jaunu kontaktu laiks, tas ir laiks, kad arvien aktuālāka kļūst globalizācijas tēma, kas savā attīstības procesā ierauj ikvienu.

Taču, traucoties pretim nākotnei, nereti nākas arī atskatīties vēsturē. Ne velti saka – kam nav pagātnes, tam nav arī nākotnes. Un tieši vēsture reizēm ir tā, kas vislabāk palīdz novērtēt šodienu un ieskatīties nākotnē.

2001. gadu Latvija izdzīvoja zem Rīgas 800-gades zīmes. Atskatāmies uz aizgājušajiem astoņiem gadsimtiem, kas katrs atsevišķi un visi kopā zīmējuši ne tikai Rīgas vaibstus, bet arī visas Latvijas seju.

Raugoties vēsturē redzam, ka 1201., kas ir Rīgas dzimšanas gads, ir tieši gadu vēlāks nekā ostas dibināšana. Tātad vispirms Daugavas krastā piestāja pirms kuģis un tikai pēc tam radās apmetne vietai, kas lepni nes Rīgas vārdu. Rīgas osta savu jubileju jau nosvinēja 2000. gada novembrī, un to varēja uzskatīt par skaistu uvertūru Rīgas lielās jubilejas svinībām.

800 – tās ir tradīcijas, dzīvotspēja un attīstība. Ja visa tā nebūtu, Rīga jau sen būtu pazudusi no Eiropas un visas pasaules kartes.

Mēs pamatojoties ar savām ostām, kas ģeogrāfiski novietotas tik izdevīgā ceļu krustpunktā, ka, lai arī kādas politiskās batālijas uzvirgo kaimiņos, kad tās norimūšas, vienīm jāatzīst, ka tieši Latvijas ostas,

dzelcejs un autocejs ir izdevīgs tranzīta ceļu viņu kravu transportēšanai. Mēs stāvam starp Austrumiem un Rietumiem. Taču šodien nevaram vienīgi priecāties par to, ko mums devīs pats Dievs – izdevīgu ģeogrāfisko novietojumu ar izeju uz jūru. Tas neliodzami ir trumpis mūsu rokās, bet ar to vien nepietiek, lai ieņemtu stabīlu vietu jaunās Eiropas modelī. Tieši tāpēc pieliktas visas pūles, lai starptautiskajā tirgū piedāvātu augsta līmeņa pakalpojumus un tehnoloģijas.

Ja atskatāmies uz 800 gadiem Rīgas vēsturē, tad jāpiemin vēl kāds vēsturisks skaitlis. Un tie ir desmit gadi pēc Padomju Savienības sabrukuma, kad Latvija atguva savu valstisko neatkarību. Visa dzīve kardināli mainījas, tirgus ekonomika diktēja savus noteikumus un vecā likumdošana kā vēzis jaunos centienus vilka atpakaļ. Tieši tāpēc šodien viens no svarīgākajiem uzdevumiem ir Latvijas likumdošanas izstrādāšana un saskaņošana ar Eiropas Savienības likumdošanas prasībām. Latvija ir uzsākusi grūto un pārbaudījumu pilno ceļu uz ES. Mums tiek uzdoti mājasdarbi, kas jāpilda pēc labākās sirdsapziņas, savādāk ceļš uz ES var izrādīties neizējams. Taču šodien, pēc ES vērtējuma, Latvija labi pilda savus mājasdarbus un kā ES paplašināšanas otrās kārtas kandidātvalsts ir pietuvīnājusies pirmās kārtas kandidātvalstu grupai.

Latvija Joti nopietni strādā pie transporta infrastruktūras, muitas procedūru sakārtošanas, tranzītkravu plūsmas caurlaides spējas palielinā-



šanas, kas pakāpina konkurētspēju kravu transportēšanas tirgū. Latvijai, kā ES kandidātvalstij, tiek dota iespēja atsevišķu projektu realizācijai piešaistīt ES strukturēto fondu līdzekļus. Vispirmām kārtām tas attiecas uz ceļu infrastruktūras sakārtošanu.

Latvijas lielo ostu – Rīgas, Ventspils un Liepājas – infrastruktūra jau šodien bez papildus kapitālieguldījumiem jauj palielināt kravu apstrādes apjomus divas un vēl vairāk reizes. Taču ostas tāpēc, kā mēdz teikt, nesēž uz lauriem, bet gan strādā, lai to pakalpojumi kļūtu arvien konkurētspējīgāki. Visas lielās ostas strādā brīvostu un brīvo ekonomisko zonu režīmā, kas ir pievilcīgs apstāklis jaunu investīciju piesaīšanai.

Salīdzinoši strauji attīstoties tirgus ekonomikai Latvijā un mērojot ceļu uz ES, ir vēl kāds apstāklis, kas, domājot par nākotni, liek atskatīties pagā-

nē. Tās ir vēsturiski izveidojušās attiecības ar Krieviju. Un tieši tāpēc viens no svarīgākajiem šodienas uzdevumiem ir noturēt šīs attiecības stabilā neutralitātē. Pēc Latvijas un Krievijas prezidentu tikšanās ir parādījušies pirmie zāļie pavasara asni, kas Jauj cērēt, ka turpmāk abu valstu attiecību svarīgākā dominante varētu būt abpusēji izdevīga ekonomiskā sadarbība, nevis politisko kaislību uzjundišana.

Pasaules tendences liecina, ka kravu pārvadājumi, īpaši jūras kravu pārvadājumi, dinamiski pieauga, tātad jau šodien un nākotnē pieaugs arī tranzītpakalpojumu nepieciešamība un apjomī. Vēsture pierāda un šodiena apliecina, ka Latvija bija un ir tranzītvalsts, un tā ir gatava iekļauties starptautiskajā kravu plūsmas tirgū.

A. Freiberga

# Starpvalstu attiecībās atkusnis, kravu tirgū – konkurence

*Mums bieži pārmet, ka vēl arvien daudz skatāmies Austrumu virzienā. Taču, kā nācies pārliecīnāties, pasliktinoties Latvijas un Krievijas attiecībām, tas izsauc negatīvu rezonansi daudzās nozarēs, tajā skaitā kravu apgrozījumu Latvijas ostās un tranzītpakalpojumu apjomu kopumā.*

*LR satiksmes ministrs Anatolijs Gorbunovs pilda arī Latvijas – Krievijas starpvalstu komisijas līdzpriekšsēdētāja pienākumus no Latvijas puses, tāpēc jautājumi, kurus uzdevām ANATOLIJAM GORBU-NOVAM, skar gan politiku, gan saimnieciski ekonomisko sfēru.*

**– 2001. gada februārī Austrijā notika Krievijas un Latvijas Prezidentu tikšanās. Kā Jūs uzskatāt, vai 2002. gadā Latvijas un Krievijas attiecības turpinās uzlaboties un sekmīgi varēs strādāt Starpvalstu komisija?**

Krievijas un Latvijas valstu prezidentu tikšanās bija Joti nozīmīgs politisks akcents, kas tika iezīmēts, lai tālāk attīstītu abu valstu attiecības. Tas arī deva pozitīvu impulsu Latvijas-Krievijas starpvalstu komisijas darbībai, sevišķi Krievijas pusei, jo organizatoriskie jautājumi bija aizkavējušies tieši Krievijas amatpersonu portfejos. Es gribētu atzīmēt to, ka abas puses ir akcentējušas prioritātes – tā ir gan sociāli humanitārā, gan tirdznieciski ekonomiskā joma. Krievijas puse par prioritāru noteikusi sociālo drošību, kas skar Joti daudzus cilvēkus un pa-

matā ir saistīta ar pensiju eksportu. Tās būtība ir šāda – ja cilvēki, kuri strādā Latvijā vai Krievijā, maina savu dzīvesvietu, pensiju var saņemt jaunajā dzīvesvietā. Latvijas puse savukārt par prioritāru izvirzījusi sadarbību muitas jomā, dubulto nodokļu neaplikšanu, nodokļu konvenciju un izvairīšanos no nodokļu nemaksāšanas.

Lai sekmīgi risinātu Latvijai svarīgus jautājumus, 2001. gadā esmu tiesīties ar Latvijas – Krievijas starpvalstu komisijas līdzpriekšsēdētāju no Krievijas puses Blohina kungu, ar Krievijas Dzelceļa ministru Aksjonenko kungu un Transporta ministru Franka kungu. Mums kopīgi bija jāapspriež ne mazums jautājumu. Jau tradicionālās ir tikšanās ar Lietuvas un Igaunijas transporta ministriem. Baltijas valstu transporta ministru sadarbībā ir Joti senas tradīcijas, tāpēc katra nākošā saruna ir iepriekšējās loģisks turpinājums. Konstruktīvi pārspriežam jautājumus transporta un sakaru jomā, kas saistīti gan ar Eiropas Savienību, gan mūsu iekšējām attiecībām, gan mūsu saistību ar Krieviju, Baltkrieviju, Poliju. Tie ir tradicinonāli jautājumi, kuri nekad nepalieki ārpus uzmanības loka.

**– Jūs uzstājāties starptautiskajā konferencē TRANSRUSSIJA 2001, kas 2001. gada martā notika Maskavā. Tā bija prestiža konference un Jūsu uzstāšanās toreiz izraisīja rezonansi.**

Es Maskavā nevēlējos nedz par ko taisnoties, nedz arī lieki pašslavītātis. Piedāvāt alternatīvus pakalpo-



**Latvijas Republikas satiksmes ministrs Anatolijs Gorbunovs.**

jumus kravu transportēšanas jomā. Jau šodien iezīmējusies Krievijas, Baltkrievijas, Kazahstānas, Uzbekistānas un citu NVS valstu sadarbība ar Eiropas Savienību. Šajā sadarbībā īpaša loma tiek piešķirta enerģētisko resursu iepirkšanai, tātad nākotnē varētu veidoties vēl aktīvāka tirdzniecība. Latvija var piedāvāt savu transporta infrastruktūru kā alternatīvu esošajiem un varbūt nākotnē plānotajiem tranzīta ceļiem un infrastruktūrām. Domāju, ka interesentiem jāgūst pilnīgs priekšstats par visiem piedāvājumiem šajā tigū un visiem alternatīvi realizējamiem projektiem. Mēs varam piedāvāt lētākus un drošākus pakalpojumus gan enerģētisko resursu transportēšanai, gan Rietumeiropas un Krievijas tirdzniecisko darījumu veikšanai caur Latvijas ostām, izmantojot mūsu autoceļu un dzelzceļa infrastruktūru. Tieši šos alternatīvos pakalpojumus arī piedāvā-

ju gan Eiropas Savienības valstīm, gan Krievijai un pārējām valstīm.

**- Jūs jau pieminējāt Latvijas ostas. Kā varam vērtēt Latvijas ostu darbību aizvadītajā gadā?**

– Aizvadītajā gadā ir ievērojami pieaudzis kravu apjoms Latvijas ostās. Tas ir pozitīvs rezultāts, vēl jo vairāk tāpēc, ka ostu starpā ir saasinājusies konkurence. Arī citas ostas attīstās un pilnveido savu pakalpojumu servisu. Gan Baltijas valstis, gan Krievija, gan Somija dara visu, lai kravas piesaistītu savām ostām. Ja mēs analizējam kopējo kravu pieaugumu Baltijas jūras Austrumu krasta ostās, nākas secināt, ka Latvijas ostu kravu pieaugums ir mazāks nekā kopīgais pieaugums šajā reģionā. Latvijas ostas ir Joti mērķtiecīgi strādājušas, lai piemērotos esošajiem tirgus noteikumiem, un lai tiktu izmantotas mūsu ostu plašās iepsējas. Tiklīdz kā iezīmējās tendence samazināties vienam

kravu veidam, tīka pieliktas maksimālas pūles, lai to vietā ostā piesaitītu ci-tus kravu veidus. Piemēram, samazinoties metālu kravu plūsmai, ostas prata palielināt kokmateriālu kravu apjomu. Tāda elastīga taktika, ka ostas nespecializējas tikai viena kravu veida apstrādei, ir apsveicama. Pateicoties tādai taktikai, ir sasniegts labs rezultāts.

Mūsu dzelzceļš un ostas ir veiksmīgi pārdzivojušas Krievijas krīzi. Ľoti sarežģītajā pēckrizes situācijā, kad notiek mēģinājumi ar dažādiem politiskiem lēmumiem regulēt kravu plūsmu, kaut vai nosakot nelabvēlīgus dzelzceļa tarifus, mēs konsekventi iestājamies par vienādiem spēles noteikumiem, lai Baltijas jūras Austrumu krasta reģionā ekonomiskā sadarbība balstītos uz vienādiem nosacījumiem, uz Pasaules Tirdzniecības organizācijas prasībām un standartiem, jo tieši šo principu ievērošana, manuprāt, ir izdevīga visām valstīm. Pēdējā laikā ir iezmējušās arī pozitīvas tendences. Norit sarunas par Krievijas iestāšanos Pasaules Tirdzniecības organizācijā, kuras viens no galvenajiem mērķiem ir brīva preču un pakalpojumu tirgus izveide. Jau šodien ir izlīdzināti dzelzceļa tarifi kravu pārvadājumos no Krievijas uz Baltijas valstīm un Somiju. Tātad jau varam sajust pozitīvas pārmaiņas.

**– Vai tas, ka visas Latvijas lielās ostas strādā brīvostu vai brīvo ekonomisko zonu režīmā, ir jau devis pozitīvas tendences jaunu investīciju piesaistē un pievienotās vērtības radīšanā?**

– Visas Latvijas ostas strādā brīvostas režīmā un, manuprāt, ir svarīgi, ka pēdējos gados tas tiešām ir sācis darboties. Ko es ar to domāju? Attīstīt savu biznesu ostās, brīvostu piedāvā-

tās priekšrocības sākušas izmantot uzņēmējsabiedrības. Neapšaubāmi pozitīva tendece ir investīciju apjoms brivostās, kas pēdējos gados ievērojami pieaudzis. Kā vienu no veiksmīgākajiem piemēriem varu minēt jauno konteineru un ro-ro kravu terminālu *Noord Natie Venstpils Terminals* Ventspils brīvostā, kur kopējais plānotais investīciju apjoms sasniegs 70 milj. USD. Sekmīgi notiek investīciju piesaiste Liepājas Speciālajā Ekonomiskajā zonā, kur šobrīd investīcijas jau ieguldīti gandrīz 30 milj. Ls, no kuriem vairāk nekā 60% – iekārtas un tehnoloģijas. Tā kā Rīgas osta brīvostas statusu ieguva tikai 2000. gadā, lielākus investīciju projektus varam sagaidīt tuvāko gadu laikā.

**– Vai Jūsu skatījumā Latvijas tranzīta pakalpojumi un tranzītkoridors kopumā klūst arvien konkurētspējīgāks pasaules tirgū? Kādas problēmas risināmas, lai šie pakalpojumi klūtu vēl pievilcīgāki?**

– Vispirms jāatzīmē tas, ka mūsu tranzīta koridori ir iekļauti TINA (*Trans-Eiropas transporta tīkls* paplašinātajā Eiropas Savienībā) tīklā. Līdz 1997. gadam, kad Helsinkos notika 3. Paneiropas transporta konference, Latviju šķersoja viens, tā sauktais Krētas koridors: Helsinki-Tallina-Rīga-Kauņa-Varšava. Helsinkos tika pieņemts lēmums par multimodālā koridora paplašināšanu, iekļaujot tajā Latvijas ostu savienojumus ar Krieviju un NVS valstīm. Tieši no šiem reģioniem arī nāk lielākās tranzītkravu plūsmas.

Nozīmīgas ir investīcijas TINA procesā identificētajos nākotnes Transeiropas transporta tīkla elementos, jo no to efektivitātes lielā mērā ir atkarīga Latvijas transporta sistēmas integrācija kopējā Eiropas transporta sistēmā.

Arī Latvijas valsts investīciju politika ir vērsta uz Latvijas tranzītkoridora konkurētspējas paaugstināšu, nodrošinot gan ērtu, gan ātru un, īpaši gribu uzsvērt – drošu satiksmi. Transporta nozare Latvijā tiek attīstīta, balstoties uz *Transporta attīstības nacionālo programmu*. Latvijai, kā ES kandidātvalstij, papildus PHARE programmas atbalstam, sākot ar 2001. gadu ir iespēja saņemt palīdzību arī no pirmspievienošanās strukturālā fonda ISPA, kam par pamatu finansēto transporta projektu izvēlē un prioritāšu noteikšanā kalpo tieši *Transporta attīstības nacionālā programma*. Pašlaik uz ISPA finansējumu 80,7 milj. EUR apjomā pretendē septiņi projekti, bet valdībā apstiprināti četri. Kā pirmais projekts, kurš Latvijā tiks finansēts no ISPA fonda būs VIA BALTICA autoceļa rekonstrukcija, kura kopējās izmaksas būs 6,25 milj. EUR, no kuriem 4,69 milj. EUR piešķirts no ISPA fonda, bet 1,56 milj. EUR segs no valsts budžeta.

Bet mūsu interesē ne tikai maršruts VIA *Baltica*, kas jau kopš 1996. gada Eiropas ceļu tīklā ir apzīmēts ar starptautisko ceļu indeksu E67. Mums vitāli svarīgs ir arī Rietumu – Austrumu tranzītceļa maršruta Liepāja/Ventspils–Rīga–Jēkabpils–Rēzekne–Krievijas robeža (Terehova) satiksmes drošības un caurlaides spējas palielināšana, kā arī Latgales ceļu rekonstrukcija un būvniecība. Rietumu-Austrumu maršruts Transeiropas ceļu tīklā kā Liepājas un Ventspils ostu savienojums ar Eiropas 1. un 9. transporta koridoru ir TINA sastāvdaļa.

Savukārt laika posmā no 1999. gada līdz 2002. gadam kopējā investīciju summa dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai pārsniegs 100 milj. Ls.

Lai palielinātu Latvijas tranzītkoridora konkurētspēju mēs esam vienkāršojuši vīzu un muitas procedūras Tereheovas robežkontroles punktā, kā arī no 2001. gada 1. janvāra ir ieiesta *Līgums par Baltijas kopējo tranzītu procedūru*. Norit darbs pie likumdošanas sakātošanas.

**– Kādi bijuši svarīgākie darbi, ko Jūs kā satiksmes ministrs, esat veicis 2001. gadā?**

– Viens no svarīgākajiem – sakārtot attiecības ar Krieviju. Ja sekmīgi strādās Latvijas – Krievijas starpvalstu komisija, es domāju, ka daudzi jautājumi atradis savu loģisku risinājumu. Šobrīd situācija veidojas pozitīvi un mums jādara viss nepieciešamais, lai katrā jautājumā būtu jūtams progress.

Āoti svarīgi sekot, kā attīstās Krievijas un ES valstu tirdznieciskās un saimnieciskās attiecības, kādas aktivitātēs vērojamas un kas tiek akcentēts kā svarīgs. Tāpēc otrs mūsu valsts kopīgais, un līdz ar to arī mans uzdevums, ir bijis palielināt aktivitātes tājās jomās, kurās ES un Krievijai ir kopīgas intereses. Vispirms jau tā ir naftas, naftas produktu, gāzes, kā arī izejvieglo piegāde no Krievijas uz ES valstīm. Mēs atrodamies ideālā ģeogrāfiskā situācijā, lai izmantotu savas priekšrocības, mūsu ostas un transporta infrastruktūru un sekmētu ārējās tirdzniecības preču transportēšanu starp ES un Krieviju.

Nenoliedzami, ka nozīmīgi ir sekot un piedalīties kopīgos Baltijas jūras reģiona projektos, lai parādītu, ka Latvijas ir gatava piedāvāt savus pakalpojumus, konkurēt starptautiskajā tirgū un sadarboties kopīgu projektu realizācijā.

Ministru uzskausīja A. Freiberga

# Likuma lēmēju vara un varēšana

**S**tarp tiem, kas likumus izstrādā un pieņem, un tiem, kas šos likumus pilda, bieži vien veidojas tikpat liela plaisa kā starp valsti un tautu. Esam taču dzirdējuši, un varbūt arī paši izteikuši, sentenci – es mīlu šo zemi, bet nemīlu šo valsti. To varētu arī pārfrāzēt un sacīt – es ievēroju savas valsts likumus, bet neviens mani nevar piespiest cienīt pašus likumdevējus.

Izveidojusies situācija, ka arvien retāk un retāk tautas likteņu lēmēji ie-klausās speciālistu un vienkārši cilvēku domās, viedokļos un izteiktajos priekšlikumos.

Kā vienā no Latvijas Tranzīta Biznesa asociācijas (LTBA) sēdēm teica un savā vēstulē premjeram norādīja LTBA prezidents Aivars Lembergs, tad pēdējā laikā vērojama negatīva tendence, ka tautsaimniecībai nozīmīgus likumprojektus izstrādā un virza izskatīšanai valdībā, tos neizvērtējot un neuzklausot uzņēmēju viedokli. Kā uzsver A. Lembergs, to apliecinā kaut vai divi piemēri: grozījumu projekti likumā *Par nodokļiem un nodevām* un *Muitas likumā*. Tāpēc izteikts aicinājums, izskatot normatīvos aktus Ministru kabinetā, pieaicināt to nozaru asociāciju pārstāvus, kas ir ieinteresēti iespējami kompetenā problēmas risinājumā un iesniegušas savus priekšlikumus.

Šada pieeja padarītu dažādu ministriju iekšienē gatavoto likumdošanas izmaiņu procesu caurspīdīgāku un vienlaikus atlautu vēl valdības līmenī izdiskutēt un saskaņot būtiskus likumdošanas jautājumus ar uzņēmējiem. Tā rakstīts vēstulē.

Neapmierinātību ar situāciju pauž, piemēram, Darba devēju konfederācija, kuras vadība uzskata, ka gadījumā, ja normatīvie akti tomēr ar uzņēmējiem ir saskaņoti, ne vienmēr ieinteresēto pušu viedokli nem vērā.

Arī Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Antons Vjaters *Gadagrāmatā*, atskatoties un 2001. gada darbibas rezultātiem, atzīst, ka jūrniecības speciālisti nekādi nevar būt apmierināti ar to, kā top un tiek pieņemti nozarei nozīmīgi likumi.

Piedāvāju jums izsekot celjam, ko viens likums veicis 2001. gada vasarā.

Visas vasaras garumā izvērtusies asa diskusija par likumu *Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās*. Saeima atbalstīja priekšlikumu, kas Jauj piemērot uzņēmuma ienākuma nodokli un nekustāmā īpašuma nodokli, atvieglojumus uzņēmējsabiedrībām, kas atrodas un veic uzņēmējdarbību Liepājas un Rēzeknes SEZ, Rīgas un Ventspils brīvostās. Par pieņemto likumu priečājas Rīgas un Ventspils ostas, bet sašutusi bija Liepājas SEZ. Izcēlies patāds kā neliels kariņš. Liepājas SEZ domes deputāti domā, ka *Likuma par nodokļiem brīvostās un SEZ* grozījumi ir pretrunā ar līdz šim deklarēto valsts pozīciju – atbalstīt depresīvo reģionu attīstību. Kā saka, piemēram, Liepājas domes deputāts Tālivaldis Vēsimiņš, tad Saeimai un valdībai jāuzņemas pilnu atbildību par politiku, kas vērsta uz stipro pilsētu atbalstīšanu. Savukārt Ventspils Brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs uzskata, ka pieņemtais likums palidzēs Latvijas ostām konkurēt ar

tuvāko kaimiņu – Lietuvas un Igaunijas ostām.

Liepājas SEZ likuma mērķis bija piesaistīt ieguldījumus infrastruktūrai, ražošanai un ostai, radot jaunas darba vietas, kā reģionālās attīstības instrumentu izmantojot dažādās nodokļu atlaides investoriem. Likums tika ierobežots laikā (2017. gads) un teritorijā (3000 ha). Statistika rāda, ja salīdzina investīciju apjomu, ko privātais kapitāls ieguldījis pilsētas infrastruktūrā, ar to ieguldījumu, ko devuši ES pirmsiestāšanās fondi, tad, rēķinot uz vienu iedzīvotāju, SEZ ieguldījums (uz vienu Liepājas iedzīvotāju) vairākkārt pārsniedz ES pirmsiestāšanās fondu ieguldījumu (uz vienu Latvijas iedzīvotāju). Tas bija viens no pārliecinošakajiem argumentiem un lika arī ES komisāram Ginteram Ferhoigenam citādi paskatīties uz SEZ likuma darbību. Lai skaidrotu situāciju, cik daudz vai maz SEZ likums atbilst ES normām, Liepājas domes delegācija bija pirmā pašvaldību delegācija, kas devās uz Briseli taisnību meklēt. Lai iegūtu skaidrību, ar vienu vizīti bija par maz, tāpēc liepājenieki uz centru devās vairākkārt, bet Brisele Gintera Ferhoigena personā atbildēja ar pretvizīti. Beigu beigās noskaidrojās, ka domas nesakrit divos konceptuālos jautājumos – ES nepiekrit likumā par redzētajām 80% nodokļu atlaidēm eksportam, uzskatot to par konkurenčes kroplošanu, kā arī investīcijām tiešo nodokļu ierobežošanu līdz 50%. Saskaņā ar ES prasībām, tika izdarīti labojumi. Taču pēc Liepājas un Rēzeknes SEZ likuma izmaiņu skatīšanas Saeimas Tautsaimniecības un Finanšu un budžeta komisijās, Saeima negaidod nobalsoja par būtisku koncepčijas maiņu – Liepājas un Rēzek-

nes SEZ tiešās nodokļu atlaides attiecināt arī uz Rīgas un Ventspils ostām. Izskatās, ka izdevies *apmužkot* Eiropu, jo SEZ likuma gadījumā taču tika doti skaidrojumu, ka nodokļu atlaides domātas depresīviem un atpalikušiem rajoniem, par kādiem Rīgu un Ventspili uzskatīt nevar.

Uz to atkal reaģēja valdība un pažīnoja, ka apņēmusies minētajā likumā izdarīt grozījumus. Tikšot nosauks beigu datums tiešo nodokļu atvieglojumu piemērošanai brīvostās un SEZ. Kā saka, mēģināsim darīt visu, lai pašu mājās reiz iestātos miers un Eiropa mūs saprastu. Taču arī šāds lēmums neverāja mājās ienest mieru, jo ar beigu datuma nosaukšanu tagad bija neapmierināta Rīga un Ventspils – šāda nenoteiktība atbaidīs ie-spējamos investorus šajās ostās.

Tas ir tikai viens negatīvs piemērs. Bet tādu, sakarā ar labojumiem esošajos likumos un jaunu likumu izstrādi, bijis vairāk nekā saprašanas.

Uzklausot Jūrniecības savienības biedru un jūrniecības speciālistu izteiktos protestus, ko izsaukus Satiksmes ministrijas un vēl konkrētāk, Jūrniecības departamenta darbība un nevēlēšanās veidot dialogu ar jūrniecības sabiedrību, LJA priekšsēdētājs uz paplašinātu Jūrniecības savienības valdes sēdi, kas notika 2001. gada 19. decembrī, uzaicināja Satiksmes ministrijas valsts sekretāru Vigo Legzdiņu un Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktoru Aigaru Krastiņu.

Ministrijas ierēdņi pastāstīja par paveikto un uzklausīja jūrniecības speciālistu viedokli. (Mat. *Likuma labirintos*)

A. Freiberga

# Likumu labirintos

## *Satiksmes ministrijas izstrādātā likumdošanas stratēģija*

LR Satiksmes ministrija, izvērtējot Latvijas Republikas jūrniecības nozares tiesisko regulēšanu, secināja, ka situācija šajā jomā ir nepilnīga.

Jūras transporta nozari regulē divi pamata normatīvie dokumenti:

- Satversmes 81. panta kārtībā izdotie Ministru kabineta 1994. gada 16. augusta noteikumi Nr. 168 Latvijas Jūrniecības noteikumi (*Jūras kodekss*) un
- *Likums par ostām*, kā arī vairāki likumam pakārtotie akti.

*Jūras kodekss* regulē gan civiltiesiskās attiecības, kas rodas jūras transporta sektorā, gan ar jūrlietu pārvaldi saistītos administratīvos jautājumus, kas ietver privātās un publiskās tiesību normas. Savukārt, *Likums par ostām* regulē ostu darbību. Minētie normatīvie akti tomēr nenodrošina pārskatāmu un efektīvu tiesisko bāzi jūrlietu nozares regulējumam kā no valsts pārvaldes funkciju sadales un realizācijas viedokļa, tā arī no tiesību normu saturiskā viedokļa.

Saskaņā ar minētajiem normatīvajiem aktiem valsts pārvaldes funkcijas jūrniecības nozarē veic Satiksmes ministrija, tās pārziņā esošā Latvijas Jūras administrācija un ostu pārvaldes, kā arī Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. Līdz ar Krasta apsardzes izveidi dažas ar jūras nozari saistītas funkcijas veiks arī Aizsardzības ministrija un citu ministriju pakļautībā un pārraudzībā esošās institūcijas. Funkciju sadalījums, kas ir noteikts *Jūras kodeksā*, *Likumā par ostām*,

kā arī attiecīgo ministriju nolikumos un citos likumam pakārtotos aktos, nenodrošina valsts pārvaldes efektīvu realizāciju un neatbilst šodienas prasībām jūras transporta nozarei.

*Jūras kodeksa* uzbūve tikai daļēji atbilst pašreizējām starptautiskām jūras tiesību un Eiropas Savienības *acquis communautaire* prasībām, kas apgrūtina jūras normatīvo aktu harmonizāciju atbilstoši Eiropas Savienības un Latvijas asociācijas līguma 69. panta prasībām, kā arī nenodrošina sistēmu starptautisko jūras tiesību izmaiņu savlaicīgai ieviešanai nacionālajā likumdošanā.

Funkciju sadalījums ir neefektīvs un tā sadalījums pats kavē to izpildi, jo, piemēram, Latvijas Jūras administrācija nodarbojas ar saimnieciskām funkcijām, kas būtu jāveic ostu pārvaldēm. Līdz ar to tiek kavēta Latvijas Jūras administrācijas galvenā uzdevuma izpilde – kušanas drošības pārraudzība. Turklāt šo funkciju izpildei nepieciešama kvalificētu speciālistu piesaiste, jo šobrīd Latvijas Jūras administrācijā jūtams attiecīgu jūras speciālistu trūkums.

Lai veiktu funkciju pārdali starp Jūras administrāciju, ostu pārvaldēm un citām institūcijām, ir nepieciešami grozījumi *Jūras kodeksā* un *Likumā par ostām*. Satiksmes ministrija ir izstrādājusi, valdība akceptējusi un Saeima pieņēmusi grozījumus *Likumā par ostām*, saskaņā ar kuriem ostu pārvaldēm noteiktas jaunas funkcijas.



Jūrniecības savienības valdes sēdē 2001. gada 19. decembrī.

No kreisās: LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters, LJS sekretāre

Sanita Loginova, SM Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš un  
Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Vigo Legzdiņš.

Lai noteiktu jaunās Latvijas Jūras administrācijas funkcijas, bija divi risinājumi – izdarīt grozījumus Jūras kodeksā vai izstrādāt jaunu normatīvo aktu, kas regulētu minētos jautājumus. Veikt grozījumus *Jūras kodeksā* neiespējamus padarīja vairākas tiesiska rakstura problēmas. Ministru kabinets nevarēja izdarīt grozījumus *Jūras kodeksā*, jo tie pieņemti Satversmes 81. punkta kārtībā, bet Saeima šos noteikumus ir akceptējusi tikai 1. lasījumā, tāpēc arī Saeimai bija juridiskas grūtības izdarīt grozījumus šajā normatīvajā aktā.

Nemot vērā īpaši sarežģīto situāciju *Jūras kodeksa* juridiskajā statusā, un problēmas, kas saistītas ar tā grozīšanu, Satiksmes ministrija pieņēma lēmumu veidot jaunu jūrniecības nozares tiesisko regulē-

jumu, kura pamatus veidos trīs jumta likumi un likumam pakārtotie akti, kas izdoti uz šo likumu pamata.

**Lai realizētu šo koncepciju, ir nepieciešams:**

- pieņemt jaunu likumu, kas satur ar jūrlietām saistītās publiskās tiesību normas un jūrlietu pārvaldes administratīvo struktūru un Latvijas Jūras administrācijas uzdevumus;
- izstrādāt jaunu *Jūras kodeksu*, kas nodrošina nepārtrauktu nacionālās likumdošanas saskaņošanu ar starptautisko un Eiropas Savienības tiesību normu prasībām.

Trešais ir jau spēkā esošais *Likums par ostām*.

Satiksmes ministrijas piedāvātais risinājums atbilst arī citu valstu

(Zviedrijas, Dānijas, Somijas, Norvēģijas) tiesību praksei nodalīt tiesību normas, kas regulē ar jūrlietām saistītās civiltiesiskās attiecības, no tām, kas nosaka valsts pārvaldes struktūru jūrniecības nozarē.

Tātad *Likums par ostām regulē ostu saimniecisko darbību un nosaka ostu pārvaldīšanas kārtību. Jūrlietu pārvaldes likums* nosaka jūrlietu pārvaldes administratīvo struktūru, Satiksmes ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas un citu iesaistīto izstītīciju uzdevumus un tām deleģēto valsts funkcijau realizācijas mehānismu, bet *Jūras kodekss* satur civiltiesiskās jūras tiesību normas.

Nevienā no šo likumu izstrādēm nav papildus tērēti valsts budžeta līdzekļi.

Tāda tika izstrādāta SM stratēģija, kas noteica, ko un kā darīs.

## UZSĀKTA LIKUMDOŠANAS SAKĀRTOŠANA

— Ir svarīgi, lai dialogu uzsāktu, tas turpinātos un jūrniecības nozares speciālisti zinātu, pie kādu jautājumu risināšanas strādā Satiksmes ministrija. Pirmo reizi ar Jūrniecības savienības biedriem tīkos, kad biju uzsācis savu jauno pienākumu pildīšanu Satiksmes ministrijā. Arī līdz tam ostu, transporta un tranzīta jautājumu un dažādu, ar šo jomu saistītu programmu finansēšana, bija tas darbs, ko ikdienā veicu, strādādams Investīciju un tranzīta politikas attīstības departamentā. Pagājis pusgads šajā amatā, tāpēc varu izvērtēt to procesu vīzību, kas skar jūrniecības jautājumus. Uzsākata *Latvijas jūrniecības un jūras drošības likumdošanas sakārtošana*. Protams, jāatzīt klūdas — ir bijis nepareizi tik daudzus gadus at-



Satiksmes ministrijas valsts sekretārs V. Legzdīņš piedalījās Latvijas Jūrniecības savienības paplašinātajā valdes sēdē. Viņš pastāstīja, ko SM jau darījusi likumdošanas jomā. Un bija spiests uzklausīt arī pārmetumus no ostu pārvaldnieku pusē par to, ka 2001. gads nav bijis labas sapratnes gads starp ministrijas ierēdņiem un jūrniecības sabiedrību.

stāt novārtā jūrniecības nozari. Taču varbūt tā arī nebija apzināta bezdarbība, kas kavēja šos procesus. Iespējams, ka darbus bremzēja tas, ka speciālistiem nepietika kompetences jūrniecības likumdošanas jautājumu sakārtošanai valsts līmenī. Ne mazāk svarīga bija mūsu likumdošanas saskanošana ar starptautiskājām prasībām. Ja Latvijā ir sfēras, kurās varam pieņemt likumus, kas attiecas vienīgi uz Latviju, tad jūrniecība, protams, šādā kategorijā nav ierindojama.

Ja runājam konkrēti, ar ko tad 2001. gadā nodarbojās ministrija, tad viennozīmīgi tie ir divi lielie li-

kumi – *Jūras kodekss*, kas akceptēts Ministru kabineta komitejā, un *Jūras drošības likums*, kas savu virzību uz Ministru kabinetu vēl gaida.

Domāju, ka 2002. gada pirmajā ceturksnī abus likumus pieņems, un tas būs iesākums jaunam darba posmam. *Jūras drošības likums* garantē starptautisko konvenciju ieviešanas mehāniķu, kuru dalībvalsts ir Latvija. No *Jūras drošības likuma* izriet tam pakārtoti 15 likumdošanas akti. Tos reglamentēs Ministru kabineta noteikumi un satiksmes ministra izdoti rīkojumi. Lai izstrādātu likumdošanas aktus, būs vajadzīgi kvalificēti speciālisti. Satiksmes ministrijas viedoklis – šiem ekspertiem jāstrādā Jūras administrācijā, jo viņiem ne tikai jāizstrādā likumdošanai pakārtotie akti, bet arī jāseko, kā tie darbojas starptautiskās likumdošanas kontekstā, kā arī jāraugās, lai Latvijā likumdošanas akti reāli strādātu un dotu rezultātus.

*Jūras drošības likumprojekta* izstrādāšanas gaitā nācās rīkot 11 starpministriju sanāksmes, lai uzklasītu visus viedokļus, iebildumus, ieteikumus un komentārus, lai meklētu kompromisu starp 11 dažādām idejām, nepazaudējot galveno mērķi – likumam jāsek mē konvenciju ieviešanas struktūras izveide Latvijā.

SM virzīja koncepciju *Par nodokļu un valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu atvieglojumu sistēmas ieviešanu kuñošanas sektorā*. Problēmas radās pēdējā sakānošanas līmenī, kad vajadzēja iesaistīt pat Prezidentes kanceleju pozitīva risinājuma meklējumos.

## KONVENTCIJAS JŪRNIECĪBAS JOMĀ, KAM LATVIJA PIEVIENOJUSIES 2001. GADĀ

**2001. gadā Latvija pievienojusies 5 Konvencijām, tām izstrādāti 12 likumdošanas akti.**

1. 1969. gada *Starptautiskā konvencija par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā naftas piesārņojuma gadījumā* un tās *Pielikumu* un 1973. gada *Protokols par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā citu vielu, kas nav nafta, izraisīta piesārņojuma gadījumā*.

Likums pieņemts Saeimā 17.05.2001.

2. 1974. gada *Atēnu konvencija par pasažieru un to bagāžas pārvadājumu* un tās 1976. gada *Protokolu*.

Likumprojekts aizstāvēts Saeimas Ārlietu komisijā.  
Pienemšanas datums vēl nav publicēts

3. 1999. gada *Starptautiskā konvencija par kuģu arestu*.

Likums pieņemts Saeimā 26.10.2001.

4. 1966. gada *Starptautiskās konvencijas par kravas marku* 1988. gada *Protokols*.

Likumprojekts iesniegts  
Valsts kancelejā.

5. 1924. gada *Starptautiskā konvencija par dažu konosamenta noteikumu unifikāciju* (Hāgas noteikumi) un tās 1968. gada *Protokols* (Visbijas protokols) un 1979. gada *Protokols* (SDR protokols).

Likumprojekts aizstāvēts  
Saeimas Ārlietu komisijā.

No 2002. gada sākuma *Bāku no-deva vairs netiks iekasēta, jo to aizstās maksa par Navigācijas pakalpojumiem*, kuras līmeni noteiks satiksmes ministrs. 2001. gadā uz jūrniecību attiecās arī *Grozījumi likumā par nodokļiem un nodevām*, Ministru kabineta noteikumi *Par Rīgas brīvostas robežām*. Kaislības bija lielas, bet rezultātā tomēr nav pieņemts tas labākais risinājums Rīgas ostai, lai nākotnē osta varētu plānot savas darbības attīstību.

Pieņemti arī dažādi noteikumi un nolikumi.

## NOTEIKTAS STINGRĀKAS PRASĪBAS

V. Legzdīņš:

– Ja nesenā pagātnē Konvencijām varēja pievienoties, iesniedzot likumprojektu vienas lappuses apjomā, tad tagad normāla, bet grūti izpildāma prasība ir nepieciešamie konvenciju tulkojumi. Pēc Konvenciju ratificēšanas tās automātiski klūst par Latvijas nacionālajiem likumiem. Latvija jau ir pievienojies 24 starptautiskām konvencijām, bet tas prasa ievērojamu darbu nacionālās likumdošanas tālākā sakārtosanā.

Latvijā darbojas vairāk nekā 900 IMO Rezolūcijas, kas Latvijai ir saistoši dokumenti un ko obligāti paredz Latvijas un Eiropas likumdošanas saskaņošana. Tas ir milzīgs darba apjoms. Varbūt kādam no malas arī varētu likties, ka nekas uz priekšu nevirzās, tomēr, kā redzams, cilvēki, savu iespēju un zināšanu robežās, strādā un ar kaitniecību nenodarbojas. Diemžēl jāatzīst, ka tieši mūsu speciālistu kvalifikācija, izpratne un zināšanu līmenis ne vienmēr ir pietiekošs. Tas arī reizēm rada nepatikamas situācijas. Reāli SM

Jūrniecības departamentā strādā 9 cilvēki, bet tikai diviem ir atbilstoša izglītība starptautisko IMO prasību ietvaros, lai viņus varētu uzskatīt par jūrniecības speciālistiem.

Šodien viens no svarīgākajiem jautājumiem ir tas, lai Latvijas Jūras administrācijā tiešām koncentrētos radošu un rakstošu cilvēku kopums, analitiki, kuru zināšanu līmenis būtu tik augsts, kas jautu viņiem radīt dokumentus. Kritizēt mēs visi protam!

## MĒRKIS IR VIENS

– Šodien, bet varbūt tas ir jau vēsturiski, izveidojies nepareizs priekšstats, ka Latvijā ar jūrlietu administrēšanu nodarbojas Latvijas Jūras administrācija. Vajadzētu skaitīties plašā – Latvijā jūrlietu administrēšanas jautājumus risina Satiksmes ministrija kopā ar Latvijas Jūras administrāciju. Tām nav katrai sava mērķis un uzdevums! Latvijas Jūras administrācijas specialistiem jārealizē Satiksmes ministrijas izstrādātā jūrlietu stratēģija. Tikai tā mēs varēsim izveidot sistēmu, kas droši strādā, un likumdošanu, kas būs mūsu palīgs.

Vairākas ES valstis izteica bažas, vai Latvijas jūras drošības jautājumu sakārtošana spēs virzīties pie tiekami ātrā tempā, un vai šo tempu varēs noturēt Latvijas likumdošana. Tagad ES dalībvalstis atzinušas, ka jūtams ievērojams progress, un, pēc mūsu likumdošanas aktivitātēm, Jūrlietu jautājums kopējā Transporta sadalījā tiek uzskatīts par slēgtu. Kad dalībvalstis būs vienojušas par nosacījumiem Autotransporta likumdošanas jomā, kur domstarpības radušās pašu Eiropas valstu vidū, tad Latvija varēs pilnībā slēgt arī šo sarunu sadaju. Tas uz-

skatāms par panākumu Latvijai kopumā un Satiksmes ministrijai tajā skaitā.

Ne tikai tāpēc, ka Eiropas Savienības iestāšanās sarunu procesā Transporta sadalā *Jūrlietu drošība* tika īpaši izcelta, bet arī tāpēc, lai tiešām šo jomu sakārtotu, 2002. gada II ceturksnī uzsāksim Eiropas Savienības finansētu *Twiningu* vai *brājošanās* projektu, kura ietvaros esam līguši Vācijas Jūras administrāciju un citas kompetentas iestādes sagatvot koncepciju, kā Latvijai būtu jāveido jūrlietu administrēšanas struktūras. Vācija, salīdzinot ar Latviju, ir liela valsts, bet *Konvencijas*, *Rezolūcijas* un *Direktīvas* abām valstīm jāpilda vienādā atbildības līmenī. Ja Vācijā šo darbu dara, piemēram, 30 kvalificēti speciālisti, kas atbilst IMO 847 *Rezolūcijai par Ostas kontroli* vai *Pasažieru un kravas kuģu uzraudzību*, tad Latvijā tie varbūt būs aptuveni 15 darbinieki. Bet no viņiem prasīs tieši tādu pašu atbilstību prasībām, kā Vācijas speciālistiem. Izmantoju šo izdevību, jo *Gadagrāmatu* lasīs tieši jūrniecības Jaudis, un aicinu tos speciālistus, kas vairs nav nodarbināti aktīvajā kuñošanā, atdot savas zināšanas un strādāt par ekspertiem, lai Latvijā sakārtotu un uzturētu kārtībā likumdošanu. Protams, Latvijā valsts ierēdņu atalgojums nav konkurēspējīgs ar jūrniecības speciālistu algām, arī *Pensijs likums* nav labvēlīgs pensijas vecuma speciālistu nodarbināšanai, tomēr mums pilnīgi nepieciešams veidot kaut ko līdzīgu konsultantu un ekspertru padomei.

Beigušās arī tās batālijas, kas bija saistītas ar JA restrukturizāciju, arī attiecības starp Satiksmes ministriju un Jūras administrāciju ir sakārto-

tas, sistēma vēl tikai jāierregulē.

Domājot par nākotni, aicinu neaizmirst par administratīvo kapacitāti. Neviens no malas mūsu vietā neko neizdarīs, arī likumdošanas ie-dzīvināšana būs mūsu pašu speciālistu uzdevums.

Iespējams, ka mana informācija jums liksies pasniegta pārlieku optimistiskā noskaņā. Ikdienas darbs ir grūts un daudzu jautājumu risināšana bieži vien sit augstu vilni un valda lielas kaislibas. Darbs ar lielājiem likumiem ir bijis apjomīgs.

Satiksmes ministrijas vārdā izsaku nožēlu, ka 2001. gadā nav izdevies komunikācijas process ar nevalstikajām organizācijā, tajā skaitā arī ar Latvijas Jūrniecības savienību.

## VARBŪT DISKUSIJA TOMĒR DOS REZULTĀTU?

Izveidojies tāds kā abpurtais loks – ar visiem jūrniecības speciālistiem – ostu pārvaldniekiem, kuģošanas kompāniju un lielo jūrniecības uzņēmumu vadītājiem, sabiedrisko organizāciju atbildīgajām personām, ierakstot sarunas *Gadagrāmatai* un vaicājot par likumdošanas jautājumiem, dzirdēju venu apgalvojumu – visi viņi jau ir piedalījušies vai būtu gatavi, pat sabiedriskā kārtā, piedalīties likumdošanas izstrādāšanā un apspriešanā. Latvijas Jūrniecības savienības vadītājs Antons Vjaters domā, ka pēdējais laiks izveidot *Sadarbības padomi* ar valstiskajām struktūrām.

Ministrijas darbinieki arī sauktin sauc jūrniecības speciālistus nākt talkā darbā ar likumdošanu. Es varu apgalvot, ka visi runā vienā valodā, visiem sāp vieni un tie paši jautāju-mi un visi saskata Joti līdzīgu mērķi, taču viens otru nesadzīr! Bet, iepējams, kāds uzskata sevi par tik

gudru, ka otrs viedoklis vinam ir lieks? Lūk, Latvijas ostu asociācijas vēstule satiksmes ministram Anatolijs Gorbunovam, kas arī uzskatāma par izmisuma saucienu, aicinājumu, pamanīt, ka ir arī jūrniecības speciālisti, kuru viedoklis palicis nedzirdēts:

### LATVIJAS OSTU ASOCIĀCIJAS VĒSTULE SATIKSMES MINISTRIJAI

Pēc Latvijas Ostu asociācijas vēršanās pie Jums, ministra kungs, Jūrniecības departaments darījis ziņāmu ostu pārvaldniekiem *Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma* projektu, ar kuru iepazīstoties, esam nonākuši pie šādiem secinājumiem:

1. Likumprojektā iestrādāti mēģinājumi revidēt jūrlietu pārvaldes uzbūvi, kura tikas izstrādāta vairāk kā divus gadus ilgušās pārrunās un kurā tika iestrādāti visi nepieciešamie kompromisi, kā arī panākta vienošanās ar Satiksmes ministriju un ostām attiecībā uz Jūras administrācijas finansēšanu atbilstoši visu pušu interesēm, nodorošinot satiksmes ministram tiesības pieņemt galīgi lēmumu.

Ar piedāvāto likumprojektu Latvijas Jūras administrācija tiek aizstāta ar Ministru kabineta atzītu iestādi, kas nozīmē, ka nākotnē tā var būt jebkura iestāde (tajā skaitā privāta), ja to atzīst Ministru kabinets.

Šāda situācija rada nestabilitāti jūras lietu pārvaldes uzbūvē, dodot iespēju dažādām manipulacijām. Mūsu viedoklis ir, ka Latvijā jūrlietu pārvaldi veic Latvijas Jūras administrācija, kas atrodas Satiksmes ministrijas pakļautībā un tiek finansēta atbilstoši *Likumam par ostām*.

2. Likumprojekts paredz, ka Latvijas Jūras administrācija, saskaņojot ar Satiksmes ministriju, nosaka maksu par pakalpojumiem.

Uzskatām, ka Latvijas Jūras administrācija var noteikt maksu par pakalpojumiem (inspekcijas, reģistrācijas, apmācību utt.), bet ne maksu par navigācijas pakalpojumiem. Maksas par navigācijas pakalpojumiem noteikšanas mehānisms, saskaņā ar *Likumu par ostām*, izstrādāts ilgu diskusiju rezultātā un jau pierādījis savu efektivitāti. Pieņemot likumā iestrādāto mehānismu, notiek atgriešanās sākuma pozīcijās, kad Latvijas Jūras administrācija noteica šo maksu pēc saviem ieskaņiem. Ostām šāds risinājums nav pieņemams. Šāda vienpusēja maksas noteikšana, kā tas pierādījies iepriekšējo 10 gadu laikā, novēr pie nepamatotiem izdevumiem.

3. Likumprojektā vairākos punktos iestrādāti principi, kuri nekad iepriekš nav diskutēti ar ostas pārvaldēm, kaut gan skar to darbības sfēru. Uzskatām, ka šāda prakse nav pieņemama.

Lūdzam Jūs, ministra kungs, apturēt šī likumprojekta tālāku virzību, jo domājam, ka būtu nepieņemami veikt jūrlietu pārvaldes principu pārskatīšanu likumprojektā iestrādātajā veidā.

Esam gatavi jebkurā laikā diskutēt ar Jums par vēstulē izklāstītajām problēmām.

Vēstuli 2001. gada 28. novembrī parakstījuši:

Liepājas ostas pārvaldnies  
A. Boja,

Rīgas Brīvostas pārvaldnies  
L. Loginovs,

Ventspils Brīvostas pārvaldnies  
I. Sarmulis

Tomēr neviens nevar atbildēt – kāpēc cilvēkiem neizdodas vienam otru sadzirdēt?

Atbildes meklējumos varat izlāsīt fragmentu no sarunas, kas 19. decembri notika starp SM amatpersonām un Jūrniecības savienības valdes sēdes dalībniekiem.

Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis:

– Divi likumi – *Likums par ostām* un *Jūrniecības drošības likums* gāja uz saskaņošanu ministrijās, neievērojot *Likumu par ostām* punktu, kas paredz šo likumprojektu saskaņošanu Latvijas Ostu padomē. Diemžēl jāteic, ka nevaram runāt vienīgi par sadarbības trūkumu starp jūrniecības speciālistiem un valsts amatpersonām, bet mums jāatzīst, ka netika ievērots likums! Mēs esam par sadarbību, mēs atbalstīsim cik spēsim un pratisim! Taču ir lietas, kas jau ir notikušas, bet pie kurām jāatgriežas! Tomēr mēs nevaram pieņemt un piejaut situāciju, ka Latvijas Ostu asociācija nepiedalās *Likuma par ostām* izmaiņu apspriešanā.

Šeit, Latvijas Jūrniecības savienībā, ir koncentrēts Latvijas jūrniecības sabiedrības intelekts. Ministrijai jāprot un jāgrib šo intelektu izmantot! Mazākais, to nevajadzētu ignorēt!

Par likumdošanu kopumā jau neko sliktu nevarētu teikt, jo tās saķartošana Latvijā virzās pareizi, bet arī procedūru vajadzētu ievērot. Likumprojektos ir iestrādātas fundamentālās lietas, kas nevienā jūrniecības speciālistu līmenī nav izdiskutētas. Piemēram, likumprojektā par Jūrlietām iestrādāta norma, ka administrēšanu noteiks Ministru kabineta pilnvarota iestāde. Tā būs institūcija, kas arī noteiks visas nodevas. Šie punkti mūs, ostiniekus, sa-

trauc. Izstrādājot iepriekšējos likumus daudz darīja, lai izveidotu ārēju kontroli, tagad šī ārēja kontrole tiek noārdīta, bet neviens neprecīzē, ko liks vietā! Varbūt tā ir nenoņēmīga attieksme, bet varbūt, gluži pretēji, apzināta rīcība, lai likumā *iedabūtu* normas, ko pēc tam kāds varētu izmantot savtīgi, bet mums nāksies likuma normas pildīt. Gadijumā, ja vēlāk Jūras administrēšanu nodos privātās rokās, kas var paredzēt, kā tiks administrēta jūrniecības darbība! Mums tiešām rodas aizdomas, ka visi šie jautājumi ar nodomu ir iestrādāti likumprojektā, bet pienemšanai tos grib izvirzīt bez apspriešanas.

Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš:

– Mēs esam centušies skatīties talāk. Domāju, ka ir lietas, kas saprotamas pašas par sevi. Nav tālredzīgi iestrādāt šodien tādas likuma normas, kas rīt jau būs jāmaina. Mums nav tik daudz speciālistu, kas var nodarboties ar likuma grozījumiem.

Imants Sarmulis:

– Savukārt, mēs lūdzam tikai vienu – izpildiet likuma normas un likumā paredzētajā kārtrībā iesniezdiet likumprojektu apspriešanai Latvijas Ostu padomē! Diskusiju rezultātā mēs varam palikt arī katrs pie sava viedokļa, bet ir vajadzīga diskusija! Šī ir pirmā reizi, kad mēs tādā līmenī runājam un diskutējam, bet to vajadzēja darīt jau sen! Šodien paldies arī par to, ka atnācāt! Ja Latvijā saka *jūras lietas*, tad pirmkārt mēs saprotam ostu saimniecību. Kas Latvijā būs par jūrlietām bez ostām. Es ceru, ka jūs saprotat, ka runa ir par principiālām nostādnēm. Ja neatradīsim kopīgu valodu, visu, protams, izšķirs Saeima, bet

pirms tam mēs vismaz varētu mēģināt vienoties! Mēs nekādā gadījumā nevēlamies konfrontāciju!

Vigo Legzdiņš:

– Es pilnīgi piekrītu, ka jūrlietu jautājumi būtu apspriežami Ostu padomē, tikai pēc tam, kad Ostu padome izteikusi savu viedokli, tos varētu virzīt tālāk. Tā arī turpmāk būs gan likuma, gan dzīves norma. Arī es pievienojos I. Sarmuļa kunga teiktajam – mums konfronāciju nevajag!

## PUNKTA VIETĀ

It kā šoreiz varētu pielikt punktu ministrijas ierēdnī un jūrniecības speciālistu diskusijai, jo likumdošanas labirintā atrasta izeja. Jūrniecībai svarīgus likumprojektus vispirms apsprendīs Latvijas Ostu padomē, un tikai pēc tam tie uzsāks savu tālāko ceju. Šķiet, kompromiss atrasts. Varetu pielikt pušķi. Varetu, ja vien būtu pārliecība, ka šī izeja tiešām ir atrasta, ka tā nav vienīgi malduguns.

Par valsts sekretāra godaprātu un profesionālītati ir pārliecinājušies visi jūrniecības speciālisti. Viņš tukšu nerunās. Diemžēl arī valsts sekretārs vienmēr nevar personīgi pārbaudīt savu padoto rīcību, vēlē-

šanos vai nevēlēšanos meklēt dialogu.

Nākotnē cerēsim uz saprātīgu diskusiju.

Bet šoreiz raksta nobeigumā jācitē Liepājas ostas pārvaldnieka Aivara Bojas 19. decembrī teiktais:

– Es varbūt negribētu teikt, ka tā ir Satiksmes ministrijas nesapratne, drīzāk tā ir Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta attieksme pret jūrniecības sabiedrību un ostu pārvaldēm. No 2001. gada maija tika pārtraukta jebkura veida diskusija par topošās likumdošanas jautājumiem. Novembrī parādījās ziņa, ka likumprojekts jau ir sagatavots apstiprināšanai. Tas nozīmē, ka astoņus mēnešus kāds kaut ko darīja, izstrādāja un lēma, bet neatrada laiku, lai jautājumus izdiskutētu ar mums! Šodien no valsts sekretāra mēs uzzinājām, ka diskusija tomēr ir iespējama! Es nesaprotu, vai tiešam Jūrniecības departaments un ostu pārvaldes nespēj atrisināt jautājumus, tāpēc vajadzīga valsts sekretāra iejaukšanās! Šodien notika tas, ka valsts sekretārs un jūrniecības savienības valdes sēde piespieda departamenta direktoriu piekāpties saprātam!

Sagatavoja A. Freiberga

# Latvijas ostām jāiztur konkurenci

**P**ēdējo gadu daudzajās starptautiskajās konferenčes un semināros viens no jautājumiem allaž bijis – kā nākotnē attīstīties kravu pārvadājumu tirgus, un kādi būs perspektīvie kravu transportēšanas virzieni?

Latvijas ģeogrāfiskais novietojums un kaimiņvalstu tirgus tālākā attīstība nosaka un arī turpmāk noteiks, ka Latvijai dominējošais būs Austrumu – Rietumu transporta koridors. Pēc speciālistu viedokļa, nākotnē pieauga jūras kravu pārvadājumi, līdz ar to ostu kravu apgrozījums Baltijas jūras reģionā nākotnē varētu palielināties par 4 līdz 6%. Kā uzskata Latvijas Satiksmes ministrijas speciālisti, desmit piecpadsmit gadu laikā kravu apgrozījums Latvijas ostās iespējams divkāršosies. Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Vigo Legzdīņš domā, ka Latvijas ostu infrastruktūra ir pie-mērota šāda kravu apjoma apstrādei, tāpēc tās droši var iekļauties starptautiskajā tirdzniecībā.

Baltijas – Ziemeļu jūras reģionā strādā 516 ostas. Gadā tur apstrādā aptuveni 700 milj. t kravas, no kurām Latvijas ostās tiek apstrādātas 50 milj. t.

Visai optimistiskajā ainā nākas ie-vilkst arī kādu pesimisma svitru. Kā uzskata VAS *Latvijas dzelzceļš* ģenerāldirektora vietnieks Stanislavs Baiko, tad jābūt gataviem, ka Latvija tomēr stāv uz kravu samazinājuma sliekšņa. Kad bija pagājis tikai pusotrs mēnesis pēc Krievijas dzelzceļa tarifu reformas pirmās kārtas realizēšanas, VAS *Latvijas dzelzceļš* (LDz) diennaktī naudas izteiksmē zaudēja 50 000 Ls. Krievijas tarifu maiņa vēl būtiskāk LDz un ostas

var ietekmēt pēc gada vai diviem. Šodien Krievijas ostu jaudas ir samērā noslogotas. Reizēm Krievija grib vairāk, nekā spēj. Darbojas princips – ja nav man, lai nav arī tev. Taču Krievija arī saprot, ka šādu taktiku nevarēs izspēlēt vienmēr, tāpēc risina jautājumu par investīciju piesaistīšanu Krievijas ostu kapacitātes palielināšanai. Pašreizējā tarifu politika, kad valsts nauda būtiski tiek pumpēta Krievijas ostu kapacitātes palielināšanai, savu ekonomisko efektivitāti var dot jau divu trīs gadu laikā. Tā rēķina speciālisti.

Kā nozīmīga partnere jaunu kravu piesaitē Latvijas ostām pēdējo gadu laikā tiek minēta Kazahstāna. Taču pārlieku lielam optimismam, raugoties šajā virzienā, šodien nav īsta pamata. Jo Latvijai nav tiešas robežas ar Kazahstānu. Uz Kazahstānas vēlēšanos izveidot tranzitkoridoru cauri Krievijai Baltijas virzienā Krievijas amatpersonas izteikušas savu viedokli. Tās paziņojušas, ka Kazahstānas tranzītu var apkalpot Krievijas ostas. Latvijas valdības un uzņēmēju delegācijas vizites laikā Kazahstānā 2001. gada septembra sākumā, apspriežot Kazahstānas kravu tranzītu cauri Latvijas ostām, par galveno šķērslī jautājuma pozitīvam risinājumam minēja nespēju vienoties ar Krieviju par pārvadājumu tarifiem un autopārvadājumu atļaujām.

Deviņdesmit pieci procenti no Dienvidaustrumāzijas konteinerkravām uz Eiropu tiek transportētas cauri Suecas kanālam un tikai atlikusī daļa cauri Baltijas jūras reģiona valstīm. Konteinerkravas ir īpašs, Joti dārgs,

kravu veids, kas stingri pieprasā sniegt kvalitatīvus un drošus pakalpojumus. Bet ne vienmēr tas sekmīgi izdodas, transportējot kravas cauri Suecas kanālam, jo Tālo Austrumu reģions ir nedrošs un tendencies maiņas uz sliktāko pusi, īpaši pēc 11. septembra notikumiem. Ziemeļu valstis varētu lieliski konkurēt šajā tirgus segmentā, bet sekmīgu darbību iero-bežo Krievijas tranzīta tarīfu politika. Tāpēc Latvija, un ne tikai Latvija, ar nepacietību gaida Krievijas iestāšanos Pasaules Tirdzniecības organizācijā un Enerģētikas hartas ratificēšanu no Krievijas puses, jo tad spēle Baltijas jūras reģiona spēles laukumā noritēs pēc vieniem noteikumiem.

Latvijas ostām nemitīgi nākas domāt par sava tēla popularizēšanu un spodrināšanu.

Nākas papulēties, lai mainītu situāciju, kad veca un nepatiesa informācija kavē biznesa attīstību. Lie-pājas ostas *senais slogans* ir Krievijas flotes bāze. Vēl šodien kāds uzdod jautājumu – kā tad ar krievu zemūdenēm? Bet Rīgai neveicas ar zviedriem. Gan nesaprašanās par pasažieru kuģa fraktēšanu deviņdesmito gadu sākumā, gan veca kuģa sagriešana lūžnos deviņdesmito gadu beigās. Izrādās, ka zviedri ir jaunatminigi, un izmanto katru izdevību, lai atgādinātu – Rīgā pilna ar krievu mafiju. Pasaulē vadošās privātās kuģu īpašnieku un citu ar kuñošanu saistīto organizāciju asociācijas BIMCO datu bāzē atrodama informācija, ka Rīgas līcis aizsalst no decembra beigām līdz maijam. BIMCO savā mājas lapā ievieto Zviedrijas Meteoroloģiskā un Hidroloģiskā

institūta informāciju, kas koordinē ledus situāciju visām Baltijas jūras valstīm, kā arī publicē garantiju ierobežojumus, kurus pasludinājis Londonas Apdrošināšanas aģentu institūts. Latvijas Jūras administrācija un Hidrometeoroloģiskā pārvalde gatavo materiālus par ledus apstākļiem Rīgā un Irbes šaurumā pēdējos 10–20 gados. Zinot, cik negribīgi un grūti ārzmēs uzņem jaunu informāciju, skaidrs ir viens – Latvijas Jūras administrācijai nebūs viegli pārliecīnāt BIMCO un panākt, lai starptautisko institūciju izplatītajos informatīvajos izdevumos publicētu korektu informāciju par Rīgas ostu. Savukārt Ventspils lielākā problēma ir Krievija, tās jaunās ostas un lielās ambīcijas. Ventspils brīvostas valdes priekšēdētājs Aivars Lembergs gan aizrāda, ka Krievija nav tikai Ventspils, bet visa Baltijas jūras reģiona problēma. Tomēr naftas un minerālmēslu pārvilināšana Krievijas virzienā, no Latvijas ostām vissāpīgākā tomēr ir Ventspilij.

Kas attiecas uz mazajām ostām, tad to sāpīgākais jautājums ir *iekšējās problēmas* – tāda kā *pabērna loma lielo ostu paēnā*, jo bieži vien liekas, ka mazās ostas nevienam nav vajadzīgas. Satiksmes ministrija apsver ie-spēju lielāku atbildību par tām deli-ģēt pašvaldībām. Problemas pamatā ir naudas trūkums infrastruktūras uzturēšanai. Skultes ostai pēdējo gadu laikā ir izdevies *izsisties cilvēkos*, un ieņemt ceturās lielākās Latvijas ostas vietu.

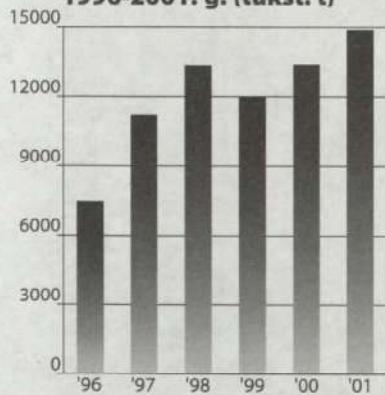
Kā 2001. gadā veicies mūsu ostām, varat izlasīt nākošajās *Gadagrāmatas* sadajā Ostas.

A. Freiberga

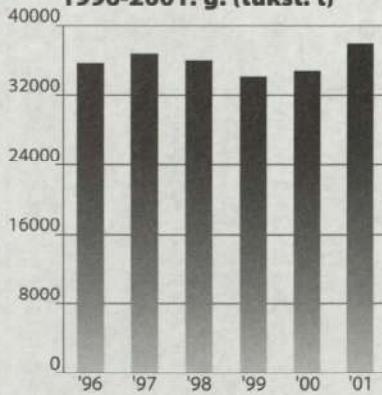
## Latvijas ostu kravu apgrozījums 2000./2001. g. (tūkst. t)

Osta	2000. gads	2001. gads				
	nosūtīts	sāņemts	kopā	nosūtīts	sāņemts	kopā
Rīga	11650.0	1701.7	13351.7	13265.4	1618.5	14883.9
Ventspils	34330.3	425.0	34755.3	37541.4	395.6	37937.0
Liepāja	2560.2	404.5	2964.7	2762.0	498.4	3260.4
Salacgrīva	199.4	13.7	213.1	165.0	9.4	174.4
Mērsrags	244.3	5.3	249.6	223.1	6.4	229.5
Roja	26.1	7.2	33.3	0.0	7.8	7.8
Pāvilosta	0.0	2.6	2.6	0.0	2.7	2.7
Lielupe	0.1	4.0	4.1	1.2	2.6	3.9
Engure	0.0	2.5	2.5	0.0	1.8	1.8
Skulte	265.4	0.6	266.0	412.4	1.0	413.4
Mazās ostas kopā	735.3	35.8	771.1	801.7	31.7	833.4
Kopā visas ostas	49275.8	2567.1	51842.9	54370.6	2544.2	56914.8

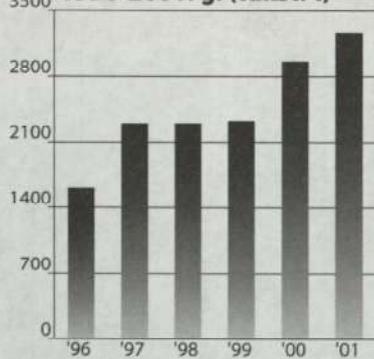
**Kravu apgrozījums Rīgas ostā  
1996-2001. g. (tūkst. t)**



**Kravu apgrozījums Ventspils ostā  
1996-2001. g. (tūkst. t)**



**Kravu apgrozījums Liepājas ostā  
1996-2001. g. (tūkst. t)**



## Raksturiņo kravu salīdzinājums Ventspils ostā 2001. gadā (tūkst. t)

Kravu veidi	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Beramkravas	345.8	607.8	789.3	661.7	591.9	830.3	658.0	713.5	639.3	585.0	510.7	464.9
Kimiskās beramkravas	295.0	414.3	579.9	405.8	410.4	559.6	405.2	526.1	343.1	372.9	301.6	260.5
Lejamkravas	2347.2	2565.0	2799.3	2396.1	2806.3	2513.9	2722.3	2265.2	2707.0	2105.1	2083.3	2185.7
jēhafita	1114.8	1127.5	1450.7	1189.7	1365.9	1125.3	1296.8	1102.4	1440.7	1184.9	1219.7	1362.1
naftas produkti	1131.7	1324.9	1293.9	1149.6	1372.8	1304.0	1366.2	1089.3	1229.7	856.5	808.0	766.3
Ģenerālkravas	153.7	120.7	160.8	84.8	138.9	93.9	59.5	49.1	46.4	51.1	35.4	48.1
konteineri (t.t.)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
skaits TEU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Roll on/Roll off	3.4	2.4	4.0	4.2	4.0	4.1	1.4	1.5	2.9	3.4	3.6	2.9
skaitis	260	186	305	336	322	310	109	120	195	232	283	224
Koksnē (t.t.)	48.2	37.9	42.9	35.0	32.0	39.4	29.8	33.4	23.1	36.4	23.0	33.6
tūkst. m <sup>3</sup>	56.6	44.6	50.4	41.2	37.6	46.5	35.0	39.3	27.2	42.8	27.1	39.6
Melnie metāli un to izstrādājumi	100.7	77.6	112.1	37.6	76.3	43.6	15.6	3.2	17.0	0.0	0.0	4.6
<b>Kopā</b>	<b>2846.7</b>	<b>3293.5</b>	<b>3749.4</b>	<b>3142.6</b>	<b>3537.1</b>	<b>3438.1</b>	<b>3439.8</b>	<b>3027.8</b>	<b>3392.7</b>	<b>2741.2</b>	<b>2629.4</b>	<b>2698.7</b>

## Raksturīgo kravu salīdzinājums Rīgas ostā 2001. gadā (tūkst. t)

Kravu veidi	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
<b>Beramkravas</b>	<b>296.9</b>	<b>325.7</b>	<b>393.0</b>	<b>267.1</b>	<b>493.8</b>	<b>550.4</b>	<b>495.3</b>	<b>405.0</b>	<b>450.5</b>	<b>413.2</b>	<b>485.7</b>	<b>468.8</b>
ķīmiskās beramkravas	183.4	139.3	164.8	34.2	99.5	157.5	112.5	71.3	79.8	128.4	173.4	183.4
<b>Lejamkravas</b>	<b>223.3</b>	<b>339.4</b>	<b>347.2</b>	<b>395.4</b>	<b>376.7</b>	<b>374.5</b>	<b>390.4</b>	<b>273.5</b>	<b>198.7</b>	<b>213.8</b>	<b>272.5</b>	<b>244.0</b>
naftas produkti	216.9	336.3	325.3	381.8	370.6	353.5	371.2	254.4	189.5	197.3	232.2	227.6
<b>Ģenerālkravas</b>	<b>582.0</b>	<b>512.0</b>	<b>538.3</b>	<b>526.4</b>	<b>586.0</b>	<b>485.3</b>	<b>527.5</b>	<b>471.0</b>	<b>443.7</b>	<b>505.9</b>	<b>502.7</b>	<b>508.3</b>
konteineri (t.t.)	88.0	76.1	98.8	93.3	86.2	75.4	80.5	74.3	80.8	86.6	94.0	102.8
skaits TEU	8844	7786	9031	9045	8321	7171	7895	7262	7936	8364	9152	10270
Roll on/Roll off	2.6	3.2	8.3	13.8	12.0	20.2	17.6	15.3	24.3	15.8	23.2	22.6
skaits	207	177	518	793	775	909	1092	950	1740	1121	1390	1212
Kokne (t.t.)	375.6	319.9	379.4	383.4	383.4	352.0	387.9	315.6	311.9	354.2	368.8	324.6
tūkst. m <sup>3</sup>	469.9	355.8	493.1	506.3	499.7	437.1	520.5	426.7	428.7	472.9	465.4	420.9
Melnie metāli un to izstrādājumi	87.3	85.5	26.3	14.5	66.4	5.6	16.1	40.8	7.9	32.1	3.9	19.6
<b>Kravas kopā</b>	<b>1102.2</b>	<b>1177.1</b>	<b>1278.5</b>	<b>1188.9</b>	<b>1456.5</b>	<b>1410.2</b>	<b>1413.2</b>	<b>1149.5</b>	<b>1092.9</b>	<b>1132.9</b>	<b>1260.9</b>	<b>1221.1</b>

© Latvijas Ostu padomes sekretariāts

## Raksturiņgo kravu salīdzinājums Liepājas ostā 2001. gadā (tūkst. t)

Kravu veidi	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
<b>Beramkravas</b>	60.7	73.4	62.5	32.5	18.8	32.0	28.8	16.3	28.9	37.0	64.9	56.2
ķimiskās kravas	7.5	14.4	21.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.7	0.0
<b>Lejamkravas</b>	41.5	55.7	62.4	48.2	50.6	60.7	61.9	45.1	37.0	34.7	38.0	51.4
naftas produkti	39.1	51.3	53.9	46.0	47.8	57.5	59.6	42.9	33.5	27.7	31.5	39.1
<b>Ģenerālkravas</b>	116.0	165.6	154.6	177.3	293.5	210.3	156.0	149.8	172.5	186.0	205.5	174.6
konteineri (t.t.)	1.1	1.8	1.5	2.2	2.5	2.4	1.5	1.9	2.6	4.8	2.2	2.3
skalts TEU	100	164	116	171	180	167	134	188	236	397	219	204
Roll on/Roll off	34.6	36.5	42.3	39.6	43.7	47.8	38.8	39.5	49.3	61.3	55.9	47.7
skalts	1,516	1,683	1,936	1,870	2,051	2,198	1,939	2,029	2,303	2,886	2,482	2,280
Koksne (t.t.)	53.0	58.5	77.9	64.4	63.4	45.0	61.3	51.1	58.5	56.0	53.2	59.4
tūkst. m <sup>3</sup>	63.9	70.6	94.6	77.7	77.1	54.9	73.9	63.7	72.9	68.6	65.9	71.7
Melnie metāli un to izstrādājumi	21.4	60.7	26.6	31.0	112.6	45.1	43.9	41.2	41.6	37.6	82.4	31.2
<b>Kopā</b>	<b>218.2</b>	<b>294.7</b>	<b>279.5</b>	<b>257.9</b>	<b>362.9</b>	<b>303.0</b>	<b>246.8</b>	<b>211.2</b>	<b>238.5</b>	<b>257.6</b>	<b>308.4</b>	<b>282.1</b>

# Pilsēta un osta – vienots mehānisms

*Pašvaldību vēlēšanās, kas notika 2001. gada 1. martā, Rīgā uzvaru guva sociāldemokrāti, un par Rīgas mēru kļuva GUNDARS BOJĀRS. Viņš arī iepem Rīgas Brīvostas valdes priekšēdētāja amatu.*

Rīga ir ostas pilsēta, tāpēc pilnīgi loģiski, ka tā vēsturiski veidojusies līdz ar ostas attīstību. Tieši osta ir ietekmējusi pilsētas izaugsmi un uzplaukumu. Šodien, saskaņā ar Likumu par ostām, Rīgas osta ir valsts un pašvaldību institūcija un jaunā Rīgas Brīvostas valde, kas tika ievēlēta 2001. gada 11. martā, un kuras sastāvā ir 5 pilsētas domes deputāti un 5 ministriju pārstāvji, no pirmās darba dienas apzinās, ka tai darāmā netrūks. Osta ir viens no lielākajiem darba devējiem Rīgā un katras darba vieta ostā nodrošina piecas citas darba vietas pilsētā. Pateicoties ostas sekmīgai darbībai, lielā mērā var panākt pilsētas ekonomisko izaugsmi. Tāpēc galvenā vērība jāpievērš pilsētas un ostas saskarsmes punktiem, attīstībai un ciešākai sadarbībai dažādās jomās. Pilsētai ir jānosaka ostas attīstības stratēģija, un jādod skaidri norādījumi, ko tā vēlas sagaidīt no Rīgas ostas.

Jau iezīmējušies vairāki virzieni tālākai darbībai. Pirmkārt, kopīgi jāstrādā pie transporta sasaistēm, tāpēc vēl vairāk jāaktivizē ostas pārvaldes sadarbība ar Domes departamenti, piemēram, transporta departamentu, un Domes komitejām. Arī pilsētas plānošana jāveic ciešā sasaistē ar ostas plānošanu tā, lai pilsētas transporta infrastruktūras attīstība liecinātu



Gundars Bojārs.

par veselu pilsētas organismu. Jau šodien izveidojusies laba sadarbība starp ostu un Latvijas dzelzceļu.

Kas attiecas uz pašu Rīgas brīvostas darbu, tad gribētos panākt ciešāku sadarbību ar ostā strādājošajiem uzņēmumiem un uzņēmēju asociācijām, jo osta jau nav uzņēmums pats par sevi, kas strādā atrauti no ostā noteikošajiem procesiem. Osta ir vide, kurā sekmīgi jāattīstās uzņēmējdarbībai. Ostas valdei un pārvaldei jāpalidz viņiem, sakārtojot likumdošanu un infrastruktūru, jo tieši uzņēmēji ir tie, kas maksā nodokļus un papildina pilsētas budžetu, tāpēc uzņēmēju interesēm ir jābūt ievērotām. Šis vēl nav līdz galam nesakārtots darba lauks.

Ostas attīstības plānā, kas bija izstrādāts 1996. gadā un noteica attīstības stratēģiju līdz 2010. gadam, ir daudz vērtīga, taču šodien pati dzīves ienes jaunas korektīvas, tāpēc ostas attīstības stratēģiju jau esam koriģējuši un papildinājuši. Pasaulē un Eiropā dominē jaunas tendences, ir pārgrupējušās kravu plūsmas, tāpēc mums nopietni jāapsver, ko nominējam par savu attīstības prioritāti, kā arī to, ar kādām kravu grupām un kādiem kravu veidiem uzņemēji, strādājot brīvostas režīmā, var radīt vislielāko pievienoto vērtību, jo pievienotās vērtības radišana ir ārkārtīgi aktuāla problēma.

Rīgas dome ir atbalstījusi arī brīvo teritoriju rezervēšanu Rīgas ostas vadītājiem. Pateicoties šādam lēmumam, Rīgas brīvostas teritorija ir palielinājusies vairāk nekā divas reizes.

Šodien ir konceptuāli arī nolemts, ka ostas aktivitātes, tātad saimnieciskā darbība, palēnām, bet atkāpsies no pilsētas centra uz Daugavas ietekas pusī, līdz ar to atbrīvosies centra

aktīvā daja, tāpēc aktuāla ir Andrejostas tālākā attīstība. Arī pie šī projekta tiek intensīvi strādāts.

Kravu plūsma cauri Rīgas ostai ir atkarīga no Joti daudziem faktoriem – gan globālām tendencēm pasaulei, gan situācijas Austrumu tirgū. Latvija un arī visa Baltija nav tik liels tirgus, lai varētu piepildīt, teiksim, konteineru terminālu ar nopietnām kravām. Tajā pašā laikā mums Joti interesants ir Austrumu kaimiņš, kur notiek pozitīvas ekonomiskās pārmaiņas, tāpēc pieauga preču patēriņš, pieauga pieprasījums pēc ostas un transporta pakalpojumiem. Ja pareizi veidosim savu attīstības politiku, šo pakalpojumu sniegšanā mēs varam spēlēt pieiekoshi nozīmīgu lomu.

Rīgas pilsētai Joti nepieciešamas ir regulāras prāmju līnijas un es esmu pārliecināts, ka tādas līnijas būs. Lai sekmētu darbu, Rīgas Brīvostas pārvaldē ir izveidots jauns pasažieru un jahtu servisa departaments, kas nodarbosies ar šī ostas servisa attīstību.

*Uzklausīja A. Freiberga*

# Rīgas ostai ambīciju neatrūkst!

*Šodien Rīgas osta dinamiski attīstās. Divu gadu laikā ir uzbūvētas, rekonstruētas un nodotas ekspluatācijā četras piestātnes vairāk nekā 800 m kopgarumā, regulējama augstuma rampa ro-ro tipa kravu pieņemšanai, ar modernām ugunsdrošības sistēmām aprikota piestātnē naftas produktu pārkraušanai, rekonstruēta dzīlūdens piestātnē Daugavgrīvā. Atbilstoši padziļināšanas programmai, notiek ostas akvatorija un kuñošanas kanāla padziļināšana līdz 14 m atzīmei. Pilnībā ir rekonstruēts ostas Austrumu mols un veikti izpētes darbi Rietumu mola rekonstrukcijai. Moli ir nozīmīgas hidrotehniskās būves, jo palīdz uzturēt dzījumu Daugavā. Liela vērība tiek veltīta investīciju klimatam un kuñošanas drošībai. Tie ir darbi, par kuriem ostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs runā kā par ikdienas veikumu. Paveikts nav maz, bet L. Loginovs domā, ka pienācis laiks vairāk strādāt pie ostas tālākās attīstības stratēģijas.*

— Līdz ar Rīgas brīvostas likuma stāšanos spēkā 2000. gada aprīlī, izzuda daudzas iepriekš noteiktas



Rīgas Brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs.

prioritātes Rīgas ostas ilgtermiņa attīstības programmā, kas bija izstrādātas un pieņemtas 1996. gadā, kad akcentu lika uz esošās jaudas palielināšanu. Uzskatu, ka 2001. gadā vairs nebija mērķtiecīgi virzīt ostas attīstību tikai tranzītkravu apstrādes virzienā. Daudz svarīgāk šodien pieteikt Rīgas brīvostu starptautiskajā jūras kravu pārvadājumu logistikas kēdē kā potenciāli izdevīgāko kravu sadales, uzglabāšanas, un komplektēšanas centru Baltijas valstīs. Lūk, tāds ir mūsu mērķis, tādas ir mūsu ambīcijas!



Rīgas Brīvostas pārvaldnies Leonīds Loginovs atklāj Krievu salas termināla pirmo kārtu. Svinīgo pasākumu vadīja SIA *Krievu salas termināls* izpilddirektors Andis Bunkšis (2 no kreisās) un tajā piedalījās AS *Lindeks* padomes priekšsēdētājs Jānis Kirsis (centrā).

### **KRIEVU SALAS TERMINĀLS – VIENS NO LIELĀKAJIEM 2001. GADA PROJEKTIEM**

Vēl pavism neesenā pagātnē par Daugavas kreisā krasta attīstību Rīgas Brīvostas pārvaldnies L. Loginovs rūnāja nākotnes izteiksmē – mēs esam ieplānojuši, tur atradīsies, tiks veikti

darbi. Šodien jau realizēta apjomīgā *Krievu salas termināla* projekta pirmā kārta, kura celtniecībā ieguldīti 8 milj. Ls. Kādreizējās purvainās plavas tagad pārtapušas plašos kravu laukumos. Termināla celtniecības pirmajā kārtā izbūvēti kravu laukumi 5 ha platībā, bet nākotnē tos paredzēts paplašināt līdz 11 ha.



Kravu laukumi pēc jaunā termināla pirmās kārtas nodošanas ekspluatācijā aizņem 5 ha, bet nākotnē tos paredzēts paplašināt līdz 11 ha.



**Termināla atklāšanā simbolisko lento pārgriež Jānis Kirsis, Rīgas domes deputāte Aija Poča un AS Hansabanka prezidente Ingrīda Blūma.**

L. Loginovs:

- Hidrotehniskās būves kopumā izmaksāja 6,3 milj. Ls, no tiem 0,5 milj. Ls sedza AS Lindeks, bet 5,8 milj. Ls apmaksāja Rīgas Brīvostas pārvalde. Darbu finansēšanā izmantojām AS Pareks banka kredītu. Izbūvētas piestātnes 333 m kopgarumā, divi krasta stiprinājumi 100 un 42 m garumā. Dzījums pie piestātnēm sasniedz 12,5 metru atzīmi. Plānotā termināla jauda ir 1,5 milj. m<sup>3</sup> gadā, ko varētu sasniegt tuvākajos pāris gados. Vēl nākotnei pieder arī investīciju piesaistīšana sliežu ceļu būvniecībai un rekonstrukcijai, lai Daugavas kreisajā krastā varētu strādāt ar Krievijas un Baltkrievijas koku.

## **BRĪVĀS TERITORIJAS – TRUMPIS UN STRĪDUS OBJEKTS**

Kā uzskata Rīgas Brīvostas pārvaldnieks, viens no lielākajiem trumperjiem Rīgas ostai ir brīvās teritorijas, kas apņem to no visām pusēm. Vis-



**Jaunā tehnika nepievilis...**



Spilves pļavas rezervētas ostas vajadzībām.

pirms jau Spilves pļavas, kur nākotnē varētu nodrošināt pakalpojumus logistikas sfērā.

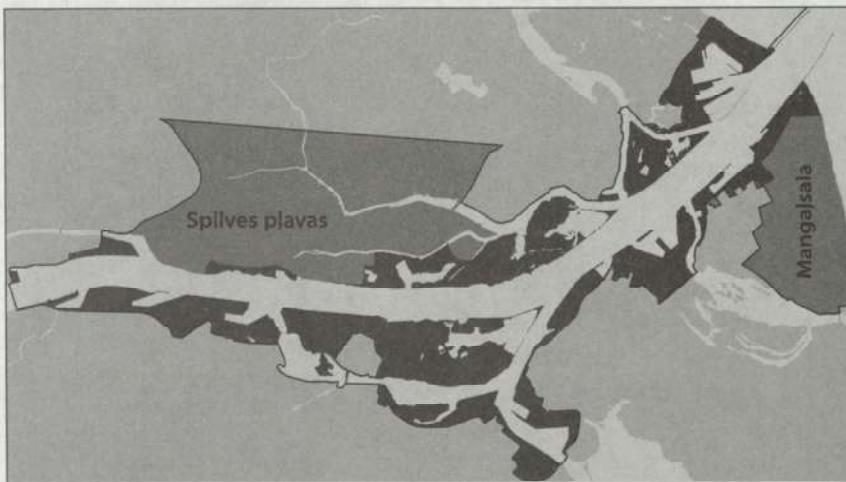
Teritorija ir liela, iespējas visplašākās. Lūdzu, tur var kravas pārkraut, pakot, radīt pievienoto vērtību. Šodien svarīgākais ir tās brīvās teritorijas, kas atrodas ostas tuvumā, rezervēt ostai, lai nākotnē nerastos absurda situācija – kravu apgrozījums aug, ostai nepieciešams paplašināties, bet iespējamās teritorijas iznomātas vai pat iztirgotas. Un ostas attīstība tiek nolikta uz bremzēm. Tādas aplamības pieļaut nedrīkst! Rīgas dome šo jautājumu izprot un lemj par labu ostas attīstībai, jo no ostas attīstības lielā mērā ir atkarīga pilsētas attīstība.

Arī Ministru kabinets ir izdarījis vēsturisku lēmumu un izšķiries par Rīgas brīvostas teritorijas paplašināšanu. Valdība brīvostas režīmā iekļāvusi teritoriju no Vanšu tilta līdz Akmens til-

tam, teritorijas Daugavas kreisajā krastā no Volieriem, arī Spilves pļavas, līdz Bolderājas šosejai un Daugavas pierobežas gabalu aiz bākas. Ostas platība palielinājusies vairā nekā divas reizes.

### STRĪDS PAR MANGAĻSALU

Taču ne jau visu brīvo teritoriju piešķiršana Rīgas brīvostai tika izlemta pozitīvi. Par īstu strīdus objektu kļuva Mangaļsala, kurās rezervēšanu Rīgas brīvostas vajadzībām pielēma vēl iepriekšējais Rīgas domes sastāvs. Arī tagad Rīgas dome, iespējams, apstiprinātu jau iepriekš pieņemto lēmumu, taču savu balsi pret pacēla Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Vladimirs Makarovs, izsaucot īstu kaislibu vētru Mangaļsalas iedzīvotāju vidū. Tika uzburta visai atbaidoša aina par to, kāds nākotnē izskatīsies šīs pilsētas nostūris – aizsargājamā flora iznīkusi, fauna izzudusi, bet salas ie-



mītnieki, ieskauti starp ostas piestānēm un celtniem, kuriem apkārt apvilkts žogs. Bet jūra un pludmale viņiem būs nepieejama. Kā mēdz teikt, katrai rungai ir divi gali. Ja paskatāmies vienā rungas galā, tad redzam, ka Mangalsalas iekļaušana ostai rezervējamā zonā, ir pamatota ar Rīgas tālāko attīstību. Objektīvu iemeslu dēļ, ostai nāksies atkāpties no pilsētas centra Daugavas ietekas virzienā. Tā saīsināsies kušošanas kanāla garums, nevajadzēs padziļināt Daugavas kušošanas kanālu līdz pat Vanšu tiltam. Kravu apstrādes operācijas maksimāli tiks veiktas Daugavas lejasdaļā. Oponenti mēģina pierādīt, ka daudz neizmantotu iespēju vēl slēpj Daugavas kreisais krasts, tāpēc vispirms vajadzētu apsaimniekot to, pēc tam iekārot Mangalsalu.

Valdība Rīgas domei uzdevusi, ja tā varētu teikt, izpildīt mājasadarbu. Jāizstrādā Mangalsalas attīstības projekts un tikai pēc tam varēs lemt par Piejūras parka tālāko likteni. Rīgas domes mērs Gundars Bojārs gan domā, ka Mangalsalas teritorija šodien ieguvusi visai nepievilcīgus vaibstus un atrodas gandrīz katastrofālā stāvoklī, tā-

pēc, iekļaujoties brīvostā, to varētu sakārtot un civilizēt.

Rīgas Brīvostas valdes loceklis Andris Ameriks ir Mangalsalas attīstības projekta atbalstītājs, tāpēc uzskata, ka ostas pirms uzdevums būtu šo teritoriju sakārtot, jo šodien Mangalsalas dabas parks vairāk atgādina necaurējamus džungļus un mēslu izgāztuvi. Ja teritorija piederētu ostai, tas nebūt nenozīmētu, ka ceļu uz jūru Mangalsalas iedzivotājiem slēgtu.

Taču rungas otrā galā tomēr parliek Joti saprotamā cilvēku neuzticēšanās. Politiki gan sola, bet bieži vien netur vārdu. Saka vienu, bet dara pilnīgi citu. Paliek cilvēku bailes, ka viņi varētu klūt par ķīlniekiem paši savās mājās, savā īpašumā. Bet zaudēt to, kas pieder, taču negrib neviens. Droši vien vairāk un populārāk vajadzētu runāt ar cilvēkiem, skaidrot situāciju, dot garantijas, viest uzticību. Kādā radiointervijā bijušais finansu ministrs Edmunds Krastiņš teica, ka vēl jau neviens cīņā par Mangalsalu nav uzvarējis. Ja Rīgas Brīvostas pārvalde, lūdzot rezervēt šo teritoriju, kā pamatu minēja jauna konteinertermināla celtniecību, tad tie, kas cīnījās pret Man-



**Andrejostas rajonā nākotnē atradīsies biznesa un atpūtas komplekss.**

gaļsalas atdošanu ostai, sacēla vienīgi kaislibu jūru. Un neviens mangaļsalietis tā arī nezina, vai šodien viņš var jūties apmierināts. Jo rīt, iespējams, teritoriju pie jūras sadalīs ietekmīgi Jaudis savam privātpašumam, cels, nožogos, un pārējie par jūras burvību un skaisto dabas parku varēs priečāties, lūkojoties pa sētas spraugu.

Jautājums par Mangaļsalu 2001. gadā palicis atklāts. Tā ir teritorija, par kuru lēmums nav pieņemts.

## **ANDREJOSTA – NĀKOTNES OSTA**

Lēmums par kādu citu teritoriju gan ir pieņemts. Un tas ir Andrejostas rajons, kur nākotnē atradīsies biznesa un atpūtas komplekss. Par paraugu šim projektam kalpo skandināvu pieredze, kur kādreizējās ostas teritorijas jau pārtapušas modernos dzīvojamos, biznesa un izklaides rajonos. Līdzīgu apbūves projektu plānots realizēt arī Andrejostā. Projekta sākuma apgūs 35 hektārus pašā Andrejostā un piesaistīs investīcijas aptuveni 500 milj. Ls, bet nākotnē platība palielinā-

ties līdz 93 hektāriem. Rīgas Brīvostas pārvalde un Norvēģijas Varner Gruppen AS meitas uzņēmums Port Pro AS nodibinājuši kopuzņēmumu SIA *Jaunrīgas attīstības uzņēmums*, kas arī būs šī projekta izpildītājs.

Kā atzīst *Jaunrīgas attīstības uzņēmuma* valdes priekšsēdētājs Tormuds Stene-Johansens, vēl tad, kad Rīgas Brīvostas pārvalde izteica tikai pirmos minējumus, ka Rīgas osta varētu atkāpties no pilsētas centra un savu darbību aktivizēt Daugavas iztekas virzienā, Verner jau ostas pārvaldei iesniedza savu redzējumu par iespējamo projekta attīstības modeļi.

Rīgas Brīvostas pārvaldnieks L. Loginovs uzskata, ka jaunais ostas attīstības modelis ir loģisks, jo kravu operācijas *aizies* no centra, atslogojot pilsētas centru no smagā auto-transporta. Un kuģiem, kā tas ir šodien, nevajadzēs mērot 15 kilometrus līdz kravu apstrādes vietai. Savukārt pilsētas centrs kā līdz šim būs kruīza un pasažieru kuģu, kā arī jahtu pieturas vieta.

# Lielā problēma – prāmju līnija

Rīgas pilsētas domē un Rīgas Brīvostas pārvaldē norit intensīvs darbs, lai atrisinātu vienu no sāpīgākajiem jautājumiem – regulāras prāmju līnijas atklāšanu no Rīgas uz Skandināviju.

Šo jautājumu nebūt nav tik vienkāši atrisināt, kā to savās vīzijās redzēja Latvijas Sociāldemokrātiskās Strādnieku partijas līderis Juris Bojārs. Pirms vēlēšanām viņš bija darbīga optimisma pilns un visai ambiciozi solīja, ka pēc vēlēšanām, ja vien izdosies tikt pie varas Rīgas domē, vajadzēs tikai aizskriet līdz Stokholmai pie brālīgajiem sociāldemokrātiem un, lūdzu, prāmji regulāri kursēs no Stokholmas uz Rīgu. Nu vara Rīgā it kā būtu sociāldemonkrātu rokās, tāpēc pats no sevis uzprasās jautājums – kur tad prāmis?

Bet prāmja kā nav tā nav, jo problēmas atrisinājums nebūt nav tik virspusējs, kā pirmajā brīdī varētu likties. Vēl 2000. gada aprīlī, kad Stokholmā notika Latvijas Biznesa dienas, nācās

piedzīvot itin nepatikamus mirkļus un uzklaušīt zviedru domas, cik krimino-gēna ir Rīga, kā šeit toni nosaka krievu mafija, cik nedroša vide un nestabils investīciju klimats. Grūti bija pārlieci-nāt vāji informētos, bet līdz absurdam stūrgalvīgos zviedrus, ka arī Rīga un Rīgas osta gandriz desmit gadu laikā ir mainījusies līdz nepazišanai, un šodien vairs nevajadzētu runāt par nekontrolētas mafijas saimniekošanu ostā. Taču informācija ir interesanta lieta. Tā iesēžas cilvēka atmiņā un vajadzības gadījumā uzpeld. Bet patiesībā prāmju problēmas pamatā ir finan-su ieguldījumi un riska uzņemšanās. Zviedri vēlas, lai finanses iegulda un risku uzņemas vienīgi Rīga, bet, kad līnija jau būs iedzīvināta un pāris gadus darbosies, tad arī viņi būtu ar mieru ienākt šajā biznesā. Rīgas dome uzkata, ka finanses un risku vajadzētu dalīt solidāri, pasākumā iesaitot gan valsti, gan Rīgas domi, gan Rīgas Brīvostas pārvaldi, gan Zviedrijas pusī. Kamēr notiek bumbiņas mētāšana no



Prāmis *Sea Symphony* pirms došanās ceļā.

vieniem vārtiem otros, mēs joprojām uz Helsinkiem un Stokholmu braucam no Tallinas. Reizē ar baltu skaudību noskatāmies uz sniegbaltajiem *laineriem*, kas kaimiņu valsts galvaspilsētas sejā jau paguvuši ievilktil paliekošu vaibstu.

Kā saka Rīgas domes priekšsēdētājs Gundars Bojārs, ir saņemti pieci projekti prāmju linijas Rīga – Stokholma nodrošināšanai. Viens no tiem tiks realizēts 2002. gada sezonā. Kāds tas būs – par to amatpersonas klusē. Tāpēc pagaidām Rīga vēl tikai cer un gaida, ka prāmju linijām tiks iedegta zaļā gaisma, bet šodien tas ir liels minuss Rīgas pilsētas kopējā ainā un Rīgas ostas kopējā, visai plašajā, servisa klāstā. Jo kas gan varētu būt vēl pievilcīgāks ārzemju viesu un biznesmenu skatījumā, kā nokļūšana Rīgā ar komfortablu pasažieru prāmi, kas ir salīdzinoši ērts un lēts transporta veids.

Šodien ir pierādījies, ka kravu plūsmas uz Rīgas ostu pieaug, tāpēc likumsakarīgi, ka būs nepieciešamas jaunas prāmju linijas, kas nodrošinās šo plūsmu apkalpošanu, jo jūras transports un kravu pārvadājumi ir izdevīgākais, lētākais un videi draudzīgākais kravu pārvadājumu veids. Attaisnīties prāmju linijas, kuras apkalpos kravas-pasažieru prāmji.

Jau no 2000. gada bez lieka skaju ma darbojas regulāra prāmju līnija, kas savieno Rīgas ostas Vecmīgrāvja terminālu ar Lehmannkai terminālu Lībekas ostā Vācijā.

Gadu tika iestrādāta līnija, ko aģentēja firma *Latlines* un apkalpoja kravas prāmis *Inženieris Nečeporenko*, uz kura bija 12 pasažieru vietas. Aizvadītais gads pierādīja, ka līnija ir dzīvot un strādāt spējīga, kā arī tas fakts, ka Rīgai nepieciešams savienojums ar Eiropu. Tika meklēts kompro-

miss. Kravas prāmis *Inženieris Nečeporenko* nebija piemērots servisa paplašināšanai, tāpēc dzima jauns projekts par lielāku prāmja aģentūsu. Iesākumā uz pusgadu, bet, ja tas pierādīs savu dzīvotspēju, tad projekts tiks turpināts.

No 2001. gada maija līniju apkalpo pasažieru un kravas prāmis *Sea Symphony*, ar 200 pasažieru vietām, kas ceļā no Rīgas līdz Lībekai pavada 28 stundas. Prāmja kravas noslodze ir 55 – 60 vienības un pilnas pasažieru vietas. Pasažieru bijetēs, īpaši vasaras sezonā, vajadzēja rezervēt visai savlaicīgi.

Rīgas un Lībekas ostu jau no Hanzas savienības laikiem vieno tirdzniecības saites, kuras arī tagad izdodas striprināt. Šodien Krievija ir lielākais Vācijas tirdzniecības partneris, tāpēc Rīgai, kā izdevīgam tranzīta cejam, ir nozīmīga loma kravu transportēšanai starp abām lielvalstīm.

Domājot par kravas un pasažieru drošību, jāatzīst, ka tranzītceļš cauri Polijai nav nedz drošākais, nedz ērtākais, tāpēc prāmju līnija Rīga – Lībeķa sniedz iespēju apiet šo bīstamo ceļa posmu, reizē piedāvājot pieklājigu servisu. Tomēr 2001. gada beigās, kad Baltijas jūrā plosījās vētras, arī *Sea Symphony* tika pamatīgi mētāta. Nācās pārliecināties, ka servisa un kuñošanas drošības jautājumi vēl pilnveidojami, jo, krava nebija pietiekoši labi nostiprināta, tāpēc tā tika sabojāta.

2000. gadā prāmju līnijas darbam ar interesī sekoja Vācijas rederejas *Leimans* īpašnieks, kurš, atzīstot prāmju līnijas sekmīgo darbu, ir kļuvis par akciju līdzīpašnieku. Nenoliedzami, ka tik ietekmīga partnera līdzdalība ceļ līnijas prestižu.

Lai nodrošinātu servisu pasažieriem un kravu pārvadātājiem, Mangaļu Kuģu Remonta rūpnīcas teritorijā



divos gados uzbūvēja pasažieru terminālu, kurā celtniecībā investēti 800 tūkst. USD.

Pasažieru terminālā, kas atbilst starptautiskiem standartiem, tiek veikta gan robežkontrole, gan darbojas muiža, gan sanitārā robežkontrole. Tātad šeit tiek noformēti visi nepieciešamie pasažieru un kravas dokumenti. Līnijai piemēro 95% ostas nodevu atlaides, jo Rīgas brīvosta šādus atvieglojumus piešķir pasažieru pārvadājumiem. Tā kā kravu laukumu palašināšanai rezervētas brīvas teritorijas 3 ha platībā, tad termināls arī nākotnē nav ierobežots savā attīstībā.

Lai nodrošinātu prāmja sekmīgu darbību arī Rīgas Brīvostas pārvalde ieguldījusi investīcijas ro-ro rampas celtniecībā.

Šobrīd atklāts palicis jautājums par tranzīta vīzu noformēšanu termināla, kas jautu Krievijas autopārvadātājiem bez problēmām nogādāt savu kravu adresātam, izmantojot Rīgas brīvostu, mūsu kuģus un mūsu tranzītkoridora pakalpojumus.

Otra prāmju līnija Rīgu savieno ar Kili. Līnijas aģents ir SIA Hanza Jūras aģentūra (par to lasiet Gadagrāmatas materiālā).

## Apsardze nodrošina kārtību

Viens no Joti nozīmīgiem jautājumiem, ko uzdod ikviens, kurš interesējas par savas kravas transportēšanu caur vienu vai otru ostu, ir tīri merkantils – cik droša ir šī osta, kādas ir garantijas, ka mana krava netiks bojāta vai vispār nepazudīs. Rīgas brīvostā par apsardzi un kravu drošību atbild Ostas kontroles dienests, kas ir Rīgas Brīvostas pārvaldes struktūrvienība un pakļauts Rīgas Brīvostas pārvaldes Kuñošanas drošības departamentam.

Apsardzes priekšnieks Valdis Kalvāns par savu darbu un darbiniekiem ir drošs, jo ostā strādā vairāk nekā 150 apsardzes vīri, viņi visi ir sertificēti, bet darbā tiek pieņemti vien tad, kad izturējuši pārbaudes laiku.

Iebraucot, ieplēdot vai ienākot ostā visiem tiek pārbaudīti visi likumos un noteikumos paredzētie dokumenti. Pēdējo trīs gadu laikā par kravu drošību Rīgas ostā nav bijusi neviena reklamācija.

Noteikumi ir stingri visiem.

Vispirms jau tiem uzņēmumiem, kas noslēguši līgumu ar Rīgas Brīvostas pārvaldi par darbību Brīvostas režīmā, brīvostas pārvalde nosaka, ka apsardze obligāta.

Arī apsardzei ir stingri noteiktā kārtība. Visas kravas, kas ienāk ostā, tiek fiksētas videokamerā, ieraksti arhivēti un saglabāti 3 mēnešus, lai, neskaidrību gadījumā tie varētu kalpot kā lietisks pierādījums. Ja uz Latvijas – Krievijas robežas 2001. gada zibeņotā vasara izsīta no ierindas novērošanas sistēmas, ko pusgada laikā neviens nevarēja salabot, tad Rīgas brīvostā šādi brīnumi vienkārši nav iespējami.

Šobrīd norit darbs pie visas apsardzes sistēmas saslēgšanas kopē-

jā datortīklā. Rīgas brīvostas terminālu dislokācija ir visai plaša, tie atrodas Daugavas abos krastos, līdz ar to izveidot vienotu teritoriju, kurā darbotos vienots caurlaižu punkts, vienots robežkontroles punkts u.c. dienesti, tajā skaitā vienota apsardzes sistēma noteiktās teritoriālajās robežās, ir sarežģīta vai pat neiespējami. Līdz ar to katrā terminālā tiek veidoti vienotās sistēmas atsevišķi segmenti.

Vienots datortīklis un servers jau šodien darbojas Rīgas Tirdzniecības ostas teritorijā, kur tas tika izveidots vēl tad, kad šī teritorija bija brīvosta, pirms visa Rīgas osta ieguva šo statusu.

Visi Tirdzniecības ostas termināli jau kopš 1996. gada ir pakļauti vienotai apsardzes sistēmai, kura izveidei par pamatu tika ņemta Austrijas firmas Securiton International pieredze, un atbilst Eiropas Savienības prasībām. Jau šodien, kad Latvija uzsākusi savu virzību uz ES, ir skaidrs, ka vēl pēc dažiem gadiem Latvijas robeža būs ES ārējā robeža. Tātād kravām, kas iet cauri Rīgas ostai, cauri ostas termināliem, ES ārējā robeža būs ostas robežkontroles un muitas punkts. Tāpēc jau šodien tiek darīts viss nepieciešamais, lai muitas, robežkontroles punktus un apsardzes sistēmu Rīgas brīvostā veidotu tādu, kas atbilstu visām ES prasībām. Tā kā ES pirmām kārtām ir *Muitas savienība*, no tā, kā būs saķertota Latvijas muita, lielā mērā būs atkarīgs, cik ātri mēs varēsim ieštāties ES. Viens no galvenajiem jautājumiem, kam ES pievērš īpašu uzmanību, ir jautājums par brīvajām ekonomiskajām zonām, tātad arī par brīvostu darbību.



Nostāja ir strikta – vai nu Latvija nodorošinās kontroli par stāvokli šajās brivostās, vai būs apgrūtinošas iestāšanās sarunas ar ES.

Rīgas Brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs uzskata, ka darbs nekad nav pabeigts. Gluži kā Rīga, kas nekad nav uzcelta, arī drošības ostā nekad nevar būt par daudz:

– Rīgas brīvosta sastāv no 65 atsevišķām daļām. Un, lai gan likums paredz, ka visa šī teritorija var būt pakļauta brīvostas statusam, pagaidām licenci ir ieguvis vienīgi *Centrālais termināls*, kas atrodas bijušās Rīgas Tirdzniecības ostas teritorijā. Šeit atrodas muitas kontrole, taču, lai līdz tai nokļūtu, kuģi brauc cauri visai ostai. Pārējā ostas teritorijā, kurā nav brīvostas statusa, tādās muitas kontroles nav vispār. Lai ie-

liestu kārtību, Rīgas brīvostā ir izveidota darba grupa, kurā strādā gan ostas, gan valsts policijas darbinieki. Esam iepazinušies ar četru lieļāko Spānijas ostu pieredzi ostas policijas darba organizēšanā, kur ar visas ostas teritorijas uzraudzīšanu nodarbojas ostas policija. Rīgas brīvostas vadība ir pieņēmusi lēmumu par ostas policijas izveidi. Kopējais šī formējuma skaits varētu būt 500 brunoti cilvēki. Tas nepieciešams, lai Rīgas osta būtu droša un klienti mums uzticētos.

Bet pagaidām ostas apsardze nopietni strādā, lai iegūtu ISO 9001 sertifikātu, kas klientiem starptautiskā līmenī apliecinās sniegto pakalpojumu kvalitāti.

*Materiālus par Rīgas brīvostu sagatavoja A. Freiberga*

# No pieredzes augstuma skatoties

*Saruna ar Rīgas ostas kapteini Eduardu Delveru*

*Kapteinis vada kuģi, ostas kapteinis – vairākus, bieži pat daudzus kuģus. Lielās atbildības un plašo tiesību dēļ šo amatu pamatoti uzskata par augstu un prestižu.*

Eduards Delvers ir padots Rīgas Brīvostas pārvaldes Kuñošanas departamentam, kura direktors ir A. Pečaks. Sadarboties nākas arī ar Latvijas Jūras administrācijas Kuñošanas drošības departamentu G. Šteinerta vadībā. Abu departamentu vadītāji ir pieredzējuši tālbraucēji kapteinī.

Geogrāfiski E. Delvera kunga kabinets atrodas samērā zemu – varenās Kuģu satiksmes vadības centra (KSVC) celtnes 2. stāvā. Taču redz viņš daudz, un lielā dzīves pieredze – 43 gadi uz jūras – Jauj viņam saskatīt vēl vairāk un tālāk. Jūrā sācis braukt pēc Rīgas jūrskolas beigšanas kā nepieredzējis zvejas meistars uz kuģiem Atlantijā. Vēlāk izdevies tikt darbā uz Latvijas Jūras kuģniecības tankkuģiem, uz kuriem kapteinis Delvers nobraucis daudzus gadus, 24 no tiem par kapteini, pie tam bez avārijām. Eduards Delvers redzējis jūru no dažādām pusēm un pabījis daudzās pasaules ostās, tādēļ viņa atmiņu lāde bagāta. Taču tā ir cita tēma.

E. Delvers ir Rīgas ostas kapteinis no 1995. gada jūlijā. Toreiz šis amats vēl bija pilnīgi padots Latvijas Jūras administrācijai (JA) un tās priekšniekam – galvenajam kapteinim. JA bija uzsākusi arī KSVC torņa būvi. Sekoja kārtējā reorganizācija, un 2000. gada pavasarī galvenā kapteiņa amatu likvidēja, bet ostu kapteiņi nonāca attiecī-



Rīgas ostas kapteinis Eduards Delvers.

go ostu pārvalžu padotibā. Eduards Delvers palika savā posteņi. Ostas kapteiņa darba redzamākā daja ir KSVC, kura vadītājs Juris Zariņš ir viņa padoņais un ciešākais līdzstrādnieks. Par pašu vadības centru speciālajos izdevumos un arī masu medijos savulaik stāstīts daudz (skarī JGG '97/'98 – 206.–207.lpp.).

Centrs atrodas kādreiz slavenās, bet tagad jau aizmirstās Mangaļu jūrskolas vietā. Pudeli šampanieša pret jaunās būves (ne jūrskolas!) pirmo pāli sasita toreizējais satiksmes ministrs V. Krištopans 1998. gada janvārī. Naudu piešķīra Eiropas Savienības fonds Phare un JA. Ēku projektēja J. Gertmanis, to būvēja SIA PolarBEK Latvija Celtniecība (šīs firmas prezidents ir kādreiz slavenais bokseris J. Lancers).



Kuģu satiksmes vadības centrs Rīgas ostā.

1,38 milj. Ls vērto būvi pabeidza 11 mēnešos – 1998. gada decembrī to atklāja satiksmes ministrs A. Gorbunovs. Vēlāk tā tika atzīta par gada labāko celtni.

Navigācijas un sakaru ierīces ražojuši un uzstādījusi vācu firma *Atlas Elektronik STN*. Centrs atklāts 1999. gada maijā. Jaunais saimnieks – Rīgas Brīvostas pārvalde – pie tā uzbūvējusi ēru piestātni ledlauzim *Varma* un loču kuģiem. Ostā 2001. gadā var iebraukt kuģi, kuru maksimālā iegrime nepārsniedz 11,6 m, bet garums – 256 metrus. Nākotnes iecere ir uzņemt 60–70 tūkst. t tankkuģus.

Centra uzdevums ir palielināt kušošanas drošību Rīgas ostā līdz Eiropas Savienības prasību līmenim. Tas veidos kopīgu sistēmu ar Ventspils un Liepājas centriem.

Operatoru telpā – varenās celtnes svarīgākajā vietā – malņā dežurē divi cilvēki. Līdzība ar A. Heilija romānu *Līdosta* aprakstītajiem dispečeru darba apstākļiem attāla, jo plašie logi aptumšoti tikai daļēji. Kuģi nav lidmašinas, tie pārvietojas lēnāk un tikai vienā līmenī. Taču to masa un līdz ar to inerce ir tūkstošiem reižu lielāka. Kuģi nevar – pretēji lidaparātiem – atstāt noteikto koridoru jeb 100 m plato ostas kanālu, jo tad tie uzsēdisies uz sēkla vai ietriekties krasta būvēs. Arī pacelties augstāk vai nolaisties zemāk līdzīgi lidmašinām tie nevar. Tādēj KSCV operatoru darbs nebūt nav vieglāks vai mazāk atbildīgs par līdostas dispečeru darbu, un pirms nozīmēšanas darbā viņi tiek pakļauti ne tikai tehnisko zināšanu, tai skaitā kuģu vadīšanas iemaņu, bet arī psiholoģiskās atbilstības pārbaudei.



**Operators pārskata un kontrolē situāciju, uzturot sakarus ar kuģi.**

Operatori no savas lielo logu gondolas augstumiem – 32 m virs Daugavas normālā līmeņa – diezgan lielu ostas posmu var vērot tieši. Tālakam skaitumam domātas divas videokamerās – Mangaļsalā un Andrejostā. Kamerās grozāmas pēc operatora vēlēšanās un vajadzības, tādēj ar tām var pārskatīt ostu no Rīgas pils līdz pat krietnai daļai reida.

Precīzāk situāciju var novērtēt radiolokatoru ekrānos, kuru rādījumi nav atkarīgi no apgaismojuma un laika apstākļiem. Iekārtas līdzīgas tām, ko izmanto mūsdien moderno kuģu stūres mājās – tās parāda krasta kontūras, tuvējo kuģu ātrumu un virzenu.

Operatoru darba intensitāte, protams, ir visai mainīga. Pilnīgi bez kustības osta ir reti. Bet ir arī situācijas, kad ostas ūdeņos pretējos virzienos pārvietojas pat vairāki lieli kuģi, kuru novirzīšanās no kanāla ass praktiski nav iespējama. Kādam tad jāsamazina gaita, jānogaida, un te sevišķi uzskatāmi parādās KSVC priekšrocības. Operators pārskata un kontrolē situāciju, uzturot pastāvīgus radiosakarus ar katru kuģi. Principā uz katru kuģa jāatrodas Rīgas ostas locim, bet viņam nav pārredzama situācija visā ostā, tas iespē-

jams tikai operatoram, tāpēc izņēmu ma gadījumos kuģi var locēt arī no torna, bez loča klātbūtnes uz tiltiņa.

Visas sarunas starp centru un kuģi, kas atrodas kustībā ostas ūdeņos, kā arī kuģa kurga un ātruma izmaiņas tiek fiksētas 72 stundu *melnajā kastē*. Tas nozīmē, ka trīs diennakšu posmā iespējams elektroniski atkārtot jeb nospēlēt uz ekrāna jebkuru reāli notikušo situāciju un jebkuru radiosarunu. Kuģu kapteiņi dažreiz mešinot uzvelt atbildību par kļūdainiem manevriem locim vai torna operatoram, taču pēc dokumentālo pierakstu demonstrēšanas saprotot, ka strīdēties velti.

Rīgas ostas štātā ir 28 loči, no kuriem dežūrā atrodas 5–6 vīri. Loči lielākoties ir pieredzējuši jūrnieki, visi – labi ostas zinātāji. Četri maiņu vecākie ir J. Mačāns, I. Kurcins, I. Sardiko un A. Pauliņenkovs. Vispieredzējušākais locis esot G. Pogorodnijs, no viņa neatpaliek arī M. Šivars.

Ločus uz locējamiem kuģiem nogādā vai no tiem noņem viens no četriem loču kuteriem. Katru kuteri apkalpo divas komandu maiņas, tādēj tie vienmēr ir darba gatavībā. Mūsdienu apstākļos, kad krasta dienestiem jau priekšlaikus zināms par katru Latvijas

ūdeniem tuvojošos kuģi, sastrēgumi gadās reti, jo loču kuteru un pašu loču darbu iespējams savlaicīgi plānot. Tomēr neparedzētas situācijas iespējamas, un tās arī gadās. Jūra ir dabas stihija, kuģu mehānismi mēdz bojāties, bet cilvēki var klūdīties.

Rīgas ostu 2001. gadā apkalpo četri loču kuteri: *Pilot-2*, *Pilot-3*, darbam ledū piemērotā *Daina* un ātrgaitas kuģītis *Dēkla*. Ostas kapteiņa rīcībā ir arī nelielais kuteris *Anitra*. Operatīvs loču darbs nebūtu iespējams bez tik prozaikas lietas kā automašīna, jo pēc kuģa pietauvošanās piestātnē viņiem ātri jānokļūst atpakaļ centrā, lai vajadzības gadījumā varētu doties apkalpot nākošo kuģi. Rīgas loči gadā videjī ieved osta 4 tūkstošus kuģu un, protams, tos arī izved atkal jūrā. Taču tas nav vienīgais loču uzdevums, jo viņiem jābūt uz tiltiņa, arī kuģus ostā pārtauvojot no vienas piestātnes uz otru, bet pārtauvota tiek vairāk nekā trešā daļa ostā ienākušo kuģu.

Ledlauzis *Varma* pirkts Somijā (tur tas arī būvēts 1968) un pārvests zem Latvijas karoga 1994. gada februārī. Vecs, bet stiprs motorkuģis ar 12 tūkst. ZS galvenā dzinēja jaudu (sk.arī GG '95/'96, 50. – 56.lpp.) Kapteinis ledlauzim zem Latvijas karoga bijis un ir viens – Edgars Ūķis. Ziemā ledlauža komandā ir 26 cilvēki, bezledus periodā pietiek ar sešiem septiņiem. *Varma* apkalpo Rīgas līci un ceļā uz Rīgu ledus visvairāk apdraudēto vietu – Irbes šaurumu. Loģiski, ka kuģim norādījumus dod ostas kapteinis, jo gandrīz visi šajos ūdeņos atrodošies kuģi nāk uz



Jaunās piestātnes pie KSVC *Varmai* un loču kuģiem.

Rīgu vai arī dodas no tās projām.

Kuģu tehnisko stāvokli Rīgas ostā pārbauda Latvijas Jūras administrācijas Kuñošanas drošības departamenta kuģu kontroles inspektori – *Port control*. Rīgas ostas kapteiņa padotibā ir ostas uzraugi, kas pārbauda kuģu dokumentāciju un rūpējas par ostas novēlu iekasēšanu – Rīgas Ostas kapteiņa dienests.

Ostas kapteinā darbibu un atbildību regulē daudzi likumi, noteikumi un pavēles. Dažkārt tajos ir neskaidribas un pat pretrunas – kopš reorganizācijas pagājis vēl pārāk mazs laiks, turklāt osta atrodas pastāvīgā attīstībā. Taču pieredzējušais kapteinis prot apiet zemūdens akmenus un citas briesmas. Rīgas osta ir drošās pieredzējuša jūrnieka rokās.

A. Pope

# Skatāmies nākotnē, jo šodienu jau ir vakardiema

**U**zņēmums SIA *Rīgas jūras osta Voleri* dibināts 1993. gadā, un ir Latvijas PSR Upju kuģniecības darbības pārņēmējs. Jau vēsturiski izveidojies, ka *Voleri* nodarbojas ar upju transporta pakalpojumiem, kravu pārvadājumiem pa upēm, kā arī stividoru pakalpojumiem. Aizvadītais darba cēlies nav bijis viegls, jo vispirms jau vajadzēja reorganizēt pašu uzņēmumu. Tas, kā uzņēmums strādāja padomju laikos, neatbilda jaunajām prasībām, tāpēc vajadzēja apgūt nepieciešamās iemaņas un konkurences apstākļos pierādīt savu dzīvotspēju. Tirdus ir nežēlīgs, izdzīvo stiprākais. Un *Voleri* izdzīvoja. Par spīti konkurentiem, uzņēmuma nestabilajam stāvoklim pārkartošanās laikā, kā arī ekonomiskajai krīzei kaimiņvalstī. 2000. gadā, izpildot vi-sus privatizācijas noteikumus, *Voleri* kļuva par privātu uzņēmumu.

Bet, kā stāsta *Voleri* prezidents Aivars Gulbis, uzņēmums šodien ne-strādā brīvostas režīmā, lai gan pirmajā brīdi varētu likties, ka brīvostas režīms piedāvā ievērojamus nodokļu at-vieglojumus, kā arī paver citas iespējas uzņēmuma attīstībā. Par pašu būtiskāko šķērslī darbam brīvostas statusā A. Gulbis uzskata prasības, ko muitas punktu ierikošanā nosaka Rīgas Brīvostas likums. Uzņēmuma vadītāji ir ap-reķinājuši, ka izmaksas, kas saistītas ar muitas punktu ierikošanu, būs pārlieku augstas, tāpēc nodokļu atlades ne-kompensēs izdevumus šo muitas punktu uzturēšanai.

– Ja būtu jāierīko viens šāds punkts, tad par to varētu domāt, saka A. Gulbis, – taču mums tādi būtu jāie-



rīko vairāki, jo uzņēmuma kravu laukumi atrodas dažādās vietās. Arī krava, ar ko strādā *Voleri*, nav no dārgajām, jo pamatā pārkraujam šķembas, šķeldu, papīrmalku un kūdru. Apstrādājot šo kravu, nevar runāt par tā sauktās pie-vienotās vērtības rādišanu.

Šādai uzņēmuma darba specifiskai ir vairāki iemesli. Vispirms to nosaka dzījums pie piestātnēm, kas šobrīd ne-pārsniedz 4,5 metrus. Vienīgi pie trim peldošajām piestātnēm ir 6,5 metrus liels dzījums.

Tāpēc uzņēmuma vadība neceļ gaisa pilis un neplāno, piemēram, uz-sākt konteinerkravu apstrādi, taču no-turēt savu tirgus nišu viņi ir apņēmi-bas pilni.

A. Gulbis:

– Aizvadītajos gados esam ieguvu-ši labu pieredzi darbā ar beramkra-vām, un mūsu klienti par to ir pārlieci-



nājušies. Droši varu runāt arī par vēl kādu priekšrocību, kas gadu gaitā dos mums arvien lielākas iespējas. Strādājam Daugavas kreisajā krastā un pamatā izmantojam Latvijas kravu eksportētāju produkciju, ko mūsu ostai piegādā autotransports. Krava nāk pa apvedceļu caur Babīti pa Kleistu šoseju, kas Jauj smagajam autotransportam apiet Rīgas centru. Ar katru gadu smagais autotransports Rīgas centram radīs arvien lielākas problēmas, tāpēc pilsētas tēvi darīs visu, lai šo transpaktu novirzītu pa apvedceļiem un no tā atbrīvotu Rīgas centrālo daju.

Šodien patiesībā jau ir vakardiena. Tāpēc neviens uzņēmums nevar attīstīties, ja tas neskatās nākotnē. Un nākotnē uzņēmumam *Voleri* ir izaugsmes iespējas. Ja notiks likumsakarīga visas Rīgas brīvostas attīstība, tad neizbēgami attīstīties dzelzceļa tilks Daugavas kreisajā krastā. Dzelzceļš Jaus kreisā krasta uzņēmumiem piesaitīt arvien jaunus kravu veidus. Tam savukārt sekos kravu piestātnu padzījinā-

šana vismaz līdz 11 metru dzījumam. Šādi dzījumi Jaus apstrādāt kuģus ar dedveitu 20 000 t. Bet visi šie rekonstrukcijas darbi ir saistīti ar lielām finansēm un būs iespējami tikai tad, ja Latvija būs stabila ekonomiskā attīstība un labi kredīta noteikumi. Tik apjomīgus un finansiāli ietilpīgus projektus uzņēmums nevar veikt vienīgi ar pašu līdzekļiem.

Bet šodien jānoturas savā tirgus nišā, jo Rīgas Brīvostā daudzi uzņēmumi nodarbojas ar koku kravām. Zināmu spriedzi, piemēram, radijīs *Krievu salas termināls*, kura darbība par 40% samazinājusi kravu apgrozījumu *Voleru ostā*. Taču darbs sešās *Voleru* piestātnēs neapstājas. Ik mēnesi tiek pārkrautas 25 līdz 35 tūkstoši tonnu kravas. Ilgttermiņa zemes, piestātnu, kā arī 19,7 ha lielas teritorijas, kas paredzēta kravu uzglabāšanai, nomas līgumi ar Rīgas brīvostu dod iespēju strādāt šodien un plānot savu darbu nākotnē.

A. Freiberga

# A/S Rīgas kuģu būvētava

**R**īgas kuģu būvētava (RKB) ir uzņēmums ar senām tradīcijām un labu reputāciju. Tas dibināts 1913. gadā un jau izsenis specializējies dažāda lieluma kuģu, zvejas laivu, kobotāžas prāmju un paliģierīču būvē un remonta. Padomju laikā *Rīgas kuģu būvētava* tika pārdēvēta par *Rīgas kuģu remontu rūpnīcu*. Tolaik rūpnīcu pārbūvēja un darbību pārorientēja, pielāgojot lielās savienības vajadzībām, un par domīnējošo kļuva kuģu remonts. Vēl tagad vecākie uzņēmuma darbinieki atceras, kā rūpnīcā atjaunoja pasaulē lielāko trīsmastu burinieku "Sedovs".

Deviņdesmito gadu vidū, kā citi Latvijas uzņēmumi, arī *Rīgas kuģu remontu rūpnīca* tika iesaistīta privatizācijas procesā un 1995. gadā to arī sekmīgi veica, kļūstot par AS *Rīgas kuģu būvētava*. Gandrīz 51% RKB akciju pieder AS *Remars-Rīga*, kurus kontrolpaketes turētājs ir A/S "Baltijas Holdings". Šodien tā ir lieлākā kuģu remonta rūpnīca Baltijas valstis, kurā strādā 1300 darbinieku. Lai sekmīgi strādātu brīvā tirgus apstākjos, nepieciešams ievērot stingrus spēles noteikumus. Tirgus pieprasīja konkurenčīgas cenas, ātru darba izpildi un, nenoliedzamī, augstu darba kvalitāti. Pēdējos dienus priekšnoteikumus – ātru un kvalitatīvu darbu – sekmīgi realizēt var cilvēks, tas darbinieks, no kura veikuma ir atkarīga uzņēmuma labā slava. Tāpēc *Rīgas kuģu būvētavas* vadība saviem darbiniekiem pievērš vislielāko uzmanību. Par kvalitāti, protams, vislabāk runā paveiktais, taču arī tādi starptautiski serti-

fikāti kā MRS, DNV, Lloyd's Register liecina par uzņēmumu darbinieku augsto profesionalitāti.

Ja runājam par konkurētspējīgām cenām, tad jāteic, ka rūpnīca par labu darba kvalitāti prasa mērenas cenas, un tas AS *Rīgas kuģu būvētava* padara pievilcīgu gan Eiropas, gan arī pasaules tirgū.

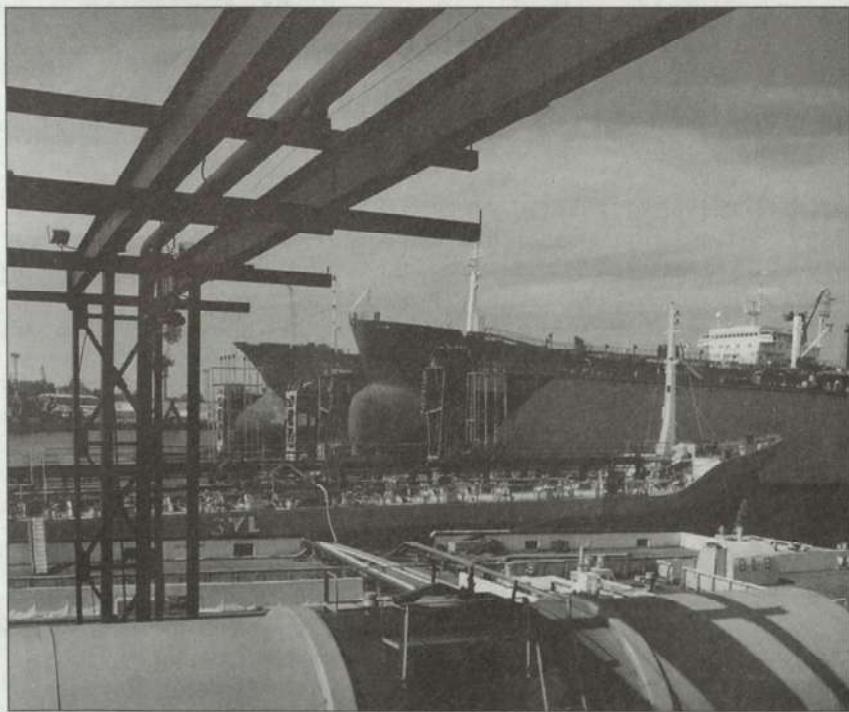
Vēl viena priekšrocība *Rīgas kuģu būvētavai* ir tā, ka uzņēmums piedāvā plašu pakalpojumu spektru un var veikt remonta un konversijas darbus jebkura tipa kuģiem – refreżeratoru, pasažieru, zvejas kuģiem, gāzes, jēlnaftas un kimikāliju tankkuģiem, kā arī Ro-ro kuģiem.

AS *Rīgas kuģu būvētava* piestānēs var uzņemt Panamax tipa kuģus ar iegrīmi 8 m un garumu 200 m. Krasta celtnu celts pēja ir 32 t, peldošo krānu – līdz 100 t.

Šobrīd uzņēmums var izgatavot 12 - 15 kuģu korpusus gadā, un tuvākajā laikā paredzēts veikt pilnu kuģu komplektāciju.

Par konkurētspēju tirgū liecina arī uzņēmuma klienti. Tie galvenokārt ir Norvēģijas, Dānijas un Zviedrijas pasūtītāji. 2001. gada jūnijā ūdenī tika nolaista Dānijas valdības pasūtītā zinātniski pētnieciskā jahata, kas bija pirmais šāda veida projekts *Rīgas kuģu būvētavā*. Pasūtījuma ligumi 2001. gadā bija noslēgti par 5,777 milj. USD.

RKB ar pasūtījumiem kuģu korpusu būvē ir nodrošināta visam 2002. gadam. Pateicoties tam, uzņēmums iegūst attīstības stabilitāti un var domāt arī par citiem biznesa segmentiem, piemēram, var turpināt mašīnbūves un kuģu remonta virzienus. RKB remonta bāze ir no-



slogota par 50%, jo jāstrādā sīvas konkurences apstākļos, ko rada Lietuvas, Krievijas un Polijas rūpnīcas.

Lai paplašinātu savu darbību un uzņēmuma tālaku izaugsmi, AS *Rīgas kuģu būvētava* 2000. gadā privatizācijas celā ieguva kontrolpaketi *Tosmares kuģu remontu rūpnīcā*

Liepājā, kas tika pārveidota par A/S *Tosmares kuģubūvētava*, kur 2002. gada sākumā ūdenī paredzēts no laist apmēram 73 m garu tankkuģi, kas ir pirmais šāda veida kuģubūves pasūtījums Latvijā.

*Sagatavoja A. Freiberga*

# The Wilhelmsen Terminal Ltd paplašina darbību Rīgas ostā

**L**atvijas Jūrniecības gadagrāmatas lasītāji jau ir pazīstami ar uzņēmīgo latvieti Veltu Andersoni un zviedru biznesmeni Larsu Anderssonu (skat. A. Mitrēvica rakstu *Latvieti un zviedru vieno jūra – Latvijas Jūrniecības gadagrāmata 1997./98.*)

Kopš abu aktīvās sadarbības Salacgrīvas ostā pagājuši vairāki gadi. Nu par laulāto draugu biznesa aktīvitāšu centru kļuvis Daugavas kreisais krasts, precīzāk – Daugavgrīvas osta, kur 2001. gadā *The Wilhelmsen Terminal Ltd* izvirzījusies līderos. Un ne jau tikai kravu apgrozījuma, bet arī teritorijas sakoptības, jaunu darba vietu un ražoša-

nas kultūras ziņā. Te nav kauns vest tātālus ceļus braukušus uzņēmējus, kuri vēl tikai domā uzsākt savu biznesu Rīgas brīvostā. Velta un Larss nav ziemeļnieciski atturīgi, tieši otrādi – ar kādu aizrautību un pārliecību par paveikto Daugavgrīvas ostā viņi runā – tas ir no sirds, tā ir viņu dzīve, viņu biznesa algorī茨.

Stāsta kompānijas izpilddirektors Lars Anderssons:

– *The Wilhelmsen Terminal Ltd* ir norvēgu stividorkompānija, mēs esam kokmateriālu kravu apstrādātāji, koksnes žāvētāji. Šajā ziņā esam sasniegusi jaunas jaudas – katlumāja ar 3 megavatu jaudu var nodrošināt 5000 m<sup>3</sup> mēnesi lielu



koku žāvēšanas apjomu, ēvelēšanas līnija – 3000 – 3500 m<sup>3</sup> mēnesī, augstspiediena impregnēšanas līnija – 1500 m<sup>3</sup> mēnesī. Jaunajā 6000 m<sup>2</sup> angārā var uzglabāt zāģmateriālus, tur darbojas moderna zāģmateriālu šķirošanas līnija.

Norvēgijas koncerns *Wilhelmsen* speciāli koksnes pārkraušanas termināla iekārtošanai Rīgas ostā dibināja mūsu kompāniju, ie-guldot tajā 5 milj. ASV dolāru. Patlaban ar Rīgas Brīvostas pārvaldi ir noslēgts ligums uz 30 gadiem par 4,5 ha lielas teritorijas nomu. Esam izbūvējuši vienu 150 m garu pie-stātni ar 5,5 m dzījumu.

Impregnēšanas līnijā vien iegul-dīti apmēram 200 000 ASV dolāru. Lai palielinātu eksportējamo zāģmateriālu pievienoto vērtību, plā-nots dubultot zāģmateriālu žāvēša-nas jaudas līdz 10 000 m<sup>3</sup> mēnesī, kā arī divas līdz divarpus reizes pa-lielināt ēvelēšanas apjomu.

Tā kā kompānija savu darbību Daugavgrīvā uzsāka tikai 2000. ga-da vasaras vidū, tās paveiktais rak-sturojams šādi:

2000. g. – 56 400 m<sup>3</sup> zāģmateriālu;  
2001. g. – 150 000 m<sup>3</sup> zāģmateriālu;  
2002. g. – 200 000 m<sup>3</sup> + 50 000 m<sup>3</sup> šķelda (prognoze).

L. Anderssons cer, ka drīzumā no Rīgas Brīvostas izdosies nomāt vēl vienu piestātni. Tādā gadījumā zāģmateriālu apstrāde gadā varētu sasniegt pat 500 000 m<sup>3</sup>.

Tāpat norvēgu firmas *Wilhelmsen* mātes uzņēmums uztur 70% no visas pasaules *ro-ro* apgrozījuma – tātad ir cerība, ka Daugavgrīvas ostā atkal varētu atgriezties konteinerve-dēji un rolkeri.

Lars Anderssons ir pārliecināts, ka Daugavgrīvas ostā izveidotais uzņēmums ik gadu dos arvien lielāku ieguldījumu Rīgas Brīvostas ko-pējā kravu apgrozījumā.

G. Šimanis

# Ventspils osta 10 gados – kurss uz radošu, ātru un izdevīgu sadarbību

*Baltijas jūras lielākā osta 10 gados pārvērtusies līdz nepazīšanai. Šādas un līdzīgas domas nācies dzirdēt no cilvēkiem, kuri ilgāku laiku Ventspili nav bijuši. Par šis ostas pilsētas attīstību savās pārdomās dalās Ventspils Brīvostas pārvaldnieks, tālbraucējs kapteinis IMANTS SARMULIS.*

## OSTAS KAPITĀLĀ REKONSTRUKCIJA IR PABEIGTA

Ventspils osta būtībā nekad nebūs gatava – vienmēr kaut kur, vai nu terminālu piestātnēs, ostas akvatorijā vai kuģu ceļā notiks kādi būvniecības un padzījināšanas darbi. Taču ar gan-darījumu varam teikt, ka pamata ka-

pitālā rekonstrukcija mūsu ostā ir notikusi – ir garantēts 17,5 m dzījums, un tas ir drošs handikaps, ja runājam par konkurētspēju Baltijas jūras ostu vidū. Neapšaubāmi, ostas rekonstrukcija turpinās, taču ne tādos apjomos, kā tas bija līdz 1998. gadam, kad jau varējām uzņemt pirmos tankkuģus ar 120 000 DWT kravnesību. Daudzējādā ziņā Ventspils ir unikāla osta. Tā, piemēram, šodien, kad notiek mūsu saruna, ostā ir ievests sauskraunieks ar 53,5 tūkst.t cukura. Patlaban nevienna Baltijas jūras osta šādu konkrētās kravas daudzumu nav gatava apstrādāt. Un Ventspili šādu pozitīvu piemēru ir daudz.

Mūsu ostas biznesa stratēģija ar-vien ir vērsta uz jaunu kravu piesaisti.



Ventspils Brīvostas pārvaldes ēka.



Ventspils Brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis.

Neraugoties uz skeptiku prognozēm, ka pēc Primorskas un citu jaunu Krievijas ostu atvēršanas, Ventspili sama-

vērsienam ir gatava, un ceram, ka jaunais kompānijas menedžments būs veiksmīgāks.

zināsies šķidro kravu apjomi, mēs turpinām sekmīgu sadarbību ar piegādātājiem. Protams, tirgus pārdali izjutis visi, un arī Ventspils iet pretim jaunām kravām. Lai arī jau nuzceltais *Noord Natie Ventspils Termināls* vēl tikai gaida savas zvaigžņu stundas, mēs esam konsekventi savos iepriekšējo gadu uzstādījumos – loģistikas nākotne ir konteinerizācija – un to lieliski pierāda pasaules prakse. Mūsu osta šim pa-



*Noord Natie Ventspils Termināls* pirmās kārtas atklāšana.



Tiek pacelts pirmais konteiners NNVT.

## VENTSPILS – NĀKOTNES INDUSTRIĀLAIS CENTRS

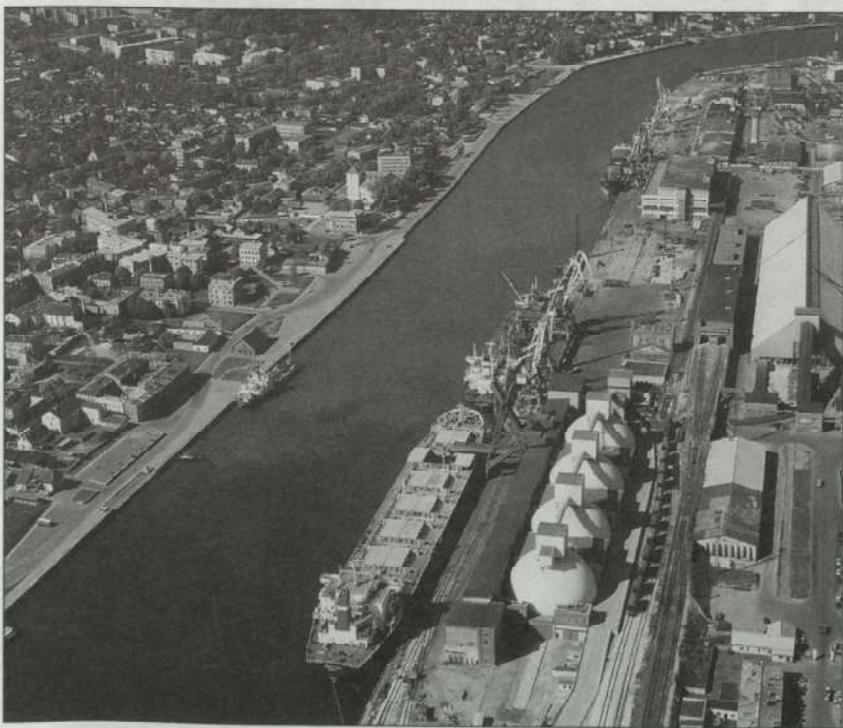
Lai arī Gadagrāmatas lasītāji tiek vairāk orientēti uz paveikto, vēlos to mērā droši apgalvot – mēs šodien Ventspilī darām visu, lai šī ostas pilsēta nākotnē būtu vērienīgs industriālais centrs. Protams, savos centienos mēs neiztiecam bez domu biedru atbalsta. Valdības kredītgalvojumi ostas attīstībai un konkurētspējas nodrošināšanai, Saeimas deputātu un atsevišķu apakškomisiju izpratne, vienota politika Latvijas Ostu padomē un Latvijas Tranzīta Biznesa asociācijā – tas ir nesis šīs dienas augļus. Savukārt Latvijas Ostu asociācijā vienmēr pārrunājam stratēģiskos mērķus, kuri visām mūsu lielostām ir kopīgi, kā arī diskutējam par atšķirīgo.

Līdztekus pārējām ostām, arī Ventspils vēlas attīstīt prāmju un rolleru biznesu. Patlaban mums ir viena prāmju līnija Ventspils – Vestervika, ko apkalpo kuģis *Mermaid II* (13700 DWT). Esam nopietni domājuši arī par

kruīza kuģu piesaisti, jo vismaz 5 stundas te tūristiem būtu ko redzēt. Tam, ka Ventspili mēs veidojam par industriālo centru, ir stingrs pamats – mums ir sava Ventspils augstskola, un jaunajā mācību gadā tiks atvērta IT nodala 75 studentiem. Ekonomikas un pārvaldības un Tulkošanas studiju fakultāte piesaista jauniešus pat no Latgales, kuri biznesa dzīvi nākotnē saistīs ar Ventspili.

## PRIMĀRAIS NOSACĪJUMS – VIDES AIZSARDZĪBA

2000. gada beigās Ventspils ostas ekoloģiskās tīrības nodrošināšanas programmas (tā tika uzsākta 1997. gadā) ietvaros, pilnībā ir novērstas naftas un naftas produktu noplūdes iespējas no piestātnēm Ventspils ostā. Ievērojamu daju naujas šīs programmas realizācijā ieguldīja pati AS *Ventspils nafta*, saņemot starptautisko vides un kvalitātes vadības standartu ISO 14001 un ISO 9002 sertifikātus. Ventmalā, kur





pirms 10 gadiem putēja kālija sāls, nu zajo zālīte un atkal aug koki. Pilsēta aug lidzi laikam, un par šo izaugsmi ir neatslābstoša tuvu un tālu viesu interese. Aizvadītajā sezonā vien mūsu pasažieru kuģitis *Herco-ga Jēkabs* ir pārvadājis ap 65 tūkst. pasažieru. Ventspils jahtu ostā pērn ienāca 244 jahtas ar 857 burātājiem. Jau divus gadus Ventspils jahtu ostai ir zilā karoga sertifikāts, kas liecina

par augsta līmeņa servisu un ūdens tīrību.

Individuālos ceļotājus un jūrnieku tuviniekus sagaida rekonstruēta, moderna autoosta. Jūras krastā uzcelts kempings. Un Ventspils 10 gados no pilsētas uz *pulvera mucas* ir pārvērtušies par tuvu un tālu viesu apbrīnas vērtu biznesa un kultūras centru Kurzemes krastā.

G. Šīmanis

# Mūžam nemierīgā Miera osta

Saruna ar Ventspils Brīvostas kapteini Arvīdu Buku.



Ventspilī esam ienākuši īstā vērtu laikā, vietām brāzmas sasniedz līdz 25 – 28 m/sek. Tāds pūtiens sen kā nebija «aplaimojis» mūsu lielāko ostu, tādēj tā ir slēgta un Arvīds Buks vienlaikus *turot roku uz pulsa* par visu, kas notiek ostā, rod laiku sarunai par aktuālāko, kas nodarbina ostas kapteini.

## VISPIEREDZĒJUŠĀKIE LOCI IR VENTSPILĪ

Ventspils osta attiecībā pret Rīgu ir atklāta jūras osta, tāpat kā Liepāja. Tā kā ostā pa jūras vārtiem nāk iekšā liels vilnis, tā tiek slēgta jau tad, ja vēja ātrums sasniedz 14 m/sek. Lieliem

kuģiem šādā laikā osta noteikti ir slēgta, vienīgi atsevišķos gadījumos ar ostas kapteiņa atļauju locis kādu kuģi var ievest vai izvest. Zvejas kuģiem jaujam ienākt, jo tie vētrā atklātā jūrā var aiziet bojā.

Ventspils visu laiku ir strādājusi ar t.s. «smagājām» kravām. Kimija, nafta, degviela – tas viss prasījis milzu uzmanības. Tādēj ar lepnumu varam teikt – pie mums strādā 17 paši pieredzējušākie loci valstī, kuri ieved un izved no Ventspils Latvijas ostās vislielākos kuģus, līdz pat 280 m garus lainerus. Loču arodā visu laiku notiek paaudžu maiņa – profesijas kvalitātes nezūd.

Lai strādātu par loci, vajadzīga liela pieredze darbā uz kuģa komandtiltiņa vai nu par kapteini vai stūrmani. Tad nāk loča praktanta laiks, acumēra nostādišana. Kā padomju gados, kad locis uz kuģa kāpa piedzīries, Ventspilī šobrīd nav iešķējams. Tagad ir vajadzīgas nopietnas loča zināšanas un laba angļu valodas prasme.

## KUĞU CELŠ PASTĀVĪGI TIEK UZTURĒTS

2001. gadā Ventspils brīvosta ir apkalpojusi 1602 kuģus, un, kā tas visur ir labi zināms, mēs varam uzņemt visus dzījiegrimes kuģus, kuri, caur Dānijas Šaurumiem var ienākt pie



**Ventspils Brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs  
Kuģu satiksmes vadības centrā.**

mums, Baltijas jūrā. Maksimālā iegrieme mūsu kuñošanas kanālā un ostas akvatorijā ir 15,0, tad vēl paliek 2,5 m tās saucamās septīnās pēdas zem kīla.

Lai pēc šādiem pūtieniem uzturētu kārtībā kuñošanas kanālu, tas ir jā-tralē, lai fārvatera gultne būtu līdzēna, bez uzskalojumiem, kas Jauj kuģiem jūrā viļņos brīvi šūpoties.

Mūsu kapteiņdienestam ir savas darbības īpatnības. No 2001. gada 1. jūlija esam pārņēmuši navigācijas līdzekļu grupu, un mūsu pārraudzībā nonākušas Akmenraga, Užavas un Viršu bākas. Ostas uzraudzība notiek arī pateicoties hidrogrāfijas kuģiem *Kapteinis Orle*, padziļināšanas kuģim *Dzelme* un uzmērišanas kuģim *Skauts*.

Ļoti būtiski Ventspils ostai ir naftas savācējukuģi, lai gadījumā, ja notiek kāda nooplude, uzpildot tankkuģus, nevien naftas kilogramms nenonāktu atklātā jūrā. Naftas noplūdes gadījumā ar bonām var tikt slēgti jūras vārti un, protams, ierobežots avārijas laukums.

### **PALĪDZ VELKONIS**

Informācijas sistēma *Velkonis* Jauj mums uzturēt pilnīgu informāciju par Latvijas ostās ienākošajiem kuģiem. Šī sistēma Jauj uzzināt kravas raksturojošos lielumus, tās nosūtišanas virzienu. Kuģu satiksmes vadības centrā atjaunotā aparātūra Jauj sekot kuģu kustībai, 48 stundu notikumi tiek paturēti audio un videoierakstā, lai, ne-

pieciešamības gadījumā, varētu to analizēt. Rīgas, Ventspils, Liepājas ostas un Jūras administrācija šajā vienotajā sistēmā Jauj daudz vieglāk konstatēt kuģu kustību Latvijas teritorijās ūdeņos.

Pa visu aizvadīto gadu bijis tikai viens administratīvais pārkāpums – kāda neliela zvejas kuļa kapteinis ieņācis ostā no jūras piedzēries. Policija viņu nogādāja atskurbtuvē. Parasti gan bijis citādāk, no krasta jūrā aiziet iesviluši.

## ZVEJAS KUGI NO VENTSPILS NAV AIZDZĪTI

Ventspils ostas padzījināšana un rekonstrukcija nekādā ziņā nav veicinājusi zvejas kuļu mazināšanos. Tomēr tāds vairums zvejnieku, kā tas bija zvejnieku kopsaimniecību laikos, kad te bāzējās ziemā vai visa Latvijas zvejas flote, Ventspilī vairs nav. Zvejas ostā nu ir daudz brīvu vietu.

Tepat blakus ir jaunā jahtu osta ar komandora māju, kafejnīca. Jahtklubs Ventspilī vēl tikai attītas, jo pilsetā klūst arvien vairāk interesantu apskates vietu – senā Livonijas ordeņa pils, vecpilsēta, osta, ko var apskatīt arī braucienā ar pasažieru kuģi *Hercogs Jēkabs*. Ventspils pilī būšot modernākais digitālais muzejs pasaulē, – tā lēmusi pilsētas Dome.

Jūras krastā, netālu no zvejniecības brīvdabas muzeja, atvērts labie-

kārtots kempings. Tātad jahtu tūrisma te ir lielas perspektīvas.

17. piestātni nākotnē gaida pārmaiņas, jo, pārbūvējot rampu, te taps kruiza un pasažieru kuļu piestātnē. Pašlaik no Ventspils prāmis veic regulāros reisus uz Zviedrijas ostu Vesterviku.

## 10 GADI OSTAS KAPTEINA AMATĀ

Par Ventspils ostas kapteini strādāju kopš 1992. gada maija. Tas bija pilnīgi cits laiks. Ostas tehniskā flotē strādāja mazie velkoņi. Pieaugot apkalpojamo okeāna kuļu ietilpībai, vajadzēja arvien jaudīgāko tehnisko floti. Šajos gados Ventspilī viss ir Joti būtiski mainījies. No pilsētas, kas bija kā bieds un pulvera muca, tā tapusi par tūristu iecienītu apskates vietu Baltijas jūras krastā. Mūsu Jūras svētki, Jūras dziesmu (ziņķu) festivāli, kurus te iedibināja Raimonds Pauls, ir Joti populāri.

Šajos 10 gados esam nostiprinājuši savu valstisko neatkarību, savu dokumentācijas apriti. Ja jūs man jautājat – vai Ventspils ir tā miera osta, kur man, kas visu mūžu uz kuģiem apbraucis visu pasauli, veicumdienās gribētu būt? – es atbildētu apstiprinoši – Ventspils ir mana miera osta!

Uzklausīja G. Šimanis

# Liepājas osta – vecā un mūžam jaunā

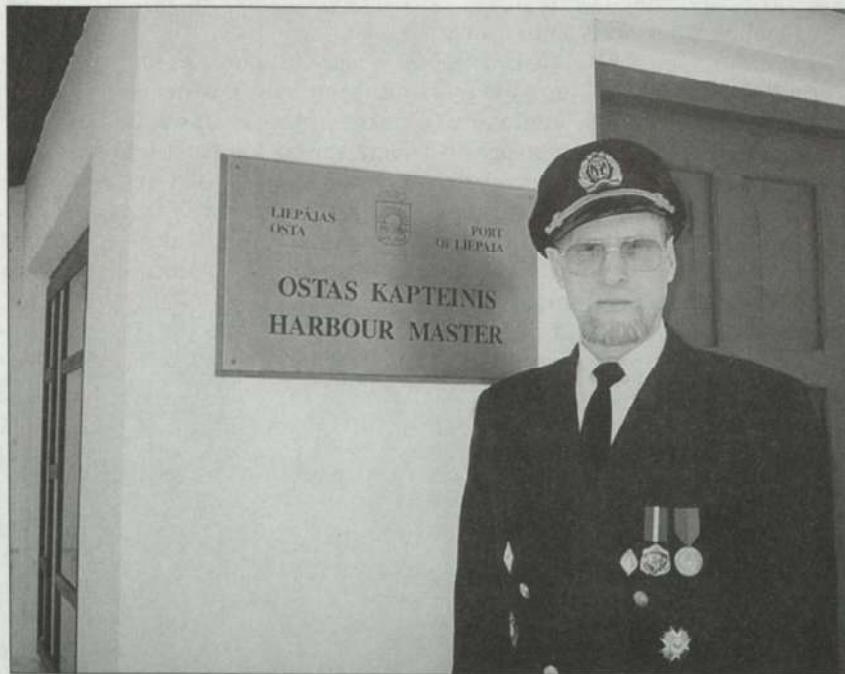
**L**ārlapojoj iepriekšējo gadu Latvijas Jūrniecības gadagrāmatas un vēlreiz pārlasot, ko tad pēdējo gadu laikā Gadagrāmata rakstījusi par Liepājas ostu un Liepājas Speciālo Ekonomisko zonu, nākas secināt, ka gandrīz ne reizi rakstītāji nav iztikuši bez Krievijas karaspēka pieminēšanas un Kara ostas problēmu apskatīšanas. Patiesībā šajā faktā nav nekā divaina vai neložiska, jo laikā, kad Rīgas un Ventspils ostas jau uzsāka savu vareno gājienu pēc investoriem un krovām, kērās klāt infrastruktūras sakārtošanai, Liepāja, lai gan sevi pieteica kā Latvijas trešo lielāko ostu, patiesībā bija spiesta cīnīties ar sekām. Se-

kām, ko ostā bija atstājusi Krievijas kara flote, bet Eiropā un pasaulē informācija par Krievijas slēgto militāro zonu Liepājā, kā arī ar sekām, kas rādās seku novēršanas laikā.

Domāju, ka nevienai citai Latvijas ostai tik nozīmīgs kā Liepājas ostai nepienāca 1991. gada rudens. Pēkšņi mainījās pilnīgi viss, un pilnīgi viss bija jāsāk no nulles. Gandrīz nemanot pagājuši desmit gadi un šodien varam priecāties, cik Joti mainījusies Liepājas ostas saimniecība, kā tiek sakārtota infrastruktūra.

## KAD NEDRĪKSTĒJA KAVĒTIES

Taču pirms apskatīsim ostas darbību 2001. gadā, Liepājas ostas



Liepājas ostas kapteinis Eduards Raits.

kapteinis Eduards Raits mums jaus ie-lükoties notikumos, kas risinājās pirms desmit gadiem.

«1991. gada 2. sepembrī mēs iz-darijām apvērsumu ostā. Tas bija la-bi noorganizēts un juridiski korekts varas pārņemšanas akts. Par ostas admini-strācijas direktoru kļuva Aivars Boja, bet par ostas kapteini - es. Pirms tam par ostas kapteini il-gus gadus strādāja Igors Geraņins, kuru visi augstu novērtēja un cienīja. Tomēr viņš bija vecās varas pārstāvis. Kad viņam paziņojām par varas pārņemšanu ostā, viņš nesa-mulsa, neiebildā, vienīgi paziņoja, ka sazināsies ar Maskavu. Savukārt mēs viņam taktiski aizrādījām, ka sa-zināties ar Maskavu viņš, protams, var, bet mums gan Maskavas atļauja vairs nav nepieciešama, jo Latvijā jau ir cita vara.

Lai arī Liepājas ostā vara bija mai-nījusies, tomēr mēs ne mirkli nedri-kstējām aizmirst, ka šeit joprojām ir Krievijas karaspēks un karakuģi. Un tā līdz pat 1994. gadam...

...Otrā vai trešā dienā devāmies uz Liepājas izpildkomiteju ziņot, ka ostā vara ir pārnemta. Virtmina kungs (to-reizējais izpildkomitejas priksēdē-tājs), būdams gandrīz nedzērājs, iznē-ma no skapja snabja pudeli, ielēja, iz-dzēra un teica: — Šī ir laimīgākā diena manā mūžā! Osta mums bija gluži kā karsts kartupelis, jo īsti nezinājām, ko ar to iesākt — oficiāli tā it kā būtu mū-su, bet tajā joprojām atrodas svešas valsts kara flote. Jūs esat atrisinājuši milzīgu problēmu!

Tad arī sākās mūsu gaišās dienas un sūrās nedienas. Nebija nekā — nedz ostas noteikumu, nedz likumu, nedz kodeksu. Bet mums taču vaja-dzēja pierādit, ko varam un protam. Pilnīgi no nulles, bez īpašām zinā-nām, sākām rakstīt *Ostas noteiku-*

*mus.* Šīs un kodolīgus, rezultātā tos atzina pa labiem.

Krievijas kara flotes virsnieki skatī-jās uz mums kā uz huligāniem, kurus drīz sauks pie kārtības un atbildības. Toreiz neviens no viņiem neticēja, ka mūsu vara paliks, bet viņiem būs jāaiziet.

Projām viņi gāja korekti, godīgi un organizēti. Pat ar tādu kā parādes maršu. Armija ir armija, ja komandē, tad tā var braši maršēt, bet, par laimi, bez komandas tā arī nešauj. Cita lieta, kas Liepājā un ostā palika pēc viņiem! Mēs vēl šodien no kanāla cejam laukā nogrimušus kuģus, autiņus un torpē-das. Mana visdzīlākā pārliecība ir tā, ka pirms desmit gadiem Liepājai vaja-dzēja piešķirt pēckara atjaunošanas statusu.

Bet tas viss bija pēc tam. Pirms tam mums vajadzēja pārņemt ostas kustības dienestu un kuñošanas dro-šības jautājumus. Toreiz ostā bija tāda kārtība — kad nāca vai gāja Krievijas kara kuģis, citu kuģu kustība ostā bija aiziegta. Kad mēs paziņojām, ka pār-nēnam arī kuñošanas drošības jautā-jumus ostā, iesākumā reakcija bija iz-teikti negatīva. Pie tādas patvajas vini nebija pieraduši, bet nebija arī kam varētu sūdzēties — ne partijas komite-jas, ne cetrālās komitejas, nekā. Taču ar laiku viņi pārliecīnājās, ka mēs pro-tam strādāt labāk. Un arī pierada, ka vienlaikus pa ostu var pārvietoties vai-rāki kuģi, ja visu pienācīgi regulē.

1991. gada oktobrī pilsetas valdē pieņēma lēmumu, ka Liepājas osta tiek pasludināta par atklātu, kaut gan vēl arvien nebija pārliecības, ka Lie-pājā tomēr būs tirdzniecības osta. Kuģu un kravu īpašniekiem, sapro-tams, bija bail riskēt un ienākt ostā, kurā atrodas svešas valsts karaspēks. Bet 31. decembri tomēr savu ienākšā-nu ostā pieteica pirmais ārvalstu

kuģis ar Polijas karogu. Zvanu uz Rīgu (kam, to tomēr neatklāšu) un saku – es laiž iekšā ārzemju kuģi. Ilga pauze un tāds kā aizrādījums – kā tu drīksti laikst iekšā, ja tev pat kuģa aģnetu nav. Nu, tad pats noaģentēšu!

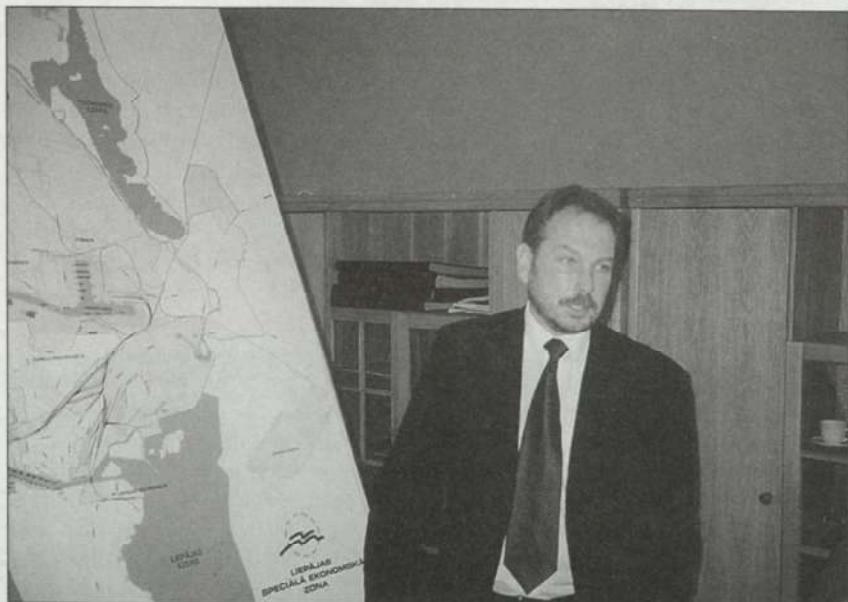
Tā mēs sākām, soli pa solim. Mums daudzi ir teikuši, ka pārņemot varu ostā, esam atvieglojuši pārrunas ar Krieviju. Ja mēs to nebūtu izdarījuši, tad daudz mokošāk notiku sarunas par Kara ostas statusu.»

Bet nu atgriežamies 2001. gadā! Par Liepājas ostas attīstības tendencēm stāsta Liepājas Speciālās Ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš.

## INVESTĪCIJAS

Šodien gribētos paanalizēt, kā mainījies investīciju klimats Liepājas SEZ no 1997. gada, kad pieņema likumu par Liepājas SEZ. Toreiz gan pašmāju, gan ārzemju investoriem inte-

rese par Liepāju bija pavisam cita. Tas bija laiks, kad daudzas kompānijas centās aizņemt vietu ostā. Ko darīs tālāk, tad jau redzēs! Ja vēl pirms dažiem gadiem mēs varējām pārdot brīvās vietas, īpaši nepievēršot uzmanību kopējam biznesa klimatam pilsētā un infrastruktūrai, tad šodien situācija ir radikāli mainījusies. Mūsu potenciālajam investoram jāpiedāvā jau *gatava vide*. Ko tas nozīmē? Tikai to, ka pašvaldībai jābūt gatavai investēt ostas projektos, vienlaikus uzlabojot arī pilsētas infrastruktūru. Kas attiecas uz pašu ostu, tad šeit ir daži lieli zemes gabali un ar tiem varam saistīt ostas attīstību. 2001. gadā mazāk aktīvi bijuši jauni investori. Aktivāk strādājuši tie uzņēmumi, kas jau stabili Liepājas ostā un savu varēšanu ir pie-rādījuši. No savas pušes esam īstenojuši vairākus investīciju projektus – veikuši vairāku teritoriju detālpānojumu, nodevuši publiskā apspriešanā *Kara ostas* detālpānojumu. Mēs



Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš.



piedāvājām publiskai apspriešanai arī savu redzējumu par *Kara ostas* attīstību nākotnē.

leguldītas pietiekoši lielas investīcijas tajā infrastruktūrā, kas nodrošina kravu apgrozījumu ostā. Ir sakārtotas arī ostas pārvaldes un uzņēmēju atiecības, tāpēc mēs zinām, kādā tempā turpmāk attīstīs savu darbību ostas uzņēmumi. Mūsu uzdevums ir saķertot pieostas infrastruktūru, lai tā kljūtu pievilcīga ražojošiem uzņēmumiem.

Ļoti svarīga ir tā biznesa attīstība, kas rada pievienoto vērtību. Vairāki Latvijas ražotāji interesējas par sava biznesa attīstības iespējām Liepājā. Mēs vairāk skatāmies uz vidējiem uzņēmumiem, kuru darbinieku skaits būtu ap simtu. Nevaram uzbūvēt vēl vienu *Metalurgu*, jo tur vienkārši nebūs kam strādāt. Pievēšam papildus uzmanību tām ražošanas nozarēm, kas Liepājai bijušas raksturīgas un vēl ir palicis kvalificēts darba spēks gan inženieru līmeni, gan darbinieku lī-

meni. 2001. gada laikā bijušas vairākas pārrunas ar potenciālajiem investoriem, bet par industriāla parka attīstību īsti būsim gatavi runāt 2002. gadā, kad pabeigskim brīvo teritoriju detālplānojuma izstrādi. 2002. gadā varēsim diskutēt gan par izmaksām, gan par pienākumu sadali, lai reglamentētu – to dara speciālā ekonomiskā zona, to pilsēta, to investors.

### **KARA OSTAS ATTĪSTĪBA**

Īsumā raksturojot *Kara ostas* situāciju, varētu teikt, līdz šim esam centušies cīnīties ar sekām, bet nav bijis konceptuāla risinājuma *Kara ostas* attīstībai nākotnē. Jāatzīst, ka cīnoties ar sekām, neesam guvuši išpaši labus panākumus. 2001. gads ir pirmais, kad jautājumu sākam skatīt plāšāk. Piemēram, dialogu ar *Kara ostas* iedzīvotājiem. Esam centušies viņus pārliecināt, ka tā, kā viņi dzīvo šodien, patiesībā dzīvot nav iespējams. Runa jau nav par maksātspēju vai maksātnešpēju, jo katram cilvēkam personī-

gi ir jāvēlas dzīvot sakoptā vidē. Šodien domājam, cik ilgā laikā un kā vislabāk nojaukt graustus un nevajadzīgās ēkas, kur nākotnē atradīsies dzīvojamie masīvi, kur attīstīsies ražošana. Gribētos, lai visiem šeit būtu patīkami strādāt un dzīvot.

## KRAVU APGROZĪJUMS UN KONKURENCE

Analizējot situāciju kravu tirgū nākas atzīt, ka mēs atrodamies diezgan sīvas konkurences apstākjos. Jau tagad esam sasnieduši 3 milj. t kravu pagrozījumu gadā, mūsu nākošā atzīme ir 5 milj. t kravas. Esam arī secinājuši, ka mums nav lietderīgi padziļināt ostu paša padziļināšanas procesa dēļ. Ar ostas dzīlumiem mēs nevienu nepārsteigsim un neizcelsimies citu ostu vidū. Liepāja ir konkurētspējīga nestandarta kravu apstrādē, jo varam piedāvāt labu servisu.

Veicot ikdienas darbu, nekādā gadījumā no sava redzesloka nedriks-tam pazaudēt mūsu konkurentus. Vispirms jau Klaipēdas ostu. Tieši Klaipēda ir mūsu sīvākais konkurents, tāpēc citīgi sekojam, pie kādiem projektiem strādā Klaipēda. Varbūt tas var izklausīties divaini, bet ir projekti, kuros mēs varam klūt partneri. Esam arī sapratuši, ka jābūt veselīgām ambīcijām. Ja gaidīsim, kad mūs kāds atradīs, ievēros un uzrunās, būsim palaiduši garām simtiem iespēju. Pie-mēram, nebaidāmies piedāvāt lielajiem NVS valstu uzņēmumiem aktīvu līdzdalību procesos, kas saistīti ar ostas terminālu attīstību. Bet neslēpjam arī to, ka priekšroku dodam vietējam uzņēmējam. Mēs nevēlamies, lai vietējais uzņēmējs neizturētu konkuren-ci un tiktu iedzīts bankrotā. Tas mums ir. Joti svarīgi, tāpēc mēģinām sadalīt prioritātes.



## LIKUMI UN TO GROZIŠANA

Ja situācija, kā mēdz teikt, ir nobriedusi, tad, protams, loģiskas ir arī izmaiņas likumos. Taču likumdošanas grozījumus nekādā gadījumā nevajadzētu pārvērst pompozās prezentācijās. Bet nedrīkst arī aizmirst, ka uz izmaiņām likumdošanā Joti jūtīgi reaģē ārzemju partneri. Viņi šādus likuma labojumus vai grozījumus uztver kā nestabilitātes pazīmi. Tas bieži vien aizkavē kāda jauna partnera ienākšanu biznesā. Lai visiem, kas strādā ostās un arī pašām ostām nerastos lieki jautājumi, būtu svarīga valsts definīcija – ko tad valsts vēlas redzēt – 3 ostas ar vienādiem noteikumiem vai 2 ostas ar labiem un vienu ar nedaudz sluktākiem, vai tas ir vēl kāds cits modelis. Vēlos vēlreiz uzsvērt – jābūt skaidrai valsts politikai! Ja šodien prioritāte tiek dota tranzīta biznesam un ostu darbībai, tad to arī vajag accentēt un visas aktivitātes virzīt tā, lai šis bizness dotu maksimālu labumu valstij.

## OSTA – IKDIENIŠKS UN LIETIŠKS DARBS

Rūpju pilno ikdienu allaž raksturo un simbilizē darbs. Citi to sauc par melno darbu, bet Liepājas ostas pārvaldniesks Aivars Boja gan lieto citu apzīmējumu – neatlaidīgs darbs.

A. Boja:

– Vai tad vēl kā savādāk var iet uz priekšu? Tikai neatlaidīgi strādājot, esam panākuši, ka ostas kravu apjoms katru gadu palielinās. Pirms gadiem pieciem varējām tikai sapnot, ka sasniegsim 3 milj. t kravu apgrozījumu gadā. Tagad pavism reāli varam tuvoties 5 milj. t robežai. Ostā jau vairākus gadus strādā 17 stividoru kompānijas, un tas liecina, ka osta ir atvērta biznesam. Uzņēmumiem, nav jāuztraucas, ka rīt varētu mainīties os-



Aivars Boja.

tas vadības attieksme pret uzņēmējdarbību. Lai gan Liepāja ir jauna komerciāla osta, kas pasaules kartē ieziņmēta salīdzinoši nesen, kad patiesībā kravu plūsmas pasaules tirgos jau bija pārdaļitas, tomēr sešu gadu laikā ostas kravu apgrozījums pieaudzis vairāk nekā 30 reizes. Tas pierāda, ka strādājam pareizā virzienā, un varam sasniegt vēl labākus rezultātus.

## KUGOŠANAS DROŠĪBA – KAPTEINDIENESTA ATBILDĪBA

Tikpat svarīgi, cik attīstīt jaunus projektus, piesaistīt investīcijas un saķartot infrastruktūru, ir nodrošināt kuñošanas drošību ostā. Un par to ir atbildīgs ostas kapteinis. Pēc sarunas ar Liepājas ostas kapteini Eduardu Raitu, mani pārnēma dīvains iekšējs miers. Biju pat mazliet šokēta, ka politisko ambīciju vētru pilnajā Latvijā ir arī tāda *miera osta* kā Liepāja. Vai bieži šodien esat dzirdējuši tādus vārdus kā man nācās dzirdēt no ostas kapteinē: «Ar lielu gandarījumu varu teikt, ka desmit gadu laikā ostas pārvaldes un ostas kapteindienesta starpā nav bijušas nekādas domstarpības. Un desmit gadu laikā ir nostiprinājusies



Liepājas ostas Kuģu satiksmes vadības centrs.

vienu būtiska atziņa – mums visiem bumbu jādzēn vienos vārtos.»

Kā jau pašā raksta sākumā teica ostas kapteinis Eduards Raits, Liepājas ostā viss, tajā skaitā arī kuñošanas drošības jautājumu risināšana, bija jāsāk no nulles. Desmit gadu laikā Liepājas ostas kapteiņdienests, tieši tāpat kā pārējo Latvijas ostu kapteiņdienesti, ir atradies dažādās pakļautībās, bet visu jautājumu risināšanā par pamatu tikusi ļemta starptautiskā jūras likumdošana. Līdz pat šai dienai vēl nav uzrakstīti ostas kapteiņa noteikumi. Un tikai pateicoties labajai sapratnei starp ostas pārvaldi un kapteiņdienestu, nav bijušas domstarpiņas. Ostas pārvalde arī nav apstrīdējusi kapteiņdienesta kompetenci un nav iejaukusies to jautājumu risināšanā, kas skar kuñošanas drošību ostā.

– Kad kapteiņdienests atradās Latvijas Jūras administrācijas valdījumā, bija reglamentētas attiecības starp

pārvaldi un kapteiņdienestu. Šodien mūsu darbu garantē laba saskaņa bet diemžēl nav noteikta reglamenta. Kāpēc es saku *diemžēl?* Tikai tāpēc, ka cilvēki savos amatos nav mūžīgi. Šodien mēs esam domu biedru grupa, strādājam vienoti un saskaņoti, bet tikpat labi rīt var nākt citi cilvēki, kuru starpā nebūs šīs saskaņas. Un nekā cīta, kas reglamentētu viņu attiecības, arī nebūs. – tā E. Raits.

Kad pirmo reizi tika rakstīti *Ostas noteikumi*, bija izvirzīts viens princips – *Noteikumiem* jābūt tādiem, kas paredz maksimālas drošības garantijas, lai tie strādātu tā, ka ikviens, paņemot rokās *Ostas noteikumus*, varētu pateikt – šis kuģis var vai nevar ienākt ostā.

E. Raits: – Taču dzīvē viss nav tikai balsts vai melns, nav tikai *var* vai *nevar*. Reizēm jāpieņem lēmumu. Tāpēc jau arī ir ostas kapteiņdienesta speciālisti, lai katru atsevišķu gadījumu

izvērtētu un risinātu. Mēs ar ostas *Noteikumiem* paši esam sev novilkusi kādu robežu, tāpēc mūsu spēkos un kompetencē ir arī pienemt lēmumus un izvērtēt, cik vienā vai otrā gadījumā tālu esam no kritiskās robežas. Patiesībā tie ir elastīgi rāmji, un mums bieži vien nākas izvērtēt nestandarda situācijas. Piemēram, ostā jāieved dokumentu. Pēc visiem aprēķiniem tiek atstāta drošības josla, kuras robežas varam manevrēt. Mums jāizvērtē riska pakāpe un tā nedrīkst pārsniegt neattaisnoto robežu. Bet, godīgi sakot, arī dzīvot ir riskanti.

Sodien izstrādāti jauni *Ostas noteikumi* un noris Joti mokošs saskaņošanas process. Jaunos *Noteikumus* izvērtē Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments, Juridiskā daja un komentārus raksta tie, kas Liepājas ostā nemaz nav bijuši. Viņiem rodas jautājumi par to, kāpēc vēlamies ieviest tādus vai citus ierobežojumus. Un grūti ir izskaidrot ierēdņiem, ka tieši tāpēc jau arī tiek rakstīti noteikumi, ka katra Latvijas osta ir atšķirīga, katrai ir sava specifika. Ja visas būtu vienādas, tad pietiku ar *Likumu par ostām* un *Ostu noteikumi* nebūtu vajadzīgi.

Par drošību Liepājas ostā, protams, atbild ostas kapteinis un viņa dienests – deviņi loči uz diviem loču kušiem. Par loču kompetenci nerākas diskutēt, jo viņi visi ir kapteiņi ar pieredzi, kuri ar savu darbu apliecinājuši augstu profesionalitāti.

## PILSEĀTA VĒTRU KRASTA

Ir vēl viens, jau par klišēju kļuvis, teiciens – *Liepāja ir pilsēta vētru un dzintara krastā*. Šoreiz par dzintaru mana interese bija mazāka, bet par vētrām gan. Bieži nākas dzirdēt, ka vētras dēļ Liepājas osta ir slēgta, reizēm, ka stiprā vēja dēļ Liepājas ostā nevar ienākt kuģi. Kā tad ir ar to vēju, cik bieži tā dēļ osta ir nekuģojama, to, protams, jautāju ostas kapteinim. Atbildot uz manu jautājumu, E. Raits vispirms atkal veica nelielu ekskursu pagātnē:

– Kad premjers bija A. Šķēle, pēc nelaimes ar zvejas kuģi *Sniegs*, viņš uzdeva man jautājumu, kāpēc osta nebija slēgta? Protams, toreiz es nestrīdējos un nedemonstrēju savu asprātību paskaidrodams, ka osta nekad nav slēgta, tāpat kā slēgta nekad nav robeža. Atkarībā no laika apstākļiem ir dažādi ierobežojumi dažadas klases kušiem, bet praktiski slēgta tā nav nekad. Un maziem kušiem vēl jo vairāk. Jēdziens, ka vētras laikā osta kušiem ir patvēruma vieta, laika gaitā ir pazudis. Tāpēc jaunajos *Ostas noteikumos* mēs ierakstījām, ka mazajiem kušiem osta ir patvēruma vieta. Redzat, angļu valodā netiek lietots termins *Port captain*, bet gan *Harbour Master*, kas nozīmē miera ostas saimnieks, un arī es vēlos, lai mūsu osta ir patvērums tik kušiem, cik vien tajā var ienākt.

A. Freiberga

# Terrabalt prāmjiem – liels pieprasījums

*Ne vienreiz vien aizvadītajā vasarā nācās dzirdēt, ka uz prāmjiem, kas no Liepājas kursē uz Rostoku Vācijā un Karlshamnu Zviedrija, bijetes nopērkamas tikai pēc vairākām nedēļām. To precizēt lūdzām SIA Terrabalt mārketinga menedžeru Oļegu Bambuļaku.*

Uz mūsu prāmjiem patiešām stāv rindas, īpaši vasarā pieprasījums pēc biljetēm bija Joti liels, nācās samierināties ar ceļošanas iespējām pēc mēneša vai pat pusotra. Tas ir saistīts ar iedzīvotāju vēlmi apbraukt Poliju pa jūru. Daudzi vēlas apceļot Skandināvijas valstis, izmantojot mūsu Karlshamnas līniju, no kurienes Norvēģija ir daudz tuvāk nekā braucot caur Tallinu un Stokholmu.

Terrabalt maršruti ir Joti pieprasiti un pievilcīgi kā laika, tā cenu ziņā. Vasaras karstākajos mēnešos, piemēram, Polijas ceļi pa dienu lieltonnāžas autofurgoniem bija slēgti, jo asfalts kusa lielajā tveicē.

Kā vienmēr, mums Joti daudz krovu tranzītā uz Krieviju iet pirms Ziemassvētkiem – šo tirgu grūti pārpildīt. Tad atslābums līdz jaunu līgumu slēgšanai janvāra otrā pusē.

Mūsu autovadītājiem daudz problēmu sagādā autopārvadājumu atlauju saņemšana, to vienmēr pieitrūks. Sadarbojamies ar asociāciju Latvijas auto, un viņi ar Liepājas prāmju terminālu ir apmierināti – te viiss notiek vienuviet, arī muita strādā profesionāli.

Vācijas līnijā piesaistām lielāku kuģi – ASK – no dāņu Scandline. Ceļš no Liepājas līdz Rostokai vienā virzienā



Olegs Bambuļaks.

pasažieriem divvietīgā kajitē maksā ap 290 vācu marku, cenā iekļautas četras maltītes.

Kravu plūsma uz Vāciju ir pastāvīga. Skandināvijas virzienā daudz sadarbojamies ar tūrisma firmām, jo ir ne tikai jāaizved Latvijas iedzīvotāji pasaulē, bet arī jāuzņem viesi. Visi ir gandarīti par Liepājas kultūras un tūrisma informācijas centra veikumu, jo mūsu pusē ir ko redzēt, ir ko parādīt ārzemniekiem. Tā aizvadītajā vasarā notika atmiņā paliekoši Pludmales svētki un Jūras svētki, kā arī tradicionālais Liepājas dzintars.

Nākotnē skatāmies cerīgi. Krievijā tomēr ekonomiskais pieaugums sekme kravas plūsmu abos virzienos.

Arī tam kravām, kuras agrāk Rostokā bija kā šaurā vietā, tagad ir pilnīgi cits pārvietošanās ātrums – no Rostokas uz Hamburgu un Berlīni ir uzbūvēti autobāni, līdz ar to problēmas ceļu dēļ atkrit.

Uzklausīja G. Šimanis

# Kokmateriālu tirgū – spēlētāju maiņa. Stabilākie paliek

*Laikā, kad Latvijā politiskie spēki cīnās par to – būt vai nebūt celulozes kombinātam Daugavas krastos? – kokmateriālu eksporta firmas turpina darbu. Liepājas SEZ jau nopietnas tradicijas ir SIA Laskana un SIA Duna. Kā šobrīd klājas šo firmu biznesam? – to jautājām uzņēmumu vadītājiem.*

**Gunvaldis Vēsmiņš, SIA Laskana direktors:** Mūsu darbības pamats gadu gaitā nav mainījies – eksportējam papīrmalku. Noieta tirgus ie-priekšējais – Skandināvija. Pamatā kokkus iepērkam tepat Latvijā, lai gan ir arī tranzītkravas no Krievijas un Baltkrievijas.

Kā kokmateriālu ilgtirgotāji, varam palūkoties uz šo nozari kopumā. Jāatzist, ka spēlētāji gadu gaitā ir krieti pamainījušies. Tirgū noturējušies tie, kuriem pašiem ir savas kokmateriālu ražotnes. SIA Laskana iepērk kokmateriālus (papīrmalku) un to eksportē tālāk. Savukārt lielās skandināvā firmas, kas te sagrābj tirgu, veido meitas uzņēmumus un savā pārziņā nem kā terminālus, tā pat veselas mazās ostas. Monopolisti uzvar, bagātie ārvalstnieki var dot ie-vērojamas atlaides savai produkcijai.

Latviešu zemnieks kā cirtis, tā cir-tis mežus. Taču tirgū strādā ne jau viņš, bet gan koku pārpircēji, privāto mežu izstrādātāji (lasi – izcīrtēji).

Papīrmalkas tirgū valda nopietna atlase – viss vērtīgākais aiziet zāģma-teriālos. Nav vairs tie laiki, kad papīr-



Gunvaldis Vēsmiņš.

malkā varēja atrast pat finiera klučus.

Kopumā jāteic, ka zemnieku mežos palicis Joti maz, tagad tur rosās profesionālas firmas.

Pēdējos divos gados Laskana no-darbojas arī ar šķeldas ražošanu, un mūsu cenas ir konkurētspējīgas.

Ir arī jāapzinās, cik Joti grūti ir ieiet šādos noslēgtos tirgos. Piemēram, Islandē, kur nav koku. Tur varētu vest kamīnmalku, labi pelnit, bet tirgū tikt kaut vai ar vienkāršu malku – tas pra-sa ilgtermiņa darbu.

Laskana strādā brīvās ekonomis-kās zonas apstākļos, bet ne jau viss arī te ir medusmaize. Uzņēmējiem, gal-venokārt, rūp uzņēmējdarbības ap-stākju pastāvīgums, lai te likumdoša-na būtu stabila, lai nemainās mui-to-



**Andris Ivanovs.**

šanas u. c. nosacījumi. Investoram jābūt pārliecinātam par sava ieguldījuma drošību un atpelnīšanas iespējām.

Pēdējos gados vairāk papīrmalkas ienāk no Lietuvas, jo Klaipēdas ostā ir ierobežoti kokmateriālu laukumi. Liepājas ostā uzņēmēji ir pieraduši paši guldit lielus līdzekļus infrastruktūrā, jo gaidit, kamēr to darīs SEZ, nevar. Lai gan mēs tomēr gaidām šo SEZ darbību ostas sakārtošanā, jo vēl daudzviet skats ir kā pēc Krievijas flotes aizbraukšanas. Kuñošanas drošības un navigācijas lietas Liepājā ir saķortotas, vide – atvērtā uzņēmējdarbībai. Tas būtībā ir pats galvenais, lai varētu strādāt.

## **Andris Ivanovs, SIA Duna direktors:**

– Mūsu uzņēmums, atšķiribā no Laskanas, ir citas pakāpes firma – klientiem sniedzam pakalpojumus, bet paši netirgojam.

SIA Duna apkalpo eksporta kravas no Latvijas – kūdru, koksnes izstrādājumus, minerālmēslus, ko sagatavo (fasē) uz vietas.

Kūdra patlaban ir samērā laba tirgus prece. Kurzemes pusē purvus ir pārņēmušas skandināvu firmas, taču tās nesteidzas tos apgūt, acimredzot gaida laiku, kad kāps cenas, jo pieprasījums pēc kūdras ir liels. To

ved uz Spāniju, Itāliju, Vāciju, Holandi, Skandināvijas valstīm – un ne tikai šampinjonu audzēšanai.

Minerālmēslu fasēšana ir pievienotās vērtības radīšana brīvās ekonomiskās zonas apstākjos – tas ir tieši tas, kam radīta SEZ. Liepāja šajā gadījumā varētu izaugt par nopietnu distribūcijas centru. Te iespējama laba noliktavu saimniecība – slēgtie un atklātie kravu uzglabāšanas laukumi, kuri varētu veikt PVN pakalpojumus.

Par celulozes kombinātu mums ir joti dalītas domas. Protams, eksporta apjomī caur Latvijas ostām saruktu. Vai tas ir tā vērts?

*Uzsklausīja G. Šīmanis*

# Liepājas ostas kompānija LM

*Pirms desmit gadiem, kad 1991. gada septembrī Liepājas osta pārgāja Latvijas jurisdikcijā, Liepājas ostas kompānijas LM direktors Pēteris lesalnieks Atlantijā zvejoja tunčus. Patiesībā toreiz viņam vēl nebija īpaši jāsteidzas krastā, jo Atlantijā vēl Latvijas jūras vilki cēla bagātīgus lomus, bet viņa jaunā darba vieta – AS TransLiepāja gluži vienkārši vēl nebija nodibināta.*

*To nodibināja 1993. gada oktobrī, bet tā paša gada 1. novembrī krastā par izpilddirektoru sāka strādāt jūras vilks Pēteris. Tagad viņš stāsta par uzņēmuma darbību un nākotnes plāniem.*



Pēteris lesalnieks

## 2001. GADĀ – NOSAUKUMA MAIŅA

2001. gadā uzņēmums AS TransLiepāja mainīja savus īpašnieki. Par tiem kļuva Liepājas metalurgs, kas ir arī 89,9% kontrollpaketes turētājs. Liepājas metalurgs vienmēr ir bijis lielākais kravu piegādātājs. Līdz ar jaunajiem īpašniekiem nāca arī jaunais uzņēmums nosaukums. Nemainot juridisko statusu, saglabājot visas iepriek-

šējās saistības, tiesības un pienākumus uzņēmums tagad ir nosaukts par Liepājas ostas kompāniju LM. Nosaukuma maiņa bija saistīta ar to, ka mēs strādājam ne tikai Liepājā vai Latvijā. Jaunie akcionāri uzskatīja, ka iepriekšējā uzņēmuma nosaukumā nav ieverta darbības būtība. Mēs esam osta, un to jaunais nosaukums skaidri pasaka. Esam to piereģistrējuši trijās valodās – latviešu, krievu un angļu.



## KRAVU VEIDI – LĪDZŠINĒJIE

Galvenais mūsu kravu veids ir un paliek metāla produkcija. Pirms gada ASV tirgus metāla kravām bija praktiski slēgts. Metāla produkcijas tirgus atgūšanā lielu darbu ieguldīja *Liepājas metalurgs*. Tagad ar prieku varam teikt, ka šis tirgus atdzīvojas, un metāla kravas no Liepājas jau tiek sūtītas uz ASV.

Drīzumā sāksim strādāt ar jaunu kravu veidu un tam esam sagatavojuši visu nepieciešamo infrastruktūru. Kas tā būs par kravu – par to runāsim nākošgad.

## IEGULDĀM OSTAS INFRASTRUKTŪRĀ

Liepājas ostā vēl daudzus gadus līdzekļi būs jāiegulda infrastruktūras attīstībā. Es domāju, ka tas tā būs vēl gadus desmit. Nevienam jau nav noslēpums, ka Liepājā viss bija jāsāk no nulles. 2001. gadā galveno akcentu likām uz to, ka esam izbūvējuši 2 piestātnes. Pareizāk sakot, šīs piestātnes izmantojām arī līdz tam, bet rekonstrukcija mums dod iespēju daudz

efektīvāk izmantot šīs piestātnes kravu apstrādei. Tieki labiekārtoti un izbūvēti jauni kravu laukumi un veikta teritorīālā pārstrukturizācija. Mūsu plānos ietilpst iegādāties arī mobilos celtņus, lai efektīvi palielinātu darba apjomu. Mobilais portālkrāns atsver daudzas pozīcijas un sniedz plašākas iespējas darbā.

## KRIEVIJA – LIELĀKĀS KRAVU IESPĒJAS

Ar Krieviju mums ir labas attiecības, taču visaugstākajā līmenī šīs attiecības nav īsti noregulētas. Pie-trūkst valdības mēroga sarunas un starpvaldību līgumu. Arī sarunām par tranzītkravu plūsmu un tālākās attīstības iespējām jābūt izdiskutētām valdību līmenī. Tikai šāda līmeņa sarunas arī Liepājas ostai var dot taustāmu rezultātu jaunu klientu veidā.

Taču negribētu teikt, ka mūsu ostā tāpēc viss ir apstājies. Atrisinām jautājumus, ko spējam veikt savā līmenī.

No 2001. gada 1. augusta tika izlīdzināti dzelzceļa tarifi, tāpēc mums

nākas Joti grūti konkurēt, jo tagad kravu transportēšana caur Liepājas ostu sadārdzinās aptuveni par 10 USD. Ja varam sasaistīt visu ciklu – ražotāju ar pircēju, tad tas dod iespēju noturēties tirgū.

ASV izmantoja Baltijas ostas, lai no Krievijas ražotājiem sūtitu kravas uz Ziemeļamerikas kontinentu. Šodien šis tirgus ir ārkārtīgi sasprindzis. Ir tikai viens mierinājums – kravas nav zudušas vienīgi Latvijai, tās aizgājušas gan no Lietuvas, gan Igaunijas, pat no Somijas.

Katrs mēģina rast savu risinājumu, lai noturētos tirgū. Mēs reizēm to darām pat uz savas peļņas rēķina. Šodien svarīgi pieradināt klientu, viest viņā uzticību un jaut viņam pārliecīnāties, ka tieši ar mums ir izdevīgi un droši strādāt. Un atliek gaidīt pārmaiņas tirgū.

## **IEVĒROJAM DROŠĪBAS STANDARTUS**

Mūsu uzņēmumā darbinieku skaits ir nemainīgs. Un nemainīga ir arī tā shēma, ka darbiniekus pieaicinām līgumdarbā. Šādu shēmu ir noteikusi tranzītkravu plūsma, ka ir vienveidīga. Mums nav nepieciešams vienmēr turēt lielu darbinieku skaitu, taču līgumdarbinieki arī tiek sociāli nodrošināti, jo par viņiem mēs maksājam nodokļus. Visi darbinieki, tajā

skaitā arī līgumdarbinieki, ir apmācīti. Regulāri notiek instruktāžas un kvalifikācijas celšana.

Šodien domājam arī par ISO sertifikāta iegūšanu. To aizkavēja pārmaiņas uzņēmuma lekšienē, bet savu nodomu to iegūt neesam mainījuši. Tas mums ir nepieciešams arī tāpēc, ka nenodarbojamies tikai ar stividorpakalpojumiem ostā, bet arī ar kravu aģentēšanu un ekspedēšanu, sniedzam kuģa brokeru pakalpojumus un pildām muitas deklarācijas. Vārdu sakot, mūsu uzņēmumā ir pilns cilks, lai nodrošinātu kravu pārvietošanu un kraušanu.

Esam gandarīti arī par to, ka varām lieliski saprasties gan ar ostas un SEZ vadību, gan ostas kapteiņdienestu. Vienmēr izrunājam visas problēmas un meklējam kompromisu jebkurā jautājumā. Par ostas kapteiņa sapratni liecina kaut vai tas fakts, ka viņš mums palīdzēja ostā ievest un izvest 60 tūkst. t kuģi, ko izdarit nemaz nebija tik viegli. Bet kapteiņdienesta profesionalitāte to spēja veikt.

Rezumējot teikto, jāatzīst, ka strādājam mērķtiecīgi, lai piesaistītu jaunas kravas un jaunus kravu veidus, taču vislielāko kravu pieaugumu mums var dot Krievija.

*Uzklausīja A. Freiberga*

# Skultes osta kal jaunus plānus

*Savā reklāmas bukletā Skultes osta raksta:*

- Attīstīta ostas infrastruktūra
- Bagātīgs kravu baseins
- Tuvu dzelzceļš
- Zivrūpniecības un kokapstrādes objekti
- Pievilcīga piekraste jahtu tūrismam

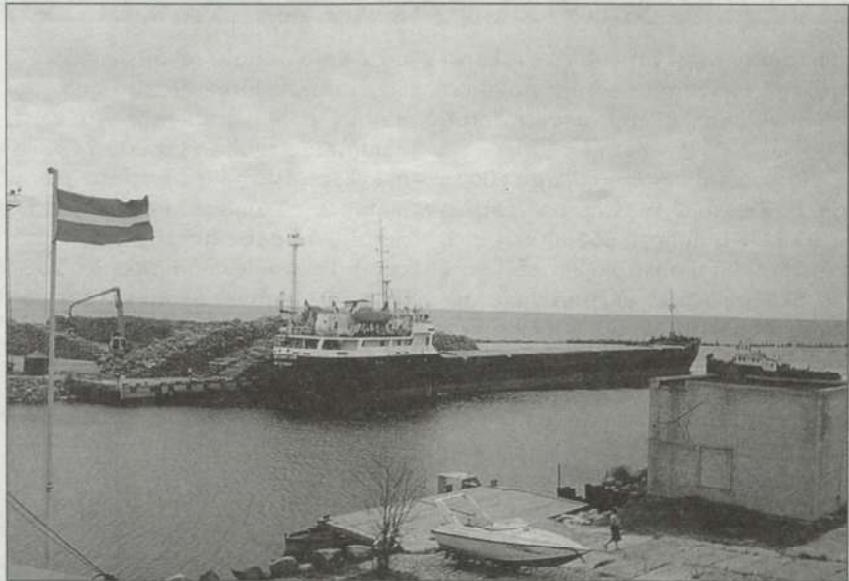
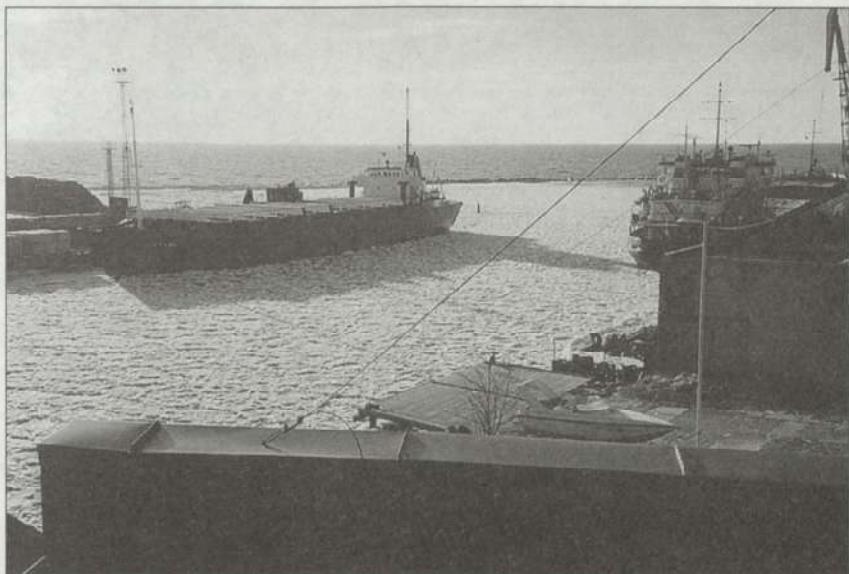
*Un nekas šajā reklāmas tekstā nav samelots.*

## INVESTĪCIJAS ATTĪSTĪBĀ

Pavisam nesenā pagātnē Skultes osta bija zvejas osta un apkalpoja tikai zvejas kuģus. Konkurence ir nežēlīga, un, lai noturētos zirgā, bet pareizāk sakot, lai neizveltos no laivas, Skultes osta 1997. gadā pieņēma lēmumu radikāli mainīt darbības virzienu. Apsverot visus plusus un mīnusus, radās loģisks secinā-

jums – vajadzētu specializēties koksnes eksportā. 1997. gads jau bija pirmais, kad no Skultes ostas aizceļoja pirmās kokmateriālu kravas. Pirmais darbības gads jaunajos apstākjos pierādīja, ka izvēle bijusi pareiza. Sākot no 1998. gada, Skultes osta strauji attīstījās un nu jau ir pārtapusi par specializētu eksporta ostu, kas pamatā nodrošina kokmateriālu eksportu no Latvijas un Zviedriju. 1998. gadā kravu apgrozījums sasniedza 98 tūkst. t, kas, ielūkojoties tikai divus gadus senā pagātnē, bija neiedomājams. Kravu apjoms ostā turpināja pieaugt arī 2000. un 2001. gadā. Komercdarbībai Skultes ostā pamatus līcis Latvijas Ostu Attīstības fonds, kas šeit ie-guldījis 337 000 Ls, kā arī privātkompānijas SIA Emu Skulte un SIA Skultes kokosta.





Jau 2001. gada pirmā puse bija labs signāls, kas liecināja, ka Skultes osta kļuvusi par tā saukto *mazo ostu* līderi. Gada rezultāti bija tam apliecinājums, jo Skultes osta pārkrāva 413,2 tūkst. t, kas bija par 55,3% vairāk nekā 2000. gadā, un vairāk nekā

puse no mazajās ostās apstrādātājām kravām. Arī kuģu ostā pārkrauts vairāk – 2000. gadā – 120, bet 2001. gadā – 160.

Skultes ostas pārvaldniesks Ervīns Grāvītis straujo kravu pieaugumu izskaidro ar iepriekšējos gados iegul-



dito darbu ostas attīstībā un rekonstrukcijā. Par zemu nedrīkst novērtēt arī stividorkompāniju aktivo darbību.

Piemēram SIA *Emu Skulte* 100 m garās Ziemeļu piestātnes rekonstrukcijā ieguldījusi 365 000 Ls. Šī piestātnes rekonstrukcija jauj ostai ne tikai palielināt eksportkravu apjomu un nākotnē piesaistīt citas krasas, bet paver ceļu arī importkravu uzņemšanai. Pirmā importa krava izkrauta jau 2001. gada decembrī.

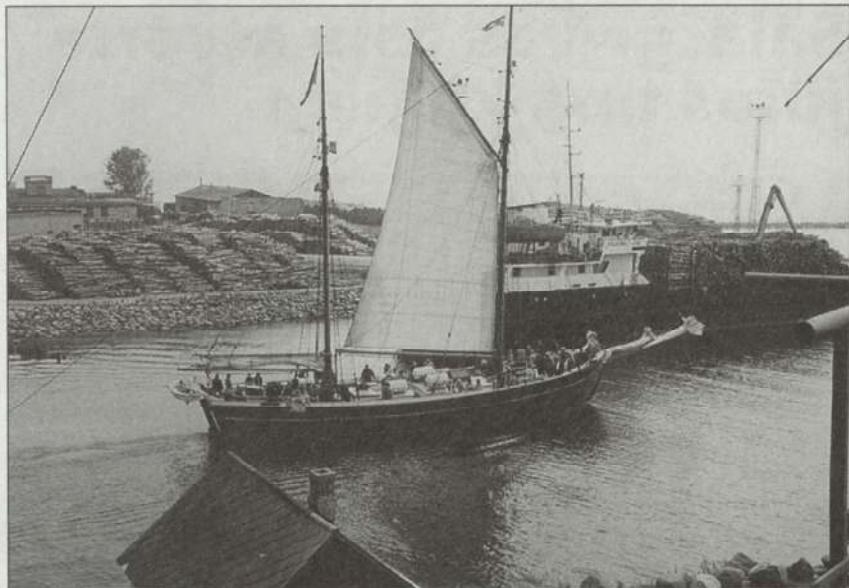
Savukārt SIA *Skultes* kokosta tikai pievedceļu būvē vien investējuši vairāk nekā 2 milj. Ls. Kravas laukums, kas izbūvēts, būtiski atkarojot jūrai 3 ha, palielina ostas sauszemes teritoriju. Te nu *Skulti* varētu nosaukt gandrīz par mazo *Roterdamu*.

Ostas pārvaldnieks domā, ka arī nākotnē ostas attīstība būs atkarīga no tā, cik lielas investīcijas varēs ieguldīt tās uzturēšanā un rekonstrukcijā. Ostai Joti svarīga ir arī Dienvidu

un Ziemeļu molu rekonstrukcija, kā arī ostas dzījumu uzturēšana. Šos darbus dalēji apmaksās no valsts garantētā kredīta 600 000 Ls apjomā, kas saskaņā ar biznesa plānu, jāatdod 10 gados. Padzījināšanas darbi ostā pabeigti 2001. gada decembrī, tos veica AS *BMGS*. No 2001. līdz 2003. gadam *Skultes* ostas pārvalde ostas attīstībā plāno ieguldīt 1,28 milj. Ls. Tās būs investīcijas gan ar, gan arī bez valsts galvojuma. Līdz 2005. gadam kravu apgrozījumam ostā vajadzētu pieaugt vairāk nekā par 12%.

## VIDES AIZSARDZĪBA

Mazajām ostām nereti pārmet, ka ostu vadība pietiekoši lielu vērienu nevelta dabas aizsardzībai, neveic naftas produktu saturošo sateču savākšanu un attīrišanu, atbilstoši starptautiskajām prasībām un neievēro sanitārās normas. Kā atzīst *Skultes* ostas pārvaldnieks *Ervīns Grāvītis*, *Skultes* osta domā ne tikai



par kravu apjomu kāpināšanu, bet cenšas sakārtot arī ekoloģiskos jau-tājumus.

E. Grāvītis:

- Šobrīd tiek rekonstruētas naftas produkta saturošu satečūdenu attīrišanas iekārtas. Atbilstoši starptautiskajām prasībām, esam plānojuši aprīkot naftas produkta savācējkuģi. Attīrišanas iekārtu rekonstrukcijas pirmajā posmā jau ieguldīti aptuveni 30 000 lati. Kamēr notiek rekonstrukcijas darbi, satečūdenu vākšanu no kuģiem par samaksu veic privāta firma, kas attīrišanai un utilizācijai satečūdeņus ar automa-šinām nogādā Rīgā.

## **JAHTU TŪRISMAM IESPĒJAMA NĀKOTNE**

Ostas pārvaldniesks E. Grāvītis nenoliedz, ka Skultes ostai ir visas ie-spējas kļūt arī par pievilcīgu jahtu ostu, bet tajā pašā laikā atzīst, lai par tādu izveidotos, jāiegulda nauda tie-ši tās infrastruktūras sakārtošanā, kas nodrošinātu servisu jahtu tūrismam. Vajadzīga gan vejas mazgātava, gan pirts, gan krodziņš. Bet šī servisa no-drošināšanu nevar uzņemties ostas pārvalde, te iniciatīva jāizrāda privā-tajam biznesam. Taču par labu Skul-tei kā jahtu ostai runā arī izdevīgā at-rašanās vieta un skaistā daba.

A. Freiberga

# Salacgrīvas osta atvērtā jūras tipa kuģiem

**S**alacgrīva – viena no vadošajām mazajām Latvijas ostām – pēc vērienīgajiem rekonstrukcijas un jaunbūves darbiem Skultes un Mērsraga ostās šo titulu nākas arvien grūtāk paturēt tieši Salacgrīvā izsenis labi darbojušāmies ostai.

2000. gads Salacgrīvā atnāca ar jaunām, Joti cerīgām vēsmām – ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais Rīgas birokrātijas gaiteņos bija izcīnījis vairāk nekā miljonu latu valsts garantētu aizdevumu, lai pēc akvatorijas padzījināšanas ostā varētu ienākt jūras tipa kuģi ar 5,5-6 metru iegrīmi.

«Ar šo naudu un firmas Aquatex uzvaru konkursā sākās lielākie un vērienīgākie rekonstrukcijas darbi Salacgrīvas ostas pastāvēšanas vēsturē. Šim faktam ir ne tikai tautsaimniecisks, bet arī tiri emocionāls aspekts – tagadējo zvejnieku tēvi un vectēvi te ar zirgiem un pirmajām mašīnām ir būvējuši molus, bezmaz ar lāpstām rakuši piestātņu vietas. Noturēt ostu un nejaut tai zaudēt konkurences cīņā nu ir mazdēlu uzdevums. Salacgrīvieši bieži atceras toreizējās zvejnieku kopsaimniecības *Brīvais Vilnis* valdes priekšsēdētāja Alfrēda Šlisera vadītos ostas būvdarbus, lai te varētu pietauvoties ne tikai vāverastes, bet arī Atlantijas kuģi. Nu pienācis laiks jūras tipa tirdzniecības kuģiem.

Ivo Īstenais par iegūto kreditu par redz ostas kanāla un akvatorija padzījināšanu, jaunas piestātnes būvi, kas jautu vismaz dubultot kravu ap-

grozījumu. Fārvarters tagad būs par 20 metriem platāks, bet no aizņēmušma vienu trešdalu novirzīja jaunas piestātnes celtniecībai. Pārvaldnieku uztrauc, ka apgrozījums ostā pēdējos gados samazinājies arī tādēļ, ka konkurences ostās nu ienākt jūras tipa kuģi. Līdz šim Salacgrīvā un citās valsts mazajās ostās dominēja liellaivas ar velkoņiem un upes – jūras tipa kuģi, kuriem Salacgrīvas ostas dzījums nebjāja šķērslis. Diemžēl tāds kravu apgrozījums, kā tas bija 1998. gadā – 350 000 m<sup>3</sup> kokmateriālu – vairs nav sasniegts. Ľoti būtiski ir piesaistīt ostai kādu lielu kocinieku kompāniju, kā tas, piemēram, ir Skultes un Mērsraga ostās.

Neapšaubāmi, ostas akvatorija un kuģu ceļa (tas ir 3 km garumā) padzījināšana ostā ir cieši saistīta ar lašu nārsta aizliegumu (tas bija līdz 15. novembrim), jo Salaca taču ir vienīgā dabīgā lašu nārsta upe šajā Baltijas jūras krastā.

Pēc ostas rekonstrukcijas I. Īstenais domā piesaistīt jaunas kravas – beramkravas (küdra, keramzīts no Igauņijas), tādēj līdz 2001. gada rudenim jāizbūvē šim prasībām atbilstošs laukums.

Blakus tautsaimnieciskām rūpēm, I. Īstenais cer, ka vistuvākajā laikā jaunuzceltajai jahtu piestātnei, kas uzbūvēta par pašvaldības un vietējo uzņēmēju fonda līdzekļiem, tiks piešķirts ziņā karoga statuss. Jahtām Salacgrīvā ienākt patīk arvien vairāk un vairāk.

G. Šimanis

# Jauni kokvedēji savieno Mērsragu ar pasauli

**2000. gadā Mērsraga ostā kravu pārvadājumi pieauga gandrīz 2,4 reizes, tādējādi izvirzot to līderos Rīgas jūras liča Kurzemes piekrastes ostu vidū. Atpalika iepriekš līderos esošā Roja. Kā bijis iespējams šāds izrāviens? – to jau tājām Mērsraga ostas pārvaldniekam **JĀNIM BUDREIKAM** un Mērsraga pagasta padomes priekšsēdētājam **ALBERTAM NEILANDAM**.**

## MĒRSRAGĀ PIRMAJĀ IENĀK JŪRAS KLASES KUGI

J. Budreika:

– 1999. gada novembrī Mērsragā tika pabeigta ostas modernizācijas pirmā kārta. Tobraid te pārvaldnieka pienākumus pildīja Arvis Laterers, un 2000. gadā tika panākts 250 tūkst. t liels kravu apgrozījums. Jācer, ka šogad mēs spēsim sasniegt 300 tūkst. t., jo pateicoties tam, ka pēc rekonstrukcijas mūsu ostā kā pirmajā liča Kurzemes piekrastē varēja ienākt jūras tipa kuģi, tūlīt ieinteresējās lielās skandināvu kokmateriālu uzpircējfirmas, piesaistot vācu un citus kuģu īpašniekus ar atbilstošas klases kuģiem.

Mērsraga osta ir specializējusies papīrmalkas, celulozes šķeldas un kūdras pārkraušanā. Tāpat osta ienāk kā Latvijas, tā ārvalstu zvejas kuģi, kas nodrošina zivju apstrādātājus ar nepieciešamo izejvielu.

A. Neilands:

– Savu ostu esam iesaistījuši arī Eiropas Savienības programmā *SuPort-Net* par jahtu ostu attīstību. 2000. gadā Mērsragu apmeklēja aptuveni 80 jahtas, pērn – 86 jahtas.



Jānis Budreika.





Alberts Neilands.

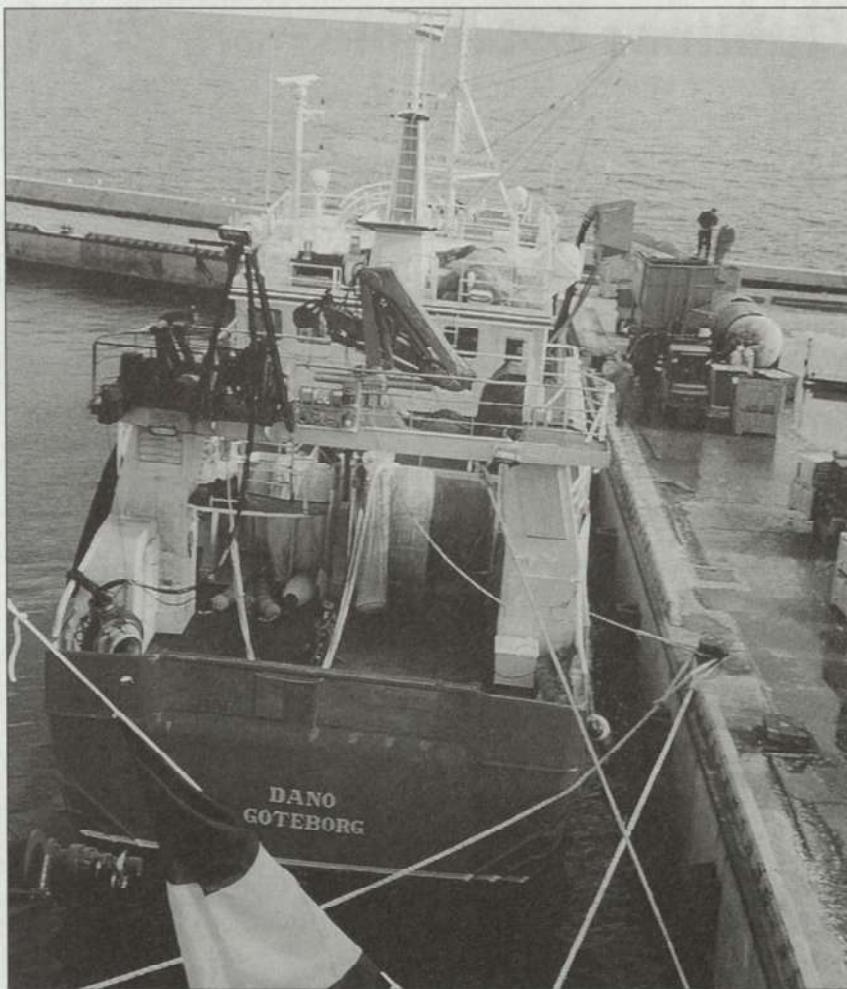
Katras jaunas kuģu kompānijas ieņākšana mūsu ostā ir notikums. Ir patīkami, ka vācu kuģu īpašnieki *Navalis Shipping* izvēlējās Mērsraga ostu, lai nodrošinātu kokmateriālu pārvadājumus no Latvijas uz Skandināviju. Sadarbībā ar vienu no lielākajiem Somijas – Zviedrijas kopuzņēmumiem *Metsolitto* uz Mērsragu nāk pavisam jauns *Navalis Shipping* kokvedējs *Silva*, kā kristības tieši rudenī notika mūsu ostā.

### **SILVAI SEKOS CITI JAUNI KUĢI**

J. Burdeika:

– Man kā ostas pārvaldniekam svarīgs ir katrs šeit ienākošais kuģis. Iepriekšējie pārvaldes vadītāji ir nēmuši kreditus ostas attīstībai, un man ir jādomā un jādara viss, lai tos varētu laikā atdot. Līdz oktobrim kravu ziņā mēs vēl nebijām sasniegusi iepriekšējā gada līmeni, taču naudas apjomā ir par kādiem 50 000 Ls vairāk. Viens šāds *Silvas* ienāciens no ostas aizved ap četriem tūkstošiem kubikmetru.

2001. gada 24. oktobrī Mērsragā notika m/k *SILVA* kristības.



Te sarunā iesaistīs kuģu aģentēšanas kompānijas *Baltica Shipping* mārketinga direktore Solveiga Guļau:

— Mūsu kompānija jau ilgāku laiku strādā ar privāto vācu kuģu īpašnieku *Navalis Shipping*. Motorkuģis *Silva* ir pirmā bezdelīga šajā kuģu sērijā, vēl tiek būvēti kuģi *Lettland*, *Liivland* un *Estland*. Uz kuģa *Lettland* kristībām, kas, šķiet, notiks Rīgas ostā, esam iecerējuši uzaicināt valsts prezidenti Vairu Viķi — Freibergu. Vācu kuģu īpašnieki un zviedru kokmateriālu

eksportētāji ir izvēlējušies Mērsragu gan dēļ tā labā ģeogrāfiskā novietojuma, gan dēļ labā darba servisa, kas ir ne zemāks kā Eiropas modernākājās ostās.

G. Šimanis

P.S. 2001. gada 29. novembrī aprāvās Mērsraga ostas pārvaldnieka Jāņa Budreikas mūzs. Aizsaulē aizgāja patiess, sirsniņš sava aroda Meistars. Taču osta paliek, ieceres arī, un viņa aizsāktais turpinās.

# Dublinas osta – piemērs Rīgai

No 1. līdz 3. oktobrim Latvijas ostu pārstāvju delegācija uzturējās Dublinā, lai iepazītos ar Īrijas pieredzi brīvo ekonomisko zonu (BEZ) un industriālo parku (IP) izveidē. Savos iespāidos pēc vizites Īrija dalās Rīgas pilsētas domniece, Latvijas Ekonomikas attīstības fonda prezidente **Inese Vaidere**.

## VECIE DOKU RAJONI PĀRTOP FINANSU CENTROS

Pēdējos piecos gados Dublinas ostā vien investēti 65 milj. mārciņu, lai gan gadā ostas apgrozījums naudas izteiksmē mērāms 15 milj. mārciņu apjomā.

Tas, kā ostas teritoriju pirmklaši var pārvērst par industriālo parku un starptautisku finansu centru, vislabāk redzams Dublinā. Te ostas rajonā bez IP uzcelti vai esošajās ēkās rekonstruēti 11 tūkstoši jaunu apdzīvojamo telpu, dažādos tautsaimniecības sektoros radītas vairāk kā 70 tūkst. jaunas darbavietas. Šī procesa sākumā ostas teritorijas pārvaldošās institūcijas Dublin Docklands Development Authority rīcībā bijusi tikai zeme un 110 tūkst. mārciņu lieli līdzekļi – teritorijas sakārtošanā iesaistīts privātais sektors. Tādejādi nopietni pieauga Dublinas ostas apgrozījums – pirms 10 gadiem pārkārva 6 milj.t., tagad – 20 milj. t. gadā (2000. g – 23 milj. t.). Īpaši palielinājies pasažieru ostā apkalpoto cilvēku skaits.

## INDUSTRIĀLIE PARKI PIESAISTA KOMPĀNIJAS

Īrija tehnoloģiskie parki izveidoti galvenokārt ekonomikas, programmnodrošinājuma un zinātnes instrumentu izstrādnēs, starptautisko pakalpojumu – finansu, veselības aprūpes – nozarēs. Valsts un pašvaldības šajos projektos iešaistās, nodrošinot zemes gabalus. Īrijas attīstības aģentūra, kā Austrumu reģionu menedžeris Konors Agnevs mūs iepa-

zīstināja ar IP firmām un uzņēmumiem, ir šo zemuļu īpašniece, un līdz ar to tā atbild par valsts zemes izmantošanu tehnoloģisko parku projektos. Attīstības aģentūras pārstāvji sadarbībā ar attiecīgo pašvaldību izstrādā teritorijas attīstības plānu un piesaista teritorijas jaunos apsaimniekotājus (nomniekus), kuri izvēlas vi soptimālākās nozares un būves, pēc tam izsakot attiecīgus piedāvājumus kompānijām.

Latvijas delegācija apmeklēja vienu Dublinas pašvaldību – Fingāla rajona municipalitāti. *East Point biznesa parkā*, kas 90. gados izveidots kādreizējā doku teritorijā, šobrīd iespējams ierēt 2 miljonus kvadrātpēdu kvalitatīvu un prestižu ofisu. Tē izvietojušies starptautisko kompāniju *America an Line, SAS, Lufthansa* biroji.

Īrijas attīstības aģentūras izveidotajā Blanchardstown Business Park strādā ap 8000 cilvēku, te izvietojušās tādas pazīstamas kompānijas kā *XEROX, 3 Com, IBM, Symantec* un citas.

Īrija varējām redzēt, ka viņu attīstības aģentūra popularizē šos valsts, pašvaldību un privātā sektora izveidotos IP, tādējādi uzsverot, ka valsts ir ieinteresēta to izveidē.

Pēc iestāšanās Eiropas Savienībā Īrijas valdība un pašvaldības īpaši akcentēja reģionu attīstību. Patlaban jau jūtama vēlme nodrošināt arī Dublinas kā centra veiksmīgu izaugsmi.

BEZ un IP ir Latvijas tautsaimniecības veiksmīgās attīstības nākotne. Tieši Dublinas ostas seno doku rajons varētu kalpot kā spilgts piemērs un paraugs, kā labāk sakārtot Rīgas brīvostu un tās centra teritorijas – Andrejostu, Andrejsalu un citas. Es uzskatu, ka Rīgai ir visi tehnoloģisko parku attīstībai vajadzīgie priekšnoseteikumi.

G. Laidegs

# Kāda Latvijā ir situācija kušniecības nozarē?

**K**aut gan Latvijas vienmēr sevi ir uzskatījusi par jūras valsti, ar noželu jāatzīst, ka kušniecības nozarē Latviju par lielvalsti uzskatīt nevar, jo pēc neatkarības atjaunošanas 1990. gadā kušniecības nozare nav uzskatāma nedz par savas valsts karoga nesēju pasaulei jūras un okeānos, nedz nozari, par kuru patiesas rūpes būtu uzņemusies pati valsts.

Vecie jūrnieki, kas daudzus gadu desmitus piespiedu kārtā bija šķirti no jūras, vai labākajā gadījumā strādāja zvejas flotē, ar lielu neiecietību un nesapratini nosodīja, piemēram, *Latvijas Kušniecības* vadību par patriotisma trūkumu, atdodot mūsu kuģus zem svešiem karogiem! Par ko tad mēs cīnījāmies, ko ieguvām, ja tagad uz mūsu kuģiem plivo Maltas un Kipras karogs? Jaunākās paaudzes ne mazāk patriotiski noskaņoti jūrnieki un citi domubiedri gan itin labi saprata, kāpēc nepieciešama šāda karoga pieņemšana. Ja runājam par valsti, tad gan jāatzīst, ka tā nav kāds amorfus veidojums. Valsts – tie ir cilvēki, bet runājot par cilvēkiem, kuri nedomā par savas valsts kušanas nozari, tas, iespējams, ir mazkompetentu, varbūtu, ambiciozu, bet nav izslēgts, ka regresīvi domājošu politiku *bariņš*. Tomēr *bariņš* savu ir paveicis. No 1997. gada loti sekmīgi pa varas gaitēniem klīst, klejo un maldās jaunā *Kušniecības nozares* koncepcija. To izskata, bet atzīst par nepieņemamu. Atkal vērtē, bet neatzīst par labu esam. Un pa šo laiku Latvijas kuģi cits pēc cita aiziet. Ne jau no Latvijas, bet gan no mūsu karoga. Šodien tikai *Rī-*

*gas kušanas kompānija* vēl spītīgi, saviem finansu rādītājiem par slogu, turas pie Latvijas karoga. Taču spēki jau izsīkst, lai gan patriotisms nav mazinājies. Un, protams, arī jahta *Milda* ar Latvijas karogu divus gadus apceļos pasauli. Pēc kuģu reģistra datiem Latvijas karogs ir vēl arī citiem kuģiem, bet par to varat izlasīt *Kuģu reģistra* materiālā.

## STARPTAUTISKĀS PRASĪBAS

Latvija par savas ārpolitikas vienu no galvenajiem uzdevumiem ir noteikusi iestāšanos Eiropas Savienībā, ko apliecinā valdības *Deklarācija*, tāpēc pašsaprotami ir arī tas, ka Latvijas valsts politika kušanas nozarē ir jāharmonizē ar Eiropas Savienības izstrādātās Eiropas Kušanas politikas pamatnostādnēm.

Jau 1994. gadā Eiropas Kopienas dokuments *Par jauno kušanas stratēģiju* kostatē, ka 1970. gadā 32% no pasaules kopējās tonnāžas attiecas uz kuģiem ar Eiropas Kopienas valstu karogiem, bet 1994. gadā šis skaits bija katastrofāli samazinājies līdz 14%. Eiropas valstu kuģu īpašnieki oficiāli paziņoja, ka galvenais karoga mainīs iemesls ir bijis izmaksu samazināšana. Reaģējot uz šādu situāciju, Eiropas komisija izstrādāja direktīvu *Par valsts palīdzību jūras transportam*, kurā noteica, ka pasākumiem, kas atbalsta kušanas sektoru, jābūt virzītam galvenokārt uz fiskālo un citu izdevumu un nodevu samazināšanu, pielīdzinot to apmērus pasaules normām. Par mērķi, kas jāsaņiedz, ieviešot nodokļu atvieglojumus, tika noteikts darbaspēka un sek-



tora attīstības stimulēšana, kā arī tas, ka nodokļu un sociālo maksājumu reducēšana līdz nullei ir maksimālais palīdzības līmenis, kāds būtu pieļaujams.

Eiropas pieredze rāda, ka karoga maiņa ne tikai negatīvi ietekmē valsts ekonomiku kopumā, bet tā negatīvi atsaucas arī uz jūrnieku nodarbinātību, viņu sociālajām garantijām un samazina kuģu skaitu valsts flotē.

Nederlande ir viens no veiksmīgākajiem piemēriem, kā par labu valstij var pagriezt kuñošanas politiku. Tās piemērs apliecina, ka kopējo ieguldījumu valsts ekonomikā no kuñošanas industrijas veido ne tikai tiešie ienākumi no kuñošanas biznesa, bet arī no kuñošanas biznesa apkalpojošās industrijas. Apkalpojošās industrijas ieguldījums no kopējā kuñošanas biznesa ieguldījuma valsts ekonomikā veido apmēram 70%. Niderlandei izdevās pozitīvi saķartot kuñošanas politikas jautājumus un piesaitīt kuģu īpašniekus savai valstij.

Kā vienu no svarīgākajiem jautājumiem, kas šodien jārisina Latvijai, ir kapitāla un iedzīvotāju tiesiskā aizsardzībā. Lēto karogu valstis neievēro ANO 1958. gada konvenciju *Par atklāto jūru* 5. pantu, kas nosaka, ka «Starp valsti un kuģi ir jāpastāv patiesai saiknei, valstij ir jārealizē efektiva jurisdikcija un kontrole attiecībā uz kuģi, kas brauc zem tā karoga, administratīviem, tehniskiem noteikumiem un viedes aizsardzību». Tā kā kuģa karogs nosaka, kādas valsts jurisdikcija ir attiecināma uz kuģi, tad Latvija nespēj ietekmēt savus kuģu īpašniekus, kā arī sekot jūrnieku tiesību ievērošanai, ja tie kuño zem citu valstu karogiem.

Nu jau piecu gadu garumā Latvijas valsts nav spējusi izvērtēt, vai valsts tautsaimniecībai un ekonomikai ir nepieciešama kuģniecība un to apkalpojošā industrija. Tautas priekšstāvji daudzu gadu garumā, risinot kuģniecības nozares attīstības un saķartošanas jautājumus, nav varējuši atrast kuģu īpašniekiem un valstij abpusēji izdevīgu risinājumu.

Savukārt *Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija* (LKIA), kuras juridiskie biedri ir *Latvijas Kuģniecība*, *Rigas Kuñošanas kompānija*, *Rigas Transporta flote*, visus šos gadus ir mēģinājusi piedāvāt valsts institūcijām risinājumus, kā veidot *Kuñošanas politiku* Latvijā, kur galvenais priekšnoteikums būtu tiesiski stabils un drošs *Kuģu reģistrs*. Par savu mērķi LKIA ir izvirzījusi *Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu skaita pieaugumu*. Vienmēr tiek uzsvērts, ka jaunās kuñošanas politikas mērķis nav padarīt Latviju par lētā karoga un beznodokļu valsti, kas varētu kaitēt Latvijas starptautiskajam tēlam un integrācijai vienotā Eiropā, bet gan sniegt roku kuģu īpašniekiem, izvirzot stingras prasības un nosakot precīzus spēles noteikumus.

## **JAUNĀS KUŇOŠANAS POLITIKAS KOPSAVILKUMS**

### **I Realizējot koncepciju, Latvijā tiesiski tiek nodalītas divas kuģu īpašnieku kategorijas:**

1. Kuģu īpašnieki, kuri reģistrējuši kuģi zem Latvijas karoga saskaņā ar Jūrniecības noteikumu prasībām un kuri nesanem nekādas nodokļu atlaides, tātad maksā visus nodokļus.
2. Kuģu īpašnieki vai rēderi, kuri papildus Jūrniecības noteikumu prasībām:
  - a) Latvijā ir nodibinājuši rēdereju;
  - b) uz kuģa nodarbina Latvijas kapteini un vecāko mehāniķi;
  - c) kuģa apkalpē nodarbina ne mazāk kā 50% Latvijas jūrnieku.

### **II Tieka ieviesta jauna nodokļu sistēma**

1. Uzņēmuma ienākuma nodokli aizstāj tonnāžas nodoklis;
2. Jūrnieki tiek atbrīvoti no iedzīvotāju ienākuma nodokļa maksāšanas;
3. Sociālā nodokļa darba devēja maksājamā daja tiek aizstāta ar fiksētu maksājumu, kas pielidzīnāts valsts noteiktajai minimālajai pensijai;
4. Jūrnieki nemaksā sociālo nodokli;
5. Kuģu būve netiek aplika ar pievienotās vērtības nodokli.

### **III Tieka radīta jauna jūrnieku sociālās nodrošināšanas shēma**

Jūrnieka pensiju sociālajā budžetā veido:

1. Darba devēja fiksētais maksājums;
2. Jūrnieka labprātīgas iemaksas;
3. Jūrnieka iemaksas stimulējošie maksājumi no Jūrniecības fonda.

Līdz ar to Latvijas rēdereja klūst konkurēspējīga pasaules kravas pārvadājumu tirgū un vienlaicīgi ir saista ar Latvijas infrastruktūru un apkalojošo nozari.

### **IV Latvijas Kuģu reģistrā tiek nodalīta mantisko tiesību reģistrācija un pie Rīgas apgabaltiesas tiek izveidota kuģu zemesgrāmatu nodaja, kā rezultātā tiek iegūts:**

1. Kuģa reģistra publiskums;
2. Tiesiska īpašuma tiesību reģistrācija;
3. Publisku hipotēku reģistrācija;
4. Precīza hipotekāro kreditoru apmierināšanas kārtība;
5. Ar hipoteku nodrošināto prasījumu realizācija bezstrīdus kārtībā.

A. Freiberga

# Starp lēto karogu un dārgo valsti

*Latvijas Kuōniecības flote pār-gāja zem lētajiem karogiem, lai uz vienādiem noteikumiem varētu konkurēt ar citiem pasaules kuōju īpašniekiem, bet Latvijas Kuōniecība tajā pašā laikā arī aktīvi uzsāka darbu pie jaunas Kuōšanas politikas izstrādes. Mūsu mērkis bija un ir panākt, lai Latvijas kuōgi varētu atgriezties zem Latvijas karoga. Sie vārdi no Latvijas Kuōniecības (LK) prezidenta Andra Kļaviņa neskan nedz kā atvainošanās vai taisnošanās. Drīzāk gan kā reāls si-tuācijas vērtējums un skats, kas vērsts nākotnē.*

– **Sodien visai būtisks ir jautā-jums, vai tad, kad 2002. gadā sāks darboties jaunā Kuōšanas politika, LK kuōgi nāks atpakaļ zem Latvijas karoga?**

– Kad šī koncepcija būs pilnībā pieņemta, mūsu uzdevums būs izvēr-tēt, cik tā izrādīsies mums ekonomis-ki izdevīga, jo LK vadibas kompeten-cē ir pieņemt ekonomiskus lēmumus. Taču galīgo lēmumu, protams, pie-nems īpašnieks. Un īpašnieks šajā ga-dījumā vēl joprojām ir Latvijas valsts. Ja Kuōšanas politika būs ekonomis-ki pamatota un tonnāžas nodoklis būs izdevīgs uzņēmumam, tad es ne-redzu nekādus šķēršlus, lai LK kuōgi nāktu atpakaļ zem Latvijas karoga. Bet ir vēl kāda, mums Joti aktuāla problēma, ko vienmēr esam paturē-juši savā redzeslokā. Tā ir flotes atjau-nošana. Risinot flotes atjaunošanas uzdevumus, nozīmi iegūst cita rak-stura jautājums – cik pieņemams ār-valstu kreditējošām iestādēm ir Latvi-

jas Kuōgu Reģistrs. Iespējamais kredi-tors pārbauda, vai attiecīgās karoga valsts likumdošana atbilst viņu inte-resēm un starptautiskajām prasībām.

– **LK – privatizējamā valsts akci-ju sabiedrība.** Tas ir statuss, kas, nenoliedzami, šodien jau kļuvis ap-grūtinošs. Tāpēc vēlos jautāt, kā jūs, atrodoties šajā statusā, varat konkurēt starptautiskajā tirgū?

– Privatizācijas procesā esam jau no 1995. gada 31. augusta, bet inten-sīva uzņēmuma privatizācija sākās 1996. gada beigās un 1997. gada sā-kumā. Ja pajokam, tad esam jau pie-raduši pie darbības apgrūtinātos aptākjos, kas gan nenozīmē, ka neno-teiksme pozitīvi ietekmē procesus. Si-tuācija ir sarežģīta un tirgū noturēties nav viegli, jo diemžēl esam ierobežo-ti daudzu lēmumu pieņemšanā. Gan es kā uzņēmuma vadītājs, gan LK val-des locekļi atbalsta uzņēmuma priva-tizāciju. Jo ātrāk privatizācija būs gal-lā, jo labāk tas ietekmēs uzņēmuma ikdienas darbu un tālāko attīstību.

– **Ir izskanējusi doma, ka LK itin labi varētu turpināt strādāt arī kā valsts uzņēmums.**

– Viedokļi, protams, ir un var būt dažādi. Cik cilvēku, cik speciālistu, tik viedokļu. Es personīgi uzskatu, ka LK sekmīgi varētu strādāt arī kā valsts uz-ņēmums, bet tikai tad, ja tiek ievēroti daži nosacijumi. Un viens no galvena-jiem – Latvijā jābūtu stabilai politiskai situācijai. Ja pēc Saeimas vēlēšanām kāda no partijām vai partiju koalīcija būtu stabila, ja apstiprinātā valdība strādātu četrus gadus, ja valsts uzņē-muma vadība varētu aizstāvēt sava uzņēmuma darbības stratēģiju, ja val-



LK prezidents Andris Kļaviņš paraksta līgumu par jauno tankkuģu iegādi ar *Tsacos Shipping* īpašnieku Panagloti Tsakosu. Svinīgajā brīdi piedalās LK valdes priekšsēdātājs Druvis Skulte.

dība akceptētu uzņēmuma attīstības virzienu, ja uzņēmums četrus gadus varētu strādā bez lieka stresa, tad šāda modeja ietvaros tas varētu būt valsts uzņēmums un strādāt sekmīgi. Bet diemžēl Latvijā šāda politiskā situācija nav iespējama, tāpēc LK kā valsts uzņēmuma tālākas attīstības iespēju nedrzu. Partiju politisko batāliju piepmērs ir kaut vai visiem zināmais tankkuģu flotes atjaunošanas jautājums, kura risināšanā un lēmuma pieņemšanā vienotība nav bijusi pat valdības koalicijas starpā.

**– Domāju, ka Latvijā nav nevienu cilvēku, īpaši jau jūrnieku, kurš neseikotu LK privatizācijai. Un katrai ir sava viedoklis, kāpēc procesi notiek tā vai citādi. Kā Jūs, kā uzņēmuma prezidents, varētu komentēt LK privatizāciju?**

– Domāju, ka galvenā privatizācijas problēma ir tā, ka LK ir viens no

vērtīgākajiem un stratēģiski svarīgākajiem privatizācijā nodotajiem uzņēmumiem, kas šobrīd atrodas pilnā valsts īpašumā. Tādi vēl ir tikai *Latvenergo* un *Latvijas Dzelzceļš*. Politiki un sabiedrība ir apjautuši, ka šis patiešām ir Joti vērtīgs uzņēmums. Bet nedrīkst arī aizmirst, ka LK sāpīgā problēma ir Joti nolietotie pamatlīdzekļi. Mūsu tankkuģu flotes vidējais vecums ir 17 gadi, tā šodien dod 95 procentus no uzņēmuma ienākumiem. Salīdzinājumam gribu teikt, ka tirgus konkurentu kuģu vecums ir ap 7-8 gadiem. Protams, LK nozīmīgais statuss izsauc Joti daudz diskusiju, par to, kā labāk privatizēt un kā valstij iegūt iespējami vairāk līdzekļu. Koalīcijas valdība nevar vienoties par privatizācijas pamatprincipiem, arī opozīcija iesaistās diskusijā. Politiku ne-spēja pieņemt lēmumu arī ir privatizācijas problēmu pamatā. Privatizāci-

jas gaitā LK akcijas cena ir gan cēlu-sies, gan kritusies. Tā dažādu valdību laikā ir svārstījusies no 45 santīmiem līdz pat 2 latiem par akciju. Taču uz-ņēmuma īsto vērtību nevar noteikt politiķi, to vislabāk regulē tirgus.

**– Otrs apspriešanas vērts jautā-jums ir bijis jauno tankkuļu pirkša-na. Vai arī tā risināšanas pamatā bi-jušas partiju spēles?**

– Par to man nācies vairākkārt pārliecinātēs. Piemēram, jauno tankkuļu pirkšanas sakarā esmu saņēmis pārmetumus, ka kaut kas nav ievē-rots. Nepārtraukti nāk pārmetumi no apvienības TB/LNNK un viņu biedru Cepurnieka un Lakuča kungu puses. Šie kungi nodrošina Latvijas tiesību sargājošās institūcijas ar darbu, jo ne-mitīgi par LK darbu rakstīta iesniegu-mus, protestus un tamlidzigi. Pārbau-žu rezultātā noskaidrojas, ka izskanē-jušie pārmetumi ir nepamatoti. Lai gan mūsu valstī katram ir tiesības iz-teikt savu viedokli, taču, saasinot kā-du problēmu, tai vajadzētu balstīties uz neapgāžamiem faktiem, nevis, kā jau bieži vien kļuvis par sistēmu, at-klātiem meliem. Apsurdu aktivitāšu rezultātā LK, un līdz ar to arī valsts kā uzņēmuma īpašnieks, ir zaudējusi vis-maz 60 milj. USD. Te es domāju to ce-nas starpību, par kādu LK varēja pa-sūtīt kuģus 1999. gada beigās, kad ti-ka noslēgs nodomu protokols ar vie-nu no pasaules lielākajām kuģubūvēs rūpničām, un to cenu, kādu esam spiesti maksāt šodien. Tagad izskan viedoklis, ka kuģi ir pārāk dārgi. Ne-noliedzami, ka tīgus cenas ir Joti augstas, bet LK nav citas izejas, kuģi jāpērk, jo šodien noteicošais ir laika faktors. Varu kompetenti apgalvot, ka, no mums neatkarīgu apstākļu dēj, flotes atjaunošana jau ir novēlota. Un vieniņi pateicoties nevajadzīgi izraisī-tai polemikai un pārmetumiem par

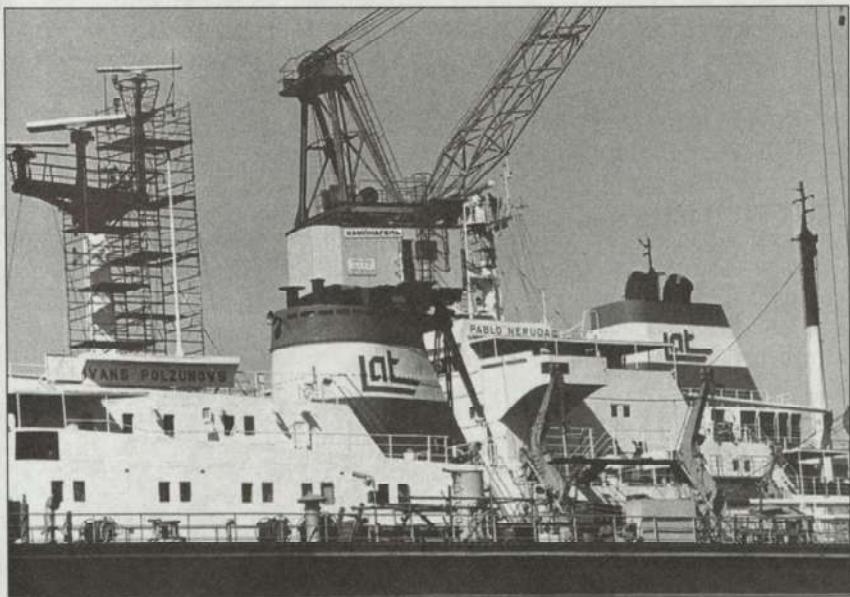
to, ka kuģu pirkšanā ir iespējama ku-kuldošana. Šodien mums vairs nav laika gaidīt, citādi zaudēsim savu vie-tu kravu pārvadājumu tirgū.

**– Savulaik šādi pat pārmetumi izskanēja par gāzvedēju pirkšanu. Vai to pirkšana ir attaisnojusies?**

– Divi gāzvedēji, kas savulaik nospirkti, protams, nebija lēti. Arī šo-dien šo kuģu tirgus vērtība ir augsta, jo tie tehnoloģiski ir vieni no sarežģi-tākajiem. Varu teikt, ka abu kuģu dar-ba rezultāti ir labi. Jāatzist, ka tikai ar diviem jauniem kuģiem vien nevara ram būt vērā nemami spēlētāji kravu pārvadājumu tirgū. Tāpēc šos kuģus izmantojam pūlā, kurā apvienojušies Joti daudzi kuģu īpašnieki.

**– LK flote ir novecojusi. Kā jau-nie tankkuļi palīdzēs noturēties konkuretu vidū?**

– Arī trīs jaunie tankkuļi mūs ne-glābs, jo tuvāko divu gadu laikā mums nāksies norakstīt un atdot me-tāllūžhos Pablo Nerudas tipa tankku-ģus, kas šodien vairs neiztur augstās tirgus prasības. 11 kuģi, tas ir prakstis-ki visi. 6 vai 7 kuģi aizies vecuma dēj. Jūs taču piekritisiet, ka 25 gadi kuģim ir pamatīgs vecums. Šos kuģus vien-kārši vairs nejems fraktā. LK kopējais dedveits šodien ir apmēram miljons DWT. bet 11 Nerudas tipa kuģiem ir 450 tūkst. DWT, tātad puse. Ar trīs Pa-namax kuģiem mēs sedzam tikai da-Ju, bet ar to vēl netiek atrisināts flotes atjaunošanas jautājums. Kā jau esmu minējis, mēs esam gatavi tuvāko 4-5 gadu laikā iet pūlā un pašu spēkiem veikt investīcijas flotes atjaunošanai. Taču jāteic, ka trīs kuģu iegāde ir Joti pozitīvs signāls tirgū mūsu klientiem. Jo līdz šim par LK, bet pareizāk sakot, par uzņēmuma īpašniekiem, tātad valsti, ir izveidojies iespaids, ka uzņē-muma īpašnieki turpmāk tirgū nav ie-interesēti sniegt pakalpojumus, jo



Tuvāko divu gadu laikā nāksies norakstīt un atdot metāllūžnos  
*Pablo Nerudas* tipa tankkuģus.

līdz pēdējai robežai nolieto pamatlīdzekļi, neskatoties uz to, ka tankkuļu tirgū tiek pelnīta solīda nauda, nav izprotams, kur šī nauda tālāk tiek novirzīta. Tāpēc grūti noturēt lielo klientu interesi par mūsu pakalpojumiem. Flotes atjaunošana ir Joti būtisks signāls tam, ka LK ir nākotne, tai var uzticēties un arī nākotnē ar šo uzņēmumu varēs strādāt.

**– 2001. gada rezultāti vēl tikai tiek aprēķināti, taču ieskatoties gadu senā pagātnē, redzam, lai gan LK gadu noslēdza ar peļnu, tomēr audits uzrāda zaudējumus.**

– LK 2000. gada peļņa bija 5,3 milj. USD, taču koncerna auditētie zaudējumi bija 20,5 milj. USD. Šādi zaudējumi radās, kad, atbilstoši starptautiskajiem grāmatvedības standartiem, tika pārvērtēta LK flote. Tie ir zaudējumi, kas rodas uz papīra, bet no tiem necieš uzņēmuma privatizācijas process uz uzņēmuma finansiālā darbība. Kā jau iepriekš izdiskutējām, dar-

bību negatīvi ietekmē ieilgušais privatizācijas process, solīdais kuģu veicumus. Arī refrižeratoru kuģu pārvadājumos 2000. gadā kuģu frakta likme bija zemākā pēdējo 15 gadu laikā, tāpēc, lai maksimāli samazinātu zaudējumus šajā biznesā, pieņemts lēmums pārdod septinus nerentablos *Kurska* tipa kuģus.

Bet ir arī labas ziņas, jo ar gandariju var teikt, ka visi LK meitas uzņēmumi starādā ar peļnu, bet vislabāk SIA *Jūrnieku aģentūra*.

**– Pieci gadi ir pietiekoši ilgs, bet arī pietiekoši pārredzams laiks, lai prognozētu, kur LK atradisies tirgū pēc pieciem gadiem?**

– Paraudzīties un prognozēt, kas būs pēc pieciem gadiem, ir visai interesanti, jo cerams, ka pēc pieciem gadiem būs *Latvijas Jūrniecības gadagrāmata*, kurā varēs salīdzināt uz apakstīt, kur tad LK ir nonākusi. Ľoti daudz kas ir atkarīgs no tā, kā tālāk virzīsies LK privatizācija. Ja mēs jopro-

jām paliekam tādā stāvoklī, kādā esam šodien, es neredzu reālu iespēju atjaunot floti, vai arī tas notiks tik novēloti, ka LK kā uzņēmums paliks, bet tam noteikti pietrūks starptautiska skanējuma. Ja sekmīgi notiks privatizācijas process, tad tie, kas būs ieinteresēti iegādāties uzņēmums akcijas, varēs to attīstīt kā tankkuģu kompāniju. Tikai jautājums, cik spēcīgs būs privatizētājs, cik spējīgs viņš būs attīstīt uzņēmumu un atjaunot floti. Trešais variants, kas arī izskanējis at-

tiecībā uz LK, pieļauj domu atlikt LK privatizāciju, bet uzņēmumam turpināt darbu. Te atkal vietā ir jautājums, cik dzīji un spēcīgi uzņēmuma darbā iejauksies politika. Ja netiks intensīvi veiktas lielas investīcijas uzņēmuma attīstībā, tad nākotnē, pēc pieciem gadiem, LK nebūs tik liela un varena, kāda tā ir šodien. Taču es esmu optimists, jo savādāk nevarētu vadīt šo uzņēmumu.

*Materiālu sagatavoja A. Freiberga*

# Caur ērkšķiem pretim zvaigznēm

**L**atvija gan ir skaitliski un teritoriāli nelīela valsts, taču ambīciju mums nakad nav trūcis. Vēl nemaz tik senā pagātnē nav pagaisuši laiki, kad šādu iezīmi stipri pēla un nosodīja. Vairāk bijām spiesti uzsklausīt un paklausīt, ja lepoties, tad ar varenās padomju taujas sasniegumiem sociālistiskās dravas kopšanā, bet jūrniecības tēmas sakarā varētu teikt – miera jūras sargāšanā. Tā taču bija, vai ne?

Bet kā ir šodien? Izrādās, ka arī šodien, lai apliecinātu, cik vajadzīgi mēs esam pasaules tirgus izlasē, mums nepieciešamas dažādas reitingu tabulas, salīdzinājumi, atzinumi un uzslavējumi. Un jo vairāk mūs slavēs aiz Latvijas robežām, kuras jūras robeža, kas ir īpaši nozīmīgi, vien ir 500 kilometrus gara, jo lielakas izredzes, ka mūsu darbību ievēros un uzsklausīs arī pašmāju speciālisti, politiķi un visnotaj ar ambīcijām piesātināti ierēdnī. Bet politiku un ierēdņu ambīcijas bieži nav izprotamas. Parreizāk sakot, izprast jau tās var, bet saprast gan nē. Visspilgtākais no spilgtākajiem ir LK privatizēšanas piemērs. Partijas nevar vienoties nedz par, tēlaini izsakoties, mīklas recepti, nedz kukuļa veidošanas un cepšanas tehnoloģiju, nedz galaproducta sadališanas principiem. Pilnīgi ne par ko. Taču šajā, ja varētu teikt, juķu laikā, no paša uzņēmuma un tā vadības tiek prasīti arvien jauni darba sasniegumi, nevalnojama starptautiskā reputācija un augsta morālā skaidrība. Nodrošiniet, garantējet, izpildiet! VAS LK vadība jau pirms četriem gadiem visai pārliecinoši skaid-

roja, lai nodorošinātu, garantētu un izpildītu, būs jāpērk vai jābūvē jauni kuģi.

## ŠEIT VIETĀ MAZLIET IELŪKOTIES VAIRĀKU GADU SENĀ PAGĀTNĒ.

**Ir 1997. gads.** VAS LK izstrādāja tankkuģu flotes attīstības plānu, kas apstiprināts ar akciju sabiedrības valdes 1997. gada 13. augusta un 16. septembra lēmumiem, LK padomes 3. oktobra un VAS Privatizācijas aģentūra valdes 16. oktobra lēmumu Nr. 194/2515.

**Ir 1998. gads.** LK valde 3. novembrī apstiprināja uzņēmuma biznesa plānu, kas par uzņēmuma stratēģijas galveno uzdevumu nosaka flotes pārstrukturizāciju un atjaunošanu, uzsverot, ka tankkuģu flotes atjaunošana ir LK prioritāte.

**Ir 1999. gads.** Pēc biznesa plāna akceptēšanas pārraudzības institūcijās, LK uzsāka darbu pie tankkuģu investīciju pamatojuma un investīciju plāna izstrādes. Septembrī LK, izvērtējusi vairāku kuģubūves rūpniču piedāvājumu, noslēdza nodomu protokolu par jaunu tankkuģu būvi ar vienu lielākajām Dienvidkorejas kuģubūves rūpničām *Hyundai Heavy Industries Co Ltd.* Novembrī Privatizācijas aģentūras padome, sakārā ar uzņēmuma privtizāciju, jaunbūvju projektu aptur.

**Ir 2000. gads.** LK valde 20. janvārī pieņēma lēmumu, ka, ievērojot LK esošo klientu struktūru, prognozējamo tirgus attīstību, naudas plūsmu, investīciju atdevi un citus faktorus, tiek noteikti *Panamax* tankkuģu ieteicamās specifikācijas pamatparametri.

Kuģiem jābūt tādiem, kas nodrošinātu iespēju ieiet tajās ostās, kurās LK darbojas jau šodien, tradicionālajos tirgos, ieskaitot Blītijas jūru. To kravnesībai jābūt līdz 70 000 DWT un kubitūrai ne mazāk kā 75 000, tiem jābūt ar dubulto kuģa korpusu, lai atbilstu spēkā esošo konvenciju prasībām un citām tirgus prasībām. Lai paātrinātu novecojošo kuģu aizvietošanu ar kompānijas vajadzībām atbilstošiem, kā iespējamā alternatīva jaunbūvēm tika atzīta lietotu kuģu iegāde. Taču novembrī šo tankkuģu flotes atjaunošanas projektu noraida.

**Ir 2001. gads.** Pēc sāpju, moku un ciešanu ceļiem, LK 19. oktobrī pārņēma valdījumā tankkuģi *Rīga*, bet mēneša laikā vēl divus – *Latgale* un *Zemgale* *Panamax* tipa tankkuģus, ko turpmāk pieņemts saukt par *Rīgas* tipa tankkuģiem.

## KĀPĒC VAJADZĪGI PANAMAX TIPA TANKKUĢI?

Vispirms jau tāpēc, lai noturētu iekaroto tirgus nišu. Atrasties šajā tirgus sektorā nenākas nemaz tik viegli. Īpaši vēl, ja lielāko flotes daļu veido no bijušās PSRS mantotie kuģi un jau 2000. gadā bija jāuzsāk vecāko *Pablo Neruda*, *Tālava* un *Konstantīns Cialkovskis* tipa kuģu norakstīšana. Ja 2001. gadā KL vēl piederēja 12 tankkuģi ar kravnesību 35-40 000 DWT, tad 2004. gadā to skaits būs sarucis līdz 2 tankkuģiem. Pasaulē pieauga tendence palielināties kravu apjomim, jo pieaug lielo darījumu skaits, kur lielākas kravas samazina frakta izdevumus par tonnu.

Izvēle par labu *Panamax* tipa kuģiem nosliecās arī tāpēc, ka pasaulē *Panamax* tankkuģu flote pamazām sāk novecoties, jo salīdzinoši nedaudz kuģu ir pasūtīts kopš 80-to gadu sākuma un vidus. 138 kuģi, kas

ir 62% no *Panamax* tipa tankkuģiem pasaules tirgū, ir vecāki par 15 gadiem, bet 63 kuģi, kas ir 28%, pārsniedz 20 gadu vecumu. Dubultais korpuiss ir tikai 71 kuģiem, kas tirgū veido 30%. Pēc statistikas datiem mazāk nekā trešā daļa no visas flotes ir piemērota naftas produktu pārvadājumam, bet fraktētājam ir nepieciešami visām prasībām atbilstoši kuģi. Un to skaits ir ierobežots.

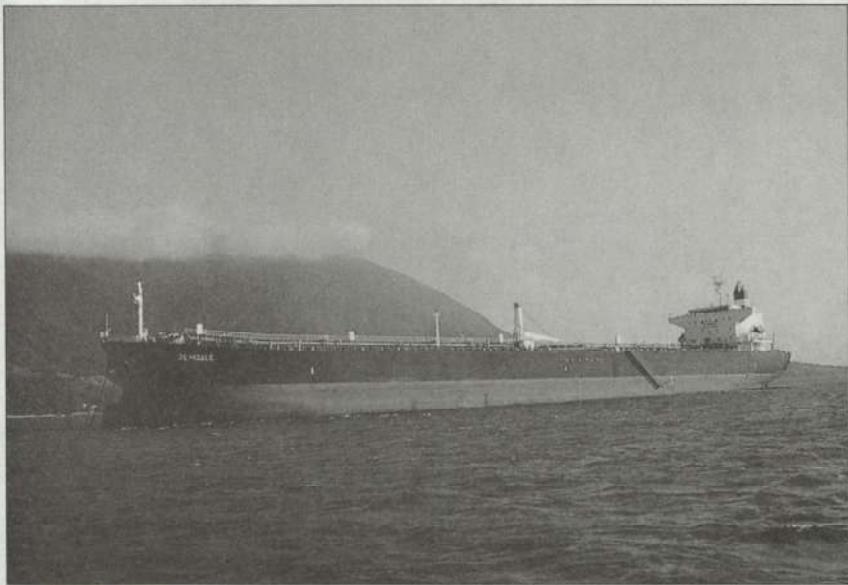
No 1998. gada līdz 2001. gada viidum pasaulē ekspluatācijā nodoti 30 *Panamax* tipa tankkuģi, no kuriem tikai 11 atbilst naftas produktu pārvadājumu sertifikācijai. 2001. gada otrajā pusē kuģubūvētavās pasūtīti 14 šī tipa tankkuģi, no kuriem 5 atbilst naftas produktu pārvadājumiem. Vēl jāpiebilst, ka neviens no šiem pasūtītajiem kuģiem netiek piedāvāts tirgū pārpirkšanai. Tāda ir statistika, kas vēl un vēlreiz nepielūdzami apliecinā, ka tirgū īpaši lielas izvēles nav.

## KO UN KUR IZVĒLĒTIES?

Pamatototies uz Latvijas Privatizācijas aģnetūras un LK valdes lēmumiem, LK vadība uzdeva Tankkuģu flotes departamentam izpētīt tirgus iespējas un sniegt ziņojumu par *Panamax* tipa tankkuģu frakta likmēm un to prognozēm, *Panamax* tipa tankkuģu pasūtīšanas iespējām tradicionālajos kuģu būvju rajonos, jaunu tankkuģu pasūtīšanas iespējām un modernu lietotu tankkuģu pirkšanas varbūtību.

Veicot tirgus izpēti un apzinot tankkuģu flotes atjaunošanas iespējas, LK Tankkuģu flotes departamenta speciālisti LK valdei ziņoja:

– Piedāvājumiem, ko bijām saņēmuši no kuģu būves rūpnīcām – *Daewoo* (Koreja), *Hyundai* (Koreja) *Hudong* (Ķīna), *Jing Jang* (Ķīna), *Daewoo*

Tankkuča *Zemgale*.

*Mangalia* (Rumānija), *Zaliv* (Ukraina), tad par visiem šajās rūpniecības būvētājiem tankkučiem jau notikušas pārrunas vai nu par to pārdošanu vai arī tiek slēgti ilgtermiņa frakta līgumi. Nākas secināt, ka jaunu modernu lie-totu tankkuču iegāde ir ierobežota un tikai divu kompāniju tankkuču specifikācija ir atbilstoša LK vadībām.

Ja tiktu uzsākta tankkuču jaunbūves projekta izstrādāšana, jāņem vērā, ka kuču piegādes laiks būtu 2004. gads. Uzsākot jaunbūvu projektu 2001. gadā, jārēkinās ar to, ka pie jaunbūvu cenas, kas atkarībā no kuču būves rūpniecīcas ir 37–38 milj. USD par kuči, papildus līdz kuču piegādei būtu jāmaksā aizdevuma procenti, kā arī jāpierēķina kuču būves uzraudzības inspekcijas un citi izdevumi. Līdz ar to kuču cena pie-augtu līdz 38–39 milj. USD par kuči. Un šodien nevar paredzēt, vai 2004. gadā, kad jaunos kučus varētu saņemt no kuču būves rūpniecīcas, vēl

saglabāsies frakta likmes, kas šodien ir augstākās pēdējo desmit gadu laikā.

Savukārt, pērkot jaunus modernus jau ekspluatācijā esošus tankkučus, būtu iespējams noslēgt līgumus par kuču nodošanu laika nomā uz vairākiem gadiem par visiz-devīgākajām frakta likmēm un varētu nodrošināt peļņu no kuču darbības, gūstot aptuveni 25 milj. USD peļņu līdz pasūtāmo kuču iespējamam piegādes laikam.

ANO Tirdzniecības un attīstības konference, gatavojoš Pasaules investīciju ziņojumu (*World Investment Report 2001*), PVAS Latvijas Kušniecību ierindojuši 25 lielāko transnacionālo korporāciju vidū. LK jau 2000. gadā bija pirmajā vietā starp Centrāleiropas nefinansu transnacionālajām kompānijām pēc ārzemju aktīvu lieluma, jo gandrīz visi LK piederošie kuči reģistrēti ārvalstis, kas arī izskaidro LK atrašanos līdera pozīcijās.

Tankkuģa *Riga*.

LK iekļuvusi arī prestižā starptautiskā kušanas biznesa žurnāla *Lloyd's Shipping Economist* 2001. gada janvāra numurā, kur nepārprotami parādīts, ka LK 1999. gadā ieņēmusi 3. vietu pasaule pēc naftas produktu pārvadājuma apjoma. Un tajā pašā

1999. gadā pēc Pasaules Neatkarīgo Tankkuģu īpašnieku asociācijas Intertanko datiem, LK ieņēma pirmo vietu Ziemeļeiropā kravu pārvadājumos ar tankkuģiem, kuru celtspeja ir no 25–50 tūkst. t un otro vietu tankkuģiem ar celtspeju līdz 25 tūkst. t.

#### LIETOTU TANKKUĞU UN JAUNU KUĞU IEGĀDES SALĪDZINĀJUMS (USD)

Rādītāji	Lietoti kuģi	Jauni kuģi
Cena	41,7 milj.	38 milj.
Piegāde	Uzreiz pēc pirkšanas līguma noslēgšanas	36 mēneši
Finansējums		
Pašu kapitāls	12,5 milj.	11,4 milj.
Aizņēmumi	28,9 milj.	26,6 milj.
Tirgus likmes		
Vidējā L/N likme 3 gados	22 tūkst./dienā	–
4-10 gados	19 tūkst./dienā	19 tūkst./dienā
11-25 gados	16,334 tūkst./dienā	16,334 tūkst./dienā
Neto diskontētā vērtība	15,0 milj.	9,5 milj.
Ieksējās atdeves koeficients	18,9%	13%
3 kuģu kopējā peļņa pirms nodokļiem 2001-2005 (4. cet.)	35,0 milj.	8,0 milj.



Tankkuža *Rīga* apkalpe pēc kuža pārņemšanas.

## RĪGA, LATGALE UN ZEMGALE PASAULES JŪRĀS

2001. gada 19. oktobrī LK prezidenta Andris Kļaviņš kopā ar Griekijas kompānijas *Tsacos Shipping* īpašnieku Panagloti Tsakosu tikās ar Rīgas domes priekšsēdētāju Gundaru Bojāru, lai apmainītos viedokļiem par kuñošanas un ostu biznesu. Tikšanās laikā LK prezidents pasniedza Rīgas mēram rakstisku apliecinājumu, ka jaunais tankkužis nesīs *Rīgas* vārdu. LK, nosaucot jaunāko tankkuži *Rīgas* vārdā, apliecinā, ka arī turpmāk mūsu valsts galvaspilsētas vārds godam tiks nests pasaulei un ikviens Latvijas jūrnieks visā pasaulei varēs būt par to lepns.

Savukārt LK prezidents A. Kļaviņš atzīst, ka ir gandarīts, ka pēc LK valdījumā pārnemtajiem kužiem tirgū ir liels pieprasījums. Kuži bijuši ekspluatācijā tikai pusgadu, tāpēc tie ir labā tehniskā stāvoklī, un, lai gan tan-

kkuža flotes atjaunošanas projekta izmaksas bijušas augstas, tās nenoliedzami atmaksāsies. Arī LK Tankkužu flotes departamenta speciālisti apstiprina, ka tirgū pēc jaunajiem tankkužiem ir Joti liels pieprasījums. *Zemgale* strādā uz laika nomas ligu ma pamata, kas noslēgts ar lielu Brazīlijas naftas kompāniju, un pārvadā kravas no Brazīlijas uz ASV. Patēicoties nevainojamam tehniskajam stāvoklim, šie tankkuži tiek fraktēti dārgu kravu pārvadāšanai. Piemēram, *Latgale* ved specifisku reaktīvo degvielu, kas domāta kara lidmašīnām. Pārņemot kuži, apkalpēm nebija laika pabraukt balastā un iepazīties ar kuži, jo nekavējoties bija jāuzsāk tanku sagatavošana, mazgāšana, iekraušana. Jauno tankkužu kapteiņi, vecākie mehāniķi un apkalpes loceki tika izraudzīti no pieredzējušāko un perspektīvāko vidus. Tankkuži *Rīga* vada kapteinis

## KUGU GALVENIE TEHNISKIE RĀDĪTĀJI:

Garums	228,5 m
Platumis:	32,2 m
legrime (pilnā krava)	13,2 m
Dedveits (pilnā krava)	68 000 t
Kravas teniskā ietilpiiba (ieskaitot slop tankus)	81 000m <sup>3</sup>
Reģistra tonnāza	39 200
Galvenā dzinēja ekspluatācijas jauda (85% M.C.R.)	11 560 kW
Ekspluatācijas ātrums (85% M.C.R.)	14,5 mezgli
Apkalpe	22 personas
Kušanas rajons	neierobežots
Autonomija	20 000 jūdzes
Pārvadājamās kravas	naftas produkti un eļjas, neagresīvās ķimiskās kravas
Kuģi būvēti atbilstoši <i>Lloyds Register</i> klasei:	+100A1 Double hull oil Tanker, ESP ar klases norādi Shipright (SDA,FDA,CM) + LMC,UMS,COW,SPM,IGS,SCM IWS,LI

Andrejs Udrovs, *Latgali* – Jurijs Mitruškins, bet *Zemgali* Gunārs Trukšāns ar savām apkalpēm.

Tankkuži *Riga*, *Latgale* un *Zemgale* ir būvēti 2001. gadā *Koyo Dockyard Ltd*, kuģubūvētavā Japānā pēc Grieķijas kompānijas *Tsacos Shipping & Tradind S.A.* pasūtījuma, un iepriekš tos sauca *Maya*, *Inca* un *Aztec*.

Kuģa specifikācija un drošības kritēriji ir izstrādāti, nemot vērā spēkā esošo starptautisko kušanas konvenciju prasības un lielo naftas kompāniju ieteikumus. Kuģim ir dubultkorpus, kas atbilst visām jaunajām OPA-90 tehniskajām prasībām, tāpēc piemērots darbam ASV, Japānas un Eiropas Savienības valstu ostās. Lai gan kuģim nav ledus klasses, tā darbība neaizsalstošās ostās zie-

mas apstākjos Baltijā un Kanādā ir ie-spējama, jo klāja mašīnas var strādāt pat pie -15°.

Kuģis aprīkots ar modernu japāņu firmas JRC navigācijas aprīkojumu, tajā skaitā ar ECDIS elektroniskajām kartēm, kuru ekspluatācijā LK ir uzkrāta pozitīva pieredze.

Mašintelpu, kravas turbīnu un sūkņu ražotājs ir japāņu firma *Shinko*, par kuras produkciju tirgū ir labas atsauksmes. Vārdu sakot, kuģis ir moderns un drošs, tas var vienlaicīgi pārvadāt trīs dažādas kravas, un, kā atzīst Grieķijas kušanas kompānijas *Tsacos Shipping* Londonas biroja komercdirektors Deivids Brüss, visi trīs kuģi, ko iegādājās LK, ir vieni labākiem šajā kategorijā.

Sagatavoja A. Freiberga

# Desmit gadi ar Latvijas karogu

**30. augustā uz upju motorkuča «Rēzekne» pulcējās Latvijas jūrniecības sabiedrība, lai atzīmētu 10. gadadienu, kopš atjaunotajā valstī Latvijas kuģi brauc ar brīvās Latvijas sarkanbaltsarkano karogu mastā.**

Kā vēsta 1991. gada Latvijas Jūrniecības gadagrāmata, 30. augustā, skanot Latvijas Republikas himnai, uz Latvijas Kuñošanas apvienības (bij. Upju kuñošniecība, tagad – Rīgas Kuñošniecības kompānija) kuča Rēzekne pirmo reizi pēc Latvijas Republikas neatkarības pasludināšanas tika pacelts sarkanbaltsarkans karogs.

To veica tālbraucējs kapteinis zemūdenes Ronis komandieris Hugo Legzdīņš, piedaloties Lietuvas Republikas satiksmes ministram Jonam Biržišķim, Igaunijas Republikas transporta un sakaru ministram Titam Vehi un Latvijas Republikas satiksmes ministram Jānim Janovskim, kā arī pārstāvjiem no Zviedrijas un ASV.

Kuča Rēzekne apkalpei tika pasniegta Latvijas Kuču reģistra karoga apliecība Nr. 1 ar tekstu:

«Latvijas Kuču reģistrā 1991. gada 30. augustā ar Nr 1 reģistrētajam kučim Rēzekne ir tiesības braukt zem Latvijas Republikas valsts karoga».

Rīgas Kuñošniecības kompānijas direktors Miks Ekbaums apsveikuma uzrunā uzsvēra:

«Ar šo notikumu tika likts pamats Latvijas Kuču reģistra darbībai un



Latvijas Jūras administrācijas direktors  
Ansis Zeltiņš.

Latvijas jūras valsts slavas atdzimšanai».

Taisnības labad jāteic, ka patlaban Rīgas Kuñošniecības kompānija ir praktiski vienīgais kuču īpašnieks, kurš kuči pasaules ūdenos kučo zem Latvijas karoga.

Turpina Miks Ekbaums:

«Mēs bijām pirmie, bet nu esam pēdējie, kuru kuči nes Latvijas karogu. Vairums pasaules kuču mastos plivo beznodokļu valstu karogi, tātad tā ir starptautiska rakstura problēma. Bet Latvija ir pietiekami maza valsts ar salīdzinoši elastīgu likumdošanas sistēmu, kas dod iespēju attiecīgi izmaiņot likumu normas sastādīt būtisku konkurenci Maltai, Kiprai, Belizai un citu valstu karogiem.

Šobrīd tiek izskatītas likuma Par Uzņēmumu ienākuma un Sociālo no-

dokli izmaiņas, kas optimālā redakcijā varētu ne tikai atgriezt Latvijas kuģus, bet arī piesaistīt ārvalstu kuģus zem Latvijas karoga. Galu galā ne vienmēr sniedz gandarijumu fakts, ka esam vienīgie».

*Rīgas Kuģniecības kompānijas* vēsture aizsākās tālajā 1940. gadā, kad tika dibināta Daugavpils Latgales reģionālā upju kuģniecība. Tā nodarbojās ar pasažieru un kravu pārvadājumiem Latvijas upēs. Laika gaitā uzņēmums paguvis pārtapt gan par Latvijas PSR Ministru Padomes upju flotes galveno pārvaldi ar reģionāliem uzņēmumiem, gan par Latvijas upju kuģniecību.

Kopš 1995. gada jūnija SIA *Rīgas Kuģniecības kompānija* ir privatizēts uzņēmums. Ilgus gadus to vadīja tālbraucējs kapteinis Antons Ikaunieks, patlaban viņš pilda kompānijas valdes priekšsēdētāja funkcijas, ir Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents. A. Ikaunieks atceras:

«1991. gada augustā Hamburgā, tiekoties ar kuģniecības kompāniju pārstāvjiem, man uzdeva jautājumus saistībā ar tobrīd notiekošo puču. Atjokoju, ka atgriezišos mājās, izsaukšu tanku divīziju un viiss būs kārtībā. Tik tiešām 22. augustā atgriezos un jau 30. datumā uzvilklu uz motorkuļa *Rēzekne* sarkanbaltsarkanu karogu, pie tam iztieket bez tanku palīdzības. Šis gadījums pamudināja arī pārējos kuģu īpašniekus uz karogu maiņu, vienīgi, par nožēlu, vēlāk sākās atgriezenisks process».

Kapteinis piemetina par šībrīža aktualitātēm:

«Tas bija notikums Latvijā, notikums pasaulē, kas deva impulsu tālākiem Latvijas jūrniecības atdzīšanas procesiem. Arī Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija tika 1995. gadā dibināta kā loģiska šo notikumu pēctecība. Vi-



Saeimas deputāts Imants Burvis atceras, cik nozīmīgs bija Latvijas karogs pirms 10 gadiem.

sus šos gadus asociācija ir veltījusi ne mazums pūju, lai panāktu līdzvērtīgu politiku Latvijā, kā tas ir lēto karogu valstis. Patlaban jaunā *Latvijas kuñošanas politikas koncepcija* ir celā uz Ministru kabinetu. Es ceru, ka šīs likumdošanas izmaiņas pozitīvi ietekmēs Latvijas karoga likteni uz kuģiem».

Savukārt Saeimas deputāts Imants Burvis šajā svinīgajā kopāsaņķināšanā aicināja atcerēties tos vīrus, kuri pirmie stāvēja pie Latvijas nacionālās jūrniecības atdzīšanas šūpuļa – Aleksandru Kārkliņu, Andreju Dāndzbergu, brāļus Andri un Edgaru Ūķus, Hariju Līdaku, Gunāru Šteineru, Jāni Janovski un Gunāru Salto. Daudzi no viņiem jau ir viņā saulē,

taču kā vieni, tā otri toreiz izdarīja Joti daudz, lai mēs pēc gadiem varētu teikt – jā, viņi izveidoja neatkarīgo Latvijas floti.

Uz atceres pēcpusdienu bija ieraadies PVAS *Latvijas Kuģniecības* prezidents tālbraucējs kapteinis Andris Kļaviņš.

Šķiet, viņam daudzkārt nācās dzirdēt, ka tieši mūsu valsts neelastīgā politika pret kuģu īpašniekiem ir pie-spiedusi šī uzņēmuma floti braukt zem lētajiem karogiem. Un lai arī *Latvijas Kuģniecības* neatkarībai šogad arī aprit 10 gadi, karogu ziņā vēl nekas iepriecinošs nav noticis. Vienīgi vēstures avoti liecina, ka 1991. gada 27. augustā toreizējais LR satiksmes ministrs J. Janovskis nosūtīja vēstuli visiem Latvijas tirdzniecības kuģu kapteinjiem, kurā viņš izskaidroja situāciju republikā un aicināja visus jūrniekus mierīgi turpināt darbu. Vēstulē bija teikts, ka visus Latvijas Jūras kuģniecības kuģus pārnem LR Satiksmes ministrija un to pakļautība PSRS Jūras flotes ministrijai tiek anulēta.

29. augustā par *Latvijas Kuģniecības* priekšnieku tika ieceelts Pēteris Avotiņš, par viņa pirmo vietnieku – Imants Vikmanis. Pavēli par *Latvijas Jūras kuģniecības* nosaukuma maiņu – *Latvijas Kuģniecība* – un vadības

maiņu parakstījis LR satiksmes ministrs.

Toreiz *Latvijas Kuģniecība* bija bāgātākais valsts uzņēmums – 90 tirdzniecības kuģi ar kopējo kravnesību 1 miljons 150 tūkstošu tonnu – 43 tankkuģi, 28 refrižeratorkuģi un 19 sauskravu pārvadāšanas kuģi.

Taču jau 1993. gada vasarā, pirmajā pēckara Latvijas Jūrnieku kongresā, jūraslietu ministra vietnieks Gunārs Šteinerts savā referātā *Latvijas tirdzniecības flotes un ostu attīstības problēmas un perspektīvas* bija spiests rakstīt:

«Lieli valsts kušķanas uzņēmumi diemzēl ir nostājušies uz pāsaulē pa-zīstamā ērtā karoga ceļa. Libērijas un Kipras karogi jau plīvo uz 15 Latvijas valsts pilnā īpašumā esošiem kuģiem.»

Tālākais mums visiem zināms. Arī vēsture liecina, ka laikā pēc II Pasauļes kara līdz pat Atmodai pēdējais tvaikonis ar sarkanbaltsarkano karogu bija *Kegums*, kas 1948. gada 8. decembrī ceļā no ASV uz Franciju biežā miglā agri no rīta 3 jūras jūdzes no krasta Biskajas līcī pie ieejas Žirondas upē strandēja, pārlūza, iegrīma smiltīs un tika atzīts par bojāgājušu. Apkalpe izglābās. Paldies Dievam!

Apskatu sagatavoja G. Laidegs

# Ja nav cerību, nav arī izredžu

*Pirms demit gadiem uz Rīgas kuōniecības kuōga Rēzekne tika uzvilkts Latvijas karogs. Tas bija pirmais karogs, kas atjaunotās brīvalsts pirmajās dienās tika pacelts uz Latvijas kuōga.*

*Pagātnes atmiņas un šodienas realitāti Gadagrāmatas lasītājiem atklāj ANTONS IKAUΝIEKS.*

**– Vai, paceļot Latvijas karogu uz kuōga Rēzekne, jūs vadīja vairāk patriotiskas jūtas vai nepieciešamība?**

– Droši vien šoreiz nevarētu runāt par patriotismu, jo tā bija nepieciešamība. Mainot politisko sistēmu un atjaunojot neatkarību, loģisks bija jautājums, vai mēs esam tiesīgi turpināt strādāt zem PSRS karoga? Un uz šo jautājumu bija jāatbild nevilcinoties. Tieši tāpēc mainījām karogu. Ja kāds jautātu, kāpēc to izdarījām tikai pēc nedējas, tad atbilde ir nepārprotama – tas bija organizatorisku apsvērumu dēļ, jo vispirms vajadzēja izveidot Latvijas Kuōgu reģistru. Toreiz tika izspēlēti visi varināti – kas būs, ja būs, jo kuōga dokumenti bija izdoti kā PSRS struktūrai. Mēs izšķīrāmies par tūlīēju rīcību – tiklidz izveidoja Kuōgu reģistrus, saņēmām arī kuōga Rēzekne aplieciбу Nr. 1.

**– Iniciatīva tātad nāca no jūsu puses, bet likumdošana un pārējais, kas saistīts ar juridisko formālitāšu kārtošanu?**

– Juridiski visu sakārtoja jūrlietu ministrs Andrejs Dandzbergs un viņa vietnieks Gunārs Steinerts. Vispirms

juridiski tika noformēts Latvijas Kuōgu reģistrs. Pirmo kuōga sertifikātu apstiprināja kā valstisku dokumentu, un tas ieguva pilnu juridisku spēku. Arī pārējiem mūsu kuōgiem Joti īsā laikā nomainīja karogu un pārnēma Latvijas valsts jurisdikciju. Visi mūsu kuōgi bija reģistrēti pirmajā desmitā.

**– Kā tālāk ritejīs jūsu darbs zem Latvijas karoga?**

– Līdz 1994. gadam kuōgi bija rekonstrukcijas procesā, jo tiem tolaik nebija ledus klase, tāpēc nācās krietiņi papūlēties, lai tos pārveidotu atbilstoši jaunajām vajadzībām un aprīkoitu ar mūsdienīgu navigācijas sistēmu. Viss prasīja laiku un naudu. Tāpēc, godīgi sakot, līdz 1996. gadam nodokļu problēmas, kas saistītas ar Latvijas karogu, mūs īpaši neskāra, jo kuōgi atradās krastā. Atgriezoties kuōšanas biznesā, tūlīt sapratām, ko nozīmē nodokļu nasta, kas tiek uzlikta kuōgu īpašniekiem. Tā bija nežēliga konkurence ar ērto karogu kuōgiem.

1993. gadā Rīgas kuōniecībā ieienesām progresīvu darba līguma sistēmu, kāda toreiz nebija pat Latvijas Kuōniecībā. Tajā laikā bijām konkurētspējīgi darba devēju tirgū. Bet tad LK sāka pārreģistrēt savus kuōgus zem lētājiem karogiem un LK jūrnieku darba algas strauji auga. Toreiz darbu uzsāka arī jūrnieku aģentēšanas kompānijas, tādas kā *Lapa* un *citas*, kas jūrniekiem nodrošināja darbu un pieklājību atalgojumu uz ārvalstu kompāniju kuōgiem. Loģiski, sākām izjust kadru aizplūšanu. Bija dzirdama klusa un arī skājāka jūrnieku kurnēšana, ka viņi saņem pārāk zemākas algas. Jūrniekus nepārliecināja arguments, ka



**Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents, SIA Rīgas Kuģniecības kompānija valdes priekšsēdētājs Antons Ikaunieks.**

mūsu algu fonds ir tieši tāds pats, kā līdzīga tipa kuģiem ar ērto karogu. Nodokļi mūs gremdēja un dzina izmīsumā. Atcelta jau bija arī tā norma, kas darbojās deviņdesmito gadu sākumā un noteica, ka jūrniekiem, kurš vairāk nekā 150 dienas gadā atrodas jūrā, nav jāmaksā ienākuma nodoklis. Tomēr pie visiem mīnusiem bija kāds pluss. Mūsu jūrnieki, kas bija sasniegusi pensijas vecumu, saņēma labas pensijas. Viņu kolēgi no LK pensiju saņēma tikai latus 25 vai 30, jo nebija maksājuši nodokļus. Tas nu reiz bija diezgan pārliecinošs arguments. Nav noslēpums, ka mūsu kompānijas jūrnieki jau sasniegusi solidu vecumu, jo gandrīz visi viņi ir bijušie kolhozu zvejnieki. Jaunajiem, protams, svarīgi

naudu saņemt tūlit, bet senjori vēlas nodorošināties vecumdienām.

**– Un tomēr, kāpēc neaizgājāt zem ērtajiem karogiem?**

– Sauciet to kā gribat, varbūt, ka šoreiz vietā lietot jēdzienu *patriotisms*. Toreiz mēs gribējām iet zem Latvijas karoga, un arī šodien to vēlamies. Tagad paši sevi esam panēmuši uz izturību – vai spēsim sagaidīt jauno likumdošanu, vai izsturēsim? Godīgi sakot, no bezjēdzīgā maratona, ko mums liek skriet likumu lēmēji, sākam pagurt.

**– Varbūt esat rēķinājuši, ko uzņēmuma attīstībai būtu ieguvuši, strādājot zem lētā karoga?**

– Tieši tādu aprēķinu man nav, bet skaidrs ir viens, ka valsts pienā-

kums ir dot iespēju kuģu īpašniekiem noturēties starptautiskajā tirgus nišā, kur Latvijas likumdošana tiešā veidā nevienu neinteresē. Mēs nevienam kravu īpašniekam nevaram pateikt: strādājiet ar mums un neņemiet galvā, ka mūsu pakalpojumi ir dārgāki, tas mūsu likumdošanas un nodokļu dēļ! Ja būtu sakārtoti kuñošanas politikas jautājumi valstī, kuģu īpašnieki varētu arī palielināt floti un vairāk nodarbināt Latvijas jūrniekus.

**– Vai kāds Jums ir teicis, Ikaunieka kungs, Jūs esat malacis, ka izturējāt un saglabājāt Latvijas karugu?**

– Domāju, ka mūsu valstī tas nevienu neinteresē. Es varu atklāti pateikt, tas neinteresē ne premjeru, ne prezidenti. Visam varas ešalonam ir padomnieki un konsultanti, kas labāk vai sliktāk, bet viņus konsultē. Ar noželu jāatzīst, ka to jautājumu risināšanā, kas sasitīti ar jūrniecības problēmām, neviens politikis jūrniecības speciālistiem padomu nav lūdzis. Prezidente gan atzinās, ka tad, kad rodas nepieciešamība ko uzzināt par jūrniecības lietām, viņa lūdz padomu speciālistam. Tā nav sistematiska jūrniecības jautājumu risināšana, bet epizodes diemžēl nedod ilgtermiņa attīstības iespējas. Nezinu, varbūt es esmu tāds vienīgais, kam šķiet, ka jūrniecības sabiedrība šajā valstī tiek ignorēta.

**– Jūsu sirdī radies rūgtums pret tiem, kas vada šo valsti?**

– Rūgtums nav pareizais apzīmējums! Viņu darbība izsauc Joti lielu izbrīnu un neizpratni!

1996. gadā maijā, pateicoties sa vu biedru iniciatīvai, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija (LKIA) griezās Sa eimas Tautsaimniecības komisijā, lai sāktu risināt kuģu īpašnieku problēmas. Jau tā paša gada oktobrī bija izstrādāts *Kuñošanas koncepcijas projekts*. Pagāja divi gadi, līdz to atbilstīja Ministru kabinetā. Toreizējais premjers G. Krasts teica, ka nepieciešami vēl divi mēneši, lai koncepciju saskaņotu. Divu mēnešu vietā aizgāja gadi, un tikai tagad ir pieņemts lēmums par ienākuma nodokļa aizstāšanu ar tonnāzas nodokli. Man kljūst skumji domāt par to, kā mūsu valstī tiek izskatīti un pieņemti svarīgi likumi! Jau 1996. gadā mēs aprēķinājām un publiskojām skaitlus, ko valsts ie gūs, pieņemot jauno *Kuñošanas koncepciju*. Bet šodien tie jau ir reāli pazaudēti līdzekļi. Tas, ko pirms pieciem vai trijiem gadiem varēja piedāvāt Latvija karogs, bija interesants Skandināvijas valstīm. Kad *Rīgas Kuñošanas kompānijā* viesojās Zviedrijas kuģu īpašnieki, mēs uzzinājām, ka arī viņi savā valdībā ierosinājuši pārskatīt kuñošanas politikas jautājumus. Atklāti sakot, tāpēc ka jaunā kuñošanas likumdošana tiek staipīta piecus gadus, šodien tā jau paguvusi morāli novecot. Pa šo laiku daudz kas ir mai nījies Anglijas, Vācijas, Polijas, Lietuvas, Somijas, daļēji arī Holandes kuñošanas politikas jautājumos. Mums visapkārt tiek radīta pievilcīga biznesa vide, tāpēc šodien nevaram lepoties, ka Latvijas kuñošanas politika piedāvā atraktīvas biznesa iespējas.

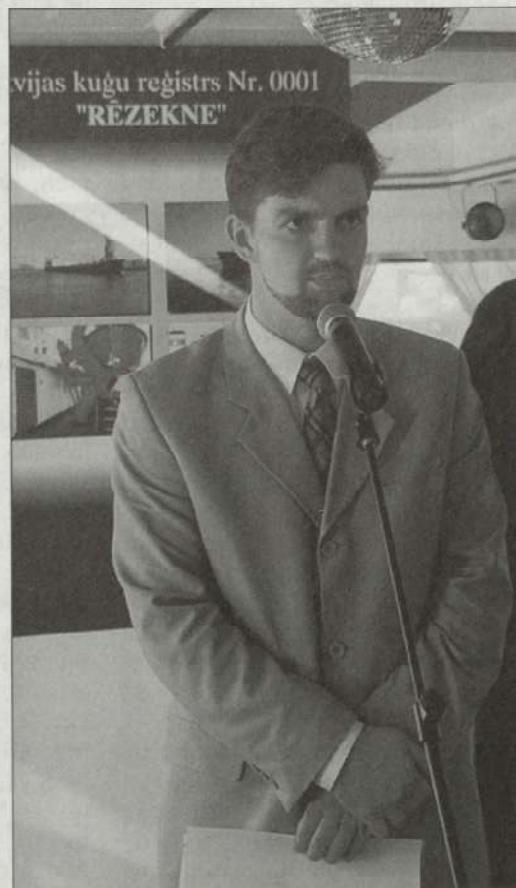
Sagatavoja A. Freiberga

# Svarīgākais – trāpīt mērķi

*Par SIA Rīgas Kuģniecības kompānija darbu un nākotnes iespējām stāsta tās direktors MIKS EKBAUMS.*

– Pirmais jautājums, ko vēlos uzdot, droši vien Jums ir sagādājis ne manums problēmu. Un tomēr, piedodiet, bet cik viegli Rīgas Kuģniecības kompānijas kuģiem ir strādāt zem Latvijas karoga un Jums kā kuģu īpašniekiem izturēt Latvijas nodokļu nastu?

– Tas nav viennozīmīgi atbildams jautājums. Pēc būtības kučot zem Latvijas karoga nesagādā lielākas problēmas, kā to darīt zem citu valstu karogiem. Taču Latvijas karogs, protams, vispirms ir saistīts ar jautājumu par jūrnieku komplektēšanu. Iespējams to būtu jāuzskata par apgrūtinājumu, jo komplektējam jūrniekus vienīgi no Latvijas pilsonu un pastāvīgo iedzīvotāju vidus, kā to nosaka Latvijas karogs. Mums nerodas problēmas arī nokomplektēt apkalpi uz kuģiem, jo Latvijā ir labi speciālisti, bet otrs apgrūtinājums, ko uziek Latvijas karogs, salīdzinot ar brīvo karogu valstīm, ir tas, ka šodien nevararam maksāt konkurētspējīgu atalgojumu saviem jūrniekiem. Un tikai tāpēc, ka, saskaņā ar spēkā esošo likumdošanu, maksājam nodokļus. No vienas pusēs tas dod iespēju jūrniekiem iegūt sociālās garantijas, bet no



**SIA Rīgas Kuģniecības kompānija direktors Miks Ekbaums.**

prasības viņi nesaņem tik lielu atalgojumu. Varētu teikt, runga ar diviem galiem. Mūsu kuģu apkalpēs pamatā strādā joti pieredzējuši jūrnieki, kuri, godīgi sakot, domā par pensiju. Savukārt konkurētspējīgais atalgojums liezd mūsu kompānijai atjaunot kadrus un nemt darbā gados jaunus jūrniekus. Jaunie pie mums iziet praksi un aiziet uz citu valstu kuģiem.

**- Vai tas nozīmē, ka jūsu kompānija neliedz prakses iespēju jaunajiem jūrniekiem?**

— Tieši tā. Ar Latvijas Jūras akadēmiju esam vienojušies, ka studentus regulāri nodrošinām ar praksi. Labprāt darbā ļemam arī matrožus, kas gūst nepieciešamo pieredzi tieši pie vecajiem jūrniekiem. Jokojot mūsu kuģus dēvēju par mācību centriem. Šodien kompānijai ir 5 kuģi zem Latvijas karoga un viens kuģis zem Kipras karoga.

**- Ar ko nodarbojas *Rīgas Kuģniecības kompānija*?**

— Mūsu pamatnodarbošanās ir tehniskais menedžments. Sniedzam pakalpojumus gan mūsu kuģiem, gan arī ārvalstu kuģiem. Otrs virziens ir kruinga pakapojuumi. Pateicoties mūsu datu bāzei, iekārtojam Latvijas jūrniekus darbā uz ārvalstu kuģiem, pārsvārā Skandināvijas valstīs. Ja, pie mēram, kompletējam jūrniekus uz Norvēģijas kuģiem, tad mums jāapmierina Joti augtās prasības, un mēs tās varam nodrošināt.

Esam sākuši attīstīt arī jaunus pakalpojumu veidus. Tas ir kuģu remonts, ko par saprātīgām cenām piedāvājam kuģu īpašniekiem. Kuģu remonta darbus varam organizēt gan Kāliņingradā, gan citur, bet pārsvārā tomēr orientējamies uz remonta darbu veikšanu Rīgā. Ľoti veiksmīga un ilgstoša sadarbība mums ir ar *Bolde-rājas* kuģu remontu rūpniču. Iesākto sadarbību domājam turpināt un pilnveidot, jo esam pārliecinājušies, ka uzņēmums garantē augstu darba kvalitāti, pieņemamas cenas un izpildes termiņus. Vēl nodarbojamies ar radionavigācijas sistēmu uzstādīšanu un remontu. Ľoti agresīvi ejam kravu pārvadājumu tirgū.

Esam kompānijas *AK Invest* oficiālie pārstāvji Latvijā un nodarbojamies

ar motorjahtu tirdzniecību. Tuvākajā laikā domājam attīstīt kuģu aģentūšanas biznesu. Par savu uzdevumu esam izvirzījuši nostiprināties tajos biznesa segmentos, kuros esam uzsākuši darbību. Taču, ja redzēsim, ka kāds no biznesa veidiem nespēj izturēt konkurenci un mums ir nerentabls, bez žēlastības to slēgsim, lai meklētu jaunas iespējas un jaunas tirgus nišas. Tēlaini izsakoties, mēs šaujam visās iespējamās tirgus nišās un skatāmies, kurā būs precīzs trāpījums.

**- Vai bieži nākas pārliecināties, ka Krievijas politika ietekmē jūsu biznesu?**

— Bijuši diezgan sāpīgi belzieni, kas liek sevi manīt. Reiz braucām slēgt konkrētu ilgtermiņa līgumu ar Krievijas uzņēmējiem, bet pēdējā brīdi iepriekšējo vienošanos Krievijas puse atsauca. Motīvs bija līdz izmisumam vienkāršs — mums pazinoja, ka Krievijas valdības līmenī pieņemts lēmums atbalstīt pašmāju kompānijas. Neskatoties uz to, ka mūsu pakalpojumi ir daudz kvalitatīvāki un pieņemamāki. Diemžēl Krievijas politiku bieži vien nevar izprast, jo daudzkārt tā vien šķiet, ka viņi rīkojas aplam, lai pašiem būtu sluktāk. Taču mēs turpinām pārliecināt Krievijas uzņēmējus, ka esam uzticami biznesa partneri, ka spējam par saprātīgu cenu sniegt augsta līmena pakalpojumus. Ja tā varētu teikt, lai gan durvis kāds vēlējās aizvērt, mēs tajās esam paguvuši ielikt kāju, un laukā to nemt negrasāmies.

**- Kuru no Latvijas ostām jūs sauktu par savējo?**

— Diemžēl nākas atzīt, ka mums visintensīvākais darbs ir Sanktpēterburgas ostā. Īpaši no tā laika, kad Krievija mainīja tarifu politiku, lai kravas, kas iepriekš gāja caur Latvijas ostām, pagrieztu Krievijas ostu virzienā.

Kuģu īpašniekiem, protams, Joti svarīgs ir kravu operācijas laiks ostā. Ja Rīgā mēs kravu varam uzkraut vienas dienas laikā, tad Sanktpēterburgā analoģiskas kravas apstrāde ilgst trīs četras dienas. Jebkura pakalpojuma pašizmaksā Krievijas ostās ir gaužām augsta. Bet politika ir un paliek politika. Un mums jāpakļaujas spēles no teikumiem, jo šodien kravu īpatsvars runā par labu Krievijai, un vairums kravu tiek nemtas Krievijas otās.

No karoga viedokļa mums nav problēmu strādāt Krievijas ostās ar Latvijas karogu. Problemas rodas tad,

kad strādājam Krievijas iekšējos ūdeņos, kur ir lielas kravu, tātad arī darba un peļņas iespējas. Turpinot šo biznesa segnetu, būsim spiesti dažus savus kuģus nodot Krievijas reģistrā, un darbam Krievijas iekšējos ūdeņos komplektēt Krievijas darbaspēku. Tāds nu reiz ir bizness. Taču vēlos nomierināt mūsu jūrniekus – bez darba viņus neatstāsim, jo palīdzēsim iekārtoties darbā uz ārzemju kuģiem. Domāju, ka šāds risinājums visiem būs izdevīgs.

A. Freiberga

# Jūras administrācijas atbildība nav mazinājusies

*Saruna ar bezpeļņas organizācijas Valsts akciju sabiedrības «Latvijas Jūras administrācija» direktoru ANSI ZELTIŅU.*

– Jau pagājis vairāk kā pusotrs gads, kopš Jūs vadāt Latvijas Jūras administrāciju (JA). Notikusi restrukturizācija. Vai JA atbildība par kuōšanas lietām Latvijā ir augusi un mainījusies?

– Sākot ar 2000. gada jūliju, atsevišķas JA saimnieciskās funkcijas tika nodotas Latvijas ostu pārvaldēm – tostarp – ostu kapteiņu dienesti un loču dienesti. Tas nekādā veidā nav mazinājis šo dienestu atbildību par kuōšanas drošību Latvijas ūdeņos. Ari JA atbildība par valsts kuōšanas pārvaldi un kuōšanas drošību nav mazinājusies.

Restrukturizācija pašai JA jāvusi optimizēt darbu, to apjomu veidot kompaktāku un efektīvāku.

– Pirms gadiem Latvijas Ostu padomē (LOP) ne reizi vien dzirdēja sakām – JA, no viena stāva birokratizējusies līdz četriem, tas prasa arvien jaunus un jaunus līdzekļus šī aparāta uzturēšanai.

– Pēc pārmaiņām skaidrs ir viens – ne vienmēr cilvēku skaits norāda uz esošās institūcijas darba kvalitāti un efektivitāti. Mēs ejam uz augstāku darbinieku kompetenci, taču atalgojuma dēļ, kas ir ievērojami zemāks nekā strādājot uz kuģiem jūrā, ne vienmēr atbilstošajam amatam spējam sameklēt atbilstošas kvalifikācijas speciālistus. Jūrniecības pārvalde Latvijā patstāvīgi attīstījusies tikai 10 gadus, daudzi amati prasa

specifisku profesiju pārstāvju. Tātad – jāaug jaunai speciālistu paaudzei. Daudzi no valsts darba aiziet privātajā, daudz labāk apmaksātajā biznesā.

– Vai šajā ziņā palīdz Latvijas Jūras akadēmija? Ari Jūs taču esat LJA pirmā izlaiduma absolventus.

– Jā! Patlaban JA strādā pieci LJA absolventi. Te cilvēkam jāizšķiras – vai nu strādāt jūrā, kas varbūt ir bijusi vienīgais un īstais jaunā jūrnieka mūža sapnis, vai palikt krastā pārvaldes institūcijās. Šī izvēle ir joti individuāla. Darbs – jūrā un krastā – ne vienmēr ir salīdzināms.

– Labi, Jūs esat izdarījis savu izvēli. Kādēļ, Jūsuprāt, kļuvāt par JA direktoru?

– Būtibā, ne man to spriest. Biju un esmu bezpartijisks. JA vajadzēja pārmaiņas, to prasīja LOP, Satiksmes ministrija, ostas. Tas savā ziņā bija arī izaicinājums. Dajāi jūrniecības sabiedrības, protams, rezultāts bija šokējošs. Es to apzinos. Bet es gāju ar jauno, ar perspektīvo.

– Kā Jūs šobrīd raksturotu – kas ir Latvijas Jūras administrācija?

– JA ir Satiksmes ministrijas pārraudzībā esoša institūcija, kas realizē ar jūrniecību saistītās valsts pārvaldes funkcijas. JA darbība pamatojas uz LR Jūras kodeksu, mūsu valstī ratificētām starptautiskām konvencijām un starpvalstu līgumiem, kas saistīti ar kuōšanas drošību, jūrnieku sertificēšanu. Tāpat JA nodarbojas ar cilvēku meklēšanas un glābšanas darbu koordināciju jūrā, navigācijas līdzekļu darbības uzraudzību, hidrogrāfiju, kartogrāfiju, kuģu reģistru, to



VAS Latvijas Jūras administrācija direktors Ansis Zeltiņš.

tehnisko uzraudzību, kā arī klasifikācijas sabledribu darbības uzraudzību.

**– Ľoti plašs darbības spektrs.**  
Turklāt ir zināms, ka hidrogrāfiskais nodrošinājums ir saistīts ar karšu sagatavošanu un izdošanu, kur pēc neatkarības atjaunošanas Latvija izvirzījās līderos Baltijas valstis.

– Hidrogrāfijas dienests modernizējas ik gadu. Aizvadītais ir īpašs, jo saņēmām jaunu hidrogrāfijas kuģi Kristiāns Dāls. Kuģis Jaus mums parveikt daudz vairāk – iegūt jaunus, precīzākus datus, ātrāk veikt iegūto, hidrogrāfisko datu apstrādi. Tas ir aprikkots ar jaunākās tehnoloģijas hidrogrāfijas aparātu un ir modernākais Baltijas valstis. Latvijas hidrogrāfija izdod navigācijas kartes gan papi-

ra, gan elektroniskā formātā. Pilnībā apgūts darbs ar daudzstaru eholotu. Tas jauj veikt Joti precīzus jūras dzīluma mērījumus.

**– Neatkarības gados dzirdēts arī šāds viedoklis: Latvijā ir pārāk daudz bāku. Vai tas atbilst patiesībai?**

Latvijas piekrastē atrodas 19 dažadas konstrukcijas bākas. Katra bāka ir zinātnes, tehnikas un arhitektūras piemineklis. Pasaulē bākas tiek saglabātas tieši kā šādi vēstures pieminekļi, lai gan nezūd arī to praktiskās funkcijas. Daju Latvijas bāku vajadzētu piesaistīt tūrisma industrijai. Cilvēkus vienmēr ir pievilkusi šie «uguns torņi», to vēsture un interesantie nostāsti.

**– Kāds stāvoklis ir ar tehnisko nodrošinājumu kuñošanas droši-**

## bas uzlabošanai un kontrolei Latvijā, tās ostās?

– Nu jau divus gadus trīs lielajās ostās efektīvi darbojas mūsdienīgas, starptautiskiem standartiem atbilstošas Kuōgu satiksmes vadības sistēmas. Rīgā ir jauna kuōgu satiksmes vadības ēka, kurā atrodas arī Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs. 2001.gada oktobrī tika pabeigta Globālā Jūras avāriju sakaru sistēmas (GMDSS) projekta realizācija Latvijas atbildības zonā. To atbalstīja ES ar PHARE līdzekļiem, projektam tika izmantots arī valsts un JA līdzfinansējums. Šī sistēma Jaus operatīvāk reaģēt uz negadījumiem jūrā.

**– JA darbība saistīta ne tikai ar Baltijas jūru un Rīgas jūras līci, bet arī ar mūsu valsts iekšējiem ūdeniem.**

– Gan jā, gan nē. Mēs neatbildam par Latvijas iekšējiem ūdeniem (ezeri, upes), tomēr pēdējā laikā saasinājās jautājums par mazo ātrgaitas peldlīdzekļu reģistrāciju un kustības kontroli. Ir bijuši daudz negadījumi un cīti incidenti. Šodien katrs brauc, kā un kur viņam ienāk prātā, apdraudot peldetājus un paši sevi. Tāpēc, šobrīd kopā ar Ceļu satiksmes drošības direkciju (CSDD) sakārtojam likumdošanu sakarā ar ūdens motociklu un motorlaivu reģistrāciju, kustību un tās kontroli valsts ezeros un upēs. Cik zināms un tas ir apsveicami, policijas struktūrā nopietni strādā pie Ūdens

policijas izveides, lai varētu nodrošināt kārtību un kontroli Daugavā, Liepājā, Kišezerā, Baltezerā un Jūrmalā. Piesaistīta tiks arī Krasta apsardze.

**– Ūdens policija, Jūras vides pārvalde, Krasta apsardze, Valsts robežsardze un JA. Kāda ir šo die nestu sadarbība?**

– Katrs no Jūsu pieminētajiem dienestiem pilda savus specifiskus uzdevumus, tomēr ir arī funkcijas, kas dublējas. Manuprāt ,vismaz attiecībā uz jūru, visiem šiem uzraudzības un glābšanas dienestiem vajadzētu kompleksu pieeju, un tāds projekts jau ir – veidot Krasta apsardzi, kas nodarbotos gan ar cilvēku meklēšanas un glābšanas darbiem jūrā, gan naftas noplūdes sekū likvidāciju, jūras robežkontroli un kuōšanas režīma kontroli. Krasta apsardze kā vienība pie NBS Jūras spēkiem jau eksistē. JA viņiem 2001.gadā ir nodevusi funkcijas un atbildību par meklēšanas un glābšanas darbiem jūrā, kā arī naftas noplūdes sekū likvidācijas funkcijas jūrā. Ceru drīz arī Latvijas Krasta apsardze kļūs par efektīvu daudzfunkcionālu organizāciju – līdzīga daudzu citu Eiropas valstu krasta apsardzēm.

Vēlreiz vēlos uzsvērt – kuōšanas drošības nodrošināšana Baltijas jūras Latvijas atbildības zonā un ostās ir galvenais funkciju komplekss, ko Jūras administrācija pilda kopš tās izveidošanas.

Intervēja G. Šimanis

# Latvijas Kušu reģistrs kā allaž ierindā

**2**001. gads bijis iezīmīgs daudzu Latvijas uzņēmu- mu, organizāciju un firmu darbībā. Pagājuši desmit gadi atjaunotās un neatkarīgās Latvijas jurisdikcijā. Arī *Latvijas Kušu reģistrs* (LKR) 2001. gada 13. septembrī atskatījās uz desmit gadiem. Toreiz, 1991. gada 13. septembrī nodibināja *Latvijas Kušu reģistru* kā valsts dienestu, kas Latvijas Republikā reģistre kušus un īsteno valsts administrati- vo, tehnisko, ekonomisko un sociālo politiku attiecībā uz kušiem. Toreiz LKR strādāja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta pakļautībā. No 1992. gada tas tika iekļauts jaunizveidotās Jūras lietu ministrijas sastāvā, bet no 1994. gada jūlijā darbojas kā Latvijas Jūras administrācijas struktūrvienība.

Kā saka *Latvijas Kušu reģistra* vadītājs Stanislavs Šmulāns, lai kādā pakļautībā arī būtu jāstrādā viņa vadītajam uzņēmumam, viņš vienmēr cī- tīgi raudzīsies, lai uzņēmuma vārdam būtu vislabākā reputācija. LKR vadītāja vārdus apliecinā konkrēta rīcība, tā 2001.gada 25.jūlijā LKR ieviests kvali- tātes standarts EN ISO 9001:2000

Desmit gados LKR ir pilnveidojis un papildinājis savu darbību. Šo gadu gaitā vairākkārt ir uzlabots un preci- zēts *Nolikums par Latvijas Kušu reģis- tri*. Tagad *Nolikumā* iekļautas Eiropas Komisijas direktīvu prasības. Papildi- nāta un precīzēta kušu reģistrācijas uz berbouts līguma pamata un kušu hipotēku reģistrācijas kārtība. LKR darbinieki piedalās jaunā *Jūras Ko- deksa* un *Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma* projektu izstrādē.



**Latvijas Kušu reģistra vadītājs  
Stanislavs Šmulāns.**

LKR reģistrētais kušis iegūst visas tiesības un reizē arī pienākumus, ko tam uzliek mūsu valsts likumdošana. Tas iegūst tiesības turpmāk saukties *Latvijas kušis* un uzvilk Latvijas valsts karogu. Kušim dod vārdu un ie- raksta *Reģistrācijas grāmatā*, bet ku- ņa ipašniekiem izsniedz *Karoga ap- liecību*, *Ipašuma apliecību*, *Apliecību par apkalpes minimālo sastāvu* un ci- tus dokumentus. Taču tas automātiski tiek pakļauts arī Latvijas nodokļu politikai. Un tieši šīs nodokļu politikas dēļ visai bieži kuši aiziet no Latvijas Kušu reģistra.

Kužus šodien pieraksta trijās Latvijas ostās – Rīgā, Ventspilī un Liepājā. Savā laikā notika aktīva diskusija, vai nevajadzētu pierakstīt kužus arī mazajās ostās, taču galu galā tika pieņemts lēmums, ka kužus pierakstīs vienīgi lielajās, bet pieraksta ostu izvēlēsies kuža īpašnieks. Par kuriozu var uzskatīt faktu, ka praksē nereti ir tādi gadījumi, ka kužis savā pieraksta ostā līdz pat mūža galam tā arī ne reizi nav iegājis.

LKR reģistrēto kužu vidējais veicumus 2001. gadā bija 24,9 gadi.

### LATVIJAS KAROGS

Kužu skaits zem Latvijas karoga nemaz nav tik mazs. Piemēram, zvejas kuži visi brauc zem Latvijas karoga.

ga. Kopumā Latvijas kužu īpašnieku kuži ir Latvijas pamatreģistrā, bet viena daja papildus ir reģistrēti ārvalstu berbouts reģistros.

### VISLIELĀKĀ VĒRĪBA – ĪPAŠUMA APLIECĪBAI

Ja reiz ir privātpašums, tad logiska ir vajadzība pierādīt īpašuma tiesības, un ja nav ievērota likumdošana, tas var sagādāt problēmas. Kužu reģistrs, reģistrējot kuži ieraksta Kužu reģistra grāmatā un izsniedz īpašuma

### LATVIJAS JAHTU REĢISTRĀ REĢISTRĒTAS:

Jahtas tips	Jahtu skaits
Buru jahtas	188
Motorjahtas	197

### LATVIJAS KUŽU REĢISTRĀ REĢISTRĒTIE KUŽI 2001. 31.12. (PIEDERĪBA)

Īpašuma veids	Kužu skaits	Bruto tilpība	Neto tilpība	Kravnesība
Ārvalstu īpašumā	16	30488	11187	33112
Kopfirmu īpašumā	21	7689	3160	8638
Fizisko un juridisko personu īpašumā	474	479035	173230	554477
Kopā	511	517212	187577	596227

### LATVIJAS KUŽU REĢISTRĀ REĢISTRĒTIE KUŽI 2001. 31.12. (TIPS)

Kuža tips	Kužu skaits	Bruto tilpība	Neto tilpība	Kravnesība
Kravas	41	362617	160715	494338
Ledlauži	1	4121	1236	4968
Paligflote	170	105171	13039	80365
Pasažieru	12	1240	86	185
Velkoņi	64	7198	1381	2079
Zvejas	223	36864	11120	14292
Kopā	511	517211	187577	596227

### JAUNBŪVĒTIE UN LKR REĢISTRĒTIE KUŽI

Būves gads	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01
Kuži	10	7	6	-	7	3	-	2	-	1	2	1

## IEĶILĀTO KUGU SKAITS 1995. – 2000. G.

Gads	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Kuģu skaits	5	20	52	109	128	183	214

apliecību, un to var pielīdzināt Zemes grāmatai, jo visi īpašuma apliecīnošie dokumenti tiek notariāli apliecināti. Piemēram, tāds dokuments kā *Pirkuma pārdevuma līgums* tiek apliecināts uzrādījuma kārtībā. Tās ir Joti stingras prasības, kas aizsargā pircēja intereses un uzliek par pienākumu pārdevējam pierādīt, ka manta viņam pieder un pārdevējs ir tiesīgs ar to rīkoties. Savukārt parasta *Reģistrācijas apliecība* šādas prasības neizvirza. Tā vienīgi apliecīna, ka reģistrētajam kuģim ir tiesības braukt zem attiecīgās valsts karoga. *Reģistrācijas apliecībai* tiek pievienota arī atruna, ka apliecība nav apliecinājums īpašuma tiesībām.

S. Šmulāns:

– Es uzskatu un vienmēr esmu uzskatījis, un tas stāv rakstīts arī nolikumos, ka visi dokumenti ir notariāli jāapliecīna. Var uzdot jautājumu, kāpēc nepieciešamas tiks stingras prasības? Tāpēc ka īpašums un nauda uzliek par pienākumu stingri ievērot juridiskas prasības. Ja *Kuģu reģistra grāmatā* stāv ieraksts, ka cilvēkam pieder īpašums, tas nozīmē, ka viņam ir tiesības ar mantu rīkoties pēc saviem ieskatiem. Piemēram, to ieķilāt. Tādā gadījumā *Kuģu reģistrā* tiek reģistrētas kuļa hipotēkas un citas ar kuģi saistītās mantiskās intereses. Šodien kuģu hipotēkas reģistrētas par apmēram 35 miljoniem latu, un tā ir solida summa. Tā kā *Kuģu reģistra* pienākumos ietilpst arī svarīgu finansiālu darījumu apliecināšana, perfekti jākārto dokumentācija un nedrīkst pieļaut ne vismazāko paveršību. Loti svarīgs *Kuģu reģistra* uzdevums ir kīlu dzēšana, kā arī jautājumi, kas saistī-

ti ar kuģu berbouts līgumiem. Reģistrā precizi ir jānorāda, vai attiecīgais kuģis ir Latvijas pamatreģistrā un iet uz ārzemēm berbouts, vai otrādi. Tieši LKR ir tas, kas izsniedz atlauju Latvijas kuģu dubultai reģistrēšanai ārvalstu reģistros uz berbouts līguma pamata. Savulaik daudziem Latvijā bija liels trieciens un neizpratne, kāpēc mums, kam pašiem ir sava *Kuģu reģistrs*, jāreģistrē Latvijas kuģi svešā reģistrā. Pats esmu strādājis *Latvijas Kuģniecībā* un esmu šī uzņēmuma patriots, tāpēc iesākumā arī man bija Joti sāpīgi, kad vajadzēja mūsu kuģus laist ērtā reģistrā. Diemžēl Latvijas nodokļu politikas dēļ kuģu īpašniekiem citas iespējas nebija. Bet to gan varu apgalvot, ka visas likuma normas tika ievērotas.

## ZVEJAS FLOTEI JĀATBILST ES PRASĪBĀM

Daudz tiek runāts par Latvijas likumdošanas sakārtošanu atbilstoši Eiropas Savienības prasībām. Latvijai ir jāveic reformas daudzās tautsaimniecības jomās, tajā skaitā arī zivsaimniecības nozarē. Iestāšanās sarunu 8. sadājā *Zivsaimniecība* 1999. gada 25. augustā tika panākta vienošanās par *Zvejas kuģu reģistra* izveidi *Latvijas Kuģu reģistra* sastāvā.

Latvijai ir Joti svarīgi sakārtot zivsaimniecības politiku, jo zvejas kuģi vienmēr iepēnuši nozīmīgu vietu Latvijas kuģu flotē.

S. Šmulāns:

– Zvejas flote, cik liela ir bijusi, tik liela arī palikusi. Vecie kuģi ir norakstīti, bet apmēram 220 robežas stabilitas. Zvejas kuģu īpašnieki šodien arī ir nostabilizējušies. Un haoss, kas

valdīja, kad zvejnieku kolhozi juka un tika privatizēti, ir beidzies. Toreiz bijušie kolhoznieki, ja ne katrs, tad pa trīs vai četri, privatizēja vienu kuģi. Daudzi domāja, ka svarīgākais ir privatizēt, iegūt īpašumā, bet vēlāk izrādījās, ka vēl svarīgāk ir prast uzturēt un saimnieket. Sākās zvejas kuģu pārdošanas vilnis. Toreiz uzskatīju, un arī tagad no savām domām neatsakos, ka bija klūda likvidēt Zvejnieku kolhozus, pareizāk sakot organizāciju, kas pārzinātu un prasmīgi izstrādātu saimniekošanas modeli tai tehniskajai bāzei, kas bija koncentrēta zvejnieku kolhozos – kuģu remonts, saldētavas un arī viss pārējais. Brūkošas sistēmas vietā cita netika radīta, tāpēc šodien zvejnieki gandrīz vai nonākuši pie slēdziena, ka atkal jādibina *kolhozi*, jo zvejnieks viens izdzīvot nevar.

## RŪGTA PIEREDZE

Ne vienu vien amizantu, bet patiesībā nepatīkamu gadījumu, kas saistīts ar kuģu iekilāšanu, atceras KR priekšnieks S. Šmulāns. Lūk, viens no tiem. Izdevīgos banku noteikumus, ko deviņdesmito gadu sākumā piedāvaja Latvijas komercbankas, daudzi *biznesmeņi* mēģināja *lietderigi* izmantot. Viens no šādiem manīgiem *biznesmeņiem* iekilāja kuģi, saņēma naudu un... Banka, kas joprojām darbojas Latvijā, savu pusmiljonu dolāru vēl šodien meklē kaut kur Hondurasā.

## S. Šmulāns:

– Un te atkal jāatgriežas pie tā, ko teicu sākumā – par kīlu nostiprināšanu. Kīla kījst par hipotēku tikai tad, kad tā ir oficiāli reģistrēta. Kuģa gadījumā tas ir *Kuģu reģistrs*.

## DOKUMENTĀLS ATSKATS 2001. GADA DARBĀ

### Kuģu reģistrs:

- Reģistrēti 24 kuģi (t.sk. 9 uz berboute līguma pamata un 11 kuģu korpusi);
- Izslēgti no kuģa reģistra 44 kuģi;
- Pārreģistrēti sakarā ar īpašnieka maiņu 66 kuģi;
- Reģistrētas 97 kuģu un jahtu kīlas;
- Reģistrēti 16 liegumi kuģu pārreģistrācijai;
- Izsniegtas 643 apliecības kuģiem;
- Izdotas 30 izziņas kuģu īpašniekiem par reģistrētajām kīlām un apgrūtinājumiem;
- Izsniegtas 66 izziņas valsts varas un pārvaldes institūcijām, tiesām un prokuratūrai par kuģu piedīribu un apgrūtinājumiem.

### Jahtu reģistrs:

- Reģistrētas 46 jahtas;
- Pārreģistrētas sakarā ar īpašnieka maiņu 7 jahtas;
- Izdarītas apskates un sniegtas konsultācijas jahtu būves vietās 8.

*Uzklausīja A. Freiberga*

# Paaugstina kuñošanas drošības standartu kontroli

**J**au vairākkārt šajā *Gadagrāmata* nācīes teikt – *Eiropas Savienības prasības, Eiropas standarti, mēs esam ceļā uz Eiropas Savienību*. Šie jēdzieni ir attiecīnami arī uz kuñošanas drošības standartu ieviešanu gan uz Latvijas kuģiem un ostās, gan šo standartu kontroli uz Latvijas ostās ienākošajiem kuģiem.

Tieši šo pēdējo darbību – ārzemju kuģu kontroli – Latvijas Jūras administrācija aktīvi sāka veikt no 1997. gada, par juridisku pamatu šai darbībai liekot Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO), kuras dalībvalsts Latvija ir no 1993. gada, rezolūciju par Ostas valsts kontroli.

Ostas valsts kontroles galvenais uzdevums ir nepieļaut drošības standartiem neatbilstošu kuģu ekspluatāciju, kas rada nopietrus draudus cilvēku dzīvībai un jūras videi. Nav noslēpums, ka veci kuģi, tāpat kā vecas automašīnas, ir daudz lētāki. Tos bieži iegādājas apšaubāmas reputācijas kuģu īpašnieki, kuri negrib tērēt daudz līdzekļu kuģu remontam un apkopei, tāpat bieži vien nedomā par savu kuģu apkalpju profesionālo līmeni. Lai nepieļautu šādu, drošības standartiem neatbilstošu kuģu ekspluatāciju, katrs kuģis tiek pārbaudīts vismaz reizi pusgadā. Ja ostas valsts kontrole atklāj nopietrus kuñošanas drošības standartu pārkāpumus, tādu kuģi nākas aizturēt ostā līdz tam, būdim, kad šie pārkāpumi tiek novērsti.

Kuģu aizturēšana ir Joti sāpīga procedūra kuģu īpašniekiem,

jo piespiedu dīkstāvi, kas vidēja lieluma jūras kuģim novērtējama daudzos tūkstošos, tātad arī papildus izdevumus. Vienlaikus kuģis nonāk paaugstinātas uzmanības lokā un tas ir kuģa īpašnieka prestiža zaudējums.

Statistika rāda, ka lielu skaitu avāriju rada tieši cilvēku pieļautās klūdas. Lai panāktu jūrnieku profesionālās kvalitātes uzlabojumu, arī Latvijā tiek izstrādāti jauni jūrnieku sagatavošanas un diplomēšanas noteikumi, kā to paredz starptautiskā konvencija STCW 78/95, kas no 2002. gada 1. februāra stājas spēkā. Tas būs papildus instruments arī ostas valsts kontroles rokās.

Eiropas Komisijas ierēdņi no Briseles, iepazīstoties ar Latvijas Jūras administrācijas darba rezultātiem ostas valsts kontrolē, izteica neapmierinātību par



2000. UN 2001. GADĀ LATVIJAS OSTĀS AIZTURĒTO  
ĀRVALSTU KUGU SARAKSTS

Nr.	Kuña nosaukums	Kuña īpašnieks un valsts	Aizturēšanas iemesls	Osta un datums
1.	Solyman	Haran and Partner, Protugāle	Kuña radio drošības aplieciņai beidzies deriguma termiņš. Nav kuña stacijas atļaujas	Riga, 19.01.2000
2.	Coralli	Santoriki Shipping Co, Norvēģija	Gaismas-dūmu bojām un pirmās palīdzības aptieciņām (laivu) beidzies deriguma termiņš	Riga, 04.02.2000
3.	Aglona	Aguachart Ltd., Malta	Gaismas-dūmu bojām un pirmās palīdzības aptieciņām (kuña) beidzies deriguma termiņš	Riga, 16.02.2000
4.	Sibirskiy-2117	Lena River Shipping Co, Krievija	Borta un klāja bojājumi sakārā ar kuña sadursmi Rīgas jūras līcī	Riga, 22.03.2000
5.	Svenborg	Brise Schiffahr Co, Antiqua terminš	Kravas kuña aprīkojuma drošības aplieciņai beidzies deriguma	Riga, 03.04.2000
6.	Sinega	Sinega Shipping Co, Malta	Nav 23 klāja kravas stiprinājuma balstu. Nav noturības pārbaudes aprēķina	Riga, 10.10.2000
7.	Yana Komarova	Duglass Ltd., Krievija	Plaista kuña korpusā. Nevar atsūknēt balastu no tanka Nr.4	Ventspils, 03.03.2000
8.	Stripe	Hector Shipping AS, Norvēģija	Plaista kuña korpusā ūdens balasta tankā Nr.6, kreisais borts	Ventspils, 22.08.2000
9.	Volga-Balt-153	Baltmar Shipping, Krievija	Plaista korpusā starp balasta tanku un kravas tilpni. Radio lokatori nav darbības kārtībā	Riga, 28.11.2000
10.	Mercur/Forest	Porto Shipping Co Ltd. Norvēģija/Zviedrija	Liellaivas īsterīni kravas zīmes aplieciņai beidzies deriguma terminš	Liepāja, 15.01.2001
11.	Volga-Balt-235	JS Onego-Balt Shipping Co, Krievija	Sūce balasta tankā pēc uzsēšanās uz akmeņiem	Skulte, 05.02.2001
12.	Heidi	LK Shipping Co, Honduras	Appludinātas priekšgala telpas. Nav darba kārtībā enkurspilves dzinējs un ostas dizeļgenerators	Mērsrags, 17.04.2001
13.	Sea Symphony	Ferrisport Shipping Ltd., Kipra Rīna	Mainīmā sola dzenskrūves stāvokļa rādītājs nav darba kārtībā	Riga, 25.09.2001.
14.	Galina	Deltez Commerce Ltd, Kambodža INC	Nepareizs glābšanas plostu stiprinājums. Nav otra kompasa	Riga, 24.10.2001.
15.	Avra Nr 7601451	Pasoway Shipping Ltd., Kipra ABS	Kuña korpusa ārējā apšuvuma un brangu bojājumi	Liepāja, 17.11.2001.
16.	Dune Nr 8867002	Helmsman Shipping Ltd., Malta RMPS	Kuña korpusa ārējā apšuvuma un brangu bojājumi	Riga, 24.12.2001.
17.	Sea Trader	Mehanikis Gerasimov Shipping comp., Malta RMRS	Kuña korpusa ārējā apšuvuma un brangu bojājumi	Riga, 24.12.2001

mūsu inspektorū zemo efektivitāti apkarot šos nestandarda kuģus. Viena no galvenajām pretenzijām bija tā, ka mūsu inspektoriem ir mazs aizturēto kuģu procents attiecībā pret pārbaudīto kuģu skaitu. Tas tika nemnts vērā un pēdējos gados aizturēto kuģu skaits pieauga, lai gan tas vēl nav sasniedzis vidējo Eiropas valstu ostu valsts kontroles procentu.

Otrs aizrādījums, ko Briseles ierēdņi lika pie sirds mūsu pārstāvjiem, bija augstais Latvijas kuģu aizturešanas procents ārzemju ostās. Tātad arī daja Latvijas kuģu ir *nestandarda*, pie kam procentuāli to ir vairāk, nekā ES valsts tirdzniecības kuģiem. Pēc LJA Kuōšanas drošības departamenta direktora Gunāra Šteinerta domām, augstais aizturēto Latvijas kuģu procents ir mūsu valsts tuvredzīgās ekonomikās politikas dēļ. Latvijas tirdzniecības flotes vidējā kvalitātē ievērojami pazeminājās, jo ekonomisku apsvērumu dēļ *Latvijas Kuōniecības* kuģi bija spiest aiziet no *Latvijas karoga* zem tā sauktajiem *ērtajiem karoņiem*. Zem *Latvijas karogiem* palika mazākā, un ne jau tā pati kvalitatīvākā Latvijas tirdzniecības flotes daja. Ārvalstu

ostās ienāk neliels Latvijas kuģu skaits, tāpēc katra aizturēšana rada ievērojamu procentuālu pieaugumu.

Tādi ir objektīvie iemesli, bet tas nenonem no Latvijas Jūras administrācijas atbildību par valsts kontroles funkciju uzlabošanu.

LJA Kuōšanas drošības departamenta direktora vietnieks Valdis Dreimanis atzīst, ka pēdējos gados uz Latvijas kuģiem nopietnas avārijas nav bijušas, bet diemžēl bijuši vairāki negadījumi, saistīti ar cilvēku bojā eju. Tā 2001. gadā kopā dažādu iemeslu dēļ bojā gājuši 3 jūrnieki.

Statistika par kuģa kontroli, ko veic Latvijas Jūras administrācijas inspektori, norāda, ka gan Latvijas, gan ārvalstu jūrniekiem un kuģu īpašniekiem vēl daudz darāmā, lai nodrošinātu augstus drošības standartus uz kuģiem, kaut gan jāpiebilst, ka pēdējo divu gadu laikā situācija uz Latvijas kuģiem ir ievērojami uzlabojusies. Ārzemju ostās aizturēto kuģu procents ir samazinājies no 14,6% 1999. gadā līdz 7,7% 2000. gadā un 5% 2001.gadā.

A. Ošs

## OSTAS VALSTS KONTROLE ĀRZEMJU KUĢIEM LATVIJAS OSTĀS

Gads	Kopējais Latvijas ostās ienākušo ārvalstu kuģu skaits	Viena nosaukuma kuģu skaits	Inspicēto kuģu skaits	Inspicēto kuģu %	Aizturēto kuģu skaits
1998	7436	2018	400	19,5	2
1999	6556	1942	396	20,4	6
2000	5585	2236	411	18,4	10
2001	7002*	2562*	485	18,9	9

\* kuģu skaits pēc pēc iepriekšējiem datiem orientējošs.

## LATVIJAS KAROGA KUĢU KONTROLE ĀRZEMJU OSTĀS

Gads	Ārzemju ostās inspicēto Latvijas kuģu skaits	Aizturēto Latvijas kuģu skaits	Aizturēto Latvijas kuģu % no inspicētajiem	Vidējais aizturēto visu karogu kuģu % no inspicētajiem
1998	19	4	21	14,03
1999	41	6	14,6	9,15
2000	26	2	7,7	9
2001	20	1	5	datu vēl nav

# Latvijai jauns hidrogrāfijas kuģis

**2**001. gada 29. jūnijā pie AB dambja (kopš Atmodas laikiem to mīl saukt arī par Krišjāņa Valdemāra dambi), piedaloties Valsts prezidentei Vairai Viķei – Freibergai, notika jaunā hidrogrāfijas kuģa *Kristiāns Dāls* krisības.

*Kristiāns Dāls* ir pirmais hidrogrāfijas kuģis Latvijas Brīvvalstī, kas nav pārbūvēts vai pielāgots, bet speciāli projektēts hidrogrāfijas vajadzībām. Tas paredzēts darbiem kā atklātā jūrā, tā seklos ūdeņos un ostu akavatorijās.

## KUĢU TEHNISKIE PARAMETRI:

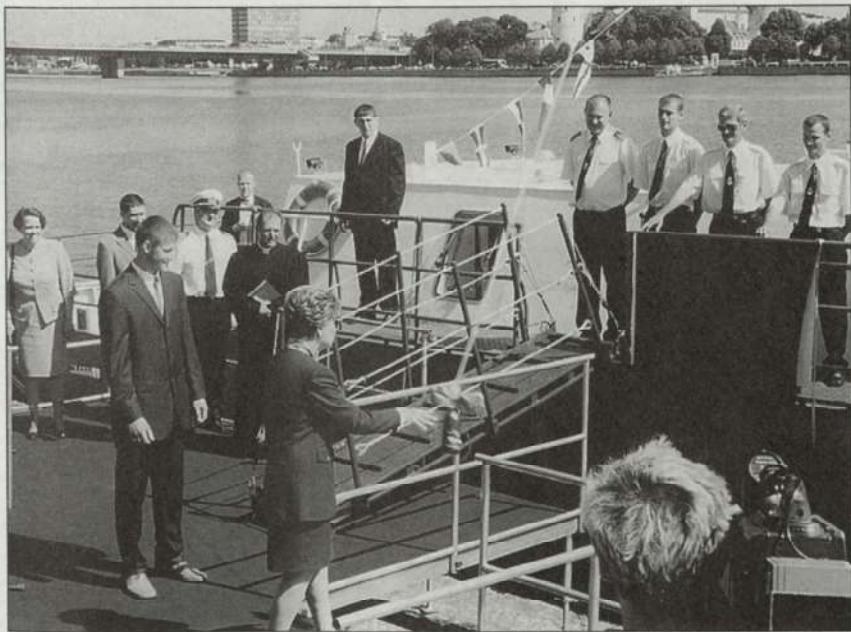
- Garums – 19,8 m;
  - Platums – 6,7 m;
  - legrime – 1,3 m;
  - Ātrums – no 1,5 līdz 11 mezgliem.
- Kuģis ir aprikots ar diviem dzinējiem un divām dzenskrūvēm, kas no-

drošina Joti labu vadāmību un manevrēšanas spējas. Šīs īpašības un uz kuģa uzstādītā mūsdienīgā hidrogrāfiskā aparatūra jauj veikt dzilumu mērijumus atbilstoši starptautisko organizāciju IMO (*International Maritime organization*) un IHO (*International Hydrographic organization*) noteiktajiem standartiem.

## UZ KUĞA UZSTĀDĪTA HIDROGRĀFIJAS APARATŪRA:

- Daudzstaru eholots RESON SEABAT 8101;
- Divfrekvenču eholots DESO – 14;
- Modernākais satelītuztvērējs ar precizitāti līdz 1 cm.
- radars FURUNO 1100
- Priekšskatu uztverošs radiolokators, kā arī GMDSS prasībām atbilstošs radiosakaru un glābšanas aprīkojums.





**Kuñošana valsts prezidente Vaira Viķe-Freiberga veic kristības ceremoniju.**



**LR satiksmes ministrs Anatolijs Gorbunovs, valsts prezidente Vaira Viķe-Freiberga un JA direktors Ansis Zeltiņš.**



Valsts prezidente Vaira Viķe-Freiberga kopā ar kuōja apkalpi – kuōja kapteini Juriju Rižkovu (no kreisās), kuōja mehāniķiem Nauri Gleglu, Valēriju Korojovu un matrozi Robertu Streiču.

Katras valsts pienākums ir nodrošināt kuōšanu savos teritoriālajos ūdenos, un tam par pamatu kalpo jūras navigācijas kartes. Latvijā jūras navigācijas kartes sagatavo un izdod Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests. Patreiz šīs kartes tiek sagatavotas gan papīra, gan elektroniskā veidā, un dienesta rīcībā ir moderna hidrogrāfisko mērījumu aparatūra. Ar to ir iespējams nodrošināt starptautiskās prasības karšu sagatavošanā. Diemžēl līdz vasaras vidum hidrogrāfisko mērījumu veikšanu apgrūtināja nepiemērotie paliglīdzekļi, un tādēļ 2000. gada jūnijā ar Somijas kuōbūvētavu *Uudenkaupungin Tyovenen Oy* tika parakstīts līgums par divkorpusu katamarāna tipa hidrogrāfisko mērījumu kuōja būvei. Šī kuōja būve tika veikta

par Latvijas Jūras administrācijas līdzekļiem.

Kuōgi nolēma nosaukt izcilā jūrskolotāja, pirmā Ainažu jūrskolas priekšnieka Kristiāna Dāla vārdā. Viņa CV ir pārliecinošs – tālbraucējs kapteinis, jūrskolotājs, hidrogrāfs, turklāt – latviešu valodas prasmi, kā vēsta vēstures avoti, apguvis pāris mēnešu laikā.

Nemot vērā visas iepriekš minētās kuōja īpašības, var teikt, ka *Kristiāns Dāls* ir viens no labākajiem tādas klases kuōjiem Baltijā. Ar šo kuōgi veiktā darba rezultāts ir mūsdienīgās jūras navigācijas kartes gan papīra, gan elektroniskā formātā, kuras kalpos kuōšanas drošības līmena paaugstināšanai un hidrotehnisko darbu kontrolei.

G. Laidegs

# «Intensīvs un aktīvs 24 stundu darbs» –

tā un tieši tā uz jautājumu «Kas ir 10 gadi Hanzas dzīvē?» mums atbildēja SIA «Hanza Jūras aģentūra» direktors ANDRIS JURDŽS.

## POLITIKĀNI GRIB NOKAUT BIZNESU

Šobrīd Hanza Jūras aģentūra ir stabils daudzprofilu uzņēmums, kas pati ir gan kuģu aģents, gan kravu ekspeditors. Desmit Latvijas neatkarības gados veikts daudz sabiedrisku aktivitāšu, tādējādi dažkārt viens vai otrs konkurents paspējis spert platāku soli biznesā, ne grama enerģijas neizlietojot jūraslietu sakārtošanā atjaunotajā Latvijas Republikā. Un, būsim godīgi – daudzām firmām pat prātā neienāk savu artavu dot kopējo lietu labā.

A.Jurdzs: – Patlaban Hanza Jūras aģentūra rūpējas par regulāro rolkeru liniju Rīga – Ķīle, kas sākas Rīgas pasažieru ostā. Mūsu kuģis Daugavas krastus atstāj otrdienas vakaros, kad uzņēmēji ir pienēmuši lēmumu par tās vai citas kravas (ar autofurgonu, konteineros vai jebkadā citādā veidā) nosūtišanu uz Vakareiropu.

Pagaidām gan mūsu, gan Latvijas līniju Rīgas – Lībekas līnija daudz maz apmierina kravu pārvadājumus apjomu ziņā uz Vāciju. Taču, ja pieprasījums pieauga, līnijas īpašnieki ir gatavi uz Ķīli sūtit arī lielāku kuģi ar vairāk pasažieru vietām (patlaban to ir tikai 12) vai arī uzlikt otru kuģi.

Mūs neapmierina netālredzīgā politika regulāru prāmju līniju izveidē no Rīgas ostas. Savulaik Stokholmas līnijai piedāvājām izdevigu variantu. Uzvarēja Mono līnijas, bet Mihails Šolohovs tā arī uz Rīgu kursēt neatsāka. Ja mēs patiesi politisku iemeslu dēļ nevarām sakārtot šīs lietas, tad arī tā-



SIA Hanza Jūras aģentūra  
direktors Andris Jurdzs.

lākā nākotnē te nekas nemainīsies – uzņēmēji atrāks, uzsāks reisus, bankrotēs uz pazudīs. Taču Rīga cieš, tiek grauts valsts prestižs. Cilvēkiem tiek atņemta iespēja izmantot lētāko un ekoloģiski nekaitīgāko transporta veidu – kuģu satiksmi.

Tāpat Rīga šobrīd nav pievilcīga arī kruīzu kuģiem. Ja tie ceļā uz Sanktpēterburgu pie mums ienāca, tā bija veiksme. Palielinot ostas nodevas, neviens kuģu īpašnieks, kurš savu kuģi noteiktam kruīzam ieplānojis (un par attiecīgu naudu pārdevis bi-



Jetes), nenāks Rīgā, ja šis ienāciens pēkšni kluvis daudzkārt dārgāks. Parasti šie reisi tiek pārdoti vismaz gadu iepiekš.

Ir nepatīkami redzēt, ka valsts un pašvaldību aparāts arvien vairāk birokratizējas. Taču uzņēmumam, par spīti visam, ir jāizdzīvo, un *Hanza Jūras aģentūra* to arī dara, vienlaikus piedaloties labdarības pasākumos, piešķirot Latvijas Jūras akadēmijas studentiem *Hanzas stipendijas*, atbalstot burāšanas sportu, piedaloties dažādos labdarības pasākumos.

### **UZNĒMĒJI ZAUDĒ, OSTA PELNA**

Normunds Strods, SIA *Hanza Jūras aģentūra* direktora vietnieks mārketingā un biznesa attīstībā:

– *Hanzas grupa* caur *Māras liniju* kopš pirmajiem Atmodas gadiem ir

piedalījusies zāgmateriālu eksporta atjaunošanā uz Lielbritāniju. Šajā sektorā *Hanza Jūras aģentūra* sniedz pakalpojumus gan kuģu aģentēšanā, gan kravu ekspedēšanā Rīgas ostā.

Mēs dodam darbu kā Latvijas, tā ārvalstu kuģu īpašniekiem. Tāpat zāgmateriālu tirgū strādā simtiem cilvēku Latvijas laukos. Tiesa, manuprāt, mūsu valstī ir pārāk daudz mazo zāģētavu, kuru spējas eksportēt savus izstrādājumus ir ierobežotas. To Joti labi redzam Rīgas ostā, kur veiksmīgi darbojas desmitiem kokmateriālu starpnieku firmas. Lai sakomplektētu kravu, kuģis tiek pārtauvots no vienas ostas piestātnes uz citu. Pēc Brīvostas pārvaldes pieņemtajiem jaunajiem ostas tarifiem, tas ir visai dārgs prieks (600–700 ASV dolāru par pārtauvošanās reizi), kas iecērt zināmu robu klienta makā. Turklat zāģ-



**Uģis Kalmanis, SIA Hanza Jūras aģentūra juriskonsults.**

materiāla cenas uzreiz pieaug, turpreti zāģētavu īpašnieki par savu piegādāto koksni saņem mazāk – gan par šīm pārtauvošanās operācijām, gan citiem neracionāliem ostas izdevumiem.

*Hanza Jūras aģentūra* aktīvi strādā ne tikai Rīgas ostā. Mēs esam vieni no aktivākajiem kuģu fraktētājiem Liepājas ostā kokmateriālu nogādei uz Lielbritāniju.

Uzmanīgi vērojam arī mazo ostu attīstību. Skultē valda visnotaj pozitīva attieksme, tādēļ tā ir kļuvusi pievīcīga skandināvu kokmateriālu lielfirmām. Līdzīgi skandināvi strādā arī Mērsragā. Jūtams, ka kokmateriālu tirgū zaudē Rojas osta.

## KONTEINERUS – NO DURVĪM – LĪDZ DURVĪM

N. Strods: – Šo modernizējumu *Hanza Jūras aģentūra* uztvēra jau savas darbības pirmsākumos. Mēs apkalpojam konteineru līnijas gan kā

kuģu aģenti, gan kā ekspeditori.

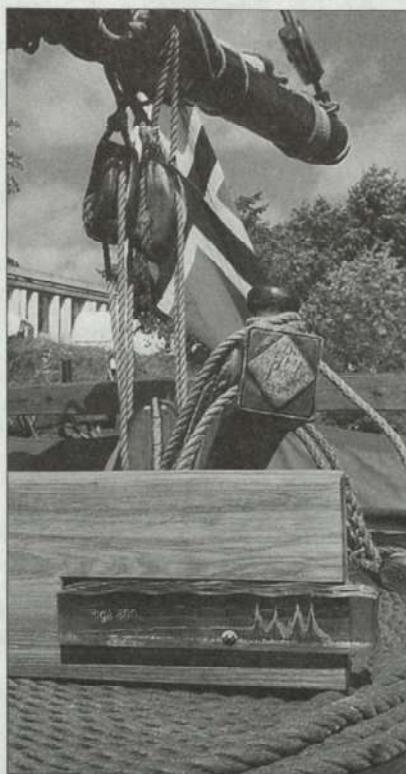
Kā ekspeditoriem princips «no durvīm – līdz durvīm» mums ir piedāvājumu galvgalī. Arī *Hanza Jūras aģentūra* automobīju pārvadājumu iespējas iekšzemē ir konkurētspējīgas. Esam salīdzinājuši, ka kravas, kas pārsniedz 100 kg, un kuras vairs neņem ekspress pasts, mēs divu līdz trīs diennakšu laikā piegādājam ar auto treileriem, piemēram, no Itālijas.

Tāpat mūsu pakalpojumu klāstā ietilpst kā mazu, tā lielgabariitu kravu pārvadāšana, mēs apkalpojam nestandarta kravu klientus.

Kā regulāras kravu līnijas no Latvijas, mums jāpiemin jau aprakstītā Rīgas – Ķīles līnija, lai gan mēs varam nogādāt kravu ar līniju kājēm uz jebkuru ostu Lielbritānijā un Īrijā, tāpat līnijā Roterdama – Felikstova – Imingema – Orhūsa. Esam vienīgie aģenti kravām no Latvijas uz Islandi (kuģi ar zāgmateriāliem iet reti, lai gan koks tur ir zelta vērtībā), tāpat esam ģenerāļaģenti Helsingborgas ostai. Būtībā,



**SIA Hanza Jūras aģentūra direktora vietnieks mārketingā un biznesa attīstībā Normunds Strods.**



izmantojot mūsu un partneru līnijuķus, Hanza Jūras aģentūra var nogādāt klienta kravu jebkurā pasaules ostā.

### **PIESAISTOT BURINIEKUS, ATDZĪVINĀM VĒSTURI**

Uģis Kalmanis, SIA Hanza Jūras aģentūra juriskonsults:

21. Starptautiskās Hanzas dienas un Rīgas 800 gadu svinības bija pateicīgs brīdis ārvalstu jahtu un buru kuģu piesaistei.

Hanza Jūras aģentūra atbalstīja Hanzas dienas ne tikai finansiāli. Mēs palīdzējām organizēt Polijas mācību burinieka *Pogoria* vizīti Rīgā un bez atlīdzības sniedzām kuģu aģenta pakalpojumus. Rīgas 800 gadu svinībās mēs bez atlīdzības veicām kuģu aģenta pienākumus Rostokas buriniekam *Mare Friesum*.

Jau kopš 1990. gada Rīgas ammeklējuma mani draugi ir Eiropas vēcākā burinieka – Stavangeras kuģniecības muzeja šonera *Anna af Sand*

komanda. Šovasar šis kuģis veica otru ekspedīciju pa Baltijas jūru, lai būtu Rīgā pilsētas jubilejas gadā. Arī šim kuģim *Hanzas grupas* uzņēmumi sniedza nepieciešamo palīdzību gan Liepājā, gan Rīgā, lai norvēģu draugi bez liekām rūpēm varētu pasniegt tradicionālo sālito sījku muciņas šo pilsētu mēriem. Svinīgajā dāvanu apmaiņas ceremonijā Melngalvju namā *Hanza Jūras aģentūra* Stavangeras kuģniecības muzeja direktoram Hāraldam Hamrem dāvināja mākslinieces Andas Munkevicas ozola un stikla veidojumu kā atgādinājumu par kokmateriālu eksportu no Latvijas uz Norvēģiju (attēlā 132. lpp.).

*Annas af Sand* vizītes kulminācija neapšaubāmi bija tikšanās ar mūsu Valsts prezidenti Vairu Viķi – Freibergu, kura uz norvēģu burinieka klāja pavadīja pasaules apceļojumā jahtu *Milda*. Šo tikšanos prezidente atcerējās, atklājot Rīgas 800 gadu jubilejas

svinības. Savā runā, raksturojot Rīgas vēsturiskos tirdzniecības sakarus, prezidente pieminēja faktu, ka agrāk uz Rīgu ir vestas arī sālitas sīlkes. Sa-vukārt 15 gadu laikā, kopš atjaunotā *Anna af Sand* apceļo Eiropu, tā bija pirmā reize, ka kādas ārvalsts pirmā persona apmeklē šo burinieku.

Emocijas un iespaidi, ko ārvalstu buru draugi gūst Rīgā, veido un spilgtina ne tikai uzņēmuma *Hanza Jūras aģentūra*, bet visas valsts tēlu. Norvēģu vīri ar apbrīnu vēroja izmaiņas mūsu valsts galvaspilsētā, jo 1990. gadā te vēl stāvēja Ķeņina piemineklis un suvenīrus varēja nopirkt par padomju rubļiem. Desmit gados viss ir pārmainījies līdz nepazīšanai. Būtu jauki, ja uzņēmējdarbības vide Latvijā mūsu biznesmeņiem būtu tikpat pievilcīga, cik norvēgiem Vecrīgas ielīnas, Doma baznīcas ērģeles un mūsu Brīvības piemineklis.

G. Laidegs

# Ar Liepāju pa upēm un ezeriem

**ULDIS ZIŅĢIS.** Principā leģendāra personība, jo cauri juku laikiem deviņdesmito gadu sākumā saglabājis upju motorkuģi «Liepāja», pulcējot ap sevi arī citus upju kuģu ipašniekus. Lūdz, lai viņu nedēvē par kapteini – uz kuģa šos pienākumus veic ALEKSANDRS TEPLĀKOVS.

Uldis ir SIA Vērpete Pluss direktors. Šobrīd vairāk par visu mūs interesē šis stāsts – kā baltā flote nodzīvojusi (izdzīvojusi) līdz Rīgas 800-gades vasarai. Un Uldis stāsta – vietumis tā ir krāčainā Gauja, citviet – rāmā Lielupe. Emocijas virmo, taču patiesība ir viena un tā Uldi nekad neatstāj.

## UPJU FLOTI BRĪVAJĀ LATVIJĀ NEVIENAM IERĒDNIM NEVAJAG

Lai cik tas arī paradoksāli nebūtu, pēc Latvijas valstiskās neatkarības at-



Uldis Zinģis.

jaunošanas upju pasažieru flote te nevienam – ne valstij, ne Rīgas pašvaldības ierēdņiem nebija vajadzīga. Mēs – upju flotes veterāni – sapratām, ka vienkāršajam rīdziniekam vai pilsētas viesim tomēr gribēsies uz Vecrīgu pa-skatīties no Daugavas vidus vai brī-





Aleksandrs Tepļakovs.

dienās ar upju tramvaju (tā to vēl arvien sauc mūsu vecākā paaudze) aizbraukt līdz «zvēru dārzam» Mežaparkā.

Upju kuģi – tas ir viss mans mūžs. Principā, man nav kur aiziet, un es nedomāju to darīt. Vienigi pilnīgi nesaprota ir valdības attieksme pret mums – upju kuģiņu īpašniekiem. Mēs taču neizmantojam Latvijas autoceļus, taču degvielu kuģiem pērkam, maksājot akcīzes nodokli. Tāpat būtu loģiski, ja mūs atbrivotu no pievienotās vērtības nodokļa (PVN) maksāšanas, jo pamatā mēs strādājam Rīgas brīvostas teritorijā.

Cik zinu, pasaulei upju floti tāpat kā sabiedrisko transportu valsts vai pašvaldība, lielākoties atbalsta dotāciju veidā. Nav taču nevienam noslēpums, ka baltā flote te, Daugavā, strādā piecus mēnešus gadā – no maija līdz septembrim. Šogad pat – līdz Jāņiem lija – pasažieru nav.

Principā, devindesmito gadu sākumā, izpirkdami floti, mēs samaksājām milzu naudu, tādā veidā privātā iniciatīva un kapitāls saglābā upju kuģus, kuri tomēr ir vajadzīgi mūsu iedzīvotājiem, ne vien to īpašniekiem. To, ka pārmērīgi celt cenas mūsu ap-

stākjos nav iespējams, laikam zina viši. Tāpat tas viens vai divi lati tiek vairākkārt rokās apgrozīti. Kaut kā šo situāciju glābj firmas un uzņēmumi, kuri vēlas savus pasākumus vasarā organizēt tieši uz kuģišiem.

Šobrīd pa Daugavu, Lielupi un Ķīšezeru peld Liepāja, Jelgava, Maskava, Jūrmala, Misuri un peldošais restorāns *Misisipi*. Veselīga konkurence jauj mūsu klientiem baudīt augstāku servisu, un par laimi, upju flotes darbinieku tradīcijas – stājā, apģērbā – tiek saglabātas.

## LIEPĀJA ZIEMU GULES ĀGENSKALNA LĪCI

SIA *Vērpete Plus* savā darbībā neapstājas. Mani vada prasība, uzstādījums – Jaujiet cilvēkiem brīvi attīstīties! Tieši tādēj kā atbalsta punktu – savas bāzes vietu izvēlējos Āgenskalna līci. Tur jau ir uzcelta 92 m gara piestātnē, top vasaras kafejnīca, ofisa telpas, kas man prasīja ne tikai līdzekļus, bet arī nervus projekta saskaņošanai divus gadus ilgā cīņā ar birokrātēm. Āgenskalna līci ziemu pārlaidīs arī *Liepāja*. Maija sākumā pie šīs piestātnes jau varēs tauvoties jūras kuteri, jo dzījums te ir uzlabots līdz 2 m. Un kur nu vēl, ja ne pilsētas centrā, pietauvot savas jahtas un kuterus. Serviss pilnībā atbildīs jahtkluba vajadzībām.

Pirms gadiem es itin labi sapratu, ka kuģiem vajadzīga bāzes vieta pilssētas centra tuvumā. Piemēram, par stāvēšanu 11. novembra krastmalā vasaras sezonā maksājam pašvaldībai Ls 100 mēnesī. Būtībā – par ko?

Kuģim nav iespējams pievest proviantu, jo mašīnas te stāvēt nedrīkst. Tā vai katru dienu Ls 5 maksāju ceļu policistam soda naudu pusdiennām.

Pēc visas šīs siltās uzņemšanas Daugavas labajā krastā, nolēmu ne-



apstāties un attīstīt savu bāzi Āgenskalna līcī. Piesaistīšu bankas un citus investorus, jo esmu pārliecināts – upju flotei ir 100% perspektīva. To esmu sapratis darba gaitā, jo uz upju kuģiem strādāju jau kopš 1974. gada. Toreiz biju kopā ar tādiem senioriem kā kapteini Zigurdu Milleru, Jāni Grozu un cītiem.

### LIEPĀJU ATVEDU NO MASKAVAS

Tas bija tajā tālajā 1984. gadā, kad mani, jaunu *breksi*, nosūtīja uz Maskavu saņemt jauno motorkuģi *Liepāja*. Savā gaitā pa kanālu sistēmu no Maskavas nonācām toreizējā Leņingradā. Tur par mums aizmirsa, pie Leitnanta Šmita tilta nostāvējām vairākus mēnešus, turpat blakus – restorāns *Forums*. Nebija viegli, līdz no Rīgas atnāca pašgājēja barža *Rīgas līcis*, uz kā mūs uzcēla.

*Liepāja* ir stabils upju kuģis – ar diviem dzinējiem, divām dzenskrūvēm. Kuģim ir 1,40 m iegrime.

Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments mūs ir pielīdzinājis *jūras tipa* kuģiem, lai gan tālāk par Rīgas ostas vārtiem mēs līci neejam. Taču pašā laikā maksājam *jūras* kuļa nodevu, kaut gan *Liepāja* ir tikai upes tipa kuģis. Uzņeman 150 pasažieru (tik daudz ir glabāšanas vestu), lai gan pilna kuļa kapacitāte ir 450 cilvēku. Esam vairākārt griezušies *Jūras* administrācijā, lai nebūtu jāmaksā *jūras tipa* kuļa ikgadējās maksas.

Ko ar šo maksu pašvaldība dara? Nav taču upē ne navigācijas zīmu, ne tiek atjaunotas piestātnes. Lai gan esmu sadarbojies ar *Rīgas* – 800 organizētājiem, svētku ritā krastmalā no cilvēkiem bija jau norobežota, kuģiem neviens klāt netika un tā arī tie tukši nostāvēja, skumji noraudzīdāmies uz Jaužu tūkstošiem, kuri vēlējās izmest kādu likumu pa Daugavu. Vienalga, mēs esam sīksti un izturēsim!

Uzklausīja A. Pope un G. Šīmanis

# Tehnika palīdz cilvēkam

**K**adus arvien noteiktāk Latvija iekļaujas starptautiskajā apritē. Nu jau esam nokļuvuši Eiropas Savienības (ES) kandidātvalstu statūs. Norit intensīvs darbs Austrumos un Rietumos, lai veidotu Latvijas tēlu, informētu par sasniegumiem un saņemtu ieteikumus tālākai attīstībai. Iespēju robežas tiek pildīti uzdotie mājas darbi, kas ir kā priekšnoteikumus, lai kļūtu par pilnītiesīgu dalibnieci ES. 2001. gada decembrī bija slēgta 21 sarunu sadaja par iestāšanos ES. Bet vienmēr jau var vēlēties, lai padarīt būtu vairāk, lai darbi veiktos raitāk.

Piesakot sevi starptautiskajā apritē, nākas apzināties, ka ne tikai pavērsies daudz jaunu iespēju, bet būs jāpakļaujas daudzām prasībām, kā arī jārēķinās, ka starptautisku noteikumu ievērošanā netiek dotas nekādas atlaides.

Latvija, tās ostas un kuōšanas kompānijas piesaka sevi starptautiskajā kravu pārvadājumu un kuōšanas tirgū. Līdz ar to jāpievienoties starptautiskām konvencijām, lai garantētu kuōšanas drošību jūrā un ostu akvatorijās. Starptautiskā jūrniecības organizācija (IMO) izstrādājusi noteikumus, kas paredz ievērot dislokācijas noteikšanas precizitāti:

Šodien viena no modernākajām sistēmām, kas spēj nodorošināt IMO prasības dislokācijas noteikšanas precizitātei, ir DGNSS MSK stacija, kas darbojas pēc jūras radiobākas darbības principa. Tā jau pierādījusi savu darbības precizitāti un nav pievilusi savus klientus visās pasaules malās.

Sākotnēji DGPS MSK sistēma nodrošināja informāciju par navigācijas precizitāti ostās jebkuros laika apstākjos no 8 līdz 20 metriem un informācijas ticamība bija 99,7%. Pēdējos divos gados sistēma ievērojami pilnveidota, veikti uzlabojumi tehnoloģijā, tajā skaitā signāla apstrādes informācijas tehnoloģijā. Tas Jāvis ievērojami paplašināt darbības lauku un veikt arvien sarežģītākus un precīzākus uzdevumus. Kā piemērus varētu minēt: kuōšanas drošību kuōšanai bīstamos un sarežītos ūdeņos, kuōšanas ceļu apkalpošanu, hidrogrāfijas darbu veikšanu u.c. Uzlabotā un pilveidota sistēma šodien reāli Jauj sasnieglat precizitāti, kur novirzes ir mazākas par vienu metru.

DGPS MSK signāls ir uztverams 200–300 jūdžu radiusā un tas nezaudē savus precizitātes standartus atkarībā no tā, vai tas atrodas 60 vai 300 jūdžu attālumā. Signāls tiek pārraidīts tādā veidā, ka tas Jauj noteikt GPS lietotāja

1. Navigācijai ostās.....	8-20 m
2. Loču cejam ostās.....	8-20 m
3. Boju un navigācijas līdzekļu ierobežojumu uzstādīšanai .....	5-10 m
4. Piekrastes navigācijai.....	10-100 m
5. Kuōšanai iekšējos ūdeņos .....	5-10 m
6. Hidrogrāfijas darbiem .....	1-5 m
7. Padzījināšanas darbiem.....	1-5 m
8. Kuģu kustības kontrolei.....	5-10 m
9. Ledlaužu cejam .....	5-10 m
10. Jūras kara tehnikas izmēģinājumiem, militāro mācību rajona norobežanai.....	1-10 m
11. Dabas resursu iegūšanai jūras šelfās .....	2-20 m

koordinātes gan uz zemes, gan gaisā, gan uz ūdens.

DGNSS MSK radiobāku stacijas, ko ražo amerikāņu firma *Trimble Navigation*, šodien darbojas visās lielākajās pasaules ostās:

Islandē 6 komplekti, Zviedrijā 7, Somijā 4, Igaunijā 1, Lietuvā 1, Krievijā 5 (to skaits Krievijā pēdējā gada laikā strauji palielinās), Vācijā 3, Anglijā 11, Korejā 7, Bermudu salās 1, Venecuēlā 1, brazīlijā 1, ASV (armijas vajadzībām) 4, ASV 54.

Citu firmu DGNSS MSK stacijas:

Austrijā 2 stacijas, Japānā 2, Honkongā 1, Malaizijā 1, Nīderlandē 1, Beļģijā 1, Francijā 1, Dānijā 3, Kanādā 19 un Norvēgijā 10.

Firma *Ekokhidrotehnika*, kas ir *Trimble Navigation* pārstāvji Baltijas valstis, jau vairākus gadus aktīvi strādā, lai pārliecinātu speciālistus Latvijā, ka arī mūs ostām, lai tās sekmīgi attīstītos un ievērotu visas IMO prasības, vitāli nepieciešams pieņemt lēmumu par šādas sistēmas ieviešanu Latvijā. Taču Latvijā tas nav vienas atsevišķas ostas jautājums. Projekts ir pārlieku liels un arī finansiāli apjomīgs, lai to īstenotu Ventspils, Riga vai Liepāja katra par sevi. Visu ostu pārvaldniesi ir atzinuši, ka projekts ir vērtīgs, bet sistēmas ieviešana ievērojami uzlabotu un atvieglotu, piemēram, hidrogrāfijas darbus ostā, kā arī ostu padzījināšanas un dzīlumu uzturēšanas darbus ostu akvatorijās.

Arī Latvijas Jūras administrācijas speciālisti atzina DGNSS MSK sistēmu par atbilstošu kuñošanas drošības standartiem.

Firms *Ekokhidrotehnika* speciālists Eduards Ľatuns, kā jau īsts savas nozares fanātiķis, bija gatavs *Jūrniecības gaogrāmatā* sīki iztīrīt DGNSS MSK sis-

tēmas priekšrocības, taču mani ne mazāk interesēja jautājums – kā tas var būt, ka Lietuvā un Igaunijā sistēma jau reāli darbojas, bet Latvijā jautājums pat nav nopietni apspriests. Izrādās, ka Igaunijā precīzas dislokācijas noteikšanas sistēma jau darbojas daudzus gadus. Klaipēdas ostā tā uzstādīta 2000. gadā. Eduards Ľatuns mazliet paironīzēja par lietuviešiem, teikdam, ka ir daudzi jautājumi, kuros viņi ir neiedomājami *piekāsiņi*. Piemēram, kad tika izskatīti pretendētu pieteikumi tenderim ostas padzījināšanas darbu veikšanai, viņi pieprasījuši pretendēntiem kopā ar dokumentāciju parādīt arī tehniku, kas strādās šajos darbos. Bet DGNSS MSK sistēmas ieviešanas jautājums tīcīs atrisināts operatīvi, un galvenais arguments par labu piedāvātajam projektam bijis sistēmas darbības tikls pasaules ostās. DGNSS MSK sistēmu Klaipēdas ostā uzstādīja un apkalpo firma *Ekokhidrotehnika*.

Firms *Trimble Navigation* pārstāvji Maskavā ir izbrinīti par to, cik pēdējā laikā DGNSS MSK sistēma klūst pieprasīta Krievijas ostās. Vienīgais izskaidrojums varētu būt tāds, ka Krievijas ostas Joti nopietni cenšas iekarot stabili vietu citu ostu vidū un veidot sīvu konkurenci citām ostām. Tad sistēmas DGNSS MSK būs kā arguments, kas apliecinās Krievijas ostu drošību kuñošanai.

Atgriežoties pie jautājuma par DGNSS MSK sistēmas ieviešanu Latvijā, Eduards Ľatuns skaidro, ka veikti aprēķina un izstrādāts projekts, kā sistēma varētu sekmīgi strādāt. Optimālākais variants būtu to uzstādīt Kolkā. Tas nodrošinātu DGNSS MSK sistēmas darbību visās Latvijas ostās, sākot no Liepājas līdz pat Salacgrīvai.

Sagatavoja A. Freiberga

# LAPA jau 10 gadus strādā ar jūrniekiem

*Darbā ligšanas jeb kruinga kompānija «Lapa» Latvijā veiksmīgi strādā jau desmit gadus. Šajā laikā uz dažādu valstu kuģiem tā caur Rīgu nosūtījusi tūkstošiem labi kvalificētu jūrnieku. Par «Lapas» pēdējā gadā paveikto labprāt stāsta tās ģenerālmenedžeris, tālbraucējs kapteinis ALEKSANDRS NADEŽNIKOVS.*

Lapu jūrnieki ne bez pamata dēvē par kadru kalvi darbam jaunajos ekonomiskajos apstākjos, kas Latvijā iestājās pēc tās neatkarības atgūšanas 1991. gadā. Tā tika dibināta vispirms jau Latvijas Kuģniecības personālsastāva nodrošināšanai un papildināšanai, kā arī daudzo jūrnieku, kuriem nebija darba uz pārdotaļiem Latvijas Kuģniecības kuģiem, nosūtīšanai uz ārvalstu kuģiem. Būtībā – tika glābtī kā bez darba palikušie klāja apkalpes locekļi, tā arī ārvalstu kompānijas, kurās šie jūrnieki bija gatavi strādāt par zemāku atalgojumu nekā ārzemnieki. Lapa no 1995. gada Joti cītīgi nodevās angļu valodas kursu organizēšanai, jūrnieku kvalifikācijas paaugstināšanai. Jarunājam par komandējošo sastāvu pasaules flotē, vēl arvien tā katasfālī trūkst.

Šobrīd Lapa ar apkalpēm nodrošina 73 kuģus. Manā darba laikā kopš 2000. gada septembra, klāt nākuši 11

kuģi, piecus no tiem Lapa pilnībā nodrošina ar apkalpi.

Lapas Mācību centrs, kas atvērts no 1995. gada, sniedz speciālo apmācību kā Latvijas Jūras akadēmijas kursantiem, tā arī Rīgas Jūrskolas, Liepājas Jūras koledžas absolventiem. Te mācās arī Lietuvas, Igaunijas, Kaliningradas apgabala iedzīvotāji, kuri pēc slavenās makarovkas beigšanas vēlas paaugstināt savu jūrnieka kvalifikāciju.

Pēc kursu beigšanas jūrnieki tiek nosūtīti uz STOLT PARCEL TANKERS Inc. un Bergesen grupas kuģiem, kā arī uz citu kuģu īpašnieku gāzvedējiem, balkeriem un naftas produktu tankkuģiem. Latvijas Jūras akadēmijai ir nopietna sadarbība ar Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociāciju, un uz tās sastāvā ietilpst oījumiem kuģiem jaunie jūrnieki tiek nosūtīti caur Lapu kā kruinga kompāniju.

Lapa vairākus gadus ir nodarbojusies arī ar izdevējdarbību, jo Joti trūkst mācību līdzekļu jūrnieku izglītošanai.

Iz sagatavotas un iznākušas divas angļu valodas mācību grāmatas jūrniekiem un trīsdaļīgs mācību līdzeklis kuģu motoristiem.

Lapa ir starptautiski sertificēta un atzīta kuģu kompānija, kas jau 10 gadus ir atvērta jūrnieku apmācībai un kvalifikācijas celšanai.

G. Šimanis

# Īstenots jūras avāriju seku likvidācijas projekts

**Stāsta Jūras vides pārvaldes direktors GUNTIS DRUNKA un inspektors OJĀRS GERKE.**

**P**ar Jūras avāriju seku likvidācijas projektu sākām domāt jau 1991. gadā, kad mūsu pārziņā nonāca starptautiskās Helsinku Konvencijas un Helsinku rekomendāciju ieviešana Latvijā.

Pateicoties Dānijas valdības palīdzībai, 1994. gadā tika uzsākta Nacionālā avāriju seku likvidācijas plāna izstrāde kopīgi ar Dānijas ekspertiem, un līdz 1998. gadam šis projekts tika pabeigts. Četru gadu laikā Jūras vides pārvaldes speciālisti šo dokumentu izstrādāja ciešā sadarbībā ar ekspertiem no Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu pārvaldēm, Satiksmes ministrijas Jūriečības departamenta, Latvijas Jūras

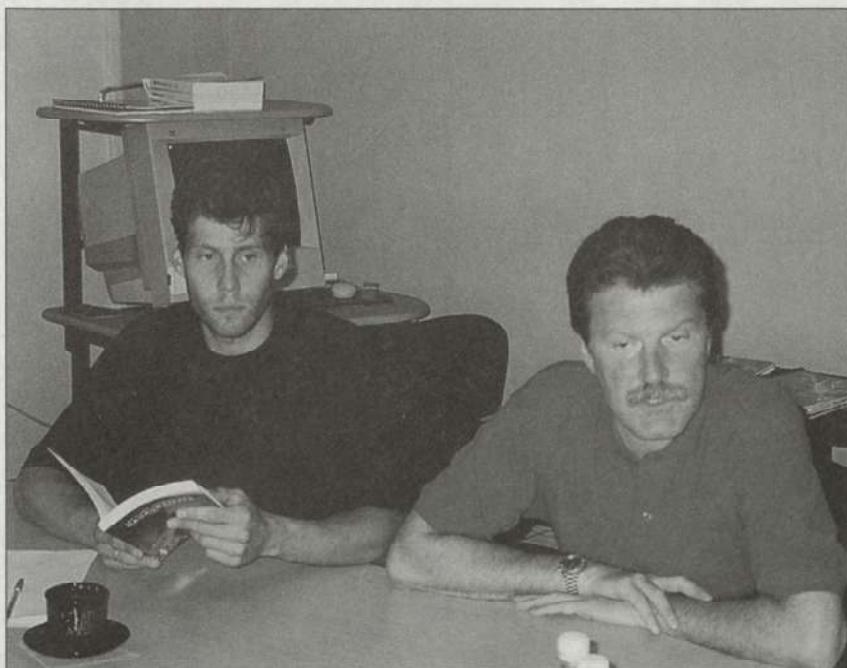
administrācijas, Aizsardzības ministrijas NBS Jūras spēkiem un Gaisa spēkiem, lekšļietu ministrijas Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta, Valsts robežsardzes galvenās pārvaldes, izveidojot projekta darba grupu.

Ekserti un mūsu darbinieki ieguva daudz papildu zināšanu, taču četru gadu laikā nepārtraukti mainījās likumdošana, tādēj ilgi nevarējām saskaņot galīgos projekta variantus.

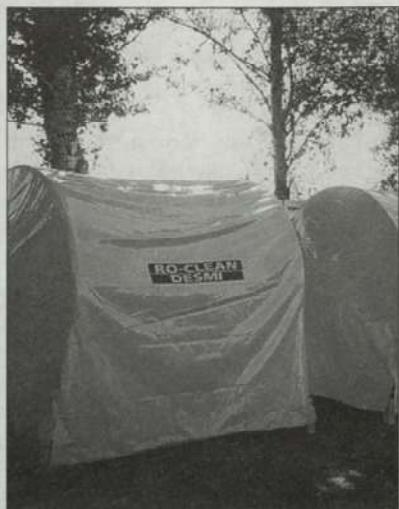
Izstrādājot projektu, tika konstatēts, ka tā ieviešanai nepieciešams aprīkojums 3 milj. ASV dolāru apmērā un piesaistot lielo ostu – Rīgas, Ventspils un Liepājas finansējumu ar Latvijas Ostu padomes palīdzību izdevās iegūt nepieciešamo trešdaju šīs summas – Latvijas ostu padome šo projektu atbalstīja ar 640 tūkst. latu.

Pirms gada šādu plānu pabeidza realizēt Lietuvā. Igaunija paguva





Guntis Drunka (no labās) un  
Ojārs Gerke demonstrē  
jauno aprīkojumu.





krieti agrāk. Finansējums gan bija dažads.

Galvenais projekta mērķis ir vides aizsardzība. Tāpat te jūtam politisko mērķu ietekmi – ir jāpilda savas starptautiskās saistības, reģionālajos tranziņu projektos ir jābūt līdzvērtīgiem, konkurētspējīgiem partneriem.

Pats lielākais ieguvums šobrīd, protams, ir avāriju sekū likvidācijas aprīkojums. Neapšaubāmi, projekta mērķis – nepielaut jūras piesārņojumu, būtu vēl efektīvāks, ja visa šī tehnika tā arī nekad netiktu izņemta no noliktavas un pielietota. Tehnika šobrīd ir visu trīs lielo ostu un mūsu īpašumā.

Kā galveno tehniku jūras avārijas sekū likvidēšanai varam minēt piecus jūras kuterus, četru mazākus 8-metrigos kuterus, 1000 m jūras bonas, 1,5



tūkst. metru garas piekrastes bonas, vakuumu sūknus un citu aprīkojumu.

Tāpat mūsu rīcībā ir tālvadības skimmeri un mazie mini traktori, lai aprīkojumu varētu pārvadāt pa smilšaino liedagu.

Smago naftas produktu savākšanai noderēs traļēšanas sistēma, kā arī kimiķālijas, ko izsmidzina jūrā avārijas vietā. Taču vislabāk noteikti būtu senais vēlējums, kaut tas viss nebūtu jāpielieto, kaut šādu avāriju būtu mazāk.

*Jūras vides pārvaldē viesojās G. Šīmanis*

# LTFJA – jūrnieku aizstāvības desmit gadi

**Šogad Latvijas tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA) svin desmit gadu darbības jubileju, kas demokrātiskas sabiedrības apstākļos nav mazs laiks. Desmit gadi – tas ir laiks, kad var atskatīties uz paveikto un izvēlēties turpmākās darbības prioritātes.**

LTFJA ir izveidota 1991. gadā – tātad līdz ar Latvijas neatkarības atgūšanu. Tajos laikos gan Latvijas valstij, gan arodbiedrībai bija līdzīgi mērķi – pierādīt savu varēšanu patstāvīgi un neatkarīgi darboties. Kā jau parasti, tieši sākums bija pats grūtākais, jo organizāciju vajadzēja veidot praktiski no nulles, izturot stipru konkurenci no citu it kā jūrniekus aizstāvošu arodbiedrību un dažādu darboņupuses. Tajos laikos arodbiedrības nozīme un nepieciešamība lielai dajai cilvēku bija visai neskaidra, jo daudziem šī organizācija asociējās ar dažādu materiālo labumu piešķiršanu, taču demokrātiskā valstī arodbiedrībām ir pavisam citi mērķi. Viens no grūtākajiem jaunās organizācijas uzdevumiem bija lauzt cilvēkos iesakņojošos stereotipus un likt viņiem saprast, ka tirgus ekonomikas un privātkapitāla apstākļos profesionālās apvienības ir Joti nozīmīgas tieši darba nēmējiem. LTFJA prezidents Igors Pavlovs uzskata, ka Latvijas jūrnieki to saprata visai ātri, tādēļ arodbiedrības biedru skaits pieaug strauji un LTFJA nostiprinās vadošajās pozicijās Baltijas un Austrumeiropas jūrnieku arodbiedrību vidū.

## LTFJA NAV UN NEBŪS MIRUŠO DVĒSELU

LTFJA bija radusies uz Latvijas Kuģniecības arodorganizācijas bāzes, tāpēc jaunās organizācijas veidošanas pirmsākumos saprotams būtu lēmums veikt automātisku biedru pārregistrāciju, taču arodbiedrības komiteja pieņema citu lēmumu, varbūt pat pārāk risikantu tam laikam, it kā novelkot stingru svītru starp jauno un veco. Tiem Latvijas Kuģniecības arodbiedrības biedriem, kuri izvēlētos saistīt savu likteni ar LTFJA, vajadzēja par to rakstiski paziņot. Pēc rezultātu apkopošanas izrādījās, ka gatavību uzticēt savu interešu pārstāvību LTFJA izteikuši aptuveni 60% jūrnieku. Tā bija pirmā uzvara. Līdz ar šiem jūrnieku parakstiem tika iegūta garantija, ka arodbiedrībā nav mirušo dvēselu. Šis LTFJA darbības pamatprincips tiek stingri ievērots. Turpmāk bija svarīgi nesagraut šo trauslo uzticību, kas bija dāvāta avansā, un ar savu pašaizliedzīgo darbu pierādīt, ka arodbiedrība ir tās vērtā. ArODBIEDRĪBAS galvenie uzdevumi pirmajā piecgadē līdztekus palīdzības sniegšanai jūrniekiem dažādu problēmu risināšanā un kolektīvo līgumu slēgšanai ar kuģu ipašniekiem (tie uzdevumi, protams, nezaudē savu aktualitāti arī mūsdienās) bija politiskās un ekonomiskās darbības pieredes iegūšana. Nepilnu triju gadu laikā LTFJA izdevās atgūt aptuveni 300 000 USD jūrniekiem neizmaksātās algas, kas apliecināja jaunās organizācijas darboties spēju un nākotnes perspektīvas.

Viens no LTFJA darbības galvenajiem pagrieziena punktiem bija iestāšanās Starptautiskajā transporta darbi-

nieku federācijā (ITF) 1993. gadā. Šī ietekmīgā organizācija apvieno aptuveni 450 arodbiedrības vairāk nekā 100 valstīs, tās biedru skaits pārsniedz 5 miljonus. Dalība šajā organizācijā jauj efektīvāk aizstāvēt jūrnieku tiesības, izmantojot tās gadiem ilgi uzkrāto pieredzi. 1996. gadā ITF tieši LTFJA no darbiniekiem sameklēja kandidatūru ITF inspektora amatam Baltijas valstīs. Par to kļuva tālbraucējs kapteinis Norberts Petrovskis. Savukārt 1999. gadā LTFJA bija viena no Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETF) dibinātājām un I. Pavlovs tika ievēlēts ETF izpildkomitejā. ETF ir organizācija, kas strādājošo intereses aizstāv sarunās ar Eiropas Savienības likumdevējiem un izpildvaru. Līdzdalība ETF dod unikālu iespēju LT-FJA būt lietas kursā par visu ES jūrniecības industrijā notiekošo, izmantojot attīstīto valstu pieredzi dažādu ar jūrniecību saistītu problēmu risināšanā. Līdz ar to LTFJA ir lieliski informēta par ES prasībām kušošanas drošības, jūrnieku apmācības, kvalifikācijas, sociālo garantiju un apmaksas jomā.

## **ARODBIEDRĪBAS BIEDRU SKAITS PĀRSNIEDZ 7000**

Laika gaitā LTFJA ir izveidojusies par neatkarigu, spēcīgu un stabili organizāciju, kas reāli aizstāv jūrnieku intereses un spēj sekmīgi darboties tirgus ekonomikas apstākļos. LTJFA ir kļuvusi par lielāko profesionālo jūrnieku arodbiedrību Baltijas valstīs, un par vienu no labākajām arodbiedribām bijušajā PSRS. LTFJA var arī pretendēt uz organizētākās un kaujinieciskākās arodbiedrības statusu starp Austrumeiropas jūrnieku arodbiedribām. Pašlaik LTFJA biedru skaits pārsniedz 7000. Pēdējo piecu gadu laikā iespēju klūt par arodbiedrības biedru izvēlējās aptuveni 2500 jūrnieku, tātad vidēji – viens cilvēks dienā.

Visos laikos viens no arodbiedrības galvenajiem uzdevumiem bija koplīgumu slēgšana ar kuģu īpašniekiem, kas jūrniekiem garantē regulāru darba samaksas saņemšanu un sociālo garantiju ievērošanu. No 1996. gada par 20% ir pieaudzis koplīgumu skaits. Tas ir noticis laikā, kad nelabvēlīga nodokļu sistēma būtiski bremzēja kušošanas biznesa attīstību Latvijā un ievērojami saruka viena no arodbiedrības galveno partneru – *Latvijas Kuģniecības flote*. I. Pavlovs uzsver, ka aptuveni 85% Latvijas jūrnieku strādā kompānijās, ar kurām arodbiedrībai ir noslēgts koplīgums (visā pasaulei ar šādu līgumu ir aizsargāti tikai 45% jūrnieku).

## **RŪPĒJAS PAR DARBA VIETĀM LATVIJAS JŪRNIEKИEM**

Koplīguma galvenā sastāvdaja ir nodajas, kas regulē jūrnieku darba samaksu. Vidēji pēc katriem diviem gadiem arodbiedrībai intensīvu un smagu pārrunu rezultātā ar kuģu īpašniekiem izdevās vienoties par darba samaksas paaugstināšanu jūrniekiem, tāču pieejai šī jutīgā jautājuma skatīšanā ir jābūt joti elastīgai. Pašlaik starptautiskajā darba tirgū valda spēcīga konkurētē, un arodbiedrības politika pamata ir vērsta uz to, lai Latvijas jūrnieki tur nezaudētu savas pozīcijas. Kā zināms, darba tirgū vecākajam komandējošajam sastāvam ir krietni vieglāk sameklēt darbu nekā ierindas jūrniekiem un sarunās daudzi kuģu īpašnieki vēlas noskaidrot arodbiedrības viedokli par jauktu apkalpu veidošanu, kur virsnieki būtu Latvijas jūrnieki, bet ierindas sastāvs – jūrnieki no Āzijas valstīm. Latvijas jūrniekiem maksātu labas algas, tāču uz aziātu izcelsmes jūrnieku rēķina, jo viņi saņemtu grašus. Arodbiedrība kategoriski iestājas pret šādu variantu, jo uzskata, ka ideāli ir, ja visu apkalpi veido no Latvijas, kas dod papildus



LTFJA presidents Igors Pavlovs.

darba vietas tieši mūsu jūrniekiem. Turklat uz kuģa valda veselīgs sociālais klimats, kas atstāj pozitīvu iespaidu gan uz kuñošanas drošību, gan apkalpes kopējo darbu.

## SOCIĀLĀ AIZSARDZĪBA

Arodbiedrība vienmēr ir iestājusies par iespējami pilnīgākas jūrnieku sociālās aizsardzības sistēmas izveidošanu. Ja jūrā jūrnieku sociālās garantijas sniedz kopīgums, tad pirms kāda laika aktuāls bija jautājums par jūrnieku sociālo aizsardzību laikā, kad viņi atrodas krastā. Tā kā kuģu īpašnieki, kuri izvēlas lētos karogus, nemaksā sociālo nodokli Latvijas budžetā, tad jūrnieks pēc kontrakta beigām, atrodoties krastā, traumas, slimības un darba nespējas gadījumā bija sociāli neaizsargāts. Vadoties pēc pirmajā LTFJA kongresā pienemtās programmas un izmantojot Rietumu valstu pieredzi, arodbiedrība šo jūrniekiem aktuālo problēmu ir atrisinājusi. LTFJA ir noslēgusi vienošanos ar apdrošināšanas kompāniju *Bal-*

*tijas transporta apdrošināšana (BTA)* un jebkurš arodbiedrības biedrs var iegūt BTA apdrošināšanas polisi, kas slimības un traumas gadījumā dod iespēju saņemt apmaksātu slimības lapu, kā arī sniedz ievērojamas atlaides medikamentu iegādē. Turklat traumas un invaliditātes gadījumā jūrniekiem vēl pieņākas papildus kompensācija. Austrumeiropas valstu jūrniecības organizāciju vidū LTFJA ir vienīgā arodbiedrība, kuras biedri strādā uz kuģiem zem lētajiem karogiem, un kas šo problēmu ir atrisinājusi, tādēļ Austrumeiropas valstu arodbiedrības izrāda lielu interesiju par šo sistēmu un vēlas no LTFJA pārņemt tās veidošanas pieredzi.

## JŪRNIEKU FORUMS – NOGULDĪJUMI UN KREDĪTI

Savukārt par vienu no jūrnieku finansiālās aizsardzības sistēmas elementiem var uzskatīt krājaizdevu sabiedrības *Jūrnieku forums (JF)* izveidošanu, ko LTFJA izveidoja pirms pusotra gada.

Nav noslēpums, ka daudzi jūrnieki, lai arī viņu algas ir visai prāvas, pēc krastā pavadīta laika itin bieži konstatē, ka visi brīvie līdzekļi ir iztērēti, taču, lai varētu doties reisā, nepieciešams iziet kursus. To nosaka starptautiskās konvencijas, kuru prasības jūrniekiem klūst ar katru gadu stingrākas. Bankās salīdzinoši nelielas summas aizņemties ir visai pagrūti, bet par lielākām summām nepieciešama ķīla, kurās noformēšana prasa ilgu laiku. Līdz šim daudzi jūrnieki meklēja palīdzību arodbiedrībā, kur netika atteikts, lai gan kredītu izsniegšana nav arodbiedrības pienākums. Pastāv otra problēma – kā droši un izdevīgi saglabāt nopelnīto. Daudzi jūrnieki savus līdzekļus lika stikla burkā vai zekē, jo vēl spilgtā atmiņā ir *Bankas Baltijas* un citu mazāku ieguldījumu piesaistīšanas firmu nozēlojamais krahs. Lai atrisinātu abas šīs problēmas, LTFJA nolēma izveidot krājaizdevu sabiedrību *Jūrnieku forums*, kas arodbiedrības biedriem piedāvātu plašu finansu pakalpojumu spektru. Līdz ar to viena daja jūrnieku var šajā sabiedrībā naudu izdevīgi noguldīt, bet otra – aizņemties par zemākiem procentiem nekā bankās. Vispopulākie jūrnieku vidū ir krediti līdz 2000 USD, jo to saņemšanai nav nepieciešama ķīla un visus dokumentus var noformēt vienas dienas laikā. Saņemot kredītu, kas pārsniedz 2000 USD, nepieciešama ķīla. Šajā gadījumā kredīta summa var sasniegt līdz 75% no kīlas vērtības, turklāt kredīta maksāšanas termini tiek noteikti individuāli, vadoties no jūrnieka darba grafika. Pusotra gada darbības laikā JF ir noslēdzis vairāk nekā 550 kredītlīgumu un aizdevis aptuveni 500 000 USD. Lielākais kredits ir bijis 18 000 dolāru. Taču JF neaizraujas ar liela apjoma aizdevumiem, jo atšķirība no bankām, kas cenšas gūt saviem akcionāriem pēc iespējas lielāku peļņu,

JF mērkis ir sniegt finansiālos pakalpojumus pēc iespējas lielākam skaitam biedru. Noguldījumiem JF piedāvā līdz pat 1,5% augstākas likmes nekā citas kredītiestādes. Pašlaik noguldījumi šajā krājaizdevu sabiedrībā pārsniedz 100 000 USD. Ar JF palīdzību jūrnieki var izdevīgi uzkrāt arī kapitālu vecumdienu, atrisinot pensijas problēmu. Ja jūrnieks strādā uz kuģa zem Latvijas karoga, tad darba devējs par viņu maksā 26% sociālo nodokli un 9% viņš maksā pats, tādējādi nodrošinot sev pensiju pēc aktīvo darba gaitu beigām, taču lielākā daļa jūrnieku strādā zem citu valstu karogiem un nekādi sociālie maksājumi par viņiem netiek veikti, tāpēc viņus vecumdienu sagaida tikai sociālais pabalsts 30 Ls apmērā.

#### I. Pavlovs:

– Arodbiedrība ir izdarījusi jūrniekiem piedāvājumu un katram pašam ir jāpienem lēmums, izmantot to vai ne. Tagad katra jūrnieka liktenis ir paša rokās.

Pensiju uzkrāšanas pakalpojumus piedāvā arī atsevišķas ārvalstu kujošanas kompānijas, taču jūrnieku darba specifika ir tāda, ka reti kad izdodas višu mūžu nostrādāt vienā kompānijā. Darbavietas maiņas gadījumā var rasties šaubas par to, kas notiks ar iepriekšējā kompānijā iemaksāto naudu.

Līdztekus kredītiem un noguldījumiem krājaizdevu sabiedrība piedāvā jūrniekiem iespēju savu darba samaksu pārskaitīt uz JF kontu, saņemot par šo noguldījumu 3% gadā, turklāt šo naudu bez komisijas procentu atskaitīšanas pēc jūrnieka izvēles var izņemt arī viņa tuvinieki.

Iestāties JF var tikai LTFJA biedri, jo samaksājot iestāšanās naudu 25 Ls var iegādāties vismaz vienu paju 100 Ls apmērā. Pašlaik JF jau ir vairāk nekā 500 LTFJA biedru. Latvijā strādājošo 21



krājaizdevu sabiedrību vidū JF ir izdevies izvirzīties vadošajās pozīcijās pēc apmaksātā paju kapitāla, pēc aktīviem un pēc vidējās kredītu summas.

## VAIRĀKAS DROŠĪBAS PAKĀPES

Ideja par šīs finansu struktūras izveidošanu bija radusies sen, taču ilgs laiks bija nepieciešams, lai radītu maksimāli drošu finansu sistēmu, kas spētu iekarot jūrnieku uzticību. JF darbojas vairākas drošības pakāpes: šīs krājaizdevu sabiedrības darbu stingri kontrole LTFJA, kuras vadošās amatpersonas darbojas JF kredītkomitejā un valdē, regulāras JF pārbaudes veic Latvijas Banka, kreditus līdz 2000 USD apdrošina BTA, tātad naudas neatdošanas gadījumā JF necietis nekādus zaudējumus. JF biedru līdzekļi netiek investēti nekādos finansiālos projektos, vērtspapiros vai noguldīti bankās, lai izvairītos no riska tos zaudēt. Jūrnieku ieguldījumi tiek izsniegti vienīgi kredītu veidā citiem jūrniekiem – ar JF starpniecību finansiālās operācijas notiek jūrnieku brālības ietvaros.

Domājot par JF attīstību no 2002. gada plānots piedāvāt jūrniekiem veikt dārgas sadzīves tehnikas pirkumus, izmantojot līzingu. Tālākā nākotnē jūrnieki uz līzinga varēs iegādāties arī automašīnas.

## IEROČU ARSENĀLS – PĀRRUNAS, STREIKS UN KUGĀ ARESTS

Arodbiedrības ikdienas darbā nākas risināt dažādas jūrnieku problēmas. Pēdējo piecu gadu laikā LTFJA pēc pālidzības vērsušies vairāk nekā 800 jūrnieku un viņu radinieku. Visizplatītākais iemesls – kuģa īpašnieka vai operatora atteikšanās samaksāt par darbu. Pēdējo piecu gadu laikā LTFJA izdevies atgūt aizturēto darba samaksu 1,4 miljoni USD apmērā, tai skaitā 300 000 USD kā kompensācijas par traumu vai jūrnieka nāvi. Vairākos gadījumos, lai rosinātu kuģu īpašnieku vai operatoru atrast līdzekļus jūrnieku darba algu izmaksām, arodbiedrība bija spiesta likt lietā visu savu ieroču arsenālu – mierīgas pārrunas, streiku un kuģa arestu.

Piemēram kuģa *Akadēmikis Arto-bolevskis* jūrnieki meklēja aizstāvību pēc tam, kad trīs mēnešus nebija saņēmuši ne grasi. Kuģis piederēja LK, taču bija nodots berboutha čarterā ārzonas kompānijai *Manchester Shipping*. Kad kuģis atradās Rīgā, arodbiedrības vadība tikās ar kompānijas pārstāvjiem un centās pārrunu ceļā panākt jūrniekiem doto solījumu izpildi. Kad pārrunas no-nāca strupceļā, arodbiedrība lika lietā nākamo, jau iedarbīgāku ieroci – uz kuģa tika noorganizēts streiks, taču arī tas nedeva gaidītos rezultātus. *Manchester Shipping* iesniedza prasību tiesā atlīt streiku par nelikumīgu, ko tiesa arī izdarīja. LTFJA noprotestēja tiesas lēmumu, iesniedza jūras prasību un panāca kuģa arestu, kā rezultātā jūrnieki savu naudu atguva.

Streiks un kuģa arests gan ir galējās cīņas metodes jūrnieku likumīgo interešu aizstāvībai, taču tie notiek spēkā esošās likumdošanas ietvaros. Streika gadījumā bezdarbībā stāvošais kuģis var radīt lielākus zaudējumus nekā jūrniekiem izmaksājamās summas, bet, kuģi arestējot, ir nopietna iespēja, ka tas vispār tiks zaudēts. I.Pavlovs uzskata, ka katras arodbiedrības spēku lielā mērā nosaka spēja saliedēt jūrniekus un organizēt streiku. Ja arodbiedrība to nevar izdarīt, tad tā līdzinās misionāru organizācijai. Savas organizatoriskās spējas Latvijas mērogā LTFJA parādīja 1995. gadā, kad Latvijas valdība bija pieņēmusi lēmumu piemērot ienākuma nodokli jūrnieku kolektivajai ēdināšanai. LTFJA pret šādu nepārdomātu rīcību kategoriski iebilda, un tā kā pārrunas nebija efektivas, organizēja streiku uz Latvijas Kuģniecības kuģiem. Taču 12 stundas pirms streika sākuma valdība mainīja savu lēmumu, un tas notika tikai tāpēc, ka tā pārliecinājās par LTFJA nodomu no-



pietniņu un apzinājās negatīvās sekas, ko radītu streiks.

## KUĢUS ARESTĒ UN PĀRDOMĀS IZSOLE

Ir négodīgi kuģu īpašnieki, uz kuriem vārdi kuģa arests iedarbojas kā burvju nūjiņa un rezultātā nauda atrodas, citi steidz meklēt līdzekļus, kad arodbiedrība ir jau sagatavojuši visus arestam nepieciešamos dokumentus. Arodbiedrības desmit gadu praksē bijuši tikai divi gadījumi, kad kuģi pēc aresta tika pārdoti izsolē un tikai tā izdevās atgūt jūrniekiem neizmaksātās algas. Tā bija ar kuģi *Manya*, ar kuru LTFJA nodarbojās vairāk nekā divus gados un kurš tikai ar otro reizi tika pārdots izsolē, kuģis *Seagull* arodbiedrības uzmanības lokā bija vairāk nekā gadu.

Ne visi kuģu īpašnieki ir gatavi problēmas risināt tiesiskā ceļā. Triju Latvijas ūdensceļiem (bijušais *Baltmorputjs*) piederošo kuģu – *Vega*, *Uvarovs*, *Līgatne* gadījumā arodbiedrība saskā-

rās ar klaju šantāžu. Pēc tam, kad arodbiedrība bija noorganizējusi streiku, lai panāktu darba algu izmaksāšanu jūrniekiem, tika draudēts gan atstāt apkalpes bez pārtikas un ūdens, gan normainīt tās ar citām, gan iesaistīt lietā kriminālās struktūras. Situācija bija Joti sarežģīta – kuģi atradās Igaunijas teritoriālajos ūdeņos, uz tiem bija Krievijas karogs un Latvijas apkalpes. Tas bija nervu karš un jurisprudences zināšanu pārbaude, jo vajadzēja perfekti orientēties dažādu valstu likumdošanu. Sadarbojoties ar Igaunijas jūrnieku arodbiedrību jūrnieki saņēma savu godīgi nopelnīto naudu.

Desmit gadu darbības laikā ir izkristalizējusies atziņa, ka atsevišķos gadījumos jūrnieki nepietiekoši aktīvi rūpējas par savu labklājību un akli uzticas kuģu īpašnieku bezatbildīgajiem solijumiem izmaksāt aizkavēto darba samaksu kaut kad vēlāk. Darba algas neizmaksāšana par diviem mēnešiem jau vēsta par iespējamām problēmām. Arodbiedrība vienmēr uzsver, ka jūrnieku interešu aizstāvības pamātā ir precīza un savlaicīga informācija. LTFJA biedri strādā daudzās kompānijās visos pasaules nostūros un bez informācijas arodbiedrība nevar izsekot līdzi viņu gaitām. Problēmu gadījumā uzreiz nepieciešams informēt arodbiedrību par notikušo. Turklat LTFJA sedz jūrnieku izdevumus par telefonsarunām vai faksa nosūtīšanu un pēc viņu lūguma vienmēr ievēro konfidencialitāti attiecībā uz informācijas sniedzēju.

## KONGRESS LEMJ PAR ATTĪSTĪBAS VIRZIENIEM

Pēdējais nozīmīgākais notikums arodbiedrības darbā bija 2001. gada novembrī notikušais LTFJA otrs kongress, kurš nolēma, ka arodbiedrības vadība turpmākos septiņus gadus pa-

liks līdzšinējā sastāvā, kā arī apstiprināja LTFJA attīstības programmu līdz 2010. gadam. Saskaņā ar to arodbiedrība īpašu uzmanību pievērsīs ar jūrnieku nodarbinātību saistītiem jautājumiem, darba apstākļu uzlabošanai, darba samaksas un darba drošības paaugstināšanai, sociālās un pensiju nodrošināšanas sistēmas un krājaizdevu sabiedrības *Jūrnieku forums* attīstībai, jūrnieku medicīniskās apkalpošanas pilnveidošanai, kā arī veiks virknī pasākumu, lai nodrošinātu jūrnieku un viņu ģimēnu pilnvērtīgu atpūtu. Pēdējais jautājums ir īpaši aktuāls, jo laba atpūta ir sekmīga un ražīga darba kīla.

## GĀDĀ PAR JŪRNIEKU ATPŪTU

Padomju laikos jūrnieku rīcībā bija klubs Katrīnas dambi, kur varēja uzspēlēt kādu sporta spēli vai apmeklēt baseinu. Daudzi jūrnieki zina, ka šis bijušais Latvijas Kuģniecības jūrnieku klubs saskaņā ar valdības lēmumu pirms pāris gadiem tika pārdots izsolē. Arodbiedrība ieguldīja lielu darbu, lai nepielautu, ka jūrnieki zaudē savu klubu, taču valdība LTFJA lūgumus un prasības ignorēja. Lai Rīgā jūrniekiem tomēr būtu siksniens centrš, kur atgūtu spēkus, LTFJA uzsāka sarunas ar ITF par jauna jūrnieku kluba celtniecības finansēšanu. Sākotnēji sarunu partneru vidū valdīja neizpratne – jums taču vēl pavisam nesen bija jūrnieku klubs, bet beigās tomēr izdevās vienoties. Pašlaik ir apstiprināts jaunā kluba celtniecības projekts, būvniecības darbus plānots pabeigt 2002. gadā. Jūrnieku un viņu ģimēnu atpūtas nodrošināšanai arodbiedrība plāno izveidot arī atpūtas bāzi, kur varētu pamakšķerēt, uzspēlēt sporta spēles, vasarā – sauļoties un peldēties, bet ziemā – slēpot.

Aldis Brokāns

# Jūras spēku Krasta apsardzes kuģu flotide

**P**ar Jūras spēku Krasta apsardzes kuģu flotiles dzimšanas dienu ir pieņemts uzskatīt 1999. gada 1.jūliju, kad bijušo Jūras spēku Centrālā rajona un Dienvidu rajona Krasta apsardzes Kuģu divizionu vietā tika izveidota Jūras spēku Krasta apsardzes kuģu flotide ar vadības štābu un divizioniem Rīgā, Ventspili un Liepājā.

Jūras spēki krasta apsardzes funkcijas veikuši jau no pirmajām savas pastāvēšanas dienām – 1991. gada, kad Liepājas Jūras koledžā tika izveidots Jūras spēku Mācību centrs un, atsaucoties valsts aicinājumam, tajā ieradās pirmie brīvprātīgie. Pēc dažiem mēnešiem tika saņemti bijušie PSRS zvejas inspekcijas kuģi un ar to stāšanos ierindā Jūras spēki sāka valsts jūras robežas apsardzību, valsts jurisdikcijai pakļauto ūdeņu kontroli un spēkā esošo normatīvo aktu ievērošanas kontroli jūrā. Toreiz viss bija jauns – pirms Jūras spēku kuģis, pirmā Jūras spēku kuģa karoga pacelšana, pirmā Jūras spēku kuģa komanda, pirmā Latvijas Jūras spēku kuģa vizite ārzemēs, pirms ar kontrabandas metāla krovu aizturētais kuģis (Ventspili). Daudziem jūrniekiem neparastas likās kuģa instrukcijas latviešu valodā, latviskas militārās komandas. Latvijas ūdeņos vēl diezgan droši saimniekoja Krievijas Kara flotes kuģi, arī piestātnes ostās tika izmantotas uz pusēm. Šajā laikā dibinājās arī Jūras spēku apakšvienības – JS Dienvidu rajons Liepājā un JS Centrālais rajons Rīgā.

Drīz Jūras spēki savā darbā sastapās arī ar pirmajām nesakārtotās likumdošanas problēmām, kad mūsu

valstij pāri no austrumu valstīm uz Eiropu vēlās nelegālo pārceļotāju vilnis, izraisot no Eiropas valstu puses pamatoitus pārmetumus Latvijai. Uzplauka jauns nelegālā biznesa veids un profesija – nelegālo pārceļotāju transportētājs (tautā saukts par kurdrovozu). Bēgļi slepus šķērsoja Latvijas sauszemes robežu, lai, izmantojot jūras transportu, bieži pat nedrošas motorlaivas, nokļūtu Zviedrijā, Vācijā un citur. Zinot mūsu Jūras spēku reālo stāvokli – trīs patrulkuģi uz gandrīz 500 km garo valsts jūras robežu un aptuveni 58 tūkst. kv.km valsts jurisdikcijai pakļauto ūdeņu –, Zviedrija 1993. gada februārī uzdāvināja Latvijai krasta apsardzes kuģi KBV 244, kas kuģa kristībās ieguva vārdu Kristaps un borta numuru KA-01. Drīz tam sekoja tāda paša tipa kuģi KA-06 Gaisma, KA-07 Ausma, KA-08 Saule un KA-09 Klints. Ar šo kuģu stāšanos ierindā strauji samazinājās nelegālo caurbraucēju skaits, un kopš 1994. gada par Latviju kā par nelegālu imigrantu tranzītvalsti sūdzības nav bijušas.

Atskatoties uz gandrīz desmit gados paveikto, redzam, ka ir sperts milzīgs solis uz priekšu. Pašreizējā Krasta apsardze var lepoties ar apmācītiem un augsti profesionāli sagatavotiem jūrniekiem un tehniski labi aprīkotiem kuģiem, kuri spej izpildīt Nacionālo Brunoto spēku likumā, Latvijas Republikas valsts robežas likumā, kā arī Ministru Kabineta normatīvajos aktos tiem izvirzītos uzdevumus:

- veikt krasta apsardzi, kontrolēt valsts teritoriālo jūru un iekšējos ūdeņus (izņemot upes un ezerus), kā arī ekskluzīvo ekonomisko zonu;



- nodrošināt vienību kaujas un mobilizācijas gatavību;
- veikt un koordinēt meklēšanas un glābšanas darbus jūrā, piedālīties ekoloģiskajā uzraudzībā un jūrā notikušo avāriju sekū likvidēšanā.

Savā darbībā JS Krasta apsardze vadās arī pēc starptautiskajiem likumdošanas aktiem, kurus ratificējusi Latvijas Republika – pēc 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*), 1973. gada *MARPOL* konvencijas, 1992. gada Helsinku konvencijas par Baltijas jūras reģiona aizsardzību (ar papildinājumiem), 1979. gada Starptautiskās konvencijas par meklēšanu un glābšanu uz jūras (*SAR* konvencija), kā arī pēc noslēgtajiem sadarbības līgumiem ar LR Jūras administrāciju un tās pakļautībā esošajiem dienestiem, lekšlietu ministrijas Valsts robežsardzi un tās struktūrvienibām, VID Muitas pārvaldi, Jūras vides pārvaldi un tās dienestiem. JS Krasta apsardze līgumu ietvaros piegādā šīm struktūram nepieciešamo infor-

māciju, piedalās dažāda rakstura pasākumos un kopējās akcijās: zvejas inspekcija izmanto Krasta apsardzes kuģus, kontrolējot zvejas noteikumu ievērošanu un tamldzigi. Tā kā Krasta apsardze nav tiesīga administratīvi sodoši likumpārkāpējus jūrā, par atklātajiem likumpārkāpumiem tās amatpersonas sastāda protokolus un nodod tos attiecīgajām valsts iestādēm vainīgo personu sodīšanai.

Daudzas Eiropas Savienības valstis, piemēram, Dānija, Norvēģija, Lielbritānija, Francija krasta apsardzes funkciju veikšanai izmanto tieši savu kara flotu vienības, tādēļ nešķiet loģiski mūsu lekšlietu ministrijas centieni radīt parālēlas struktūras jūras robežas aizsardzībai. Krasta apsardzes nostādne šajā jautājumā ir – reāla, ciešā sadarbība katram noteikto uzdevumu un funkciju ietvaros. Šo un citus ar Krasta apsardzes darbību saistītos jautājumus varētu atrisināt jaunais *Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums*, kas pašlaik ir projekta stadijā. Jūras spēki ir Joti ieinteresēti sakārtot visus jautājumus, kas

saistīti ar kuñošanas drošības kontroli jūrā, jūras piesārnojuma ierobežošanu, meklēšanas un glābšanas darbiem uz jūras.

JS Krasta apsardzes kuģu flotile ir pārņemusi un tās sastāvā savu darbību sekmīgi turpina meklēšanas un glābšanas kuģis *Astra* un piecas mobilās glābšanas motorlaivas, kuru apkalpošanai jau ir apmācīti un sagatavoti 20 cilvēki. Līdz ar meklēšanas un glābšanas uz jūras funkciju pārņemšanu Krasta apsardzei radās papildus uzdevumi, kuru risināšanai tiek veltīts daudz līdzekļu un enerģijas. Pamatojties uz operatīvas informācijas analīzi, nācās secināt, ka nepieciešams intensificēt kuģu dežūras, tāpēc ir sākta otro komandu formēšana, kas Jauj Krasta apsardzei, nepalielinot kuģu faktisko daudzumu, dubultot dežūru skaitu: pašlaik tās nodrošina seši dežūrkuģi, kas bāzējas visās trijās Latvijas galvenajās ostās un arī mazajās ostās Salacgrīvā, Rojā un Pāvilostā.

Uzticēto pienākumu sekmīgu izpildi var nodrošināt tikai zinošs un labi sagatavots personāls, tāpēc daudz uzmanības Krasta apsardzē tiek veltīts tieši apmācībām. Tās notiek gan Latvijas, gan ārvalstu mācību iestādēs: Latvijas Nacionālajā aizsardzības akadēmijā, Latvijas Policijas akadēmijā, Latvijas Jūras akadēmijā, Rīgas Jūrskolā, Liepājas Jūrniecības koledžā, Rīgas Mācību kursu kombinātā, Rīgas Tehniskajā skolā, kā arī dažādos kursos, ko organizē gan Latvijas mācību iestādes, gan ārzemju speciālisti Latvijā. Sevišķi lielu darbu apmācību organizēšanā ir iespējusi ASV Krasta apsardze, Zviedrijas Krasta apsardze, Dānijas Karaliskā kara flote, Somijas robežsardze. Krasta apsardzē dienē cilvēki, kas sekmīgi absolvojuši ASV Krasta apsardzes akadēmiju, ASV Starptautiskos krasta apsardzes virsnieku kursus, ASV Jūras spēku vadī-

bas koledžu, SAR operāciju vadītāju kursus, Kuģu kustības kontroles kursus Dānijā u.c. speciālos kursus. Kopumā ārvalstīs ir mācījušies 39 krasta apsardzes virsnieki un instruktori, un tiek gatavoti jauni kandidāti gan Latvijas, gan ārzemju mācību iestādēm. JS Mācību centrā Liepājā atklātajā Starptautiskajā üdenslīdēju centrā plānojam apmācīt arī Krasta apsardzes flotiles üdenslīdējus. Salīdzinot ar 1991. gadu ievērojami uzlabojusies angļu valodas prasme Krasta apsardzē – par to varam pateikties Jūras spēkos sekmīgi iestenotajai valodu apmācības programmai.

Pieaugot kravu apgrozījumam Latvijas ostās un mūsu valstij integrējoties starptautiskajā tūrisma apritē, vienlaikus ar pozitīvajām pārmaiņām to skar arī daudzas negatīvas, līdz šim īpaši nepazītas, piemēram, narkotiku kontrabanda. Palielinoties starptautiskā tūrisma plūsmai uz Latviju pa ūdensceļiem ar jahtām un motorjahtām, kā arī naftas un ķīmisko vielu tranzītam caur Latvijas un kaimiņvalstu ostām un termināliem, pastāv reāli draudi pieaugt arī avāriju un nelaimes gadījumu skaitam jūrā. Latvijas Republikas Jūras spēku Krasta apsardzes kuģu flotile savas turpmākas darbības prioritātes saskata tieši šo negadījumu novēršanā. Bet pats galvenais – Jūras spēku Krasta apsardze ir Bruņoto spēku struktūrvienība, kas organizēta un darbojas savas valsts jūrnieku interesēs un šo interešu aizstāvēšanai tā ir gatava sniegt arī visu nepieciešamo palidzību. Operatīvie dežuranti Rīgā (tel. 7433553, fakss 7431177) vai Liepājā (tel. 3404222, fakss 3422582) vienmēr gatavi jūs uzraudzīt. Neesiet vienaldzīgi pret pārkāpumiem uz jūras, informējet par tiem Krasta apsardzi, jo tā ir mūsu kopējā jūra, kas jāsargā kopīgiem spēkiem mums visiem!

H.Cernovs

# Latvijas Republikas Jūras spēku personālsastāva apmācība

**S**askaņā ar Jūras spēku pamatuzdevumu – valsts aizsardzību – liela uzmanība tiek pievērsta personālsastāva militārajai apmācībai, vienību kaujas gatavības paaugstināšanai un šāba darba pilnveidošanai.

Latvijas Republikas Jūras spēkos ir divas apmācību sistēmas struktūras:

- Jūras spēku virsdienesta karavīru un virsnieku kvalifikācijas celšana un specialitātes iegūšana;
- obligātā militārā dienesta karavīru apmācība.

Jūras spēku virsdienesta karavīru un virsnieku apmācība, kvalifikācijas celšana, svešvalodu apmācība, I un II pakāpes datorapmācība un I un II pakāpes virsdienesta pamatapmācības kurss notiek Jūras spēku Mācību centrā. Kvalifikācijas celšanas kurss Jūras spēku virsnieki apgūst jūras likumdošanu, kuģu taktiku un organizāciju, sakaru sistēmas, kuģu uzbūvi un enerģētiskās sistēmas, kuģu dzīvotspējas jautājumus, aizsardzību pret masu iznīcināšanas ieročiem, kā arī aizsardzības spēku reglamentus, šāba darba plānošanu un vadību. Kopš Jūras spēku Mācību centra izveidošanas tajā izglītojušies vairāk nekā 3200 karavīru un virsnieku.

2000. gada 1.decembrī Liepājā atklāja *BALTRON* (Baltijas valstu kara kuģu eskadras) Pretmīnu skolu.

*BALTRON* Pretmīnu skolā LR Jūras spēki sadarbībā ar Vācijas Jūras spēkiem iekārtoja mīnu meklētāju *LINDAU* tipa kuģu simulatoru klasi. Tās



**BALTRON** Pretmīnu skolas atklāšana.  
Lentu pārgriež LR aizsardzības ministrs  
Girts Valdis Kristovskis



**BALTRON** Pretmīnu skolas  
plāksnes iesvētīšana.  
Priekšplānā JS kapelāns U.Kalniņš

galvenais uzdevums – veicināt Jūras spēku kuģu apkalpu kvalitatīvāku apmācību, personālam neizejot jūrā.

2001. gada 5.septembrī Liepājā svinīgi atklāja Baltijas valstu Ūdenslīdēju skolu.

Šajā skolā tiek apmācītas militārpersonas no Baltijas valstīm. 10.septembrī mācības sākās kuģu ūdenslīdēju pirmajam kursam. To pasniedza instruktori no Norvēģijas, Igaunijas, Latvijas un Lietuvas, asistēja instruktori no Lielbritānijas, ASV un Zviedri-

jas. Sekmīgie kursa beidzēji saņēma kuģu ūdenslīdēja sertifikātu. No Latvijas Republikas Jūras spēkiem šo kursu sekmīgi nokārtoja divi virsdienesta karavīri. 2002. gadā plānots uzsākt apmācīt ūdenslīdējus atminētājus.

Latvijas Republikas Nacionālās aizsardzības akadēmijas kadeti, kuri vēlās dienesta gaitas turpināt Jūras spēkos, vispirms Latvijas Jūras akadēmijā apgūst specialitāti – sardzes stūrmanis uz kuģiem līdz 500 BT.

LR Jūras spēku personālsastāvs, apgūstot Rīgas Tehniskajā universitātē kursu – elektronikas menedžmenta un servisa tehnikis, var turpināt dienestu JS Radiotehniskajā bataljonā. Latvijas Jūras akadēmijā personālsastāvam ir iespējas apgūt arī speciālitātes – kapteinis uz kuģiem līdz 200 BT un matrozis-bocmanis.

Latvijas Republikas Jūras spēku personālsastāva apmācības notiek arī citās Nacionālo bruņoto spēku struktūrās:

- NBS instruktori skolā JS personālsastāva apmācības notiek
  - nodajas komandieru kaujas kursā,
  - nodarbību sagatavošanā un vadīšanā,
  - nodarbību analizēšanā un vērtēšanā,
  - jaunāko instruktori kursā,
  - jaunāko instruktori kursā kara vīriem sievietēm;
- Nacionālajā aizsardzības akadēmijā JS personālsastāvs tiek apmācis
  - vada komandieru kursā,
  - fiziskās sagatavotības instruktori metodiskās sagatavošanas kursā,
  - pirmās medicīniskās palīdzības kursā,
  - apgādes daju speciālistu kursā,

- militārā personāla vadības un administrēšanas kursā,
- izlūkošanas virsnieku štāba kursā,
- jaunāko virsnieku vadības kursā;

- Zemessardzes instruktori mācību centrā Dobelē JS personālsastāvu apmāca:
  - taktiskās izlūkošanas organizācijā,
  - izlūkpatruju 1.kursā,
  - izlūkpatruju 2.kursā;
- NBS sakaru mācību centrā Siguldā notiek JS personālsastāva datorapmācība.
- Mobilo strēlnieku centrā Ādažos JS personālsastāvam tiek organizēta:
  - lozmetējnieku apmācība,
  - granātšāvēju apmācība,
  - artilērijas taktikas un ugunsdrošības kurss NBS vadu un rotu komandieriem,
  - sanitārā apmācība.

Ārzemēs JS karavīri var apgūt angļu valodu, sakarnieka specialitāti *BALTRON* sakarnieku skolā Igaunijā. Tehniskās zināšanas tiek papildinātas Zviedrijas Jūras spēku militārajā koleģā, Dānijas Karaliskās jūras flotes sakaru un signālistu skolā, štāba koleģā ASV, Apvienotās Karalistes skolās un *BATDEFCOL*.

Nozīmīgu palīdzību JS sniedz ASV militārās sadarbības (*MLT*) grupa, kas regulāri organizē nodarbības un seminārus personālsastāvam.

JS obligātā militārā dienesta karavīri pēc apmācības pamatkursa Alūksnē tiek nosūtīti un JS Mācību centru. Tur pirmās divas nedēļas viņi tiek apmācīti par Jūras spēku obligātā militārā dienesta matroziem, tad daja tiek nozīmēti turpmākam dienestam JS Atbalsta bāzē, Radiotehniskajā bataljonā vai Mācību centrā. Tie obligātā militārā dienesta karavīri, ku-



ri paliek JS Mācību centrā, mēneša laikā apgūst nepieciešamās pamatzināšanas dažādās specialitātēs: kuģu mehāniķa, motorista, elektriķa, stūresvira, signālista, sakarnieka, pavāra, radiolokācijas staciju operatora un

komandora. Pēc šīs apmācības obligātā dienesta matroži tiek nozīmēti uz JS daļām – informācijas centriem, kuģiem, apsardzes vadiem.

A.Zvaigzne



# Latvijas Jūras akadēmijas akreditācija

Izglītības kvalitātes nodrošināšana vienmēr atradusies augstskolu uzmanības centrā, tomēr līdz pat pēdējai desmitgadei tā vairāk ir bijusi augstskolu iekšējā lieta. Savukārt kvalitātes kontroli savās rokās centusies turēt ministrija. Palielnoties augstskolu autonomijai, starpautiskajai sadarbībai, studentu un personāla mobilitātei, lielākajā daļā valstu ir pieaugusi gatavība organizēt studiju kvalitātes ārēju kontroli, padarot novērtējuma rezultātus plaši pieejamus. Baltijas valstis, tostarp Latvija, 1995. gadā izstrādātas augstākās izglītības kvalitātes nodrošināšanas sistēmas, kuru sastāvdaja ir studiju programmu un augstskolu akreditācija.

Saskaņā ar Augstskolu likumu augstskolas akreditācija ir izglītības iestādes darba organizācijas un resursu kvalitātes pārbaude, kuras rezultātā iestādei piešķir valsts atzītas augstskolas statusu. Līdzīgi studiju programmas akreditācija ir studiju programmas kvalitātes pārbaude, kuras rezultātā studiju programmai piešķir valsts atzītas studiju programmas statusu.

Augstskolas un studiju programmu novērtēšanas procesam ir divi posmi – pašnovērtēšana, ko veic pati augstskola, un ārējā ekspertīze, kas uzticēta Novērtēšanas komisijas ārzemju ekspertiem. Lēmumu par akreditāciju, balstoties uz augstskolas ie-snietajiem materiāliem, ekspertu ziņojumiem, Novērtēšanas komisijas atzinumu un augstskolas pārstāvju skaidrojumiem, pieņem Augstākās izglītības padome, bet par studiju

programmām – IZM izveidota Akreditācijas komisija.

Latvijas Jūras akadēmija augstskolas un akreditējamo studiju programmu pašnovērtēšanu pabeidza 2001. gada martā, vienlaikus sagatavojojot atbilstošos pašnovērtējuma ziņojumus un citus Augstskolu akreditācijas noteikumos norādītos dokumentus. 2001. gada 11.aprīlī akreditācijai reizē ar akadēmiju tika pieteiktas 6 no 8 īstenojamajām studiju programmām, izņemot profesionālo studiju programmas *Hidrogrāfija* un *Ostu tehnika*, jo tās pašlaik apgūst tikai daži studenti, turklāt studiju programmā *Hidrogrāfija* uzņemšana tuvākajos gados netiek plānota, savukārt programmā *Ostu tehnika* šajā gadā tā ir izsludināta LJA neklāties nodaļā.

LJA Novērtēšanas komisijā apstiprināja četrus ekspertus: Juri Lemberu (Igaunijas Jūras akadēmijas rektoru), Viktoru Senčilu (Klaipēdas universitātes Jūras institūta un koledžas direktoru), Toni van Essenu (Nederlandes Kuģniecības un transporta koledžas direktoru) un Jāni Grundspenki (Rīgas Tehniskās universitātes profesoru).

Novērtēšanas komisijas vizite LJA notika 2001. gada 27. un 28. maijā. Saskaņā ar komisijas darba programmu eksperti vizites laikā iepazinās ar LJA un studiju programmu pašnovērtējuma rezultātiem, ar akadēmijas materiāliem, informatīvajiem un finansu resursiem, kā arī ar teritorijas un ēku renovācijas plāniem Daugavgrīvā. Eksperti tiks ar LJA studentiem, darbiniekiem un absolventiem,



LATVIJAS REPUBLIKA

IZGLĪTĪBAS UN ZINĀTNES MINISTRĪJA

## AKREDITĀCIJAS LAPA

RĪGĀ

28.06.2001.

Nr. 022

## LATVIJAS JŪRAS AKADEMĪJAI

Ir tiesības iestānot  
akreditētās studiju programmas  
un izsniegt valstiski atzītus diplomas  
par augstākās izglītības iegūšanu.

Pamatojums: Latvijas Republikas Augstākās izglītības padomes  
2001. gada 28. jūnija lēmums Nr. 16.



Ministra

K. Greškalns

**Augstākās izglītības padome  
2001. gada 28. jūnija sēdē akredītē  
Latvijas Jūras akadēmiju uz visu  
tās darbības laiku.**

kā arī ar darba devējiem un profesionālo jūrniecības organizāciju pārstāvjiem.

Novērtēšanas ziņojumā ekspertu grupa izvērti aplūkoja gan pozitīvos aspektus (piemēram, LJA pastāv labas attiecības ar visām Baltijas valstju un citām ES Jūras akadēmijām, LJA strādā augsti kvalificēts akadēmiskais personāls, LJA un tās beidzējiem ir laba reputācija Latvijas un starptautiskajā kuģniecībā u.c.), gan trūkumus (piemēram, trūkst Latvijas valdības finansiāla atbalsta, mācību spēku vidējais vecums ir pārāk liels, nemoderna bibliotēka u.c.). Īpaši tika akcentēts *Ostu vadišanas* studiju programmas

nozīmīgums gan Latvijas Jūras akadēmijai, gan Latvijai kopumā.

Akreditācijas komisija 2001. gada 27. jūnijā sēdē nolēma akreditēt uz 6 gadiem visas pieteiktās LJA studiju programmas:

**1. Kuģu vadišana –**

I līmeņa profesionālās augstākās izglītības programma. legūstamā kvalifikācija – *Kuģu vadišajs*,

II līmeņa augstākās profesionālās izglītības programma. legūstamā kvalifikācija – *Inženieris kuģu vadišanas specializācijā*;

**2. Kuģu mehānika –**

I līmeņa profesionālās augstākās izglītības programma. legūstamā kvalifikācija – *Kuģu mehānikis*,

II līmeņa augstākās profesionālās izglītības programma. legūstamā kvalifikācija – *Inženieris kuģu mehānikas specializācijā*;

**3. Kuģu elektroautomātika.** le-

gūstamā kvalifikācija – *Inženieris kuģu elektroautomātikas specializācijā*;

**4. Ostu vadišana.** legūstamā kvalifikācija – *Ekonomists ostu vadišanas specializācijā*.

LJA un tās studiju programmu novērtēšana būtiski veicinās akadēmijas kvalitātes vadības sistēmas tālāku pilnveidošanu. Vispusīgi izvērtēto LJA darbibas pozitīvo aspektu turpmāka attīstīšana un trūkumu ietekmes samazināšana var ievērojami tuvināt akadēmiju tās 2002. gada mērķim – iegūt *Det Norske Veritas* sertifikātu par kvalitātes vadības sistēmas atbilstību ISO 9001:2000 prasībām.

V.Priednieks

# Aizvadītā gada aktualitātes Latvijas Jūras akadēmijā

■ 2000. gada 5. septembrī tika atklāts pirmais mācību korpušs Daugavgrīvā. Šī gada rudens semestrī nodarbības tajā notiek pilnas trīs dienas nedēļā.

■ Lai gan budžeta investīciju apjoms 2001. gadam tika piešķirts par 600 000,- Ls mazāks, nekā bija solīts – tikai 100 tūkst. Ls, 20% tika izlietoti teritorijas maģistrālo siltumtīklu atjaunošanai, bet 80% paredzēti divu die-nesta dzīvokļu ēku jumtu remontam un renovēšanas darbiem mehānisko darbnīcu ēkā.

■ Ar Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociāciju saistītās Latvijas un Norvē-ģijas kompānijas ziedoja 64 000,- USD auditoriju mēbeļu un aprīkoju-ma iegādei. Pasūtījumu izpildīja vie-tējā firma Arkus.

■ Ar Latvijas Jūras administrācijas un a/s *Rīgas kuģniecība* atbalstu tika iegādāts GMDSS trenažieris, kas sāka darboties jūlijā.

■ Pateicoties Latvijas – Nīderlan-des projekta *PSO 99/LV/1/7* nopiet-nai sagatavošanai un Nīderlandes pārstāvju ieinteresētai darbībai, tā ie-tvaros

- tika izstrādāti ES prasībām atbilstoši studiju plāni un programmas kuģu vadīšanas, kuģu mehānikas un ostu vadīšanas spe-cialitātēm, kas papildina akredi-tētos plānus;
- 2000. gada jūlijā 24 LJA kuģu vadīšanas, kuģu mehānikas un ostu vadīšanas specialitāšu profe-

sionālo priekšmetu pasniedzēji, t.sk. 6 ražošanas darbinieki, trīs nedēļas mācījās kvalifikācijas kursošs Rotterdamā par projekta līdzekļiem;

- tika iegādāti divi videoprojekto-ri ar portatīvajiem datoriem un digitālā videokamera videolek-ciju sagatavošanai;
- iegādāts un Daugavgrīvā uzstā-dīts kuģa mašīntelpas tre-nažie-ri; divi LJA pasniedzēji kursošs Gdiņā ieguvuši šī trenažiera ins-truktora sertifikātu;
- projekta Nīderlandes puses Va-dibas Komitejas locekļu aktīvā sadarbibā ar mūsu valsts aug-s-tākās izglītības un jūrniecības vadošām amatpersonām, popu-larizējot LJA darbības valstisko nozīmīgumu, šogad par 30 vie-tām tika palielinātas budžeta studiju grupas.

■ Neatrisināts ir jautājums par 219 m garo DG-54 piestātni, kur sa-duras LJA un firmu: *BGI* un *Wilhelmsen termināls* intereses. Tas rada LJA finansiālus zaudējumus, jo mācību kuģis *Eduards Veidenbaums* un mācību pontons atrodas maksas stā-vietās, bet abas jahtas Andrejostā. Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācijas pārstāvji nevar veikt izprojektētā LJA treناžieru centra piesaisti, jo nav zināms, kurā piestātnes daļā to izvie-tot.

■ LJA pasniedzēju algas ir 10-15 reizes zemākas par LJA absolventu al-gām tūlit pēc kuģa virsnieka diploma saņemšanas, tādēj pasniedzēji, kuri,

strādādami LJA, nopietni paaugstinājuši savu profesionālo kvalifikāciju gan Latvijā, gan ārvalstīs, var atrast daudz labāk atalgotu darbu citās ar jūrniecību saistītās iestādēs. Pēdējā gada laikā LJA zaudējusi piecus augsti kvalificētu pasniedzējus. Šī iemesla dēļ LJA nevar piesaistīt gados jaunus, perspektīvus speciālistus, t.sk. savus absolventus, par pasniedzējiem pamatdarbā.

■ PVAS *Latvijas Kuģniecība* ir izvirzījusi priekšlikumu LJA noslēgt līgumu par noteikta skaita speciālistu sagatavošanu LK vajadzībām. Līdzīgi līgumi LJA jau noslēgti ar Nīderlandes kompāniju *Boskalis*, Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociāciju un Glāzgovas kompāniju *TK Shipping*.

■ 2000. gada februārī LJA noslēdza līgumu par kuģa klāja komandas locekļu sagatavošanas kursiem. Matrožu un bocmaņu sagatavošanas kurss beidza 10 klausitāji, saņemot atiecīgas apliecības.

■ 2000. gada oktobrī LJA noslēdza sadarbības līgumu ar LR Aizsardzības ministriju un LR NBS Jūras spēkiem par speciālistu – kapteinis uz kuģiem līdz 200BT sagatavošanu Jūras spēkiem.

■ 2001. gada martā LJA noslēdza Sadarbības līgumu ar LR Aizsardzības ministriju, LR Nacionālo aizsardzības akadēmiju un LR NBS Jūras spēkiem par NAA kadeetu sagatavošanu Jūras Spēkiem specialitātē – sardzes stūrmanis uz kuģiem līdz 500 BT. Šajos līgumos minētās specialitātes apgūst 30 klausītāji.

■ Latvijas Zinātņu akadēmijas Ekonomikas institūta profesors P. Gujāns, turpinot 1999. gadā veikto pētījumu par ārvalstu rēderejās strādājošo kuģu virsnieku ienesumu Latvijas budžetā, ir izvērtējis, ka LJA absolventu ienesē 2,5 reizes pārsniedz Latvijas tautsaimniecībā nodarbinātā vidējo ienesi. Profesors P. Gujāns uzsver, ka LJA, sagatavojot kuģu virsniekus darbam ārvalstu rēderejās, Latvijas pilsoniem un pastāvīgajiem iedzīvotājiem veido darba vietas, neko neinvestējot to izveidošanā.

■ LJA maģistratūru absolvēja A.Jēkabsons (maģistra darbs «Kuģu enerģētisko iekārtu darbības un efektivitātes analīze», zinātniskais vadītājs prof., akad. V. Uzārs). A. Jēkabsons parādīja teicamu teorētisko un praktisko sagatavotību kuģu enerģētisko un elektroenerģētisko iekārtu agregātu ekspluatācijas drošuma rādītāju novērtēšanā un prognozēšanā un ar teicamu atsauksmi tiek rekomendēts RTU doktorantūrai.

■ 2001. gadā LJA uzņemti 264 jauni studenti, tai skaitā 3 meitenes. Sadalījums pa studiju programmām atspoguļots tabulā.

Programma	Reflektanti			L JA Par budžeta līdz. maksu
	Kopā	U z n e m t i t.sk. par		
Kuģu vadīšana	162	101	70	31
Kuģu mehānika	94	63	55	8
Ostu vadīšana	8	6	-	6

Lai Latvijas Jūras akadēmija turpmāk nepārvērstos par augstskolu tikai Rīgas skolu absolventiem, Uzņemšanas noteikumos bija paredzēts pusino valsts budžeta apmaksātām vietām atvēlēt to skolu absolventiem, kuras atrodas ārpus Rīgas. Šis uzņemšanas noteikumu punkts tika pilnībā realizēts.

■ 2000./2001. mācību gadā LJA tālāk attīstīja kontaktus ar starpvalstu sadarbības partneriem:

- seši specializācijas *Ostu vadišana* studenti 10 mēnešus mācījās Niderlandes Starptautiskajā jūras transporta akadēmijā Rotterdamā, noslēgumā saņemot attiecīgos diplomas;
- divi šīs specializācijas studenti ar Flandrijas Transporta ministrijas atbalstu mācījās Antverpenes Augstākajā biznesa skolā;
- no 2000. gada augusta līdz decembrim specializācijas *Hidrogrāfija* students M. Jansons mācījās Starptautiskajā Jūras akadēmijā Triestē (Itālijā);
- Valsts Jūras akadēmijā Sanktpēterburgā ostu vadišanas specjalitātes studenti apguva atsevišķus speciālos kursus;
- saskaņā ar vienošanos starp LJA, Niderlandes Kuģniecības Transporta koledžu un Niderlandes bagarēšanas kompāniju *Boskalis* 2001. gada aprīlī Rīgā notika seminārs, kurā tika sniegtā informācija par minēto kompāniju, perspektīvām prakses laikā un darbu uz tās kuģiem. Seminārā piedalījās vairāk nekā 170 dalibnieki no LJA, Liepājas koledžas un jūrskolām. Pašlaik 14 LJA studenti atrodas praksē uz kompānijas *Boskalis* kuģiem.

■ Ostu vadišanas studiju programmu 2000. gadā absolvējuši Andris Burka, Ervīns Kaverskis, Tatjana Nekrasova, Aivars Ošs, Sergejs Perrekrests, Mārtiņš Sproģis, Jekaterina Sukora, Edgars Sūna, Edmunds Valtantis.



**Inženierzinātņu maģistrs  
Ards Jēkabsons**

■ Hidrogrāfijas studiju programmu 2000. gadā absolvējusi Līga Baudauke.

■ 2001. gadā LJA absolvējuši:

#### **Kuģu vadišanas studiju programmā:**

Andris Benefelds, Ivars Brauns (labākais absolvents Kuģu vadišanas specialitātē), Juris Danilēvičs, Kaspars Dimants, Pēteris Janulis; pēc neklāties mācībām Sigita Gilis, Jurģis Pūkainis, Sergejs Martinovičs.

#### **Kuģu mehānikas studiju programmā:**

Uldis Krusts, Kārlis Paegle, Edgars Purmalis (labākais absolvents Kuģu mehānikas specialitātē).



Diplomprojektu aizstāvēšana Jūras Transporta nodajā 2001. gada 8. jūnijā.

Diplomprojektu aizstāv Andris Benefelds. Valsts pārbaudījumu komisija (no kreisās): LJA JTN lektors Nikolajs Dalmatovs, LJA JTN direktors profesors Grigorijs Gladkovs, PVAS Latvijas Kuģniecība Kuģu menedžmenta departamenta kuģu uzraudzības intendants Ēvalds Grāmatnieks, LJA JTN konsultants docents Arvids Zirnis, LJA JTN profesors Jānis Štrauhmanis.



Diplomprojektu aizstāvēšana Kuģu mehānikas un elektroautomātikas nodajā.

Valsts pārbaudījumu komisija (no kreisās): LJA prorektora vietniece neklāties apmācībā KMN lektore Natalja Baholdina, LJA KMN direktors, profesors Juris Cimanskis, Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks Juris Ivanovs, PVAS Latvijas kuģniecība superintendents Māris Kempe, LJA KEAN profesors Valdis Uzārs, Latvijas Jūras administrācijas Bistamo kravu un vides aizsardzības inspektore Ģertrūde Anīja.



Latvijas Jūras akadēmijas VIII izlaidums 2001. gada 15.jūnijā.  
 Pirmajā rindā no kreisās: rektors J. Bērziņš, prorektora vietniece N. Rone, prorektors V. Priednieks, Jūras transporta nodajas direktors G. Gladkovs, Kuģu mehānikas nodajas direktors J. Cimanskis, Kuģu elektroautomātikas nodajas direktors G. Lauža. Otrajā rindā no kreisās: absolventi P. Janulis, K. Dimants, M. Pavlovs, K. Paegle, U. Krusts, E. Purmalis, J. Pūkainis.  
 Trešajā rindā no kreisās: J. Danilēvičs, A. Benefelds, I. Brauns, J. Strupītis, E. Krūmiņš, U. Pārups, I. Grīnbergs.



Ivaram Braunam – labākajam absolventam Kuģu vadīšanas studiju programmā – tradicionālo balvu – pulksteni pasniedz Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents A. Ikaunieks.



**Rektora balvas izciņas airēšanā ar jūras laivām atklāšana 2001. gada 28.septembrī Lucavsalas airēšanas bāzē.**

### Kuģu elektroautomātikas studiju programmā:

Madars Frinds (labākais absolvents Kuģu elektroautomātikas specjalitātē), Ivars Grīnbergs, Edgars Krūmiņš, Mihails Pavlovs, Uldis Pārups, Jānis Strupītis.

■ Par tradīciju kļuvusi LJA studentu piedāļīšanās konkursā par Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas un Hanzas Jūras aģentūras iedibinātajām stipendiām. 2000./2001. mācību gadā par teicamām sekmēm un par paplašinātu ar specjalitāti saistītu studiju priekšmetu apgūšanu LKĀ stipendiājas Kuģu vadīšanas studiju programmā ieguva 5. kursa studente Liga Semjonova, Kuģu mehānikas studiju programmā – 4. kursa students Valērijs Serdcevs un 5. kursa students Guntis Viljums, Kuģu elektroautomātikas studiju programmā – 5. kursa

students Madars Frinds.

Hanzas Jūras aģentūras stipendiājas Kuģu vadīšanas studiju programmā ieguva Žanna Sedvalde, Sabīne Blumanska, Vita Sešķēna, Laima Pilsuma un Vladimirs Livšics, Ostu vadīšanas studiju programmā – Jānis Kalniņš, Jelena Sokolova, Ostu tehnikas studiju programmā – Viktorija Grahojska, Kuģu elektroautomātikas studiju programmā – Edgars Krūmiņš.

2001. gada 25. aprīlī notika LJA studentu zinātniskā konference, kurā stipendiāti nolasīja savu zinātnisko darbu tēzes un atbildēja uz uzdotajiem jautājumiem.

Atklātā sabiedriskā fonda *Alma Mater* stipendiājas Kuģu vadīšanas studiju programmā ieguva Žanna Sedvalde, Pāvels Rebenoks, Svetlana Siņavina, Kuģu mehānikas studiju programmā – Kristaps Ramiņš, Alģis Daunis un Gints Kežbers.



**LJA rektors J. Bērziņš pasniedz ceļojošo balvu uzvarētājas LJA – MIX komandas pārstāvīm R. Erenbergam.**

■ Jau trešo gadu Lucavsalas airēšanas bāzē LJA rīkoja rektora ceļojošās balvas izcīņu airēšanā ar jūras laivām; par mākslinieka Jura Gagaiņa no metāla veidoto buru laivu sacentās četru augstskolu komandas

Viriešu konkurencē tika pārstāvētas četras Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) studentu komandas, Latvijas Sporta Pedagoģijas akadēmijas (LSPA) komanda un Nacionālās Aizsardzības akadēmijas (NAA) komanda. Savukārt studentu komandas bija no LJA, LSPA un Latvijas Lauksaim-

niecības universitātes (LLU). Galveno balvu izcīnīja LJA-MIX komanda: R. Erenbergs, J. Egle, H. Freimanis, M. Dubra, A. Kalnāre, A. Logins un Ģ. Koliņš.

Daiļā dzimuma konkurencē pārliecinoši labākas bija jaunās kuģu vadītājas (LJA) L. Pilsuma, A. Žigure, J. Litavničce, J. Sauka, E. Kidala, K. Strīpničce un K. Carjova. Otra vietu izcīnīja LSPA, bet trešo vietu – LLU studentes.

Sagatavots pēc LJA materiāliem

# Liepājas Jūrniecības koledžai – 125 gadi

**I**r 2001. gada maijs. Liepājas Jūrniecības koledžas aktu zālei atveras durvis, un, zvaniņu skaņu pavadīti, zālē iesojo braši svētku drēbēs tērpti jaunieši. Klāt kārtējais izlaidums – savā, nu jau patstāvīgajā darba dzīvē aiziet, zināmu dzīves un profesionālo pieredzi ieguvuši jaunie jūrnieki. Un vērojot šīs nopietnās sejas, nevijus atmiņā nāk laiks pirms pieciem gadiem, kad skolas slieksni pārkāpa zaļi, ne pieredzējuši zēni ar zinātkaru skatenu. Visus šos gadus viņi lēnām, bet neatlaidīgi apguvuši sarežģitos, grūtos, bieži neizprotamos priekšmetus, kuri kopumā nozīmē vienu – amata prasmi. Tātad šī zinību uzkrāšana galā, prakses izletas, nu skolotāju vietā būs dzīve, dzīve uz jūras, sevi pastāvīgi apliecinot darbs, nepārtraukta pilnveidošanās. Jūra jau jauka un brīnišķīga izskatās no krasta, ciešā saskarē ar to romantiskais spīdums ātri apsūbē, atstājot nesagatavotam cilvēkam rūgtu atziņu, ka neesi izvēlējies īsto profesiju. Bet absolventi smaida, praksē pavadītais gads jau izvērtējis, kas būs kas. Un daudzus no viņiem gaida konkrētas darba vietas: firmas un kuģi. Rit izlaidums, viens no daudzajiem šo 125 gadu gaitā.

Jūra jau no seniem laikiem šķirusi cilvēkus un tautas, bet cilvēks vienmēr neatlaidīgi centies to iekarot, pārādīt par savu sabiedroto tautu vie nošanā. Jūra ir barotāja. Jūrnieks un jūrniecība visos laika posmos ir bijuši kā svarīgs arguments cilvēces cīņā par izdzīvošanu un pastāvēšanu. Un lai arī kāds nebūtu mūsdienu automatizācijas limenis, cilvēciskajam fak-

toram bija un būs galvenā loma sa režģitajā jūras darbā.

Latviešu jūrniecības vēsturi mēs saistām ar Crišjāni Valdemāru, ar viņa 1864. gadā dibināto Ainažu jūrskolu. Bet varbūt ne plašāk pazīstams ir fakts, ka jau 1861. gadā Liepājā tika izveidotas jūrniecības klases, kurās apmācīja bruņiniekus stūrmaņus. 1876. gadā nodibināja Liepājas Jūrniecības skolu. Latviešu jūrniekiem bija laba slava. Toreizējā Krievijas impērijā, arī ārzemju rēderejas labprāt pieņēma darbā latviešus, jo tie izcēlās ar augstu profesionalitāti un godprātību. Jūrskolās par skolotājiem strādāja pieredzējuši kuģotāji, kuri nevien mācīja jūras gudrības, bet arī centās jau najai jūrnieku paaudzei ieportē cienīgu morālo stāju un ētiku. Skolotājus jūrniecības mācību iestādēm nekur speciāli negatavo, tādēj Šī pārmantotība, Šī pārkvalificēšanās no kuģotāja uz skolotāju ir loģiska, tā ir saglabājusies līdz mūsu dienām, jo nekas labāks un vienkāršāks tā arī nav izdomāts.

Liepājas jūrskolai un tagadējai koledžai, visos laikos ir laimējies. Šeit ir strādājis Kristiāns Dāls, viņa vadībā skola bija ieguvusi plašu skanējumu Krievijas impērijā un ārzemēs, tās absolventi brauca par kapteiņiem uz daudzu valstu kuģiem. Mūslaiku Liepājas jūrskola, kādu to redzam pašlaik, darbu sāka 1955. gada 1. septembrī Ūliha ielā 5, bijušās komercskolas telpās. Katrs skolas vadītājs, sākot jau ar pirmo – A. Jampojski, vēlāk – J. Kandibinu, pielika visas pūles, lai mācību iestāde darbotos augstā līmenī. Sevišķi jāizceļ Jānis Smelteris,



Liepājas jūrniecības koledžas stends izstādē *Izglītība 2001.*

kurš kļuva par skolas priekšnieku 1960. gada otrajā pusē. J. Smelteris pats bija pieredzējis jūrnieks, tālbraucējs kapteinis, pabijis visās pasaules jūrās, tagad varēja savas zināšanas un pieredzi nodot jaunajai paaudzei. Šajos gados jūrskolu beidza daudzi vēlāk pazistami cilvēki: Gunārs Saltais, Harijs Lidaks, Valentīns Šuvajevs, Mihails Čurikovs – kuri saņēma tajos gados augstāko valdības apbalvojumu – Sociālistiskā Darba Varoņa Zelta Zvaigzni. Noteikti jāpiemin zvejnieku kopsaimniecības *Boļševiks* vadītājs kapteinis Vladimirs Einiņš, Rīgas Brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs, Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja, viņa vietnieks Jēkabs Laivenieks, Liepājas ostas kapteiņa dienesta darbinieki – Aleksandrs Žukovs, Kārlis Ludāns, Uldis Sveilis, Rīgas Brīvostas pārvaldes Kušošanas departamenta direktors Aigars Pečaks un daudzi, daudzi citi. Nepārspilējot var teikt, ka jebkurā ar jūrskolu saistītā ie-

stādē var sastapt kādu Liepājas jūrskolas absolventu. Un gandriz visi šie vārdi saistīti ar Ivaru Vigneru, kurš, jūrskolā nostrādājot vairāk kā 30 gadu, bijis gan skolotājs, gan mācību pārzinis, bet nu jau 10 gadus ir LJK direktors. 2001. gada 26. maijā jūrskola svinēja savu 125. gadus. Skolas gaiteņos, auditorijās un kabinetos varēja sastapt Joti daudz bijušo audzēkņu, kuri ar interesi vēroja tikko izremontētās telpas un aktu zāli, oriģinālā atjaunoto fasādi, vēroja un salīdzināja ar to, kas bija viņu laikos, kur katrs sēdējis, kādi skolotāji viņiem ir bijuši.

Pašlaik Jūrniecības koledžā apgūst trīs profesijas: kuģu vadītāju, kuģu mehāniķu un stividoru.

Jūrskola ir pārkārtota par koledžu, tas nozīmē – zināšanas, prasmes praktisko apmācību augstākā profesionalitātes pakāpē. Pēc jaunā koledžas izglītības likuma un pašlaik apstiprināšanas kārtībā esošajiem diplomēšanas noteikumiem, tās audzēkņi



Liepājas jūrniecības koledžas stūrmaņu klase.

iegūst 1. pakāpes augstāko profesionālo izglītību. Mācību shēma ir šāda: četragadīgā jūrskola, kuru beidzot ar valsts eksāmeniem, iegūst vidējo speciālo izglītību un iespēju iegūt diplomu kuģu vadītājiem līdz 500 BRT vai mehāniķim kuģiem līdz 750 kw. Tālāk seko divi gadi koledžā, lai gan šiem diviem gadiem faktiski var pieskaitīt arī jūrskolas pēdējo kursu, kurā tiek pastiprināti pievērsta uzmanība speciālajiem priekšmetiem tiem audzēkņiem, kuri turpinās mācības koledžā. Šajos trijos koledžas gados audzēkni pilnībā apgūst to programmu, kas ir paredzēta Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (SCTW – 78), kuri ir IMO (*Internationale Marine Organization*) – Starptautiskās jūrniecības organizācijas prasību un kompetences līmeņa noteikšanas galvenais dokuments. Liepājas Jūrniecības koledžas mācību programma pilnībā atbilst šīs konvencijas prasībām. Līdz ar to ir pa-

nākts galvenais mērķis – sagatavot starptautiskajā darba tirgū konkurēspējīgus audzēkņus. Bet nav jau viiss tik gludi un rožaini kā izliekas, jo par problēmām parasti mēdz noklusēt, gan jau paši tiksīm galā. Diemžēl tās ir ilūzijas. Un proti – galvenā problēma ir mācību līdzekļi, tehniskie līdzekļi. Grāmatu gluži vienkārši nav, izņemot 1971. gadā izdoto H. Legzdiņa *Navigāciju*. Visu cienu autoram, bet kopš tā laika navigācijas tehniskie līdzekļi ir gājuši uz priekšu un, lai sekotu tam līdzi, nepieciešamas katram pasniežējam pašam materiālus sameklēt, kādā valodā iespējams, pārtulkot un mācīties. Tā nav valstiska pieeja. Par citām mācību disciplīnām runājot – grāmatas vispirms nav pieejamas, vaitas būtu Liepājas Jūrniecības koledžā, vai Rīgas Jūras akadēmijā, kur pašlaik ktrs strādā ar savu personīgo kolekciju un konspektu komplektu. Kādēj? Vienkārši nav sponsoru, kas šīs grāmatas varētu izdot un samaksātu autoram par darbu. Latvijas – jūras liel-



Jauno jūrnieku iesvētīšana fukšu ballē 1998. gadā.

valsts, sevišķi tankkuģu jomā, un šādā neatbilstība! Tā ir problēma, pie kuras attiecīgās līmeņa institūcijās vajadzētu stingri piestrādāt un šo sasāpējušo jautājumu atrisināt.

Vēl viena problēma – mācību līdzekļu, tabulu, gadagrāmatu un citas literatūras iegāde svešvalodās. Lai mēs cik lieli patrioti arī nebūtu, tomēr jāatdzīst, ka latviešu valoda nav bijusi, nav un nebūs starptautiska jūrniecības valoda. Pat uz Latvijas kuģniecības kuģiem, kuri kučo ar citu valsts karogu, lieto vai nu krievu, vai angļu valodu.

Secinājums – nepieciešami mācību līdzekļi šajās valodās, galvenokārt angļu. Ja vēl krievu valodā ir saglabājusies literatūra no padomju laikiem, vai arī to var sadabūt Sanktpēterburgā, pārtulkot, dot saviem audzēkņiem, tad ar angļu valodas izdevumiem ir pavisam grūti.

Mācību iestādei nav naudas kontu un līdzekļu valūtā, bet tikai par valūtu iespējams ārzemēs iegādāties nepieciešamos mācību līdzekļus. Ir par ko padomāt.

Ir vēl viena interesanta, māksligi radīta problēma. Un tā ir – it kā Liepājas Jūrniecības koledžas un Rīgas Jūras akadēmijas pretim stāvēšana. Dažiem Jaudīm patīk pretstatīt šīs mācību iestādes, un proti, akadēmija ir galvenā jūrnieku kadru kalve Latvijā, bet Liepājā tikai tā – piedēklis jūrniecības aprindās. Negribu atkārtoties, bet uzdrošinos teikt, ka Latvijai ir vajadzīgas abas šīs mācību iestādes. Šo savu pārliecību gribu pamatot ar to, ka katrai ir sava niša – akadēmija gatavo akadēmiski izglītotus jūrniekus, tātad cilvēkus, kuri varētu vadit krasta uzņēmumus, firmas, darboties zinātnes jomā. Protams, tas nozīmē, ka LJA nesagatavo jūrniekus, sagatavo, jo tie

labus, bet ar domu, ka perspektīvā viņi ieņems vadošus amatus.

Liepājā, turpretī, gatavo tīri profesionālus, uzsvars tiek likts uz speciālo sagatavotību darbam jūrā tieši jūras kuģu apkalpošanā un vadībā. Tālākā izaugsme ir atkarīga jau no paša vēlēšanās pakāpties pa karjeras kāpnēm, mācību turpināšanu dažādās augstskolās. Tātad nekādas berzēšanās, nekādu domstarpību – visu izšķir katra individuālā sagatavotības līmenis, vēlēšanās strādāt, gribēšana paaugstināt savu profesionālo un vispārējo zināšanas un intelīgences līmeni. Nekādu problēmu šeit nevar būt, veselīga konkurence vienmēr ir bijis progresu virzītāju.

Liepājas jūrniecības koledža, kā jau mācību iestāde, ar vairāk nekā gadītu vecām saknēm, daudz uzmanības velta tieši tradīcijām.

Jauno audzēkņu iesvētīšana – fukšu balle, pēdējais zvans, izlaidums: tas viss dažādos gados risinās dažādi, ar pašu jauniešu (pie mums mācās arī daudz meiteņu) gan stūrmaņos, gan

stividoros) izdomātu scenāriju un izpildījumu. Dzejas dienas, skolotāju dienas un vēl daudz kas cits. Bet dzīve jau nav prieki vien, tas ir sūrs ikdiejas darbs.

Šeit profesijas apguvē atlaižu nav, jūras jokus nepazīst, tas ir bargs eksaminators cilvēcisko un profesionālo īpašību jomā. Gribu piebilst, ka visi laipni lūgti un gaiditi pie mums – gan tie, kas grib mācīties klātienē un apgūt šo smago, sarežģito, bet Joti interesanto profesiju no paša sākuma. Gaidām arī neklāties mācību studentus, kuri grib pārkvalificēties vai paaugstināt savu kvalifikāciju, tātad cilvēki, kuri jau ēduši sūro jūras maizi un grib pilnveidoties, gan arī visutoss, kuriem ir kas interesants par jūru pastāstāmas vai grib kaut ko par jūru uzzināt. Jūra ir dzīva, mūžam mainīga, barga, bet labestīga pret tiem, kas viņu mīl un ciena.

R. Matisons,  
Kuģu vadītāju nodajas  
1971. gada absolvents

# Par holandiešiem un klasiskajām jahtām

**R**īgas jubilejas svinības pulcināja tūkstošiem tūristu no dažnedažādām pasaules valstīm, bet pa jūru un Daugavu uz mūsu skaisto pilsētu, tāpat kā pirms astoņiem gadusimkiem, ar senām burulaivām ieradās ciemiņi no daudzām tālām zemēm. Tie bija gan norvēži ar sālitu siļķu mucām, kuru burinieks *Anna af Sand* piestāja vēsturiskajā Siļķu brāķa vietā Andrejostā, gan vācieši ar tumši melno, vienreizējo vikingu laika kuģi *Hansakogge* no Kiles.

Rīgas jahtu centrā Andrejosta pie jaunā, tikai jūlijā noenkurotā 90 metrīgā pontona visu vasaru piestāja jahtas – viena skaistāka par otru. Sezonu

šoreiz atklāja polju burātāji, kuri iera dās jau 5. maijā ar jahtu *WDA*. Tikai pēc 9 dienām tai sekoja otrā – *Orka* no Vācijas, un tad jau maisam gals bija vajā.

Jūlijs ir somu burātāju mēnesis, kad viņi izmanto savu gada atvajinājumu un steidzas arī uz Rīgu. Tomēr šogad jūlijs sagādāja nebijušu pārsteigumu, lai gan zinājām par holandiešu jahtu konvoja ierašanos. Viņi uz Andrejostu nāca no Engures kopā ar Latvijas jahtām, piedaloties *Trīsstūra kausa* izcīņas pēdējā posmā.

\*\*\*

Sagaidītāji pie steķa nika jau vai rākas stundas, taču vārgais vējelis nesolija drīzu ciemiņu ierašanos. Tā arī



«Amata» kreicē pret «Soringu» (Vācija).



Zviedru šēru krūzeris ceļā no Romasāres uz Rīgu.

bija – tikai 1.jūlija vakarā ap deviņiem pienāca ziņa, ka flote jau ir Daugavā. Kā ostas kapteinis devos sagaidīt jahtas uz jaunā pontona galu, kad pamanīju draudošu negaisu sev aiz muguras – no pretējās pusēs tuvojās melna, zema padebess. Sapratu, ka vismaz izmirkšu kārtīgi, tāpēc jau laikus novilku apavus un vienos šortos devos pieņemt galus.

Tāds scenārijs būtu darījis godu arī Eduardam Smilgim – burtiski pāris minūtēs visapkārt kļuva tumšs kā nakts. Niknas vēja brāzmas ar 47 mezglu lielu ātrumu (kā teica viens no jahtu kapteiniem – tādā vējā viņa jahta vēl nebija bijusi) kopā ar krusas graudiem triecās pretī jahtām, no kurām Andrejostas jūras vārtos varēja

saredzēt tikai sarkanās un zaļās signāluginis.

Pirmā holandiešu jahta jau bija klāt, un steidzāmies kērt mesto slapjo galu, lai nostiprinātu to ap poleru jeb slīdragu. 15 metrus garā jahta nebija viena, tā brālīgi atšlepēja arī mazo jahtu *Lastočka*, kurai nebija sava dzinēja, bet bura saplēsta. Pēkšni, skrienot pa slapjo un slideno dēļu segumu, ūdenī pamanīju divas gaišas sieviešu rokas – holandiešu kapteiņa sieva bija pārkritusi pār bortu. Piepālidzot pārējiem, uzvilkām krietni smago burātāju uz pontona, kura laimīgā kārtā pazaudēja tikai vienu zobu.

Tikmēr jau osta pildījās ar spokainajām jahtu ugunīm, un pieredzējušie holandiešu kapteiņi mierīgi un

bez steigas gaidīja savu kārtu, lai piestātu pie steķa vai ar sānu blakus otrai, trešai jahtai, kā viņi to pieraduši savos ūdeņos. Visas lielās un mazās viesu jahtas piestāja jahtu centrā bez nevienas skrambiņas necaurredzamajā tumsā un pērkona negaisā!

Dramaturģijas otrs cēliens risinājās jau pēc nedēļas, kad holandieši pa vienam devās mājupceļā. Saulaina, karsta jūlijā diena. Ūdens divpadsmitos gluds kā spogulis, vējš vēl nav sācis skrullēt matus. Mājam ar dievu sveicienus burātājiem, ar kuriem veselu nedēļu bija patikami tikties. Katru reizi, nākot pretī pa piestātni, viņi pasmaidija vai parādīja draudzīgumu citādā veidā. Arī aristokrātiskā *Wardy* – IV slaidā riksī devās uz ostas vārtiem. Apmēram pēc pusstundas no Jūras meklēšanas un glābšanas dienesta pienāca jautājums – vai tā ir Jūsu jahta, kas slikt Daugavā? Centos saglabāt mieru, jo nesapratu, kā var būt tāda ačgārnība – piestāt svešā ostā tumsā un vētrā bez skrambiņas, bet laikā, kad uz jahtas var tikai sauloties, tā nem un slikt nost plašajā un dzīlajā Daugavā. Tas tomēr nebija joks, un mūsu kuteris Tims kopā ar vienu no holandiešu jahtām devās pēc izglābtajiem – viņi bija piegājuši ar jahtu par tuvu bagarmašīnai un aizķeruši tērauda enkurtrosi! Ūdens sācis nākt iekšā aumalām, apkalpe nav varējusi divatā atsūknēt to, un jahta sākusi iet pa burbuli.

Nākamajā ritā, atstājuši pudeli vīna jahtu centra vīriem, kas palidzēja novērst nopietno tehnisko bojājumu, abi holandiešu jūras braucēji laimīgi devās tālāk.

\*\*\*

Jau janvārī Rīgā ieradās Eiropas Klasisko jahtu savienības pārstāvis Dīters Kreienbergs, kurš bija nodomājis atvest uz Rīgu lielu floti (ap 50 tā

sauktajām klasiskajām jahtām, kuras ir būvētas no koka, iespaidīgā pēcbalzaka vecumā, bet Joti labi saglabājušās *kundzītes*). Tomēr vasarā uz Rīgu atburāja tikai piecas – 4 no Vācijas un viens sarkankoka šēru krūzeris no Zviedrijas – ceļš esot pārāk tāls un ilgs, arī dažām labam kapteiniem jau septītais gadu desmits plecos, un jābrauc maziem gabaliem, kas veicami dienas laikā no vienas ostas un otru. Klasisko jahtu flotili sagaidīju Romas sārē, kas ir izveidota par vienu no labākajām jahtu ostām Baltijā.

No turienes devāmies uz Mērsragu, kas bija kā nakts pret dienu salīdzinājumā ar Igaunijā redzēto. Vienīgi vietējā restorāna saimnieks bez problēmām vēlā vakarā sagādāja ciešinjiem gardu maltīti. Pārējais ostā atgādināja skumjos senos laikus. Pagaidām ostai ir citas prioritātes un pat par kādu informāciju burātājiem, kur meklēt labierīcības, nebija ko sapnot. Bijušais ostas pārvaldnieks taču izbraukāja vairākas ārzemju ostas, smeloties priedzī *SuPortNet* projekta, kurā piedalījās vairākums Latvijas ostas pilsētu pašvaldību pārstāvju, izņemot vienīgi Rigu un Jūrmalu, kur domēm ir pašām skaidrs, kā kam jābūt (bet kā vēl joprojām nav). Vai tiešām ieinteresētību vispārējas labklājības labā, kā to var redzēt Igaunijas ostās, Latvijā ar uguni nesameklēt? Tā nav, to pierāda gan Pāvilosta, gan Salacgrīva. Bet lielām ostām ir lieli plāni, tās pret burāšanu izturas joprojām ar nepietiekamu sapratni.

\*\*\*

Rīgā visas piecas jahtu komandas pavadīja veselu nedēļu, kas lieliskajā, saulainajā laikā sagādāja prieku. Divi no kapteinjiem – Dīters Kreienbergs un Klauss Freimūts ir dzimuši Rīgā, bet tagad dzīvo Vācijā. Abiem jau sirmi mati, bet sirdis jaunekligas un



Klasisko jahtu asociācijas rīkotās nedēļas svinīgā atklāšana Andrejostas jahtklubā.

drosmīgas, lai ar uzticamajām koka jahtām un tikpat uzņēmīgajām dzīvesbiedrēm mērotu ceļu uz dzimteni. Jahtu konvoja programma tika realizēta pilnā apjomā, kaut gan daudzas no Rīgas amatpersonām, kuras ziemā teicās sagaidit jahtas, vasarā bija pazudušas. Latvijas jahtklubs, sadarbojoties ar Andrejostas jahtklubu, sarikoja arī pirmo starptautisko *Grīvas regati* no Andrejostas uz Lielupi. Pirmo reizi pēc restaurācijas regatē piedalījās arī vecākā, leģendārā Jevgenija Kanska jahta *Amata* (amāta – no latīņu vārda *mīlotā*), kuru stūrēja J. Kanska dēls Eižens. Regate bija patīkams pārbrauciens, kurā daži mūsu burātā-

ji piestrādāja vācu jahtas par gidiem un kapteiņa paligiem, palīdzot atrast pareizāko ceļu uz Lielupi.

Sis vizītes laikā Latvijas burātājiem radās iespēja nodibināt tiešus personiskos sakarus ar pieredzējušajiem vācu burātājiem, un cerēt uz turpmāku aktivāku sadarbību visās jomās, lai senās burāšanas tradīcijas, kuras desmitiem gadus centušies saglabāt daudzi cienījami vīri (nosauksim tikai *Trīszvaigžnu ordeņa Goda zīmes* kavalierus Laimoni Milleru, Jāni Ozoliņu un Kārli Balodi), nepagaisitu nebūtībā.

A. Bērziņš

# Gaļas āmurs vai sudraba burinieks?

*Jau ceturto gadu pēc kārtas jahta Spaniel piedalījās regatē Cutty Sark Tall Ships' Races. Šogad tā notika pa maršrutu Antverpene – Olesuna – Bergena – Esbjerga. Regates pirmajā posmā un kruīza posmā piedalījās arī Latvijas jahta Sparta, bet regates otrajā posmā – Anita. Esmu piedalījies visās četrās regatēs, man par sacensību īpašo atmosfēru un azartu vairs nav tā pirmatklājēja prieka, kas jaunajiem komandas loceklkiem. Tādēļ šis stāsts būs par Komandu un sajūtām, par kurām stāstus sāk ar vārdu pirmoreiz.*

**P**avisam šīgada projektā dažādos tā posmos bija iešķīstīti 32 komandas loceklji, 18 no tiem – 2000. gadā regates otrajā posmā Spaniel komanda sacensībās pirmoreiz piedalījās meitene. Toreiz Spaniel pirmoreiz izcīnīja pirmo vietu. Kapteinis Gunārs Steinerts nolēma arī šogad to atkārtot un startam uz Olesunu pieteica Signi Andersoni. Ne visi rūdīti jūras vilki bija gatavi tādam pavērsienam. To atzina Normunds Strods, profesionāls stūrmanis:

– Nākošajā dienā pēc komandu parades Antverpenē sarunājāmies kajitē ar Edgaru par vecajiem labajiem laikiem. Pēkšņi kajitē ienāca meitene. Uz manu jautājumu, kuru no komandas loceklkiem viņa vedis mājās uz Rīgu, viņa vienkārši atbildēja: – Esmu komandā līdz Olesunai. – Jāatzīst, ka 1994. gadā biju vienīgais, kurš Latvijas Jūras Akadēmijas senāta sēdē nobalsoja pret meiteņu klātbūtni akadēmi-

jā. Tādēļ, nespēdams apvaldit izbrinu un pārsteigumu, skali iesaucos: – Ko meitene darīs Ziemeļjūrā?! – Edgars saprata, ka uz jahtas veidojas nepieejama situācija, un ieteicā šo jautājumu pārrunāt ar Signi pašu. Tā arī izdariju, gan paskaidrojot savu attieksmi, gan atvainojoties. Pirmais, kas raksturoja Signi, bija tas, ka viņa uzreiz piedeva un pateica, ka viņai patik atklātība.

Regates gaitā tieši Signes dēļ asākās situācijās puiši valdīja pār sevi un dažs labs skarbāks izteiciens palika pusvārdā. Viņas pašaizliedzība Joti dažādās ar burāšanu saistītās situācijās bija piemērs citiem, ka ar lielu uzcītību un darīt gribēšanu var sasniegt daudz lielāku rezultātu nekā ar labām zināšām, bet izlaidību.

Regates pirmais posms Antverpēne – Olesuna nozīmē gandrīz 700 jūdzes pāri visai Ziemeļjūrai. 1999. gadā tā piecmetrīgos viljtos pārbaudīja mūs vairākas diennaktis, no vienpadsmit komandas loceklkiem nogāžot no kājām septiņus.

Jānis Upītis-Openieks iepriekš gādu burājis uz katamarāna *Musons*, bet Cutty Sark regatē piedalījās pirmoreiz:

– Atmiņā palikuši daudzi spilgti momenti. Pirmkārt jau burinieku starts Ziemeļjūrā. Tādus skatus reti kad gādās redzēt pat masu saziņas līdzekļos, kur nu vēl paša acīm. Vēl pirms pāris gadiem nevarēju pat iedomāties, ka pasaules ūdeņos var sastapt tik daudz burinieku. Pārsteigums bija arī, ka tos vēl arvien būvē no jauna.

Ziemeļjūra ar saviem ceļavējiem un visai mierīgo laiku bija mums pārsteidzoši labvēlīga. Taču bija arī mo-



**Spaniel Ziemeļjūrā.** O. Griķa foto.

menti, kas lika saspringt visai komandai. Pāris dienas pēc starta uz Olesunu spēcīgākā vēja brīzē salūza grotbomja stiprinājums un tas palika karājoties tikai pie buras apakšējās malas. Situācija izveidojās visai nopietna, jo novērst šo problēmu traucēja vējš un uzvikta burā. Veidojām dažādas bloku sistēmas, lai atvilktu grotbomi vietā, taču viens no blokiem slodzē neizturēja un vienkārši izjuka, ar lidojošajām detaļām gandrīz ievainojot vienu no komandas locekļiem – *Spaniel* kokpita būdas iekšpusē vēl tagad ir redzamas skrambas.

Otrs gadījums, kas radīja stresa situāciju, – patrāpījāmies tieši viena negaisa epicentrā. Mūsu maiņa bija beigusi dežūru un gāja gulēt, kad pēc 15 minūtēm jutām – jahta sāk strauji uz-

ņemt ātrumu un kāds nosauc jau visai iespaidīgus ātruma mēritāja rādījumus: – 15, 16, 17 mezglī! – Tajā brīdī jahta vairs liegi nešūpojās Ziemeļjūras lēzenajos, trīsmetrigajos vilņos, bet sāka burtiski lidot uz priekšu kā kuteris un kajitē viiss drebēja kā vilcienā. Neizturējām arī mēs un līdām ārā no tikko iesildītām guļvietām, lai pašu acīm redzētu notiekošo. Visapkārt tumšas debesis, vēja nolauztas un alznestas vilņu galotnes. Sajūta diezgan draudīga. Pie stūres kapteinis Gunārs Šteinerts ar visai saspringtu sejas izteiksmi, un visiem ir skaidrs: ja tagad kaut kas salūzis, tad situācija varētu klūt Joti nopietna. – 21 mezglī!, – kāds pēkšni iesaucās. Tas bija *Spaniel* rekords. Jahta izturēja. Kā nekā – dzimusi kā rekordjhta.

Edgars Kupčs ir vienīgais no 1999. gada Ziemeljūras komandas, kurš šogad šķērsoja to vēlreiz un neklūdījās – tāds piedzīvojums viņa burātāja praktē bija pirmoreiz! Papildinot Jāņa teikto, Edgars atceras sajūtas pēc finiša:

– Visu 14. jūliju – dienu pēc finiša – pavadijām uz Vigra salas netālu no Olesunas nezīnā par saviem sasniegumiem. Zinājām, ka godalgu esam izcīnījuši, bet kuru: otro, trešo vai ceturto? Bijām diezgan pārliecināti, ka pirmie nebūsim, bet klusībā tomēr uz to cerējām. Pēcpusdienā, kad visa *Cutty Sark* flote reisa kontroles komitejai pa rāciju ziņo savu atrašanās vietu, secinājām, ka droši vien esam otrie, jo nefinišējušām jahtām bijām kļuvuši neaizsniedzami, bet pirmo vietu jau bijām norakstījuši *Spartai*. Divas dienas pirms finiša *Sparta* mūs apsteidza par aptuveni 20–30 jūdzēm. Tādu pārsvaru atgūt ir grūti, ja nem vērā, ka tieši tajās dienās laiks mums bija visnelabvēligākais. Gaisotne uz jahtas nedaudz atslāba, bet saspringums tomēr saglabājās. Visi gaidījām reisa kontroles atskaiti plkst. 20.00, kad tiek nosaukts vietu sadalījums. Nebiju tajā brīdī uz jahtas, kad pa visu Vigra salu atskanēja skajš sauciens: – Mēs esam pirmie!

Pusnaktī stāvējām Vigra salas augstākā kalna virsotnē. Kāds iesmējās, ka šis paugurs tomēr ir zemāks par Gaizinu. Jūsmojām, kā Ziemeljūrā slinki riet saule, atgādinot, ka līdz Polārajam lokam ir tikai pārsimts jūdžu. Iepriekšējās regates pieredze lika man saprast, ka Ziemeljūra mūs šogad ir lutinājusi. Kāds mēģināja aizsmēkēt cigareti, bet vējš no Ziemeljūras neatlaidīgi pūta nost šķiltavas vārgo liesmiņu. Gluži neapzināti visi pārējie sastājās apkārt pīpētājam, lai aizsegtu vēju. Te pēkšni, novērtējis notiekošo, kāds sāka sirsnigi smieties. Pārējie jautājoši uz viņu paskatījās, uz ko smējējs atbil-

dēja: – Klau, bet mēs taču esam Komanda! – Visi saskatījās un pēc sekundes pauzes arī sāka smieties, jo mēs tiešām esam Komanda...

Tikai Olesunā uzzinājām, ka 660 jūdžu garajā sacensību posmā bijām apsteiguši *Spartu* par 7 minūtēm, bet pēc pārrēķina – par nepilnu stundu.

Pirmoreiz *Cutty Sark* regates vēsturē vienā regates posmā divas Latvijas jahtas bija izcīnījušas savā klasē pirmās divas vietas.

Pēc apbalvošanas ceremonijas Olesunā *Spaniel* maiņas komandai par lielu izbrīnu uzvarētājkomanda ilgi ne-nāca ārā no kajites. Bija skaidrs, ka kaut kas notiks. Beidzot uzvarētāji parādījās uz klāja un paziņoja, ka jāturpina pērn iesāktais rituāls – pirmās vietas atzīmēšana. Ja Flensburgā tas notika vienkārši – kapteinis Māris Grundmanis no jahtas tika iesviests ūdenī –, pret Gu-nāru Steinertu tādu valību komanda neriskēja atlauties, tādēj izdomāja sarežītāku procedūru.

Viens no akcijas organizatoriem Normunds ir gandarīts par rezultātu:

– Palaidām ūdenī gumijas laivu ar kapteinī tajā, iepriekš atskrūvējot laivas gaisa ventili. Rokās kapteinim bija taurīte, bet no jahtas viņam lasīja noteikumus, kuri viņam kā *Spaniel* kapteinim turpmāk būs jācenšas ievērot. Starp tiem īpaši vērts pieminēt dažus:

– turpināt pilnveidot *Spaniel* tā, lai tas trauktos pretī jauniem ātruma rekordiem un neapstātos pie sasniegta 21 mezglā ātruma,

– uz komandas saucienu – *Labrit*, *kapteinil!* – vienmēr skalji atbildēt – *Labrit, komanda!* – neatkarīgi no omas.

Visilgāk kapteinis kavējās ar pūšanu taurītē, apstiprinot, ka pārtikas rationā un tātad arī tēriņa sarakstā ie-kļaujams arī alus. Komanda panāca savu tikai tāpēc, ka laiva ātri laida gaisu un viena bikšu stara kapteinim jau bija



**Spaniel pēc apbalvošanas ceremonijas Olesunā.**

samirkusi. Nu ko, nelīela šantāža, toties pilnvērtīgi iesvētīts kapteinis!

Manuprāt, ar regates norisi Olesunā gandarīti bija gan pilsētas iedzīvotāji un viesi, gan paši regates dalībnieki. Olesunas osta ir tuvu ideālai vietai regates uzņemšanai: plaša krastmala buriniekiem un daudzajām tirdzniecības teltīm, ērta osta jahtām pašā pilsētas centrā. Pilsēta ir nelīela (39 tūkst. iedzīvotāju), kompakta un tikai 150

gadus veca. Pēc tam kad 1904. gada ugunsgrēkā Olesunas centrs pilnīgi nodega, tas tika atjaunots galvenokārt ar jūgendstilā veidotām ēkām, ar kurām Olesuna ir pazīstama pasaulē šodien. Svētku drūzma un kļāda gan nejāva pilsētas centru tā mierīgi un nesteidzīgi apskatīt. Pilsētai apkārt daudz dažāda augstuma kalnu, ekskursijas uz tiem bija svarīga komandām piedāvātās izklaides program-

mas sastāvdaļa. Vienā no tām piedalījāmies arī mēs. Ekskursija uz *Godoya* salu, uzkāpšana salas gandrīz 1000 m augstajā kalnā ar tai sekojošo pastāigu pa kalnu aizņēma vairāk nekā pusi dienas. Pašā kalna virsotnē gidi gan nevienam nejāva kāpt, jo zemie mākoņi pilnīgi aizsedza virsotni. Organizatori bija padomājuši par visu – pirms kāpiena katram ceļniekam izsniedza minerālūdens pudeli, nokāp-jot lejā – kārbiņu ar launagu.

Olesuna ir Norvēģijas zvejniecības galvaspilsēta – 2000. gadā viena trešā daļa valsts zivju eksporta notika caur Olesunas muižu. Laikam tādēļ pieaugušo komandas locekļu ballīte bija sārkota Zvejniecības muzejā, kas atrodas restaurētā noliktavā jūras krastā. Kas vēlējās, varēja ar alus kausu rokā iepazīties ar zivju konservēšanas iekārtām un, burtojot uzrakstus uz etiketēm, kastēm un mucām, apzināt zivju eksporta ģeogrāfiju.

Ja gadu iepriekš Helsinkos un Stokholmā ieradās tikai 6–7 A klases (garumā virs 36,6 m) burinieki, tad Olesunā to bija 25. Iemesli tam divi. Pirmkārt, pērn vienlaicīgi ar *Cutty Sark* regati notika vērienīga regate uz Amerikas kontinentu – *Tall Ships 2000*. Otrkārt, šogad daudzus dalībniekus regate vilināja tieši ar kruīza posmu – burājumu pa Norvēģijas fjordiem. Organizatori bija tam rūpīgi gatavojušies: 170 jūdžu īsajai distancei no Olesunas uz Bergenu bija atvēlētas 5 dienas, kuru laikā flotes kuģi varēja izvēlēties sev programmu katrai gaumei – regates dalībniekus bija gatavas uzņemt 19 (!) ostas. Tās piedāvāja pamērcēt buras zem fjordu ūdenskritumiem, pastaigāt pa kalniem, slēpot pa ledājiem vai, gali, vienkārši kert zivis.

Jānim Upītim-Upeniekiem tieši tas arī viisspilgtāk palicis atmiņā no kruīza posma:

– Ziemeljūrā bija arī daudz patikamu pārsteigumu, piemēram, delfini brīvā dabā. Man tas bija kaut kas, ko nu es nebiju gaidījis no Ziemeljūras. Nekad nebūtu domājis, ka kādreiz redzēšu delfinus lēkājam ap jahtu. Norvēģijas fjordi ir Joti bagāti ar zivīm, un to makšķerēšanai nav nepieciešams kārtot jebkādas atjaujas. Kad redzēju, kādas zivis velk ārā Gunārs un Normunds, kuriem bija lidzi savi coperi, ātri vien aizskrēju uz veikalū un no-pirku spiningu. Nenācās nožēlot. Protams, Gunāra darba ražumam ne-spēju tikt līdz, jo beigās viņš mūs ar zivīm bija piebarojis tik tālu, ka tās tagad laikam daudzi komandas locekļi ilgi negribēs redzēt.

Arī ar mani daudz kas šogad notika pirmoreiz. Gada sākumā atteicos no piedalīšanās regatē, lai organizētu 65 Skandināvijas valstu un Vācijas klasisko koka jahtu vizīti Rīgā. Vizītes organizatori nesastapa gaidīto atsaucību un jūlija vidū paziņoja, ka uz Rīgu dodas tikai 5 jahtas. Jau pēc dažām dienām mēs ar Lieni bijām ceļā uz Olesuni. Cērējām, ka gan jau atradīsim vietu uz kāda burinieka vai jahtas un kruīza posmā piedalīsimies. Saticis Olesunā krievu jahtas *Rusj* kapteini Andreju, ieminējos, ka nezinām, kā noklūsim līdz Bergenai. Turpmāk viss notika tik ātri, ka nepaguvām attapties, vien piekrītoši māt ar galvu. – Vai uz Pēterburgas burinieka *Mir* gribat braukt? –, Andrejs atjautāja un jau nākamajā dienā iepazīstināja *Mir* kapteini Vladimīru Zorohovu ar mums: – Tie ir mani draugi no Rīgas. Aizvedīsi līdz Bergenai? – Kapteinis bija lakonisks: – Varu piedāvāt jums diviem 12-vietīgu kursantu kajīti. Derēs? – Un kādi ir finansiālie noteikumi? –, piesardzīgi apjautājós. – Kādas finanses? –, kapteinis bija neizpratnē un paskaidroja: – Jūs būsiet kapteiņa viesi. Tā nu mēs ar Lieni pir-



**Spaniel** kapteinis V.Didrihsons un kadets M.Mellēns Esbjergā saņam balvu no Dānijas prinča Joahima.

moreiz braucām uz burinieka un pirmoreiz bijām kapteiņa viesi.

Jāatzīst, ka starpība starp kapteiņa viesi un burātāju, kurš starptautiskās komandu maiņas programmas ietvaros piesakās kruiza posmā braukt uz burinieka, ir būtiska. Ja mūsu komandas biedri, kuri burājuši uz krievu, dāņu un meksikānu buriniekiem, pēc tam ar lepnumu stāstīja, cik reizes un cik augstu rāpušies mastos, tad mums to neviens pat nepiedāvāja. Statusa vai gadu dēļ? Toties to kompensēja interesantās sarunas ar kapteini un kuģa virsniekiem un pati atmosfēra uz buri-

nieka. Gandrīz 100 m garais trīsmastu *Mir* ir Sanktpēterburgas Admirāla A.Makarova jūras akadēmijas mācību burinieks, būvēts 1987. gadā Gdanskā. Lai skarbojus tirgus ekonomikas apstākļos nodrošinātu burinieka piedalīšanos Cutty Sark regatēs, kopā ar akadēmijas kadetiem uz *Mir* regulāri burā solida vecuma vācieši, kurus apvieno organizācija *Tall Ships Friends*. Šeit jāpaskaidro, ka Vācijā jau vairākus gadus atvalinājuma pavadišanas vietu topā nav vis Kanāriju vai Havaju salas, bet burinieki. Samaksājot apmēram 50 doičmarkas dienā, var pēc savas izvē-

les kopā ar kursantiem rāpties mastā, uzvilkta buras, vai atlaisties uz klāja un dīki vērot, kā šos darbus dara paši kursanti. Šogad komandu apmaiņas programmā uz *Mir* kruīza posmā burāja jaunieši no Bulgārijas, Omānas, Meksikas buriniekiem un jahtas *Rusj*.

Lai mazliet piepelnītos, *Mir* pēc *Bura parādes* atgriezās Olesunā un vakarā sarīkoja maksas vakariņas pilsētniekiem. Bija interesanti pastaigāt gar krastmalu, kas tagad likās tik nedabiski tukša un klusa. Nākamajā rītā *Mir* devās uz 60 jūdžu attālo *Maloy*, kas ir otra lielākā Norvēģijas zvejas osta un lieлākā no ostām, kas piedāvāja uzņemt regates dalībniekus ceļā uz Bergenu. Mazliet skumji jau bija, iedomājoties, ka mūsējie tagad burā gar Geirangerfjorda 250 m augstajiem ūdenskritumiem... To atsvēra grūti aprakstāmā sajūta, pa ceļam vērojot fjordus no *Mir* komandtiltiņa augstumiem.

*Maloy* ieradās vairāk nekā desmit burinieki un jahtas, tāds mazs *Cutty Sark* festivāls. Organizatori bija paredzējuši arī komandu parādi un cienāja komandas ar grilētiem lašiem. *Mir* stāvēja *Maloy* divas dienas, lai nopelnītu ar norvēģu vizināšanu. Mēs ar Lieeni izmantojām iespējas doties ekskursijās. Lai atlīdzinātu par viesmīlibu, piedāvāju kapteinim dot man līdzī 5 labākos kursantus, kurus uz sava rēķina aizvedišu ekskursijā uz Brikssdāles ledāju. Neiztikām bez piedzīvojumiem. Organizatori bija pārcēluši autobusa startu un, juzdamies neērti, ka mēs par to nebūjām informēti, piedāvāja uz sava rēķina taksometru, ar kuru panākt autobusu. Tā nu kādus 50 km dzināmies pakalj autobusam pa gleznaiņiem kalnu ceļiem gar Nordfjordu; krievu kursanti par šādu izklaidi bija vienkārši sajūsmā. Kad nu autobuss bija nokerts, izrādījās, ka tas dodas nevis uz ledāju, bet uz *Stryn* vasaras slēpo-

šanas centru. Atlīka vien turpināt ceļu kopā ar apmēram 20 slēpotājiem. Ne-nožēlojām. Kamēr citi slēpoja no 1600 m augstajām trasēm, krievu kursanti kārtīgi izpikojās. Jūlijā mēnesi viņi to darija pirmoreiz... Slēpotāji sadumpojās, ka cena par braucienu un inventāra īri kopumā esot par augstu, organizatori atmeta ar roku un pateica, ka par autobusu nevienam maksāt nevajadzēs. Tā nu vakarā ierados pie kapteiņa vēlreiz un palūdzu rītdienai sagatavot nākamos 5 kursantus ekskursijai uz ledāju.

Nākošajā dienā aizbraucām uz Briskdāles ledāju. 19. gadsimtā tā bija viena no iecienītākajām Norvēģijas apmeklējuma vietām, jo šeit ieradās karalisko ģimeņu pārstāvji un bagātnieki no visas Eiropas ieelpot svaigo kalnu gaisu un papriecāties par gigantisko ledāja mēli. Līdz tai bija viegli noklūt, jo poniju vilkti pajūgi aizvīzināja gandrīz līdz pašam ledum. Šī tradīcija tiek aktīvi kopta arī šodien. Man šī atrakcija nemaz neliekas tik romantiska, jo poniju pajūgu ir tik daudz kā automašīnu Rīgas centrā, bez tam nepārtraukti jāskatās zem kājām – lai nepaslīdētu... Mums ar Lieni lielākais pārsteigums bija ledāja sarukšana. Bijām šeit 1994. gadā, kad Latvijas jahtas pirmoreiz apmeklēja Norvēģiju. Pa šiem 7 gadiem ledājs sarāvies par vairākiem desmitiem metru. Kad ieradāmies pie ledāja, pēc briža garām nopietni soloja daži pazīstami cilvēki. – Gunār, varbūt kopānofotogrāfēsimies? – Komanda tikko bija vēlreiz apliecinājusi savu vienotības garu, vienā sasaitē do-doties augšup pa ledāju. Pirmoreiz, protams.

Pēc dažām dienām satikāmies jau Bergenā. Pilsēta regates floti uzņēmu si jau divreiz: 1993. gadā tā bija viena no regates ostām, bet 1997. gadā – viena no kruīza posma ostām. Arī Ber-

genā tauvošanās vietas bija tuvu ideālam – pašā centrā tieši pretim vecpilsētai un blakus zivju tīrgum. Zivju tīrgū pēc norvēģu ieteikuma pirmoreiz pagaršojām valja galu. Pēc garšas atgādināja kūpinātu vēršgalu, bet kaut kā negāja pie dūšas. Varbūt *zā/o* organizēto kampaņu rezultātā...

Katram kuģim, ieejot Bergenā osztā, tika atskānota attiecīgās valsts himna. Nākošajā rītā pēc ierašanās, kad mēs ar Lieni apmeklējām Bergenās akvāriju, pēkšni izdzirdējām mūsu himnu. *Mūsējie nāki!*, nokliedzām un izskrējām uz ielas. *Spaniel* bija klāt.

Vārds Jānim Upītim-Upeniekiem:

– Nonākuši Bergenā, nolēmām sārikot svētku pasākumu uz jahtas par godu sasniegumiem. Saaicinājām vienus no dažādām jahtām un buriniekim. To pašu šajā vakarā bija nolēmušas izdarīt arī blakus stāvošās jahtas, rezultātā sanāca visai iespaidīgs pasākums ar *Rīga 800* alu un lašmaizītēm pa trīs jahtām kopā. Tusiņa laikā mums bija pat skatītāji krastā. Nākamajā dienā jahta *Spaniel* bija iekļuvusi vietējā Bergenā avīzē ar savu atraktīvo komandu, kuru tagad jau labi pazīst *Cutty Sark* regates aprindās kā *dullos latviešus*.

Turpina Oskars Strēlnieks, kuram šī bija otrā piedāļšanās regatē:

– Atbraucot Bergenā, pārsteidza, ka parastā norvēģu sadzīve ir itin kā apgriezta kājām gaisā un valda nepārasti liela līksmība. Vietējie teica, ka šādi svētki notiekot tikai Norvēģijas neatkarības dienā, bet šoreiz apmeklējuma ziņā tie bija pārsniegti. Līdz pat diviem naktī, kas nepavisam nav tipiski norvēgiem, interesenti no ciemiem kungiem un vietējie staigāja, aplūkoja jahtas un lielos buriniekus. Notika sacensības visdažādākajos sporta veidos starp komandu locekļiem. Uz vietas bija iespēja novērtēt norvēģu tīrgus

īpatnības. Visskaistākais, protams, bija klejot pa Bergenās vecpilsētas šaura-jām ieliņām. Uzkāpt kalnā, pie kura nogūlusies Bergena, vai arī otrādi – kas nostājies Bergenā sardzē. Vēl viens no ievēribas cienīgākajiem notiku-miem Bergenā bija dabas dāvana – lija tikai vienu reizi un arī tikai druscin, tas gadās reti, parasti Bergena ir pelēka un tumši mākoņi staigā pāri kalnu virsotnēm. Sarīkoto pasākumu pri-mārais mērkis bija sadraudzēties ar ie-spējami vairākiem regates dalībnie-kiem un arī ar vietējiem. Visveiksmīgāk to varēja panākt sporta spēlēs vai sē-žot saunā un apprasoties saviem kai-miņiem pa labi vai pa kreisi: – Vai esi no regates? No kādas jahtas vai kuģa? – Bet visvairāk cilvēkus varēja iepazīt, ejot uz kārtējo kuģa vai jahtas ballīti, kas bija tematiskas vai vienkārši iespē-ja savākt vienkop vairāk cilvēku un la-bi pavadīt laiku pie alus vai kaut kā stiprāka. Bija joti interesanti, ka tu ru-nājies ar vācieti, tad ar belži, norvēgi, bet tūlīt jau ar poli. Neiztrūkstoši arī ar kādu latvieti, jo taču nevar aizmirst sa-vu valodu...

Sarīkojām ne tikai ballīti jaunie-šiem, bet uzaicinājām ciemos arī citu kuģu kapteinus un virsniekus. Tā nu raibā barā *Spaniel* kajitē sēdēja norvē-ģi, dāni, belži, krievi, arābi un meksikā-ni. Stāstījām par Latviju un Rīgu, pieko-dinot pēc diviem gadiem noteikti pie-dalīties regatē un apmeklēt mūs.

Kārtējā komandu un kapteinu mai-na. Otrs sacensību posms notika kap-teiņa Vilņa Didrihsona vadībā. Lai gan Vilnis visus četrus gadus ir piedalījies regates programmā, šis viņam bija pir-mais sacensību posms kā kapteinim.

Stāsta Oskars Strēlnieks:

– Pienāca arī diena, kad vajadzēja uzvilkst buras un atkal doties jūrā. Tad Bergena uz atvadām atsūtīja stipru vē-ju un uz ūsu laiku arī lietu, lai mēs ne-

teiktu, ka neesam bijuši īstā Bergenā. Paredzot, ka, izejot jūrā, vējš varētu būt lielāks, ievilkām otro rēvi un uzvilkām pirmo foku. Bija Joti viegli iziet, jo vējš visu laiku pūta tur, kur mums vajadzēja. Vienīgi *Buru parāde* izpalika, jo kuči par vēlu atstāja ostu, arī vējš nebija tai piemērots.

Ziemeljūra mūs apsveica ar gandrīz trīsmetrigiem vilniem un reisa komitejas rīkojumu, ka starts tiek atcelts par vienu stundu, jo daudzi sacensību dalībnieki nespēj laikā nokļūt līdz starta vietai. Beidzot starta juceklis bija garām, lai arī mēs nokavējām par dažām minūtēm. Maz gan redzēju, jo, gatavodamies savai maiņai, nolēmu drusciņ pagulēt. Tikai pa brīžam dzirdēju, ka kāds nogriež otram ceļu, tad kāds izdomā sacensību kanālā paplāpāt. Tagad svarīgi bija tikai ieturēt pareizo kursu un darīt visu, lai būtu pirmie. Pēc pirmās koordināšu nodošanas, pēc pārrēķina sanāca, ka esam trešie. Pūta bakštagas vējš, un vilni arī nāca no aizmugures, mūs visu laiku nesa nost no kursa. Drīz pārvareju jūras slimību, cerot, ka tā neatkārtosies – vairāk nejaukušu sātīgas pusdienas ar skābu kefiru un rumu! Pēc nākošās koordināšu nodošanas bijām jau otrie. Vējš lēnām lūza, un foku nomainījām ar genuju. Kad nākošreiz pa rāciju pazinoja, ka mēs esam pirmie savā klasē, bija skaidrs: jādara viss, lai tā arī paliktu, un jāmēģina neatpalikt no buriniekim, kam bakštags un fordaks ir īsta zaptes maize. Diemžēl neatbildēja Anita – slēpās? Interesanti, kāda vieta viņiem? Visu ceļu saglabājās tas pats vējš un vilni arī. Nētālu no Esbjergas pie sēkla vilni kļuva lielāki un jahtu bija grūtāk noturēt.

Visa brauciema laikā bija patikami apzināties, ka tu un tavi komandas biedri esam cieši saistīti ar jahtu, kas ir tev kā labākais draugs, kurš palīdz sarunāties ar vēju un jūru – divām lielām

stihijām. Tepat kaut kur aiz horizonta bija arī citas jahtas un burinieki, kur jauni cilvēki tāpat centās sastrādāties ar komandu, saprast jūru un vēju.

Esbjergā *Spaniel* ieradās pirms. Kapteinis Vilnis bija izvēlējies pareizo taktiku – turēties tuvāk ģenerālajam kursam. Pārējie riskēja doties tālāk jūrā meklēt lielāku vēju un pārrēkinājās – distance bija par īsu, lai mūs nokertu. Jāatzīst, mazliet pat bijām vīlušies, ka sacensības tik ātri beigušās – tikai dienas diennaktis.

Regates Esbjergas orgkomiteja savu darbu veica Joti prasmīgi, kaut arī lielākā daja flotes ieradās vairākas dienas pirms regates programmas oficiālās atklāšanas.

Esbjerga ir maza Dānijas zvejnieku pilsētiņa, kurā nekā īpaši interesanta nav, tādēļ regates dalībnieki kuplā skaitā izmantoja organizatoru piedāvāto iespēju bez maksas apmeklēt pilsētas peldbaseinu ar dažādām pirtīm, džakuzi un citiem labumiem un lielu dienas daju pavadīja tur. Komandas viedokli par Esbjergu vislabāk izteica Oskars:

– No sākuma nerēkinājām, cik ilgi paliksim, bet pēc piecām dienām bija skaidrs – nu ir par daudz. Vakaros neiztrūkstoši bija jahtu tusini – tā ir tradīcija, tur ir jābūt! Kā savādāk? Uzzināt, kā cilvēki dzīvo citā zemē, varbūt arī kādu vārdu izlocīt svešajā mēlē. Pārsvarā runāts tika angļu valodā. Tikai dažas frančuzietes atgādināja, ka nākošgad būs jābrauc uz Franciju, jo viņas atsacījās saprast angļu valodu.

Apbalvošanas ceremonijā saņēmām divas balvas. Dānijas princis Joahims mums pasniedza slavena dāņu dizainera darinātu pulksteni par pirmo vietu otrajā posmā savā klasē C II, bet Esbjergas mērs – celojošo Bermudu kausu par labāko kopējo rezultātu abos regates posmos C II klasē. Pērn

līdz šai balvai mums mazliet pietrūka –izcīnījām vienu trešo un vienu pirmo vietu, bet angju jahta *Storyline* – vienu pirmo un vienu otro vietu un saņēma šo kausu. Regates galveno balvu – *Cutty Sark Trophy* saņēma Omānas sultānāta burinieks *Shabab Oman* (tulkojumā – *Omānas jaunatne*). Lai gan uz šī burinieka nekādas ballites zināmu musulmaņu tradīciju dēļ nenotika, arābi bija pamanāmi katrā regates ostā ar saviem koloritajiem tēriem un mūziku. Iepriekšējo reizi *Shabab Oman* regatē piedalījās 1996. gadā un arī toreiz izcīnīja galveno balvu.

Kad pēc apbalvošanas ceremonijas uz jahtas bijām iztukšojuši ar šampanieti pildito izcīnīto kausu, sākām pārspriest – ko tālāk? Balvas par 4., 3., 2. un 1. vietu klasē, par 1.vietu flotes kopvērtējumā, par labāko rezultātu abos posmos klasē mums ir, kas vēl palicis neizcīnīts? Atliek trīs balvas. Jaunākā komanda? Šogad to izcīnīja zviedru burinieks *Atlantica*, kura komandas vidējais vecums, ieskaitot kapteini, bija 18,7 gadi. Neder, jo tad mums Gunārs un Vilnis jātatstāj mājās, bet nez vai viņi laidīs jahtu celā bez kapteiņa... Koks, kurš sacensību posmā visilgāk bijis jūrā? Tā smalki tiek dēvēta mierinājuma balva, ko pasniedz absolūti pēdējās vietas ieguvējam. Parasiti tas ir kāds gajas āmurs, katls vai cits virtuves pierderums. Paldies, nevajag! Atliek galvenā balva – *Cutty Sark Trophy* – slavenā tējas klipera *Cutty Sark* sudraba modelis. Atgādinu, ka šo balvu iegūst visdraudzīgākais kuģis, kura komanda visvairāk darijusi, lai populārizētu regates pamatlērķi – tautu saprašanos. Katra komanda, kolektīvi apspriežot, nobalso par sev tīkamāko kandidātu. Mūsu komandas veterāns

Mārtiņš Mellēns, kurš ar *Spaniel* piedalījies visās četrās regatēs un vienīgais apmaiņas posmos ir burājis uz diviem buriniekim, pastāstīja, ka viņam droši zināms – šogad meksikāni un *Atlantic* atdevuši savas balsis par mums. Galu galā – un kāpēc nepamēgināt? Protams, mūsu 10 cilvēku komanda nav tik pamanāma kā 250 meksikāni, bet ir vērts pacensties! Jo vairāk tādēļ, ka nākošgad šī balva tiks izcīnīta pēdējoreiz – *Cutty Sark Scots Whisky* beigs sponsorēt regati, un, kāds būs regates jaunais sponsors un nosaukums, vēl neviens nezin. Skaidrs, ka angļiem un skotiem izcīnīt šo balvu pēdējoreiz ir goda lieta! Ar apņemšanos piedalīties un cīnīties arī nākošgad tad arī devāmies prom no Esbjergas.

Rīgā *Spaniel* atgriezās dienu pirms pilsētas 800 gadu svīnībām, lai paši paspētu redzēt svētkus un dalītos svētku sajūtās ar mūsu draugiem no dažādu gadu regatēm – Zviedrijas burinieka *Falken* un Sanktpēterburgas jahtas *Rusj* komandām. *Falken* sev atveda līdz savu dvīnumāsu – burinieku *Gladan*, *Rusj* – vēl piecas Sanktpēterburgas jahtas. Un svētki turpinājās jau mūsmājās. Andrejostas jahtklubā mūs sagaidīja ne tikai ģimenes un draugi, bet arī mūsu ilggadējā atbalstītāja – PVAS *Latvijas Kuģniecība* pārstāvji. Bija patikami dzirdēt, ka uzņēmuma prezidents Andris Kļaviņš mūsu uzvaras uzkata arī par pirmo dāvanu *Latvijas Kuģniecībai* tās 10 gadu jubilejā. Paldies par atbalstu gan kuģniecībai, gan citiem mūsu labvējiem, mēs ceram uz to arī nākošgad, jo mūs gaida tāls ceļš līdz Spānijai un sīva cīņa par iespēju pēdējoreiz turēt rokās sudraba burinieku!

U. Kalmanis

# Kuģi un laivas senajā Rīgas ostā

Visapkārt smilšu kalni, pati Rīga ūdenī. Šis populārās tautasdzesmas rindas joti trāpīgi raksturo Rīgas kādreizējo ģeogrāfisko situāciju. 13.–16. gadsimtā aptuveni 30 ha lielo viduslaiku pilsētu ieskāva Rīgas (Rīdzenes) upe, kas savā lejtecē veidoja ērtu, daibisku ostu. Ūdenim bagāto ainavu papildināja mazās upītes, nelielie strauti, tuvējie ezeri un, protams, Daugava – lībiešu un latviešu likteņupes, kura Rīgu vienoja tirdznieciskām saitēm ar Austrumiem un Rietumiem, vienlaikus nodrošinot bagātu zivju lomus.

Interese par Rīgas senāko vēsturi, pilsētas izceļsmi un attīstības gaitu īpaši aktuāla kļuva tās 800 gadu svīnību laikā, savukārt Rīgas vēstures senāko posmu raksturošanai visplašākās iespējas pavēra arheoloģija. Tieši izrakumos atstātās senlietas un konstitūcijas joprojām jauj visdrošāk spriest par viduslaiku pilsētu nodarbošanos un ikdienas dzīvi. Senās Rīgas saimnieciskajā dzīvē nešaubīgi dominēja tirdzniecība, kuras būtiskais priekšnoteikums viduslaikos bija ēertas un labiekārtotas ostas, bet pilsētu nodrošināšanā ar pārtiku tolaik ievērojamu vietu ieņēma zvejniecība. Jautājums par Rīgas senās ostas, te atrasto kuģu vraku likteņiem un zvejniekiem uzskatāmi raksturojis senvēstures pētnieks A. Caune. Viņa grāmatā *Pati Rīga ūdenī* risinās arī cītas ar pilsētas apkārtējiem ūdeņiem saistītās problēmas.

Lai atvieglotu kuģu pietauvošanu, preču izkraušanas un iekraušanas darbus, Rīdzenes krastu līnijas jau sendienās tika nostiprinātas ar sarež-

ģitām hidrotehniskām būvēm. Tās bija pasivas priedes vai ozolkoka balķu un pāļu konstrukcijas, kuru veidošana simtiem metru garumā prasīja ne vien milzīgus līdzekļus, bet arī augstas profesionālās iemaņas. A. Caunem izdevies rekonstruēt vismaz septiņus Rīdzenes krastu stiprinājumu veidus, kas laika gaitā kļuvuši aizvien komplikētāki – no samērā vienkāršiem dēļu steķiem 12. gadsimtā līdz masīvām, ar enkurkokiem un pājiem balstītām balķu sie�ām 12.–13. gadsimtā Rīgas upe kalpoja kā pilsētas galvenā osta, bet 14. gadsimtā jūras kuģu piestātni pārcēla uz Daugavu. 2000. gada izrakumos pie Triangula bastiona SIA AIG arheologam M. Lūsēnam izdevās konstatēt arī Daugavas krastmalu viduslaiku izbūves. Pēc sava rakstura un sarežģītā konstruktīvā veidojuma tās neatpaliek no Rīdzenes krastu risinājumiem 15.–17. gadsimtā. Līdz ar to nākas secināt, ka visu ūdeņiem ieškauto Rīgas tolaik apjzoja masīvas hidrotehniskas būves, kuras tirgotājiem nodrošināja ērtu izkrautņu vietu, savukārt pilsētai – aizsardzību pret postošajiem pavasara plūdiem un aizsargmūru izskalošanu.

Kādu informāciju par senajiem kuģiem glabā dokumenti un Rīgas kultūrlādinā?

Liecības par kādu Rīdzenes nogrimušu vraku rakstītajos avotos sastopamas jau 16. gadsimta vidū, kad, tīrot upes gultni, bagarētāji uzdūrās tā paliekām. Plašāka informācija par viduslaiku ūdens transportlīdzekļiem iegūta arheoloģiskajos izrakumos. 1938. gada vasarā sadeguša kuģa



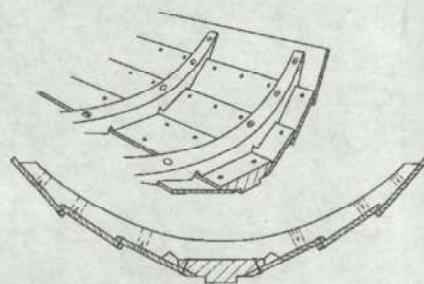
fragmenti tika uzieti Armijas ekonomiskā veikala (tagad lielveikala *Centrs*) būvbedrē, bet nedaudz tālāk – Valņu un 13. janvāra ielas stūrī, neuzbūvētās Pasta krājkases vietā – atrodā otru, daudz labāk saglabājušos vraku. Tieši šī kuļa paliekas šodien redzamas Rīgas vēstures un kuļniecības muzeja ekspozīcijā.

Pateicoties arheologu R. Snores un K. Apiņa rūpīgajai vraka fiksācijai, inženiera A. Zalsera vadito entuziasmu darbam pie kuļa modeļa izveides, kā arī A. Caunes publikācijām, patlaban samērā precīzi nosakāmi *Rīgas kuļa* galvenie parametri un konstrukcija. Tomēr jautājumā par kuļa datējumu joprojām tiek izteikti dažādi viedokļi. Vēl samērā nesen dažās populārās publikācijās *Rīgas kuļi* attiecināja uz 11. gadsimtu. Tomēr, uzmanīgi pārlapojot arheologu piezīmes par vraka atrašanas apstākļiem, nākas secināt, ka *Rīgas* upē tas nogrima ne agrāk kā 13. gadsimta sākumā. Tieši virs kuļa atrasto senlietu vidū ir gredzens, kādu Latvijas teritorijas ie-

dzīvotāji nēsāja 13.–14. gadsimtā, kā arī 13. gadsimtā vācu ieceļotājiem raksturīgās keramikas lauskas un t.s. galdiņu trauks – nelīela stīpotu koka dēlišu blodiņa.

Protams, unikāli kuļu vraka atradumi dod visplašāko iespēju analizēt seno ūdens transportlīdzekļu konstitūciju, noteikt to lietošanas laiku un varbūtējo būves vietu. Tomēr Vecrīgas arheoloģiskajos izrakumos izdodas uziet virkni senlietu, kuras būtiski papildina šo informāciju, pie kam šādi atradumi dažkārt konstatēti samērā tālu no senās *Rīgas* ostas.

Ar laivu un kuļu būvi saistīmas Vecrīgas kultūrlāni atrastās dzelzs kniedes un skavas. Kniedes savulaik izmantoja apšuvumu dēļu savienošanai pārlaidu jeb klinkera tehnikā, savukārt skavas mēdz uzskatīt par raksturīgiem drīvējuma stiprinājuma elementiem. To plašāka izmantošana sākas 12. gadsimtā un turpināta pat vēl jaunajos laikos. 1994.–1995. gada izrakumos Dannensteira namā 13. gadsimta kultūrlāni kniedes un



skavas atrastas vienkopus. Divas kniedes, starp citu, bija ievītas ejjainā šķidumā mērcētā vilnas virvē. Šis fakts norāda, ka tās reizē kalpoja gan dēļu, gan drīves materiāla stiprināšanai. Kuģu kniežu un skavu relativi liello skaitu Rīgas arheoloģiskajā materiālā iespējams skaidrot arī ar kuģu vai laivu nolietoto detalju atkārtoto izmantošanu koka klāstos u.c. vajadzībām. Šo pieņēmumu apliecina pilnīgi negaidītais kuļa apšuvuma dēļ atradums Doma pagalma kap-sētā, kur tas atkārtoti izmantots, veidojot zārka pamatni.

Ir jāatgādina, ka kokmateriāli viduslaikos bija visai dārgi. Rīgas apkārnē meži bija izcirsti, un būvkokus pārsvarā pludināja pa Daugavu no upes augsteces rajoniem. Tāpēc kuģu un laivu nederīgos apšuvuma dēlus, brangas u.c. sastāvdajas bieži vien atkārtoti izmantoja celtniecībā un dažādu sadzīves priekšmetu dari-nāšanai.

Laivas zvejniekiem bija tikpat ne-pieciešamas kā kuļi viduslaiku tirgotājiem. Lidzšinējos vecpilsētas pētījumos iegūti gan vienkoča, gan dēļu laivu fragmenti, kuru analīze dažkārt jauj spriest par to kādreizējo izskatu. Raksturīgs piemērs ir *Dannensterna nama* izrakumos atrastā branga. Tas veidojums liecina, ka šīs laivas apšuvums veidots pārlaidu tehnikā – apšuvuma dēļi nedaudz noseguši cits

citu. Branga darināta no dabiski izliekta priedes koka vai saknes, izman-tojot vienīgi namdara cirvi. Katrā tās pusē iecirsti trīs ierobi. Divi augšējie iecirtumu pāri domāti apšuvuma dēļu ielaidumam, bet apakšējie – ieplūstošā ūdens novadišanai uz laivas galu. Brangu un apšuvuma dēlus sa-vienoja koka tapas, kuru vienā galā dzīti mazi koka kiliši. Kīlēšana pie tam veikta pamīšus, vienu laivas sānu sa-spriegojot no iekšpuses, bet otru – no ārpuses.

Ļoti reti Rīgas arheoloģiskajos izrakumos uzieti laivu vai kuģu aprīko-juma elementi – enkuri, airi u. tml. To vidū kā unikāls atradums jāatzīmē ko-ka liekšķere ūdens smelšanai no lai-vas. Arī šis 13. gadsimta rīks iegūst *Dannensterna nama* izrakumos. Tas izgrebts no viena koka kluča un pār-sātā šo priekšmetu klasisko formu. Zie-mejiropas arheoloģijā materiālā šā-das liekšķeres sastopamas jau vikiн-gu laikmetā – t.i., 9.–11. gadsimtā, bet Baltijas jūras austrumu piekrastē tik sens eksemplārs atrasts pirmo reizi.

Noslēdzot šo nelielo ieskatu Rīgas senākās vēstures lappusēs, jāpie-bilst, ka daudz plašākas materiāls ar-heoloģiskajos izrakumos iegūts par zvejniecību – gan par nokerto zivju lomiem, gan par zvejnieku darbari-kiem. Bet tas jau ir cits stāsts.

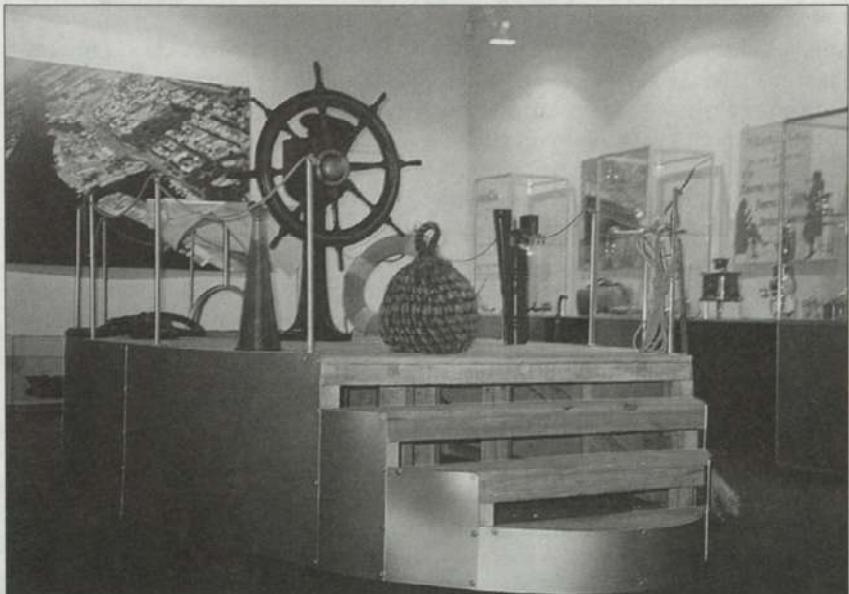
A. Celmiņš

# Rīgas ostas vēstures popularizēšana

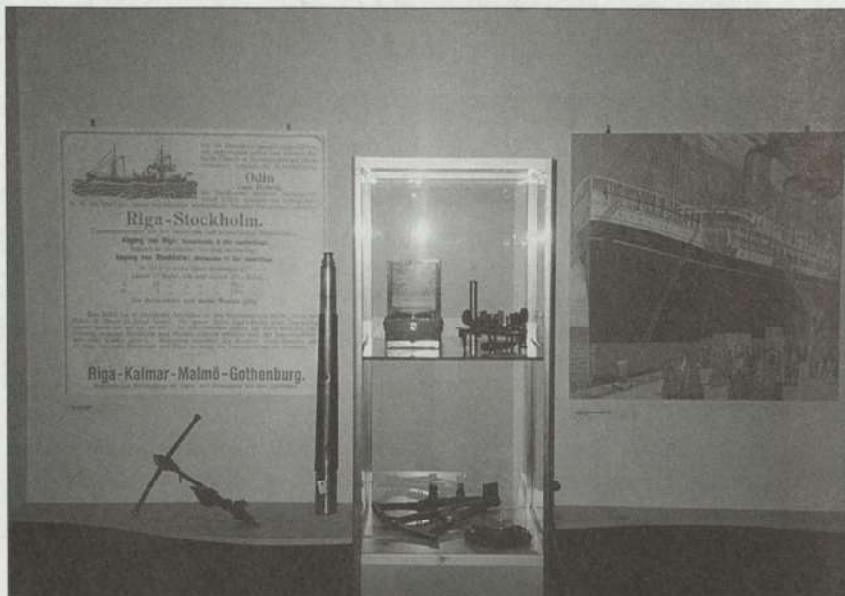
**S**is gads aizrit zem Rīgas 800 gadu zīmes. Arī vēsturnieki un jūrniecības speciālisti ziedojuši savu artavu šo svinību kuplināšanai. Rīgas vēsture ir cieši saistīta ar Baltijas jūru un Daugavu. Pilsētas pirmsākumi meklējami izdevīgajā ostas vietā Rīgas upes grīvā Daugavas lejtecē. Rīgas Brīvostas pārvalde ir atbalstījusi vairākus projektus, kas saistīti ar Rīgas ostas izpētes un popularizēšanas darbu. 2000. gadā nāca klajā A. Popes grāmata *Rīgas osta devījos gadsimtos un Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā tapa izstāde Rīgas osta – vārti uz pasauli.* 2001. gadā iznāca divi pastkaršu komplekti *Acumirkli Rīgas ostas seņatnē un Rīga Daugavas krastos.*

Izstāde *Rīgas osta – vārti uz pa-*

*sauli* tika veidota kā atraktīvs inscenējums, kas radīja iespaidu par Rīgas ostas apmeklējumu. Iekārtojot izstādi, jau pašā sākumā tika domāts par tās apmeklētāju, lai piesaistītu gan skolēnu, gan pieredzējušu *jūras vilku* uzmanību. Ekspozīcija parādīja Rīgas ostas attīstību no pirmsākumiem līdz mūsdienām, balstoties uz Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja un Ainažu jūrskolas muzeja bagāto izpētes un lietisko materiālu. Rīgas ostas attīstību atspoguloja seno gravīru un fotogrāfiju, arī mūsdienu ostas aerofotogrāfijas lielformāta kopijas. Ostas klātbūtne ir ietekmējusi arī pilsētas dzīvi, kas tika parādīta vairākās tēmās ar muzeja krājuma priekšmetu palīdzību. Rīgas tirdzniecību attēloja Hollandes dālderi un Krievijas zelta rubļi,



Rīgas Vēstures un kuģniecības muzejs, 2001. g.



Izstādē *Rīgas osta – vārti uz pasauli.*

18. gadsimta angļu ceļotāja pulkstenis un tirgotāju piezīmju grāmatījas, ostas darbu – Rīgas loču brālības pierederumi un navigācijas instrumenti, bet ostā ievestās koloniālpreses – smēķēšanas pierederumi, tējas un kafijas trauki. Rīgas osta ir ietekmējusi arī lietišķo mākslu – ostas skati attēloti uz pīpēm, lādītēm, šķīvjiem un citiem priekšmetiem.

Izstādes zāles centrā atradās īpaši uzbūvēts stilizēts kuģa klājs. Tas sagādāja lielu prieku bērniem, jo uz tā varēja darboties ar īstu stūres ratu, apskatīt kompasu un iepazities ar jūras kartēm, kuras muzejam laipni atvēlēja Latvijas Jūras administrācija. Varēja uzvilkt glābšanas vesti, noslaucīt klāju ar slauki un pūst miglas tauri. Izstādes griesti bija veidoti kā debesjums ar spīdošām zvaigznēm. Ar audiovizuāliem paņēmieniem tika panākta ostas klātbūtnes sajūta – izstādē skanēja vijņu šjaksti un kaiju klaigas. Sadarbībā ar ārvastu vēstniecībām tika sagādā-

tas 15 videofilmas par ostu darbību un kuģniecību citās Baltijas jūras un Ziemeļjūras pilsētās; filmas demonstrēja videoekrānā. Ar datora palīdzību bija iespējams virtuāli iepazīties ar Rīgas un Ventspils ostu darbu un internetā sameklēt informāciju par pasaules ostām.

Lai veicinātu skolēnu interesi par šo izstādi un arī par jūrniecības vēsturi, tika radita īpaša programma *7 pēdas zem kīja*. Tā tapa sadarbībā ar Latvijas Jūras akadēmijas mācībspēkiem un Latvijas Jūrniecības fonda pieredzējušajiem jūrniekiem. Programmas laikā skolēni iepazīnās ar ostas darbu, tās vēsturi, kuģu vadīšanu un jūrnieku darba pienākumiem. Skolēni apguva kuģu signālkarogu nozīmes un mācījās lietot Morzes ābeci. Labākie skolēni viesojās Latvijas Jūras akadēmijas mācību klasē un pašrocīgi izmēģināja kuģu vadīšanu ar datoru. Šī programma ieguva pirmo vietu Kultūras ministrijas Muzeju pārvaldes rīkotajā peda-

gožisko programmu konkursā.

Ar ekspozīciju iepazīnās 18 768 muzeja apmeklētāji. Informācija par izstādi izskanēja Latvijas presē, pa radio latviešu un krievu valodā, vairākos Latvijas televīzijas raidījumos, kā arī LNT un TV-3; to filmēja arī Šveices un Vācijas TV.

Izstāde ir slēgta, bet ostas tēmu turpina pastkartes, kuras izdotas sadarbībā ar Rīgas Brīvostas pārvaldi. Izmantojot Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja bagāto seno atklātnu un fotogrāfiju kolekciju, tika izdoti divi pastkaršu komplekti. Komplektu *Acumirkli Rīgas ostas senatnē* veido fotogrāfiju reprodukcijas. Senākā fotogrāfija uzņemta 1860. gadā un attēlo Plosti tiltu, pie kura piestājušas gan strūgas, gan burinieki. Pārējās fotogrāfijas atspogulo 20. gadsimta sākumu un Latvijas brīvvalsts laiku 20.–30. gados. Šis izdevums palīdz atdzīvināt Rīgai tik nozīmīgo ostas vēsturi. Fotogrāfijās fiksēta saimnieciskā darbība ostā – koku pludināšana Daugavā, kokmateriālu kravu iekraušana, sviesta sagatavošana eksportam. Tās ir iemūzinājušas arī tā laika cilvēkus – Rīgas muitas virskungu, ostas krāvējus uz malkas janča, sīkpreču tirgotāju laivā un rīdziniekus ostas krastmalā.

Pastkaršu komplekts *Rīga Daugavas krastos* veidots no 20. gadsimta sākuma atklātnu reprodukcijām. Tās atspogulo Rīgas ostas ziedu laikus, kad tā kļuva par Krievijas impērijas lielāko ārējās tirdzniecības ostu. Atklātnēs jūtama dzīva rosme – velkoņi,



Sirmie jūras vilki kavējas atmiņās par Dauagavs tecējumu.

oglu kravas, pasažieru kuģi un jahatas, automobiļi uz Daugavas ledus, Krievijas imperatora Nikolaja II Romanova jahta Rīgas ostā. Senajās pastkartēs Rīgas osta redzama uz pilsētas panorāmas fona. Tās sniedz priekšstatu par to, cik cieši pilsētas dzīve bija saistīta ar ostu, kad tās klātbūtni varēja sajust ikviens rīdzinieks ikdienā. Un tā mums tik joti pietrūkst šodien.

Īpaša ir Pontonu tilta atklātnē, jo tā izdota tieši tādā pašā noformējumā, kā tās oriģināls. Atklātnē sastāv no 4 dalām un ir salokāma, lai parādītu Pontonu tiltu no viena gala līdz otram. Arī tā atstāta tāda, kā bijusi senāk. Mūsdienās tādu nosūtit nebūtu iespējams, tāpēc izgatavota speciāla aploksne.

Senās pastkartes un fotogrāfijas sniedz nenovērtējamu informāciju par Rīgas ostas vēsturi. Izdodot to reprodukcijas, var izmantot visvien-



**Kuģu piestātne pie Pontonu tilta Daugavas kreisajā krastā. 20. gs. sākums.**

kāršāko veidu, kā pastāstīt par mūsu valsts bagāto vēsturi un parādīt to vizuāli. Izdevēji cer, ka šīs pastkartes nokļūs arī citās zemēs un atgādinās tur par Rīgu un Latviju.

Rīgas ostai ir milzīga ietekme uz

Rīgas, Latvijas un pat plašāka reģiona ekonomisko attīstību, tāpēc Rīgas osta vēstures izpētes un tās popularizēšanas darbs turpināsies, dodot ie-guldījumu Latvijas nākotnē.

I. Ščegolihina



**Eksportam sagatavotā kokmateriālu krava Rīgas ostā. 1920. g.**

# Pilsētas jubilejai veltītā kuģniecības izstāde

(Rīga, 1901. gada vasara)

**R**īgas 700 gadu jubileja – līdztekus citiem pasākumiem – tika atzīmēta ar plašu izstādi Esplanādē – tukšā, daļēji vēl Aizsardzības ministrijai piederošā laukumā, kur tolaik atradās tikai viena kapitāla celtne – parreizticīgo katedrāle. Izstādes paviljonus dominēja dažādu firmu un fabriku stendi, tādēļ to varētu nosaukt par rūpniecības izstādi. Tālaika avīzes, katalogi u.c. materiāli liecina, ka Rīga ar savu rūpniecību varējusi lepoties. Kuģniecību šajā izstādē reprezentēja vitrina ar 3 burinieku modeļiem un 19 pēdas (5,8 m) gara *tvaika laiva* ar pusotra zirgspēka dzinēju un tikai 30 cm iegrīmi. Ārpus paviljoniem izstādes teritorijā bija apskatāmi (kā pārdodami paraugui) buru kuteris par 1000 rubļiem, airu laiva un Rīgas rūpnieka J. Skujes (Skujas) pēc ārzemju patenta izgatavotā jauna tipa glābšanas laiva.

10. jūnijā (23. jūnijā pēc jaunā stila) tika atklāta kuģniecības vēsturei veltīta izstāde pilsētas pamatskolu ēkā Totlebena bulvārī (tag. Kalpaka bulvārī 10). Nebūtu gluži pareizi apgalvot, ka tā bija pirmā izstāde gubernas galvaspilsētā par jūrniecības tému, jo nelīela kuģniecības nodala esot bijusi arī 1896. gada etnogrāfiskajā izstādē, kuru sakarā ar Rīgā notiekošo Krievijas arheologu kongresu organizēja Rīgas Latviešu biedrības Zinību komisija. Taču šoreiz apskatei tika piedāvāta patstāvīga izstāde ar lielu skaitu eksponātu, kas atspogujoja kā vietējās, tā arī visas pasaules kuģniecības attīstību.

Izstādes ierosinātājs bija Rīgas Jahtklubs, atbalstītāji un izstādītāji – Rīgas Biržas komiteja un Rīgas Vēstures un senatnes pētītāju biedrības muzejs (Doma muzejs). Ar eksponātiem piedalījās arī Rīgas Loču biedrība un atsevišķas personas – kapteiņi, kapteiņu atraitnes, Melngalvu biedrības eltermanis Nikolajs Melcers un Viļdzemes bruņniecības bibliotekārs Karls fon Levis of Menars, bet reklāmas nolūkos – arī dažas fabrikas. Izstādes katalogā ir 265 nosaukumi, pie tam daja eksponātu sastāvēja no diviem vai vairākiem priekšmetiem. Tieša, daudzi izstāditie priekšmeti attiecās nevis uz profesionālo jūrniecību, bet gan uz burāšanas sportu.

Vēsturnieks un pilsētas 700 gadu jubilejas laikabiedrs Konstantins Mettigs raksta, ka kuģniecības izstāde bijusi vispusīga un nozīmīga. Viņš arī atzīmē, ka Rīga par savu rašanos un uzplaukumu var pateikties kuģniecībai, kura agrākos gadsimtos bija tirdzniecības pamats.

Ekspozīciju veidoja dažādu laiku kartes, dokumenti, grāmatas, seni un moderni navigācijas instrumenti, Rīgas burinieku karogi, dažādu laiku kuģu modeļi, gleznas, zīmējumi un fotogrāfijas ar kuģiem un skatiem izjūnieku dzīves.

Kuģniecības izstādes apmeklētāji, iegādājušies ieejas biletī par 20 kopeikām, varēja apbrīnot 78 kuģu modeļus, neskaitot jahtas. Pazīstamais Vecmilgrāvja būvmeistars Augusts Ferle bija izstādījis pašlaik būvē esošā trīsmastu šonera modeli kopā ar rasējumiem. Rīgas Biržas komiteja apska-

tei piedāvājusi kādreiz slavenās, bet kapitālisma konkurenci neizturējušās un 1889. gadā bankrotējušās Sarkandaugavas firmas *Wohrmann & Sohn* jūras un upju kuģu modeļus, kopskaitā 29. To lielākā daļa palikusi nerealizēta. Vietējo plaukstošo kuģubūvi pārstāvēja tās vadošais uzņēmums – a/s *Lange un dēls Kliversalā*, kurš bija izstādījis 15 modeļus, kā arī rasējumus un fotogrāfijas. Tie bija nelielī tvaikoni kravas un pasažieru pārvadāšanai, velkonji, glābšanas kuģi, ledlauži u.c. ar spārnriatiem vai modernāko dzenskrūves piedziņu. Bijā izstādīti vairāki mirušā būvmeistera Kalka burinieku un tvaikonu modeļi. Katalogā atzīmēts, ka *zēģelniekus pēc šiem modeļiem būvējuši latviešu zemnieki Vidzemes un Kurzemes piekrastē*. Diemžēl citos vēstures avotos ziņas par šādu kuģu būves lietpratēju Kalku (varbūt *Kajki?* – katalogs ir vācu valodā) nav izdevies atrast.

Savus tvaikoņus demonstrēja arī Rīgas rēdereja *Helmsings un Grimms*. Tie bija modernie tvaikoni *Erika* (būvēts Dānijā 1900. g.) un *Betty* (būvēts Lielbritānijā 1898. g., kravnesība attiecīgi 3500 t un 4600 t).

Senatnes cienītāji varēja apskatīt 18. gs. beigām raksturīgo korveti *Themis*, 19. gs sākuma zviedru kara kuģi-brigu *Karl Johann* un vēl senāko frengati ar pilnkuļa takelāžu *Der kyhne Mann v:Lubeck*. Izstādīti bija arī citi senu burukuļu modeļi, t.sk. kara kuģa *Dat Rigische Wapent* (*Rīgas ģerbonis*) no 1743. gada. Sevišķi izcelts nozīmīgais preču piegādātājs Rīgas tirgotājiem un ostai – Porečes kānejpju strūga, levērojama arī Peipusa ezera ladja, kurš modelis bija tikko izgatavots Jurjevā (Tartu). Burinieks ar ierīci gultnes padzīlināšanai parādīts tikai zīmējumā.

Vairāki plāni atspoguļoja Dauga-

vas grīvas attīstību 17. un 18. gs. letekū jūrā attēloja arī Rīgas pilsētas arhīva vecākā karte *Anno 1644*, kurā parādītas fārvateru norobežojošās bojas, vadlīnija drošai iebraukšanai Daugavā un dzījumi kuģu celā. Vērtīgas bijušas kartes, kas attēlo Daugavu un tās krastus *no krācēm līdz jūrai* – Rīgas ostas vēsturiskajās robežās. Tās datētas ar 1688., 1700., 1744., 1777. un 1869. gadu. Kartes zīmētas lielā mērogā un dažas ir pat 4 m garas. Pilsētas arhīvā saglabāta arī 1765.–69. gg. projektēto (un daļēji uzbūvēto) Daugavas dambju karte. Glābšanas biedrība uz ūdeņiem bija sagatavojuši publikas apskatei 4 kartes ar kuģu bojāejas vietām Baltajā, Melnajā, Kaspijās un Baltijas jūrā 1873.–98. gg.

Rīgas kuģinieku trīs vecie, izstādes laikā jau vairs nelietotie karogi bija atjaunoti pēc dokumentētiem nostāstiem. Pirmais no tiem ar likumu noteikts ap 1300. gadu un attēloja baltu krustu melnā laukā. Otrais karogs izveidots 17. gadsimtā un tā baltzilā krāsa saglabājusies mūsdienu Rīgas karogā. Trešais bijis līdzīgs zviedru kuģu karogam, taču ar divām sakrustotām atslēgām sarkanā laukā karoga centrā. Tas lietots kā Rīgā pierakstito kuģu priekšējā masta karogs vēl ap 1860. gadu, ilgi pēc pievienošanas Krievijai.

Izstāditie senie navigācijas instrumenti gandrīz visi nāca no Rīgas Biržas komitejas kolekcijas. Starp tiem vecākais bija 1747. gadā konstruētais koka oktants. Pārējie bija vēlāk izgatavoti oktanti, sekstanti, kompasi, klinometri, lotes, lagas un dažādas palīgierīces kuģa vietas noteikšanai.

Jūrnieku darbā iekārtošanas birojs bija izstādījis grafiku par to, cik kapteiņu, stūrmaņu un jūrnieku uzķāpuši uz kuģiem Rīgas ostā no 1816. Līdz 1900. gadam

Izstādītajās gleznās bija attēloti Rīgas burinieki – *Presto, Bravo, Peter Paul, August, Todleben, Nazareth, Golgatha, Lina*. Sienas greznoja arī bijušā Rīgas loču komandiera Zatova portrets eļjā un kapteiņa un jūrniecības darbinieka Kārja Mailunda fotogrāfija.

Izstādes iniciators Rīgas Jahtklubs bez gleznām un fotogrāfijām bija izstādījis arī jahtu modejus un rasējumus. Tika demonstrēti abi kluba ģerboņi – vecais un jaunais, laivu atšķirības zīmes, kluba karogs un apliecība par tiesībām to pacelt. Interesenti varēja tuvumā apskatīt jahtsmēnu uniformu pogas un atšķirības zīmes. Jahtklubs bija devis arī iespēju iepazīties ar jaunāko starptautisko signālkarogu komplektu, dažām kartēm un navigācijas piederumiem. Ľoti daudz bija izstādīto reģistrācijas grāmatu, sacīkšu protokolu, gada atlakšu un statūtu.

Jau pieminētais K. Metigs raksta: *Ja nākotnē radīsies iespēja Doma muzejā izveidot kuģniecības nodaju, tad vēsturiskās kuģniecības izstādes katalogs būtu lielisks celvedis tagad izkaisīto materiālu sameklēšanai.*

Daja 1901. gada izstādes eksponātu ir nonākuši tagadējā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja īpašumā, piemēram, pēc avotu norādēm izgatavotie Rīgas kuģu karogi. Daja eksponātu jau izstādes laikā bija muzeja (toreiz Doma muzeja) īpašums un kā tāds tur arī atgriezās. Šodien, tāpat kā pirms 100 gadiem, muzeja ekspozīcijā apskatāms *Der kyhne Mann*. Lai gan pastāv zināmas identifikācijas grūtības, šķiet, ka strūga un ladja arī ir tās pašas, protams, pēc rūpīgas restaurācijas. Iespējams, ka muzeja krājumos nonāca arī daja Rīgas Biržas komitejas izstādīto priekšmetu, tai skaitā navigācijas instrumenti. Ta-

ču 1901. gadā eksponētais tvaikona Betty modelis bija nokļuvis privātā kolekcijā un nesen tika pārdots kādai iestādei.

Vēstures grieži saudzējuši plānus un kartes. Pirms gadsimta tie bija Rīgas pilsētas arhīva īpašums. Tagad lielākā daja vērtīgo dokumentu atrodas Latvijas Valsts vēstures arhīva pārzīnā, bet fiziski nav mainījuši savu atrašanās vietu. Protams, tos ietekmējis laika zobs. Daži plāni ir restaurēti un tādēļ labā stāvokli. Diemžēl stipri bojāti ir metriem garie Daugavas karšu rujli, kuru restaurācijai acīmredzot nav naudas un tehnisko iespēju.

Rīgas Jahtkluba ekspozīciju kopā ar vēlākos gados iegūtām trofejām, dokumentiem un citām vēstures liecībām 1939. gadā kluba biedri – galvenokārt vācieši vai vāciski domājošie – aizveda no Latvijas. Vēl nesen dokumenti atradušies kādā arhīvā Šteinhuces ciematā netālu no Hanoveres Vacijā, bet šogad notikušas reorganizācijas rezultātā aizvesti pagaidām nezināmā virzienā. Taču tas mūsdien Latvijā reti kādu var interēsēt.

Izmanotie avoti:

Die Rigaer Jubilaums-Ausstellung 1901

in Bild und Wort. R. 1901

Katalog der historischen Schiffahrtsausstellung, veranstaltet auf Anregung des Rigaer Yacht-Clubs. R. 1901

Mettig C. – Erinnerungen an das siebenhundertjährige Jubiläum der Stadt Riga. Zurn. Rigascher Almanach 1902. R. 1902

A. Pope

# Pirmās dzelzceļa līnijas Rīgas ostā

1861. gadā – Rīgas-Dinaburgas (Daugavpils) dzelzceļa atklāšanas gada iznākušajā Rīgas Almanahā (*Riga-scher Almanach*) lasām: *Stacijas vieta izvēlēta sevišķi izdevīgi. Ar skaisto Marijas tiltu (tilts Marijas ielā pār pilsētas kanālu, uzbūvēts 1859. g. – aut.) tā ir tieši savienota ar pilsētu (domāta lekšīga jeb Vecrīga – aut.), atrodas pavisam tuvu projektētajam Kārja baseinam (pilsētas kanālā pie tagadējā Centrāltirgus – aut.) un tirgotāju noliktvām Maskavas priekšpilsētā. Stacijas atrašanās tiešā Daugavas tuvumā dod to priekšrocību, ka no tās viegli var izbūvēt dzelzceļu uz Daugavas krastu un turpināt gar to, kā arī iecerēts, lai pa dzelzceļu piegādātās preces varētu nogādāt tieši līdz kuģiem un otrādi.*

Tā tagad ir pavisam drīz iespējams īstenot ilgus gadus loloto cerību Rīgai ar dzelzceļa palīdzību piedalīties pasaules satiksmē. Vecā Rīga ir sasniegusi savu dienu novakari, un pirmā šņācošā lokomotīve signalizē par jaunās ēras sākumu. Laimīgu ceļu! (tulk. aut.)

Par dzelzceļa līnijas izbūvi uz ostas piestātnēm iepretim Vecrīgai tika domāts jau Dinaburgas dzelzceļa būves laikā (1858–1861). Atkārtoti šo ideju apsprieda 1863. g., bet plānu apstiprināja nākošā gada maijā. Būvdarbus uzsāka nekavējoties, jau tā paša 1864. gada beigās dzelzceļš bija izbūvēts līdz toreizējam Plostu (vēlākajam Pontonu) tiltam. Šis dzelzceļš tika pievienots jau 1863. g. uzbūvētajam sliežu atzarojumam no stacijas pār Marijas tiltu uz linu brāķi un svariem, kuri atradās aiz pilsētas kanāla

apmēram tagadējās pilsētas galvenās policijas pārvaldes ēkas vietā. No svariem sliedes pa brīvo teritoriju gar Kārja ielu (tagad 13. janvāra iela), kura radās, norokot pilsētas valjus, gāja tieši uz Daugavmalu iepretim Vecrīgai. Pa šo dzelzceļa līniju uz ostas piestātnēm Daugavmalā veda linus eksportam.

Pilsētas 1864. g. plānā redzam, ka uz Daugavmalu ved divi sliežu ceļi, kas atzīmēti kā zirgu vilces jeb zirgu dzelzceļš (*Pferde-Eisenbahn*). Šī dzelzceļa tehnisko raksturojumu pagaidām atrast nav izdevies. Zināms tikai tas, ka par šādu dzelzceļu 1862.–1866. g. spriests Rīgas Tehnikajā biedrībā (*Der technische Verein zu Riga*). Domājams, ka tas bija platsliežu (Krievijas platuma), jo par kādām pārbūvēm sakārā ar sliežu ceļu platuma izmaiņām ziņas nav atrodamas. Sliedes atradās vienā līmenī ar ielas segumu, un šo sliežu ceļu cita veida transportlīdzekļi varēja šķērsot jebkurā vietā. Pārliekot pārmiju un pabraucot atpakaļ, varēja noklūt uz sliežu posma, kas veda uz kajķu un kieģeļu pārkraušanas vietām. Tās atradās krastmalā tuvāk pilsētas kanāla augšgalam – Kārja slūžām. Otrs atzarojums sākās pie toreizējās Stacijas (tagadējās Gogola) ielas un pa tajā laikā vēl brīvo teritoriju Maskavas priekšpilsētā gar Kārja baseinu veda līdz kanepāju un citu preču noliktvām Daugavmalā. Abi šie dzelzceļa atzarojumi nebija tieši savienoti ar Rīgas – Dinaburgas dzelzceļu un preces bija jāpārkrauj. Tātad zirgu dzelzceļš Rīgā pastāvējis jau apmēram 18 gadus pirms zirgu tramvaja un to va-

rētu uzskatīt par pēdējā priekšteci. 1871. gada pavasarī sakarā ar plānoto Bolderājas stacijas būvi Kārja ielā sliedes no linu brāķa uz Daugavmalu noņēma. Dzelzceļa atzaru no jauna uzbūvēja Kārja baseina otrā pusē gar noliktavām (Sarkanajiem spīķeriem). Uz Daugavas krastmalu pie Vecrīgas tās izvadīja zem jaunā dzelzceļa tilta izgriežamā posma sauszemes dajas. Satiksmi starp Dīnaburgas staciju un linu brāķi pārtrauca 1880. gada maijā, un drīz noņēma arī sliedes.

Liela nozīme dzelzceļa tālākai izbūvei Daugavmalā bija 1877. gada 6. decembrī Nikolaja (tagad Valdemāra) ielas galā svinigi atklātajam Muitas dārzam ar muitas ēku. Sākumā izbūvēja šaursliežu dzelzceļu, kuru drīz nomainīja platsliežu ceļš, pa kuru varēja padot vagonus iekraušanai tieši no Vecpilsētas krastmalas. Šajā laikā sliežu atzara garums no Rīgas (Dīnaburgas) stacijas līdz tā beigām uz Andreja dambja bija 1,86 km (neskaitot

dubultsliežu posmus).

Tomēr Daugavmalas dzelzcejam bija vairāki trūkumi, no kuriem būtiskākais bija krastmalas šaurība – tur atradās arī tirgus. Lai izvairītos no nelaimes gadījumiem, dzīvākajās tirdzniecības stundās policija aizliedza jebkādu kustību pa šo dzelzceļu. Lokomotīves izmantot nelāva tādēļ, ka no tām baidījās zirgi.

Lai palielinātu dzelzceļa caurlaides spējas uz Muitas dārzu, bija jāmeklējauni risinājumi. Viens no tiem bija pārceļt Daugavmalas tirgu uz citu vietu un izbūvēt krastmalā vairākus sliežu ceļus, pa kuriem varētu braukt arī lokomotīves. Sliedes atrasotos krastmalas vidū, tādēļ lokomotīvu dzirksteles neapdraudētu kuģus un ēkas. Palielinoties labības eksportam, aktuāls kļuva jautājums par elevators būvi Rīgas ostā. 1880. g tika nolemts to būvēt uz Andreja dambja vai Andreja salas. Lai tam bez pārkraušanas pievestu lielus graudu daudzumus, vajadzēja Daugavmalas



sliedes padarīt braucamas lokomotīvem – tā rakstīts tālaika presē. Atbalstu guva priekšlikums dzelzceļa līniju uz jaunbūvējamo elevatoru izbūvēt no krastmalai pretējās pusēs – no ziemeļiem. Tai vajadzēja atzaroties no jau pastāvošā Rīgas–Milgrāvja (Jaunmilgrāvja) dzelzceļa pie pieturas Kara hospitālis (tagad Brasas stacija). Atzarojumu pabeidza 1894. gada beigās un nosauca par Elevatora dzelzceļu. Tā galvenais mērķis bija savienot elevatoru ar Rīgas–Orlas dzelzceļu. Atzarojums nebeidzās pie elevatora, bet Daugavmalā pie Elizabetes ielas šķērsoja pilsētas kanālu tā lejādajā un savienojās ar sliedēm Muitas dārzā.

Ap pilsētas centru izveidojās noslēgts dzelzceļa loks. Iespējams, ka tas pastāvēja tikai nepilnus četrus gadus.

Dzelzceļa sliežu ceļi parāditi Matīsa Silina 1896. g. izdotajā Rīgas plānā (pirmajā latviešu valodā). Tajā redzami divi sliežu ceļi uz Daugavas pusē, kas atzarojas Rīgas stacijā. Pirmais gar Kārja baseinu iet uz pilsētas krastmalu un tālāk uz Muitas dārzu, Andreja dambi un Andreja salu. Otrs iet starp Sarkano spikeru rindām un beižas pie Maskavas ielas. 1898. g. sliedes Daugavmalā no centra pusēs



300 m posmā noņēma. Iespējams, ka dzelzceļš šajā vietā traucēja ostas darbus. Satiksme ar Muitas krastmalu turpmāk notika tikai pa Elevatora dzelzceļu, uz kura, atšķirībā no Daugavmalas dzelzceļa, izmantoja tikai lokomotīves.

Daugavmalā atlikušie dzelzceļa posmi pieredzējuši vairākas izmaiņas, par ko liecina dažādos gados izdotie pilsētas plāni. 1901. g. Rīgas plānā sliedes no dzelzceļa tilta pusēs ved tikai līdz Lielajai Peldu ielai (tagad Peldu iela), bet no Andrejostas pusēs – līdz Muitas ielai. Domājams, ka dzelzceļu krastmalā saīsināja sa-

karā ar elektriskā tramvaja līnijas būvi.

1903. g. Rīgas stacijas sliežu ceļu plānā redzami 7 sliežu ceļi, kuri šķērsoja Stacijas (tagad Gogoja) ielu, gāja gar Sarkanajiem spīķeriem un beidzās pirms Maskavas ielas. Uz Daugavmalu sliedēs vairs neveda. 1903. gadā pabeidza arī Krasta stacijas būvi pie Andrejsalas.

1911. g. izdotajā pārskatā par Rīgas-Orlas dzelzceļa darbības pirmajiem 50 gadiem rakstīts, ka, lai gan dzelzceļš atnēmis ūdensceļiem (upēm) visas eksportam paredzētās kravas, izņemot vienīgi kokmateriālus, dzelzceļš Rīgā pirms 19. gs. beigās uzsāktās pilsētas dzelzceļa mezglā principiālas pārbūves nebija tieši saistīts ar ostu. No tā varam secināt, ka dzelzceļš Daugavmalā (no dzelzs tilta puses) tikai dajēji attaisnoja uz to liktās cerības un droši nesavienoja ostu ar dzelzceļu tīklu. Daudz svarīgāks izrādījās nozarojums uz ostu no Milgrāvja dzelzceļa, kurš pastāv vēl šodien.

1913. g. Rīgas ostas aprakstā varām lasit, ka no Krasta stacijas viens sliežu ceļš iet uz pilsētas krastmalu

līdz pat Katoju gātei un no turienes atpakaļ uz Muitas rajonu, kur sadalās vairākos ceļos gar krastmalu un noliktavu rindām. No stacijas Rīga I (tagadējās Centrālās stacijas) vēl pastāvēja nozarojumi uz Sarkanajiem spīķeriem, kuru 1920. g. sliežu ceļu plānā vairs nav.

1930. g. ostas plānā sliedes no Andrejostas puses Daugavmalā beidzas starp Daugavas un Poju gātēm.

Mūsu dienās no Daugavmalas dzelzceļa atlikuši tikai divi sliežu ceļi, kuri beidzas pie Andrejostas iepretim Anatomikumam un kurus joprojām izmanto.

Bez Daugavmalas dzelzceļa Rīgas ostā atzīmējami vēl divi dzelzceļi. Tie veda uz Rīgas priekšostām Milgrāvi (Jaunmilgrāvi) un Daugavgrīvu. Pirmai uzbūvēja no 1871. gada jūnija līdz 1872. gada jūnijam. Dzelzceļu uz Daugavgrīvu (Bolderāju) sāka būvēt 1871. gada aprīlī un satiksni pa to līdz Bolderājai atklāja 1873. gada 1. janvāri, bet līdz Ostasdambja stacijai Daugavgrīvā – tā paša gada 11. decembrī.

V. Purīņš

# Lappuses no Latvijas upju kuģniecības vēstures

**D**audzus gadsimtus cilvēki līdztekus jūrām par satiksmes un tirdzniecības ceļiem izmanto upes. Tās savieno gan valstis, gan atsevišķus valstu rajonus. Pa upēm kuģi, liellaivas, plosti u.c. kuñošanas līdzekļi pārvadā cilvēkus un dažādas kravas.

Latvijas galvenās ūdens maģistrāles ir Daugava, Lielupe, Venta un Gauja. Daugava ir viena no krācainākajām upēm Austrumeiropā. 1020 km garajā tās tecējumā bija ap 150 krācēm. Latvijā upes garums ir 367 km. Tās hidrogrāfiskie un navigācijas apstākļi bija diezgan sarežģīti. Krāču dēļ Daugava visvairāk piemērota navigācijai bija agrā pavasarī un vēlā rudenī. Vispiemērotākā kuñošanai Latvijā ir Lielupe. 119 km garumā tā raksturīga ar lēnu tecējumu un navigācijai pietiekošu dzīlumu. Senāk Lielupe ietecēja Daugavā, 1697. g. ledus sastrēguma laikā tā izlauza tiešu ieteku Baltijas jūrā, bet 1755. g. izveidojās tās tagadējā ieteka Rīgas līci. Agrākās grīvas posms šodien ir Buļļupe. Vidzemes lielākā upe Gauja ir krācaina, 460 km gara, ar seklu grīvu, kuru ar grūtibām varēja izmantot kuģniecībai. Lielākā upe Kurzemē ir Venta. Tās kopējais garums ir 346 km, no tiem Latvijā – 178 km. Tās augšece ir krācaina, bet lejpus Kuldīgas sākas 85 km garš kuñojams posms. Līdztekus šim upēm par ūdensceļiem izmantoja Abavu, Saku, Tebru, Aivieksti, Salacu u.c.

Vislielākā nozīme Latvijas upju kuģniecībā viduslaikos un arī vēlāk bija Daugavai. Tā bija viens no svarīgākajiem satiksmes ceļiem Austrumeiropā. 6. gs. vēstures avoti stāsta par vikingu

braucienu pa Daugavu uz Konstantinopoli. Upe bija saistīta ar *Celu no varjagiem uz grieķiem*. Aizvēstures laikos Daugavas tirdzniecības ceļu aktīvi izmantoja Skandināvijas, Krievzemes un Baltijas tirgotāji. 12. gs. beigās – 13. gs. sākumā pie tā sāka nostiprināties vācu tirgotāji un feodāļi, kuru atbalsta bāze bija Rīga. Pilsēta, kura nesen svinēja savu astoņsimtgadi, veidojās vietā, kur beidzās upes ceļš un sākās jūras ceļš. Upes sekluma dēļ kravu transportēšanai tajā nevarēja izmantot jūras kuģus un Rīgas osta kalpoja kā preču pārkraušanas vieta. Daugava to saistīja ar plašiem Lietuvas, Baltkrievijas un Krievijas apgabaliem. 13.–14. gs. Rīgas tirgotāji ieguva tirdzniecības monopolu pār Daugavas tirdzniecības ceļu un saglabāja to vairākus gadsimtus. Galvenās eksportpreces, kuras Rīgai pieveda pa Daugavu 13.–14. gs., bija vasks, kažokādas, lini, labība, tauki, pelni un kanepāji. 15. gs. galvenās preces bija izejvielas manufaktūrām – pelni, darva, kanepāji un lini. 16. gs. Rīgas un Daugavas ūdensceļa nozīme Eiropas tirdzniecībā pieauga. Mainījās preču nomenklatūra. Par galveno eksportpreci kļuva kokmateriāli, kaut arī turpināja izvest pelnus, darvu, linus, kanepājus, zvērādas, labību. Rīga importēja sāli, sīlkes, vadmalu, dzelzi, garšvielas, no kurām daju transportēja tālāk uz austrumiem.

Daugavas ūdensceļā izmantoja dažādus kuñošanas līdzekļus. 9.–11. gs. vikingi brauca augšup pa upi ar nelielām laivām ar seklu iegrīmi, jo tās varēja pārvilkt pāri krācēm. 13. gs. dokumentos minēti lielāki pa Daugavu peldēsi krievu tirgotāju platdibena upju



Strūgas Rīgas ostā, 1860. gadi.

kuģi t.s. učāni. No 15. līdz 19. gs. otrajai pusei galvenais kravu transportēšanas līdzeklis Daugavā bija strūgas. Tās bija lielas no plankām būvētās platdibena laivas, paredzētas kuñošanai pa straumi. Strūgu vidusdaļā visā garumā no dējiem izveidoja divslipu nojumi pārvadājamo preču nosegšanai. To izmēri bija dažādi, bet 18. gs. strūgu garums bija ap 34 m, platums – 10,5 m, iegrime ar kravu – ap 0,9 m, bez kravas – ap 12 cm. Strūgu apkalpoja 20 – 30 cilvēku liela komanda. To celtspēja bija 100 – 190 tonnas. Strūgas būvēja ziemā Daugavas augstecē pie pietekām, bet izmantoja parasti pavasaros, kad Daugavā bija augsts ūdens līmenis. Pirmās Rīgā ieradās aprīlī, pēdējās – jūnija sākumā. Braucieni parasti ilga 3 – 5 nedēļas. Pirmās strūgas Rīgā katru gadu sagaidīja ar lielgabalu salūtu Pēc preču izkraušanas tās lielākoties pārdeva kā kokmateriālu. Ik gadu Rīgā ienāca vidēji 700 strūgas, bet labos kuñošanas un ražas gados pa Daugavu kravas pārvadāja 1300 – 1500 strūgas.

16. gs. kokmateriālu lielā pieprasījuma dēļ tos pludināja pa Daugavu,

Lielupi, Gauju un Ventu plostos. Nereti uz tiem pārvadāja lielas linu, kaņepāju un labības kravas. Sliktos navigācijas apstākjos, kad nebija iespējams pārvārēt krāces, preces izkrāva un tālāk veda pa sauszemes ceļiem. Preču pārkraušanas vietās 17. gs. izveidojās pilsētas – Jaunielgava un Jēkabpils.

Lai nodrošinātu sekmīgu un drošu navigāciju, 17. gs. pie Daugavas tika ieīrīkoti kuñošanas uzraudzības posteņi. Strūgas un plostus pavadīja Daugavas loči. Tie bija vietējie zemnieki un zvejnieki, kas labi pārzināja krāčainās vietas. No Daugavas augsteces līdz Jēkabpili strūgas vadīja t.s. augsteces loči, no Jēkabpils līdz Rīgai – t.s. lejteces loči. 1818. g. nodibināja Daugavas loču amatu. 1885. g. Vidzemes ģenerālgubernators apstiprināja jaunu amata reglamentu, kas paredzēja, ka Daugavas loči strūgas un plostus pavadīs līdz to piestāšanās vietām Rīgas ostā. Pilsētas robežās viņu pakalpojumi bija obligāti.

Ar 1885. gada reglamentu Daugavas loči pārņēma enkurnieku pienākumus. Līdz tam enkurnieki pavadīja

strūgas un plostus no Kengaraga līdz Rīgas ostai. Šo amatu nodibināja 1610. gadā. Tajā iestājās galvenokārt Jumpravmužas latviešu zemnieki, kas dzīvoja Zakusalā. 18. gs. enkurnieku amatā bija 25 locekļi. Viņu uzdevums bija noenkurot pienākušās strūgas un plostus Rīgas ostā. Pēdējais enkurnieku amata reglaments tika apstiprināts 1879. gadā.

18. un 19. gs. mijā Krievijas valdība mēģināja palielināt Daugavas tirdzniecības ceļa nozīmi. 1797.–1805. g. izraka kanālu, kas savienoja Daugavas pieteku Ullu un Dnepras pieteku Berezinu. Mēģinājums izveidot nepārtrauktu kuģu ceļu no Baltijas jūras uz Melno jūru tomēr neizdevās, jo Ullas–Berezinas sistēma bija sekla, bet Daugavā un Dneprā kuģniecību traucēja krāces.

Gadsimtu garumā tirgotāji, kas pārvadāja preces pa Daugavu, sūdzējās Rīgas rātei par kuñošanu traucējošiem apstākļiem. Sākot ar 17. gs. Daugavas gultni epizodiski tirija. Tomēr šie darbi kuñošanas apstākļus bütiski neuzlaboja. Lai regulētu kuģniecību Daugavā, izdeva dažādus likumus un noteikumus par avārijām, par tauvas joslu gar Daugavas krastiem u.c.

19. gs. 60. gados Daugavas tirdzniecības ceļš savu nozīmi strauji zaudēja – šis izmaiņas noteica Rīgas – Daugavpils dzelzceļa atklāšana 1861. gadā un tā pagarināšana līdz Vitebskai un Orlai 1866. gadā. Dzelzceļa transports bija drošaks un ātrāks nekā upju. Līdz dzelzceļa izbūvei pa Daugavu Rīgai tika piegādāti 100% kanepju, 96,7% kanepāju, 90,5% auzu, 82,1% rudzu, 81,7% eļjas linsēku, 64,4% kviešu, 59% miežu. Turpmāk Daugavu izmantoja galvenokārt kokmateriālu pludināšanai.

Upes bija ne tikai ērti satiksmes ceļi, bet arī šķēršļi cilvēku ceļā. Lai tās šķērsotu, izmantoja braslus, tiltus un pārceltuvēs. Pirmo divu Latvijā bija

maz. Rakstu avotos pirmās pārceltuves minētas 14. gs. vidū pār Gauju (pie Raiskuma) un 15. gs. pār Daugavu. Strauji attīstoties sauszemes ceļiem un transporta līdzekļiem, 16. gs. pārceltuvu skaits uz Latvijas upēm palielinājās. Pārceltuvēm izmantoja laivas vai plostus, kurus dažkārt novietoja uz laivām.

Arī Rīgā gadsimtiem ilgi aktuāla bija satiksmes nodrošināšana pāri Daugavai. 17. gs. Rīgā bija trīs Daugavas pārceltuves. 1674. g. darbojās Torņkalna pārceltuve un pārceltuve iepretim Dzegužkalnam Ķipsalas pusē. 1675. g. ierīkoja jaunu – Āgenskalna – pārceltuvi pie Burkānu salas. Pirma apkalpoja divi, bet pārējās – viens prāmis. Pārceltuves parasti darbojās no aprīļa līdz decembrim. Par Rīgas pārceltuvēm gādāja speciāls pārzinis, kura darbu vēlāk pārņēma t.s. pārcelšanās pārvalde. Rīgas tuvumā pārceltuves bija arī pie Dolies, Milgrāvī, Katlakalnā u.c.

17. gs. Rīgā izveidojās pārcēlāju amats. Rīgas latviešu laivinieki cēla pāri Daugavai cilvēkus, pajūgas un krvatas. Viņu pienākumos ietilpa preču pārvadāšana no ostas Daugavas krastmalā līdz Bolderājai vai reidā noenkratotajiem kuģiem, piedalīšanās Plosta tilta iznemšanā un uzstādišanā, pasta un kroņa mantas pārvadāšana. Pārcēlāju amata locekļiem piederēja laivas un nelieli burinieki, t.s. bordingi ar 25–90 tonnu celtnēju. 18. gs. beigās amatā bija ap 50 biedru. Tā darbibu noteica Vidzemes ģenerālgubernatora parakstīti reglamenti un pārvadājumu likmes. Pašu pārcēlāju darbu izrīkoja pārcelšanās pārvalde, kurai vienīgajai Rīgā bija tiesības organizēt laivu un pārceltuvu satiksmi starp Daugavas krastiem. 1851. g. Vidzemes ģenerālgubernators pārvaldi likvidēja un atcēla pārcēlāju amata monopoliesības. Pašu amatu likvidēja 1853. gadā.

1852. g. Rīgas rāte nolēma pasažieru un kravu pārvadāšanu pāri Daugavai iznomāt privātuzņēmējiem. Koncesiju ieguva tirgotājs B. Fajens. No 1853. g. viņš nodrošināja satiksmi pāri Daugavai. Par piešķirto koncesiju B. Fajenam vajadzēja pildīt agrākos pārcēlāju amata pienākumus, kā arī ik gadus iemaksāt noteiktu naudas summu pilsētas kasē.

19. gs. 80. gadu sākumā Rīgas dome sāka apspriest jautājumu par satiksmes uzlabošanu pāri Daugavai. Pilsētas teritorija paplašinājās. Pārdaugasvas rajoni Āgenskalns un Iļģuciems veidojās par rūpniecības rajoniem ar lielu iedzīvotāju koncentrāciju. Pārceltnieces netika galā ar pasažieru plūsmu. To neatslogoja arī divi tilti, kas bija uzcelti pāri Daugavai. 630 m garais Plostas tilts tika izveidots 1714. gadā. Tas darbojās no pavasara palu beigām līdz vēlam rudenim. Ziemās ledus dēļ to iznēma. 1892.–1896. g. Plostas tilta vietā uzbūvēja Pontontiltu. Tas darbojās gandrīz visu gadu, izņemot pavasara palu laiku. 1872. g. atklāja dzelzceļa vajadzībām domāto Dzelzs tiltu, ko varēja izmantot arī gājēji un zirgu pajūgi.

19. gs. vidū Latvijas upju kuģniecībā notika radikālas pārmaiņas – airu un buru laivas nomainīja tvaikoni. 1853. g. pārcelšanas koncesiju ieguvušais B. Fajens iegādājās pasažieru tvaikoni *Communication* un trīs tvaika laivas. Upju tvaikoni satiksme, kuru atklāja šajā gadā, bija pirmsais regulārās satiksmes veids Rīgā.

1882. g. Rīgas dome pasūtīja piecus tvaikonus kuģu un mašīnbūves rūpniecā *Lange & Skye*, kas atradās Āgenskalna liča krastā. Tos pabeidza būvēt 1884. gadā. Kuģu sānus un skurstenus rotāja latīnu burti *A, B, C, D, E*. Tie bija viena tipa tvaikoni ar dzenariem kuģa sānos.

Pilsēta savu tvaikoņu satiksmi atklāja 1884. gada 1. jūlijā. Tai piederēja monopoltiesības uz vietējām līnijām. Pilsētas pasažieru kuģi kursēja 4 maršrutos: no Vecpilsētas uz Āgenskalnu, Iļģuciemu un Klīversalu, sākot ar 1895. g. – arī uz Zundu. Šīs līnijas nesa labu pelnu.

Līdztekus pilsētai pasažieru pārvadājumos Rīgā darbojās privātie uzņēmēji. Kuģniecības sabiedrības *A. Augsburgs* kuģi kursēja no pilsētas krastmalas uz Milgrāvi, Bolderāju, Daugavgrīvu. Kuģniecības un kokrūpniecības uzņēmuma *A. Strauhs un Krūmings* kuģi apkalpoja līnijas uz Zakusalu, Bišumuižu, retāk uz Ķekavu un Doles salu, jo kuģu ceļu no Dzelzs tilta līdz Doles salai aizņēma koku osta un šeit bieži veidojās plostu sastrēgumi.

Pasažieru skaita pieaugums un ie-gūtā peļņa lika Rīgas domei turpināt jaunu kuģu iegādi. No 1895. g. līdz 1913. g. a/s *Lange un dēls* uzbūvēja pilsētai 11 dzenskrūvju tvaikonus. Arī tos apzīmēja ar latīnu burtiem.

Par pasažieru tvaikonu reisu ienesīgumu liecina pārdoto bilješu skaits. Darbības pirmajā – 1884. gadā uz pilsētas tvaikoniem pārdeva 1,1 milj. bilješu, 1900. g. – 4,9 milj., 1913., 1914. g. – 7,8 milj. 1913. g. tie visās 4 līnijās pārvadāja vidēji 31000 pasažieru dienā.

1914. g. satiksmi pāri Daugavai Rīgā uzturēja 16 pilsētas tvaikoni, 23 kuģniecības sabiedrības *A. Augsburgs* tvaikoni, 6 kuģniecības un kokrūpniecības uzņēmuma *A. Strauhs un Krūmings* tvaikoni un 2 motorlaivas. Līdztekus tvaikoniem 20. gs. sākumā pārceļšanā bija nodarbinātas arī 29 airu laivas.

Tvaikoni pārvadāja pasažierus ne tikai Rīgas robežās. 1844. g. regulāru satiksmi uz jūrmalu atklāja tvaikonis *Unity*, kas varēja uznemt 150 pasažierus. 1857. g. uz Dubultiem sāka kursēt tvaikonis *Undine*. Tas no Rīgas līdz

Dubultiem brauca divas stundas, kamēr pārējie kuģi – 2,5–3 stundas. 19. gs. 60. gados starp Rīgu un jūrmalu gan darbdienās, gan svētdienās kursēja 8 tvaikoņi. Kuģi atpūtnieku pārvadājumos sāka izspiest diližansus. 1870. gadā 5 tvaikoņi pārvadāja no Rīgas uz jūrmalu 130000 pasažieru. 19. gs. 70. gadu sākumā kuģi vairs nespēja tikt galā ar lielo pasažieru plūsmu. 1877. g. atklāja dzelzceļa līniju no Rīgas uz Majoriem, tomēr daudzi atpūtnieki turpināja izmantot kuģus.

19. gs. beigās un 20. gs. sākumā Latvijas upes izmantoja galvenokārt kokmateriālu pludināšanai. Caur Rīgas ostu eksportēja līdz 40 % no visa Baltijas koku eksporta. Lielākā koku osta atradās Daugavas kreisajā attekā pie Dole salas un upes posmā no šīs salas līdz dzelzceļa tiltam. Plostus pludināja galvenokārt pa Daugavu. 1890. g. Rīgas ostā pa Daugavu ienāca 16858, 1900. g. – 19309, bet 1911. g. – 22121 plosti. Pa Lielupi un Gauju 19. un 20. gs. mijā pludināja 500 – 600 plostu gādā. Sarežģitāk tas bija ar Gauju, kur plostus no grīvas velkoņi vilka 20 km pa jūru un 7 km augšup pa Daugavu līdz Milgrāvja koku ostai.

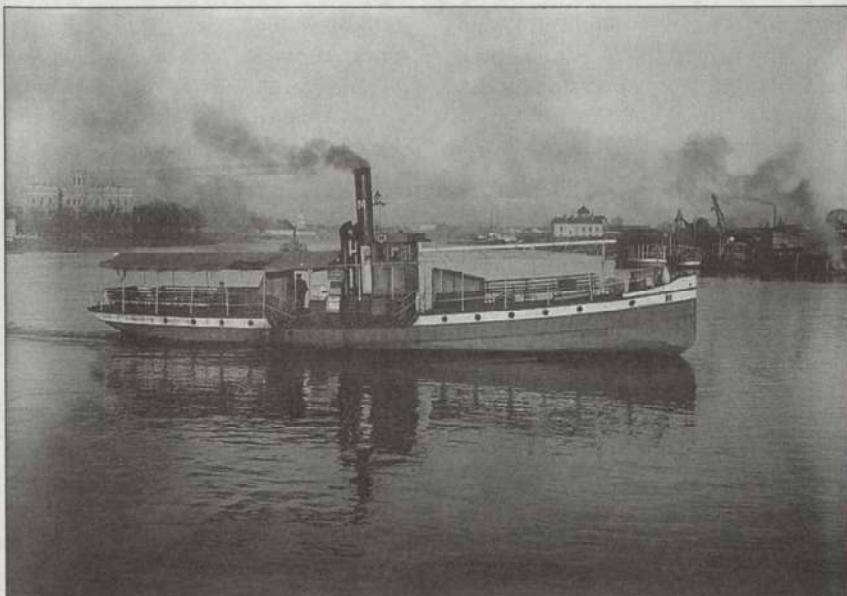
Lai izvairītos no šīs plostu vilkšanas pa jūru, 1899.–1903. g. uzbūvēja Gaujas – Daugavas kanālu. (Ideju par Gaujas un Daugavas savienošanu jau 1664. g. izvirzīja Vidzemes ģenerālgubernators B. G. Uksenšerna.) 26 km garais kanāls savienoja Gauju ar Mīgrāvi. Tā pirmais posms bija 3 km garais Gaujas – Baltezeru kanāls, kurā ūdens plūsmu regulēja slūžu sistēma. Celš turpinājās pa Mazo un Lielo Baltezeru, sekoja 3 km garš rakts kanāls, kura pēdējā daja bija padzilnātais Bukultu strauts (640 m). Tālāk ūdensceļš gāja pa Juglas upi un Ķīšezeru līdz Milgrāvim. Pēc kanāla izbūves pa Gauju pludināmo plostu skaits palielinājās vairāk nekā divas reizes.

1914. g. I pasaules karš pārtrauca Latvijas ūdensceļu saimniecisko izmantošanu. Nākošajā gadā fronte sniedza Rīgu un ar kara iestāžu pavēli pasažieru kuģu satiksmi pārtrauca. Pilsetas rīcībā atstāja tvaikoņus *N* un *O*, kuri kursēja no Daugavas krastmalas uz Āgenskalnu. Daļu kuģu rekvizēja militārām vajadzībām. Pārējie ar izjautām tvaika mašīnām kara laiku nostāvēja Juglas ezerā. Kara darbības rezultātā trīs upju tvaikoņus nogremdēja.

Beidzās I pasaules karš. 1918. g. proklamēja Latvijas valsti. Upes atkal sāka izmantot saimnieciskajai darbībai, galvenokārt kokmateriālu pludināšanai. Daudzās vietās kā vienīgais upju šķērsošanas līdzeklis saglabājās pārceltuvēs. Uz Daugavas no valsts robežas līdz Rīgai darbojās 28 pārceltuvēs. Daugavpili, Jēkabpili un Jaunjelgavā prāmju vilka velkoņi, bet pārējās darbināja ar trošu palīdzību.

Rīgā kuģu satiksmi atjaunoja 1920. gadā Nogremdētos 3 tvaikoņus izcēla. 1921. g. pilsetas rīcībā bija 11 kuģi. 20. gados tā nopirka divus lietotus tvaikoņus un pasūtīja jaunu kuģi Rīgas biržas komitejas kuģu būvētavā. 1931. g. tās rīcībā bija 16 pasažieru tvaikoni. Otrs lieлākais pasažieru pārvadātājs Rīgā bija kuģniecības sabiedrība A. Augsburgs, kurai piederēja 16 kuģi. Tomēr ar kuģiem pārvadāto pasažieru skaits Rīgā vairs nesasniedza pirmskara līmeni. 1920. g. pārvadāja 3,5 milj. pasažieru, 1925. g. – 6,5 milj., 1930. g. – 4,9 milj. Rezultātā samazinājās ienēmumi pilsetas kasē. Sākot ar 1924. g. pilseta dotēja kuģu satiksmi, bet 30. gados kuģi zaudēja savu vietu Rīgas satiksmē, jo nespēja konkurēt ar tramvajiem un autobusiem.

30. gadu beigās Latvijas upju floti veidoja pasažieru tvaikoņi, velkoņi un koka liellaivas. 1939. g. tie pārvadāja 637000 t dažādu kravu un 189000 pasažieru.



Pasažieru tvaikonis *M.* 1940. gadu otrajā pusē pārbūvēts un braucis ar nosaukumu *Majakovskis*. 1930. gadu foto.

Pēc tam, kad 1940. gada 17. jūnijā PSRS okupēja Latviju, sākās Latvijas Republikas ekonomiskās sistēmas likvidācija. 1940. gada 5. oktobrī Latvijas PSR AP prezidijs izdeva dekrētu par Latvijas PSR jūras un upju kuģniecības uzņēmumu nacionalizāciju, bet 1940. gada 30. oktobrī – dekrētu par valsts un nacionalizētās jūras un upju transporta saimniecības nodošanu PSRS tautas komisariātu pārziņā.

1940. gada 12. decembrī, pamatojoties uz PSRS Tautas komisāru padomes lēmmumu Nr. 2481 (10.XII.1940) un PSRS Upju flotes tautas komisāra pavēli, nodibināja Daugavas (Rietumu Dvinas) upju kuģniecību. Tā bija pakļauta PSRS Upju flotes tautas komisariātam. Kuģniecībā ieklāva nacionalizētos Valsts kuģu pārvaldes, a/s *Kurzemes kuģniecība* un privātipašnieku kuģus. 1941. gada 1. jūnijā tajā bija 42 pasažieru kuģi, 62 velkonji, 14 paligflotes kuģi, 401 liellaiva un 11 tehniskās flotes kuģi.

Upju kuģniecības Kuģu remonta rūpniča veidojās uz bijušās E. Ceppa kuģu remonta rūpničas bāzes līdz ar tai piegulošo bijušās a/s *Lange un dēls* kuģu būvētavas teritoriju un ēkām Āgenskalna liča krastā. Upju kuģniecības pārziņā bija ari Gaujas – Daugavas kanāls, 5 piestātnes un 56 kuģu pieturas.

Drīz pēc Vācijas uzbrukuma PSRS 1941. gada 22. jūnijā Daugavas upju kuģniecība darbību pārtrauca. Lielākā daļa kuģu un liellaivu palika Latvijā, kur tos vēlāk izmantoja vācu karaspēka vadībām. Kara laikā darbojās Upju kuģniecība Rīgā. 1944.–1945. g. daži tvaikoni (*Nora*, *Potrimps*) aizveda latviešus bēgļu gaitās uz Zviedriju.

Padomju karaspēkam ienemot Latvijas teritoriju, 1944. gada 22. augustā izveidoja Daugavas (Rietumu Dvinas) kara-atjaunošanas pārvaldi. Tās uzdevums bija atjaunot floti, krasta saimniecību un kravu pārvadāšanu. 1945. gada aprīlī pārvaldi likvidēja un tās vietā

izveidoja Daugavas (Rietumu Dvinas) upju kuģniecību. 1947. gada septembrī PSRS Upju flotes ministrija nodeva Daugavas upju kuģniecību Latvijas PSR pārziņā un pārdēvēja par Latvijas PSR MP Upju ekspluatācijas un apgūšanas pārvaldi. Gada beigās to pārdēvēja par Upju transporta galveno pārvaldi, bet ar 1948. gada februāri tās jaunais nosaukums bija Latvijas PSR MP Mazo upju transporta apgūšanas pārvalde.

1944. gadā viens no Daugavas kara – atjaunošanas pārvaldes uzdevumiem bija reģistrēt upju kuģniecības darbiniekus un apzināt Latvijas teritorijā atstāto upju floti. 1945. gada 1. janvārī pārvaldē strādāja 1309 darbinieki. Lielākā daļa no tiem bija vietējie iedzivotāji, kas jau pirms kara bija strādājuši upju kuģniecībā. Pārvaldes vadību komplektēja PSRS Upju flotes tautas komisariāts no visas PSRS. Tās darbinieku skaitu ietekmēja 1948. g. maijā PSRS AP prezidijs izdotais likums «Par kara stāvokļa atcelšanu dzelzceļa, upju un jūras transportā», kā rezultātā kadru mainība pārvaldē sasniedza 30 – 40% gadā. Tomēr daudziem darbiniekim bija liela darba pieredze upju kuģniecībā. Pasažieru kuģus un velkonus vadīja 20. un 30. gados piekrastes kuģu vadītāju kursus pie K. Valdemāra jūrskolas beigušie kapteinji J. Puišelis, Z. Hammers, J. Grobiņš, K. Ģingulis.

Līdz 1944. gada 1.novembrim Latvijas teritorijā atrada 16 pasažieru kuģus un 48 velkonus. To lielākā daļa bija cietusi kara darbības rezultātā. Līdz 1944. g. beigām bija apsekotas 267 liellaivas – lielākā daļa no tām bija koka, darba kārtībā bija tikai 35. 40. gadu otrajā pusē upju kuģniecības floti veidoja pirms kara ekspluatācijā bijušie pasažieru kuģi, velkoņi un liellaivas.

1945. g. sākumā Daugavas kara – atjaunošanas pārvaldes pārziņā bija

flote, Rīgas upju osta, Rīgas kuģu remonta rūpnīca, Rīgas un Krāslavas kuģu būvētavas, Rīgas, Daugavpils un Jelgavas kuģu remontu darbnīcas, Daugavpils un Jelgavas piestātnes, Rīgas un Daugavpils ūdensceļu nodajas (vēlāk ūdensceļu tehniskie iecirkņi). Pēdējās izveidoja 1944. g. decembrī un tās atbildēja par kuñošanas drošību Latvijas upēs.

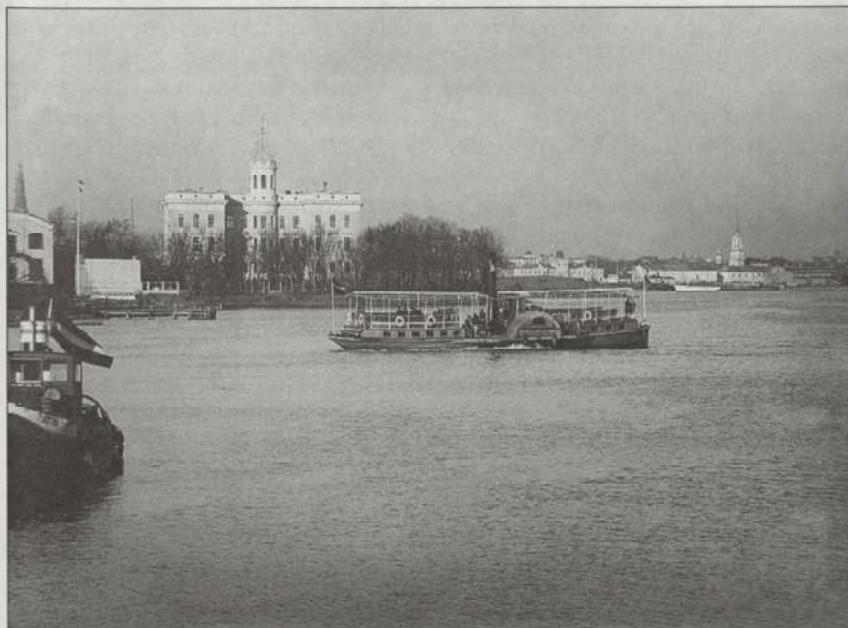
Upju kuģniecībai bija sezonas raksturs. Navigācija parasti ilga no aprīja līdz decembrim. Ziemā kuģiem tika veikti nepieciešamie remonti. Kuģi parasti ziemoja Rīgas, Jelgavas, Daugavpils kuģu remontu darbnīcu piestātnēs un Āgenskalna līcī.

Daugavas upju kuģniecības rīcībā nebija vienlaids ūdensceļu. 1945. g. bija izmantojami atsevišķi Latvijas upju posmi 556 km kopgarumā. Daugavu izmantoja 292 km garumā. Kuģi pārvadāja kravas arī pa Gaujas – Daugavas kanālu (28 km), Lielupi (154 km), Ventu (29 km), Aivieksti (28 km). 1945. g. upēs navigāciju nodrošināja 51 apgaismota un 153 neapgaismotas krasta zīmes, 861 peldoša neapgaismota zīme un 67 posteņi.

40. gadu otrajā pusē pasažieru pārvadājumu līnijas savienoja Rīgas Daugavas krastmalu ar Milgrāvi, Bolderāju, Daugavgrīvu un Vimbukrogu. Jelgavu kuģu satiksme savienoja ar Rīgu un Majoriem. Kuģi kursēja arī starp Daugavpili un Krāslavu, Ventspili un Pilteni. Pasažieru līniju skaits šajā laikā pieauga.

Galvenās pārvadājamās kravas bija kokmateriāli (plosti), arī smiltis, kieģeji, māls un malka.

Upju kuģniecība apkalpoja pārceltnes uz Latvijas upēm. 1946. g. to bija 11. Šī gada pavasarī pirmo reizi pēc kara izveidoja pārceltuvu Rīgā Pontonu tilta vietā. Līdz 80. gadu sākumam katru gadu pavasaros ledus iešanas laikā



Rata pasažieru tvaikonis A. Rīgas pilsētas upju tvaikonu pirmais kuģis.  
1930. gadi.

Pontonu tiltu izņēma un tā vietā 3–5 kuģniecības pasažieru kuģi pārvadāja cilvēkus starp Pārdaugavu un pilsētas krastmalu.

Latvijas PSR MP Mazo upju transporta apgušanas pārvalde 1948.–1949. g. apsekoja Latvijas upes, pētot navigācijas iespējas Daugavā (posmā Līvāni – Krustpils), Lielupē (Grāvendāle – Bauska), Mēmelē (Bauska – Skaistkalne) Ventā (Landze – Zlēkas), Salacā un Burtnieku ezerā, Aiviekstē, Bārtā, Dubnā, Ilūkstē, Dvietē. 1948. g. novembrī atklāja pasažieru pārvadājumus starp Bausku un Brunavu, bet nākošajā gadā kuģi sāka braukt pa Ventu līdz Dzīkliem.

50. gadi iesākās ar lielāko katastrofu Latvijas upju kuģniecības vēsturē. 1950. gada 13. augustā ap pulksten 12 Daugavā Rīgas krastmalas piestātnē nogrima pasažieru tvaikonis *Majakovskis*. Kuģis kursēja līnijā Rīga – Meža-

parks. Bojā aizgāja 147 cilvēki. Katastrofas iemesls – pasažieru skaits ievērojami pārsniedza pieļaujamo kuģa ietilpību. Jau 14.augusta vakarā Baltijas flotes avāriju glābšanas vienība ar divu peldošo celtnu un divu pontonu palīdzību to izcēla. *Majakovskis* bija 1906. g. būvētais Rīgas pilsētas tvaikonis M. Par *Majakovski* to pārdēvēja jau 1941. gadā. Pēc kara tas brauca uz līnijām Rīga – Jelgava un Rīga – Bolderāja. No 1948. gada sākuma kuģis bija atjaunošanas remonta Rīgas upju kuģu remonta rūpnicā. Pēc pārbūves tvaikonis ekspluatācijā no jauna bija kopš 1949. gada 1. jūnija. Pēc katastrofas kuģi pārdēvēja par *Rīgu* un tas vairs netika ekspluatēts. Kuģis atradās konserverācijā Rīgas upju kuģu remonta rūpnicā. 1956. g. maijā to nodeva Latvijas PSR Zivjurupniecības ministrijai. 1950. g. decembrī Latvijas PSR Augstākās tiesas Krimināllietu tiesu kolēģija, izskatot

kriminālietu par tvaikoņa Majakovskis bojā eju, piesprieda dažāda ilguma cie-  
tumsodos vairākiem upju kuģniecības darbiniekiem, t.sk. kuģniecības priekš-  
niekam A. Tihonovičam, kuģa kaptei-  
nim B. Hamanim un kapteiņa vecāka-  
jam paligam J. Veidemanim.

1953. gada maijā Latvijas PSR MP Mazo upju transporta apgūšanas pār-  
valdes vietā izveidoja Upju transporta pārvaldi, kas bija pakļauta Latvijas PSR Ceļu un transporta saimniecības ministriji, bet pēc gada – Latvijas PSR Ministru padomei.

50. gados upju kuģniecībā sākās tvaikoni nomainīja ar motorkuģiem. 1951. g. augustā pārvaldes pasažieru floti papildināja 3 jauni *Moskvič* tipa motorkuģi. Pieauga, bet 1958. gadā no 15 pasažieru kuģiem jau 8 bija *Moskvič* tipa. Pārceltuvu apkalpošanai pārvalde 1957. g. saņēma 3 jaunus *PS* tipa motorkuģus. 1959. g. pasažieru floti papildināja 3 Astrahānā būvēti *A* – 80 tipa motorkuģi un Vitebskā būvēts *Nemana* tipa motorkuģis. 1957. g. pārvalde saņēma pirmo jauno velkonī *Jānis Fabricius*. Daļai veco velkoņu tvaika mašīnas nomainīja ar PSRS ražotiem dīzeljiem. Koka liellaivas pakāpeniski nomainīja ar metala, vienlaicīgi palielili-  
not to celtpēju.

50. gados turpinājās jaunu pasažie-  
ru līniju atklāšana. 1951. gada augustā atklāja līniju Jugla – Aldaris, 1957. g. – lī-  
niju Rīga – Doles sala – Mežaparks, kur-  
ras vietā nākošajā gadā izveidoja divas līnijas: Rīga – Doles sala un Rīga – Jaun-  
ciems – Mežaparks. 1953. g. līdztekus pasažieru pārvadājumiem uzsāka eks-  
kursiju braucienus. Pārvadāto pasažie-  
ru skaits pieauga: 1951. g. to bija 439000, bet 1959. g. – 598000.

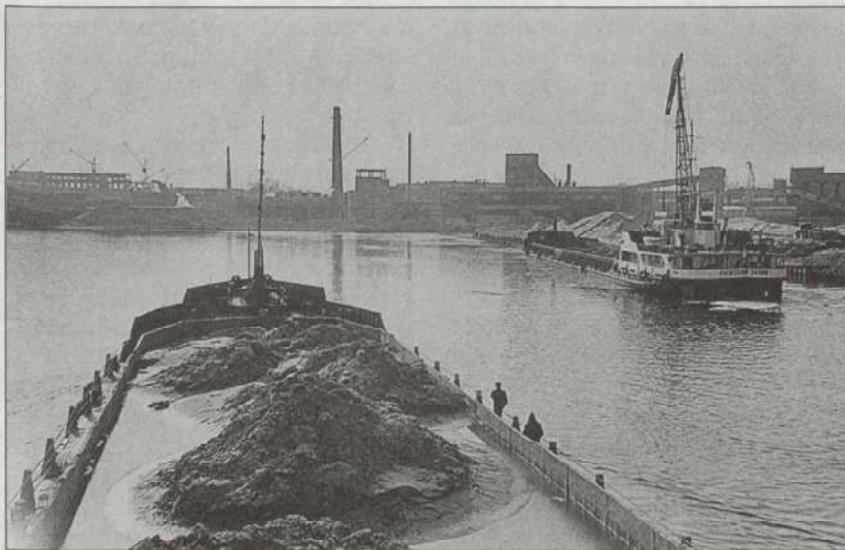
Pārvalde turpināja apkalpot arī pār-  
celtuves: 1953. gadā 12 pārceltuves  
pārcēla 3,9 miljonus cilvēku, bet to  
skaits pakāpeniski samazinājās. 1959.

g. slēdza Kundziņsalas pārceltuvu, jo tās vietā uzbūvēja tiltu.

Kravu pārvadājumos 1952. g. pār-  
valde pārsniedza 1 milj. tonnu robežu – 1012700 t. Puse no kravām bija plos-  
ti. 50. gadu otrajā pusē to īpatvars sa-  
mazinājās un par galvenajām kravām kļuva smiltis un grants. 1954. g. pārval-  
dē ieviesa jaunu darba metodi kravu pārvadājumos: 10. novembrī motorku-  
ģis *Puškins* (kapt. E. Ozoliņš) braucienā no Purmajiem uz Bolderāju izmantoja stumšanas metodi. Kuģis stūma 3 liel-  
laivas ar smiltim. Galvenā šīs metodes priekšrocība bija laika ekonomija. 1956. g., izmantojot šo metodi, liellai-  
vas sāka ekspluatēt bez komandām. Līdztekus plostiem, smilts un grants kravām pārvaldes kuģi pārvadāja arī ogles, malku, koksni, kūdru, mālu, kie-  
ģejus un akmeņus. Kravu apstrāde pa-  
rasti notika klientu piestātnēs. 1956. g. likvidēja Rīgas upju kuģu remonta rū-  
pīnīcas liellaivu cehu *Kipsalā*, jo tas bija paredzēts koka liellaivu būvei. Tā ter-  
itoriju nodeva Rīgas piestātnei kravu apstrādes laukumu ierīkošanai un kra-  
vu apstrāde caur *Kipsalas* iecirkni ar-  
vien palielinājās.

60. gados turpinājās Latvijas upju kuģniecības attīstība. 1961. gada jūlijā Latvijas PSR MP Upju transporta pār-  
valdi pārveidoja par Latvijas PSR Auto-  
mobilu un šoseju ministrijas Upju kuģ-  
niecību.

60. gados noslēdzās arī tās tvaiko-  
ņu nomainīja ar motorkuģiem: 1963. g. norakstīja pēdējo pasažieru tvaikoni. No 1966. g. visi velkonī bija motorkuģi. Jau 1961. g. Upju kuģniecība norakstī-  
ja pēdējo koka liellaivu. Tās flote turpi-  
nāja papildināties ar jauniem kuģiem. No 1960. g. jūnija pasažierus pārvadāja pirmais pasažieru motorkuģis uz ze-  
mūdens spārniem *Rakete*. 60. gados Upju kuģniecība saņēma arī 10 sekli peldošus velkonīus ar ūdensmetēja



**Latvijas upju kuģniecības motorkuģi *Boriss Pustovoitovs* un *Rižskij Zaliv*  
Rīgas māju celtniecības kombināta piestātnē. 1982. g.**

dzinēju.

Mainījās kravu pārvadājumu struktūra, dominēja celtniecībai nepieciešamā smilts un grants. Samazinājās plostu daudzums. 1963. g. Upju kuģniecība pārtrauca transportēt kieģeļus, bet no 1964. g. ar liellaivām vairs nepārvadāja kokmateriālus, malku un kūdru. No 1965. g. kuģniecība sāka pārvadāt akmens šķembas no Kalnciema karerra. 1967. g. Upju kuģniecība kravu pārvadājumos sasniedza 2 milj. tonnu robežu. Turpinājās jaunu pasažieru līniju atvēršana: 1962. g. augustā atklāja līniju Jugla – Etnogrāfiskais muzejs, 1966. g. – līniju Rīga – Vecāķi. Pasažieru līniju kopskaitis nepārsniedza desmit, jo dažas slēdza, piemēram, 1965. g. – līniju Jelgava – Ciruļi, tādēļ ka kuģi nespēja konkurēt ar autobusiem. Tomēr kopumā pārvadāto pasažieru skaits turpināja pieaugt.

Upju kuģniecības pārceltuvju skaits 60. gados samazinājās. 1964. g. slēdza Ventspils un Jēkabpils pārceltuvju, jo abās pilsētās uzbūvēja tiltus.

1966. g. Kokneses pārceltuvi slēdza sakārā ar Plaviņu HES būvi. 60. gadu beigās Upju kuģniecība apkalpoja vairs tikai 4 pārceltuves: Zaķusalas, Nāves salas, Jaunjelgavas un Daugavpils.

1970. g. Upju kuģniecības flotē bija 20 pasažieru kuģi, 15 velkoņi un 50 lielaivas. Floti papildināja *Meteors* tipa pasažieru motorkuģi uz zemūdens spārniem, kurus izmantoja braucieniem Rīgas līci. 1973. g. tie uzsāka braucienus no Rīgas uz Pērnavu, vēlāk arī uz Sāmsalu. 1975. gadā Upju kuģniecība pārvadāja vairāk nekā 1 milj. pasažieru.

Kravu transportā 1972. g. Upju kuģniecība pārtrauca vilkt plostus. Kokmateriālu pārvadāšanu pārņēma autotransports. Kravu apstrādē Upju kuģniecība izmantoja Kīpsalu un sākot ar 1976. g. Volerus. Mainījās grants un smilts ieguves vietas. To krājumi Daugavā bija izsūkuši. Par galvenajiem celtniecībai nepieciešamās smilts ieguves rajoniem kļuva Gauja un Daugavpils rajons. 1979. g. Upju

kuģniecībai kravu pārvadājumos at-Jāva izmantot Rīgas līci un Baltijas jūru līdz Tallinai. Šajā gadā tā saņēma pirmo upju – Jūras tipa sauskravas motorkuģi *Boriss Pustovoitovs*. To izmantoja akmens šķembu transportēšanai no Tallinas uz Rīgu un smilšu vešanai no Lielupes uz Rīgu. 1979. g. kravu pārvadājumos Upju kuģniecība sasniedza 3 milj. tonnu robežu. Paredzot tālāku attīstību, 70. gadu otrajā pusē tā sāka būvēt jaunu upju ostu Voleros. Uz turieni bija paredzēts pārvietot Rīgas upju kuģu remonta rūpnicu no Ķīpsalas.

70. gados Upju kuģniecība beidza apkalpot pārceltuves. 1975. g. sakarā ar Salu tilta izbūvi likvidēja Zaķusalas pārceltuvi, bet 70. gadu beigās Daugavpils pārceltuves vietā izveidoja pasažieru līniju. Jaunjelgavas pārceltuves vietā 1980. g. atvēra pasažieru līniju Jaunjelgava – Skrīveri.

80. gados Upju kuģniecība turpināja smilšu un grants ieguvi no Latvijas upēm un arvien lielākus kravu apjomus pārvadāja kabolāžā. Pasažieru pārvadājumus veica arī Baltijas jūrā. 1985. g. janvārī uz Upju kuģniecības bāzes izveidoja Latvijas PSR MP Galveno upju flotes pārvaldi, bet 1988. g. tās vietā – ražošanas apvienību *Latvijas upju kuģniecība*.

80. gados pasažieru flotē *Moskvic* nomainīja *Maskava* tipa kuģi, bet *Rakete* tipa motorkuģus uz zemūdens spārniem – *Komēta* un *Voshod*. Upju kuģniecībai bija pasažieru pārvadājumu tranzītlīnijas: no Rīgas uz Pērnnavu, Romasāri, Tallinu, Ķeņingradu, ekskursijas pa Rīgas līci, pilsētas līnija Rīga – Mežaparks un piepilsētas līnijas Rīga – Lucavsala – Doles sala, Rīga – Majori, Jugla – Aldaris, Jaunjelgava – Skrīveri, Daugavpils – Krāslava. 1981. g. maijā *Komēta* veica pirmo reisu uz Ķeñingradu. Šajā desmitga-

dē pasažieru pārvadājumu apjoms samazinājās un 1980. gadu otrajā pusē tas bija ap 800 tūkst. pasažieru gadā.

Kravu pārvadājumos Upju kuģniecības kuģi joprojām transportēja smiltis, granti un akmens šķembas. Smiltis un granti ieguva upju padzīlināšanā un karjeros upju krastos. Akmens šķembas pārsvarā ieveda no Tallinas un Viborgas. Galvenās kravu pārvadājumu līnijas bija Rīga – Tallina – Viborga un Rīga – Jelgava. 1985. g. kravu pārvadājumu apjoms sasniedza 4 milj. tonnu, no kurām 70% bija smiltis. 80. gadu otrajā pusē Latvijas upju kuģniecība no Latvijas jūras kuģniecības saņēma 5 motorkuģus sauskravu pārvadājumiem, bet 1988.–1990. g., izmantojot pašfinansējumu un ražošanas apvienības *Latvijas autoceļi* kreditu, iegādājās 4 Rumānijā būvētus *Leņa* tipa motorkuģus un 2 Čehoslovākijā būvētus *Amūra* upē – jūra tipa sauskravas motorkuģus. Tas Jāva palieināt kabolāžas kravu pārvadājumus, jo no 1988. g. smilšu ieguve Latvijas upju gultnēs samazinājās, bet 1991. g. tika pārtraukta.

90. gados Latvijas upju kuģniecība būtiski mainījās. Minerālo celtniecības materiālu ieguves pārtraukšanas rezultātā krasī samazinājās kravu transportēšana pa upēm. Sakarā ar degvielas cenu un ekspluatācijas izmaksu strauji pieaugumu upju kuģniecība vairs nespēja konkurēt ar pārējiem transporta veidiem. Tās rīcībā esošie upju – jūras tipa sauskravas kuģi Jāva iesaistīties kravu pārvadājumos Ziemeļeiropā. Ekonomisku apstākļu dēļ tika pārtraukti pasažieru pārvadājumi.

1990. gada 11. maijā Latvijas upju kuģniecība pārgāja Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas pakļautībā. 1991. gada 1. janvārī tās pārziņā bija 14 pasažieru kuģi, 18 velkonji, 12 transporta kuģi un 41 liellaiva,



*Rīgas kuģniecības kompānijas motorkuģis Kegums. 2001. g.*

1991. gada augustā Latvijas Republika atjaunoja valstisko neatkarību *de facto*. 30. augustā pulksten 12 uz Latvijas upju kuģniecības motorkuģa *Rēzekne* nolaida PSRS karogu un pirmsmoreiz pēc neatkarības atjaunošanas uz Latvijas kuģa pacēla Latvijas Republikas Valsts karogu, saņemot Latvijas Republikas Kuģu reģistra Karoga apliecību Nr.1. Karogu pacēla H. Legzdiņš, Latvijas Republikas zemūdenes *Ronis* pēdējais komandieris.

1991. gada 30. septembrī ar Latvijas Republikas satiksmes ministra paravīli Nr.113 uz reorganizētās ražošanas apvienības *Latvijas upju kuģniecība* bāzes izveidoja valsts uzņēmumu *Rīgas kuģniecība*, novembri – tās filiāles: ostu *Voleri*, Kurzemes baseina uzņēmumu *Venta* un Latgales baseina uzņēmumu *Daugava*.

1993. g. abas pēdējās filiāles kā ekonomiski nerentablas un neatbilstošas uzņēmuma specifikai likvidēja un no *Rīgas kuģniecības* atdalīja ostu *Voleri*. Tā kļuva par liellaivu un velkoņu

bāzi un par šķeldas, kūdras un kokmateriālu eksportostu.

1994. g. valsts uzņēmumu *Rīgas kuģniecība* nodeva privatizācijai. 1995. g. to privatizēja un izveidoja SIA *Rīgas kuģniecības kompānija*, a/s *Upju kuģniecības kuģu remonta rūpnīca*, SIA *Vērpete* un SIA *Jelgavas kuģnieks*. Pēc privatizācijas uzņēmumi turpina attīstīties. *Rīgas kuģniecības kompānijas* upju – jūras sauskravas motorkuģi pārvadā tranzitkravas starp Baltijas jūras un Ziemeļjūras ostām. Tie pārvadā Latvijas, Krievijas, Somijas, Zviedrijas, Dānijas u.c. valstu firmu kravas: kokmateriālus, kokvilnu, metālus, zāģmateriālus u.c. *Rīgas kuģniecības kompānija* ir vienīgā, kurās kuģi brauc zem Latvijas valsts karoga..

Ekonomisko apstākļu dēļ ir samazinājusies Latvijas upju kā satiksmes un transporta ūdensceļu izmantošana, bet Latvija upju kuģniecības organizācijas ir iesaistījušās un sekmiģi darbojas starptautisko ekonomisko sakaru nodrošināšanā.

A.Miklāvs

# Egona Līva veltījums Krišjānim Valdemāram

1985. gada 4.decembrī Egons Līvs ierakstījis dienasgrāmatā: «Savu autorvakaru veltīju Kr. Valdemāram. Izdevās labi – zāle pārpildīta. Piedalījās E. Radziņa, K. Sebris, lībiešu etn. ansmbļis *Kandla* no Ventspils. Daudz siltu vārdu, cilvēki noilgojušies pēc savas tautas vēstures. Vecie kapteiņi turējās braši. Visa vakara programma, man nezinot, ierakstīta lentē, pie tam raidījumam *Dzintarkrasts*. Vēlāk, pēc dažām dienām, raidīja arī pa radio. Bijs Kr. Valdemāram veltīts raidījums televīzijā. Troksni izdevās uztasīt pamatīgu.»\*

Troksnim bija priekšspēle un arī atskanās. Jaunajai paaudzei – tiem, kuri 1985. gadā vēl apmeklēja bērnudārzu – nebūs lieki atgādināt, ka valsti, kurā bijām spiesti dzīvot, vārda brīvība bija stipri ierobežota, un Egona Līva centieni popularizēt latviešu jūrniecības vēsturi nesaskanēja ar oficiālo ideoloģiju. Rakstnieks daudzkārt ar rūgtumu tika atkārtojis, ka par mūsu nacionālo jūrniecību drikst īrūnāt un rakstīt tikai *sliktu vai neko*. 1985. gadā padomju režīms gan bija palicis brīvāks – vēl pirms dažiem gadiem tāds brīvdomātāju izlēciens kā Krišjāna Valdemāra godināšana nebūtu iespējams. Tomēr tas joprojām bija padomju režīms.

Priekšspēle risinājās tā paša 1985. gada 27.novembrī Lielajos kapos, kur Egons Līvs bija organizējis Krišjāna Valdemāra 160.dzimšanas dienai

veltītu piemiņas brīdi. Rakstnieka autoritāte bija sapulcējusi daudz Jaužu. Uzrakstīju par to avīzē *Dzimtenes Balss* (Laikrakstu izdod Latvijas Komiteja kultūras sakariem ar tautiešiem ārzemēs – tā stāvēja rakstīts zem virsraksta). Tolaik visiem latviski lasošajiem bija skaidrs, ka avīzites uzdevums ir dzīvi Latvijas PSR parādīt brīvu un bez aizliegumiem. Tā bija adresēta trimdas latviešiem (avīzi viņiem piesutīja par velti, taču vēlāk uzzinājām, ka daudzi to izsvieduši nelasītu), bet brīvi nopērkama arī okupētajā Latvijā. Arī pie mums daudzi uzskatīja, ka avīze izkroplo patiesību un tādēļ nav lasāma. Tā nu gluži nebija – tur varēja iegūt (un arī ievietot!) informāciju par lietām un notikumiem, par kuriem citas avīzes kļušēja.

Ari par vakaru Ģildē rakstīju tautiešiem ārzemēs domātājā avīzītē\*\*, taču ne viss tur pieminēts – biju jau pieredzējis autors. Šo to laikam tomēr izmeta arī avīzes redakcijā, tagad vairs īsti neatceros.

## DIŽO TAUTIETI ATCEROTIES

Lielais veltījums mazām  
latviešu vēsturnieku  
un rakstnieku  
dzimšanas dienā



Antīns Valdemārs Jelčins koncertā.

Vēlāk jāzīmē, dzīvībā

līdzīgi kā šajā

grāmatā minēti,

bet arī vēlāk

minēti vēlāk



No kreisās: Aleksandrs Čiževskis (1916–1997, K.Valdemāra jūrskolas mehāniķu nod. 1940. g. absolvents), Rūdolfs Lagsbergs (dz. 1913, beidzis K.Valdemāra jūrskolas kuģu vadītāju nod. 1939), Aleksandrs Kārkliņš (1914–2001, K. Valdemāra jūrskolas kuģu vadītāju nod. 1939. g. absolvents), Bruno Kondruss (1921–1998, mācījies K.Valdemāra jūrskolā, beidzis Rīgas jūrskolu 1949), ansambla «Kandla» teicēja, Egons Līvs (1924–1989), Artūrs Kunstbergs (1904–1987, beidzis K. Valdemāra jūrskolas 3.klasi 1935), Fricis Fogels (dz.1911, beidzis K. Valdemāra jūrskolas kuģu vadītāju nod. 1941), Tālivaldis Frickauss (1913–1993, K. Valdemāra jūrskolas kuģu vadītāju nod. 1938. g. absolvents), Oskars Stalts (1904–1992, K. Valdemāra jūrskolas kuģu vadītāju nod. 1941. g. absolvents), Hugo Legzdiņš (dz.1903, beidzis K.Valdemāra jūrskolu 1930), Edgars Zālītis (1908–1992, jūrskolotājs), Jānis Dāndzbergs (1910–1993, K. Valdemāra jūrskolas kuģu vadītāju nod. 1941. g. absolvents), Alfrēds Dzelve (1911–1986, K. Valdemāra jūrskolas kuģu vadītāju nod. 1938. g. absolvents). Foto Andris Krieviņš.

Oficiālu skanējumu vakaram piešķira vēsturnieks Heinrihs Strods. Profesors par Valdemāru runāja tiem laikiem Joti objektīvi un nepavismā ne tā, kā par latviešu jūrniecības tēvu bija rakstīts tajos nedaudzajos padomju laika izdevumos, kur viņš vispār bija pieminēts. Sarikojumā tautasdziesmas par jūru runāja Elza Radziņa un Valdemāra aforismus lasīja Kārlis Sebris. Dziedāja Aivars Laugalis. Egons Līvs bija sapulcinājis arī krietni daudz veco jūrnieku – Krišjāna Valdemāra jūrskolas absolventu.

Pats Egons Līvs runā samērā maz, bet ar lielu aizrautību. Bieži runā par

klusēšanas zeltu, taču diezin vai šis izteiciens ir vietā, ja runā par tādu zelta personību, kāda mums ir Krišjānis Valdemārs, atceros rakstnieku sakām. Tad viņš dod vārdu vecajiem jūrniekiem. Viņš ir izvēlējies divus to pārstāvus, kuri visu sarīkojuma laiku ir uzskatuves – Aleksandru Kārkliņu un Hugo Legzdiņu. Abi ir labi runātāji. A. Kārkliņš diplomātiski izskaidro, ka agrāk kapteiņu un stūrmaņu latviešiem bijis daudz vairāk nekā kuģu. H. Legzdiņš pasvītro trīs zaudētās lietas: K.Valdemāra jūrskolu, Valdemāra ielu un ledlauzi *Krišjānis Valdemārs*.

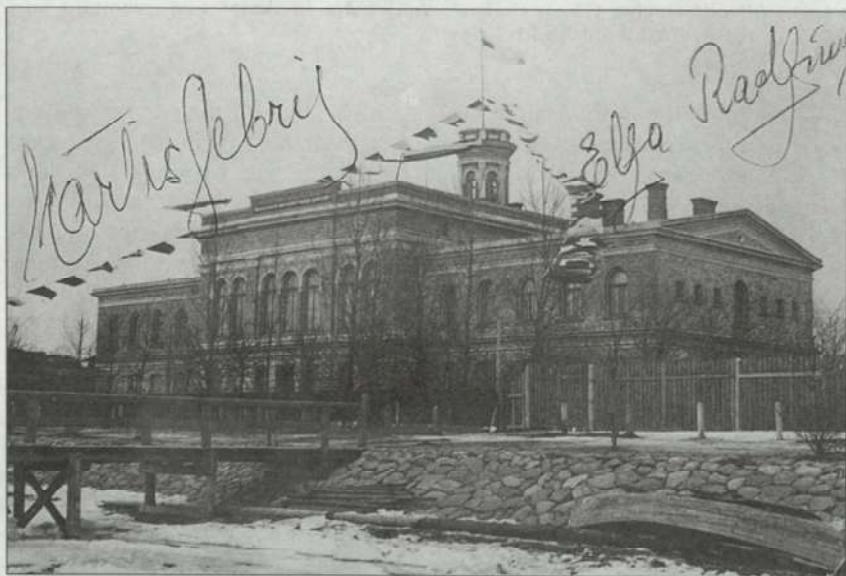
Ansamblis *Kandla* lībiešu valodā



uzrunā kapteinis Oskars Stalts. Viņš atzīmē, ka daudzos slavenos mūsu jūrasbraucējos plūst libiešu asinis. Egons Līvs noslēgumā saka: «Ir pēdējais laiks sākt rakstīt latviešu kuģniecības vēsturi».

Sarīkojums turpinās nedaudz sašaurinātā loka Ģildes ēkas pagrabstāvā – Jura Krieviņa fotodarbnīcā.

Fotopagrabiņā sarunas risinās brīvāk. PSRS tolaik tiek ieviests sausais likums, tomēr daudziem nejauši kas alkoholisks līdzī paņemties. Glāžu nav, iedzeram no filmu alumīnija bundžiņām un uzkožam nez no kurienes radušos pīrāgus. Saš Kārkliņš pārmet mūsdienu jauniešiem romantikas trūkumu – agrāk zēni taujājuši tāljurās



kapteinim, kādas izskatās palmas vai okeāns mēness gaismā, bet tagad prasa, cik maksā plates. Legzdīņš ar Sebri solās kājām nostāgāt Krišjāna Valdemāra ielu – ja Rīgā kādreiz tāda atkal būs. Stalts atgādina, ka katru dienu mēs izrunājam vairākus simtus lībiešu vārdu, kas pārgājuši latviešu valodā. Ventspils līvu ansamblis vēlreiz nodzied:

*Dziedi, mana tauta, drebi, mana sirds.*

*Tauta dzimst ar dziesmu un ar dziesmu mirst.*

Atskaņas atskanējušas vēlu vaka-rā, kad Egons Līvs jau bijis mājās – trīs anonīmi telefona zvani. Pirmais: «Valdemārs bija par atturību, bet jūs dzē-rāt Ģildes pagrabā...» Otrais: «Mēs dzī-vojam daudznāciju valstī, bet jūs slu-

dinet nacionālismu!» Trešais: rupjas lamas. Tad rakstnieks telefonu atvienojis.

Egons Līvs nepiedzīvoja Latvijas Republikas atjaunošanu, viņš mira 1989. gada 1.aprīlī. Taču viņš ir daudz paveicis Trešās atmodas atnākšanai šeit pieminētais ir tikai viena no epi-zodēm.

Interesanti būtu uzzināt, kā rakstnieks novērtētu stāvokli mūsu neat-karīgajā valstī šodien, kad latviešu jūr-niecības vērtīgākā daja joprojām ir tās vēsture ?

\* Egons Līvs – Rēta lūpas iekšpusē un...

R. 1992

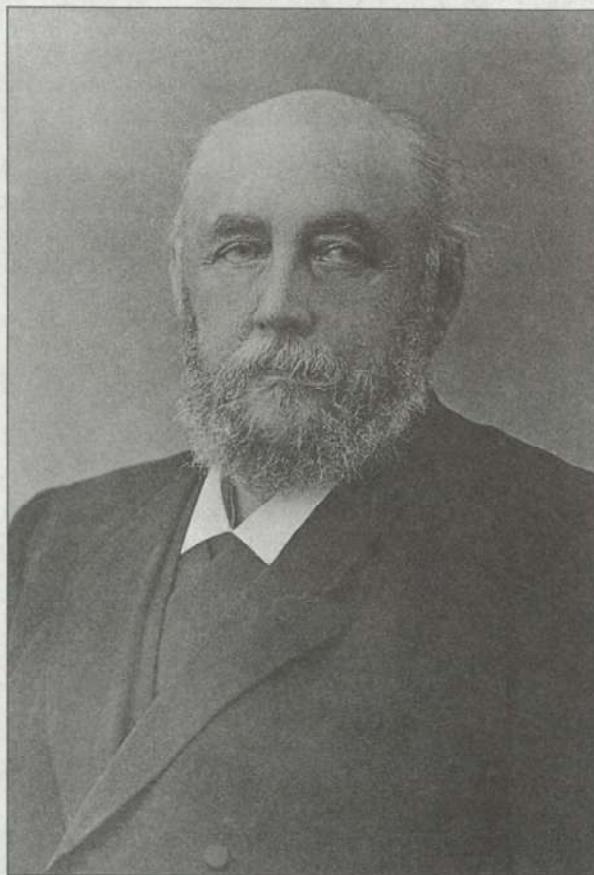
\*\* «Dzimtenes Balss», 1985. Nr. 51

A. Pope

# Atmiņas par Vilhelmu Aleksandru Brūnsu

19. gs. vidū liela nozīme diplomētu jūrnieku kadru sagatavošanā Krievijas impērijas juras tirdzniecības flotei bija Rīgas Biržas komitejas jūrskolai. Latvijas Valsts vēstures arhīvā ir atrodami materiāli par Rīgas Biržas komitejas jūrskolu, tās izveidošanu un darbību. Daudz mazāk ir lietu un datu par skolas priekšniekiem un skolotājiem no tās dibināšanas sākuma. Zināms, ka Rīgas Biržas komitejas jūrskolas priekšnieka amatā no 1870. līdz 1878. gadam ieņēma jūras zinātnu pasniedzējs Svens Šultess no Hamburgas. Pēc 1878. gada divus gados jūrskolas vadība bija uzticēta skolas vecākajam pasniedzējam. 1880. gadā Rīgas Biržas komitejas sēdē par jūrskolas direktoru ievēlēja V. A. Brūnsu, kurš jūrskolu vadīja 25 gadus.

Pateicoties Vācijā dzīvojošai V. A. Brūnsa mazmeitai Gertrūdei fon Hertzberga kundzei, par muzeja īpašumu kļuva Vilhelma Aleksandra Brūnsa fotogrāfija un dzīves apraksts. Viņa vairākkārt viesojusies Rīgā un apmeklējusi Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju. G. fon Hertzbergas



sniegtās ziņas par laiku, kad V. A. Brūns vadīja Biržas komitejas jūrskolu, atšķiras no līdz šim zināmajām. Pēc viņas teiktā, V.A. Brūns par jūrskolas direktoru strādājis no 1880. līdz 1905. gadam, bet jūrniecības vēstures izdevumos publicēts 1881.–1906. gads.

V. A. Brūns dzimis Rīgā 1839. gada 19.jūlijā tirgotāja Aleksandra Brūnsa un Sofijas Matildes Grīziņbergas nodibinātajā ģimenē. Darba gaitas viņš sācis 14 gadu vecumā, kā kuģa

puika braucot uz kapteiņa Ričarda Lourensa kuģiem. Tā rezultātā iemīlējis darbu uz jūras un redzējis daudzas Rietumeiropas un Āzijas valstis. Arī turpmākā profesijas izvēle un algotais darbs bija saistīts ar jūrniecību. V. A. Brūnss iestājās un pabeidza Lībekas un Hamburgas jūrskolas. 1863. gadā beidza Rīgas jūrskolu, ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu un brauca par kapteini uz dažādiem kuģiem. No 1866. gada viņš vadīja divmastu šoneri *August*. Līdz 1880. gadam V. A. Brūnss ar ģimeni dzīvoja un strādāja Ventspili, kur bija loču komandieris un vienlaikus skolotājs Ventspils Navigācijas skolā. 1880. gadā viņš atgriezās Rīgā, lai uzņemtos direktora pienākumus Rīgas Biržas komitejas jūrskolā. Viņš bija stingrs un labs skolotājs un izglītots cilvēks, pārvaldījis angļu, krievu, franču,

zviedru, spāņu un latviešu valodas. Kapteinis V.A. Brūnss ilgus gadus bija arī Glābšanas biedrības uz ūdeņiem inspektors Vidzemē un Sāremā salā. Viņa vadībā ierīkoja jaunas un modernas glābšanas un laivu stacijas, kā arī modernizēja jau esošās. Ar savu kuteri *Maria* viņš regulāri brauca jūrā un vairāku nedēļu garumā veica reidus gar krastu, tā inspicējot un nodrošinot laivu stacijas ar nepieciešamajiem materiāliem. V. A. Brūnss bija arī viens no Rīgas jahtkluba dibinātājiem (1878) un tā vicekomodors (1884–1885). 1883. gada 12. decembrī Maskavas Ķeizariskā jūrniecības biedrība pasniedza V. A. Brūnsam diplomu un ķeizara Aleksandra II lielo sudraba medaļu par panākumiem jūrnieku izglītošanā. V. A. Brūnss miris 1909. gada 10. oktobrī.

I. Kārkliņa

# Par enciklopēdiju

## *Latvijas jūrniecības vēsture pēc 2. pasaules kara 1950–2000 un ne tikai par to*

*Jau gandrīz divus gadus autoru kolektīvs strādā pie enciklopēdiska izdevuma par salīdzinoši neseniem notikumiem mūsu valsts jūras transportā. Nosacīti šo laiku varam saukt par vēsturi, lai gan daudziem jūrniekiem, kas arī tagad ir saistīti ar šo profesiju, tā joprojām ir dzīve ar tās gaissajām un tumšajām pusēm, priekiem un bēdām. Droši vien 22., 23. un tālākos gadsimtos dzīvojošajiem cilvēkiem jaunajā grāmatā apskatītie notikumi, cilvēki un kuģi būs tāla pagātnē, par ko varēs lasīt bez emocijām, bet pašlaik šīs vēstures dalīnieki un viņu tuvinieki dzīvo starpumus.*

2001. gada 5. septembrī notika Latvijas Jūrniecības savienības paplašināta valdes sēde, kurā darba grupa iepazīstināja klātesošos ar paveikto, vēl darāmo un problēmām, kuru risinājums ir atkarīgs no visas Latvijas kuģinieku sabiedrības. Manuscripta sagatavošanu finansiāli atbalsta Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija. Jūras transports varētu klūt par pirmo nozari Latvijā, kuras vēsturei veltīti divi enciklopēdiski darbi: *Latvijas jūrniecības vēsture 1850 – 1950* (izdotā 1998. gadā) un *Latvijas jūrniecības vēsture pēc 2. pasaules kara 1950 – 2000* (plānots izdot 2002. gadā). Lai otro daju tāpat kā pirmo varētu veidot poligrāfiski un mākslinieciski augstvērtīgu, ir nepieciešama visu mūsu valsts nozī-

mīgāko jūras transporta organizāciju līdzdalība.

Darba grupas kodolu veido Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas Kuģniecības vēstures nodajos darbinieki – vēsturnieki, kuriem ir pie-redze, kas iegūta, strādājot pie enciklopēdijas par burinieku un tvaikona laiku. Autoru kolektīvā iesaistīti arī daudzi citi cilvēki, kuri ilgstoši nodarbojas ar Latvijas jūrniecības vēsturi un paši ir bijuši neseno notikumu daļinieki un aculiecinieki. Manuscripta objektīvai izvērtēšanai tiks izveidota redkolēģija, kurā būs lielāko Latvijas jūrniecības organizāciju pārstāvji, pieredzējuši kuģinieki un vēsturnieki.

Enciklopēdija, kuras apjoms būs gandrīz 500 lappuses, iecerēta trīs daļas:

- 1) kuģinieki (ap 1500 cilvēku biogrāfijas),
- 2) kuģi (ap 500 kuģu likteņi),
- 3) iestādes, organizācijas, notikumi (tai skaitā raksti par ostām, jūrskolām, kuģu būves un remonta uzņēmumiem, jūrniecības likumdošanu, jūrnieku sociālo un veselības aizsardzību, jūras tēmu mākslā, jūrniecības vēstures izpēti u.c.).

Lai izslēgtu atkārtošanos daudzajos cilvēku un kuģu šķirkjos, enciklopēdijai būs plašs vēsturiskais ie-vads. Materiāli tam tiek vākti darba gaitā. Ievadā centīsimies pēc iespējas objektīvi uzrakstīt par PSRS realizēto politiku pret Latvijas jūrniekiem un jūrniecību, izmantojot arhīvos pētito

materiālu analīzi, kā arī cilvēku pieredzēto. Darba nosaukumā, tāpat kā enciklopēdijas 1. daļai, likts vārds *Latvijas*, nevis *latviešu jūrniecības vēsture*. PSRS okupējot Latviju un iekļaujot to savā sastāvā, kardinālas reformas īpaši skāra jūras transportu, jo šai nozarē strādājošo darbs ir saistīts ar ārvalstīm.

No grāmatas pirmajā daļā paredzētajām jūrnieku, jūrniecības darbinieku un ar jūrniecību saistītu cilvēku biogrāfijām pašlaik ir uzrakstītas gan drīz 1000. Diemžēl daudzus šķirkļus nākas sagatavot izmantojot tikai arhīvu materiālus. Iespēju robežas cenšamies tikties ar cilvēkiem, precizēt, papildināt uzrakstito un vienkārši parunāt par to, kas arhīvos nav atrodams vai tišuprāt slēpts. Paralēli vācam arī vizuālo materiālu. Attēli tiks izmantoti grāmatā un oriģināli turpmāk glabāties Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

2001. gadā nācās uzklasīt daudzus Joti dažādus dzīves stāstus, bieži vien vesela romāna vērtus. Enciklopēdijā tiem būs veltītas tikai pārdesmit rindiņas, pārējo materiālu glabās muzeja krātuves. Sarunas notikušas gan muzejā, gan jūrniecības iestādēs, gan pie jūrniekiem mājās, tās bijušas gan īosas, gan garākas un Joti garas, pat daudzkārtējas. Mēs augsti vērtējam uzticēšanos enciklopēdijas autoriem, jo, tikai uzklasot visdažādākos vērojumus, viedokļus un piedzīvoto, varam mēģināt grāmatas ievadā raksturot to, kas notika Latvijas jūrniecībā pēckara periodā. 2001. gadā turpinājās iepriekšējos gados veiktais darbs un arī tiksānas ar cilvēkiem. Grūti izcelt vienu vai dažus dzīves stāstus, jo katrs likās vienlīdz nozīmīgs. Man nācās tikties ar vairākiem desmitiem cilvēku, kuru vārdi jūrniecības sabiedrībā ir plaši pazīstami,

piemēram, ar tālbraucējiem kapteiniem un jūrniecības darbiniekiem M. Elsbergu, Ē. Grāmatnieku, Ā. Jakubovski, L. Klaviņu, A. Tarvidu, kuģu mehānikiem un jūrniecības darbiniekiem J. Luhaeru, I. Rosu, Z. Salmiņu-Salmu, S. Šmulānu, Ž. Varčenju, A. Vjateru, Latvijas kuģniecības Siltumtehnikas laboratorijas ilggadīgu vadītāju N. Miliņu, ārstiem M. Aizsilnieci un J. Birku, jūrniecības darbinieci L. Šīgabutdinovu, vēsturnieci I. Cimermani un ciemam. Arī turpmāk ir plānotas daudzas interesantas tiksānas.

Rīgas jūrskolas 1949. gada 1. pēckara izlaiduma absolventi ir tie cilvēki, kuri gan drīz 60 gadus paši bija liecīnieki pārkārtojumiem jūrnieku izglītībā Latvijā, kadru politikā un kuģniecības attīstībā. Šoreiz par trim – tālbraucēju kapteini L. Klaviņu, 1. šķiras kuģu mehānikiem Z. Salmiņu-Salmu un Ž. Varčenju.

**Laimonis Klaviņš** dzimis 1927. gada 7. decembrī un gan drīz visu mūžu dzīvo Rīgā. Viņš beidza 36. pamatskolu un divus gadus mācījās komercskolā, bet 1945. gadā pieteicās Rīgas jūrskolas sagatavošanas kursos. Pēc to pabeigšanas iestājies jūrskolā. Mācībām vajadzēja ne tikai gudru galvu, bet arī fizisko izturību. L. Klaviņšam šai ziņā problēmu nebija, jo viņš visu mūžu ir draugos ar sportu. Mācības uzsākuši 33 jaunieši, bet beiguši tikai 13. Pirmajos divos gados bija jāapgūst vidusskolas programma, trešajā kursā krievu valodā sāka mācīt speciālos priekšmetus. Vairākums latviešu jauniešu krievu valodu nezināja, un sākumā esot gājis Joti grūti. Pa līgos norīkoja piecus krievu puišus, kuri lekcijas konspektējuši, lai vēlāk tās varētu iztulkot. Skola bija slēgta tipa iestāde, kursanti dzīvoja kopmītnēs, uz mājām tika atlaisti reizi nedēļā. 1949. gadā pēc piecu gadu mācī-



Laimonis Kļaviņš, 1998. gads.

bām Laimonis Kļaviņš pabeidza jūrskolu un ieguva Kuģu vadītāja diplому. Sekoja iesaukums PSRS kara flotē, kur bija jādienē uz kreisera, pēc stažēšanās jākarto eksāmeni un jāiegūst rezerves virsnieka pakāpe (šo ceļu izgāja daudzi Rīgas jūrskolas beidzēji). Nosūtišana darbā (sadale) notika pēc demobilizācijas. L. Kļaviņu kopā ar skolas biedriem A. Glazovski un E. Misku nosūtīja darbā uz Tālo Austrumu kuģniecību. Tā bija īpaša jūrnieku internacionalizēšanas politika – latviešu jūrnieki brauca prom no Dzimtenes, bet citu PSRS jūrskolu beidzējus sūtīja uz Latviju. L. Kļaviņš sāka strādāt uz Vladivostokā pierakstītiem tirdzniecības kuģiem. Šie sauskraunieki, t. s. *libertosi* bija būvēti kara laikā un paredzēti īslaicīgai izmantošanai (parasti vienam reisam). Pēc kara tie palika Vladivostokā un turpināja braukt. Uz šāda kuģa ar vārdu *Kolhozniķi* L. Kļaviņš bija kapteiņa 4. palīgs. Kuģa kravā, kas vesta uz Ziemeļiem,

mejiem, lai pirms ūdens aizsalšanas tur nogādātu nepieciešamo ziemai, esot bijis viss iespējamais, sākot no adatām un beidzot ar traktoru. Reisa laikā par Leoņīdu Ivanoviču pārdēvētajam Laimonim Jāņa dēlam Kļaviņam nācās piedzīvot gan kritiskas, gan jautras situācijas. Ar humoru viņš atceras lāča medības, kam sekojuši lāča svētki. Tālajos Austrumos strādāts arī uz tvaikoņiem par kapteiņa 3., 2. un vecāko palīgu. 1954. gada rudenī L. Kļaviņš atgriezās Latvijā. Jūrā bija iets pietiekoši, lai iegūtu tālbraucēja kapteiņa diplomu. Šai laikā Latvijas zvejas kuģi sāka iet zvejā uz Atlantiju. Strādāt uz zvejas traieriem vēlējās arī Laimonis Kļaviņš. Vairākus mēnešus bija jāgaida dokumenti no iepriekšējās darba vietas un, tā kā to pārsūtīšana ieilga, vajadzēja meklēt pagaidu darbu (dokumentus tā arī neatsūtīja). L. Kļaviņš sāka strādāt 9. arodvidusskolā par kuģu vadītāju grupas apmācības meistaru un vasarā vadīja arodvidusskolas puišu praksi uz Zivjurupniecības pārvaldes kuģa *Grifs*. Kopā ar skolniekiem izejot veselības pārbaudi, noskaidrojās, ka kuģu vadītājam ir slimas plaušas un jūra uz vairākiem gadiem jāaizmirst. Pagaidu darbs 9. arodvidusskolā ievilkās 6 gadu garumā. Tikai 1960. gadā ārsti atļāva atsākt jūrnieka gaitas. L. Kļaviņš nekad nav bijis PSKP biedrs un darbā uz tirdzniecības flotes kuģiem viņu neņēma. Viņš sāka strādāt zvejnieku kolhozos (9. Maijs, *Banga*, 1. Maijs) un devās zvejā Atlantijā uz vidējiem zvejas traieriem (VZT) par kapteiņa 2. un vecāko palīgu. Tālbraucēja kapteiņa diplomu viņš saņēma 1963. gadā, bet 1965. gadā, skolas biedra Edgara Miskas pamudināts, sāka strādāt Baltijas Jūras ceļu pārvaldes tehniskajā flotē, vispirms par zemes sūcēja *Narvskij*, tad no Francijas saņemtā *Baltijskoe*

More kapteiņa vecāko palīgu. Daudz atminu L Kļaviņam ir arī par turpmāko laiku: gan par skolniekiem, kuriem mācīja milēt Jūru un vadīja Jūras prakses, strādājot par mācību kuģa kapteini toreizējā Rīgas Pionieru pili, gan par darbu Zivju aizsardzības inspekcijā, gan strādājot par kuģa kapteini Latvijas Geoloģiskās izpētes ekspedīcijā un inspektorū Latvijas Upju kuģniecībā. Tagad Kļaviņa kungs ir pensijs. Kuģojot piedzīvots tik daudz, diemžēl vadīt tirdzniecības kuģus tā arī neizdevās, tāpēc pamatots ir viņa lepnums par dēlu, kurš ieguvis augstāko jūrniecības izglītību un ne tikai kļuvis par tālbraucēju kapteini, bet parādījis arī savas organizatora spējas, vadot lielu kuģniecības kompāniju.

Vēl viens Rīgas jūrskolas 1. izlaiduma absolvents ir **Ziedonis Salmiņš-Salms**. Pēc Kuģu mehāniķu – dzīlēstu nodajas beigšanas 1949. gadā viņu nosūtīja uz Donavas jūras kuģniecību. Vispirms jaunais speciālists strādāja par motorkuģu vecāko motorisitu, tad par 4. un 3. mehāniķi. 1952. gadā ieradās atvajinājumā Rīgā, kur jau bija nolikta kāzu diena. Vēl gadu nācās nostrādāt Donavas kuģniecībā un 1953. gadā pēc lūguma jaut dzīvot kopā ar ģimeni Ziedonim Salmiņam-Salmam atlāva doties uz Latviju. Darbu viņš atrada Rīgas jūrskolā par apmācības meistarū. Pēc trim gadiem Z. Salmiņš-Salms sāka braukt uz Igaunijas kuģniecības kuģiem par 2. un vecāko mehāniķi un tikai no 1958. gada Latvijas kuģniecībā. Bija vajadzīgi gandrīz desmit gadi pēc jūrskolas beigšanas, lai varētu Dzimtenē strādāt savā specialitātē. Ziedonis Salmiņš-Salms 26 gadus bija Latvijas Jūras kuģniecības kuģu vecākais mehāniķis, ir apbalvots gan ar tā laika PSRS augstāko – Ķeņina ordeni, gan ar no-



**Ziedonis Salmiņš – Salms, 2000. gads.**

zīmi 20 darba gadi bez avārijām, ko vērtē kā savu nozīmīgāko apbalvojumu. Arī ar kuģu vārdiem mehāniķim ir laimējies, jo vairums no tiem bijuši latviski, piemēram, Ludza, Amata, Kūra, Limbaži, Pļaviņas. Pēc aiziešanas pensijā 1984. gadā Z. Salmiņš-Salms turpināja strādāt. Šoreiz tas jau bija krastā, kolhozā Ādaži.

Ilggadīgie Latvijas kuģniecības darbinieki ir apvienojušies Latvijas kuģniecības pensionāru un invalīdu biedrībā *Enkurs*. Ziedonis Salmiņš-Salms ir biedrības valdes priekšsēdētāja vietnieks. Ērtajā un mājīgajā Stabu ielas dzīvoklī, kur *Enkurs* ir radis mājvietu, var sastapt agrākos kuģu komandu locekļus un krasta dienesta darbiniekus. Organizācija apvieno vairāk nekā 1250 cilvēku. Daudziem no viņiem, arī kādreizējiem kuģu kapteiniem un vecākajiem mehāniķiem pensija ir tikai kādi 50 lati. *Enkurā* jebkuru biedrības biedru uzklausa un

cēnšas atbalstīt gan morāli, gan materiāli, bet tiem, kas vēl var strādāt, palīdz uz laiku iekārtoties darbā uz Latvijas kuģniecības dīkstāvē vai remonta esošajiem kuģiem. Daudzi uz turieni iet kā uz savām otrajām mājām, kur var paskatīties televizoru, paslatīt avizes, parunāties ar bijušajiem kolēgiem, izdzert tasi tējas vai paēst siltu ēdienu. Citi biedrības biedri ir veterāni pēc nostrādāto gadu skaita, bet joprojām brauc uz kuģiem. Organizāciju vada ievēlēta valde, bet visu praktisko darbu kopš biedrības dibināšanas bez atalgojuma veic valdes priekšsēdētāja vietniece Luīze Šigabutdinova. Luīzes kundze ir *Enkura* dvēsele. Atliek tikai apbrīnot viņas enerģiju, labestību un spēju cita cilvēka sāpi pārdzīvot kā savējo. Valde, kuras sastāvā ir cienījami profesionāli jūrnieki, nolēma, ka L. Šigabutdinovas biogrāfijai noteikti ir jābūt enciklopēdijā. Kaut arī viņas izglītība ne saistās ar kuñošanu, viss viņas mūzs ir saistīts ar jūrniekiem un jūrniecību.

**Luīze Šigabutdinova** (dz. Husbudzinova) ir tatāriete, dzimusi Tatārijas galvaspilsētā Kazanā. Pēc vidusskolas beigšanas Luīze iestājās Kazanās Pedagoģiskajā institūtā un absolviēja šis augstskolas Filoloģijas fakultāti. Sekoja nosūtījums darbā uz Latviju. No 1955. gada septembra viņa bija Livānu 1. vidusskolas krievu un vācu valodas skolotāja, pēc tam 5 gados šos priekšmetus mācīja Vircavas vidusskolā. Kaut arī 40 gadus Luīzes kundze vairs nestrādā par pedagogu, viņa joprojām tiekas ar saviem bijušajiem skolniekiem. No 1960. gada L. Šigabutdinova dzīvo Rīgā. Dzīves vietas maiņu noteica pirmās meitas piedzīmšana. Viņas vīrs Zigangareis Šigabutdinovs, arī tatārs pēc tautības, pēc Tallinas jūrskolas Kuģu vadītāju nodajas absolvēšanas 1953. gadā tika

iesaukts karadienestā. Par dienesta vietu kļuva Rīga. Pēc demobilizācijas 1955. gadā Z. Šigabutdinovs strādāja Latvijā – Ekspedīcijas zvejas pārvalde. Darbā uz tirdzniecības kuģiem viņu neņēma, jo atzina par neuzticamu. Izsniegt vai neizsniegt viņu tālbraucieniem tolaik noteica speciāla VDK nodaja – Ūdens transporta daļa (Водный отде́л), kas atradās kuģniecības pārvaldes ēkā ar ieeju no tagadējās Jēkaba ielas. Tikai 1963. gadā Z. Šigabutdinovu pieņēma darbā Latvijas Jūras kuģniecībā. Līdz mūža beigām – 1994. gadam – viņš bija motorkuģu kapteiņa 3., 2. un vecākais paligs.

Luīze Šigabutdinova Latvijas Jūras kuģniecībā sāka strādāt 1960. gadā, un tā bija viņas darbavietā 25 gados. Nācās organizēt un vadīt kultūras darbu un kuģniecības ziniņu biedrību. No 1985. gada L. Šigabutdinova bija Latvijas Ziniņu biedrības zinātniskā sekretāre, bet kopš 1990. gada ir pensionāre. Jau 1990. gada jūlijā viņa sāka veidot biedrību *Enkurs*. Atklātā saruna ar Luīzes kundzi notika latviešu valodā un vairākām jūrnieku sievām Jāva no citā skatu punkta vērtēt kuģinieku dzīvi un darbu. Redzot Luīzes kundzes lielo darba slodzi *Enkura*, liekas, ka nekas cits vairs viņas dzīvē nav svarīgs. Laikam jūrnieku sievām ir cits rūdījums. Gadiem vajadzēja strādāt, gaidīt vīru atgriežamies no reisa un bieži vienai tikt galā ar višām ģimenes un sadzīves problēmām. Viņa ir lepna par savām meitām. Vecākā – Leila ir beigusi Kazanās universitātes Svešvalodu fakultāti un brīvi pārvalda latviešu, franču, vācu un krievu valodu. Jaunākā – Elīna beidza klavieru klasi gan E. Dārziņa, gan J. Mediņa mūzikas skolā. Vēlāk atklājās meitas vokālās dotības un pašlaik viņa ir Pēterburgas konservatorijas studente. Īpaši gaidīta pie vecmāmi-



Jevgenijs Jānis Luhers, 1975. gads.



Aleksejs Tarvids, 1956. gads.

nas ir septingadīgā mazmeita Alija.

Luīzes Šīgabutdinovas palīdzību esam sākuši tikties ar tiem *Enkura* biedriem, par kuriem šķirkļi uzrakstīti, izmantojot tikai arhīvu materiālus. Katra no šim tīkšanās reizēm ir īpaša. Sarunu biedri ir dažādu tautību jūrnieki ar milzīgu darba pieredzi, ar savu dzīves skatījumu. Katra saruna ir dala no pēdējā pusgadsimta Latvijas kuģnieku pagātnes, šodienas un arī nākotnes.

*Enkura* biedrs, kuģu vecākais mehānikis **Jevgenijs Jānis Luhers** pēc skata nekādi neasociējas ar vārdiem veterāns vai pensionārs. Arī viņa uzturēšanās Latvijā joprojām nav ilgstoša, jo drīz jādodas uz kārtējo kuģi un tad atkal vairāki mēneši – projām no mājām. J. Luhers dzimis Krievijā Novgorodas apgabalā Teremces ciemā. Tur atradusies 19. gs. dibināta latviešu kolonija. Nākošā jūrnieka tēvs bija igaunis, māte latviete. Latvijā ġimene ieradās 1941. /42. gada ziemā. 1958. gadā Jevgenijs Luhers beidza Rīgas

jūrskolas Mehānikas nodaļu un sāka strādāt Latvijas Jūras kuģniecībā par tvaikoņu kurinātāju un mašīnistu, bet no 1961. gada par 4., 3. un 2. mehāniķi. Štīmeri pamazām no kuñošanas izzuda, un 1978. gadā viņš pārgāja darbā uz motorkuģiem. Lai tiktu augstākā nekā donkermanis vai motorists amatā, vajadzēja atkal mācīties. 1980. gadā viņš vēlreiz absolvē Rīgas jūrskolu, bet nu jau ar citu kvalifikāciju. No 1980. līdz 1987. gadam viņš bija motorkuģu 3. un 2. mehāniķis, bet no 1987. gada – m/k *Tūja* vecākais mehānikis. 1995. gadā J. Luhers no darba Latvijas kuģniecībā aizgāja un sāka braukt uz Kipras, Apvienoto Arābu emirātu, Niederlandes, ASV un Maltas kompāniju kuģiem.

Pavisam savādāks, arī Joti intereests, ir vēl viena *Enkura* biedra – **Alekseja Tarvida** dzīves stāsts. Lai kam tādu tālbraucēju kapteini kā Tarvida kungs, Latvijā otru neatrast, jo

viņš ir ne tikai profesionāls jūrnieks, bet arī aktieris. A. Tarvids dzimis 1928. gada 9. jūnijā Daugavpilī. 24 gadu vecumā viņš beidza Latvijas PSR Valsts Teātra institūta Aktiera mākslas fakultāti un sāka strādāt Liepājas teātrī par aktieri. 1954. gadā Aleksejs Tarvids mainīja profesiju un sāka iet jūrā par matrozi uz zvejas kuģiem. Sekoja tuvbraucēju kapteiņu kursi Liepājā un 1962. gadā absolvēta Liepājas jūrskola. 1958. gadā viņš pārgāja darbā uz Latvijas Jūras kuģniecību un gāja jūrā kā kapteiņa 3., tad 2. un vecākais paļigs. 1962. gadā A. Tarvids saņēma tālbraucēja kapteiņa diplomu un no 1964. gada bija pirmā persona uz kuģa. Pirmais viņa vadītais motorkuģis bija *Engure*. Tam sekota *Roja*, *Sivašs*, *Vigozero*, *Aragvi*, *Larisa Reisnere* un *Klāra Cetkina*. Sekoja darbs krastā. Sākot ar 1973. gadu Aleksejs Tarvids bija Latvijas Jūras kuģniecības Kravu apkalpojošās daļas *Transflote* supervaizers. Kaut arī no 1984. gada Tarvida kungs ir pensija, viņš joprojām vairākus mēnešus gadā strādā Latvijas kuģniecībā par remonta vai dīkstāvē esošo kuģu maiņas kapteini. Viņš ir ievelēts biedribas *Enkurs* valdē.

Jūrnieka profesiju izvēlējies arī Alekseja Tarvida dēls Igors Tarvids, tākai viņš nav kuģu vadītājs, bet mehānikis un pašlaik kā motorkuģu vecākais mehānikis strādā uz ārvalstu kompāniju kuģiem.

**Žans Varčenja** ir gan organizācijas *Enkurs* biedrs, gan Rīgas jūrskolas pirmā pēckara izlaiduma absolvents. Viņš dzimis 1929. gada 21. februārī Sluckā (Baltkrievijā). Nākošā jūrnieka tēvs bija baltkrievs, bet māte latviete. 16 gadu vecumā viņš iestājās Rīgas jūrskolā un pēc Mehānikas nodajas beigšanas tika nosūtīts uz Donavas jūras kuģniecību, kur trīs gadus bija motorkuģu 4., 3. un 2. mehānikis – dī-



Žans Varčenja, ap 1965. gadu.

zelists. Atgriezies Latvijā, līdz 1960. gadam strādāja Rīgas Kuģu remonta rūpnīcā. 1961. gadā Ž. Varčenja ieguva augstāko izglītību neklātienē absolvojot Kāliņingradas Zivjrūpniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu kā inženieris – mehānikis. Gadu iepriekš viņš bija pārgājis darbā uz Latvijas Jūras kuģniecību, kur nostrādāja 24 gadus, vispirms par kuģu grupas inženieri – mehāniki, tad par kuģu saimniecības dienesta vadītāju un LJK priekšnieka palīgu tehniskās drošības jautājumos. Žans Varčenja vairākkārt ārzemēs pieņēma jaunos Latvijas Jūras kuģniecības tankkuģus un refrižeratorus, kā arī bija pieņemšanas komisijas priekšsēdētājs. Paralēli darbam kuģniecībā no 1967. līdz 1972. gadam viņš bija Rīgas jūrskolas mehānikas specialitātes Valsts eksāmenu komisijas priekšsēdētājs. 1984. gadā Ž. Varčenju nosūtīja darbā uz Kubas Republikas kuģniecību *Kari-*

be par galvenā inženiera padomnieku. Pēc atgriešanās Latvijā 1987. gadā viņš 4 gadus strādāja Latvijas PSR Upju kuģniecībā par saimniecības un rūpniecības uzņēmumu dienesta vadītāju. Pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā Varčenjas kungs bija vadošos amatos vairākās kuģu remonta un ekspluatācijas firmās. Arī pašlaik, kaut jau sasniegts pensijas vecums, viņš turpina darbu par sardzes mehāniķi uz Latvijas kuģniecības remontā esošajiem kuģiem.

Vēl viens no pieciem biedrības *Enkurs* valdes priekšsēdētāja vietniekiem ir tālbraucējs kapteinis **Ādolfs Jakubovskis**. Viņš tālbraucēja kapteina diplomu ieguvis 1957. gadā. Ā. Jakubovskis dzimis 1927. gada 6. oktobrī Čkalovā. 2. pasaules kara laikā viņa ģimene uzturējās Samarkandā, kur Ādolfs beidza pamatskolu. Uz Samarkandu bija evakuēts arī Ķeņingradas Jūras tehnikums un nākošais kapteinis tajā iestājās. Tomēr izrādījās, ka šai mācību iestādei nav pietiekošas materiālās bāzes mācību procesam. Ā. Jakubovskis 1947. gadā ar izcilību pabeidza Batumi jūrskolu un no 1948. gada sāka strādāt Latvijas Valsts jūras kuģniecībā. Pirmie kuģi, uz kuriem viņš bija kapteiņa 3. palīgs, bija kādreizējie Latvijas brīvalsts tirdzniecības flotes tvaikoņi *Konsuls P. Dannebergs* un *Daugava*. No 1959. gada Ādolfs Jakubovskis bija Latvijas Jūras kuģniecības kuģu kapteinis. Viņš vadījis tvaikoņus *Kotlasa*, *Rjazaņa*, *Kaluga*, motorkuģus *Daugava* (nosaukts tāpat kā 1953. gadā norakstītais tvaikonis), *Roja*, *Kūra*, *Jejska*, *Ludza*, *Vījāni*, *Kurska*, *Liepāja*, *Essentuki*, *Limbaži* un *Baldone*. 1958. gadā Ādolfs Jakubovskis absolvēja Latvijas Valsts universitātes Juridisko fakultāti. 1966. gadā PSRS Jūras flotes ministrija nosūtīja Ā. Jakubovski uz Zviedri-



Ādolfs Jakubovskis, ap 1970. gadu.

ju darbā tirdzniecības pārstāvniecībā. Tur bija jārisina visas Zviedrijas ostās ienākušo PSRS kuģu juridiskās lietas. Bijis jākarto arī daudz prozaiskākas lietas, tai skaitā sadzives jautājumi. Pēc atgriešanās Latvijā 1971. gadā Ā. Jakubovskis bija aģentūras *Inflot* priekšnieks, tad septiņus gadus Latvijas Jūras kuģniecības priekšnieka vietnieks un no 1977. gada kapteinis – instruktors. Stokholmā nācās atgriezties – no 1978. līdz 1980. gadam Ā. Jakubovskis bija Zviedrijas – PSRS sabiedrības *Skansovs* direktors. Jautāts, vai arī tagad nākas kādreiz aizbraukt uz šo valsti, tālbraucējs kapteinis atbild, ka reizi gadā viņš turp dodas, un apklust. Šis atmiņas ir pārāk smagas un saistītas ar nesenu pagātni un lielu ģimenes traģēdiju, ejot bojā prāmmim *Estonia* ... Ādolfa Jakubovska darbība jūrniecībā ir bijusi Joti daudzpusīga. Jau būdams pensijā,



Jānis Repša, ap 1960. gadu.

viņš Rīgas jūrskolas kursantiem lasījis vairākus lekciju kursus, piemēram, jūras tiesības, kuģu komercekspluatāciju, kuģu uzbūvi u. c.

**Jānis Repša** nebija ne kuģu vadītājs, ne mehāniķis, ne arī *Enkura* biedrs, bet cilvēki, kas saistīti ar kuģu būvēšanu Latvijā, viņu min kā īpašu personību un uzskata, ka J. Repša ir ierindojams vienā līmenī ar kādreiz slavenajiem kuģu būvētājiem Č. Klariku un V. Šmulderu. Jānis Repša ir dzimis 1929. gada 24. jūnijā Aglonā. Beidzis Aglonas pamatskolu un 1951. gadā ar izcilību Rīgas jūrskolas Kuģubūves nodalju. Viņa pirmā un vienīgā darba vieta 42 gadus bija Rīgas Kuģu remonta rūpnica. J. Repša sāka strādāt par inženieri – konstruktori, tad tehnologu, kuģu būvētāju, vecāko kuģu būvētāju, bet no 1968. gada līdz traģiskai bojā ejai Usmas ezerā 1993. gada 26. augustā – par būvdarbu vadītāju un kuģu grupas vecāko

inženieri – būvētāju. Ar J. Repšas līdzdalibu un viņa vadībā uzbūvēti vairāk nekā 150 velkonī, kravas motorkuģi, prāmji – ledlauži, tai skaitā kādreiz slavenie *Tehumardi*, *Vohilaid*, *Hari-laid*, *Koguva*. Viņš ir vairāku izgudrojumu un daudzu racionalizācijas priekšlikumu autors, piemēram, *Automobiļu-pasažieru prāmis* 1975. gadā un *Ledlaužu-ledus attīrišanas ie-taise* 1984. gadā. No 1975. līdz 1983. gadam viņš ir saņēmis apliecības par 20 racionalizācijas priekšlikumiem un viņam piešķirts goda nosaukums *La-bākais PSRS Jūras flotes racionaliza-tors*.

Jāņa Repšas dzivesbiedre Māra Repša 2001. gadā uzdāvināja Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam bagātu kolekciju par sava vīra dzīvi un darbu. Trīs biezos albumos apkopota visa Rīgas Kuģu remonta rūpničas pēckara perioda darbība. Bez tiem tika uzdāvināti ap piecdesmit dokumenti, fotogrāfijas, apliecības un citi materiāli, to skaitā jūrskolas mācību laika fotogrāfijas, daudzi diplomi un goda raksti, kas liecina par Jāņa Repšas nevainojami veiktu darbu.

**Nikolajs Mīlins** pēc profesijas ir inženieris ķīmiķis. Sirdslieta N. Mīlina kungam ir vēsture. Viņš lieliski pārziņa jūrniecības pagātni un ir pētījis arī savas dzimtas saknes. Nikolaja Mīlina vectēvs bijis Nižņijnovgorodas gubernas muižnieks, tēvs – cariskās Krievijas apakšpulkvedis, bet māte – rīdziniece. Vecāki iepazinušies 1. pasaules kara laikā Krievijā, kurp ar ģimeni bija devies mātes tēvs – kara flotes jūrnieks. 1920. gadā N. Mīlina tēvs emigrēja no Padomju Krievijas un turpmāko dzīvi kā politisks emigrants pavadīja Rīgā, kur arī 1921. gada 13. oktobrī piedzima dēls Nikolajs. N. Mīlins mācījās Rīgas 4. pamatskolā, 1941. gadā beidza Rīgas Valsts tehnikuma



Nikolajs Mijins, ap 1968. gadu.

Ķīmijas nodaju, bet 1948. gadā Latvijas Valsts universitātes Ķīmijas fakultāti. Pēc augstskolas absolvēšanas viņš sāka strādāt Latvijas Valsts jūras kuģniecībā. Nikolaju Mijinu pieņēma darbā kuģniecībā ar uzdevumu izveidot siltumtehnikas laboratoriju. Viņš tika nozīmēts par jaundibinātās laboratorijas vadītāju un šo darbu veica līdz 1975. gadam. No 1963. gada N. Mijins paralēli mācījās PSRS Jūras flotes Centrālajā zinātniski pētnieciskajā institūtā un izstrādāja pētījumu par dizeļu cirkulācijas eļļu maiņas un noteikšanas kritērijiem, kas guva plašu pielietojumu uz bijušās PSRS kuģiem un tiek lietots arī pašlaik. No 1975. līdz 1990. gadam Nikolajs Mijins strādāja PSRS Zivsaimniecības Rietumu baseina galvenās pārvaldes konstruktori birojā par pretkoroziju dienesta vadītāju. Pēc PSRS sabrukšanas konstruktori birojs pārtapa par biroju *Lie-dags*. Tā bija Mijina kunga pēdējā

darba vieta pirms aiziešanas pensijā 1998. gadā. Birojā viņš vadīja tehniskās ekspluatācijas un remonta informācijas sektorū. Ilgus gadus Nikolajs Mijins Latvijā bija vadošais speciālists savā nozarē, tāpēc jūrskolās un jūrnieku kvalifikācijas celšanas kursos bieži bija jālasa lekciju kurss *Siltumtehnika un kuģu mehānismi*. N. Mijina zināšanas tiek izmantotas joprojām. Arī būdams pensijā viņš izpilda atsevišķus pasūtījumus kuģu tehniskās ekspluatācijas un remonta jomā. 2000. gadā pēc *Latvijas Kuģniecības* pasūtījuma viņš izstrādāja pētījumu *Fosforskābju drošu pārvadājumu nodrošināšana uz motorkuģa Indra*. Darbs, ģimene un aktīvs dzīves veids nejauj Nikolajam Mijinam novecot, un tikai dokumenti liecina, ka 2001. gada 13. oktobrī tika atzīmēta astoņdesmitā dzimšanas diena.

Laimonis Klaviņš, Ziedonis Sālmiņš-Salms, Luīze Šigabutdinova, Jevgenijs Jānis Luhaers, Aleksejs Tarvids, Žans Varčenja, Ādolfs Jakubovskis, Jānis Repša un Nikolajs Mijins ir to 1500 cilvēku skaitā, par kuriem būs lasāms topošajā enciklopēdijā *Latvijas jūrniecības vēstures pēc 2. pasaules kara 1950 – 2000*.

Katru gadu Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas Kuģniecības vēstures nodalas krātuves papildinās ar vairākiem simtiem jūrniecības vēsturei nozīmīgu jaunieguvumu. 2001. gadā dominēja materiāli par laika posmu no 1950. līdz 2000. gadam, tomēr nav aizmirsts arī burinieku un tvaikonu laiks. Pagājuši jau trīs gadi, kopš iznākusi enciklopēdija *Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950*, tomēr arī par šo periodu turpina ienākt jauna informācija un muzejam vērtīgi materiāli. Grāmata ir rosinājusi daudzus Latvijas iedzīvotājus nākt uz



Juris Rērihs, ap 1912. gadu.



Juris Rērihs ar sievu Vilmu Rērihu,  
ap 1912. gadu.

muzeju, lai saglabātu savu tuvinieku – jūrnieku piemiņu, precizētu un pāpildinātu viņu biogrāfijas. Pagaidām jauniegūtās ziņas glabājas muzejā, bet ceram, ka reiz tās varēs kļūt par pamatu jaunam, papildinātam izdevumam. Tas palīdz autoriem turpmākajā darbā, tātad paveiktais ir pamānīts un vēstures izpēte arī par šo posmu turpinās. 2001. gada maijā Latvijas Muzeju asociācija vērtēja valsts muzeju darbu laika posmā no 1998. līdz 2001. gadam. Zinātnisko izdevumu nominācijā uzvarēja 1998. gadā ar Latvijas Kuģu ipašnieku finansiālo atbalstu izdotā enciklopēdija *Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950*. Šajā rakstā vēl par dažiem jaunieguvu-

miem, kas nonākuši muzejā, atsauces uz pirmās enciklopēdijas autoru lūgumu palīdzēt pilnīgāk noskaidrot Latvijas kuģniecības vēsturi.

Erna Salenieces kundze, tālbraucēja kapteiņa Jura Rēriha māzas mazmeita, muzejam uzdāvināja vairāk nekā 50 vienību lielu kolekciju. J. Rērihs dzimis pirms 130 gadiem – 1881. gada 7. septembrī Dundagas pagastā. 1903. gadā viņš beidza Ventspils jūrskolu, bet jūrā sāka iet jau 1898. gadā. Vēl pirms 1. pasaules kara viņš kļuva par tvaikoņa *General Dragomirov* kapteini. Nodibinoties neatkarīgai Latvijas valstij tvaikoni pārdevēja par *Krimuldu* un tās kapteinis līdz pat kuģa bojāejai 1941. gada 1. jūlijā bija Juris Rērihs. Latvijas brīvalsts laika izdevumos daudz rakstīts par slaveno kapteini, bet viņa liktenis pēc 2. pasaules kara mums joprojām nebija zināms. Veidojot pirmo encik-

lopēdiju, miršanas laiku un vietu norādījām – ap 1970. gadu Rīgā. Šie apstuvenie dati tika iegūti ar tālbraucēja kapteiņa Rūdolfa Lagsberga palīdzību, kurš atcerējās, ka J. Rērihs dzīvojis Šampētera ielā, pēc 2. pasaules kara ar jūrniecību nav bijis saistīts un miris ap 1970. gadu. Pateicoties Salenieces kundzei kapteiņa biogrāfija mums kļuvusi zināma daudz pilnīgāk. Noskaidrojies, kas notika ar Juri Rērihu pēc 1941. gada. No 1942. gada aprīja līdz 1944. gada septembrim viņš strādāja Auto remonta darbnīcā Rīgā, Krūzes ielā par ... kurjeru, īsu laiku bija namdaris. Pēc 2. pasaules kara bei-gām viņš bijis strādnieks čuguna lie-tuvē Mazajā Nometņu ielā (1945–1952) un galdniekus brigādes brigadieris Rīgas Mehāniskajā rūpni-cā Kalnciema ielā (1945. g. sākumā; 1952. X –1956. X). 1956. gadā, 75 pie-cu gadu vecumā, J. Rērihs aizgāja pensijā. Viņš nomira Rīgā 1971. gada 30. maijā un apbedīts Mārupes kapos. Bez biogrāfiskajām ziņām tagad muzeja īpašumā ir nonācis arī Latvijas Darba kameras diploms, kas 1936. ga-dā izsniegs Jurim Rēriham par cen-tibu un saticību darbā, apsveikuma adrese – zīmējums, kurā tvaikoņa *Krimulda* komanda apsveic savu kaptei-ni ar 25 uz šī kuģa nokalpotiem ga-diem. 50 fotogrāfijās fiksēts pats kap-teinīs, viņa ģimene, kuģis *Krimulda*

un tā komanda, J. Rēriha draugi un darbabiedri – jūrnieki, kā arī tālbraucēja kapteiņa bēres un kapa vieta.

Vairāk nekā 70 gadus glabātas tālbraucēja kapteiņa Vija Pipara – Kalvi-ņa fotogrāfijas un personīgās lietas, kuras šogad Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam uzdāvināja meita Tamāra Saliņa. Viņai vēl nebija gads, kad tēvs noslika kuģa katastrofā 1929. gada janvārī ceļā no Kēnigsbergas (tagad Kaliningrada), kad ar visu 13 cilvēku komandu sniegavētrā gāja bojā Latvijas Republikas tirdzniecības flo-tes tvaikonis *Laima*. V. Pipars – Kalviņš, K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehā-niku skolas Kuģu vadītāju nodalas 1928. gada absolvents, bija šī kuģa 2. stūrmanis. Tagad par muzeja īpašumu kļuvušas fotogrāfijas, vairākas jūr-skolnieka Vija Pipara piezīmju klates, 2., 3. un 4. klases liecības, no kuñoju-ma atvesta jūraszvaigzne, kuru jūr-neiks pats pārveidojis par suvenīru.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas Kuģniecības vēstures nodalas krājumu ir papildinājuši arī daudzu citu cilvēku dāvinājumi. Visi tie mums ir vienlīdz nozīmīgi un pa-līdz saglabāt kuģniecības vēsturi. Pa-teicamies ikvienam, kas palīdzējis mums pētīt Latvijas jūrniecības pa-gātni un vākt materiālus par to.

I. Bernsone

# Kur nogrima M 68?

*Cilvēce cīnījās savā pirmajā pasaules karā, un, no šī kara pirmajām dienām, protams, arī uz jūras. 1918. gadā, ja piedien lietot sporta terminoloģiju – ar neizšķirtu bija noslēgusies lielā jūras kauja pie Skageraka (Jitlandes), kur spēkiem mērojās divas impērijas: admirāja Dželiko (Jellicoe) vadītā angļu Viņa majestātes Lielā flote (Grand Fleet) un vācu Keizariskā Lieljūras flote (Hochseeflotte), ko komandēja admirālis Šērs (Scheer). Tika analizēti zaudējumi, kuģu būvētavās no stāpejiem ūdenī nonāca aizvien jauni papildinājumi, tika kaldināti jauni stratēģiski plāni tālākai karadarbībai.*

1917. gadā mūsu dzimtenē stāvokli noteica tas, ka vācu karaspēks jau bija okupējis visu Kurzemi ar tās galveno ostu Liepāju, latviešu strēlnieku asiņainās cīnās Rīgas pievārtē pieklusa, Krievijas armijai un flotei atrodoties t.s. Februāra revolūcijas un pretkara noskoņojuma iespādā. Šis noskoņojums un revolucionārās izpausmes skāra arī Vācijas sauszemes karaspēku, un atsevišķas vācu karaflotes vienības, taču tas nespēja jūtami iespaidot virspavēlniecības gatavošanos tālākai ofensīvai austrumu – ziemeļaustrumu virzienā, kuras panākumus nu varēja atvieglot bijušās krievu cara armijas atrašanās sabrukuma priekšvakarā.

Jau 1917. gada 3. septembrī vācu rokās krita Rīga, taču šo lielo Baltijas ostu praktiski izmantot kavēja krievu spēku rīcībā joprojām esošais Igaunijas salu arhipelāgs un blīvi mīnētā Kurzemes ziemeļrietumu piekraste, Irbes šaurums – necaurejams zem

krievu uguns no Serves pussalas, kā arī mīnētais Monzunds (Muhu šaurums) austrumos. Krievu mīnu lauki atradās arī Rīgas līci Kurzemes ziemeļaustrumu piekrastē un pieejā pašai Rīgai. Vācu mīnu lauki savukārt sedza Baltijas jūras ziemeļu daju, traucējot krievu flotei atstāt Somu līča akvatorijā esošās bāzes.

Lai vismaz uzsāktu Daugavas grīvas atminēšanu, vācieši pa zemes ceļu uz Jelgavu nogādāja 11 tralēšanas kuterus, kuri tālāk jau pa ūdensceļu – Lielupi – sasniedza Daugavgrīvu, kas no 13. septembra kļuva par vācu zemūdenu bāzi.

18. septembrī vācu armijas virspavēlniecība izdeva pavēli par Monzunda arhipelāga – Sāremā, Hijumā un Muhu – ieņēšanu, operāciju šifrējot ar nosaukumu *Albion*. Līdz ar lieliem sauszemes spēkiem, ko komandēja ģenerālis fon Katēns (von Katheren) un kurus bija paredzēts izsēdināt Tagas līci Sāremas salas ziemeļos, operācijas īstenošanai tika organizēti lieli flotes spēki viceadmirāļa Šmita (Schmidt) vadībā uz sava flagkuģa – modernā līnijkreisera (*Panzerkreuzer*) *MOLTKE*. Šīs kaujas flotes grupā ietilpa 10 līnijkreiseri, 9 vieglie kreiseri (*kleine Kreuzer*), 51 iznīcinātājs (*Torpedoboote*), 6 zemūdenes, trīs traileru pusflotiles (*Halbflottile*), kā arī 19 tvaikonu transportflote, kura koncentrējās Liepājā.

Pasākumu no gaisa nodrošināja 101 lidmašīna un 6 cepelīni. (Šie lidaparāti jau pirms operācijas sākuma sekmīgi bombardēja krievu artilērijas pozīcijas Serves pussalā, Pērnavā, Ainažos un Salacgrīvā.)

Operācijā *Albion* iesaistīto jūras spēku pirmā grupa atstāja Liepāju 10.

oktobrī – tās uzdevums bija sagatavot ceļu uz ziemējiem cauri mīnu laukiem, un tajā ietilpa traleri, iznīcinātāji un palīgvienības.

11. oktobrī Liepāju atstāja otrā grupa, kurā līdz ar 9 iznīcinātājiem un 3 transportkuģiem ar pirmajām desantkaraspēka vienībām uz klāja gāja arī traleru 8. pusflotile piecu *M* tipa traleru sastāvā kapteinā Kelnera (*Koellner*) vadībā un 2. flotile, ko komandēja kapteinis Dofleins (*Doflein*). Tajā ietilpa arī traleru pusflotile kapteinā fon der Mārvica (*von der Marwitz*) vadībā. Līdz ar apsardzībai domātajiem iznīcinātājiem un tralēšanai pielāgotām motorlaivām šīs vienības kodolu veidoja pieci pārējie *M* tipa traleri: *M 67, M 68, M 75, M 76* un *M 77*.

Vēlāk sekoja trešā un ceturtā grupa ar galvenajiem kaujas spēkiem un transportkuģiem. Kā no vēstures ziņāms, visa Monzunda operācija vācu pusei beidzās sekmīgi, turklāt ar ne pārāk lieliem zaudējumiem.

Mūs varētu interesēt, fakts ka 12. oktobrī desantoperācijā Tagas līči daļibū nēma jau pieminētā 2. traleru flotile, bet 18. oktobrī 3. traleru pusflotile piedalījās arī desantā Kuivastu reidā; arī tas, ka 2. traleru flotile starp citiem *M* tipa traleriem atradās arī jau pieminētais, pavism jaunais, 25. jūlijā ūdenī nolaistais un tikko kā 6. oktobrī ierindā ieskaitītais *M 68* (500 t., 16 mezgli, divi 105 mm lielgabali, 30 mīnas) – vēlākais neatkarīgās Latvijas pirmās kara flotes flagkuģis *Virsaitis*.<sup>1</sup>

*M* tipa tralerus vācu Ķeizariskajai flotei laikā no 1915. līdz 1919. gadam uzbūvēja lielā skaitā – pāri par simtu, no tiem Rostokas kuģu būvētavā *Neptunwerft* – 34 kuģus, to vidū arī *M 68*. (Jāatzīmē, ka, domājams, augsti novērtējot šī tipa kuģu teicamās īpašības, arī pēc I pasaules kara, sākot ar

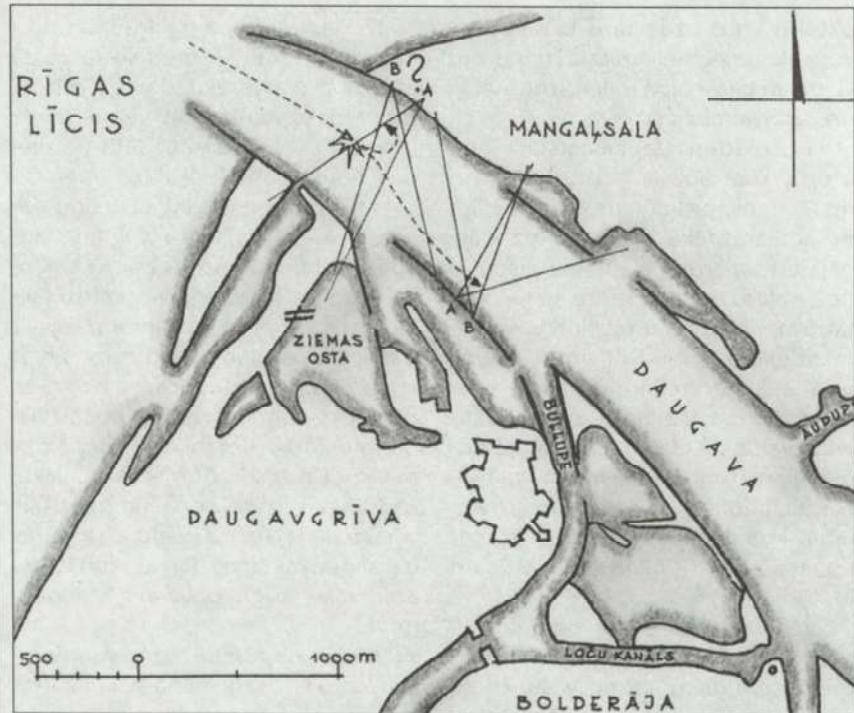
1937. gadu, *M* tipa traleru būve tika atjaunota, tikai jau modificētā veidā kā tips *M 1*: ar lielāku tonnāžu (717 t), modernāku aprīkojumu un nedaudz izmainītu ārējo izskatu. Tādi tie piedalījās arī II pasaules karā).

Mēģinot iegūt pilnīgāku ainu par neatkarīgās Latvijas kara flotes flagkuģa gaitām, pirms tas par tādu kļuva, izrādījās, ka attiecīgajos mūsu rakstu avotos iegūstamā informācija ir pārāk skopa, nereti neprecīza un šī kuģa likteņa sākumposms nav ticis pienācīgi atspoguļots. Bija zināmi vispārīgie fakti, bet no fotouzņēmušiem tikai tie, kas attiecas uz laiku, kad mīnas sprādzienā nogrimušais vācu traleris jau bija izcelts un atradās uz slipdoka Rīgas Biržas komitejas Bolderājas kuģu būvētavā Daugavgrīvā.

Kādā no šiem uzņēmušiem, starp citu labi saskatāmā atšķiriba traleru krāsojuma saglabāšanās pakāpē Jāva noteikt dzījumu, kādā nogrimušais kuģis atradies acimredzot ilgaku laiku, dūmenim un pārējām virsbūvēm vēl paliekot virs ūdens un ... neciešot no ledus iešanas Daugavā 1918. gada pavasarī. Varbūt tālab, ka vraks gulējis līča piekrastē **pie** Daugavgrīvas, nevis pašā Daugavā?

Bija jānožēlo arī tas, ka nebija ziņāmas nedz *M 68* fotografijs ne par tā nolaišanu ūdenī, ne šī tralera izskats tam atrodoties vēl vācu kara flotes sastāvā, ne fotografijā fiksēts tā vraks nogrimšanas vieta.

Griezoties ar lūgumu pie pazīstamā jūrniecības vēsturnieka, Latvijas kuģu vēstures pētnieka, Vācijas kara flotes atvajinātā fregatkapteiņa Heinca fon Bassi (*Heinz von Bassi*) šo rindu autors saņēma laipnu atsaucību palīdzēt mēģinājumā noskaidrot līdz šim vēl nezināmos *M 68* bojāejas apstākļus.



Daugavas grīvas shēma ar tralera M 68 uzsprāgšanas un vraka fotografēšanas vietu.

Kuģu būvētavas Neptun-Warnow - Werft GmbH bij. preses sekretāra J. Štāla (J. Stahl) atbildes vēstulē Mīrvikas (Murwik) Flotes skolas Kara vēstures izglītības centra darbiniekam E. Šmitam (E. Schmidt) paskaidrots, ka minētajā Rostokas kuģu būvētavā attēli par M 68 atrodami nav, taču vēstulē bija detalizēts saraksts par visiem tur no 1915. gada līdz 1919. gadam uzbūvētajiem M tipa traleriem.

Izrādījās arī, ka 3. traleru pusflotiles kara dienasgrāmatā (*Kriegstagebuch*) par laiku no 1917. gada septembrī līdz novembrim nozēlojamā kārtā trūkst lappuses tieši no 16. septembrī līdz 31. oktobrim (traleris nogrima 29. oktobrī). Dienasgrāmatai klāt bijis akts par saraksti trūkstošo lappušu lietā jau 1918. gadā.

Noskaidrojās, ka Vācijā publicētājā t.s. Admirālštaba pārskatā (Admiralstabswerk) tomēr nav pietiekami precīzu ziņu par tralera bojā ejas vietu. Tajā starp citu lasāms: ... 3. traleru pusflotile iegāja Daugavgrīvā un to no piestūrēšanas bojas (Ansteuerungstonne) līdz vietai starp molu galvām (Molenkopfe) vadīja I traleru divizions. M 68 nācis kā 5. kuģis kīlīnijā. Starp Ziemeļu ostas izeju un Bullupes grīvu kuģu ceļā vidū uzskrējis mīnai un tīcīs tik stipri bojāts, ka nākamajā naktī nogrimis. Viens vīrs kritis, trīs tikuši ievainoti. Un tālāk, citā vietā: 29. okt. 1917 M 68 uzskrējis mīnai, uzsēdināts piekrastei (auf Strand gesetzt), zaudēts.<sup>2</sup> (tulk.)

Arī kādā padomju izdevuma rakstāsgrāmatā par M 68 lasāms: 29. 10. 1917 Rīgas līcī uzsprāga uz mīnas un

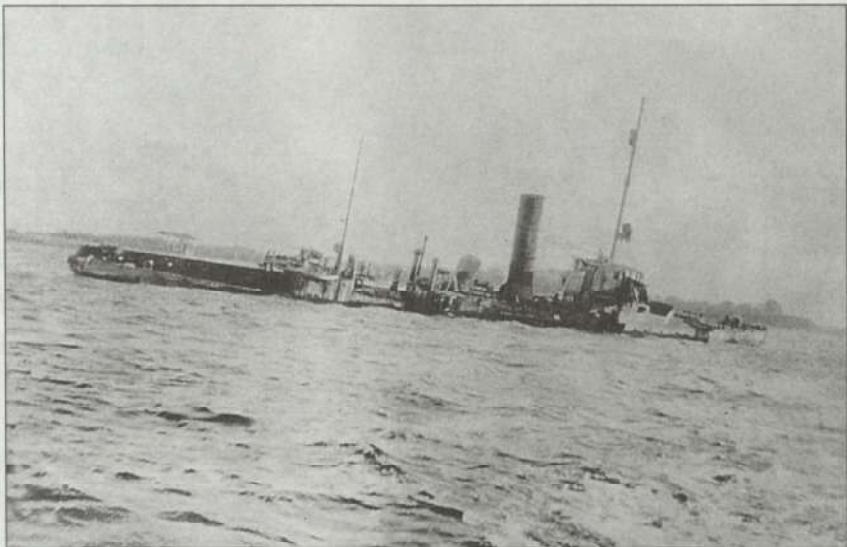


Foto no punkta A.

bojā ejas draudu dēļ uzskrēja krastā (tulk.) (...podorvaljs na miņe v. Rižskom zai, i vvidu ugrozi gibelji vibrosilsja na bereg<sup>3</sup>.

Domājams, ka precīzākas norādes savā grāmatā publicējis kāds cits autors: *M 68 ielaists ūdenī 1917. g. 25. jūlijā, ierindā ieskaitīts 1917. g. 6. oktobrī; 1917. g. 29. oktobrī plkst. 14. 30 minas sprādzeniā pie Daugavgrīvas pozicijā 57° 04' N / 24° 01' E nogrimis, 1 nogalinātais ...*<sup>4</sup> (tulk.)

Būtiski norādījumi rodami arī Bodenverderā (Vācijā) dzīvojušā kādreizējā liepājnieka M. Vinškevica 1972. gadā rakstītajā vēstulē fon Bassi. Glābējtvakonis *Neptun*, uz kura jaunībā strādājis minētās vēstules autors, darbojies vācu ķeizeriskās flotes uzdevumā. Komandants un 1. mašīnists bijuši kara flotes apakšvirsnieki, pārējā komanda – civilisti, to vidū arī Vinškevics. Viņš rakstījis: *Pirmajā pasaules karā pēdējais darbs ar glābējtvakoni Neptun visbeidzot bija izcelt un uz eliņa nogādāt M68, vēlāko VIRSAITIS, kurš pēc pirmās izcelšanas bija Bolde-*

*rājā atkal nosēdies uz grunts (abgesackt war)* (tulk.).

Kad jau bija noskaidrojies, ka Rostokas kuģu būvētavā *M 68* fotouzņēmumu nav, pēc diviem gadiem – 1994. gadā – nācās piedzīvot ko gluži vai neticamu: bija atradušies divi kāda *M* tipa tralera vraka fotoattēli. Kardifā esošā Latvijas jūrniecības vēstures arhīva (*Latvian Maritime History Archives*) līdzstrādnieks prof. T. F. Ziersdorfers (*Th. F. Siersdorfer*) Esenē šajā rakstā Latvijā pirmspublicētos fotoattēlus bija nopircis Esenes pasta atklātnu biržā kā atklātnes, kurās redzams I pasaules kara laikā bojā gājis vācu mīnu traleris.

Bija jāpārbauda pieņēmums, kas varētu būt *M 68*.

Kā redzams, uzņēmumi nav īpaši asi, sevišķi tālplānā redzamā krasta līnija, kur vienā no uzņēmumiem saškatāmi, domājams, divu daļēji pārsegušos celtnu apveidi.

Aplūkojis fotoattēlus, savus slēdzienus deva arī minētā arhīva ģenerālsekreitārs Ā. M. Kalniņš: traleris no-

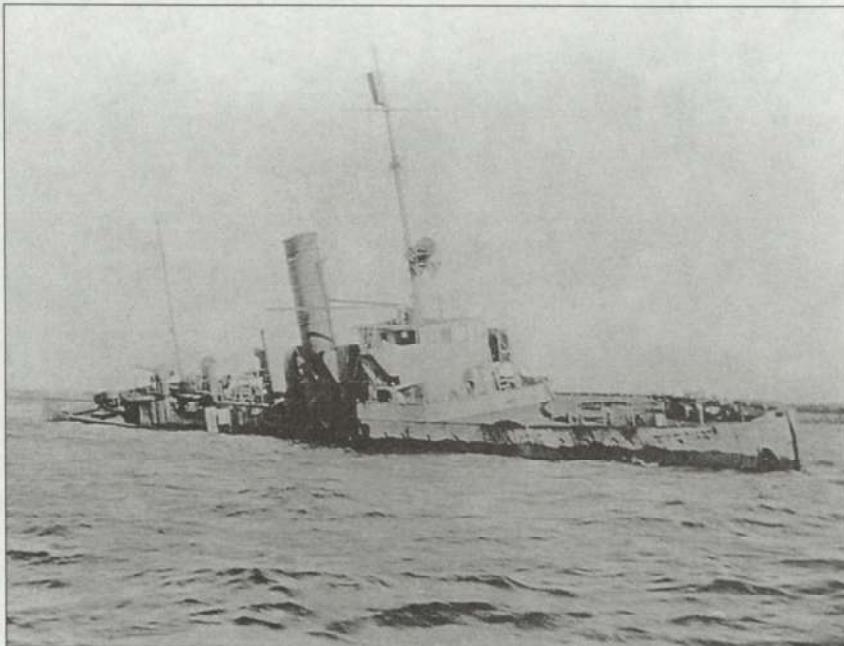
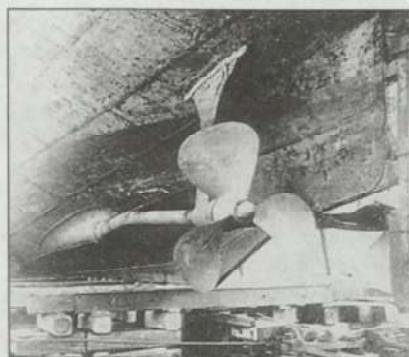


Foto no punkta B.

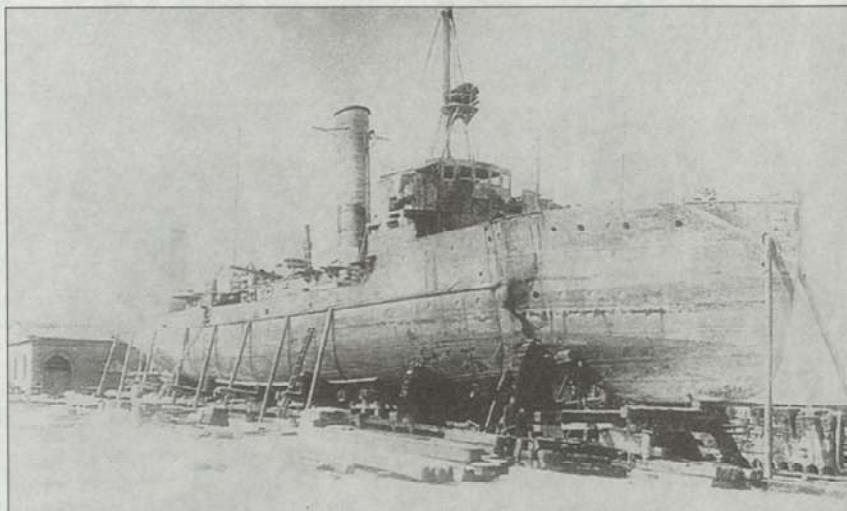


Traleris M 68 Bolderājas slipdokā. Mi-  
nas sprādzienā bojātais korpus. 1920.



Traleris M 68 Bolderājas slipdokā.  
Dzenskrūves ass bojājums.

grimis Daugavgrīvā, un, attēlos saskaņātāmās celtnes varētu būt piedeļigas Daugavas kreisā krasta apbūvei, kur viena no ēkām ir kuģu būvētava Ziemas ostas rietumu malā, tad fotografiķs no Daugavas, dienvidu – dienvidrietumu virzienā. Taču Ā. M. Kalniņš atceras no veciem stāstiem, ka vieta kur M 68 uzsprādzis, ir iepre-



**Traleris M 68 Bolderājas slipdokā. Kopskats pirms remonta darbu sākuma.**

tim *Keizara akmeniem*, (tieši pretī Loču mājai Daugavas kreisajā krastā), kas pilnībā saskan ar koordinātēm, kas tika minētas iepriekš.

Līdz ar to varētu uzskatīt, ka vieta, kur traleris uzskrējis mīnai, būtu pieiekami pārliecinoši noskaidrota.

Attiecībā uz attēlos redzamo vrauku jebkadas šaubas par tā identitāti novērš kāda detaļa: raksturīgs bojājums – priekšvadīja augšējās dajas deformācija, kas nepārprotami saskatāma arī līdz šim zināmajos vraka fotoattēlos, kuģim jau atrudoties uz slīpa.

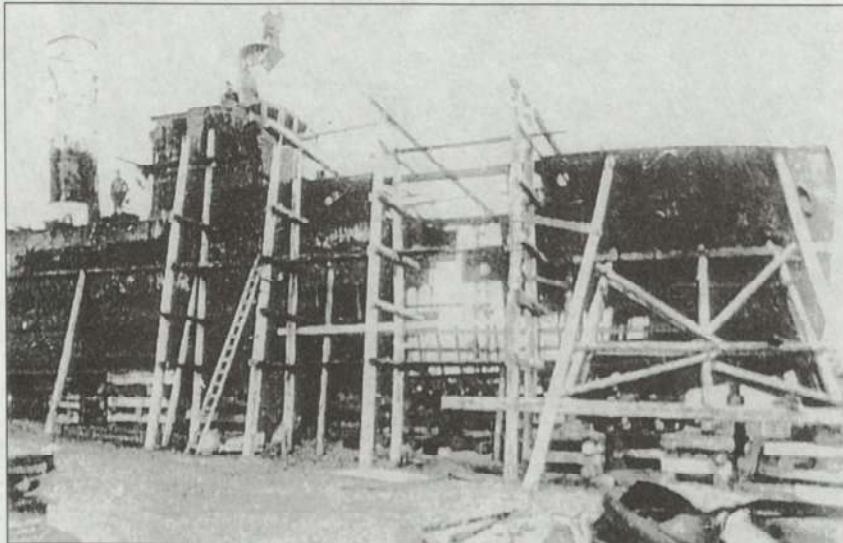
Šaubas izraisa kas cits, un tā ir vرا-ka orientācija.

Ja tālplānā redzamais krasts ir Daugavgrīva, tad traleris, nākot iekšā no jūras, pēc sprādziena tīcis pagriezts atpakaļ, t.i. par 180, un tad uzsēdināts sēklī. Atstājot flotes speciaリストu ziņā izšķirt, vai šādu manevru smagi bojātais kuģis varēja izdarīt un kāda tam varēja būt jēga attēlu vērtējot no tīri vizuālā viedokļa vērojams sekojošais. Vraks nepārprotami izgaismots no priekšpuses, un neatkarīgi no tā, vai diena bijusi skaidra vai

apmākusies, no ziemeļu pusēs (jūras) gaisma nākt nevarēja. Tātad tralera vraks atrodas ar priekšgalu ie-nākšanas – t.i. Rīgas virzienā, līdztekus redzamajam labajam – Mangaļsalas – krastam un dabīgi izgaismots no dienvidiem vai dienvidausrumiem, bet fotografēts, visticamāk, no mola. Tādā gadījumā sēklim jau uzsēdinātā tralera atrašanās vieta (taču ne uz-sprāgšanas vieta) patiešām varētu būt starp ieeju Ziemas ostā un Buļļupes grīvu, šo vietu varētu uzskatīt par neatbilstoši minētu iepriekš citētajā Admirālitātes pārskatā (skat. shēmu).

Interesanta ir informācija par vرا-ka tālāko ceļu, kuru varam mēgināt rekonstruēt sekojoši.

Iespējams, ka vraks tīcis fotografēts jau pēc kāda izcelšanas mēginā-juma, vai arī pirms glābējtvaiķis to mēginājis nogādāt Ziemas ostā. Re-dzams, ka tralerim nomontēts priekš-gala lielgabals (pakaļejais vēl re-dzams savā vietā), kas varētu būt da-rīts korpusa bojātās vietas atviegloša-nas dēļ, jo mīnas sprādzienā izārdītā korpusa apakšdaļa un bojātie borti



Traleris M 68 Bolderājas slipdokā. Uzsāktie remontdarbi.

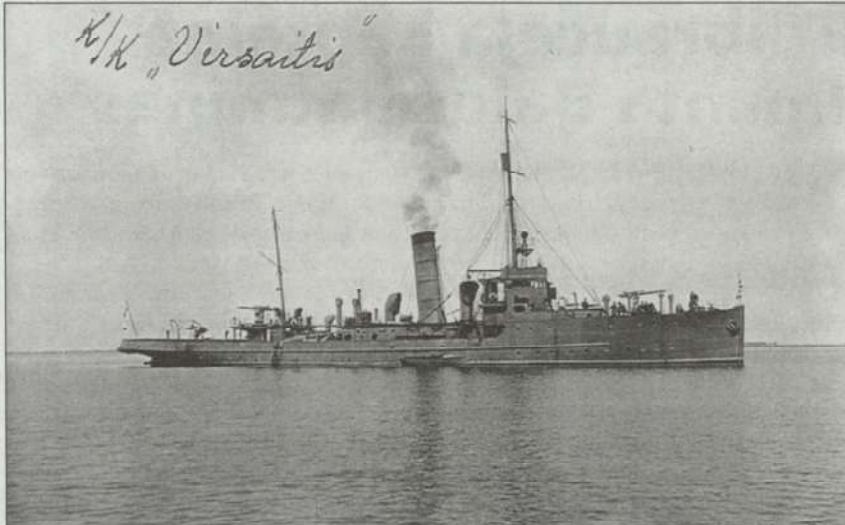
atrodas aptuveni zem priekšgala lielgabala novietnes.

Laikam nekad neuzzināsim, tieši kad vraku ievilka Ziemas ostā, taču jādomā, ka tajā pat rudenī pirms ūdeņu aizsalšanas. Nozīmigs ir fakts, ka 1917. gada 10. novembrī no Rīgas uz Daugavgrīvu nosūtīts cits 3. pusflotiles traleris – M 76, lai palidzētu M 68 izcelšanas darbos. Nav gan tuvāku ziņu par šī pasākuma gaitu un sekmēm.

Ziemas ostā vrakam atkal gadījās nogrīmt, un tur tas, nosēdies uz grunts gandrīz 8 m dziļumā, varēja nogulēt visu ziemu un nākamajā, 1918. gadā varbūt tikai agrā rudenī vēl pirms kara beigām to izcēla, novietojot uz slipa (bez bruņojuma) ar visu jau aprūsējušo korpusu, virsbūvēm un uz dūmena iežimējušos ūdenslīmeni ...

Maz ticams, ka pēc izcelšanas vācieši būs uzsākuši kādus remonta darbus – nebija tam vairs motivācijas, jo karš jau beidzās; 18. novembrī proklamētā valsts par to vēl nespēja ne domāt, bet jau 1919. gada 3. janvārī Rīgā ienāca bolševiki.

Padomju izdevumos nācies lasīt, ka 1919. gada 10. martā M 68 pārvērsts par 15. martā organizējamās Padomju Latvijas flotiles šaba kuģi *Sarkanā Latvija*. Jau citētais Berežnojs sniedzis izklāstu par to, ka martā tikusi saformēta 67 cilvēku apkalpe ar komandieri bij. praporščiku Anīkinu priekšgalā. Līdz ar to izvietojies arī vienības štabs un minieru – spridzinātāju grupa 35 cilv. sastāvā.<sup>5</sup> Tas kaut kādā veidā varētu atbilst patiesībai, ja pieminētais Vinškevics savās atmiņās būtu kļūdījies un Ziemas ostā nogrimušais traleris būtu tīcis tikai pacelts peldošā stāvoklī un, provizoriiski noblīvināts, atradies pietauvots krastmalai, nevis uzvilkts uz slipa. Taču arī tādā gadījumā gadu ostas dzelmē nogulējušā vraka praktiska izmantošana, kaut vai tikai komandas izvietošana uz tā, uzskatāma kā blefs. Iespējams arī, ka tā bijusi tikai P. Stučkas vēlme nākotnei, kurai iestenoties nejāva 1919. gada 22. maijs, kad Baltijas landesvērs un jaunizveidojamās Latvijas armijas dajas atbrī-



Latvijas kara flotes flagkuģis *Virsaitis* 1926. gadā.

voja Rīgu līdz ar Ziemas ostā gulošo vraku.

Ja vraks netika uz slīpa uzlikts jau 1918. gadā, tad to varēja izdarīt ne agrāk kā tikai 1920. gadā. Taču liekas, ka varam pilnībā ticēt Latvijas kara flotes pirmā admirāja, tolaik vēl jūras kapteiņa, Arhibalda grāfa Keizerlinga 1921. gadā teiktajam par M 68: (...) Vāci viju drīzumā gan izcēla un ievietoja biržas komitejas dokā, bet remontu neuzsāka, turpretim dažas dajas vēl noņēma un aizveda uz Vāciju. Lielnieku laikā kuģim nozaga atlikušās mašīnu dajas. Pie kuļa remonta stājās tikai 1919. gadā Latvijas valdība, pēc atgriešanās Rīgā. (...)<sup>6</sup>

1921. gada 10. novembrī, pilnībā atjaunotu,<sup>7</sup> traleri svinīgi nolaida ūdenī kā jaunizveidotās Latvijas republikas kara flotes flagkuģi.

Autors izsaka sirsniгу pateicību fon Bassi kungam par atsaucību un kompetento palidzību, bez kurās šīs rindas nebūtu uzrakstītas.

G. Jansons

<sup>6</sup> Šim pārskatam izmantoti fakti, kas atrodami grāmatā: Jan Gozdava – Gołębowski, Tadeusz Wywerka Prekurat *Pierwsza wojna Światowa na Morzu*. Wydawnictwo morskie Gdańsk 1973, 777str.

<sup>7</sup> Der Krieg zur See 1914 – 1918 (Admiralstabswerk). Der Krieg in der Ostsee Mittler & Sohn, Frankfurt/M. 1964. Band 3, s. 304, 426.

<sup>8</sup> S.S. Berežnoj. *Korabli i suda VMF SSSR 1928 – 1945*. Spravočnik. Moskva, Vojennoje izdatelstvo 1988. str. 317.(krīevu val.)

<sup>9</sup> Erich Groner *Die Deutschen Kriegsschiffe 1915 – 1945*. J.F. Lehmann Verlag, München 1966, Band 1 s. 305.

<sup>10</sup> G.A. Ammon, S. S Berežnoj. *Gerolčeskie korabli Rossiskogo i Sovetskogo vojeno-morskogo flota*. Vojennoe izdatelstvo Ministerstva oboroni SSSR. Moskva – 1981. str. 154.(krīevu val.)

<sup>11</sup> Skat.: M.J. Latvijas kara flote./ Latvijas Kareivis -Nr. 183. – 1921.- 17. aug.

<sup>12</sup> Žēl, ka kapitālā, Latvijas brunoto spēku vēsturei veltīt darbā starp citu klūdaini minēts, ka traleris tīcis paplašināts un pārbūvēts. Patiesībā tas pālīķe gan savos iepriekšējos izmēros, gan ārējā izskatā. Skat.: Edgars Anderssons. *Latvijas brunotie spēki un to priekšvēsture*. Daugavas Vanagu centrālais izdevums. Toronto, 1983., 356. lpp.

# Tālbraucēja kapteiņa Imanta Baloža atmiņas

## NO ZAĻENIEKIEM LĪDZ JŪRAI

Draugu un paziņu mudināts, uzdrošinos ko uzrakstīt par sevi, jo ceru, ka latviešu jūrnieku vecākās paaudzes kolēģa – tā es sevi dēvētu – atmiņas kādu ieinteresēs. Tiesa, dzīve ir raiba kā dzena vēders un daudz kas daudzviet varēja būt daudzkārt citādāk. Tāpat kā šo rindu lasītājs, būsim atklāti, droši varēja būt manā vietā.

Pasaulē esmu nācis savā tēva mājā Zaļenieku pagastā. Pirmās atmiņas visnotajā prozaiskas – lūkojos pāri plašajiem, vilñojošajiem kviešu laukiem un domāju, kāda gan pasaule izskatās aiz tā tālā tumšā meža.

Mans tēvs mira agri, atrācis mājās no Krievijas ar tuberkulozi. Un tā sagādījās, ka es uzaugu un skolā gāju mātes dzimtajā Kalnciemsā Lielupes krastos. Kā šodien atceros, satiksme pa Lielupi bija Joti dzīva. Pasāzieru kuģīši vai rākas reizes dienā gāja uz Jelgavu, Jūrmalu un Rīgu. Velkoņi jeb šleperi, kā mēs tos saucām, vilka liellaivas ar ķieģeļu kravām un plostiem. Ja vajadzēja braukt uz Jelgavu, Rīgu vai kur citur, izmantojām kuģīti. Pat no skolas dažreiz braucām ar to mājās.

Pēdējā skolas vasaras brīvlaikā pāris mēnešus braucu par matrozi un kuģapuiku uz velkoņa *Gauja*. Būtibā uz tā jau bijām tikai trīs – kapteinis – kuģīpašnieks, mehānikis un es. Strādājām kā dienu tā nakti, un tāds jēdziens kā virsstundas mums bija svešs. Velkonis Rīgā piestāja virs Pontonu tilta. Tur to bija vesela rinda. Tā jau tovasar es saskatījosis lielos kuģus no tālām vietām un nodomāju kļūt tālbraucējs jūrnieks. Var jau būt, ka savu mazumu tur ari deva manas mātes stāsti par viņas di-

viem brājiem: viens no tiem dzīvoja Riodežaneiro Brazīlijā un otrs Velingtonā Jaunzēlandē. Abi sāka braukt jūrā pirms pirmā pasaules kara.

## UZ ĪSTA JŪRAS KUĞA

Mans pirmais jūras kuģis bija *Dzintarkrasts*, mazs, Joti vecs un lēns koka tvaikonis. Braukājām galvenokārt pa Rīgas jūras līci. Uz *Dzintarkrasta* biju kurinātājs un redzot, ka šīm ar malkas un ogļu maisijumu ir grūti noturēt, es sapratu, ka kurinātāja darbs man pa prātam nebūs.

Nākōšais bija Liepājā reģistrētais kuģis *Bārtava*. Arī tas bija samērā lēns, vecs 8 mezglu kuģis. Uz *Bārtavas* biju kuģapuika, vēlāk jaunākais matrozs. Vaktis mums bija divās maiņas ik pa četrām stundām. Viens no maniem sākuma darbiem bija katru dienu tīrit un turēt kārtībā visas navigācijas lampas: spodrināt cilindrus, piepildīt tās ar petroleju, jo uz *Bārtavas* nebija ne elektrības, ne stūres mājas. Sliktā laikā, sevišķi ziemā, stāvēt pie stūres uz atklātā tilta nebija viegli. Magnētiskais kompass un laga bija vienīgie, ar kā palīdzību kuģis tika vadīts, jo ar ločiem un krastu sazinājāmies, izmantojot signālflagas.

Tāpat kā elektrības uz kuģa nebija arī radio. Ar *Bārtavu* izbraukāju pat ārpus Baltijas jūrai. Tās kapteinis un līdzīpašnieks bija Jirgensons un pirmais stūrmanis Eglītis. Jirgensons repatriējās uz Vāciju un pēc kara brauca par trešo stūrmani uz zviedru kuģiem. Eglītis palika par kapteini un gāja bojā kopā ar kuģi pie Igaunijas salām.

1940. gadā uzkāpu par jaunāko matrozi uz P. Dannenbergam piede- rošā tvaikoņa *Velta*. Šis kuģis tiem

laikiem bija samērā moderns, ar īstu stūres māju, elektrību un citiem labumiem. Krietu laiku vedām ogles no Vācijas uz Ļeņingradu, ejjas raušus uz Zviedriju un no turienes dzelzi uz Vāciiju.

1940. gada 8. augustā ienācām Rīgā un mūsu Latvijas karogu nomainīja pret sarkanu. Nomainīja arī pirmo mehāniķi un bocmani pret krieviem. Mehāniķis, vecs vīrs, šķīras no mums ar asarām acīs, jo bija uz *Veltas* nostrādājis kādus 20 gadus. Kad braucām zem Latvijas karoga, Ļeņingradā varējām iet uz internacionālo jūrnieku klubu, bet, braucot zem sarkanā, tur mūs iekšā vairs nelaida. Sarkanajam karogram līdzi nāca visādi sliktumi. Amīzants atgadījums bija turpat Ļeņingradā, kur parasti pirkām kartupeļus uzturam. Tā kā *Velta* jau brauca zem sarkanā karoga, dabūjām pavismazus nūkulīšus. Mums mēģināja iestāstīt, ka visi labie kartupeļi ir aizsūtīti uz Latviju badā mirējiem. Tika rādītas avīžu bildes ar uzrakstiem uz vilcienu, ka kartupeļu krava cejo uz Latviju badacietējiem. Tā man bija pirmā un visielākā šoka terapija attiecībā uz krievu nepiedodami nekaunigo melošanu. Vai gan 1940. gadā Latvijā bija kartupeļu trūkums? Pēc šī atgadījuma visi citi balti krievu komunistu meli man bija vieglāk panesami.

Jūrnieka dzīvē uz *Veltas* notika it kā labas pārmaiņas – divu maiņu vietā nu bija trīs. Četras stundas uz vakti un astoņas brīvas. Tas tam laikam bija kas sevišķs. Arī uzturs it kā bija labāks, no labākiem traukiem, taču citas lietas visnotaj nepievilcīgas. Mums visiem aktīvi bija jāpiedalās ar dažnedažādiem ķengu rakstiem sarkanajā stūriti, jāklausās visādas tukšas pašslavināšanās runas un no nelielās algas jāaizded varenajai PSRS valdībai nauda. Brīvajā laikā vajadzēja nodarboties ar

lietām, kam nebija nekāda sakara ar kuģa dzīvi. Visam vajadzēja prasīt atjauju. Es vienkārši gribēju nopirkt jaunu gumijas zābakus, un man bija jāsūta pieprasījums caur vairākām rokām uz pašu Maskavu. Līdz kara sākumam tos tā arī nedabūju. Gribēju arī iet uz vienu citu kuģi, kur strādāja mans draugs. Nejāva. Liepājas ostas valdē kāds cilvēks, kas runāja ar spēcīgu akcentu un maz ko zināja no jūras un kuģiem, stingri noteica, ka es strādāšot, kur viņi gribēs. Tās nu bija tā laika galvenās labās un sliktās pusēs.

## SĀKAS OTRAIS PASAULES KARŠ

1940. gada vēlā rudenī ieradāmies Liepājā ar oglu kravu no Vācijas. Pusi izlādējām un ar atlikušo gājām uz Karostu, lai tur visu ziemu varētu apsildīt zemūdenes. Ziema bija auksta, un mums varenai sala, klapējot rūsu un ledu. Aptinām kājas ar avīžu papīru un sejas nosmērējām ar sviestu, bet tas diez cik daudz nelidzeja. Man likās, ka krievu zaldātus no agra rīta līdz vēlam vakaram dresēja aizvien vairāk un vairāk. Pavasarī pārgājām Tosmāres pusē, lai remontētos. Tur arī sagaidījām kara sākumu. Kādu rītu, stāvot vakti, mani nosita gar zemi trīs sprādzieni. Izrādījās, ka krievi uzspirdzinājuši Karostas torpēdnoliktau un mūsu zemūdenes *Spīdolu* un *Roni*, kas stāvēja mums iepretim kanāla otrā pusē. Sākās pamatīga jūrnieku trenkāšana. Mums, piemēram, lika vest uz fronti munīciju, bet mēs to nevarējām izdarīt, jo pati frontes līnija nebija atrodama. Tāpat lika krāsot lielas Sarkanā krusta zīmes uz lūkām, jo, lūk, būšot jāved ievainotie un sievietes ar bērniem uz Kronštati, bet arī no tā nekas neiznāca. Turklat vēl pazuda mūsu krievu mehāniķis un bocmanis. Kapteinis B. Apse un pirmais stūrmanis Andersons iestāstīja

politrukiem, ka kuģi nevar apgriezt bez šlepera palīdzības. Pa to laiku arī vācieši jau bija klāt. Mums tika pateikts, ka Karostas tuvumā uz kuģa droša dzīvošana vis nebūs, un tā agrā rīta stundā visi rindā devāmies cauri Karostai pāri Kalpaka tiltam uz Liepāju. Man prātā iespiedušies divi skati bumбу sagrautajā pilsētā. Redzējām kāda admirāļa norauto roku gujam ielas malā – ar visu piedurknii un baltu cimdu. Tālāk gulēja kāds krievu zaldāts, un viņa elkonī sēdēja un bailēs trīcēja mazs sunītis. Tie bija pirmie no daudzajiem kara upuriem, ko redzēju un kas lika aizdomāties, kas notika ar admirāli un kas ar zaldāta tik uzticigo sunīti.

Neko nezinājām, kas ir tilta Liepājas pusē. Brīdi mīnājāmies un tad gājām pāri. Nebija neviena – ne krievu, ne vāciešu. Taču drīz vien pirmajā Jaunliepājas ielā mūs apturēja vācieši. Viņi bija diezgan nikni, domādamī, ka esam izpletēlēcēji, jo mums visiem bija vienādi lietus (darba) mēteļi. Lika noņemt cepures un redzot, ka mums ir gari mati, Jāva iet tālāk. (Tolaik visiem krievu zaldātiem mati bija nogriezti uz nullīti.) Līdzīga pārbaude mūs sagaidīja arī pie Liepājas tilta. Pagājām garām degošajam pilsētas centram un apmetāmies mūsu stjuartes mājā. Nogaidījām, līdz pārstāj uguņi un dūmi un nomierinās cilvēku prāti. Tad devāmies atpakaļ uz kuģi.

Drīz pēc tam visi brauca mājās. Uz *Veltas* palika tikai pirmsais stūrmanis Andersons, viens mehānikis un kurinātājs, kā arī es no matrožiem. Turpinājām dažādus kuģa remontdarbus un gaidījām, kas notiks tālāk. Rudens pusē atrāca vācu komanda, bet mūs latviešus tomēr paturēja. Uzvilkā vācu karogu un *Velta* tika pārdēvēta par *Valteru*. Pēc vairākiem braucieniem uz Narviku Norvēģijā pēc dzelzs rūdas 1941. gada vēlā rudeni saslimu ar

plevrītu. Tā, gulot slimnīcās un baudot veselības atvalinājumus, Rīgā sagaidīju 1942. gada pavasari.

Uz Daugavas sākās nerēdzēta rosbība. Pats sāku braukt uz dažādiem Daugavas – Lielupes pasažieru kuģišiem. Ap vasaras vidu mani nozīmēja komandā vest holandiseš velkonus no Štētinā uz Rīgu. Tā man iznāca savas divas reizes kādus 3-4 velkonus līdz Rīgai atdabūt. Tie bija stipri lielāki nekā parastie Rīgas velkonji. Braucieni vilkās ilgi, jo piestājām vairākās vietās, gaidot labāku laiku. Uz visiem velkoniem bija latviešu komandas, bet tomēr pa visām kopā mums līdzi bija arī vācietis kā pārraugšs.

1942. gada rudenī biju izdomājis, ka jūrā braukts gana, laiks doties jūrskolā. Kuģniecība mani nelaida, jo viņiem Joti trūkstot cilvēku. Neklausoties uz viņu stingrajiem iebildumiem un nesaņēmis pēdējo algu, sāku mācīties K. Valdemāra jūrskolas pirmajā klases. Viss gāja labi līdz marta mēnesim, kad kādu dienu policija uzaicināja ar viņiem aprūnāties. Sapratu, ka man pieraksta visādus grēkus: es esot dezertējis no sava kuģa, no Vācijas esot vedis ziegju zāles spekulācijai utt. Patiesībā es tās vedu savai mammai. Viņas šīs pratināšanas gala rezultātā vācu drēbēs tērpniecībā latvieši man Jāva izvēlēties – vai nu ceļš uz leģionu, vai uz Salaspili. Mana doma, ka ir taču vajadzīgi arī jūrnieki, te nevienu neinteresēja. Saprotams, bija Joti grūti izšķirties. Un tā 18 gadu vecumā es aizgāju leģionā, kaut gan tēlot zaldātu man nepavisam nepatika.

Uz Krieviju mūs aizveda glauni – ar salmiem izklātos vagonos. Likteņa iroņija – atpakaļ nācās brist pa dziļu sniegu un dubļiem. Pa laikam vicojāmies ar sarkanajiem, izkūlāmies no vienas vai otras ķeseles, kamēr kaut kā nokļuvu Dancigas ielenkumā. Tur pavisam

īsi pirms Gdiņas krišanas dabūju pa ribām, bet laimējās tikt ārā ar pēdējo ie-vainoto transporta kuģi. Tad nāca sli-mības un gūsts Beļģijā.

## FLENSBURGAS JŪRSKOLĀ

1947. gadā dzirdēju par baltiešu jūras skolu Flensburgā. Tur tad arī sāk iet tā paša gada vasarā. Skola darbojās visu gadu, tā ka varēju dūsgīgi mācīties. Par skolotājiem te strādāja vairāki no vecajiem K. Valdemāra skolas pasnie-dzējiem un daži latviešu kapteiņi, pie-mēram, Neimanis, Breikšs, Orle, Ni-mands un citi. 1948. gada augustā, kad bija jau 3. klasē, radās izdevība at-kal tikt uz kuģa. Kīles kanālā uzkāpu par matrozi uz tvaikoņa *Rāmava*, kas kopā ar vairākiem cītiem latviešu ku-ģiem bija visu kara laiku braucis zem angļu karoga ar latviešu komandām. *Rāmavas* kapteinis bija A. Šmits, stūr-mani A. Ozoliņš un A. Ozols. Braucām no Somijas un Zviedrijas ar kokiem uz Angliju, šad tad uz Bilbao Spānijā pēc dzelzsruðas un uz Vidusjūru pēc es-parto zāles. Interesantākais brauciens varbūt bija uz Sjeraleoni Āfrikā 1949. gadā un no turienes uz Gambiju pēc zemesiekstiem. Uz kādas no mazajām saliņām vēl varēja redzēt drupas no kurzemnieku cietokšņa. Tur arī dabū-jām piecus zakus. Visi lipīgi un melni. Šad tad mums zāki gadījās arī no Alži-ras, kur dezertieri no Ārzemju leģiona centās uzlavīties uz kāda kuģa. Reiz starp tiem bija arī viens latvietis.

1950. gadā, pateicoties maniem Flensburgas papīriem, tiku uz tvaiko-ņa *Sports* par trešo stūrmani. Tas tāpat kā citi kuģi brauca britu Kara transpor-ta ministrijas uzdevumā. Uz *Sporta* kapteinis bija J. Virsis, stūrmaņi A. Kraukle, P. Bīskaps un es. Visvairāk braucām uz Vidusjūru, arī uz Kanādu. Tā es pirmoreiz to ieraudzīju, kaut gan neliela saskare ar Kanādu man iznāca

jau *Rāmavas* laikā. Toreiz pirms ieraša-nās Londonā dabūjām zināt, ka *Surrey Commercial* dokos streiko. Tomēr, lai netiktu uz melnās listes, tur iebräu-cām. Izrādījās, ka dokos streiko divu Kanādas kuģu komandas. Londonas dokeri pasludināja simpātijas streiku, un tā mēs tur nostāvējām veselu mē-nesi, kamēr beidzot armijas vīri *Rāma-vu* izlādēja. Mūsu komandai gāja labi, bija pilna deķa krava ar *esparto* zāli (no tās taisa labu papīru angļu mārciņu ie-spiešanai), nevajadzēja neko daudz strādāt un bija kur noslēpt cigaretēs un citas lietas.

Ar *Sportu* daudz kuļojām uz Vi-dusjūru. Labu laiku braucām no Roter-damas uz Aleksandriju Ēģiptē un tad uz Griekiju pēc dzelzsruðas. Griekijā mazā ostas pilsētiņā Stratinionā netā-lu no Dardanejiem, pastaigājoties pa ciemu, dzirdēju, ka uz vijoles spēlē *Kur tu tecī, gailīti manu*. Izrādījās, kāda lat-viete vārdā Vilma Vācijā apprecējusi grieķi un viņam šo melodiju iemācīju-si. Nabadzite Joti vilusies, domādama un cerēdama, ka aizprecējusies uz ve-cu, gudru kultūras tautu. Kad pēc kara ar vīru aizbraukusi uz šo mazo miestī-nu, Griekijā plosijs pilsonu karš un vī-ram bija jāiet karot. Tā latviete palikusi viena, bez valodas nesimpātisku radu-barā. Viņai bijis Joti grūti aprast ar jauno radu lielo māptīcību un vēsumu: vajadzējis mazgāt un läpit vīra trīs jaunāko brāļu drēbes, pašai bērniņu gai-dot. Vēlāk mūsu komanda kļuva par šīs ģimenes draugiem un mēs palīdzē-jām, kā mācējām. Pēc tam kādu laiku ar Vilmu sarakstījos, līdz tas apsīka. Cik zinu, viņas ģimene pārgāja dzīvot uz Salonikiem.

Arī ar *Sportu* notika lielas pārmai-ņas. 1952. gada augustā angļi latviešu kuģus atdeva atpakaļ to ipašniekiem. Mūs visus nomaksāja nost, bet tie, ku-ri gribēja, varēja braukt atkal. Kapteinis

J. Virsis aizgāja malā, un viņa vietā nāca A. Kraukle. Es tomēr atpakaļ negāju – biju noskaidrojis, ka man nepieciešamie četri gadi, lai varētu turpināt mācības Lielbritānijas jūrskolā otrā stūrmaņa papīriem, uz angļu kuģiem jau nobraukti. Tā man bija liela un Joti svarīga izšķiršanās, jo nebiju drošs, vai protu pietiekami labi valodu, lai varētu tuvēt mācībām līdz.

## KARĀLA EDVARDA 7. JŪRAS KOLEDŽĀ

Pirma pārsteigumu man sagādāja tas, ka pēc angļu metodes viss mācību kurss nesākās un nebeidzās zināmos datumos. Koledžā visu vajadzīgo vielu apguvām pie dažādiem instruktoriem. Kad tu pats un instruktori domāja, ka esi gatavs eksāmenam, vajadzēja pie teikties pie galvenā eksaminatora. Šiem vīriem nebija nekā kopīga ar skolu. Viņi ir valdības *Board of Trade* algoti cilvēki, Joti neatkarīgi un nepielūdzami, parasti *extra master* (*extra master* sertifikātu var iegūt pēc apmēram divu gadu mācīšanās, kad jau saņemts *master F. G.* – tālbraucēja kapteiņa sertifikāts). Londonā dzivoju samērā lēti jūrnieku mājā un dūšigi mācījos. Zināma piepūle bija vajadzīga, lai pierastu pie mailēm, mārcīnām, collām un ciem angļu mēriem.

Kad palika pāri drusku naudas, grībējās kaut kur aiziet ar kādu meiteni – Londonā bija daudz latviešu meiteņu, un te valdīja aktīva latviešu sabiedrīkā dzīve. Kad naudas pietrūka, mēģināju meitenes pierunāt aiziet uz kādu no daudzajiem muzejiem, jo tie bija par brīvu. Tā tur satiku arī savu nākošo sievu Aīnu – viņa mācījās māsu skolā.

Pienāca pavasaris un nauda gāja strauji uz beigām. Bija jāsaņem liela dūša un jāpiesakās uz eksāmeniem. Skolotāji gan teica, ka man vajadzētu būt tiem gatavam, bet, kad redzēju,

cik daudzus sūta atpakaļ vēl pabraukt jūrā, palika aukstas kājas. Varbūt vienīgais mierinājums man bija tas, ka pirms kāda laika saņēmu vēstuli no kapteiņa A. Kraukles, kurā viņš mani aicināja atpakaļ uz *Sportu*, vienalga, vai es nolieku eksāmenus vai ne. Man pāšam par pārsteigumu un prieku viss beidzās labi – bija īsts diploms kabatā, sieva lai noskatīta un tagad tikai vajadzēja sākt dzīvot ar labu pamatu zem kājām.

## UZ INDUSTRIA – JAU PAR OTRO STŪRMANI

Toreiz Anglijā vēl no kara laikiem darba piedāvājumi uz kuģiem satecēja Tirdzniecības flotes virsnieku birojā. Vispirms man piedāvāja darbu uz kāda no Londonas grieķu kuģiem. Tiem gan bija Joti slikta slava. Tomēr aizgāju un aprunājos, bet nemaz nelikās pievilcīgi. Devos atpakaļ uz biroju. Tā dabūju darbu uz tvaikoņa *Industria* – īsta angļu kuģa ar pilnu angļu komandu. Uz tā nobraucu kādu gadu, vispirms par trešo, tad otro stūrmani. Kujojām uz Kanādu un Argentīnu pēc kviešiem, uz Āfriku pēc sarkankoka. Virsniekiem par virsstundām nemaksāja, bet tā vietā deva vienu uniformu gadā. No instrumentiem uz *Industria* bija tikai magnētiskais kompass, laga un radiopelegators. Nebija pat *Decca* kā uz *Rāmavas* un *Sporta*. *Industria* bija tikai dažus gadus vecs kuģis, komanda bija draudzīga un tur man visumā gāja labi.

Ar Aīnu bijām norunājuši, ka brauksim labāk uz Kanādu un precēsimies tur. Pirmais iemesls šim solim varētu būt diezgan prozaisks. Lai kā man Anglijā patika, redzot, ka daudzi angļi paši brauc projām, nerēdzēju iemesla, kāpēc man kā svešiniekam te būtu jādzīvo. Otrais bija saistīts ar Ainas vecākiem un brāli, kuri dzīvoja Čikāgā.

Savukārt man Joti patika Kanāda, un tā nodomājām braukt dzīvot uz Toronto, kur Ainas vecāki un brālis varēs ieras ties uz mūsu kāzām. Turklāt tur bija mani senie draugi jau no Vācijas laikiem. Kad ceļanauda bija iekrāta, nomaksājos no *Industria* un nokārtoju vajadzīgos papīrus, lai brauktu uz Kanādu. Ainai vēl kāds pusgads bija vajadzīgs, lai pabeigtu māsu skolu.

## PIRMIE GADI KANĀDĀ

Kanādā ierados 1954. gada agrā pavasarī. Domāju, ja ne citādi, dabūšu vietu uz kāda no daudzajiem ezeru kuģiem, bet – nekā. Izstaigājos Toronto un Monreālā, taču visur prasīja Kanādas pavalstniecību. Kapteiņi par trešajiem stūrmaņiem labāk nēma savus bijušos stūres vīrus, kas jau ko ziņāja par upēm, kanāliem un ezeriem, nevis kādu svešinieku. Es to labi sapratu pēc daudziem gadiem. Arī par matrozi nevarēju tikt, jo arodbiedrības tos, kuri braukuši par virsniekiem, matrožu arodos neņēma pretī. Ietaupītā nauda gāja uz beigām, un bija jāmeklē jebkurš darbs. Izdevās iekārtoties par mūrnieka paligu pie kāda latviešu uzņēmēja. Pēc pāris mēnešiem dabūju vietu laivu būvētavā. Tur bija daudz interesantāk. Veicu takelāžas darbus un krāsošanu. Būvējām Joti dārgas jahtas, kruīza kuģu kajites no sarkankoka un tīkkoka, visu ar kapara kniedējumu. Te labi iemācījos strādāt ar dažāda veida krāsām un laku. Tomēr tur daudz nemaksāja, un gribējās tikt projām uz jūru. Biju jau apprecējies ar Ainu. Arī viņai, lai iegūtu visas Kanādas māsas tiesības, vajadzēja kādu pusgadu nostrādāt par samērā zemu algu, tādēj es papildus veicu sētnieka un pārvaldnieka pienākumus kādā namā. Vismaz bija brīvs dzīvoklis, un šim darbam varēja izmantot va karus un nedējas nogales. Pēc dēla

Jāņa piedzimšanas aizgājām dzīvot klusākā vietā.

Tai laikā sanēmu piedāvājumu braukt uz kāda piekrastes kuģa par bocmani. Pēc kāda mēneša dabūju darbu uz *Saguenay Terminals Ltd.* kuģa par trešo stūrmanu. Šī uzņēmējsabiedrība bija daja no Kanādas Alumīnija kompānijas. Daudz vedām boksīrūdu. Gandrīz gadu nobraucu Gvinejas, Surinamas un Trinidadas līnijās – piecas dienas turp, piecas – atpakaļ. Gvinejā gājām pa Demeraras upi kādas sešdesmit jūdzes augšup. Dabūju labi izbaudīt džungļu smaku un redzēt diezgan mērķakus, čūskas un krokodilius. Trinidadā dažkārt bija ilgāk jāgaida, un tad es apciemoju Tobago Kurzemes līci. Pēc šiem braucieniem nāca ģenerālkravas no Kanādas uz Karību salām: vedām alumīnija pulveri uz Kitimatu Britu Kolumbijā un Rietumkrastu Kanādā. Vedām arī labību no Vankuveras uz Nagoju Japānā. Tas bija 1956. gadā, kad Japāna vēl izskatījās īsti jāpāniska. Kad vēlāk biju tur vairākas reizes, visur jau varēja redzēt makdonaldus, Hilton hotelus un ģērbšanos rietumu stilā. Vecā īstā Japāna bija pazudusi.

Kad sāku braukt pie *Saguenay Terminals Ltd.*, viņiem bija septiņpadsmit kuģi, kad beidzu pēc trim gadiem – tikai astoņi. Pēc kara Kanādai bija kādi pāris simti kuģu. Kad arodbiedrības sāka kašķeties, kuģus pārlikā zem ciemi – angļu un Bermudas – karogiem. Kanādas komandas atlaida, paturot tikai virsniekus, un pieņēma melno komandas. Arī es uz *Sunidal*, *Sunjarv* un *Sunbryton* braucu ar melno komandām. Visumā viņi bija Joti slinki, labi, ja gadījās pāris, kuri vēlējās strādāt. Kompanija bija ielāgojusi vervēt konadu no vienās salas, jo pretējā gadījumā viņi savā starpā kāvās. Starp citu *Sunbryton* bija jauns kuģis, pirms ar alumīnija

virsbūvi. Sākotnēji tas radīja problēmas, jo vajadzēja izolēt alumīniju no dzelzs, īpaši eņģu vietās. *Sunidal* un *Sunjarv* bija kara laikā Kanādā būvēti 4,7 tūkst. un 10 tūkst. DWT kuģi ar 10 tūkst. zirgspēku dzinējiem. Boksīta putekļiem pārkātais ūrokompāss nestrādāja, arī radars nedarbojās.

Kārtējo reizi būdams atvaljinājumā un redzot, ka *Ainai* un *Jānim* materiāli neklājas pārāk labi, pārgāju darbā uz Kanādas *Esso* tankkuģiem. Uz šāda tipa kuģiem nekad nebiju braucis, tāpēc dabūju tikai ceturtā stūrmaņa vietu. Iepriekšējā vietā kā otrs stūrmanis saņēmu 340 dolārus un mēnesi atvaljinājuma gadā. Šeit – 420 dolārus un mēnesi atvaljinājuma ik pusgadu. Ar tankkuži *Esso Knoxville* zem Panamas karoga kādus astoņus mēnešus nobraucu gar Dienvidamerikas rietumkrastu. No Talaras rafinērijas apgādājām Peru un Čiles krasta cukurfabrikas ar ejas produktiem. Te kuñošana lielo vilņu dēļ bija gluži citāda nekā Atlantijā. Kuģa komandā visi bija kanādieši, taču, kad aizbraucām uz *Nuportūsu* remonta, uz klāja uznāca itālu komanda un mūs atlaida. Tā nu atkal biju Toronto un bez darba.

Pēc kāda laika dabūju šķipera vietu uz motorjahtas. Kāds bagāts Toronto ebrejs bija nopircis šo jahtu no Kubas Batistas valdibas ministra, kas bija atbēdzis no Kastro uz Maiami Floridā. Laiva *Adelaide 2* bija gana laba, 25 m gara, tikai drusku apskādēta. Lielāko daļu 1958. gada vasaras pavadiju Maiami zem ASV karoga, pārraugot *Adelaide 2* remontdarbus. Kad tie bija pabeigti, atbrauca visa lielā īpašnieku ģimene un es tūlīj dabūju sukas no sievietēm – kā esot varējis lietot vienus un tos pašus traukus gaļas un pieņa ēdieniem. Vai tad es nezinot, ka tas pēc jūdu tradīcijām ir briesmīgi smags pārkāpums. Pēc pamatīgas

izskaidrošanās man visi trauki bija jā-nomazgā ar kaustisko sodu. Protams, nekādi cūkgajas ēdieni uz laivas nedrīkstēja atrasties. Kā zināms, viņi nedrīkst ēst arī vēžveidīgos, tomēr, kad sieviešu uz jahtas nebija, mēs dūšīgi mielojāmies ar vēžiem un garnelēm. Togad lielāko daļu laika pavadijām Nasavā Bahamu salās. Starplaikā atbraucu uz Toronto un dabūju savu Kanādas pavalstniecību.

1959. gada pavasarī braucām no Miami uz Toronto. Kāds mēnessis pagāja, braucot pa ASV iekšējiem ūdensceļiem: nedēļu pavadijām *Nujorkā*, tad pa Hudzonu gājām augšā uz Ontario ezeru un Toronto.

## TRĪSDEMIT GADI UZ SCHELL OIL TANKKUGIEM

Atgriezies Toronto, devos painēresēties Kanādas *Shell Oil* kompānijā, jo nu jau man bija neliela pieredze darbā uz tankkuģiem. Kanādā lielās tankkuģu kompānijas (*Shell*, *Esso*, *BP* un *Texaco*) maksāja lielākas algas nekā uz preču kuģiem. Līdz ar to viņiem nebija problēmu ar arodbiedrībām un uz kuģiem bija kanādiešu komandas. Sākās gandrīz 30 gadu ilgais darbs šajā firmā. Kanādas *Shell* kompānijas flote sastāvēja no iekšzemju un dzīljurās kuģiem. Es protams aizgāju uz tālbraucējiem. Sāku braukt uz t. s *T2* tankkuģiem. Tie bija kara laikā Amerikā būvēti kuģi – ātri, metināti, labas kvalitātes, ar žiroradaru un *Lorans*. Kajites bija Joti ēertas, katrā – duša. Kuģiem bija 7,7 tūkst. ZS turboelektrodzinēji. Līdz šim biju braucis tikai ar vecajām tvaika mašīnām.

Sākumā ar *T2* vedām naftu no Venecuēlas, Puertoakruzas, Poitakardonas un Marakaibo ezera uz Portoand Me Amerikā, no kurienes to pumpēja uz Monreālas rafinērijām. Gadu gāju mā esmu simtām reižu braucis pāri

Bermudas trīsstūrim un varu apgalvot, ka nekādas mistiskas varas tur nerādās, lai kā daži rakstītāji to mēģinātu apgalvot. Tā ērmīgāk gan tur izskatījās ziemā un agrā pavasarī, kad aukstie ziemeļu vēji un Labradoras straume saduras ar Golfa straumi, radot lielus vījus un vienīgi ūdens ir biezi, līdz mastu galīgiem jūras ūdens putekļu mākoņi – kā necaurredzama mutulojoša migla.

1961. gadā biju jau nobraucis pirmā stūrmaņa braukšanas cenzu un devos uz Halifaksu mācīties. Skolu sistēma Kanādā ir tāda pati kā Anglijā. Pēc pāris mēnešiem biju Transporta ministrijas eksaminētāja priekšā, bet par laimi gāja labi. Starp citu, jūrnieku un lidotāju licences ir vienīgās, ko izdod federālā valdība (dakteriem, inženieriem, arhitektiem u. c. eksāmeni jākārto pie provinču autoritātēm). Ar savaigu pirmā stūrmaņa diplomu tiku uz kuļa Emerillon. Toreiz tas bija lielākais Kanādā būvētais kuļis – 72 tūkst. DWT, 17 tūkst. ZS.

1964. gadā nokartoju tālbraucēja kapteiņa eksāmenus. Kādus pāris gadus pabraucu par pirmo, tad par atvietotājkapteini uz vairākiem kuļiem. Jūrā pavadijām deviņus mēnešus, trīs bijām krastā. Līdz 1965. gadam uz visiem Kanādas *Shell* jūras kuļiem bija kanādiešu komandas, bet pēc tam daždu iemeslu dēļ kuļus pārlikā zem Bermudas karoga. Līdz ar to tie brauca ar kanādiešu virsniekiem, bet klāja komandas bija no Spānijas. Sākumā bija tā pati nelaime, ko redzēju ar melnajiem – liela savstarpēja kaušanās. Tie, kas nāca no basku Spānijas, nevarēja ne pagalam satikt ar vīriem no Vidusjūras krasta, sevišķi no Barselonas. Vēlāk nēmām visus no Bilbao un Lakoruntas piekrastes, un viņi bija Joti labi jūrnieki un sirsniņi, saticīgi cilvēki. Ar spāniem nobraucu kādus desmit gadus, iemācījos spānu valodu apmē-

ram tikpat cik savā laikā krievu un vācu – nepieciešamajam sarunu līmenim.

Visai parasta parādība Atlantijas rietumu krastā ir orkāni, ar tiem ir vienkārši jāsarod. 1967. gadā braucu ar *Northem Shell* no Kirasao uz Hudzonas līci. Jau Karību jūrā sanēmu laika ziņas, ka mūsu ceļā ir orkāns. Brauciena laikā veicu kursa maiņu, tomēr orkāns tik bieži mainīja ātrumu un virzienu, ka tas mūs noķēra savā acī pie Nūfaunlendas krastiem. Tikām jau ar visu cauri labi, tikai tā *dancošana* man nepatika.

Ar lielajiem kuļiem vedām jēlnaftu no Venecuēlas uz ASV, no Lībijas un Kuveitas uz Roterdamu. Sākoties reaktīvo pasažieru līdmašīnu laikmetam, mums vajadzēja piegādāt tām degvielu, ko vairākas vasaras vedām no Venecuēlas un Arubas tieši uz Toronto. Pārgājiens ilga 21 dienu. Vedām arī tīros naftas produktus no Venecuēlas uz Kanādas ziemējiem. Parasti noen-kurojāmies dažādās piekrastes vletās un tad mazāki kompānijas kuģi no mums paņemto kravu veda uz eskimosu apmetnēm. Tā kā es gadu gaitā biju pieradis kuļot tropiskajos ūdeņos, man šie ziemeļu braucieni sākumā sagādāja daudz raižu. Te pirmoreiz kuļoju starp ledus krāvumiem un laukiem. Pirmajā reizē caur tiem mani pavadīja ledus locis. Kuļošana te bija pilnīgi citāda, jo nācās rēķināties ar ātrajām straumēm un lielajiem paisumiem un bēgumiem, kad līmeņu starpība saniedza 10-15 m. Un kur nu vēl brīnišķīgās ziemeļblāzmas! Ar tām gan vienmēr nāca līdzi sajukums radiosarkos: nevarējām sarunāties ar kuģi redzamības attālumā, taču skaidri dzirdējām radiobalsis no Anglijas un Kanādas.

Ziemās mūsu kuļus bieži čarterēja Meksikas kompānijas. Gar Kalifornijas

un Meksikas krastiem vedām zivju ejju, kāmēr kālījas, kokosiekstu ejju un mēlasi. Reiz gadijās Ziemassvētkos būt Honkongā, citreiz Jaungadā Kobē Japānā, kur uz ielām varēja redzēt daudz Jaužu tautas tērpos. Līdzīgi man ir gadijies Ziemassvētkus nosvinēt Kirasao, kur klusā svētku dienā labdarības biedrību sieviešu kori brauca ar laivu pa ostu, dziedādami svētku korāļus. Vēlāk viņas apmeklēja kuģus un dāvāja kapteiņiem krāšņas tropu puķes. Dažas dienas vēlāk Jaungadu sagaidījām Jaunorleānas Latīnu kvartālā. Tur gan bija citi jaukumi.

1974. gadā, iznākot no remonta Antverpenē, dabūju norīkojumu iet uz Tuapsi Melnajā jūrā pēc lādiņa Neapolei un Roterdamai. Bija tāda pavismā ūrmota sajūta. Man nebija nojausmas, kā krievi izturēsies un kā es pats jutīšos, kārtojot lietas. Un tur patiešām bija citādāk. Jau tuvojoties Tuapsei, mums skaidri pateica, kur mēs drīkstam enkuroties – parasti to redz uz kartēm un nekādus padomus nedod. Locis bija tīri lāga vīrs, taču visi sanākušie ierēdņi bija Joti korekti un vēsi. Sevišķi divas sievietes no čekas. Muitniekiem nepatika, kā bijām aizpildījuši tik parastās privātās muitas deklarācijas. Viņiem vajadzēja daudz sīkāk uzskaitīt visas personīgās lietas, laulību gredzenus ieskaitot. To neprasa pat angļi, kuri es uzskatu par niknākajiem muitniekiem pasaulē. Tuapsē mums noteica, kur varam iet un kad jābūt atpakaļ uz kuģa. Zaldāts ar plinti stāvēja pie trapa un visus kontrolēja. Mēs varējām iet uz internacionālo jūrnieku klubu un tur arī iepirkties. Vakarā tur nāca smukas meitenes *mācīties angļu valodu*. Ilgi domāju – iet malā vai ne. Tomēr saņēmu dūšu un gāju, taču tālu netiku, jo pie manis pienāca kāds cilvēks, kurš esot mūsu kuģa jaunais aģents un viņam jāiet tieši pa to ceļu,

kur jāiet man, vai drīkstot man piebiedroties. Teicās esam angļu valodas skolotājs. Nolēmu pieņemt viņa pavadonibū un padomu. Viņš bija runīgs un daudz stāstīja par Tuapses vēsturi. Tā mēs paklejojām pāris dienas.

Jūrnieku klubā kādā stūri bija izliktas bildes no dažādiem PSRS apvidiem. Redzēju tur arī tipiskas latviešu stila mājas. Prasiju pavadonim, kur tādas atrodas. Viņš atbildēja, ka Baltijas apgabala, un uz mani noskatījās. Citādi viņš mani daudz neizprāšnāja. Pašās beigās, kad kārtojām dokumentus izbraukšanai, viena čekas dāma mani tā labi nopēti, paskatījās manā Kanādas pasē un noteica: – Ak tad tas bijāt jūs, kas sūtīja vēstuli uz Rīgu? Toreiz mana tagad jau mirusī mamma dzīvoja Rīgā. Es, mulķis, domāju, ka iesviedu vēstuli pastkastē tā, ka neviens to nerēdz. Kad tiku prom jūrā, man bija daudz ko pārdomāt. Manā pasē taču bija uzrādīta dzimšanas vieta, un arī gadi bija tie pariezie.

Kad Kanādas *Shell* kompānija pārdeva visu savu jūras floti, man bija jāpāriet uz piekrastes un ezeru kuģiem. Ar Sv. Labrenča līci un Nūfaunlendu jau biju pazīstams, bet braukšana pa ezeriem, upēm un kanāliem bija vēl jāiemācās. Tur ločus neņem un kapteinim pašam ir jādara viss kanālu, slūžu un pa dajai arī upju navigācijā. Ezeros bija vieglāk, jo tur satiksme tiek regulēta (*up and down traffic*). Kanālos un upēs ir daudzi asi un klinšaini likumi un ir jābūt pārliecinātam par situāciju; daudz lieto arī ultraīsvīļu raidītājus, lai uzturētu sakarus ar citiem kuģiem – sarunām, kur satikties un izmainīties kuģu ceļā. Bija kāda vieta – *Byng Inlet*, kur, kā saka, vienmēr trīcēja bikses, tā bija Joti šaura, likumota, klinšaina upīte, kur daudzi kapteiņi atteicās iet. Pa retam gadijās arī jaukāki briži, kad, mums likumojot gar

klinšainajām saliņām, vasaras atpūtnieku sievas un meitas, jūrniekus kaitinādamas, galīgi plikiņas sēdēja pie kafijas tasēm. Kad pierada, piekrastes un ezeru braukšana bija tīri laba, gandrīz vai patika.

Mans pēdējais kuģis bija vienīgais tankkuģis – ledlauzis Kanādā – *Nordherrn Shell*. Tas bija būvēts Dāniā pēc skandināvu standartiem. Kuģa kajites pretstatā ASV un Kanādā būvētajiem kuģiem bija Joti patīkamas un mājīgas, ar labām koka mēbelēm un sarkanko ka sienu paneļiem. Vasaras lielāko daļu pavadijām, vedot produktus no Monreālas uz Kanādas Arktiku, ziemā – uz Sv. Labrenča līča ostām un Nu-faunlendu.

Bet reiz arī tam pienāca gals. Pāris gadus pirms manas pensijas *Shell* vi-sus savus kuģus pārdeva. Dabūju zelta jūras *maisu*, papildus gada algu, labu pensiju un 63 gadu vecumā mani *palaida ganibās*. Sākumā jutos kā no laivas izmests, bet tad dabūju vietu palaikam atvietot kādu kapteini uz maza ezeru tūristu kuģīša. Vedām līdz 600 cilvēku, kas gribēja ballēties. Tagad, 77 gadu vecumā, esmu uzdevis arī to. Vēl gan piedalos Kanādas kapteiņu savienībā, amatieru astronomu biedrībā un ļemos gar latviešu sabiedrības darīšanām Toronto. Lai nebūtu tikai ar sunīti jāstāigā un sievai pa kājām jāmaišas, nopirku datoru un pieslēdzos pie *tīmekla* – vismaz smadzenes tik ātri neapsūno.

## EPILOGA VIETĀ

Nevaru nobeigt, nepieminot Latviju. 1993. gadā piedalijos Latvijas jūrnieku kongresā Rīgā. Vēlāk caur Cesso, kas ir Kanādas labdarības organizācija, pastrādāju arī Latvijas Jūras administrācijā. Cesso apmaksāja ceļu uz Latviju, Jūras administrācija – dzīvokli un nedaudz uztura naudas. Manā līgumā

bija noteikts, ka nekādas citas naudas vai labumus es nedrīkstu pieņemt. Diemžēl Latvijā tolaik daži ierēdņi nespēja saprast, ka var arī ko darīt no labas sirds, neprasot, kas man par to būs. Iepriekš tāpat biju nostrādājis Igaunijā, pēc tam Ekvadorā.

Tagad, gandrīz katru gadu uz Latviju braucot un satiekoties ar cilvēkiem, man diemžēl ir jāsaka, ka esmu Joti vīlies. Katru reizi ziņas par Latvijas jūrniecību paliek tikai sliktākas, un man tas Joti kertas klāt. Nevaru nemaz saprast *ielo cilvēku* negodīgumu un mantrausīgumu. Un viņu domāšanas jēga un loģika man ir pilnīgi nesaprotamas un tālu no manām prāta spējām. Tāpēc ir tik ūžel to cilvēku, kuri strādā godīgi, ir apzinīgi un grib un spēj ko labu darīt.

Bet mēs esam auguši divās fundamentāli pretējās pasaulei. Zemē, kur es dzivoju, darba vieta tev samaksā pieņemto algu un viņiem galīgi neinteresē, ko tu ar šo naudu dari. Par jums visu laiku *rūpējās* valsts un cītīgi teica, ko var un ko nevar darīt.

Es jūrā nebraucu tāpēc, ka būtu atsaucies K. Valdemāra vai citiem saukļiem. Es braucu tāpēc, ka man pašam tā gribējās. Neviens mani nekad un nekādi nav iespaidojis būt un palikt latvietim, drīzāk pretēji, bet es visu savu mūžu esmu visur bijis latvietis, un tas nekur nav izrādījies par šķērsli. Es nekad neesmu bijis *urrā* latvietis, bet gan ar dzīji savā sirdī ieslēgtu piederības sajūtu, ko nekādas vētras nevar salauzt. Es esmu lepns par to, ka nelocījos līdzi visādiem vējiem, un tāpēc man sāp sirds, redzot lielās nejēdzības, kas jau tik ilgi notiek mūsu – tavā un manējā – Latvijā.

Toronto 2001. gada marts – jūnījs

Publicēšanai sagatavoja G. Šīmanis

# PSRS Jūras flotes Latvijas Valsts jūras kuģniecības Mācību kursu kombināts

Latvijas okupācija un otrs pasaules karš mainīja ekonomisko dzīvi un izglītības sistēmu, kāda tā bija Latvijas valsts neatkarības gados. Visas mācību iestādes pārņēma valsts un iekļāva PSRS Tautas izglītības sistēmā. Pēckara ekonomiskie apstākļi un kvalificētu darba spēka trūkums tautas saimniecības nozarēs, tai skaitā jūrnieceibā, noteica vajadzību pēc praktiskā novirziena jeb arodi skolām, tāpēc dibināja PSRS Darba rezervju ministrijas Latvijas republikāniskās Darba rezervju pārvaldes speciālās amatniecības, apmācību skolas un mācību kursu kombinātus. LPSR Mācību kursu kombinātu izveidoja pie LVJK un LPSR Zivrūpniecības ministrijas. Mācību kursu kombināti sagatavoja dažādu specialitāšu darbiniekus un vēlākos gadus organizēja dažāda veida kvalifikācijas kursus. Organizāciju vadītājiem, pie kuru uzņēmumiem izveidoja MKK, bija jānodrošina mācību kabinetu iekārtojums un materiālais nodrošinājums. Juridiskā pakļautība bija PSRS Jūras flotes tautas komisariātam un organizāciju vadītājiem, pie kuru uzņēmumiem izveidoja mācību kombinātus. Apmācības notika pēc PSRS Jūras flotes tautas komisariāta izveidotas metodiskās programmas.

Saskaņā ar 1943. gada 19.XI PSRS Tautas komisariāta pavēli Nr. 409 un LVJK priekšnieka N. Andersena rīkojumu 1944. gada 4.XI pie LVJK izveidoja Mācību kursu kombinātu. Tas atradās Rīgā, Kuģu ielā 15 – ģeogrāfiski izdevīgā attālumā no kuģniecības un ostas. MKK rīcībā bija atvēlētas 7 telpas ar kopējo platību 4229 m. Ēkas pagrabā bija iekārtotas mehāniskās darbnīcas.

Latvijas Valsts jūras kuģniecības MKK galvenais uzdevums bija sagatavot un

organizēt kursus vidējā tehniskā posma kadru sagatavošanai LVJK peldošam satāvam, Rīgas ostai, Rietumu – Dvinas (Daugavas) Upju kuģniecībai. Mācības notika kombinātā, kā arī rūpniču, ostu, kuģniecības un PSRS Jūras flotes tautas komisariātam pakļauto iestāžu auditorijās. Praktiskās nodarbibas organizēja darba vietas, mācību darbnīcās un laboratorijās. Mācības notika latviešu valodā. Mācību darbam pasniedzējus, metodistus, instruktorus komplektēja kombināta direktors un organizāciju direktori, kuru pakļautībā bija mācību kombināts. 1944. gada 15. decembrī LVJK priekšnieks N. Andersens apstiprināja kombināta darbinieku šatu sarakstu. Bijā paredzētas 26 šatu vienības – 5 šatu pasniedzēji, 3 – instruktori, 18 – administratīvi saimniecības darbinieki. PSRS Jūras flotes tautas komisariāta centrālā kadru pārvalde apstiprināja vienīgi kombināta priekšnieku. Tikai 1945. gada 16. aprīlī apstiprināja MKK 6 šatu vietas. Cīna par šatu un algu palielināšanu kombināta darbiniekiem un kombināta materiālo finansējumu notika visā tā pastāvēšanas laikā. Speciālo un vispārizglītojošo priekšmetu pasniedzēji nebija apstiprināti šatu darbinieku sarakstā, tāpēc tie strādāja savienojot darbu mācību kombinātā ar pamatdarbu. Atalgojumu saņēma par stundu darbu. Algu likme Mācību kursu kombināta pasniedzējiem bija variākkārtīgi zemāka nekā Rīgas jūrskolas skolotājiem. Tādējādi jau no paša MKK darbibas sākuma bija problēmas par kombināta pastāvēšanu. Kuģniecības mācību kursu kombināta pirmais priekšnieks bija J. Ozoliņš (1944–1947), mācību dajas vadītājs H. Legzdiņš, in-

spektors O. Stalts. Pēc J. Ozoliņa nāves par kuģniecības mācību kursu kombināta priekšnieku nozīmēja H. Legzdinu (1948–1951), bet no 1952. gada apstiprināts R. Āķitis. Par pasniedzējiem darbā aicināja bijušos K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas, Rīgas jūrniecības skolas, kā arī ostu darbiniekus un speciālistus no LVJK. Par pasniedzējiem strādāja K. Stiebriņš, K. Balsārs, V. Bernhards, L. Klavīns, K. Brīniķis, K. Dāvidnieks, A. Liepiņš, N. Pilaks, R. Kunstbergs, J. Plahtoņičenko u.c.

Kuģniecības mācību kursu kombinātā atvēra vairākas mācību nodajas: kuģu vadītāju, kuģu mehānikas, radio – telegāristu un kuģu kurinātāju nodaju. 1945. gadā mācību iestādei bija jāsagatavo 470 jūras transporta speciālistus, 220 dažāda veida speciālistus darbam Rīgas ostā, 100 speciālistiem jāpaaugstina kvalifikācija. 1946. gadā LVJK MKK mācījās: 18 – 2. šķiras tuvbraucēji stūrmani, 14 – 3. šķiras kuģu mehāniķi, 22 – 2. šķiras matroži, 22 – 2. klases mašinisti un 43 kuģu kurinātāji. Pirmajā mācību gadā, līdzās tiešajam mācību darbam, kombinātam vajadzēja organizēt mācību kursus lielam cilvēku skaitam, lai nokomplektētu PSRS Jūras flotes tautas komisariāta jūras transportu ar jūrnieku kadriem. Līdz 1945. gada beigām darbam uz kuģiem bija vajadzīgi 8000 jūras speciālisti.

Saskaņā ar PSRS Jūras flotes tautas komisariāta pavēli Nr. 377 izdotu 1945. gada 5. septembrī un LVJK priekšnieka N. Andersena 23. novembra rīkojumu, kuģniecības MKK vajadzēja organizēt kursus, lai sagatavotu PSRS Jūras flotes transportam 1100 kursantus, no tiem 400 – komandējošam sastāvam un 700 ierindas sastāvam. Mācības vajadzēja uzsākt 1945. gada 15. decembrī un tām bija jānotiek Mācību kombinātā un Jūras Apmācības skolā Nr. 6 (Bezdeligu ielā 12). Mācību kombināta vadībai vajadzēja veikt nepieciešamos pasākumus sekmī-

gai kursu norisei. Audzēkņus nodrošināt ar mācību līdzekļiem un transportu. Dzīvojamās telpas un mācību auditorijas ar kurināmo un inventāru. Kursantus – matrožus, kurinātājus, mašinistus bija paredzēts izvietot Jūras Apmācības skolā Nr. 6, bet komandējošo sastāvu izvietot Rīgas jūrskolā. Kopmītnes bija paredzēts ierikot ostas noliktavu telpās K. Valdemāra ielā Nr. 1.

1945. gada 24. decembrī LVJK priekšnieks N. Andersens sūtīja ziņojumu uz Maskavu par pavēles Nr. 377 savlaicīgu neizpildīšanu, jo trūkst kursantiem apgādes līdzekļu un lūdza izsūtīt kuģniecības mācību kombinātam 1100 segu, 800 pāru apavu, 8 tonnas vati spilveniem un madračiem.

1950. gadu sākumā mācību kursu kombinātā organizēja dažāda veida kvalifikācijas kursus un seminārus kuģu kapteiņiem, kapteiņu vecākiem palīgiem un vecākiem mehāniķiem. Tie bija semināri, kuri notika katru mēnesi četras stundas, kurā jūrniecības speciālisti apguva marксisma – leninisma teoriju un paaugstināja savu kvalifikāciju savā specialitātē.

No Latvijas Valsts vēstures arhīva lie-tām nav noskaidrojams LVJK Mācību kursu kombināta slēgšanas gads. Domājams, ka to slēdza 1953. gadā, kad Latvijas Valsts jūras kuģniecība tika pievienota Baltijas Jūras kuģniecībai.

Pirmajos pēckara gados, kad vajadzēja atjaunot jūras transporta floti, veidot jūras speciālistus un sniegt tiem ar kuģniecību saistītas zināšanas, LVJK Mācību kursu kombinātam bija pozitīva nozīme, jo tajā sagatavoja vairāk nekā 200 latviešu kuģu vadītāju un mehāniķu, kā arī paaugstināja esošo jūrnieku kadru kvalifikāciju. Šāda veida mācību iestāde jūrnieku profesionālās izglītības sekmēšanai, Latvijas jūras kuģniecības struktūrvienībā pastāvēja arī turpmākos gadus.

I. Kārkliņa

# Cilvēki un kuģi

## Ieskats Latvijas zvejniecības vēsturē

**P**ēc 2. pasaules kara Latvijas zvejnieku vidū strādāja izcilas personības, kuru darba rezultāti ietekmēja zvejniecības kā nozares attīstību. Viņu uzvārdus zina katrs bijušais valsts flotes vai zvejnieku kolhozu zvejnieks. Šogad 7. februārī apritēja 10 gadi kopš zemes klēpī Vecmilgrāvja kapos guldiņa ilggadējo Latvijas zvejnieku vadītāju Kārli Budi. Šis vīrs nogājis garu un grūtu dzīves celu no vienkārša Rīgas Jūrmalā līdz republikas ministra posthenim zvejniecībā. Zvejnieka gaitas K. Bude sāka 13 gadu vecumā, 1922. gadā sāka darbu Rīgas ostā, kur nostrādāja 11 gadus. 1940. gadā jaundibinātais padomju režīms centās vadošos posteņos iekļaut arī pārstāvju no t.s. vienkāršās darba tautas. K. Bude labi pārzināja zvejnieku darba apstākļus, un ostas problēmas. 1940. g. viņu iecēla par Zivju rūpniecības tresta galveno inženieri, nedaudz vēlāk par trests priekšnieka vietnieku. Pēc gada K. Bude jau vadīja Latvijas zvejniecību kā Zivju rūpniecības pārvaldes priekšnieks. Sākoties 2. pasaules karam, viņš devās uz Astrahuņu, kur strādāja par sagādes nodajas priekšnieku. 1942. gadā Maskavā darbu atsāka Latvijas PSR Zivju rūpniecības pārvalde un K. Bude ieņēma savu ie-priekšējo posteņi. Kopā ar sarkanarmijas dalām 1944. gada rudenī Latvijā ieradās pārvaldes personāls, strādājot sākumā Daugavpilī, pēc tam Rīgā K. Budes darbību vadošajos posteņos var raksturot kā zelta vidusceļu – viņš vienmēr ir centies ievērot Latvijas zvejnieku intereses un pretoties Maskavas diktātiem, no otras puses –

jebkuros centra rīkojumos mežinājis saskatīt un pielāgot Latvijas zvejniekiem derīgo. 40. gados galvenais uzdevums bija zvejnieku kolhozu veidošana. Viņa vadībā izstrādātie zvejnieku arteļu paraugstatūti atšķirās no Vissavienības tāda paša veida statūtiem. Latvijā 1941. gada 13. martā pieņemtajos zvejnieku arteļu paraugstatūtos netika paredzēta dzīvojamā ēku, saimniecisko būvju un lauksaimniecības inventāra nodošana sabiedriskā ipašumā.

50. gadu vidū K. Budem nācās pierādīt augstākos varas ešelonos Latvijas zvejnieku spēju doties tālākājās Atlantijas silķu ekspedīcijās. Šajā laikā Latvijas zivju rūpniecības sistēmā jau darbojās speciāla mācību kursu sistēma topošajiem un esošajiem kuģu vadītajiem. Zvejniecības pārvaldes organizāciju nosaukumi mainījās, bet K. Budes izstrādātie darba principi nemainījās. Zvejnieku kolhozu savienības lietvedībā dominēja latviešu valoda, priekšroka tika dota vietējiem zvejniecības speciālistiem.

1959. gada PSKP vēršanās pret nacionāli domājošajiem partijas kadiem apdraudēja arī zvejniecības nozari. 60. gados radās problēmas ar nozvejoto zivju pārkraušanu uz refrižerātorkuģiem, jo to jauda bija nepietiekama. Grūtības bija vērojamas visās Baltijas zvejas organizācijās. Latvijas valdība 1962. g. Vērsās pie PSRS Zivsaimniecības ministrijas, lai tās vadībā tiktū veidots koordinējošs die-nests tāljūras zvejas regulēšanai. Kā atbilde sekoja Rietumu baseina Galvenās pārvaldes administratīvā aparatā izveidošana. Rīgā 1962. gadā, no-



dots (*Zapribas*) tā pārziņā Baltijas zvejas organizācijas aparāts iesūca sevī daudzus laimes meklētājus, ierēdņus no citiem PSRS rajoniem. Kadru tīrišana risinājās arī Zvejnieku kolhozu savienībā, K. Budi izslēdza no partijas rindām, atbrīvoja no priekšsēdētāja amata un nosūtīja uz Latvijas zvejnieku kolhoziem. Tā viņš atgriezās vide, no kuras bija nācis, strādāja par brigadieri zvejnieku kolhozā *Sarkanā bāka* (1963–67), turpat pat posminieku (1972–75), tomēr pabija arī priekšsēdētāja amatā zvejnieku kolhozā 1. Maijs un strādāja par priekšsēdētāja vietnieku starpkolhozu apgādes uzņēmumā (1967–71, 1971–72).

Kuģu likteņi bieži vien ir līdzīgi cilvēku mūža gājumam. 1991. gada novembrī daudzi no Latvijas zvejas flotes kuģiem tika pie jauniem vārdiem. 1968. gadā būvētais lielais zvejas kuģis saldētājraleris Jānis Bērziņš tika pārdēvēts Kārļa Budes vārdā. Diemžēl tāpat kā Latvijas zvejniecības nozare

tas aizpeldēja tālu prom un no 1998. gada saucas par *Salu*, tā mastā plivo Belizas karogs.

Interesanta personība bija Nikolajs Zicars. No vienas pušes – iebraucējs no Krievijas un tāds kā K. Bude darbības uzraudzītājs. Šāda prakse bija pieņemta Latvijā jau no pirmajiem padomju varas gadiem visās tautsaimniecības nozarēs, kurās vadītāji bija t.s nacionālie kadri. No otras pušes – vīrs ar lielu pieredzi vadošajos amatos dažados zivju rūpniecības uzņēmumos. Pēc Ļeņingradas Politehnikuma zivsaimniecības nodajas absolvēšanas 1930. gadā viņš līdz 1933. gadam mācījās Ļeņingradas Kuģu būves institūtā. Latvijā ieradās 1941. gadā un līdz pat 1953. gadam savā darbībā bija cieši saistīts ar Kārli Budu, it sevišķi no 1945. gada līdz 1953. gadam, kad bija tā vietnieks Zivju rūpniecības ministrijā. Nikolajs Zicars 1953. gadā tika nosūtīts uz Karēlijas apgabalu, kur līdz 1962. gadam bija Zivju rūpniecības ministrs (1953), Vieglās un pārtikas

rūpniecības ministrs (1953), Zivrūpniecības pārvaldes priekšnieks vietējā autonomajā apgabalā. Latvijā N. Zicars atgriezās 1962. gadā kā jaunizveidotās Zapribas priekšnieka pirmais vietnieks. Šeit N. Zicars saņēma Latvijas PSR Nopelniem bagātā zvejnieka goda nosaukumu (1965), šeit atrada arī savas mūža mājas pēc traģiskās autoavārijas 1967. gada 29. martā. Viņa vārdā nosauca 1968. gadā būvēto mācību un ražošanas refrižeratorkuģi. To uzbūvēja Baltijas kuģu būvētava Ķeļningradā. Latvijā šis kuģis uzturējās līdz 1996. gadam, kad to pārveda Krievijai, tā nosaukums, kā vēsta Lloyd reģistrs, 2000. gadā bija *Admiral Ushakov*.

Kapteinis Aleksandru Jedemskis pazīst visi pēckara Latvijas zvejnieki, kuri devušies tālūjuras zvejas ekspedicijās. A. Jedemskis bija pieredzes bagāts zvejnieks, kurš savulaik tika komandēts uz Latviju, lai vietējos zvejniekus mācītu tālūjuras zvejas niansēs. Viņš palīdzēja apgūt jauno LZST (lielos zvejas saldētājtralerus) un bija skolotājs daudziem tagadējiem Latvijas zvejniecības veterāniem.

Tālbraucēja kapteiņa diplomu A. Jedemskis ieguva 1955. gadā, pateicoties ilgajam, kuģu vadītāja stāžam. Darba gaitas viņš sāka kā trajmeistars Murmanskā (1932–41), brauca turpat par vidējā zvejas tralera kapteini, vēlāk vadīja arī lielos zvejas saldētājtralerus.

Bagātā pieredzes skola Ziemeļjūrā radīja viņā profesionālu noteiktību un drosmi. Kā atceras zvejas kuģu mehānikis Gunārs Ozols: «Tur, kur citi taustījās nepazīstamos apstākjos, tur Aleksandrs brauca pilnā ātrumā uz priekšu». Latvijā A. Jedemskis ieradās

1960. gadā un līdz 1978. gadam vadīja 10 lielos zvejas saldētājtralerus, būdamas arī dažiem no tiem pirmais kapteinis. Viņš bija Rīgas Traleru flotes bāzes remonta maiņu komandu kapteinis no 1977. gada līdz pat savai aiziešanai citās jūrās 1983. gada 3. martā. Arī viņš bija pelnījis, lai viņa vārdā tiktu nosaukts zvejas kuģis – tas bija 1986. gadā būvētais lielais zvejas saldētājtraleris. Arī šis kuģis pašlaik brauc zem Belizas karoga.

Vēl varam minēt kapteini Vladimiņu Kuļiniču, kurš tāpat kā A. Jedemskis strādāja Murmanskas Traleru flotes pārvaldē, bija tās flotes galvenais kapteinis (1958–60). Latvijā V. Kuļičiks ieradās 1960. gadā ilgus gadus vadīja peldošo bāzi Rīga, ražošanas refrižeratorkuģi *Ostrov Sibirjakova* līdz pat 1979. gadam, kad aizgāja mūžibā. Viņa vārdā tika nosaukts 1981. gadā Virsmā refrižeratorkuģis būvēts, kas piedider kompānija *Rīgas Transporta flote*.

Latvijas zvejnieku vidū izauguši kuģu vadītāji un kapteinji, kuru vārdi rotā Latvijas zvejas kuģus. Sociāli ekonomisko pārmaiņu rezultātā šo kuģu skaits sarūk, bet pagātnes slavenāko kapteini un zvejniecības vadošo darbinieku dzīves stāsti jāsaglabā nākotnei. Diemžēl padomju laika arhīvu dokumentu un personu kadru lietas ir dažkārt nepilnīgas un pat pazudušas. Ja Jūsu rīcībā ir vērtīga informācija par Latvijas pēckara zvejniecības veterāniem, ziņojiet par to raksta autoram.

Adrese: Rīga, Palasta iela 4, Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs, An-dris Cekuls, Latvijas kuģniecības vēstures nodaja, telefons: 7210168.

A. Cekuls

# Vai tālu esam aizgājuši ?

**Par ko rakstīja avīze**

**Baltijas Vēstnesis 1901. gadā**

Datumi pēc vecā stila; lai pārietu uz jauno kalendāru, jāpieskaita 13 dienas

**2.01.** Priekš Rīgas jaunajā gadā gaidāmi daži svarīgi notikumi. Šai gadā notiks sen sagatavotā Rīgas 700 gadu jubilejas svinēšana līdz ar rūpniecības izstādi, šai gadā notiks jaunu pilsētas domnieku celšana. Gaidāmās iecelšanas ieraugāmas par kādas jaunas kustības iesākumu, kuras mērķis ir panākt priekš visām pilsētnieku grupām pienācīgu dalību pilsētas pašvaldībā.

\*\*\*

Union biedrības milzīgais garaiņu katls, kurš iz kuģa izceļot bija ie-kritis Daugavā, pēc 7 dienu grūta darba, vilcēju tvaikonim Duna pie-palīdzot, izcelts un izgādāts uz krasata.

**3.01.** Zemūdens laiva Morse tika izmēģināta Šerburgas ostā un izrādījās par Joti derīgu. Laiva spēj bez sevišķiem sagatavojumiem katrubrīd nolaisties dibinā un mainīt savu virzienu. Viņa stāv sakarā ar mazu spo-gulu aparātu, kurš peld üdens virsū un nezinātājam tiklab kā nemaz nav saredzams.

**10.01.** No Kuldīgas ziņo, ka turiešes Hiršmaņa spičku fabrikas ēku pūlim blakus esot tā paša īpašnieka mašīnu fabrika un dzelzslietuva *Vulkan*, kura savu teicamo ražojumu dēļ iz-peļnījusies labu slavu arī ārpus Krievijas robežām. Uz Vāciju, Holandiju, Somiju, Ungāriju u.t.t. topot izvestas spičku un koka drāts izgatavošanas mašīnas.



**2.01.** Izbijušais kēniņš Milans laikam netiek cauri ar viņam piešķirto gada nauju un tāpēc ir nodomājis gāzt tagadējo Serbijas valdību. Viņš licis nodrukāt 100 000 eksemplāros uzaicinājumu serbu tautai uz dumpi.



**8.01.** Esot aizkustināts jautājums par naudas lasīšanas iesākšanu biskapa Alberta akas ietaisīšanai. Par vietu, kurā tā būtu urbjama, ieteic apaļo puķu dobi Aleksandera (tagad Brīvības – M.F.) un Elizabetes ielu krusta vidū.

**12.01.** Krievijas ķeizara majestāte pavēlēja, par piemiņu tam, ka 14.janvārī paies 200 gadi no tā laika, kurā marines kadetu korpus dabināts, izgatavot īpašu krūtszīmi, kura valkājama krūšu kreisajā pusē pie parādes un vienkāršas uniformas.

**20.01.** Rīgas tālbraucēju jūrnieku biedrībai notikusi pilna gada sapulce. Biedrībai pavisam 242 biedri, starp tiem 2 goda biedri, 174 aktīvi un 66 pasīvi biedri. Biedrības manta esot 8216 r. 78 kp.

**26.01.** Liepājā Ķeizara Aleksandra III ostā ietaisīšot 9000 asis garu ūdensvadu, kuram priekš 20 000 cilvēkiem jādod 12 vedri ūdeņa priekš katram 24 stundās. Ietaises būvi izdošot mazāk-prasītājam. Büves maksa apreēķināta 318, 962 rbl.



**16.01.** Kādi 60 namdarī (plotnīki) aizvakanar no Rīgas aizbraukuši uz Angliju, kur viņiem uz laukiem piedāvāts darbs. Būšot jāceļ ēkas no apļiem balķiem pēc lekš-Krievijas parauga.



**31.01.** Vācijas sauszemes robeža slēgta uz 2 mēnešiem priekš Krievijas liellopu ievedumiem.

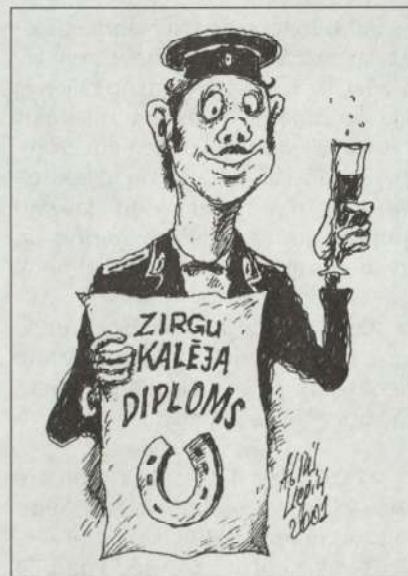
**1.02.** Omnibusu braukumi ierōti starp pontontiltu un Āgenskalnu.

**8.02.** Belģijas kapitālisti pienācīgā vietā griezušies ar lūgumu, lai atļauj dibināt biedrību, kura ierīkošot vieglas slēgtas un vajējas elektrības karientes, ar ko pasažierus vadāt pa Maskavas ielām.

**12.02.** Tvaikonis City of Rio de Janeiro piektadienas rītā, iebraucot San Francisko ostā, uzskrēja uz klints un nogrima 1/4 stundas laikā. Noslikušas esot 122 personas, pa lielākai daļai Japānieši un Ķīnieši. Kuģa kapteinis Vords izpildīja savus pienākumus līdz beidzamam brīdim un nogāja līdz ar kuģi dibinā. Kuģa lädiņš sastāvējis pa lielākai daļai no kaltas naudas.



**16.02.** Vitebskas gubernās kroņa degviņa pārdotavu naudas saņemējs Lanskis Rīgas - Orlas nr.3 braucienā aizmiris 3.klases vagona klozetā summiņu ar 9800 rbl. kroņa naudas. Nauda vēl līdz šim neesot atdabūta.



**23.02.** Rīgas zirgu apkalšanas skola 3.02 atlaida 5.kursa mācekļus, kuru par visam bija 6. Pieci no tiem no robežsargiem un viens no 45.artilērijas brigādes. Skolu beigušie ir atraduši gluži labas darba vietas.

**16.02.** Rīgas zivju tirgū vakar iesāka pārdot Kalifornijas lašus, kuri maksāja 40 kap. mārciņā.

**24.02.** Finančministrija apstiprinājusi taksi par Gaujas-Daugavas kanāla lietošanu. Kanāla rakšanu šopavasar iesākšot un tam līdz 1902. g. ruđenim jātopot gatavam.

**26.02.** Hollandes prezidenta Krugera kāzu dāvana kēniņienei Vilhelminai ir sudraba tintes butele, kas izgatavota pēc Hollandes kara kuģa Selberland muduļa.

**3.03.** Esot iekustināts jautājums par sevišķa veida preču vagonu taisīšanu speciāli priekš svaigu zivju izvadāšanas. Šie vagoni tiks pievienoti pasažieru braucieniem.

**3.03.** 25.februārī ostā iebraucis ledus lauzējs Jermaks un daudziem bija izdevība to aplūkot. Jau no tālienes bija ieraugāms tvaikoņa milzīgais stāvs ar 2 lielajiem skursteņiem. Skatītāji tika laisti arī uz kuģa un tā lekštelpās. Ir gan vērts lielo ledus lauzēju apbrīnot, jo tas ir tiešām varonis un greznuma mūsu plašās Krievijas flotē.

**22.03.** Elektriskais dzelzceļš Berlīnē ir bīstams priekš publikas. Marta mēnesī tas pārbraucis 18 personas, no kurām 4 bija pagalam.

**27.03.** Ziemeļ-Amerikas kuģu būvētavās nesen iesākti būvēt 2 kuģu milzeni (mamuta kuģi, kā tos amerikāni sauc). Kuģi būs 680 pēdu gari, 73 pēdu plati, 56 pēdu dziļi un tiem būs 5 caurejoši deki (stāvi). Tie nobrauks 14 mezglus, uzņems lielu daudzumu vedamā, bet arī 1000 pasažierus.



**7.04.** Parīzes izstādē ticis izdarīts liels švindelis. Kamēr izstādes komiteja vēl arvien nav galā ar medalu un diplomu izdalīšanu, tikām kāda švindleru banda izdalījusi medajas un diplomus, ka tik put vien. Cenu viņa neņēma lielu: 10 frankus par diplому, 17 frankus par sudraba un 25 frankus par zelta medaļu. Sudraba un zelta medalas nebija īstas, bet apsudrabotas vai apzeltītas bronzas medajas. Bandas vadonis ir kāds hollandietis, vārdā Agrondo.



**4.04.** Lieldienu svētki šogad bija – kā mēdz sacīt – balti. Svētku pirmajā dienā pēc pusdienas iesāka snigt, sniga pa nakti un arī svētku otrajā dienā. Pilsētas ielas, laukumi, dārzi un namu jumti bija apkāti ar biezu sniega kārtu.

**6.04.** Pontonu tiltu vakar gribēja sākt ielikt, bet straujā ūdens dēj mēģinājums neizdevās. Arī šodien līdz pusdienai vēl tilta likšana nebija iesākta.

**10.04.** A. Dombrovska kunga krāšņais nams (pirmā Ziemeļblāzmas ēka, Soda ekspedīcijas nodedzināta 1905. – M.F.) mums vecmilgrāvkiem arvien milāks. Šīnī gadā te jau divi reizes sarīkots teātris. Bez tam vēl noturēti divi bezmaksas priekšlasījumu un jautājumu izskaidrošanas vakari, kur pēdējo reizi piedalījās gandrīz visi šejiennes skolotāji un vēl daži citi kungi.

**12.04.** No Rīgas-Orlas dzelzceļa stacijas 9.aprīļi 4.šķiras vagonā aizvestas 40 sievietes, turienes apgabala zemnieku meitas 17-20 gadu vecas. Viņas braukušas uz Roveles staciju aiz Varšavas Austrijas robežas tuvumā, kur strādāšot laukdarbus. Bet tas apstāklis, ka tikai jaunas meitas aicinātas par strādniecēm, kurām neviens vīriešis nebijis līdz par sargu, liekot domāt, vai jaunās sievietes gluži citiem, aizliegtiem nolūkiem nav aizvilinātas no dzimtenes.

**20.04.** Ostas ierīkošana pie cejamās preču centrālās stacijas iet naigi uz priekšu. Darbus vada Rīgas ostas darbu priekšnieks īstenais stātsrāts Konstantinovs. Drīzumā sāks ostas padzījināšanas resp. smilšu smelšanas darbus.

**30.04.** No Simbirskas zino, ka šajās dienās no Volgas izvilkta milzīga beluga, kura svērusi 32 pudu, no kurās dabūts 6 pudi ikru kavijāram, kurus laimīgie zvejnieki uz vietas pārdevuši par 16 kap. mārciņā un par ikriem vien ieņēmuši 384 rbl. Zivs gaja nosūtīta uz Kazanu pārdošanai.

**27.04.** Iz dienas pavēles Rīgas pilsētas policejai. No 26.aprija. levērojot, ka pa jubilejas izstādes laiku Rīgā saplūdis daudz svešnieku, pristavu kungiem uzdodu sevišķu vērību piegriezt namu ārpušu izskatam un uzdot to namu īpašnieku kungiem, kuru namus vajadzētu krāsot vai ārpusi izlabot, bez kavēšanās šos darbus iesākt un pilsētas centrālos apgabalos pēc iespējas tos pabeigt vēlākais līdz 1.jūnijam.



**18.04.** N. kunga zīmuju fabrikā, Rīgā, kopš kāda laika tika ievērots, ka no turienes pastāvīgi nozūd kāda daja izgatavoto zīmuļu. Slepēnpolicija noskaidrojusi, ka zīmuļus zog kāds no strādniekiem, paslēpjot viņus savās drēbēs, un tad par pazeminātu cenu pārdomā siktirgotājiem. Lietai dots likumīgs virziens.





**1.05.** A.S. Maikapara tabakas fabrika izlaudi-  
si jaunas zortes papirosus RIGA 700. 10 gab.  
6 kap.

**1.05.** Vakar notika pilsētas domnieku sēde.

Kas attiecas uz pilsētas jubilejas svinēšanu, pilsētas valde ir nolēmusi, ka jubileja svinama 2 dienas – 22. un 23. jūnijā. Pirmās dienas rīts būtu sa-gaidāms ar zvanišanu visās baznīcās. Pēc tam visās Rīgas baznīcās būtu noturama dievkalpošana. Pulksten 12 dienā muzika Doma baznīcās un Pē-

terbaznīcas torņos. Pulksten 7 vakarā – braukšana ar laivām pa Daugavu, vēlāk uguņošana.

Otrajā dienā: pl. 1 pēc pusdie-  
nas – ēdiena izdalīšana nabaga  
jaudīm bez maksas; no pl. 4 līdz 7  
– Jaužu svētki uz Jēkaba laukuma.  
Pulksten 8 vakarā – rauts Vēr-  
maņa parkā.

19.05. Priekš Amuras un tā-  
liem austrumiem vajadzīgi (pie  
labas algas) 10-12 tālbraucēji  
kapteiņi un stūrmaņi, kuri prot  
krievu valodu. Pieteikšanās pie  
Mangaju jūrskolas priekšnieka  
stadsrāta Breikša kunga.

**28.05.** Piektdien atnāca Rīgā  
pirmais Sibirijas sviesta brau-  
ciens ar 20 sevišķi tam nolūkam ierī-  
kotiem un balti nokrāsotiem vago-  
niem. Sviestu tūliņ steigšus pārkāva  
uz ātrejošo tvaikoni Mihail, kas ses-  
tdien devās ceļā uz Londonu. Baltijas  
lopkopēji, piensaimnieki un moder-  
nieki, dzīvodami tepat Rīgas un jūras  
pavārtē, nenieka ievērojama neražo,  
ko lielākā valrumā izvest uz ārze-  
mēm.

**28.05.** Rīgas jubilejas  
izstādes rīkotāji latvie-  
šu valodu pie savas rī-  
cības pārāk maz ievēro  
un tam līdz arī visu latviešu  
publiku. Tā arī iz-  
stādes daži plakāti ir  
drukāti krievu un vācu  
valodās, bet latviešu  
valodā – nē. Ko izstā-  
des sarīkotāji grib pa-  
nākt caur latviešu tik  
uzkrītošu neievēroša-  
nu, to mēs nezinam,  
bet tikai gan domājam,  
ka nekāda sevišķa la-  
buma viņi caur to ne-  
panāks.



**30.05.** Jūrmalas peldu vietās peldēšanas stundas nosacītas šādi: bez kostīma līdz pl. 10 no rīta priekš vīriešiem un no pulksten 10-1 priekš sievietēm; kostīmos: no pulksten 1-3 un 5-8 priekš vīriešiem un no pulksten 3-5 priekš sievietēm. Staigāšana pa jūrmalu sieviešu peldēšanas stundās vīriešiem stingri aizliegta; šī aizlieguma pārkāpējus sauks pie likumīgas atbildības.

**4.06.** Rīgas jahtklubs kopā ar biržas komiteju, Doma muzeju un citām iestādēm no 16. jūnija līdz 18. augustam izrīkošot vēsturisku kuģniecības izstādi, kurā izstādišot visādu ūdensbraucamo lietu muduljus, bildes un zīmējumus, kā: plostu, strūgu, nastu, zvejnieku, kuģu un pabraukšanās laivu, buru kuģu un jahtu, tvaikoņu, bagarmašīnu un leduslaužu bildes, īpaši iz senākiem laikiem, tālāk visādus kuģu un jūrnieku dokumentus un papiņus, Daugavas vecas bildes un kartis un vecus kuģniecības rakstus un rīkus.

**11.06.** Fabrikas pilsētā stipri mai-tā gaisu. Pie deg-šanas attīstās kaitīgā gāze – oglu skābe. Daži fabri-kanti tad gādā par to, lai viņu fabriku apkārtnē gaiss ne-būtu tik pārāk no-spiedošs: tie stāda pēc iespējas daudz koku un krūmu. Daži iet ši-nī ziņā vēl tālāk; nelūkojoties uz lielisko zemes dārgumu, tie ier-i-ko savu fabriku sētās īsti prāvus dārzus.



**2.06.** Vietējie zvejnieki Pērnava jūras līci sagūstījuši kādu asi garu storī, kurš svēris 5 pudus. Jau dienu agrāk šīs sve-šais ūdens viesis tur ieraudzīts, bet tas no zvejnieku uzbrukumiem vienmēr iz-mucis.





**5.07.** Ľoti lielai dajai Rīgas velosipedistu gan nav tik daudz goda jūtu, ka tie, pagāzuši vai pārbraukuši kādu cilvēku, – apstātos. Viņi, turpretim, steigšus vien laizas projām un tikai manas, lai nepamānītu viņu numuru.

**3.07.** Rīgas ostā tagad valda īsti dzīva rosība: pavism tur tagad atrodas līdz 90 kuģu. Koku izvedumi pēdējā laikā stipri pieņēmušies. Pēdējās 2 dienās un šodien līdz pulksten 10 no Rīgas ostas ir izgājuši 17 kuģi, starp tiem: 10 – ar koku lādiņu, 1 – ar eļjas raušu lādiņu un 1 – ar labibas lādiņu. Par vakardienu un šodien līdz pusdienai Rīgas ostā ienākuši 20 kuģi, starp tiem: 1 – ar māksligu mēslu lādiņu, 6 – bez lādiņa, 2 – ar oglu lādiņu, 1 – ar krāsu koku lādiņu, 1 – ar krita lādiņu.

**14.07.** Rīgas-Dvinskās piestātnē, kā arī visās dzelzceļa darbnīcās izmēģināts ar elektrisku gaismu apgaismot, kas jo teicami izdevies.

**1.08.** Par Daugavas-Gaujas kanāla rakšanu Duna Ztg stāsta, ka pie šī darba strādājot ārzemes mašīna, kura par dienu varot izrakt līdz 200 kubikasis zemes, un darbu uzņemties ārzemnieks un vadot ārzemnieki. Kanālam

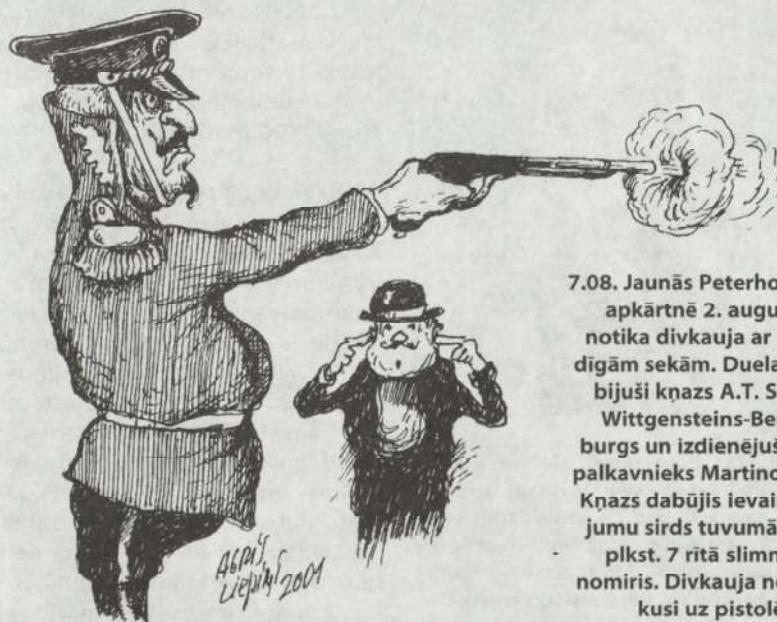
līdz 1903. gada kuģniecības laika sākumam vajagot būt gatavam.

\*\*\*

Pilsētas valde lika domei priekšā atvēlēt 35 000 rubļus papildu kredīta priekš Daugavas un viņas pieteku dambju nostiprināšanas. Šī nauda būtu nemama no pilsētas rezerves kapitāla. Minētie dambji sabojāti padalai caur straujo ledus iešanu, padalai caur to, ka Rīgas osta pēdējos gados padziļināta no 18 līdz 22 pēdām, vietām – pat līdz 24 pēdām. Un dambji bij aprēķināti tikai priekš 18 pēdu dzīļa ūdens. Dome vienbalsīgi atlāva pieprasīto kredītu.

**7.08.** Kurzemes piekrastes jūras mērijuma darbus ir nobeidzis II šķiras kreisers Plastuns un atgriezies Kronštates ostā.

**8.08.** Visātrākais kara kuģis pasauļ (...) esot 5. augustā no Kronštates uz tāliem austrumiem aizbraukusais I



7.08. Jaunās Peterhofas apkārtnē 2. augustā notika divkauja ar bēdigām sekām. Duelanti bijuši kņazs A.T. Sen-Wittgensteins-Berleburgs un izdienējušais palkavnieks Martinovs. Kņazs dabūjis ievainojumu sirds tuvumā un plkst. 7 rītā slimnīcā nomiris. Divkauja notikusi uz pistolēm.

šķiras kreisers Warag, kurš būvēts Filadelfijā un katrā ziņā esot zinības un tehnikas mākslas darbs. Viņš varot braukt 25 mezglus stundā.

\*\*\*

Sevišķi ievērojamus senatnes naudas gabalus Rīgas ostu padzī-

inājot, Ostas dambim iepretim izdzījuma izmetis lielais baggers Aleksander Botticher. Tie esot vairāki labi uzglabājušies Zviedrijas vara naujas gabali, 8 un 4 dālderu vērtībā, kuri izlaisti no 1620. līdz 1640. gadam.



9.08. Sunu ķerāji laikā no 30.jūlija līdz 6.augustam 1901. g.pavisam sakēruši 23 sunus, kuri apkārt blandījās.



**30.08. No Bolderājas.** Vietējā ugunsdzēsēju biedrība svinēja pagājušo svētdien savus 25 gadu pastāvēšanas svētkus. Svētki bija sarikoti biedrības ilggādīgā priekšnieka A.fon Hertwig kunga bijušās fabrikas telpās, Ustj-Dvinskā.

**5.09. Plostosana pa Daugavu** pagājušajā vasarā notika mazākā mērā nekā 1900. gada vasarā. Šogad līdz 1.septembrim pa Daugavu ir pienākuši 17 590 plosti, pagājušā gadā līdz tam pašam laikam – 18 198 plosti.



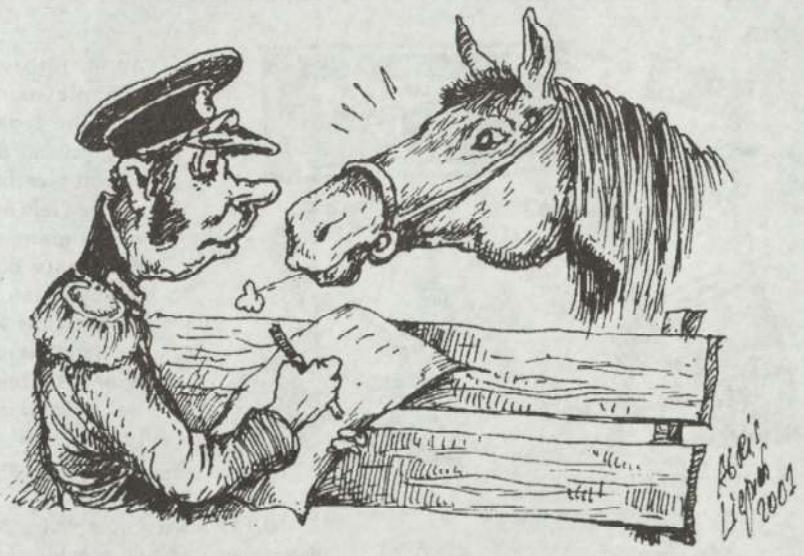
**7.09. [No Maskavas uz Rīgu] ...pa jauno Maskavas-Ventspils dzelzceļu iešot 13.septembrī pirmais brauciens, kuram nolemts būt ceļā 30 stundas 20 minūtes.**

**8.09. Bosiku bandas pastāvīgi vāzājas pa Daugavas tirgu, gar pilsētas kanāla augšējo galu un ap Sarkaniem Spīķerim. Tā kā lielākai daļai no viņiem pasaši ir kārtībā, tad policejai – līdz tie nav nokerti taisni pie nozieguma, – nav iemesla apcietināt viņus.**

**17.09. Piektdien, 21.septembrī** Mangaljūrskolai paitet 25 gadi no viņas dibināšanas sakot. Atvērta ar 17 skolniekiem vecā, neērtā namā, tā ar laiku, pateicoties skolas priekšnieka statsrahta [sic!] Breikša kunga nenoģurstošai un lietpratīgai darbībai, izaugusi par jo ievērojamu mācības ieštādi ar 130 skolniekiem.

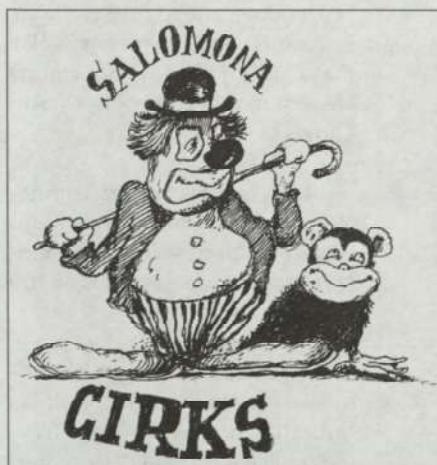
**1.10. Pēdējā vētra Hapsalā** apgāzusi vairāk sētas un mežā izlauzusi daudz koku. Arī uz jūras notikušas nelaimes. Tvaikonis «Progress» atradis divus mazus buru kuģus ar nolauz-

**12.09. Malkas pievedumi Rīgā** šim brižam ir īsti lieli. Pie Bujaņiem (senā strūgu izkraušanas vieta Maskavas priekšpilsētā – M.F.) Daugavā stāv kādi 25 kuģi un liellaivas ar malku. Vairāki kuģi ar malku stāv Daugavas vidū uz enkura un gaida rindu, kad varēs pietikt pie krasata.



**20.10.** Zirgu skaitišanu Vidzemē izdarīšot šāgada novembri, lai izzinātu, cik kara spēkam derīgu zirgu būtu pārdodami.

tiem mastiem un personālu atvedis Hapsalā. Kāds cits divmasu kuģis piedzīts pie kādas mazas saliņas.



**21.11.** Salomona zvērnīca atceļošot šajās dienās Rīgā. Pie zvērnīcas atrodoties arī Skotiešu cirks un pērtiku teātris. Tāpat ik-dienas izrādišot savu mākslu arī didīti lauvas, lāci, vilki u.c.

**3.10.** Rīgas tvaikoni braukumu biedrība tapusi apstiprināta. Biedrība izrikošot tvaikoni braukumus starp Baltijas un citām Krievijas un ārziņju ostām. Biedrības dibinātājs Helmsinga un Grimma tirdzniecības nams. Viņas rīcības kapitāls 1 000 000 rubļi.

**11.10.** Rīgas jubilejas izstādes lietā Rīžskij Vestnik izsaka domas, ka lielais iztrūkums no 70 000 rubļiem, kuru nākas segt garantiem, kā arī izstāditāju lielie upuri, un beižot visu Rīgas veikalnieku vilšanās savās pejnas cerībās esot pie vieniem izstādes dalibniekiem modinājusi paģiru jūtas. Pilsētai no izstādes nekāda labuma neesot atlecis.

**12.10.** Lielā Pumpja tirgus tiks pārcelts uz Aleksandra un Matīsa ielu stūri, kur šim brīžam atrodas vēl kazarmas. Tirgus ierīkošana izmaksās līdz 176 000 rubļiem.



**19.11.** Tērbatas ielā pie namu stūriem tagad ir piesistas ar tāfelites ar latviskiem ielu nosaukumiem. Ir nodomāts pie sistādas tāfelītes arī citās ielās uz stūru namiem. Līdzekļi tiek ievākti no labprātīgiem dāvinājumiem.



**24.12.** Rīgā šogad daudziem būs visai bēdīgi. Sūdzības par grūtajiem laikiem gan ir tapušas tik parastas, ka uz tām vairs nemēdz griezt vēribu. Bet tomēr tām šoreiz ir vairāk pamata. Ne viens vien tūkstotis cilvēku, kas prot, spēj un grib strādāt, tagad jau kopš ilgāka laika bez darba...

**10.11.** Buru kuģis Mars no Rīgas, kurš jūrā bija zaudējis enkuru un buras un pie Vrangelja salas klejojis, ievests Rēveles os tā.

**21.11.** Liela vētra pie Bigaunciema piedzinusi malā svešu kuģi, divmastu gafelšoneri Feamne ar mūsu valsts flagu, bet gluži bez neviens cilvēka. Ku ġa lādiņš sastāv no daudz kastēm marinētu reņķu, t.s. Anchovis.

**4.12.** Liepājas biržas komiteja uzdevusi kādai šejiennes ku ġu būvētavai pagatavot jaunu ledlauzi priekš Liepājas ostas ar 700 indikatora spēkiem.

**31.12.** No vispārējas ekonomiskas krizes cietušas Baltijas guberņas un sevišķi Riga. Treknie gadi liekas pagājuši, un tiem sek o liesie.

Avizes lasīja M. Fridberga, ilustrēja A. Liepiņš

# Valdemāriešiem – deviņdesmit

2001. gada 21. novembrī deviņdesmito dzimšanas dienu svin K.Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas 1941. gada absolvents **Fricis Fogels** jeb vienkārši Fočs, kā viņu sauc draugi un tuvākie paziņas.

Jubilāra jūrnieka gaitas aizsākās dzimtajā pilsetā Ventspilī 1929. gadā, kad nepilnus 18 gadus jaunais cilvēks kā *misiņš* uzkāpa uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņa *Saule* un nedaudz vēlāk saņēma pirmo algu – 55 toreizējās Latvijas latus. Sekoja macības Ventspils, tad Rīgas jūrskolā. Nozīmīgāki kļuva ieņemamie amati uz tālbraucējiem kuģiem. Neatkarīgajai Latvijai liktenīgajā 1940. gadā viņš bija tvaikoņa *Gauja* 2. stūrmanis.

Sākoties kara darbībai starp PSRS un Vāciju un vienai okupācijas varai no mainot citu, F. Fogels palika Ventspilī un pārmaiņus ar citu valdemārieti Arvīdu Ludeviku (tālbraucējs kapteinis, 1912–1996) vadīja velkonī *Rota*. Paralēli viņš strādāja arī par bākas sargu, kas deva iespēju kā ostas strādniekiem nepakļauties mobilizācijai. 1943. gadā F. Fogels piedalījās vienā no pirmajiem braucieniem uz Gotlandi, lai vienotos par iespējamo bēgļu pieņemšanu. Kara noslēguma posmā viņš pārveda uz šo salu vairāk nekā



**Fricā Fogela dzīvokli Mērsragā 2001. gada 16. jūnijā.  
No kreisās: K. Kundziņš, F. Fogels, R. Lagsbergs.**

150 cilvēku (to vidū arī Kārli Skalbi), par ko tagad viņam piešķirts Nacionālās pretošanās kustības dalībnieka statuss.

Pēc 2. pasaules kara Fricim Fogelim sapni par darbu uz tālbraucējiem kuģiem nācās aizmirst un cilvēks ar kuģu vadītāja kvalifikāciju strādāja uz Ventspils ostas velkoņa, pludināja balķus, bija pārcēlāja un ostas uzraudzība amatā. No 1963. gada viņš dzīvo Mērsragā, kur gandrīz 10 gadus līdz aiziešanai pensijā strādāja par ostas kapteini. Kaut plecus spiež pieklājīga

gadu pasta, F. Fogels joprojām ir jūrnieks, jūra redzama pa viņa istabas logu un katru dienu līdz tai tiek arī aizstāigāts. Lai kā nav gājis, Fočs iet caur dzīvi nesalauzts, nekad nav klanījies svešai varai, nav laipojis un izlīcīs, bet teicis, ko domā. No 1979. gada Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā notika bijušo K. Valdemāra jūrskolas skolnieku salidojumi. To neiztrūkstošs dalībnieks bija Fricis Fogels; viņa runām mums dažbrīd likās, ka otrā dienā varam vairs arī muzejā nestrādāt, bet Fočs tikai atsmaidīja: – Lai ar mani dara ko grib, bet es tomēr pateikšu. Un pateica arī – par valdošās varas realizēto politiku pret latviešu jūrniekiem un latviešu valodu, par savu un citu bijušo jūrskolnieku likteņiem, par PSRS armiju un vēl par daudz ko citu. Arī ar mums nekas ne-notika, jo bieži vien velns nav tik melns, kā to mālē, bet ieguva Latvijas kuģniecības vēsture, jo F. Fogeja un vairāku desmitu viņa jūrskolas biedru fotogrāfijas, dokumenti un atmiņas nonāca muzeja krātuvēs, kur tās rūpīgi tiek glabātas arī pašlaik.

Lai arī deviņi gadu desmiti aiz mūguras un veseliba nav tāda kā kādreiz, Fricis Fogels joprojām ir cīnītājs ar aktīvu dzīves pozīciju, kuram sāp neveiksmes un neizdarības mūsu valstī un pasaulē un kuram vienmēr ir sava viedoklis, spriedums un pieredzējuša vīra padoms, kā tās lietas būtu darāmas.

Nav starp mums vairs daudz to dzelzs vīru, kuri kuģu vadītāja diplomi ieguvuši pirms 60 un vairāk gadiem, tāpēc par ipašu var nosaukt triju draugu tālbraucēju kapteinu tikšanos 2001. gada 16. jūnijā Mērsragā. Sveikt nākošo jubilāru bija ieradušies rīdznieks Rūdolfs Lagsbergs (jūrskolas Kuģu vadītāju nodajas 1939. gada absolvents) un Kalifornijā dzīvojošais

un vēl joprojām specialitātē strādājošais Kārlis Kundziņš (jūrskolas Kuģu vadītāju nodajas 1943. gada absolvents) – atkal kopā bija trīs vīri, ar kuriem liktenim bija labpaticies tik dažādi izrīkoties, un visi trīs – daja no mūsu valsts un kuģniecības tagadnes un vēstures.

Friča Fogeja dzīvojamās istabas sienu grezno drauga gleznots Foča portrets. Jubilārs ir nolēmis, ka tad, kad pašam vairs nebūs lemts skatīt gleznu, tai mājvietā jārod Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Tas ir viens no tiem retajiem gadījumiem, kad mēs kā muzeja darbinieki ceram, ka darbs vēl ilgi nekļūs par muzeja eksponātu.

\*\*\*

1938. gadā K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu beidza **Jānis Alfrēds Pūce**. Kā labākais tā gada absolvents kuģu mehāniķu speciatitātē viņš saņēma Latvijas Kuģu īpašnieku savienības balvu – zelta kabatas pulksteni. Tam vajadzēja klūt par garantiju veiksmīgai jūrnieka karjerai. 2001. gada 24. novembrī bija J. A. Pūces atzīmēja 90. dzimšanas dienu. Ja jubilārs būtu piedzimis un dzīvojis Kanādā, Amerikas Savienotajās Valstīs vai Lielbritānijā, viņš būtu Joti cieņījams un pārticīs cilvēks ar milzīgu pieredzi darbā uz tālbraucējiem kuģiem. J.A. Pūces dzīvē un darbā korekcijas izdarīja 2. pasaules karš, neatkarīgās Latvijas divreizēja okupācija un PSRS realizētā politika jūrniecībā.

Jānis Alfrēds Pūce ir dzimis Rīgā, beidzis pilsētas 7. pamatskolu un mācījies par virpotāju Ed. Cepp kuģu remonta rūpnicā, kas atradās blakus K. Valdemāra jūrskolai. Tajā mācījās vairāki J. Pūcem pazīstami vienaudži. Arī viņš gribēja apgūt profesiju un redzēt pasauli un 1932. gadā iestājās jūrskolā, uzreiz otrajā klasē. 1933. gadā sāka



Jānis Alfrēds Pūce (1938. gads).

strādāt uz kuģiem. Pirmie bija tvaikoni *Curonia* un *Laimdota*. Uz tiem viņš bija kurinātājs. Sekoja 3., 2. un vecākā mehāniķa amats uz *Ārijas* un *Daugavas*. Bija sācies 2. pasaules karš, un J. A. Pūce kopā ar tvaikoni *Daugava*, pārdēvētu par kara transportu Nr. 522, nonāca Ķeņingradā. 1942. gada martā kuģa komandu pa Ladogas ezera ledu evakuēja no bloķētās pilssētas un tālāk ar vilcienu nogādāja Ziemeļkaukāzā. Pēc neilgas ārstēšanās kādā kolhozā netālu no Pjatigorskas tvaikona *Daugava* komandējošo sastāvu nosūtīja darbā uz Kaspijas flotes kuģiem, katru komandas locekli uz citu tvaikoni. J. A. Pūce bija 4. me-

hānikis uz tvaikona *Batumi*, 2.mehānikis uz tvaikoņa *Orjonok* un vecākais mehāniķis uz tvaikoņa *Onega*. Pēc kara Jānis Alfrēds Pūce vēlējās nonākt mājās un lūdza nosūtījumu uz Latvijas Valsts jūras kuģniecību. 1945. gadā viņš atgriezās Rīgā un tika nozīmēts par tvaikoņa *Kleopatra* vecāko mehāniķi. Šis kuģis bija jāpārdzen uz Rīgu. Sekoja vecākā mehāniķa amats uz cita tvaikoņa, kas bija jāpārdzen uz Tallinu. Turpmāk darbs vairs netika dots un profesionālo jūrnieku ieskaitīja rezervē. 1947. gada janvārī jauns norikojums – par vecāko mehāniķi vienam reisam līdz Klaipēdai uz tvaikoņa *Daugava*, tā paša, uz kura bija strādāts kara sākumā. Pēc atgriešanās – atkal ieskaitīšana rezervē un algas vietā – neliels pabalsts, ar ko nevarēja iztikt. Latviešu jūrniekiem nācās meklēt citu darbu, un viņš pārgāja strādāt

uz kuģu un ostu palīgflotes nodalju Daugavgrīvā, no 1954. gada – Latvijas zvejas flotē uz mazajiem zvejas traileriem par mehāniķi, tad zvejnieku kolhozā *Zvejnieks* par vidējo zvejas traileru vecāko mehāniķi un šai pašā amatā uz bāzes tvaikoņa *Altai*. Tvaikonis bija viens no pirmajiem Polijā būvētajiem kuģiem. Pūce daudzkārt norādīja uz tā tehniskajiem defektiem, un 1957. gadā tvaikoni nosūtīja garantijas remontā uz būves vietu. *Altai* bija jādodas uz ārvalsti, tāpēc J. A. Pūci no kuģa nonēma. Nācās pāriet uz jaunu bāzes kuģi, kas arī bija būvēts Polijā un saucās tāpat kā kādreizējās Latvijas Republikas tirdzniecī-



Jānis Roze (ap 1937. gadu).

bas flotes tvaikonis – par Daugavu. Samazinoties zvejas apjomiem, Daugavu nodeva Latvijas jūras kuģniecībai ārzemju braucieniem un Jānim Pūcem atkal bija kuģis jātatāj, lai dotos uz citu. – Nervi vairs neizturēja, atteicos un tiku atlaišts, – tā 1991. gada 7.novembra vēstulē muzejam rakstīja J. A. Pūce. Līdz aiziešanai pensijā 1966. gadā viņš strādāja Kuñošanas drošības inspekcijā.

Vairākas jubilāra jūrnieka gaitu piemiņas lietas tagad glabājas Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, arī pulkstenis ar uzrakstu Krišjāna Valdemāra jūrskolas kuģu mechaniku no-

dajas absolventam Alfrēdam Pūcem par uzcītību un sekmēm. Jubilejas reizē muzeja darbinieki vēlreiz pateicas Jānim Alfrēdam Pūcem par daudzķārt sniegto palīdzību mūsu darbā.

Trešais jubilārs **Jānis Aleksandrs Roze** apajo gadskārtu sagaidīja 2001. gada 8. aprīlī. Viņš ir vēl viens no slaveno valdemāriešu plejādes, jūrskolas Kuģu vadītāju nodajās 1937. gada absolvents. Pēc 2. pasaules kara J. Rozem neatradās vieta Latvijas PSR jūras transportā, un jūrnieks ar kuģu vadītāju diplomu strādāja par smagās automašīnas šoferi un izvadāja saknes Rīgas veikaliem. Viņš bija ieskaitīts ari *Dzimtenes nodevējos*, jo 1944. ga-

dā bija iesaukts un karojis vācu armijā. Gandrīz 40 gadus par notikušo savā dzīvē viņš klusēja, baidoties, ka tas varētu kaitēt tuviem cilvēkiem. 1988. gadā Jānis Roze pirmo reizi ieradās uz valdemāriešu salidojumu Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā un nedaudz vēlāk izstāstīja savu dzīves stāstu. Tas publicēts Latvijas jūrniecības gadagrāmatā 1991.

Nodzīvots garš un grūts mūžs, bet šie cilvēki nekad nav liekuši muguras svešas varas priekšā un ir paraugs tagadējai jūrnieku paaudzei.

I. Bernsone

# Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki

Jānis Jēkabs **Āboltiņš** dzimis 1901. gada 30. jūlijā Daugavgrīvā. 16 gadu vecumā sācis braukt par kurinātāju uz velkoņiem Rīgas ostā. 1922. g. iesaukts armijā, kur dienējis par motoristu Elektrotehniskās divīzijas sakaru rotā. Pēc demobilizācijas pārmaiņus strādājis par kurinātāju uz bāgara *Rīga*, velkoņa

*Herkuless* un apguvis atslēdznieka amatu Rīgas Biržas komitejas strādnieku darbnīcā. 1928. g. iestājies K.Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodajā. To beidzis 1933. gadā. 1937. g. sācis braukt par 3. mehāniķi uz tvaikoņa *Everelza*. Vēlāk braucis par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem *Everonika* (1939–1941), *Magdalēna* (ex *Sports*). 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1942. gadā.

Mārtiņš **Garais** dzimis 1901. gada 30.maijā Bolderājā. Atslēdznieka amatu apguvis Rīgas Biržas komitejas kuģu un mašīnu būvētavā (1923–1926, 1927–1928). 1928. g. iestājies K.Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodajas 2. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidzis 1937. gadā. Uz kuģiem sācis iet 1929. g. kā oglu padevējs uz tvaikoņa *Skrunda*. 1930. g. braucis par mašīnistu uz tvaikoņa *Mols*. Bijis kuģniecības sabiedrības *Kurzemes kuģniecība* tvaikoņa *Neptūns* mehāniķis (1931–1936). Vēlāk braucis par 3. mehāniķi uz tvaikona *Sigulda* (1937–1941). 1939. g. ieguvis 2.šķiras kuģu mehāniķa diplomu. 1941. g. evakuēts no Ķeņingradas uz Balhaša ezeru.

Nikolajs **Hartvigs** dzimis 1901. ga-

da 31. decembrī Daugavpilī. Jūrā sācis iet 1927. g. kā tvaikoņa *Lidums* deka puika. 1928. g. iestājies un 1933. g. absolvējis K.Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaju. Tālbraucēja kapteinā diplomu ieguvis 1935. g. Beidzot jūrskolas 3. klasi, sācis braukt par 2.stūrmani uz tvaikoņiem *Vizma* (1931, 1933–1935), *Rasma* (1931–1932), *Amata* (1934), *Katie* (1935). No 1937. g. braucis uz kuģniecības sabiedrības *Maksis Faulbaums* kuģiem. Bijis 1. stūrmanis uz tvaikoņa *Iris Faulbaums* (1937–1938) un kapteinis uz tvaikoņa *Paula Faulbaums* (1938–1939). 1939. g. repatriējies uz Vāciju.

Reinholds **Krauze** dzimis 1901. gada 23. jūnijā Duntes pagastā. 1934. g. beidzis K.Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaju. Bijis vairāku Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņu stūrmanis (1935–1941).

Viktors **Minuts** dzimis 1901. gada 10. janvārī Rīgā. Jūrā sācis iet 1920. g. kā matrozs uz tvaikoņa *Imanta*. 1921. g. iestājies un 1929. g. absolvējis K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaju. Mācoties 2. klasē, pusotru gadu braucis par matrozi uz amerikāņu tvaikoņiem (1922–1923). Bijis tvaikoņu *Everene* (1926–1927), *Evermore* (1927–1928) 3. stūrmanis. 2. pasaules kara laikā – tvaikoņa *Braunsberg* (ex *Rauna*) kapteinis.

Pēteris Voldemārs **Osis** dzimis 1901. gada 21. maijā Rīgā. Jūrā sācis iet 1915. g. uz tvaikoņa *Nadežda*. 1921. g. iestājies un 1931. g. absolvējis K. Valdemāra jūrskolu. Braucis

par tvaikona *Herman* stūrmani (1926). Bijis 2. stūrmanis uz tvaikoņiem *Falconer* (1927–1928) un *Miervaldis* (1929–1930), 1. stūrmanis uz tvaikona *Miervaldis* (1930) un tvaikona *Gaida* kapteinis (1933–1941). 1941. g. represēts.

**Voldemārs Pastuhovs** dzimis 1901. gada 1. septembrī Rīgā. Amatu apguvis A. Jakobsona metāla apstrādes darbnīcā (1926–1927, 1928–1929). Dienējis uz kara kuģa *Virsaitis* (1922–1923). Jūrā sācis iet 1923. g. uz tvaikona *Biruta*. 1925. g. iestājies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodajās 2. klasē. Jūrskolu beidzis 1930. g., 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1934. g. Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem *Falconer* (1927–1928), *Katvaldis* (1930–1931), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem *Alice* (1928), *Spīdola* (1931–1932), par 1. mehāniķi uz velkoņa *Anna* (1929) un tvaikona *Bārtava* (1932–1936).

**Jēkabs Pētersons** dzimis 1901. gada 22.jūlijā. Beidzis K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaju 1928. g. Bijis tvaikona *Laima* 1. stūrmanis. Gājis bojā kopā ar šo kuģi sniegavētrā 1929. gadā naktī no 15. uz 16.janvāri celā no Kēnigsbergas (tag.Kaliningrada) uz Rīgu.

**Voldemārs Rubenis** dzimis 1901. gada 30.septembrī Sakas pagastā. Jūrā sācis iet 1923. g. kā matrozs uz motorburinieka *Ella*. 1925. g. iestājies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodajā. 1934. g. beidzis šīs skolas 3. klasi. 1936. g. ieguvis tuvbraucēja kapteiņa diplomu. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikona *Aija* (1929–1930), par 1. stūrmani uz tvaikoņiem *Aija* (1930–1937), *Arethusa* (1937–1938) un *Gaida* (1938–1941). 2. pasaules karara laikā bijis vietējās satiksmes kuģu kasieris. Pēc kara strādājis Rīgas kuģu remonta rūpnīcā par dokmeistaru. No 1979. g. pensijā. Miris 1981. gada 22.augustā Rīgā.

**Alberts Vitols** dzimis 1901. gada 28. maijā Mangaju pagastā. Dienējis par artilēristu uz kara kuģa *Virsaitis* (1921–1923). Pēc dienesta 1923. g. iestājies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodajā. 1932. g. jūrskolu beidzis. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1933. g. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem *Horn* (1928), *Bārta* (1929–1930), *Johanne* (1930–1931), *Ausma* (Rīga) (1932–1933), *Ārija* (1934–1936) un 1. stūrmani uz tvaikoņiem *Ārija* (1936–1938), *Regent* (1938–1939).

A. Miklāvs

# Slavenās Šnoru dzimtas pārstāvim Raulam Šnorem – 100

Viena no ievērojamākajām latviešu jūrnieku un jūrniecības darbinieku dzimtām ir vidzemnieku Šnoru dzimta. Līdzās tālbraucējiem kapteiņiem un kuģu būvētājiem tajā ir arī vēsturnieki, arheologi un muzejnieki, kuru darbs bijis saistīts ar jūrniecības vēstures izpēti. Šogad aprit 100 gadi kopš dzimis Rauls Šnore – ievērojams latviešu arheologs, numismāts un muzeja darbinieks.

Rauls Šnore dzimis 1901. gada 19. martā Rīgā. Mācījies Rīgas Aleksandra ģimnāzijā, Nikolajevskas pie Amūras reālskolā. 1920. gadā no Tālaijiem Austrumiem atgriezās Latvijā. Rīgā uzsāka studijas Latvijas Universitātē, kur divus gadus studēja arhitektūru, tad vēsturi. Zināšanas papildinājis Zviedrijā, Anglijā un Vācijā. 1936. gadā viņu iecēla par Rīgas pilsētas vēstures muzeja (tagad Rīgas vēstures un kuģniecības mu-

zejs) direktori. Rauls Šnore bija viens no 1939. gadā atklātās *Jūras dienu* izstādes veidotājiem.

1945. gadā 8. maijā ar velconi *Rota R. Šnore* kopā ar ģimeni devās bēgļu gaitās, bet velconi aizturēja PSRS karakuģis un pasažierus atveda atpakaļ uz Latviju. Neveiksmīgais mēģinājums no Kurzemes nokļūt Zviedrijā bija iemesls viņa apcietināšanai 1946. gada 4. janvārī un deviņus gadus ilgajam izsūtījumam uz Sibīriju. 1956. gadā pēc atbrīvošanas no soda nometnes R. Šnore atgriezās Rīgā, bet trimdā pavadītie gadi bija salauzuši viņa veselību. Pēckara gados viņa zinātniskie darbi bija aizliegti un publicēti netika. Rauls Šnore miris 1962. gada 24. februārī un apbedīts Rīgā 1. Meža kapos.

I. Bernsone

# Jūrniekam un mecenātam Alfredam Hertvigam – 150

Alfreds Augusts fon Hertvigs dzimis 1851. gada 14.februārī Baltišportā (Paldiski) jūrniecības darbinieka ģimenē. Kad viņa tēvs – valsts padomnieks Ferdinands fon Hertvigs pārnāk darbā uz Rīgas ostu, zēns kopā ar ģimeni pārcejas uz dzīvi Daugavgrīvā. Pametis mācības Rīgas ģimnāzijā, viņš 17 gadu vecumā salīst par klāja zēnu uz Hamburgas pazīstamās Laeisa rēderejas burinieka. Pēc diviem pasaules apbraucieniem atgriezies mājās kā pieredzējis jūrnieks, A. Hertvigs 1875. gadā iestājas Rīgas jūrskolā, kurru jau pēc diviem gadiem beidz ar tālbraucēja kapteiņa diplomu. Vadījis sabiedrības *Helmsing & Grimm* tvai-konus, bijis šīs rēderejas *pirmais* t.i. prestižākais kapteinis.

Vēl nepametis kapteiņa pienākumus, 1884. gadā A. Hertvigs ar kompanjonu nodibina linu un džutas vērptuvī Daugavgrīvā. Gadu vēlak viņš atstāj jūrnieka darbu un uzņemas jaundibinātā uzņēmuma vadību. Vērptuvī papildina austuve un džutas maisu darbnīca. Vēlāk fabriku pārceļ uz Bolderāju un tā kļūst par apkārtnes lielāko uzņēmumu ar vairāk nekā 1000 strādniekiem.

Būdams Rīgas Biržas savienības loceklis, reizē rūpnieks un pieredzējis jūrnieks, A. Hertvigs aktīvi piedalās Biržas komitejas darbā un palīdz sa-

gatavot priekšlikumus Krievijas im-pērijas Finansu ministrijai par tarifu grozījumiem. Ar enerģisku viņa līdzdalību tiek noteikta izdevīgāka ievedmūta kuģu piederumiem, tā veicinot vietējās kuģubūves attīstību. A. Hertvigs ir Rīgas jūrskolas eksāmēnu komisijas un vairāku citu komisiju un uzraudzības padomju pastāvīgs loceklis, kā arī kurators Daugavgrīvas privātajai tautskolai, kuru Rīgas Biržas komiteja dotē ar 500 rubļiem gadā.

Alfreds fon Hertvigs turpinājis sa-va tēva mecenāta tradīcijas. Viņš ma-teriāli atbalstījis daudzus pasākumus un personas, galvenokārt trūcīgos skolniekus. Savā rūpničā viņš ierīkojis t.s. *fabrikas skolu*, kurā bez maksas varēja mācīties tur strādājošie pusau-dži. Viņš ievēlēts par Bolderājas lute-rāju draudzes vecāko, bijis Bolderājas-Daugavgrīvas brīvprātīgo uguns-dzēsēju komandas priekšnieks un ie-ņēmis daudzus citus sabiedriskus amatus. A. Hertvigs par saviem lī-dzēkjiem licis vairākās vietās uzvest melnzemi Bolderājas kāpu smiltīm un apstādīt tās ar ceriņiem, kā arī vērtī-gām koku šķirnēm.

Alfreds fon Hertvigs miris pēc ilg-stošas slimības 1930. gada 14.decem-brī un apbedīts Rīgas Lielajos kapos.

A. Pope

# Imants Balodis

## (1924.05.02 – 2001.09.06)

Šī gada 9. jūlijā Kanādas pilsētā Toronto kuñojumu mūžibā sācis viens no latviešu jūrniecības dižozoliem.

1939. gadā 15 gadu vecumā viņš kā *misiņš* uzkāpa uz sava pirmā kuģa – nelielā Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņa *Bārtava*. Zajeniekos dzimušā jaunieša mērkis bija pabeigt jūrskolu, vadīt kuģus ar sarkanbaltsarkanu karogu un nest Latvijas vārdu pasaulei. Otrais pasaules karš un vairākkārtējā Latvijas okupācija šos nodomus izjaucia. Lielvaru cīnās daudziem jūrniekiem kļuva par traģēdiju. K. Valdemāra jūrskolā uzsākās Rietumu sabiedroto gūsts. Pēc atbrīvošanas I. Balodis mācījās Baltiešu jūrskolā Flensburgā un gāja jūrā uz kādreizējiem Latvijas Republikas tvaikoņiem *Rāmava* un *Sports*, kas pēc kara kuñoja zem Lielbritānijas karoga. 1953. gadā tika pabeigta jūrskola Londonā. Vairāku gadu darbs uz angļu kuģiem nedeva tiesibas pastāvīgi dzīvot Lielbritānijā. 1954. gadā I. Balodis pārcēlās uz Kanādu. Neskatoties uz profesionālā jūrnieka izglītību, pirmo gadu svešajā zemē naudu nācās pelnīt, strādājot laivu būvētavā un par nama pārvaldnieku – sētnieku. No 1955. gada Imants Balodis bija bocmanis, stūrmanis, tad kapteinis uz

Kanādas kompāniju kuģiem, visilgāk uz *Shell Oil Co* tankkuģim, kur nostrādāja 28 gadus, no tiem 19 par kapteini. Arī pēc pensijas vecuma sasniegšanas vasaras sezonās kapteinis turpināja vadīt tūristu kuģus atpūtas braucienos pa Ontario ezeru.

Imants Balodis bija ieguvis cieņu un atzinību Kanādas jūrnieku aprindās. Viņš bija Kanādas Jūras kapteinu savienības un Karaliskās amatieru astronому savienības biedrs.

Atjaunojoties neatkarīgai Latvijai valstij, pensionētais kapteinis regulāri brauca uz Dzimteni. Viņš centās palīdzēt Latvijas jūrniecības atjaunošanā un bieži bija padomdevējs gan profesionāliem jūrniekiem un jūrniecības darbiniekiem, gan kuģniecības vēstures pētniekiem un Latvijas Jūras akadēmijas studentiem.

Aizsaulē aizgājis labs jūrnieks un krievs cilvēks. Viņu atcerēsies jūrnieki Latvijā un Kanādā, bet uz Dzimteni atvestās un Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam dāvātās atmiņas, kapteinīga diploms un formas tiks saglabāti nākošajām paaudzēm.

*Latvijas Jūrniecības savienība,*

*Latvijas Jūras administrācija,*

*Latvijas Jūras akadēmija,*

*Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs*

# Aleksandrs Kārkliņš

## (1914.24.01 – 2001.09.09)

2001. gada 13. septembrī uz mūža mājām Rīgas Meža kapos šimene, draugi, bijušie darba biedri un paziņas pavadija tālbraucēju kapteini Aleksandru Kārkliņu. No dzīves ir aizgājusi spilgta personība – gudrs cilvēks ar plašu interešu loku, bet viņa mūža galvenā vērtība, protams, bija jūrniecība.

A. Kārkliņš ir dzimis Rīgā, mācījies pilsētas 32. pamatskolā un jau 13 gadu vecumā sācis strādāt. Viņa pirmā darbavietā bija jahtklubs. Tas tolaik atradās uz Andrejostā pietauvotā burrinieka *Adonija*. Jūrā Aleksandrs Kārkliņš sāka iet 1929. gadā uz tvaikoņa *Rauna*. 1939. gadā viņš beidza K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaju, vēlāk ieņuva arī kuģu radista diplому. 2. pasaules kara sākumā viņš bija Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņa *Everiga* telegrāfists, tad *Everolandas* 3. stūrmanis. Ar šo kuģi 1941. gada 27. jūnijā A. Kārkliņš atstāja Rīgu. Sekoja Ķeņingradas blokāde un 43. gvardes latviešu strēlnieku divīzija. 1944. gada jūlijā pie Šķaunes ar savu pulku viņš pārgāja Latvijas robežu un 16. oktobrī atgriezās Rīgā. Pēc kara Aleksandrs Kārkliņš strādāja Latvijas

Valsts jūras kuģniecībā par kuģu kapteiņa vecāko palīgu, Zivjrūpniecības ministrijā par flotes dienesta priekšnieku, bet visilgāk, no 1965. gada, Rīgas jūras zvejas ostā par flotes kapteini. A. Kārkliņa pēdējā darbavietā bija Latvijas Jūrniecības fonds.

Aleksandru Kārkliņu atcerēsimies ne tikai kā kapteini un jūrniecības darbinieku. Lielākā daja no dzīvē sniegtā bija grūta darba, mērķtiecības un taupišanas rezultāts. Varējām tikai apbrīnot viņa pedantiski sakārtoto dokumentu arhīvu un bagāto mūzikas ierakstu kolekciju (tajā bija gan pasaulē pazīstami jūrnieku šlāgeri, gan klasiskā mūzika, arī viņa miljākā komponista V. A. Mocarta skaņdarbi). Droši vien A. Kārkliņš būtu bijis arī lieplisks ekonomists, grāmatvedis vai revidents, bet viņš par savu mūža darbalauku izvēlējās jūru un kuģus. A. Kārkliņam patika sabiedrība, patika ciemiņi, kas spēja novērtēt paša rokām uzzelto māju un, sēdot ap celmu pie degošā kamīna, risināja sarunas par sportu, mūziku un politiku. Aleksandru Kārkliņu kā jūrnieku un daudzpusīgu cilvēku paturēs atmiņā visi tie, kas viņu pazīna.

I. Bernsone

# Ernests Bekmanis

## 1931.07.07. – 2001.26.07.

2001. gada 26. jūlijā mūžibā aizgājis viens no pieredzes bagātākiem Latvijas zvejniecības veterāniem, zvejas kuģu mehāniķis, Latvijas Nopelniem bagātais zvejnieks Ernests Bekmanis.

Viņš dzimis 1931. gada 7. jūlijā Tukuma apriņķa Irlavas ciemā. E. Bekmanis bijis viens no pirmajiem starptiem pēckara jauniešiem, kuri, nebaidīdamies no grūtībām, iestājās Vecmīlgrāvja Jungu skolā. E. Bekmanis skolu pabeidza 1948. gadā un no tā laika strādāja par kuģu mehāniķi uz visdažākajiem zvejas kuģiem. Līdz 1952. gadam viņš bija mazo un vidējo zvejas traleru motorists mehāniķis Valsts zvejas pārvaldē, turpat Liepājā strādāja arī par zvejas ostas kuģu vecāko mehāniķi, šo pašu darbu turpināja Rīgas zvejas ostā 1954. gadā. Ernests Bekmanis lielāko mūža daļu nospēlējis Rīgas Traleru bāzē par vecāko mehāniķi (no 1954. gada, toreiz

vēl Valsts zvejas pārvalde). No šīs organizācijas viņš 1986. gadā aizgāja pelnītā atpūtā. Vairāk nekā 30 gadu laikā E. Bekmanis kļuva par augstas klases profesionāli, darba rūķi, kurš nodrošinājis daudzu Traleru bāzes lielo saldētājtraleru darbu tālajās pasaules jūrās.

Viņš bija viens no retajiem latviešu mehāniķiem, kuri strādāja Rīgas Traleru flotes bāzē. Par priekšzīmīgo darbu Bekmanis saņēmis augstus apbalvojumus, tostarp arī Latvijas Nopelniem bagātā zvejnieka goda nosaukumu 1968. gadā, kuru piešķira tikai pašiem labākajiem zvejniecības aroda meistariem.

Tagad Ernests Bekmanis kuño aizsaules jūrās. Viņu kā krietnu vienmēr atcerēsies tuvākie cilvēki, arī tie vecie zvejnieki, kuriem bija lemts strādāt kopā ar Ernestu.

A. Cekuls

# Juris Jurisons

**1935. 26.11. Rīga – 2001.04.11. Portlendā, ASV**

Juris Jurisons dzimis igauņu tautības Rīgas juveliera ģimenē. Otrā pasaules kara beigās kopā ar ģimeni devies bēgū gaitās uz Vāciju.

1950. gada septembrī ieguvis ASV pavalstniecību un uzsācis mācības politehniskajā augstskolā Oregonas štatā, ar kuru paliek saistīts visu mūžu. Iesaukts obligātajā karadienestā, no 1954. jūnija līdz 1956. jūnijam dienējis Korejā izvietotajās ASV armijas dalās. Inženieru bataljona sastāvā J. Jurisons piedalījies atminēšanas operācijās un atvajinātās no dienesta ar Korejas kara veterāna goda nosaukumu.

1959. gadā Juris Jurisons beidzis Oregonas štata koledžu Portlendā ar elektroiekārtu inženiera diplomu. Turpmākos vairāk nekā 30 sava mūža gads viņš strādā ASV armijas Inženieru korpusā, specializēdamies hidrogrāfijas darbos. Nozari praktiski apgūt J. Jurisons sāk kā komandas loceklis uz Oregonas piekrasti apkalpojošā 35 m garā hidrogrāfiskā kuģa *Robert Gray*, kur vēlāk iecelts par grupas vadītāju.

1966.–68. g. norikots darbā Dienvidvjetnamā un vadījis hidrogrāfiskos darbus, padzīlinot kuģu ceļus Dienvidķinas jūrā.

1968.–80. g. bijis Projektēšanas un skaitļošanas vienības Navigācijas nodalas vadītājs, atbildīgais par Portlendas apgabala okeāna dzeljuma karšu izgatavošanu. Vadījis arī atsevišķus hidrogrāfiskos darbus: 1976. gadā Sauda Arābijā – Džidas ostā Sarkanajā jūrā un Dahranas ostā Persijas līcī, 1977. gadā Korintas ostā Nikaragvas Klusā okeāna piekrastē.

1980. gadā J. Jurisons iecelts par Inženieru korpusa Hidrogrāfijas dienesta Oregonas štata Portlendas apgabala

priekšnieku. Tā paša gada pavasarī izstrādājis projektu navigācijas atjaunošanai Kolumbijas upē pēc vulkāna izvirduma. 1984. gadā pārzinājis Pirlharboras ostas padzīlināšanas hidrogrāfiskos darbus Havaju salās.

1981. gada pavasarī Jurisons sagatavojis ziņojumu ASV Kongresam par jūras padzīlināšanas un hidrogrāfiskajiem darbiem Monterejas līcī Kalifornijā. Viņš uzstājies ar ziņojumiem vairākos kongresos un uzņemts par locekli dažādās biēdribās.

1992. g. decembrī Juris Jurisons ierodas neatkarību atguvušajā dzimtenē un piedāvā savu palīdzību varas maiņas gados novārtā pamestās hidrogrāfijas nozares atjaunošanā un modernizācijā. Latvijas varas iestādes nedod viņam darba atļauju, un viņš strādā par LR Jūras lietu ministrijas Jūrniecības departamenta Hidrogrāfijas dienesta ārštata konsultantu, sanemdam simbolisku atlīdzību. Nepilnu gadu – no 1994. gada 4. novembra līdz 1995. gada augusta beigām J. Jurisons ir jaunizveidotās Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta priekšnieks. Veselības problēmas liek viņam atgriezties savā mītnes zemē.

Īsajā darbības laikā Latvijā Juris Jurisons ir paveicis apbrīnojami daudz. Viņš pārstāvējis Latviju nozīmīgos hidrogrāfijas nozares starptautiskos pasākumos un konferencēs, organizējis starptautiskos sakarus, tai skaitā Dānijas hidrogrāfiskā kuģa *Argus* palīdzību. Latvijas ūdeņu navigācijas nodrošināšanā viņš ieguldījis daudz personisko līdzekļu. Daudzi atcerēsies pasaules klases speciālistu Juri Jurisonu kā nesavīgu, atsaucīgu un sirsnīgu cilvēku, kā īstu savas dzimtenes patriotu.

A. Pope

# Jānis Budreika

## 1938.10.06. – 2001.29.11.

Mērsrags. Saulaina rudens diena un liels sava aroda Meistars pāri visam. Tās varbūt ir tikai mirkļa izjūtas, taču, satiekoties ar Jāni Budreiku, tas bija daudz.

Cilvēks, par spīti sāpēm, slimībai un Nolemtībai, gāja pa dzīves ceļu meistarīgi, profesionāli.

Goda vīrs – tā atminēsies ikviens, ar ko Jānis Budreika gāja jūrā zvejnieku kopsaimniecībā *Banga*, ar kuriem viņš risināja zvejnieku cerības un sāpes krastā. Darba gadi Ventspili, tad Rīgā, jo neatkarības gados bija nepieciešams lietpratējs hidrogrāfijā. Tā no rajona hidrogrāfa Jānis Budreika izauga līdz visas valsts Hidrogrāfijas dienesta priekšniekam.

Kurzemes krasts un pēdējie dzīves gadi Mērsragā ir Jāņa Budreikas atbildības un jaunatklāsmes gadi.

Mērsraga osta, kredīti – Meistars to uztvēra ar savu skatījumu, jo, kas nemets, tas godam jāatdod.

Viņš no sirds priečājās par katru kuģi, kas ienāca Mērsragā, jo tieši tie bija pavedieni pretim visu lietu kārtībai.

Pēc profesijas – kuģa elektromehānikis, pēc dabas – sīksts jūras arājs, gaišs, izpalīdzīgs cilvēks – tāds Jānis Budreika paliks jaužu piemiņā.

Cilvēka mūžs ir tik bagāts, cik viņš pats. Visam, arī cilvēkam, šajā pasaulē piemīt kas nezūdošs, kad starp materiālo un garigo pasauli tiek novilkta taisne. Tas ir cilvēka mūžs. Bagāts, cildens Meistara mūžs.

Paturēsim Jāni Budreiku gaišā piemiņā!

G. Šimanis

# Rēta lūpas iekšpusē

Egons Līvs – latviešu jūrniecības pašapziņas modinātājs. Tajā laikā, kad nemitīgi apgalvoja: radusies jauna cilvēku kopība – padomju tauta.

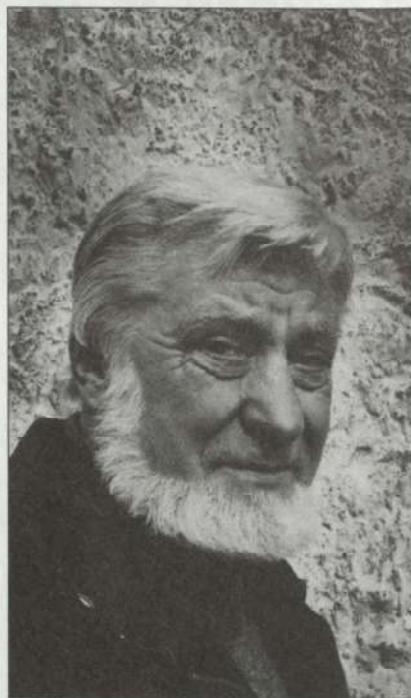
Rakstnieks sāk daudzināt Krišjāni Valdemāru. Tādējādi pārkāpdams ideoloģiskās bīstamības robežu. Un iekļūdamas modrāk uzmanāmo sarakstā.

Egonu Līvu nemitīgi uzraudzīja. Kā bijušo leģionāru. Ārēji jau nekas nebija manāms. Liepājas kolhoza dispečers strauji ienāca literatūrā, kļuva populārs, preses izdevumi mīluprāt publicēja stāstus, aprakstus un reportāžas, kinostudijā tapa filmas.

Bet tikai Egonu sieva Edite redzēja psiholoģiski samocito rakstnieku, kad viņš atgriezās no pratināšanām valsts drošības komitejā.

Mēs varam mēģināt iztēloties, kā jutās Egons. Taču nav iespējams iejusties personībā, kura gadu gadiem jutās apdraudēta. Dzīvošanas dramatismu raksturo atradums. Kad rakstnieks nomira, atraitne, pārlükodama rakstāmgaldu un grāmatplauktu, uzgāja manuskriptu, par kuru Edītei nebija ne jausmas. Tas bija pārsteigums. Egons taču vienmēr visu uzrakstīto deva lasīt vispirms dzīves biedrei. Bet par apjomīgo leģionāra pārdzīvojummanuskriptu – ne vārda. Secinājums: Egons gribēja pasargāt tuvinieku. Ja nu rakstnieku apcietina. Ja nu sāk tincināt un psiholoģiskā varmācībā uzmākties sievai. Tad jau labāk lai nezina par uzrakstīto un aizslēpto dokumentējumu.

Par galanto, smaidīgo un omulīgo Egonu Līvu ne prātā nevarēja ienākt, ka rakstnieku nemitīgi nomoka slogans, par kuru publiski nedrīkstēja pat ie-pīkstēties. Lūk, ko par šo dramatisko



saspringumu raksta atraitne Edīte: «.... šaubas, paškritika viņu mocīja, mocīja visu vīna rakstnieka mūžu. Galvenais – tā sāpe, kas viņu grauza – vai dara pareizi, rakstīdams valstij, ko neatzina un ienīda no sirds, tā daudzas naktis dzina izmisumā gan viņu, gan mani.»

Egons Līvs nomira 1989. gada 1. aprīlī.

To grāmatu klāstu, kuras iznākšas rakstnieka dzīves laikā, pēc nāves papildinājušas divas – *Rēta lūpas iekšpusē* un *Asteru medus*. Taču joprojām viss uzrakstītais nav nodrukāts. Izaugusi jauna lasītāju paaudze, kurai nav Egonu Līva grāmatu. Tālab rakstnieka atraitne Edīte Gūtmane (tāds ir arī Egonu Līva uzvārds) kopā ar Ilgoni Bērsonu sagatavojusi izdošanai visu uzrakstīto. Sešos sējumos.

Pirmā grāmata. Stāsti.

Otrā grāmata. Miniatūras. Humoristiski stāsti. Romāns *Velnakaula dvīņi* un luga *Velnakaula dvīņi*.

Trešā grāmata. Apraksti un reportāžas. Recenzijas. Leģionāra dienasgrāmata.

Ceturta grāmata. Kinoscenāriji.

Piektā grāmata. Dienasgrāmata. Nepabeigti stāsti.

Sestā grāmata. Sarakste.

Rakstu komentētāji un apceri par rakstnieku sagatavojojis Ilgonis Bērsons. Ievadu uzrakstījis Eriks Kūlis.

Sešsējumu izdevumam būtu ne tikai vēsturiska vērtība. Egons Līvs joprojām mūsdienīgi uzrunā lasītājus, iestādamies par jauniem ētikas ideāliem cilvēku attiecībās. Un par katra individuālību sabiedrības virzībā. Rakstīdams par šim tveramības un netveramības kategorijām, Egons Līvs nav deklaratīvs, bet neuzbāzīgi aizkustinošs. Literāri meistarīgs.

Pēc romānu *Kapteinis Nulle* un *Velnakaula dvīņi* parādišanās jūras cilvēki un krasta cilvēki autoru uzšūpoja atzinības viļna pašā galotnē.

Kritika cildināja. Rakstnieku saime liepjānieku tūdaj uzskatīja par savējo. Egonu Līvu izvirzīja toreiz prestižajai Valsts prēmijai. Man pat bija gods laikraksta *Cīņa* uzdevumā intervēt autoru. Sarunu sagatavoja publicēšanai. Taču dienasgrāmatu tā arī neuzrakstīja. Pēdējā brīdī pirms lēmuma pieņemšanas par prēmiju kāds kaut

kur kaut ko. Es nezinu, kurš un ko. Bet bija skaidrāks par skaidru: cilvēks ar tādu pagātni nav cienīgs saņemt republikas gratulējumu. Es kā intervētājs un Egona ģimenes draugs jutus nelāgāk par nelāgu. Bet radiniekam tas bija kārtējais blieziens, sak, apzīnies, kas tu esi, ko tu drīksti, kas tev pienākas un kas tev nepienākas.

Toreiz, 1989. gadā, kad kapsētā nesām šķirstu ar Egonu, zārks bija pārklāts ar sarkanbatsarkano karogu. Ar karogu, kurš vēl nebija legalizēts, bet sēru brīdī apliecināja aizgājēja latviskumu.

Egona rokrakstos Edīte atrada mazītiņu miniatūru *Pieskāriens*:

«Es esmu jutis un izjutis, un atcerējies es to esmu, un aizmirsis esmu ilgi, ilgi, lai kādā dīvainā mirklī to atcerētos.

Lai aizmirstu.

Un atcerētos.

Pirkstu gali arī vissastrādātākajai sievietes rokai ir mīlestības pilni».

Es šajā miniatūrā dzirdu aicināju mu cilvēkam cilvēku neaizmirst.

**Manuskriptā sagatavotie Egona Līva raksti arī mūs uzrunā: atcerēšanies vai aizmirsīsim?**

Egonam Līvam vairs nesāp. Bet sāpēja visu mūžu. Tālab leģionāra dienasgrāmatai virsraksts *Rēta lūpas iekšpusē*. Neredzama, bet atgādinoša.

E. Hānbergs

# Vēstule saņemta pēc 56 gadiem

1999. gadā Latvijas Universitātes Latvijas Vēstures institūts izdevis Friča Spales dienasgrāmatu *Latviešu Jūrnieka traģēdija Krievijā 1941–1942.* Sastādītāja Dr. Hist. Rudīte Viķne ievadā raksta: «Latvijas vēstures institūta pētnieki iepazinās ar daudzām apsūdzēto lietām, kas atrodas bijušā LPSR Valsts drošības komitejas arhīvā un tagad nodots Valsts vēstures arhīva pārziņā. Krimināllietai nr. P-5487 pievienotie lietiskie pierādījumi – Friča Spales dienasgrāmata ir vienkārša darba cilvēka stāstījums par lieliem vēsturiskiem notikumiem, vēstījums ar kāda latviešu jūrnieka likteni Otrā pasaules kara laikā Latvijā un Krievijā. Dienasgrāmatā ir 320 lapas, tā rakstīta uz zilgana papīra – sākumā ar tinti, vēlāk ar zīmuli ... Fricis Spale karš pārsteidz Tallinas ostā uz kuģa *Kalpaks*, kas bija uzskrējis uz sēkļa Somu līci. Pēc nedēļas kuģim bija jādodas uz Ķeņingradu. Celā jūrnieki pārdzīvoja vācu lidmašīnu gaisa uzbrukumus. Daudzi no viņiem tika nogalināti. Fricis Spale bija viens no nedaudzajiem, kas nokļuva Ķeņingradā. Gandrīz gadu F. Spalem bija jācieš Ķeņingradas blokādes šausmas, līdz viņu ieskaitīja Latviešu strēlnieku divīzijā un nosūtīja uz Gorkija apgabalu. Pēc vairāku mēnešu apmācībām viņu kā arī daudzus citus latviešu karavīrus nepatiesi apsūdzēja par nodomu pāriet ienaidnieku pusē. Sekoja apcietināšana un tiesa, kas piesprieda astoņus gadus nometinājuma labošanas darbu nometnē. Par tālāko F. Spales likteni krimināllietu nav. Vienīgi ziņāms, ka Fricis Spale miris 1943. gada 24. septembrī.»



## LATVIEŠU JŪRNIEKA TRĀĢĒDIJA KRIEVIJĀ

1941–1942

Friča Spales dienasgrāmata

Jāpiebilst, ka dienasgrāmata rakstīta kā vēstule sievai Jetei un meitām Veltai un Austrai. Lūk, kā sākās šī vēstule – dienasgrāmata: «Sveiki, manējie mīlie! Sirsnīgs un mīļš sveiciens ar šīm rakstu rindiņām. Sākšu jums aprakstīt savas gaitas un ciešanas, tāpat arī savus pārdzīvojumus, sākot no kara sākšanās un no Tallinas atstāšanas.

Vai jūs arī kādreiz šīs manas rakstītās rindiņas saņemsiet, tas ir cits jautājums.

Kā pēdējās ziņas no jums saņemu telegrammu Tallinā, kurā jūs man ziņojāt, ka esat veselas un spirtgas. Tas bija tieši 23. jūnijā – vienu dienu vēlāk pēc kara izcelšanās. Tad vēl arī saņemu no jums rakstītu vēstuli 26. jūnijā, un tas arī bija viss. Tagad līdz pat šai dienai man par jums vairāk nav nekādu ziņu.»

Vēsturiski uzzināju, ka Rīgā pašlaik dzīvo Friča Spales jaunākā meita Austra Kocere /Spale/. Sastopoties viņa pastāstīja: «Tikai pēc 56 gadiem es varēju izlasīt sava tēva Friča vēstuli, kas rakstīta manai mātei, māsai un man, kaut arī tēva nav šajā saulē kopš 1943. gada. Bija sāpīgi lasīt šo vēstuli pēc 56 gadiem, kara laikā pat nezināju, kas ar tēvu noticis. Arī tagad nevaru nolikt ziedus uz viņa kapa. Pēdējās ziņās nāk no Gorkija apgabala Gorohovecas nometnes, kur tēvs it kā miris 1943. gada septembrī. 1989. gadā Maskavas kara apgabala kara tribūnāls izskatīja arhīva lietu un spriedumu atcēla nozieguma sastāva trūku ma dēļ. 1999. gada 18. februārī Latvijas Republikas Augstākā tiesa Friči Spali reabilitēja.

Savu tēvu pēdējo reizi redzēju 1940. gada vasarā. Gadu vēlāk, kad viņa kuģis atradās Tallinā, no turienes tika atsūtīti divi mantu maisi. Laikam jau viņš nojauta, ka pats vairs neatgriezīsies. Nedaudz vēlāk uzzinājām, ka tēva kuģi ierīkots hospitalis, kas ie-vainotos vedis uz Ņevelingradu.

Kādā ziemas naktī viens jūrnieks, apsedzies ar baltu palagu, bija pārgājis Ņevu un atklujis līdz Rīgai. Viņš mūs uzmeklēja. Tā arī uzzinājām, ka tēvs atrodas Ņevelingardā. Atnācējam

bija līdzīgi fotogrāfija, kur redzami izglābušies Kalpaka jūrnieki. Tās no tēva bija pēdējās ziņas.

Pēc Otrā pasaules kara vairākkārt griezos kara komisariātā, lai kaut ko uzzinātu par savu tēvu, tomēr viss bija veltīgi».

No arhīva materiāliem uzzināju, ka, atbildot uz meklētaja J. Savicka jautājumu, kāpēc F. Spale rakstījis dienasgrāmatu, viņš atbildēja: «Die-nasgrāmatu rakstīju ar tādu mērķi, lai pēc kara beigām varētu to palasit un atcerēties visas pārciestās grūtības. Gadījumā, ja es, atrodoties frontē, ie-tu bojā, tad mana vēlēšanās bija, lai kāds no maniem draugiem nodotu uzrakstīto manai ģimenei...»

1942. gada 27. novembrī Gorohovecas nometnē notika 30. Ivanova rezerves strēlnieku brigādes Kara tribūnāla sēde, kurā bez Friča Spales tiesāti vēl astoņi karavīri. Tiesas priekšē-dētājs bija 3. ranga kara jurists Vozža-jevs, locekļi – 3. ranga kara jurists La-tipovs un kara jurists Ignatušs.

No Friča Spales dzīves vēl bija atlikuši nedaudz vairāk par deviņiem mēnešiem. No tā cilvēka dzīves, kas dzimis 1898. gadā Ventspilī un jau 13 gadu vecumā sācis braukt uz buriniekiem par kuģu puiku.

E. Ziemelis

# Mūsu pirmais jūras lietu ministrs

**Gunta Strautmane.** «*Andrejs. Atmiņu grāmata*» Anitas Mellupes SIA bezpejnas organizācijas «*Likteņstāsti*» izdevums sadarbībā ar A/S «*Baltijas Transporta apdrošināšana*», Riga, 2000.

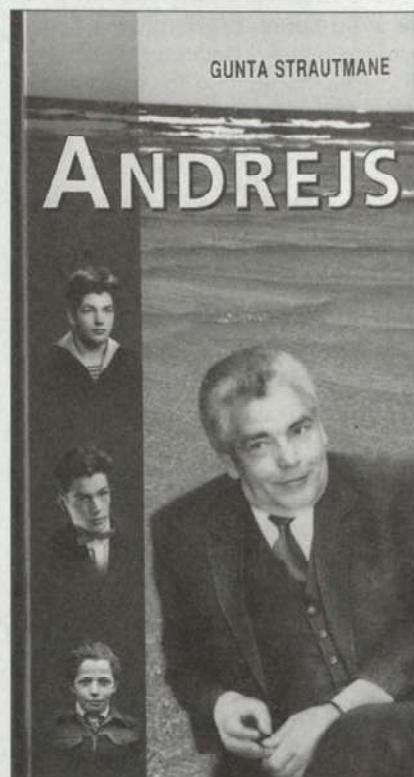
Kāpēc Dievs neuzklausīja kolēģu, draugu un cienītāju (pie kuriem uzdrošinos pieskaitīt arī sevi) lūgšanas un lūgumus – pagarināt dvēselē un garā tik lielā cilvēka – Andreja Dandzberga – šīszemes dzīves termiņu?..

Atvadu dienā pārpildītajā sēru zālē rūgti raudāja gara auguma plecīgs vīrs kapteiņa formā, kāda veca māmiņa turpat blakus – IEVĒROJAMS MĀKSLINIEKS. Simti. Neviens nekauņējās no savām asarām, tā atmiņu grāmatā *Andrejs* raksta Ingrīda Stroda – viena no daudzajām, kuras uzklausījusi Gunta Strautmane, portretējot mūsu atjaunotās Latvijas pirmo un vienīgo jūras lietu ministru Andreju Dandzbergu.

Ikviens, kurš ikdienā darba gaitās vai brīvdienās valas brīžos ir bijis kopā ar A. Dandzbergu, atceras viņa sirsnību, cilvēcību, sapratni un izpalidzību, ja tāda bija nepieciešama.

Ne velti Guntas Strautmanes grāmatā A. Dandzberga dzīve atmirdz košās krāsās: sirsnīgumā, atjautībā, cilvēkmilestībā un kūsājošā enerģijā. Tas ir apliecinājums latviešu cilvēka garaspēkam, kurš bijis un būs mūsu tautā, bet vēl arvien par maz godā celts.

Mūsu lasītāji te sastaps pazīstamu un cienījamu jūrniecības darbinieku atmiņas par A. Dandzbergu. Martas Aizsīlnieces, Jāņa Ādamsona, Andreja



Cīruja, Miķeja Elsberga, Andreja Eizāna, Kārļa Ēdelnieka, Andra Gūtmaņa, Viktora Paras, Imanta Sarmuļa, Georgija Sevčuka, Gunāra Šteinerta, Imanīta Virgas, Bruno Zeiliņa un tuvinieku atmiņu zīmējumi par Andreju Jauj mums tuvāk iepazit likteņa un varas nesalauztu cilvēku, kurš būtu devis vēl un vēl.

Latvijas kā jūras valsts vēsture bez Andreja Dandzberga devuma nav ie-domājama. Tāpat kā ikviена mūsu lasītāja mājas grāmatu plaukts bez atmiņu grāmatas *Andrejs*.

G. Šimanis

# Īsi par Latvijas ostām

Jānis Štrauhmanis. «Latvijas ostas», Latvijas Jūras administrācijas un Latvijas Jūras akadēmijas izdevums. Rīga, 2000.

Latvijas Jūras akadēmijas Jūras transporta nodalas profesors Jānis Štrauhmanis sarakstījis mācību līdzekļi *Latvijas ostas* turpat 90 lappušu apjomā. Tajā raksturotas visas mūsu valsts ostas, to veidošanās vēsture un darbība, īpaši laika posmā pēc valstiskās neatkarības atjaunošanas.

Grāmatas autors sniedzis Latvijas piekrastes un to īpatnību, kas tieši ietekmē ostu attīstību, aprakstu. Viņš norāda: darbīga osta ir jebkura teritorijas – valsts, reģiona, pagasta vai pat nelielas apdzīvotās vietas bagātība. Pateicoties ostai, dzimušas un attīstījušās daudzas pilsētas (arī mūsu valsts galvaspilsēta Rīga), jo osta dod finanses, darba vietas, teritorijas pazīstamību.

Grāmatā atsevišķi raksturotas trīs Latvijas lielostas – Ventspils, Rīga un Liepāja, 7 mazās ostas, kā arī izklāstīti plāni par Ainažu ostas atjaunošanu. Visnotal retu izzinās materiālu sniedz nodaja *Arī te reiz bija ostas*, nosaucot kuģu un laivu piestātnes Papē, Jūrmalciemā, Užavā, Miķeļbākā, Mazirbē, Kolkā, Pitragā, Sikragā, Kaltenē, Upesgrīvā, Oliņciemā, Kaugurciemā un Tūjā. Patīkami, ka pie darbojušāmies zvejnieku ostām ir minēti arī Kuiviži, kas perspektīvā varētu būt interesanta jahtu osta. Grāmatā autors

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA  
LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJA

JĀNIS ŠTRAUHMANIS

## Latvijas ostas



uzsver jaunāko ostu darbībā, pie-mēram, minot, ka mazās ostas ir iekjā-vušās starptautiskajā projektā *Su-PortNet*, kas paredz Pāvilostas, Kol-kas, Mērsraga, Rojas, Engures, Salac-grivas un Ainažu ostu iesaistišanos Baltijas jūras jahtu ostu tīklā.

Šis darbs ir pirmais mēģinājums raksturot visu Latvijas ostu veidošanos un darbību pēdējā desmitgadē, tādēļ jācer, ka tas būs ne tikai node-rīgs mācību līdzeklis kursoš *Latvijas ostas*, *Baltijas baseina ostas* un *Jūrasceļu ģeogrāfija*, bet mudinās uz pla-šāku pētījumu nākotnē.

G. Laidegs

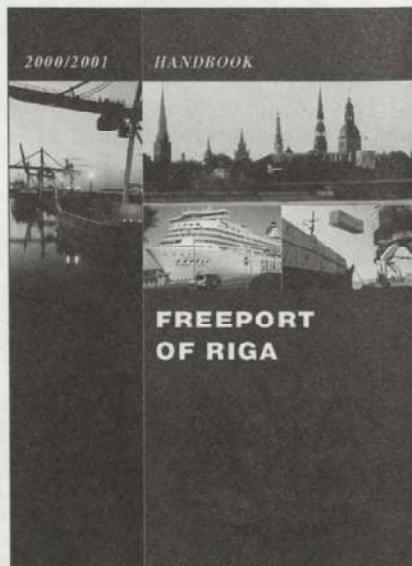
# Pirma reizi par Rīgas Brīvostas tēlu

*Rīgas Brīvosta. Rokasgrāmata krievu un angļu valodā. SIA Jūras Vēstis, Rīga, 2001.*

Pasaules lielostu praksē rokasgrāmatu vai gadagrāmatu izdevumi nav nekāds jaunums. Baltijas valstis pirmie rokasgrāmatu par Tallinas ostu 1999. gadā izdeva igauņi. Dzirdēja runājam, ka kāda slavena angļu kompānija gatavojoj Ventspils Brīvostas rokasgrāmatu. Kamēr tā vēl ir ceļā uz mūsu lielāko ostu, dienasgaismu dienos atsevišķos izdevumos krievu un angļu valodā 2001. gada rudenī ieraudzīja *Rīgas Brīvostas rokasgrāmata*. Autore – Anita Freiberga, izdevums 152 lappušu apjomā aizvadījā vasarā tapa SIA *Jūras Vēstis*.

Rokasgrāmatā ir 7 nodalas:

- Ostas pārvalde (Rīgas Brīvostas pārvaldes un valdes raksturojums un funkcijas);
- Kušošanas drošība (Kuģu satiksmes vadības centrs un apkārtējās vides aizsardzība);
- Kravas un termināli (ģenerālkravu, beramkravu un lejamkravu apstrāde, pasažieru pārvadājumi);
- Ostas pakalpojumi (kuģu aģenti, ostas serviss, jahtu tūrisms, 2003. gadā regate *Tall Ships Races* iegriezīsies Rīgā);



- Jūrniecības izglītība (Katvijas Jūras akadēmija);
- Ostas vēsture (Latvijas osta deviņos gadu desmitos)
- Kontakti (adrešu sadaja).

Pateicoties Brīvostas pārvaldes un izdevēju fotoarhīvam, izdevums bāgātīgi ilustrēts. Cerams, ka tas atvedis uz Rīgas ostu arvien jaunus klientus, vairoš investorus, draugus un Rīgas Brīvostas nākotnes ieceru atbalstītājus.

G. Šimanis

# Top grāmata

## Jūra latviešu ekslibrī

*Latvijas mākslinieku grāmatzīme par jūras un jūrniecības tematiku*

Cik reižu jūra ir cildināta mākslinieku, literātu, komponistu, kinomotogrāfu un citu radošo profesiju pārstāvju darbos?

To saskaitit nevar nevien.

No neatminamiem laikiem jūra ir bijusi un ir neizsmējams iedvesmas un maģisks spēka avots no kā visi baidās, bet tomēr Joti, Joti mīl.

Tā neapnīk, jo ir mūžīgi nemainīga: neatkārtojamī lēkti un rieti, neaptverams ūdens klājs ar mežonīgām bangām un dūmakaini rāmu bula laika spoguli, nerimstība un maldinošs miers, ko negaidīti pārtrauc viltīga vēja brāzma, kas sakul nepieradināmo stihiju ar debesīm un zemi un aizsits elpu pat pieredzējušam jūras *vilkam*.

Jūra uzlādē ikvienu, kas pie tās nācis ar pozitīvu enerģiju, kaut ari reizēm tā ir barga un nežēliga – jo desmit reižu liktenis jauj cilvēkam dzīvam un neskartam izklūt no trakojos šās elles kā uzvarētājam, bet vienpadsmito tādas iespējas var nebūt.

Neskatoties uz visu to, kamēr pastāv pasaule, cilvēki iet pie jūras un jūrā, un īpaši *ķertie* izvēlas jūrnieka profesiju pat visam mūžam.

Rets Latvijā tas mākslinieks, kas nekad nav radījis darbu ar jūras tematiku, tāpēc nav brīnums, ka tādā sabiedrībā mākslas jomā kāds ir ekolibris, ir atrodams samērā liels skaits autori, kas iedvesmojušies no jūras.

Ari topošās grāmatas autors, ne-spēdams cīnīties ar jūras apsēstību, pēc ilgām šaubām tērējot mākslas aprakstīšanai nevis pašai mākslai, to-mēr ir padevies kārdinājumam un ve-



Zigurds Zuze - X 1975. g.

co jūras *vilk* mudinājumam realizēt seno ieceri – radīt grāmatā apkopotu pētījumu par latviešu mākslinieku veikumu mazo formu grafikas veidā – *ekslibra* jomā.

Tā jūra uzvarēja *visās formās* un top gan grāmata, gan *lielā* māksla.

Iecere grāmatai radās jau sen; vārētu teikt, ka ideja atrāca pati. Visa pamatā ir topošā grāmatas autora interese par jūru un plašā *ekslibra* kolekciju, kurā ir darbi no visas pasaules par apceramo tēmu.

Jāsaka gan, ka autors nav mākslas darbu kolecionārs, bet viņa krājumi sistemātiski papildinās ar jauniem darbiem gan kā ar darinājumiem, gan citu kolezionāru sūtījumiem apmai-nai.

Elita Viliama – 1995. g. C<sub>3</sub>/colElita Viliama – 1999. g. C<sub>3</sub>/col

Smejies vai raudi, bet ir noticis tā, kā mums vēsta svētie raksti: «Jo ikvienam, kam ir, tiks dots» (Mateja ev.25.nod, 23 p.).

Laika gaitā – apmēram 30 gadu laikā – ir radies krājums, kuru droši var saukt par kolekciju, kam ir gan kultūrvēsturiska, gan mākslinieciska vērtība.

Tādēj vēlreiz citēšu Mateja evanđēlijā teikto: «Vai sveci iedēdzina, lai to liktu apakš pūra vai zem gultas?»

Kas ir kolekcija, ja tā netiek izmantota un iekļauta apritē? Protams, ka makulatūras kaudze.

Ar mākslas darbu kolekcijām ir tā-pat kā ar pērju rotu – jo ar to retāk

greznojas, jo tā kļūst ne-spodrāka un pērles *mirst*.

Tieši tāpēc būs grāmata – pirmais šāda veida darbs Latvijā, kaut arī *ekslibri* mūsu valsts teritorijā pazīst jau kopš 17. gs. sākuma.

Kas tad isti ir *ekslibris* jeb grāmatzīme un kādēj tās pelna tādu ievēribu?

Pirmkārt, tas ir īpašumu tiesību apliecinājums uz grāmatu vai bibliotēku. Otrkārt, tas ir mākslinieciskā formā ietverts cildinājums grāmatas īpašniekam – pri-vātpersonai vai organizācijai.

Kā lietišķās mākslas veids, *ekslibris* ir maza papīra lapiņa ar īpašnieka vārdu un heraldiku, šriftā, sižeta vai arī visu trīs grāmatzīmes klasifikācijas veidu apvie-nojums vienā attēlā. To ielī-mē grāmatas vāka iekšpusē – kreisā augšējā stūrī vai vi-vi-dū.

Kā augstas mākslas veids, tas ir pasaules kultūras apritē laists darbs, ka ieņēmis savu vietu muzejos un izstāžu zālēs, kolecionāru krāju-mos un mākslas zinātnieku pētīju-mos.

Nereti ir sastopamas grāmatas, kurās ir ielīmēti vairāki *ekslibri*. Tas lie-cina par grāmatas bagāto mūžu – pa-audžu un īpašnieku maiņu pat vairā-ku gadījumu garumā.

Topošā grāmata ir mēģinājums apzināt pēc iespējas lielāku skaitu Latvijas profesionālos māksliniekus un amatierus, kas strādā un ir strādā-jušas *ekslibra* jomā un radījuši darbus ar jūras tematiku.

Tās aptvers dažādu laikposmu, stilu un žanra darbus, kas veltīti jūrai,



Indulis Gurtiņš – P1 1983. g.

jūrā braucējiem un jūras *mīliem*.

Kādēj šis izdevums varētu ieinteresēt potenciālos skatītājus un lasītājus?

Pirmkārt – tā ir jūrniecības vēstures daja plašākā nozīmē kas iemūžināta mākslas darbos, jo ir darināti slavenām ar jūru saistītām profesionālām un institūcijām, leģendāriem kuģiem un to komandām, kuģu būvētājiem, jūrniecības attīstības veicinātājiem un atbalstītājiem, ievērojamiem burātājiem un cīlīkiem, kam jūra ir kaut kas vairāk nekā liels slapjums.

Otrkārt – *ekslībris* kā pastāvīga, savdabīga un bagāta mākslas joma, kas, neskatoties uz miniatūro formātu, apvieno un ietver sevī vairākus mākslas veidus – zīmējumu, kompozīciju, iespiedgrafiku, glezniecību, dizainu, šrifta mākslu, reklāmu u. c.

Protot *lasīt simbolus un izprast alegorijas, ekslībri var baudīt kā saistošu romānu, kurš paver plašu jūtu un emociju pasauli, priecē ar izteiksmes bagātību un neizsmejamām*

mākslinieciskām iespējām.

*Ekslibris* ir māksla, kas cildina cilvēka personību un viņa dieva doto, paša rasto vai vēlamā imitēto es.

Lai labāk atklātu īpašnieka personību, tiek izmantoti dažādi ar jūru saistīti simboli, literāro darbu sižeti, tautas ticējumi, anekdotes, mākslinieciska fantāzija un citi noderīgi ierosmes avoti, lai *apsēstību* iemūžināmās personas profesiju, intereses, paradumus, vājības vai vienkārši ilustrētu viņa uzvārdu.

Šādu interesantu personību un potenciālo eklibru īpašnieku arī jūrniecības aprindās nav mazums, bet nezinu kāpēc tās vēl joprojām nereti tiek slēptas un noklusētas.

(Ieskatam publicējam tikai dažus raksturīgus darbus no visa milzīgā apjoma).

Treškārt – tā būs ekslibra kā pastāvīgas mākslas vērtības reabilitācijas un reintegrācija Latvijas mākslā, jo pēdējo 60 gadu laikā tas bija dažu aprobezotu aprindu veicināts un pat nīdēts.

Speciālu priekšrakstu jau nebija, bet visumā atradās kāds īpaši pārcentīgais, kas saskatīja šajā mākslas nozārē privātpašuma un personības cildināšanu. Kāds mākslinieks *koleģis* kam retorikas māksla padevās labāk par īstas mākslas radīšanas un noliešanas arguments bija gatavs – ja to netaisu es, tad tā nav māksla vai arī nereti tieka slēpta paša šifrēto mākslā, kas diemžēl daudziem ir klupšanas akmens (mazs cīnītis gāž pat lielu vezumu).

Pēteris Upītis – 1981. g. X<sub>2</sub>

Bet bija arī stipras personības, kas kopa latviešu ekslibra tradīcijas un sagatavoja mākslinieku jauno maiņu, kam ekslibra māksla kļuva par vienu no radošās darbības stūrakmeniem. Protams, tas bija LMA profesors Pēteris Upītis – cilvēks, kurš savā mūžā rādījis vairāk nekā 700 grāmatzīmes,

no kurām krietna daļa ir veltīja jūrai.

Darbs pie grāmatas turpināšanas; arvien jauni autori ar saviem darbiem un kolekcionāri ar savu nākumu papildina šo izdevumu, kas varētu tapt par prieku jūras *apsēstajiem*, kas mākslas cienītājiem gana biezus, jo viņi jau sen to bija pelnījuši.

Krājumā ievietojamo darbu skaits tuvojas 1000, bet gribētu izteikt nožēlu, ka tieši jūras mūriem veltītas grāmatzīmes ir salīdzinošā mazākumā. Protams, priece, ka tik liels skaits sauszmieši tik Joti mil jūru.

Tādēj gribu aicināt visus jūreniekus kuriem ir savi ekolibri, atsaukties un papildināt šo grāmatu arī ar savu pienesumu kopējā krājumā. Tādu pašu aicinājumu es gribētu izteikt arī ekslibru autoriem un kolekcionāriem, kas vēl nav iesaistījušies šīs ieceres īstenošanā un noteikti piedalīties, jo, kas īsti zina, kad vēl radīsies tāda iespēja.

*Ar cieņu,  
cerībā uz interesentu atsaucību,  
grāmatas autors – Jēkabs Štrauss*

# Termināls

**T**ieši tā Liepājā, galerijā *Rozu laukums* savu skulptūru un gleznu izstādi nosaukuši mākslinieki Ģirts Bur-

vis un Uldis Kurzemnieks.

Rudens pusē vērojamais mākslinieku veltījums Latvijas ostām – *Termināls*, pārsteidza ar skulpturālajām zīmēm, pieminekļiem, piemiņas vietām, gleznām, kas katrs savā veidā ie-mūzinājuši latviešu jūrniecību. Latvijas ostas pilsētas G. Burvis un U. Kurzemnieks uztver kā jūras vēsturi, au-

tori ir vēlējušies, lai izstādes tematika pauž viņu pārdomas par krustcelēm laikā un telpā, par dažādu kultūru sa-skarsmes punktiem.

Abiem māksliniekiem ir vēlme šo ekspozīciju parādīt vairākās Latvijas ostu pilsētās. Pirmā viņu kopizstāde tika eksponēta pavasarī Rīgā, Melngalvju namā. Ekspozīciju pēc Liepājas paredzēts rādīt Ventspili, Pāvilostā, Salacgrīvā un citviet jūras krastā.

G. Laidegs

# Atvērtā pasaule

**6** decembri Valsts mākslas muzeja *Arsenāls* izstāžu zālē notika VAS Latvijas • Kuģniecība ikgadējā mākslas kalendāra *Atvērtā pasaule* prezentācija.

Tēma *Atvērtā pasaule* aicina skati-tājus izjust pasaules plašumu un at-gādina, ka latviešu māksla tāpat kā Latvijas kuģi sastopami visās jūrās.

Kalendārā redzami Helēnas Hein-riksones, Jura Baklāna, Ausekļa Bauš-kenieka, Ludolfa Liberta un citu lat-viešu klasiķu darbi.

*Latvijas Kuģniecība* atbalsta jau piekto tēlotājmākslas konkursu par jūras tēmu, un izdotais kalendārs *Ti-kai jūra* guvis popularitāti ne tikai Lat-vijā, bet arī ārzemēs.

G. Laidegs

# Jūra – dzīve mana

19. septembrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā atvēra jūrnieka Jēkaba Lībmaņa gleznu izstādi *Jūra – dzīve mana*.

Mākslinieks izstādes atklāšanā uzsvēra, ka viņš pirmo reizi savus darbus nodod vērtēšanai savā dzimtenē – Latvijā. Līdz tam piedalījies vairākās izstādēs Dānijā un Vācijā. Vēl arvien viņš glezno jūru, savu prasmi nodot tālāk savai mazmeitai Annai Jūlijai.

Jēkabs Lībmanis dzimis Rīgā 1930. gada 3. decembrī. Jau no mazotnes patikusi zīmēšana.

1945. gadā Jēkabs iestājās Vecmīlgrāvja jūras jungu skolā mehāniku nodalā. 1950. gadā sekoja dienests armijā – jūras aviācijā. Pēc armijas, 1955. gadā Jēkabs Lībmanis sāka sa-



Mākslinieks Jēkabs Lībmanis kopā ar Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdātāju Antonu Vjateru.



Izstādes atvēršanas brīdis.



**Maza piemiņas velte māksliniekam.**

vas jūras gaitas, strādādams par motoristu uz zvejas kuģiem tālajā Atlantijā. Mākslinieks saka:

«Bezgaligo ūdens klajumu varēju vērot ik dienas visā tā daudzveidībā, saprotams, arī gleznoju».

1980. gadā kopā ar ģimeni viņš pārcēlās uz pastāvīgu dzīvi Dāniju (cerams, ka iepļānotajā atmiņu grāmatā par šo izraušanos ārpus dzelzs priekškara mākslinieks pastāstīs sī-

kāk), kur turpināja strādāt par kuģu mehāniķi. «Šeit brīvajā karaliskajā valstī varēju mālēt un zīmēt, ko vēlos», atceras mākslinieks.

Jēkabs Libmanis pēc izstādes slēgšanas nolēmis vienpadsmit savas gleznas dāvināt Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja filiālei – Ainažu jūrskolas muzejam.

*G. Laidegs*

# Notikumu hronika

## 2000. gads

### OKTOBRIS

■ AS *Ventspils nafta* tiek pasniegti starptautiskās kvalitātes vadības standarta ISO-9001 un starptautiskās vides vadības standarta ISO-14001 sertifikāti.

■ Valdības komiteja akceptē rīkotuma projektu, kas atzīst par lietderīgu pārtraukt valsts AS *Rīgas Tirdzniecības osta* (RTO) darbību. Projekts paredz par valsts kapitāla daju turētāju RTO iecelt Rīgas Brīvostas pārvaldnieku (RBP) Leonīdu Loginovu. RBP tiks nodota RTO manta, tās valdījumā esošās piestātnes, nekustāmais īpašums utt.

■ 4. oktobrī Rīgu apmeklēja Polijas Republikas Dzelzceļa un jūras pārvadājumu ministrijas delegācija. LR Satiksmes ministrijas Tautsaimniecības un transporta sadarbības veicināšanas birojs un SIA *Jūras Vēstis* Rīgas Latviešu biedrībā organizēja Polijas un Latvijas uzņēmēju kontaktu biržu, ko atklāja LR Satiksmes ministrs Anatolijs Gorbunovs.

■ Salacgrīvas ostā pabeidz divu piestātnu būvi. AS *Brīvais vilnis* vienā no tām ieguldījis Ls 246 000, savukārt peldošajā piestātnē, ko apsaimnieko SIA *Aldeks*, būs modernas hidrauliskās iekārtas kravu apstrādei.



■ 6. oktobrī svīnīgi tika atklāts *Noord Natie Ventspils Terminals* konteineru termināls. Tā pirmās kārtas būvniecībā jau ieguldīti 20 milj. USD. Plānots, ka kopējais investīciju apjoms terminālā varētu sasniegt 70 milj. USD. *Noord Natie Ventspils Terminals* ir modernākais un plašākais multimodālais termināls Baltijas jūras ostās. Jūlijā ekspluatācijā tika nodota termināla pirmā kārtā un jau panākta regulāras ro-ro prāmju līnijas Ventspils – Vestervika (Zviedrija) atklāšana.

■ Liepājas ostas 42. piestātnē, ko apsaimnieko LSEZ AS *Trans Liepāja*, ekspluatācijā nodota jauna birstošo kravu noliktava 2550 m<sup>2</sup> platībā. Tās celtniecībā 900 000 USD investējusi Dānijas firma *Trans Store*.

■ 31. oktobri Hannoverē slēdza pasaules izstādi *Expo 2000*. Latvijas paviljonu pavisam apmeklēja 2,9 milj. interesentu. Tas tika atzīts par vienu no efektīvākajiem izstādē, kur interesi varēja saņemt arī SIA *Jūras Vēstis* izdoto žurnāla speciālizlaidumu *Ports and Transport of Latvia*.

## NOVEMBRIS

■ Norvēģijas uzņēmums *Det Norske Veritas* Latvijas tirgū sāk piedāvāt vadības sistēmu auditēšanu un sertificēšanu saskaņā ar ISO 9000, ISO 14001 standartos noteiktajām prasībām. *DNV* jau 5 gadus Latvijā darbojas kuģu klasifikācijas jomā.

■ Latvijas Ostu padome (LOA) nolēmju tuvākajā laikā pārtraukt finansēt mazās ostas, veicinot ostu, kurās ne-notiek kravu pārkraušana, nodošanu koncesijā. Tās varētu būt Lielupe, Engure, Pāvilosta un Roja.

■ Valdība pieņem lēmumu neatbalstīt priekšlikumus liberalizēt īpašuma tiesības ostās. Tādējādi netiek atbalstīts priekšlikums Jaut ostu pārvaldēm iekilāt ostu piestātnes kredītu saņemšanai.

■ Saeima pieņēma grozījumus likumā *Par muitas nodokli*, atceļot ievedmuitu saldētām mencām, brētlīnām un reņģēm.

■ Rīgas jūras līcis tiek izslēgts no t.s. vides karsto punktu saraksta, jo līci ir novērojams objektīvs stāvokļa uzlabojums, par ko liecina daudzu nozīmīgu līča vides parametru uzlabošanās. Šādu pozitīvu lēmumu pie-



■ No 10. līdz 12. novembrim tika atzīmēta Rīgas ostas 800 gadu jubileja. Laika posmā no 1996. gada līdz 2000. gadam Rīgas brīvostā ir investēti 26,7 milj. Ls.

nēma Baltijas jūras Vides aizsardzības komisija (*HELCOM*).

■ No 20. novembra no termināla *Vecmilgrāvis* divreiz nedēļā aties kravas prāmis *Inženieris Nečiporenko*, kas savienos Rīgu ar Lībeku. Prāmis spēj transportēt 63 kravas treilerus vai 500 vieglās automašīnas, kā arī 12 pasažierus.

■ 25. novembrī VEF Kultūras pili notika Latvijas Jūrniecības savienības ikgadējā kopsapulce.

■ Maksātnespējīgās AS *Rīnūži* kreditoru komiteja nolēma veikt uzņēmuma sanāciju. Tas ir iespējams, jo likvidīvie aktivi ir 4,75 milj. Ls un pārsniedz apstiprinātās kreditsaistības 2,310 milj. Ls apmērā.

■ Latvijas Ostu padome nolemj, ka 2001. gadā pēdējo reizi dzījumu uzturēšanai mazajās ostās varēs izmantot Ostu Attīstības fonda līdzekļus.

## DECEMBRIS

■ 4. decembri apritēja gads kopš traģiskās zvejas kuģa *Sniegs* avārijas pie Liepājas ostas Ziemeļu vārtiem. Bojā gāja visa kuģa apkalpe, bet līdz šim diemžēl nav izdevies atrast traumeistara Aivara Silava mirstīgās atliekas.

## 2001. gads

### JANVĀRIS

■ 2001. gads Rīgas Brīvostas pārvaldei iesākas ar bijušās RTO personāla un ipašuma pārņemšanu. DB un NRA slejās katru nedēļu parādās aizvien skājāki virsraksti, kas pauž kla-

ju nepatiku par Rīgas Tirdzniecības brīvostas reorganizācijas gaitu.

Gaidāmo pašvaldības vēlēšanu gaisotnē tiek apšaubīts viss, sākot ar ostas robežu paplašināšanu, Rīgas Brīvostas likuma nelietderību, ostas konkurētspēju un beidzot ar pašmāju ekspertu apgalvojumiem par sabiedrībā zināmu amatpersonu personisku ieinteresētību pazemināt terminālu tehniskā aprīkojuma pārdošanas vērtību.

Neskatoties uz mākslīgi radīto spriedzi, kas regulāri tiek uzturēta masu mediju slejās, Brīvostas pārvaldes struktūrdajām jānodrošina ostas uzņēmumu nepārtraukts un normāls darbs.

■ Sadarbībā ar SIA *Tranzīta Biznesa Informācija* tiek sagatavota Krievijas Melnzemes apgabala uzņēmēju vizite un seminārs Rīgas brīvostā.

■ No Satiksmes ministrijas valsts sekretāra amata aizgājis Uldis Pētersons, jo ar 2001. gada 1. janvāri spēkā stājies *Civildienesta likums*, kas paredz, ka pensijas vecumu sasniegusī persona nevar strādāt par ierēdni. Tagad viņš pieņemts darbā VAS *Latvijas dzelzceļš Juridiskajā* daļā. U. Pētersonam ir augstākā juridiskā izglītība.

■ 16. janvārī valdība akceptējusi kārtību, kādā ārvalstu karakuģi iebrauc un uzturas Latvijas teritoriālos ūdenos un ostās, kā arī izbrauc no tām. Turpmāk Latvijas ostās būs aizliegts iebraukt karakuģiem ar atomdzinējiem un kodolieročiem, kā arī karakuģiem, kas pārvadā bīstamās kravas un kuru tehniskais aprīkojums neatbilst starptautisko konvenciju prasībām. Diplomātiskā celā karakuģu ierašanās Latvijas ostās jāpiesaka 30 dienas pirms iecerētas vizītes.

## FEBRUĀRIS

■ Ar 2001.gada 1.februāri Rīgas Brīvostas pārvalde klūst par bijušā VAS RPO tiesību un saistību pārmanotāju un sāk pildīt RPO funkcijas.

■ Notiek regulāras tikšanās ar Latvijas koku eksportētāju asociācijas, NALSA un ostas lielāko stividorkompaniju pārstāvjiem, lai optimizētu Rīgas brīvostas maksu un pakalpojumu izcenojumu aprēķināšanas mehānismu.

■ Rīgas Brīvostas pārvalde organizē atbildīgo institūciju pārstāvju vizīti Spānijas ostās nolūkā iepazīties ar ES ostu apsardzes un muitas kontroles sistēmām.

■ Somijas SRV Development pārstāvji iepazīstina Rīgas brīvostu ar pieredzi Eiropas ostu teritorijās vei-

dot starptautiskus tūrisma un biznessa centru projektus, kā arī par šāda centra iespējamo izveidi Andrejostā.

■ Baltijas uzņēmēji plāno kāpināt naftas produktu tranzīta apjomus. Taču Krievijas naftas terminālu celtniecība Somu jūras līcī jau drīzumā draud samazināt Krievijas naftas eksporta apjomus caur Latvijas un Lietuvas ostām. Aptuveni puse no naftas produktiem, ko transportē caur Tallinas ostu, ir mazuts. Sakarā ar naftas pārstrādes rūpniecības pabeigšanu Kirišos, drīzumā mazuta un naftas eksports arī caur Tallinas ostu varētu samazināties. Savukārt speciālisti uzskata, ka darba pietiks visiem. Iespējams, tā nebūs tik daudz, kā iepriekš, bet pietiks, jo īpašnieks savai precei meklē īsāko, lētāko un drošāko ceļu pie pircēja. Un šajā ziņā Latvija ir konkurētspējīga.



No 18. līdz 23. februārim SIA *Jūras Vēstis* organizēja Latvijas ostnieku, jūrniecības un tranzītbiznesa uzņēmēju vizīti Polijas Republikas ostās. Oficiālās pienemšanas notika Gdanskas, Gdiņas, Ščecinas un Švinoujsces ostās. Latvijas delegācijas vadītājs bija Satiksmes ministrijas valsts sekretārs vietnieks Uldis Lakševics (trešais no labās).

■ Valdības sēdē netika pieņemts lēmums par bīstamo kravu autopārvadājumu civiltiesiskās atbildības un bīstamo kravu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas ieviešanu. Kravas īpašnieks, nosūtītājs, saņēmējs vai pārvadātājs, darbojoties ar bīstamajām kravām, var paipildus izmantot dažādus brīvprātīgas apdrošināšanas veidus, tā nodrošinoties pret zaudējumiem, ko transpōtēšanas vai uzglabāšanas laikā var radīt bīstamā krava.

■ Kompānija *Balthimeksport* 2001. gada martā Lēningradas apgabalā uzsāks būvēt Krievijā pirmo gāzes terminālu, kas pārkraus 1 milj. t šķidrā amonjaka un 1 milj. t metanoļa gadā. Būvniecība izmaksas 80 milj. USD, un to paredzēts pabeigt divarpus gados. Lēningradas apgabala termināla projektētāji apgalvo, ka ievērojami samazināsies vienās tonnas ķīmiskās produkcijas eksporta izmaksas caur Krievijas terminālu, salīdzinot ar izmaksām, ko pieprasīta Ventspils osta. Daja amonjaka ražotāju gan uzskata, ka vieglāk būtu Krievijā valdības līmenī atrisināt jautājumu par dzelzceļa tarifiem līdz Ventspilij, nekā ieguldīt valsts līdzekļus jauna termināla celtniecībā.

■ 2001. gada 8. februārī no amata atbrīvots *Rīgas Pasažieru ostas* prezidents Zigmārs Priede. Viņš atsakās no atbildības par kreditu, ko Ls 50 000 apmērā 1997. gada 21. februārī nēmusi *Rīgas Pasažieru osta*. Z. Priede prezidenta amatā stājies tikai 1997. gada 31. oktobrī, tāpēc nevar uzņemties atbildību par iepriekšējo laika posmu. Viņš apgalvo, ka kredits nav izmantots ne darbinieku algām, ne kam citam, lai celtu personisko lab-

klājibu, bet gan stividortehnikas iegādei un agrāk nēmto kreditu un nodokļu parādu apmaksai, ko piejāvuši *Rīgas Pasažieru osta* iepriekšējie prezidenti.

## MARTS

■ Pirmsreiz Latvijā, pielietojot digitālās tehnoloģijas, tiek izgatavots un uzstādīts Rīgas Brīvostas pārvaldē precīzs visas brīvostas teritorijas makets, kurā aplūkojams terminālu izvejotums un infrastruktūra, un kuñošanas kanāls ar piestātnu pieejām no 4000 m augstuma.

■ Rīgas brīvostu apmeklē Vācijas Bundestāga un Brēmenes apgabala transporta uzņēmumu pārstāvji.

■ 19. martā pēc gandrīz pusotru gadu ilguša brauciena apkārt zemeslodei Piritas osta Tallinā pietauvojās burujahta *Lennuk*. Līdz ar to sekmīgi beidzās pirmais brauciens apkārt pasaulei zem Igaunijas karoga. Brauciena patrons bija Igaunijas prezidents Lenards Meri, un ceļojumu izstrādāja sadarbībā ar kuñošanas konpānijas *Thetis* un ar aptuveni 50 Igaunijas uzņēmumu atbalstu. *Lennuk* veica 37 963 jūras jūdzes, iebraucot 25 valstu 36 ostās.

■ 27. martā par Rīgas mēru tika ievelēts LSDSP biedrs Gundars Bojārs, kas turpmāk būs arī Rīgas Brīvostas valdes priekšsēdētājs.

Par Rīgas brīvostas attīstības prioritātēm viņš izvirza prāmju līnijas atjaunošanu maršrutā Rīga – Stokholma un jahtu piestātnu sakārtošanu.

■ 29. martā tankkuģī *Baltic Carrier* ietriecās kravas kuģis un sadursmes rezultātā no tankkuča izplūda

2700 t naftas. Sadursme notika Storstrømmen arhipelāgā 120 kilometrus uz dienvidiem no Kopenhāgenas. Naftas izplūdums, kas izraisīja lielāko Baltijas jūras piesārņojumu pēdējo 20 gadu laikā, atstājis ilgstos sekas reģiona ekoloģijai. Vācija izteikusi aicinājumu Baltijas jūras reģiona valstīm uzlabot kušošanas drošību, lai izvairītos no līdzīgiem negadījumiem, kā arī īpaši iesaka paātrināt tankkuģu ar dubulto korpusu ieviešanu ekspluatācijā, izmantot atrašanās vietas noteikšanas satelitanteras un noteikt ostas nodevu un loča pakalpojumu samaksas apmēru atkarībā no vides standartu ievērošanas.

■ 30. martā notika Zivsaimnieku asociācijas kongress, kura dalībnieki akcentēja nozares galvenās problēmas – nozvejas kvotu samazināšanos, zvejas flotes novecošanos, sanitāro normu paaugstināšanos un citas. Kvotu samazināšanās dēļ šogad zvejniekiem būs mazāki ienākumi. Subsidijām zivsaimniecības nozarei valsts šogad atvēlējusi 400 000 Ls.

■ Pieņemot grozījumus *Likumā par ostām*, Saeima pieņēma arī lēmu, ka 2003. gadā faktiski tiek likvidēts Ostu Attīstības fonds. 2002. gads būs pēdējais, kad lielajām ostām 1,5% (aptuveni 400 000 Ls) no ostu maksām būs jāieskaita Ostu Attīstības



■ No 26. līdz 30. martam Maskavā notika 6. starptautiskā konference un izstāde *TransRussija 2001*. Latvijas ostas šajā izstādē piedalījās ar vienotu stendu. Izstādi no Latvijas puses organizēja SIA *Tranzita Biznesa Informācija*, bet Latvijas ostu un tranzītbiznesa uzņēmumu publicitāti veidoja SIA *Jūras Vēstis*. Publicitātes ietvaros notika A. Gorbunova, kā arī Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu pārvaldnieku, LDZ ģenerāldirektora un asociācijas *Latvijas auto* prezidenta preses konference ar Krievijas masu mediju pārstāvjiem. Maskavā tiek izplatīts SIA *Jūras Vēstis* izdotais žurnāls *Porti i transport Latviji*.

fondā, lai šos līdzekļus novirzītu Latvijas mazo ostu infrastruktūras uzturēšanai.

■ Starptautiskā Baltijas jūras zvejniecības komisija nolēmusi noteikt jaunus zvejas logu izmērus mencu traijiem. Baltijas jūrā katastrofāli samazinājies lielo mencu skaits, tādēj zvejnieki aizvien vairāk zvejo mencas, kas vēl nav sasniegušas dzimumbriedumu un atstājušas pēcnācējus. Paredzēts, ka izmaiņas stāsies spēkā 2002. gada 1. janvārī. Līdz ar to nozveja varētu samazināties par 30%, bet nozvejas izmaksas un mencu cena palielināties.

■ Joprojām nesakārtots un aktuāls ir Latvijas – Lietuvas jūras robežas līguma jautājums. Viens no risinājumiem varētu būt līguma noslēgšana par kvotu apmaiņu starp Latviju un Lietuvu, tā nodrošinot iespēju Latvijas zvejniekiem zvejot Lietuvas teritorīlajos ūdeņos arī pēc robežlīguma noslēgšanas. Taču Zivsaimnieku asociācijas prezidents Inārijs Voits uzskata, ka kvotu apmaiņas līguma noslēgšana nebūs risinājums, jo Lietuvas zvejniekiem nav intereses par zveju Latvijas teritorīlajos ūdeņos. Patlaban reāli darbojas kvotu apmaiņas līgums starp ES un Latviju, kā arī kvotu apmaiņas līgums ar Krieviju.

■ Oficiālā vizītē Lietuvā viesojās Latvijas prezidente Vaira Viķe-Freiberga, kuru uzņēma Lietuvas prezidents Valds Adamkus. Prezidentes vizītes laikā Klaipēdā atklāja Latvijas Goda konsulātu. Par goda konsulu iecelts Prancišks Jurgutis. Pēc jaunieceltā goda konsula domām, Latvijas Goda konsulāts atvieglos Latvijas uzņēmēju darbu Lietuvā, jo Klaipēdā un tās brīvajā ekonomiskajā zonā arvien vairāk strādā Latvijas uzņēmēji.

■ AS *Latvijas ūdensceļi* (LÜ) glabāšanā nodoto septiņu kuģu dēļ nav iespējams pabeigt šī likvidējamā uzņēmuma bankrota procedūru. LÜ administratoram radušās bažas, ka *Ziemeļu – Kaspijas kuģniecība* nelikumīgi mēģinājis pārņemt kuģus *Aleksandr Uvarov*, *Imanta*, *Līgatne*, *Skrunda*, *Sigulda*, *Krimulda* un *Palanga*. Šie kuģi bijuši nesadalītais PSRS īpašums. Kuģu bilences vērtība ir 200 000 Ls, bet tirgus cena desmit reizes lielāka. Kuģu īpašuma tiesības Latvijas un Krievijas valdību līmenī joprojām nav atrisinātas. 2001. gada februārī kuģus ar viltu pierēģistrēja Krievijas ostā Viborgā un mēģināja izvest no Latvijas. Gadījumā, ja kuģus varētu pārdot, kam šobrīd nepiekrit Privatizācijas aģentūra, tiktu apmierinātas visas kreditoru prasības, kas kopumā ir 900 000 Ls.

■ *Latvijas Tranzīta Biznesa asociācija* (LTBA) pieņēma lēmumu vērsties Latvijas Ostu padomē, lai tā ierosina Saeimai, izdarot grozījumus likumos, paredzēt vienādus nodokļu piemērošanas noteikumus brīvostās un brīvajās ekonomiskajās zonās. Latvijā ir četras brīvās ekonomiskās zonas – Rīgas un Ventspils brīvostas un Liepājas un Rēzeknes speciālās ekonomiskās zonas. Šobrīd izveidojusies situācija, ka likumprojektā *Par nodokļu piemērošanu brīvostās un brīvajās ekonomiskajās zonās*, kā grozījumos brīvostu un speciālo ekonomisko zonu likumos un *Muitas likumā* būtiski pasliktinās uzņēmējdarbību ostās, tāpēc Latvija var zaudēt konkurencē cīņā ar citām ostām.

LTBA pieņēma lēmumu, ka likumā *Par nodokļu piemērošanu brīvostās un brīvajās ekonomiskajās zonās* būtu jāsaglabā normas, kas paredz visas preces, kas tiek ievestas brīvostās vai speciālajās ekonomiskajās zonās, at-

brīvot no akcīzes nodokļa. Vajadzētu paredzēt arī tiešo nodokļu atlaides ne tikai speciālajām ekonomiskajām zonām, bet arī brivostām.

## APRĪLIS

■ Rīgas brīvostā stājas spēkā jauņas ostas maksas, kas paredz iekasēt papildu maksu par viena kuģa pārtauvošanu vairākās piestātnēs.

■ Rīgas dome maina Rīgas Brīvostas valdi, atbilstoši Rīgas Brīvostas noteikumam par valdes priekssēdētāju apstiprinot jauno Rīgas domes priekssēdētāju Gundaru Bojāru. Par Rīgas brīvostas valdes locekļiem tika ievēlēti Sergejs Dolgopolovs no apvienības *Par cilvēka tiesībām vienotā Latvijā*, Jānis Gulbis no Latvijas Sociāldemokrātiskās strādnieku partijas, Andris Ameriks no bloka *Centrs* un apvienības *Tērvzemei un Brīvībai/LNNK* pārstāvis (TB/LNNK), bijušais Rīgas mērs Andris Ārgalis. Latvijas Attīstības aģentūru brīvostas valdē pārstāv Atis Sausnītis, Finansu ministriju - Edmunds Krastiņš, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju - Gatis Deksnis, Ekonomikas ministriju - Normunds Luste, Satiksmes ministriju kopš 1.aprija pārstāv Vigo Legzdīņš.

■ No 23. līdz 31. aprīlim piedalīšanās starptautiskajā transporta izstādē *TRANSKAZAHSTAN 2001*. Tieki apsprieta iespēja sagatavot Latvijas valdības delegāciju un uzņēmējus oficiālajai vizītei Kazahistānā.

■ No 1. aprīja valsts pilnvarnieku atalgojums VAS *Latvijas Kuģniecība* (LK) noteikts 1300 Ls apmērā. Sākotnēji paredzēja, ka valsts pilnvarnieku algas no 1. aprīja no 1900 Ls tiks sa-

mazinātas un noteiktas 400 Ls apmērā, nemot vērā valdības apstiprināto noteikumus, kas nosaka valsts pilnvarnieku skaitu valsts uzņēmumos un statūtsabiedrībās, kā arī to atlīdzības apjomus. Taču uz LK attiecināja gadījumu, ka statūtsabiedrība ir koncerns *Likuma par koncerniem* izpratnē, tāpēc atalgojums tika palielināts līdz 1300 Ls.

■ Maksātnespējīgās AS *Rīnūži* kontrolpaketes īpašniece maksātnespējīgā SIA *Naval Invest* vēlas no sava bijušā kreditora *Kazkomercbank* un *Naval Invest* dalībnieka *Rīnūži kargo* piedzīt 2 milj. USD.

■ Uz savu pirmo sēdi sanāca jaunievēlētā Rīgas Brīvostas valde valdes priekšēdētāja Gundara Bojāra vadībā. Bijušos pašvaldības deputātus brīvostas valdē nomainīja Sergejs Dolgopolovs (*Par cilvēktiesībām vienotā Latvijā*), Jānis Gulbis (*Latvijas Sociāldemokrātiskā Strādnieku partija*), Andris Ameriks (*bloks Centrs*) un turpinās strādāt bijušais Rīgas pilsētas mērs Andris Ārgalis (*Tērvzemei un Brīvībai/Latvijas Nacionālā Neatkariņa kustība*). Valdes sastāvā turpinās strādāt ministriju pārstāvji. Pieņemts lēmums valdei turpmāk sanākt divas reizes mēnesi. Brīvostas valdes locekļi atalgojumu saņem no Brīvostas pārvaldes līdzekļiem. Rīgas Brīvostas valde kā lēmējinstīcija ietilpst brīvostas pārvaldē, un tai ir pakļauts Brīvostas izpildaparāts, kuru arī turpmāk vadīs pārvaldnieks Leonīds Lopinovs.

■ Starptautiskā kreditreitingu aģentūra *Moody's* saglabājusi stabili Latvijas kreditreitingu, jo to nodrošina valsts zemais parāda līmenis, politiskā saskaņa un strukturālās refor-

mas Eiropas Savienības integrācijas kontekstā. Šāds reitings Latvijai tiek saglabāts jau trešo gadu.

■ *Lietuvas kuģniecība* no 2001. gada 19. aprīla nolēmusi slēgt prāmju līniju Klaipēda – Stokholma, kas darbojusies jau četru gadus. Pamatojums – prāmju līnija nesusi zaudējumus kompānijai. Turpmāk prāmis *Palanga* nodrošinās kravu un pasažieru pārvadājumus līnijā Klaipēda – Karlshamna.

■ *Latvijas Jūras akadēmijā* (LJA) izveidota moderna globālās jūrniecības briesmu un sakaru sistēmas (GMDSS) trenažieru klase, kas Jaus

LJA izglītot radiooperatorus atbilstoši Starptautiskās Jūrnieku organizācijas (IMO) dokumentu prasībām. Projekta kopējās izmaksas ir 33 000 USD, no tiem 17 000 USD sponsorēja Rīgas Kuģniecības kompānija un 16 000 USD Latvijas Jūras administrācija. Jaunie trenažieri Jaus modelēt situācijas, kas var rasties uz kuģa, mācīs nosūtīt un saņemt avārijas signālus, telesku, strādāt ar kuģa satelīta tehniku, izmantot interneta tīklu, tātad apgūt visu, lai Latvijas jūrnieki spētu nodrošināt sakarus starp jebkuras klasses kuģiem un krastu.

■ Kā uzskata SIA *Hanza Jūras aģentūra*, kam pieder patentēts biz-



■ *Tālo Austrumu* kuģniecība vēl nav devusi atbildi, vai 2001. gadā slēgs līgumu ar aģentēšanas kompāniju *Mono līnijas* par prāmja *Mihails Šolohovs* darbu līnijā Rīga – Stokholma. Gadījumā, ja *Tālo Austrumu* kuģniecība šādu līgumu neslēgs, *Mono līnijas* meklēs citu prāmi. Savu gatavību atjaunot sarunas ar pašvaldību par prāmja kustības uzsākšanu starp Rīgu un Stokholmu apliecinājusi arī *Hanza Jūras aģentūra*. Savukārt Rīgas dome paziņoja, ka neviene no Skandināvijas rēderejām nav gatava 2001. gada vasarā apkalpot līniju Rīga – Stokholma, jo tām nav brīvu kuģu.

*Mihails Šolohovs* ir jau trešais prāmis, kas pārtraucis savu darbību līnijā Rīga – Stokholma. Iepriekšējie – *Iļjič* un *Rusj* – darbību pārtrauca savu ipašnieku vai operatoru bankrota dēļ. Visi pieminētie prāmji tika kritizēti zemā servisa dēļ.

nesa plāns prāmja līnijas izveidošanai starp Rīgu un Stokholmu, lai izveidotu rietumu servisa prasībām atbilstošu prāmju līniju, nepieciešamas vairāk nekā 700 000 USD lielas dotācijas, kas paredzētas zaudējumu segšanai pirmos sešus septiņus mēnešus. Ja pašvaldība piedalītos ar garantijām, tad SIA *Hanza Jūras aģentūra* varētu piesaistīt investīcijas. leprieķējo desmit gadu laikā Rīgai nav izdevies iemantot skandināvu uzticību zemā servisa dēļ.

■ Pirms Eiropas Savienības paplašināšanas arvien lielāku nozīmi iegūst kravu pārvadājumi Rietumu – Austrumu virzienā. Tāda transporta lielvalsts kā Niderlande ir ieinteresēta veicināt sadarbību ar Austrumeiropas valstīm, izstrādājot dažādas palīdzības programmas un atbalstot transporta infrastruktūras projektu priekšizpēti un ari to īstenošanu. Pēc Frankfurtes loģistikas institūta prognozēm, jau tuvākajos gados transporta plūsma starp Austrumiem un Rietumiem palielināsies par 30%. Pēc Holandes Transporta ministrijas Starptautisko sakaru departamenta speciālistu domām, Baltijas valstis tiek uzskatītas par stratēģiski svarīgiem vārtiem uz Krievijas tirgu. Šim nolūkam Baltijas valstu ostas esot daudz pievilcīgākas, piemēram, par Sanktpēterburgas ostu.

## MAIJS

■ Rīgas Brīvostas pārstāvji piedalās Krievijas transporta ministrijas un Latvijas vēstniecības Maskavā kopīgi veidotajā izstādē un seminārā Smojsenkā, par iespējām atvieglot robežas šķērsošanas nosacījumus Latvijas un Krievijas autopārvadātājiem un veidot uz savstarpēji iz-

devīgiem nosacījumiem kopīgu transporta politiku, kas savukārt stimulētu kravu plūsmas palielināšanos produkcijas nogādāšanai Eiropas tirgos uz/no Krievijas pierobežas apgabaliem.

■ Rīgas Brīvostas valde pieņem brīvostas pasažieru pārvadājumu departamenta nolikumu. Līdz ar brīvostas pasažieru pārvadājumu departamenta nolikuma atbalstīšanu, praktiski ir veikti visi priekšdarbi departamenta reālai izveidošanai un darbības uzsākšanai.



Maijā tiek sagatavots un parakstīts savstarpējās sadarbības *Sister ports* līgums ar Santandēras ostu (Spānija). Santandēras ostas pārvadnieks un Rīgas pilsētas mērs G.Bojārs iestāda draudzības ozolu pie Rīgas Brīvostas pārvaldes ēkas Kalpaka bulvāri 12.

■ 11. maijā paredzētā *Latvijas Kuģniecības* akciju paketes izsole neotika, jo līdz 27. aprīlim neviens privatizācijas pretendents neiemaksāja drošības naudu – 5 milj. USD. Kontrol-paketes cena bija 70 milj. Ls. Valdība nolēma neturpināt LK privatizāciju pēc esošajiem noteikumiem, bet sagatavot jaunus.

■ Noslēdzās Latvijas Muzeju asociācijas rīkotais konkurss *Labākais muzeju izdevums* (1998–2000). Zinātnisko darbu grupā 1. vietu ieguva enciklopēdija *Latvijas jūrniecības vēsture 1850 – 1950*, bet populārzinātnisko darbu grupā I. Bernsones grāmata *Latviešu burinieki*.

■ Izdota Latvijas Institūta reklāmas brošūra *The Latvians a seafaring nation*. Tās autori ir Vēstures un kuģniecības muzeja speciālisti I. Bernsone un A. Miklāvs.

■ Ar neveiksmi beidzies trešais VAS *Latvijas Kuģniecība* (LK) privatizācijas mēģinājums. Tā kā neveiksmīga privatizācija turpinās jau vairākus gadus, tad šāds iznākums nevienu īpaši nepārsteidza. Kā uzskata *Privatizācijas aģnetūras* (PA) prezidents Jānis Naglis, pats neveiksmīgākais risinājums būtu paturēt LK valsts īpašumā. Atbildība par LK privatizāciju pilnībā gulstas uz PA pleciem.

■ AS *Ventspils nafta* (VN) padome jau otro gadu pēc kārtas iesaka visu uzņēmuma pagājušā gada peļņu ie-skaitīt rezervēs un izmantot atbilstoši VN budžetam un investīciju programmai. VN padomes apstiprinātais 2000. gada pārskats liecina, ka koncerna apgrozījums 2000. gadā bija 85,9 milj. Ls, peļņa bija 13,3 milj. Ls, kas ir par 2,9 milj. Ls mazāka nekā 1999. gadā.

■ Kuģniecības kompānija *Silja Line* ir piedāvājusi Rīgas domei pirkt prāmi *Vassa Queen* par 10 līdz 12 milj. USD, kas kapitāli izremontēts 1992. gadā. *Silja Line* ir lielākā pasažieru pārvadātājkompānija Baltijas jūrā, kas kontrolē 34% no pasažieru pārvadājumu tirgus. Tai pieder 11 kuģi, no kuriem 7 ir pasažieru prāmji. Lēmums par kuģa pirkšanu šobrīd palicis atklāts.

■ 17. un 18. maijā Rīgā notika Baltijas jūras reģiona mazā un vidējā biznesa forums *Baltijas jūras partneriāts 2001*, kurā piedalījās vairāk nekā 900 kompānijas no 27 valstīm. Pasākuma kopējās izmaksas bija 2,5 milj. EUR, un lielāko daju sedza Zviedrijas valsts un privātais sektors. Forumā piedalījās visu triju Baltijas valstu ekonomikas ministri.

■ 19. maijā, līdz ar tūrisma sezonas atklāšanu, Pāvilostā atklāta arī jaunā jahtu osta. Uzbūvēta peldoša jahtu piestātne apmēram 20 jahtām, uzcelta jauna jahtu servisa ēka un padzījināta pati osta. Līdz šim Pāvilosta nevarēja lepoties ar popularitāti bu-rātāju vidū, jo ostu gadā apmeklēja tikai aptuveni 50 jahtas. Jahtu ostas izbūvē mazpilsētiņai ir Joti liels solis tālākā attīstībā. Jaunās jahtu ostas izbūvē ieguldīti apmēram 24 tūkst. Ls, kas no Eiropas Savienības programmas *Phare Interreg* tika piešķirti *SuPort-Net* Pāvilostas pilotprojektam.

■ 21. maijā atklāja regulāru prāmju liniju starp Rīgu un Lībeku. Līnijas aģents ir SIA *Latline* un tajā kursē prāmis *Sea Symphony*, kas var uzņemt 240 pasažierus. *Sea Symphony* veiks divus reisus nedēļā – pirm-dienās un piektdienās un ceļā pavadīs 28 stundas.

■ 26. maijā notika *Bāku svētki* Kolkā, ar ko noslēdzās Latvijas Jūras administrācijas (JA), Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas un Vides filmu studijas izsludinātais sacerējumu un zīmējumu konkurss *Bākas manā krastā*. Tas mudināja piekrastes skolu audzēkņus pētīt Latvijas bāku vēsturi. Par nelaimi tās dienas stiprais vējš nejāva jauniešiem saņemt īpašo balvu – braucienu ar JA kuģi uz Kolkas bāku.

■ *Latvijas Tranzīta Biznesa asociācijas* prezidents Aivars Lembergs, tiekoties ar Krievijas vēstnieku Latvijā Igoru Studenčnikovu, aicināja pievērst uzmanību faktam, ka pati Krievija pieliek visus spēkus, lai lielie tranzītceļi apietu Krieviju, atverot ceļus tā dēvētajam dienvidu virzienam – *Zīda cejam*. Krievijas diskriminējošo tarifu

politika attiecībā uz kravām, kas iet caur Baltijas valstīm un Somiju, liek tām meklēt alternatīvus ceļus, no kuriem viens ir dienvidu virzieni cauri Suecas kanālam. Ja Krievija potenciālos klientus turpinās apgrūtināt un atbaidīt ar savu administratīvo tarifu politiku, kam nav sakara ar ekonomiku, tad var pienākt brīdis, kad Krievija, Baltkrievija un Baltijas valstis tiek izslēgtas no globālā tranzīta konkurenčes.

■ *VV Line*, kas nodrošina prāmju satiksmi starp Ventspili un Vesterviku, līdz šim par prioritāti uzskatīja kravu pārvadājumus, taču tagad vēlas pievērst uzmanību arī pasažieru pārvadājumiem. Jaunais projekts paredz, ka starp Ventspili un Vesterviku kurēsēs prāmis, kas varēs uzņemt 120 pasažierus, pašreizējo 68 pasažieru vietā.



**Rīgas Brivostas pārvalde laiž klajā atklātnu komplektu *Acumirkji Rīgas ostas senānē*. Komplektā aplūkojamas 30 atklātnes no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fondiem, aptverot laiku periodu no 186. līdz 1940.gadam.**

## JŪNIJS

■ Rīgas brīvostas pārvalde piedalās izstādē un konferencē *World Free Zone 2001* Londonā.

Sadarbībā ar RMS tiek sagatavota izstāde seminārs *Baltijas jūras partneņķi 2001.*

■ Rīgas Brīvostas pārvalde paraksta līgumu ar Hanzas dienu biroju par līdzdalību *Hanzas dienu* organizēšanā. *Hanzas dienu* ietvaros vācu žurnālisti un burātāji iepazistas ar Rīgas brīvostas izaugsmes iespējām šodien.

■ Latvijas prezidente Vaira-Viķe Freiberga un satiksmes ministrs A. Gorbunovs piedalās jaunā hidrogrāfijas mērījumu kuģa *Kristiāns Dāls* ievērtīšanā.

A/S *Baltic Sea Port* svin 1000 kuģa ienākšanu.

■ Noslēdzas zemūdens komunikāciju tuneļa būves montāžas darbi, savienojot Daugavas abus krastus pie Krievu salas.

■ Notiek Krievijas vēstnieku Baltijas valstis vizīte Rīgas brīvostā.

■ Vācu speciālisti iepazīstas ar iespēju uzstādīt jaunu konteineru skaneri Rīgas brīvostas Urieckes ielas muitas kontroles punktā.

■ Rīgas Brīvostas pārvalde klūst par starptautiskās organizācijas *Cruise Europa* biedru.

■ Uzsāktas aktīvas sarunas par Andrejsalas pārveidošanas projektu, izveidojot šajā rajonā darījuma un atpūtas rajonu. Darbi Andrejsalā varētu sākties 2003. gadā. *Verner Gruppen* valdes loceklis *Turmuds Stēne-Johansens* paziņoja, ka investīcijas tiks piesaistīti aptuveni 500 milj. Ls.

■ Pieņemot likumprojektu *Par nodokļu piemērošanu brīvostā un brīvajās ekonomiskās zonās, būtiski pasliktināties Liepājas SEZ stāvoklis, jo likums ir pretrunā ar citiem likumdošanas aktiem, kas regulē darbību*



**Klaipēdas osta** Lietuvā ir padzījināta līdz 14 metriem, kas jauj ostā uzņemt 100 000 tonnu kuģus. Tas dod iespēju Klaipēdai sekmīgi konkurēt ar Ventspili un Tallinu.

Liepājas SEZ. Liepājas SEZ pārvaldniks Guntars Krieviņš uzskata, ka investori, kuri noslēguši līgumu par sadarbību SEZ pēc vieniem noteikušiem, tagad, stājoties spēkā citiem, var vērsties tiesā, lai piedzitu no Latvijas valsts vai pašvaldības likuma izmaiņu rezultātā radušos zaudējumus.

■ Notika tradicionālais jūrniecības darbinieku un veterānu salidojums Ainažu jūrskolas muzejā.

■ Rīgas mērs Gundars Bojārs devies uz Grieķiju, lai apgūtu pieredzi Eiropas Savienības (ES) līdzekļu piesaistīšanā prāmju līniju dotācijām. Grieķija ir vienīgā valsts, kam izdevies panākt prāmju satiksmes dotēšanu no ES fondiem, turklāt dažos gadījumos dotācijas sedz 80% no prāmju līnijas uzturēšanas. Iespējams, ka arī Latvija prāmju satiksmes dotēšanai varētu piesaistīt finansējumu no ES fondiem, tajā skaitā no pirmsiestāšanās fonda līdzekļiem.

■ No 7. līdz 10. jūnijam Rīgā noti-

ka 21. starptautiskās Hanzas dienas.

■ 7. un 8. jūnijā Rīgā notika starptautiskā tranzīta konference *TransBaltica 2001*. Ikgadējā sestajā konferencē (iepriekš *Baltic Transit Gateway*) apsprieda transporta nozares aktuālākos jautājumus – loģistiku, naftas tranzītu, muitas procedūras, kā arī integrāciju Eiropas multimodālajā tranzīta tīklā. Kopumā konferencē piedalījās vairāk nekā 200 dalībnieku. Tika pieņemts lēmums veidot iniciatīvas grupu, kas nodarbosies ar Baltijas jūras austrumu krasta ostu valstu konfederācijas veidošanu.

■ Somijas Vides aizsardzības ministrija izstrādājusi *Baltijas jūras aizsardzības un atvesejošanas programmu*, kuras viens no galvenajiem elementiem ir Sanktpēterburgas noteķudeņu attīrīšanas sistēmas uzlabošana. Programmas mērķis ir novērst pēdējā laikā novēroto aktīvo ūdens ziešēšanu Somu jūras līci un Baltijas Jū-



Divu gadu ceļojumā apkārt pasaulei devusies Māra Gaija vadītā jahta *Milda*, kas Latvijas karogu reprezentēs lielākajās pasaules ostās.

rā, ko izraisa straujā zjalīgu vairošanās. Programmā ir arī priekšlikumi uzlabot naftas un kīmisko pārvadājumu drošību jūrā.

## JŪLIJS

■ Pabeigta galvenā kuñošanas kanāla padzīlināšana posmā no ostas vārtiem līdz Rīgas Centrālajam terminālam. Šajā posmā dzījums tiek nodrošināts līdz 14 m.

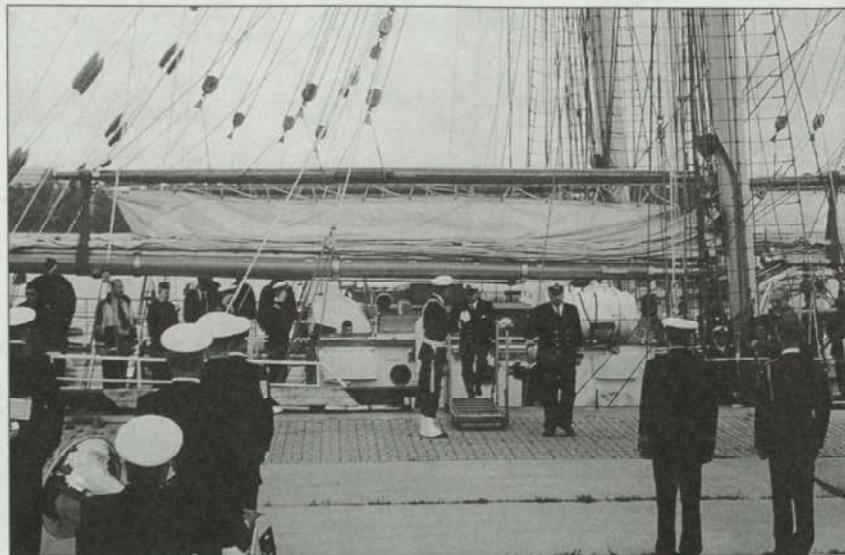
■ Nodots ekspluatācijā Krievu salas termināla I kārtā, gatavās produkcijas uzglabāšanas laukumi 45 000 m<sup>2</sup>, šķeldas transportēšanas iekārtā, noliktavas 2100 m<sup>2</sup>. Kopējā termināla jauda 1 500 000 m<sup>3</sup> gadā.

■ AS Lindeks, sadarbībā ar Rīgas Brivostas pārvaldi, SIA Stora Enso mežs un SIA Balfor, nodevis ekspluatācijā Krievu salas termināla pirmo kārtu, kas pēc sava potenciāla ir lielākais koksnes termināls Rīgas ostā.

Projektētā termināla pārkraušanas jauda ir 1,5 milj. m<sup>3</sup> koksnes gadā. Šo jaudu varētu sasniegt jau 2002. – 2003. gadā. Termināla celtniecībā ie-guldīti 8 milj. Ls.

■ Valdība pieņema likumu *Par nodokļu piemērošanu brīvostās un bīvajās ekonomiskajās zonās*, kas stāsies spēkā 2002. gada 1. janvārī un noteiks vienādas tiešo nodokļu atlaides Rīgas un Ventspils brīvostās, kā arī Liepājas un Rēzeknes speciālajās ekonomiskajās zonās. Rīgas un Ventspils brīvostas šāds lēmums apmierina, bet Liepājas SEZ pārmet valstij abu lielo ostu lobēšanu.

■ AS Ventspils nafta ir pirmais Latvijas uzņēmums, kas jau trešo reizi izdevis *Vides pārskatu*. Uzņēmumā lie-la vēriba tiek veltīta vides aizsardzībai. Par to liecina gan starptautiskie vides un kvalitātes vadības standartu sertifikāti ISO 9002 un ISO 14001, kā arī tas, ka 2000. gadā uzņē-



Jūlijā Latvijā oficiālā virzītē uzturējās Zviedrijas karalis Kārlis XVI Gustavs, kas Rīgā ieradās ar Karalisko jahtu.

mums vides aizsardzībā investējis 3,9 milj. Ls, no tiem 3,8 milj. Ls bijuši parredzēti ūdensresursu un gaisa aizsardzībai, noteikūdeņu attīrīšanai un atkritumu pieņemšanai un utilizācijai, bet 0,1 milj. – ieguldīts ekoloģiskās drošības projektos.

## AUGUSTS

■ Rīgas pilsēta svin 800 gadu jubileju. Rīgas ostu apmeklē 34 dažādu Eiropas valstu jahtas, burinieki un kārakuģi.

■ Pie ostas pārvaldes ēkas iedzīvotāju apskatei tiek novietots restaurētā Pētera I skulptūra.

■ Rīgas brīvostu apmeklē St. Peterburgas gubernators.

■ Bijušais Rīgas pilsētas mērs A. Ārgalis aiziet no brīvostas valdes.

■ Tallinas ostas kompānija *Tallinna Sadam* un firma *Eurodek* atklāja jaunu tankkuļu piestātni un jaunu *Eurodek* terminālu Mūgas ostā. Jaunās piestātnes dzījums ir 13 m un var uzņemt tankkuļus ar kravnesību 45 000 t.

■ Konkursā par kredīta piešķiršanu Ventspils brīvostas pārvaldei 4,6 milj. Ls investīcijām ostas infrastruktūrā uzvarējusi *Latvijas Unibanka*, jo tā piedāvājusi visizdevīgākos kreditprocentus. Kreditnodrošinājums būs pašvaldību ipašums, iešķaitot ostas piestātnes. Kredītu parredzēts ieguldīt Ventspils ostas investīciju programmas īstenošani un lielkais projekts ir konteinertermiņā *Noord Natie Ventspils Terminals* infrastruktūras pirmās kārtas pabeigšana.

■ Latvijas un Igaunijas zivsaimniecības speciālisti vienojušies, ka 2002. gadā Baltijas silku zveja atklātā jūrā tiks samazināta, bet nedaudz palielināta to reņķu zveja, ko izmanto šprotu gatavošanā. Abas puses uzskatīja, ka mencu zveja būtu pilnībā jāpārtrauc.

■ 17., 18. un 19. augustā atzīmēja Rīgas 800 dzimšanas dienu. Centrālā svinību diena bija 18. augusts, kad Rīga svinēja, spēlēja, klausījās, dejoja, dziedāja, sauca tostus, ģērbās un ēda, bet pasākuma kulminācija bija grandiozā uguņošana.

■ 23. augustā Liepājas domes būvalde pieņēma ekspluatācijā Liepājas Kara ostas kanāla piesārņotās grunts deponēšanas vietas norobežojošo siepu. Līdz ar to noslēgusies pašlaik lielākā Liepājas ostas infrastruktūras projekta pirmā kārta. Kopumā projekts paredz attīrit kanālu no bijušās karabāzes radītā piesārņojuma.

■ Rīgas apgabaltiesa izskata Finansu ministrijas (FM) prasību pret AS *Kālija parks* par 17 451 084 Ls piedziņu. FM uzskata, ka atbildētājam ir jākompensē zaudējumi, kas valstij radašies, jo šis uzņēmums nav pildījis 1993. gadā noslēgtā uzņēmuma dibināšanas līguma saistības, kas parerdz, ka *Kālija parkam* valstij jāmaksā 1 USD par katru pārkrauto tonnu.

■ Igaunijas kuģniecība nonākusi bankrota priekšā, jo tās ipašnieks *Esco Holding* nevar nomaksāt valstij 150 milj. kronu lielu parādu par 30% akciju. Pēc privatizācijas *Esco* floti samazināja līdz 20 kuģiem.

■ VAS *Latvijas kuģniecība* meitas uzņēmums *Kuģu menedžments (KM)*

saņēmis starptautiskās klasifikācijas sabiedrības *Bureau Veritas* sertifikātu, kas apliecinā, ka KM var sniegt kuģu menedžmenta pakalpojumus pasažieru pārvadājumiem, kas atbilst višām starptautiskajām kušošanas drošības prasībām. KM nodarbojas ar kuģu tehnisko uzraudzību un aprūpi, kā arī apkalpu menedžmentu.

■ SIA *Jaunmilgrāvja ostas kompānija* ir pabeigusi piestātnes rekonstrukcijas projektu. Pēc rekonstrukcijas piestātnē ir piemērota zāģmateriālu un apakšoksnes pārkraušanai, transportēšanai un apstrādei.

■ Ventspils brīvostas teritorijā jau gadu darbojas apavu ražošanas uzņēmums *Venttopaz*, kura sekmīgu attīstību garantē atrašanās brīvostas teritorijā, jo būtisks faktors ir nodokļu atlaides. Uzņēmumā investēti 2 265 000 Ls.

## SEPTEMBRIS

■ Sadarbībā ar SIA *Jūras Vēstis* nāk klajā Rīgas brīvostas *Gadagrāmata 2001. gadam* krievu un angļu valodās.

■ Vācijas Šlēsvigas - Holsteinas federālās zemes ministru prezidentes Heides Simonis oficiālās vizītes ietvaros Rīgā atklāj Šlēsvigas - Holsteinas biroju un Ķīles jūras ostas pārstāvniecību Latvijā.

Vizītes ietvaros notiek Rīgas brīvostas apmeklējums.

■ Sadarbībā ar VID un Beļģijas amatpersonām notiek PHARE VID modernizācijas projekta programmas «Pirmsierašanās kontroles sistēmas izveide Rīgas brīvostā». Projekta mērķis ir veicināt sadarbību starp uzņēmējiem un muitu, abpusēju izprat-

ni, kā arī informēt par projektu, kas paredz ieviest tranzīta un importēto aizliegto un augsta riska preču pirmsierašanās kontroles sistēmu Rīgas brīvostā.

■ Ar Andrejostas attīstības iespējām Rīgas brīvostas pārvaldnieks L. Loginovs preses konferencē iepazīstina žurnālistus. Projekta izstrādāšanai izveidots Rīgas Brīvostas pārvaldes un Norvēģijas kompānijas *Warner Gruppen AS* meitas uzņēmuma *Port Pro AS* kopuzņēmums SIA *Jaunrīgas attīstības uzņēmums*.

■ 5. septembrī Rīgā atklāja Ķīles ostas biroju, kas pārstāvēs savas ostas intereses Latvijā. Tā galvenais uzdevums būs jaunu kontaktu meklēšana un jau esošo sadarbības partneru interešu pārstāvība.

■ Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā atklāta Dānijs dzīvojoša kuģu mehāniķa J. Libmaņa gleznu izstāde *Jūra - dzīve mana*.

■ 7. septembrī Latvijā viesojās Beļģijas muitas un akcīzes ģenerāldirektore Madlēna Humbeka Duljē. Vižite notika Eiropas Savienības *Phare Twinning* projekta *Pirmsierašanās kontroles sistēmas izveide Rīgas ostā* ietvaros. Vizītes mērķis ir veicināt sadarbību starp muitu un uzņēmējiem.

■ 11. septembrī pasauli pāršalca šokējoša ziņa, ka pret ASV izdarīts terora akts – īsi pēc deviņiem (pēc ASV laika) Nujorkas Pasaules tirdzniecības centra debesskrāpjos (sauktos par *dviņiem*) ar aptuveni 18 minūšu intervālu ietrcīcās divas nolaupītas lidmašīnas. Pēc stundas abi debessprāpji sabruka un bojā gāja tūkstošiem cilvēku. Trešā nolaupītā lidmašī-

na Vašingtonā ietriečās ASV Aizsardzības ministrijas ēkā Pentagonā, bet ceturtā nogāzās ASV Pensilvānijas štata rietumos.

■ Krievijas dzelzceja tarifu izmaiņu rezultātā, augustā un septembrī samazinājušies VAS *Latvijas dzelzceļš* kravu apjomi. Līdz gada beigām kravu apjoms varētu samazināties par aptuveni 10%. No 1. augusta tika unificēti dzelzceja tarifi kravu pārvadājumiem līdz Krievijas ostām, tāpēc Krievijas uzņēmējiem eksportēt kravas caur Ukrainas un Baltijas ostām bieži vien ir neizdevīgi. Tarifu dēļ uz Krievijas ostām tiek pārorientētas naftas un metāla kravas. Krievijas lielākais čuguna ražotājs *Tulačermet*, kas agrāk darbojās tikai caur Ukrainas un Baltijas ostām, tagad pusi savas kravas plūsmas novirza uz *Kaliningradu*. Krievijas Satiksmes ceļu ministrija pagaidām netiek galā ar pieaugošo kravu plūsmu uz Krievijas ostām.

■ *Skandinaviska Enskilda Banken* publiskojuši paziņojumu, ka Latvijā, Igaunijā un Lietuvā turpinās ekonomiskā augšupeja un trīs Baltijas valstis ir viens no visstraujāk augošajiem reģioniem pasaulei. Analītiķi uzskata, ka Baltijas valstis visstabilākā ir Latvijas tautsaimniecība.

■ *Ventspils nafta* plāno atvērt pārstāvniecinu Kazahstānas galvaspilsētā Astanā, jo Kazahstāna ir otrs reģions aiz Krievijas, ko varētu intereseit *Ventspils naftas* piedāvātie pakalpojumi. VN Krievijas pārstāvniecība atrodas Maskavā.

## OKTOBRIS

■ Rīgas mērs tiekas ar Latvijas kuģniecības un *Tsakos Shipping* va-

dību lai apspriestu prāmju satiksmes perspektīvas Rīgas ostā.

■ Brīvostas pārvaldes ēkā ir iespējam iepazīties ar Daugavgrīvas rajona detālplānojuma I variantu.

■ Rīgas brīvostu apmeklē Čehijas deputātu un ekonomikas palātas pārstāvji.

■ No 29. septembra līdz 3. oktobrim Latvijas pašvaldību, ostu un tranzītbiznesa pārstāvji uzturējās Dublinā, lai iepazitos ar Īrijas jūras transporta infrastruktūru, kā arī ar Īrijas pieredzi investīciju piesaistē. Pasažu organizatori bija SIA *Jūras Vēstis* un *Dublinas Attīstības aģentūra*.

■ Četras desmitgades ar *Ventspils naftu* – tāds nosaukums dots grāmatai, kas savu dienas gaismu ieraudzīja AS *Ventspils nafta* 40 gadu jubilejā. Grāmatā vislielākā vēriba veltīta cilvēkiem, kuru vārdi saistīti ar uzņēmumu no 1961. gada. Grāmata veidota kā reprezentācijas albums latviešu, krievu un angļu valodā un paredzēta reprezentācijas nolūkiem.

■ Limbažu muzejā atklāja izstādi *Pētījums par Liepupes kuģniekiem*, kuras autore ir I. Cimermane.

■ Krievijas valdību uztrauc situācija, ka caur Baltijas valstu un Somijas ostām tiek transportēts lielāks kravu apjoms nekā caur Krievijas ziemeļrietumu reģiona ostām. Tāpēc par nozīmīgiem transporta sistēmas attīstības virzieniem Krievijā klūst transporta koridori *Ziemeļi – dienvidi* un *Ziemeļu jūras ceļš*. Tieks gatavoti Transporta ministrijas pieteikumi diviem projektiem un to finansēšanai –



Rīgas Brīvostas pārvaldi apmeklē un iepazistas ar ostas dienestu darbību Latvijas Valsts prezidente Vaira-Viķe Freiberga. Prezidente apmeklē arī jauno Kuģu satiksmes vadības centru, kur notiek saruna ar brīvostas, kapteiņdienesta, muitas, Kārtības un Ūdens policijas vadību. Atzīstot ostas attīstību un iespējas, prezidente norāda arī uz trūkumiem muitas un robežkontroles darbībā.



*Reģionālā kuģniecības drošības sistēma Somu jūras līča austruņdāļā un Dzelzceļa un automašīnu pārvadājušiem domāta prāmju līnija starp Krieviju un Vāciju.*

■ AS Salacgrīva 95 eksportē 97% no saražotās produkcijas. Lielāko nojēta tirgu uzņēmums savai produkcijai atradis Krievijā, kur pārdod 85,7%. Zivju produkcija tiek eksportēta arī uz Lietuvu, Rumāniju, Čehiju, Bulgāriju, Ungāriju u.c. Kā viens no interesantākajiem nākotnē varētu būt līgums ar Brazīliju.

■ AS Brīvais vilnis 2001. gadā saražojis par 17% zivju produkcijas vairāk. Aizvadītais bija pirmais gads, kad uzņēmums strādāja tikai ar iepirkto izējielu, jo atteicies no savas flotes. Likvidējot floti, ir ietaupīti 100 000 USD. *Brīvais vilnis* attīsta stividorpakalpo-



**Novembra pirmajās dienās plosijās lielākā vētra, kādu Latvija ir pieredzējusi pēdējo 30 gadu laikā. Tā nodarija lielus postijumus, paralīzēja ostu darbību, dzelzceļa un transporta kustību. Vētra noskalot Kolkas ragu.**

jumus sev piederošajās četrās piestātnēs.

■ 2001. gada oktobrī no 49 Latvijas Kuģniecības kujiem 8 bija ieķilāti.

■ Sabiedriskā organizācija *Rīgas šprotes* plāno tiesas celā cīnīties ar firmām, kas nelikumīgi izmanto *Rīgas šprotes* eļļā tirdzniecības zīmi, izplātot apšaubāmas kvalitātes produkciju Latvijā un ārvalstis. Zivju tirgū šogad konstatēti septiņi gadījumi, kad bez sabiedriskās organizācijas piekrīšanas tiek ražota šī produkcija.

## NOVEMBRIS

■ Sadarbībā ar Latvijas darba devēju konfederāciju un brīvostas arodbiedrību Rīgas brīvostu apmeklē Beļģijas dokeru arodbiedrību pārstāvji.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks un Rīgas Domes izpilddirektors M. Tralmaks dodas uz Stokholmu, lai tiktos

ar pilsētas mērijas un ostas speciālistiem jautājumā par regulāras prāmju satiksmes atjaunošanas iespējām līnijā Rīga – Stokholma. Stokholmas mērijas speciālisti apšauiba Krievijas kompāniju līdzdalibū šajā projektā.

Brīvostas pārvalde piedalās starptautiskajā tūrisma un pasažieru pārvadājumu izstādē *Seatrade Europe* Hamburgā.

Rīgas Brīvostas pārvalde sadarbībā ar *Tebodin BV* speciālistiem uzsāk darbu pie brīvostas perspektīvās attīstības *master plan* izstrādāšanas.

■ Ventspils brīvostas pārvalde izsludinājusi konkursu par projekta izstrādi siltumtrases tuneja celtniecībai zem Ventas upes. Pirmo tuneli nodeva ekspluatācijā 1997. gadā, kad uzsāka konteinertermināla *Noord Natie Ventspils termināls* celtniecību.

■ 23. novembrī *Būtinģes naftas terminālā* notika kārtējā avārija un



7. decembrī Rīgas Brīvostas pārvaldes telpās atzīmējām leģendārā jūrniecības vete-rānu Hugo Legzdīnu 98 jubileju, kurā viesi un jubilāra skolnieki tika iepazīstināti ar topošās grāmatas maketu sērijā *Dzīvesstāsts*. Grāmatu paredzēts izdot 2002. gadā.

Baltijas jūrā izplūda 59 t naftas. Glāb-šanas dienesti savākuši tikai 10,3 t. Vi-dei nodarīts zaudējums par aptuveni 2,6 milj. Ls. Eksperti uzsver, ka termi-nālā nav uzticamas naftas noplūdes fiksēšanas sistēmas.

■ Nedēļu pēc avārijas koncernam *Mažeikiu nafta* pietrūkst 328 t naftas, un tas ir astoņas reizes vairāk, nekā oficiāli atzītais Baltijas jūrā izplūdušaus naftas daudzums. Īsto naftas noplūdes daudzumu neviens neno-sauc.

■ Latvijas Bankas prezidents Ei-nars Repše iesniedz Saeimas priešsē-dētājam Jānim Straumem demisijas rakstu par viņa atbrīvošanu no LB prezidenta amata, sakarā ar jaunas politiskās partijas veidošanu.

## DECEMBRIS

■ Ministru kabinets akceptē no-teikumus par Rīgas brīvostas robežu noteikšanu un Mangaļsalas iekļauša-nu brīvostas teritorijā, izņemot Piejūras dabas parku. Piejūras dabas parka teritorija var tikt rezervēta brīvostas attīstībai ja Rīgas Dome lems par da-bas parka statusa maiņu.

■ Rīgas brīvostas kravu apgrozī-jums 2001. gadā palielinājies par 11,5 %, kas sastāda 14883,9 tūkst. t.

■ Lietuvas zalo kustība uzsākusi aktivu kampaņu, lai panāktu *Būtiņges naftas termināla* slēgšanu. Pēc vairāk-kārtējām naftas avārijām *Būtiņges terminālā*, Lietuvā gandrīz neviens vairs neuzskata, ka *Būtiņge* ir drošs termināls. Arī ekonomiski termināls sevi nav attaisnojis. Jau tagad notiek sarunas ar Baltijas jūras reģiona val-

stu deputātiem no Eiropas parlamenta par iespējām risināt Būtiņģes termināla slēgšanas jautājumu.

■ Panākts mierīzligums starp *Latvijas Jūras vides pārvaldi* (JVP) un Lietuvas uzņēmumu *Mažeikiu nafta*. Lietuva par Latvijas videi nodarītajiem zaudējumiem, kas radās pēc 6. marta notikušās avārijas *Būtiņģes naftas terminālā*, kad jūrā izplūda 3427 l naftas (Latvijas ūdeņos nonāca aptuveni 740 l), maksās aptuveni 25 280 Ls. Sākotnēji Latvijas pretenzija par *Būtiņģes naftas termināla* avārijas nodarīto kaitējumu bija 62 216 Ls. Šāds lēmums pieņemts tādēļ, ka tiesvedība varētu ieilgt un tā prasīs ievērojamus zaudējumus. Mierīzligums apstiprināts, parakstot ligumu.

■ Generālprokuratūras Krimināltiesiskā departamenta prokurors izvirzija krimināllietu pret bijušo Rīgas domes priekšsēdētāju un Rīgas ostas valdes priekšsēdētāju Māri Purgaili par amatpersonas atbildību par metāllūžņos sagriezto zviedru kuģi. M. Purgaili apsūdz, ka, būdams Rīgas mērs no 1994. gada līdz 1997. gadam, viņš nav organizējis darbu tā, lai izskatītu zviedru firmas *SwemBalt AB* sūdzības par kuģa sagriešanu un atrastu risinājumu.

■ 14. decembrī Ekonomikas ministrs Aigars Kalvītis no amata atbrī-

voja Latvijas Privatizācijas aģentūras ģenerāldirektori Jāni Nagli.

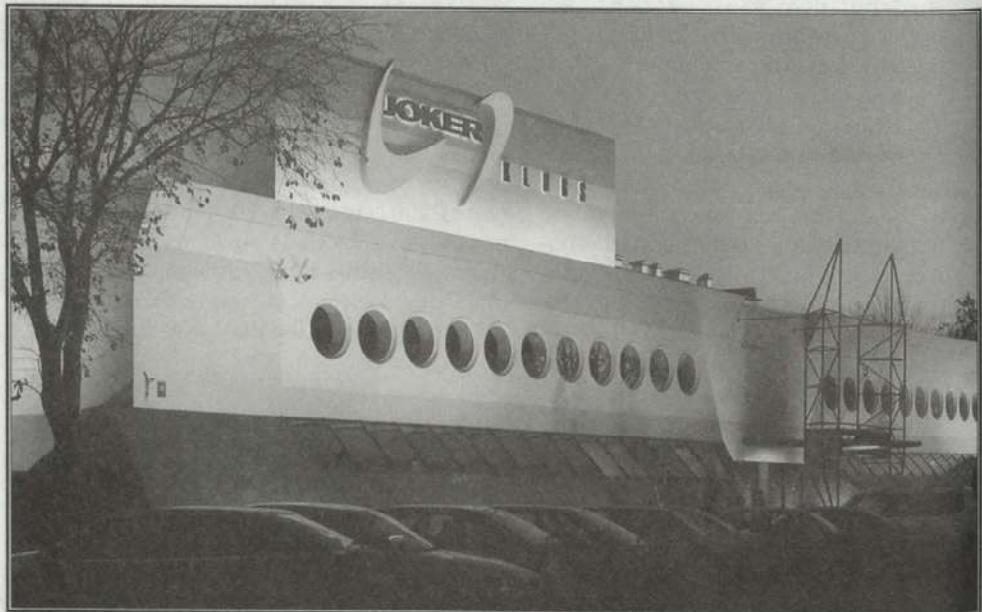
■ 14. decembrī Somijas kuģubūvētavā *Aker Finnyards* ūdenī nolaida Igaunijas lielāko pasažieru kuģi, ko bija pasūtījusi *Hansatee Grupp*. Tam dots vārds *Romantika*, tas spēj uzņemt 2500 pasažierus, 500 automašīnas un no 2002. gada apkalpos līniju Tallina – Helsinki. Kuģis izmaksājis 2,6 miljardus kronu. *Hansatee Grupp* 2003. gadā plāno iegādāties vēl vienu kuģi.

■ Valdība pienēmusi lēmumu paplašināt Rīgas brīvostas teritoriju vairāk nekā divas reizes. Pagaidām paplašinātajā teritorijā nav iekļauts Piejūras dabas parks *Mangalsalā*.

■ 27. decembrī Krievijas prezidents Vladimirs Putins Ļeņingradas apgabala Primorskas ostā atklāja jauno naftas terminālu, kas ir *Baltijas cauruļvadu sistēmas* (BCS) naftas iekraušanas bāze. V. Putins pašrocīgi nospieda iekraušanas sākuma pogu centrālajā vadības punktā. Nafta caur BCS Primorskā nāk no Timāru – Pečoras un Rietumsibīrijas naftas atradnēm. Pirmās kārtas plānotā jauda ir 12 milj. t naftas gadā, bet pēc otrās kārtas pabeigšanas tā pielināsies līdz 19 milj. t gadā.

Sagatavoja A. Freiberga

# VISS JŪSU ATPŪTAI!



**JOKER KLUBS.** Katrīnas iela 12, Rīga, LV-1045

Tālr. 7509095, 7509096, fakss 7321375, e-pasts [jokerklubs@joker.lv](mailto:jokerklubs@joker.lv)



# **INTERNATIONAL CREWING AGENTS & TRAINING CENTRE**

- Crewing (Sea Personnel – Chemical / Gas / Oil Product / Bulkers / Repair Team)
- Special Training (IMO Chemical/ Gas/ Oil Crude Oil Washing/ Medical Care/ First Aid/ Advanced Shore-Based Fire-Fighting/ IMO Basic English/ Ship's Computers)
- SMS (ISO 9000/2000) – Internal Audit
- Marine Consultations

---

#### **Head Office:**

33-3A K.Valdemara St., Riga LV 1010 Latvia

Tel: +371 7332887

Fax: +371 7830133

Telex: 161391 LAPMF LV

E-mail: lapa@lapa.lv

<http://www.lapa.binet.lv>



# Paldies par palīdzību!

## Ziedotāju saraksts

Latvijas Ostu padome un personīgi paldies Andrim Maldupam  
PVAS *Latvijas Kuģniecība* un personīgi paldies Andrim Kļaviņam

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija

Latvijas Jūras administrācija un personīgi paldies Ansim Zeltiņam

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība

Skultes ostas pārvalde

Salacgrīvas ostas pārvalde

Mērsraga ostas pārvalde

SIA *Hanza Jūras aģentūra* un personīgi paldies Andrim Jurdžam

SIA *Vērpete Pluss*

Jūras osta *Voleri*

AS *Rīgas kuģu būvētava*

*The Wilhelmsen Terminal*

*Liepājas ostas kompānija LM*

SIA *Duna*

SIA *Laskana*

SIA *Ekohidrotehnika*

Kruinga kompānija *Lapa*

# Satura rādītājs

## PAVADVĀRDI GADAGRĀMATAI

### PRIEKŠVĀRDA VIETĀ

A. Pope ..... 3

### JŪRAI

A. Vējāns ..... 5

## LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBĀ

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBAS KOPSAPULCES LĒMUMS ..... 6

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBAS PAZINOJUMS ..... 7

PAR VAS LATVIJAS KUGNIECĪBA PRIVATIZĀCIJAS NOSACĪJUMIEM ..... 9

### LATVIJAS JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA TURPINA IESĀKTO

A. Freiberga ..... 10

## POLITIKA

### PIEMINOT VĒSTURI, RAUGĀMIES NĀKOTNĒ

A. Freiberga ..... 16

### STARPVALSTU ATTIECĪBĀS ATKUSNIS, KRAVU TIRGŪ – KONKURENCE

A. Freiberga ..... 18

## LIKUMDOŠANA

### LIKUMA LĒMĒJU VARA UN VARĒŠANA

A. Freiberga ..... 22

### LIKUMU LABIRINTOS

A. Freiberga ..... 24

## OSTAS

### LATVIJAS OSTĀM JĀIZTUR KONKURENCI

A. Freiberga ..... 33

LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMS ..... 35

PILSEĀTA UN OSTA – VIENOTS MEHĀNISMS ..... 39

RĪGAS OSTAI AMBĪCIJU NETRŪKST ..... 41

LIELĀ PROBLĒMA – PRĀMJIĜU LĪNIJA ..... 47

### APSARDZE NODROŠINA KĀRTĪBU

A. Freiberga ..... 50

### NO PIEREDZES AUGSTUMA SKATOTIES

A. Pope ..... 52

### SKATĀMIES NĀKOTNĒ, JO ŠODIENA JAU IR VAKARDIENA

A. Freiberga ..... 56

A/S RĪGAS KUGU BŪVĒTAVA A. Freiberga .....	58
THE WILHELMSEN TERMINAL LTD PAPLAŠINA DARBĪBU RĪGAS OSTĀ G. Šimanis .....	60
VENTSPILS OSTA 10 GADOS – KURSS UZ RADOŠU, ĀTRU UN IZDEVĪGU SADARBĪBU G. Šimanis .....	62
MŪŽAM NEMIERĪGĀ MIERA OSTA G. Šimanis .....	67
LIEPĀJAS OSTA – VECĀ UN MŪŽAM JAUNĀ A. Freiberga .....	70
TERRABALT PRĀMJIEM – LIELS PIEPRASĪJUMS G. Šimanis .....	78
KOKMATERIĀLU TIRGŪ – SPELĒTĀJU MAINA. STIPRĀKIE PALIEK G. Šimanis .....	79
LIEPĀJAS OSTAS KOMPĀNIIA LM A. Freiberga .....	81
SKULTES OSTA KAĻ JAUNUS PLĀNUS A. Freiberga .....	84
SALACGRĪVAS OSTA ATVĒRTA JŪRAS TIPIA KUĢIEM G. Šimanis .....	88
JAUNI KOKVEDĒJI SAVIENO MĒRSRAGU AR PASAULI G. Šimanis .....	89
DUBLINAS OSTA – PIEMĒRS RĪGAI G. Laidegs .....	92
<b>KUĜOŠANA UN KUĜOŠANAS POLITIKA</b>	
KĀDA LATVIJĀ IR SITUĀCIJA KUĜNIECĪBAS NOZARĒ? A. Freiberga .....	93
STARPKĀJĀS KAROGU UN DĀRGO VALSTI A. Freiberga .....	96
CAUR ĒRKŠĶIEM PRETIM ZVAIGZNĒM A. Freiberga .....	101
DESMIT GADI AR LATVIJAS KAROGU G. Laidegs .....	107
JA NAV CERĪBU, NAV ARĪ IZREDŽU A. Freiberga .....	110
SVARĪGĀKAIS – TRĀPĪT MĒRKĪ A. Freiberga .....	113
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS ATBILDĪBA NAV MAZINĀJUSIES G. Šimanis .....	116

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS KĀ ALLAŽ IERINDĀ	
A. Freiberga .....	119
PAAUGSTINA KUГОШANAS DROШBAS STANDARTU KONTROLI	
Arturs Ošs .....	123
LATVIJAI JAUNS HIDROGRĀFIJAS KUGIS	
G. Laidegs .....	126
INTENSĪVS UN AKTĪVS 24 STUNDU DARBS	
G. Šimanis .....	129
AR LIEPĀJU PA UPĒM UN EZERIEM	
A. Pope, G. Šimanis .....	134
TEHNika PALIDZ CILVĒKAM	
A. Freiberga .....	137
LAPA JAU 10 GADUS STRĀDĀ AR JŪRNIEKIEM	
G. Šimanis .....	139
<b>VIDES AISARDZĪBA</b>	
ĪSTENOTS JŪRAS AVĀRIJU SEKU LIKVIDĀCIJAS PROJEKTS	
G. Šimanis .....	140
<b>JŪRNIEKU ARODBIEDRĪBA</b>	
LTFJA – JŪRNIEKU AIZSTĀVĪBAS DESMIT GADI	
A. Brokāns .....	143
<b>JŪRAS SPĒKI</b>	
JŪRAS SPĒKU KRASTA APSARDZES KUĢU FLOTILE	
H. Černovs .....	150
LATVIJAS REPUBLIKAS JŪRAS SPĒKU PERSONĀLSASTĀVA APMĀCĪBA	
A. Zvaigzne .....	153
<b>JŪRNIECĪBAS IZGLĪTĪBA</b>	
LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJAS AKREDITĀCIJA	
V. Priednieks .....	156
AIZVADĪTĀ GADA AKTUALITĀTES LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJĀ	
Pēc LJA materiāliem .....	158
LIEPĀJAS JŪRNIECĪBAS KOLEDŽAI – 125 GADI	
R. Matisons .....	165
<b>BURĀŠANA</b>	
PAR HOLANDIEŠIEM UN KLASISKAJĀM JAHTĀM	
A. Bērziņš .....	170
GAЛAS ĀMURAS VAI SUDRABA BURINIEKS?	
U. Kalmanis .....	174

**VĒSTURE UN TRADĪCIJAS**

KUGI UN LAIVAS SENAJĀ RĪGAS OSTĀ A. Celmiņš .....	184
RĪGAS OSTAS VĒSTURES POPULARIZĒŠANA I. Ščegoļihina .....	187
PILSĒTAS JUBILEJAI VELTĪTĀ KUGNIECĪBAS IZSTĀDE A. Pope .....	191
PIRMĀS DZELZCEĻA LĪNIJAS RĪGAS OSTĀ V. Puriņš .....	194
LAPPUSES NO LATVIJAS UPJU KUGNIECĪBAS VĒSTURES A. Miklāvs .....	198
EGONA LĪVA VELTĪJUMS KRIŠJĀNIM VALDEMĀRAM A. Pope .....	210
ATMINĀS PAR VILHELMU ALEKSANDRU BRŪSU I. Kārkliņa .....	214
PAR ENCIKLOPĒDIJU LATVIJAS JŪRNIECĪBAS VĒSTURE PEC 2. PASAULES KARA 1950 – 2000 UN NE TIKAI PAR TO I. Bernsone .....	216
KUR NOGRIMA M 68? G. Jansons .....	228
TĀLBRAUCĒJA KAPTEIŅA IMANTA BALOŽA ATMINĀS G. Šīmanis .....	236
PSRS JŪRAS FLOTES LATVIJAS VALSTS JŪRAS KUGNIECĪBAS MĀCĪBU KURSU KOMBINĀTS I. Kārkliņa .....	246
CILVĒKI UN KUGI A. Cekuls .....	248
VAI TĀLU ESAM AIZGĀJUŠI? M. Frīdberga .....	251

**MŪSU JUBILĀRI**

VALDEMĀRIEŠIEM – DEVIŅDESMIT I. Bernsone .....	263
JŪRNIEKI UN JŪRNIECĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI A. Miklāvs, I. Bernsone .....	267
JŪRNIEKAM UN MECENĀTAM ALFREDAM HERTVIGAM – 150 A. Pope .....	270
<b>PRO MEMORIA</b> .....	271
<b>GRĀMATU GALDS</b> .....	276
<b>MARĪNISTIKA</b> .....	287
<b>NOTIKUMU HRONIKA</b> .....	290

LATVIJAS NACIONALĀ BIBLIOTEKA



0302028145

OBLIGĀTAIS  
ESEMPLĀRS

3. 20

2002-4  
L123