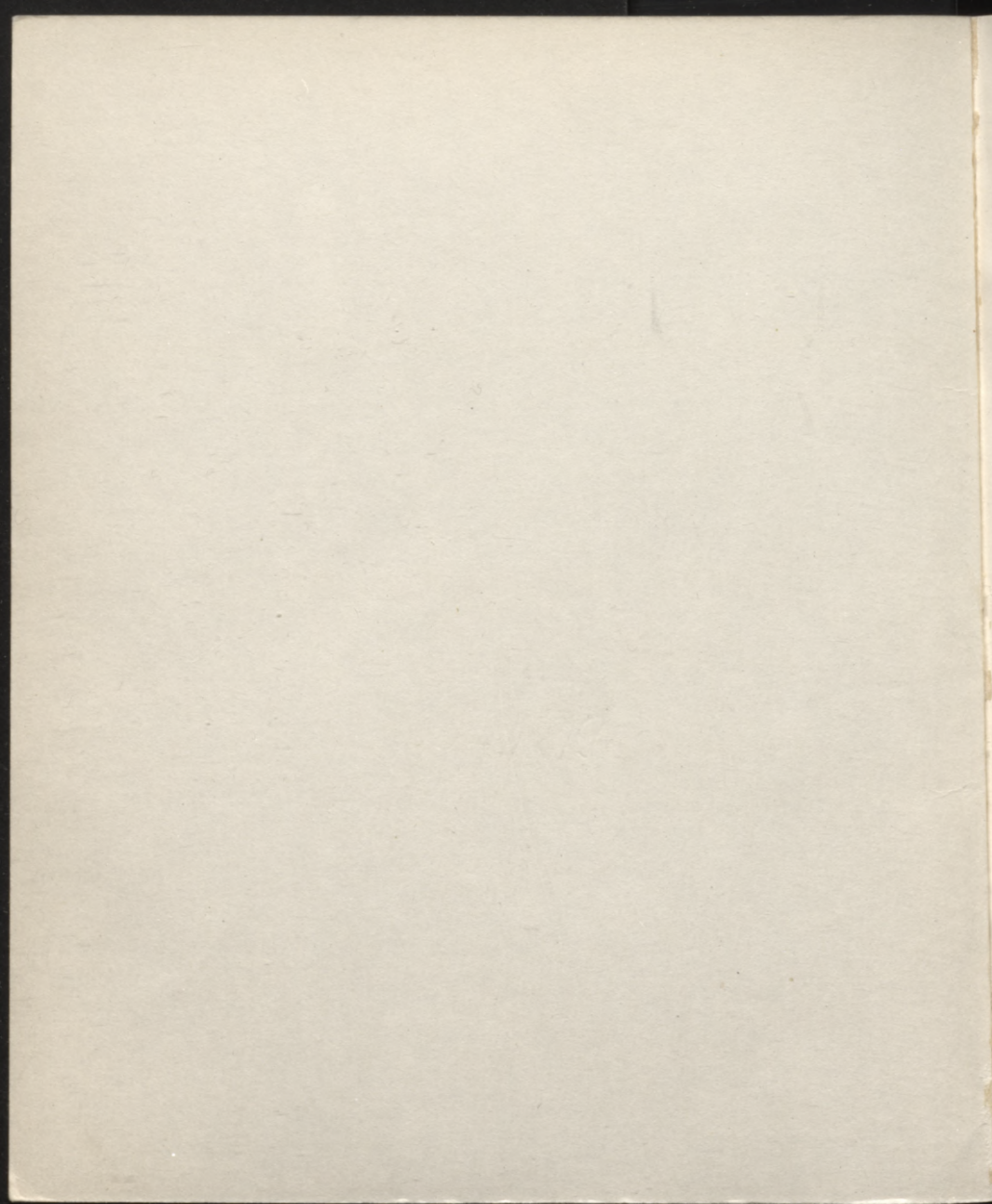


89-2
L 138

A. Pope

Burinieku gadsimts Latvijā





89-2
188

L
629

LATVIJAS DABAS UN PIEMINEKĻU
AIZSARDZĪBAS BIEDRĪBA

A. Pope

Burinieku gadsimts Latvijā

Pa latviešu jūrniecības
vēstures lappusēm



RĪGA «ZINĀTNE» 1989

39.42d(2L)
Po 571

LATVIJAS DABAS UN PIEMINĒKŪ
AKADĒMISKAJĀ BIEDRĪBĀ

Ainažu jūrskolas memoriālā muzeja, Latvijas Jūrniecības vēstures arhīva (Lielbritānijā), Latvijas PSR Zinātņu akadēmijas Fundamentālās bibliotēkas, Pērnavas novadpētniecības muzeja, Rīgas Vēstures un Kuģniecības muzeja fondu, HEINCA FON BĀSI (VFR), JĀNA HARTMAŅA, ROBERTA KURGO (Igaunijas PSR) un autora ilustratīvais materiāls

Recenzenti: B. KRAJEVSKA, J. KRIKIS

Latv.
VALSTS BIBLIOTĒKA

90-4.819 0305068655

P 3205030000—119 81—90
M811(11)—89

ISBN 5—7966—0484—8

© Izdevniecība «Zinātne», 1989



Ceļamaize grāmatai

Turpat jau pusgadsimts pagājis, kopš Latvijā nav izdota neviena grāmata par latviešu kuģniecības vēsturi... It kā tāltālā pagātnē iegrimuši mūsu tautas slavenie kuģu būvētāji — apbrīnotie, mājās gaidītie un ne vienmēr sagaidītie jūrasbraucēji — vectēvi, tēvi, brāļi, vīri... Vai daudz mūsu vidū vēl atradīsies cilvēku, kas saviem bērniem un mazbērniem varētu pastāstīt par Krišjāni Valdemāru, Ansi Bandrēviču un vēl citiem vīriem, kuri, paši jūrnieki nebūdami, savos rakstos un grāmatās veicinājuši un godā cēlušī jūrnieku sūro, bet mūsu tautai sense- nis neatņemamo nodarbošanos?

Katrai tautai ir sava vēsture, un latviešu tautas vēsture nav iedomājama bez mūsu tālajiem, senajiem un nesenajiem senčiem — jūrasbraucējiem, kaut vai tāpēc vien, ka Latvijas jūras robeža stiepjas piecsimt kilometru garumā. Ši jūras krasta dēļ jau kopš izseniem laikiem mūsu zemīti ir

skauduši un iekārojuši daudzi jo daudzi. Par šo krastu ir cīnījušies un dzelmei savas dzīvības atdevuši kurši, lībieši un mūsu kaimiņi igauņi. Un ne tikai vāci mūs ir lādējuši un vikingi savas sāgas sacerējuši...

Vienīgi mēs paši pārāk kūtri esam bijuši latvju kuģniecības pētišanā un tautai priekšā celšanā. Vēl milzu darbs gaida mūsu vēsturniekus un rakstniekus šī parāda deldēšanā. Bet tagad, kaut arī bikls, ar milzīgās atbildības nastu slogots, pirmais solis ir sperts — Arvis Pope lasītājiem piedāvā ilgi un pamatīgi vāko un kopto grāmatu «Burinieku gadsimts Latvijā».

Uzteicama arī šīs grāmatas aktualitāte, jo 80. gadu nogalē latvju tauta atkal meklē ceļus pie savas vēstures aizsērējušajiem avotiem. Tagad, pēc pusgadsimta, mūsu tautas vēsture maz pamazām atkal iznirst un nāk pie lasītāja ne vien tālo gadu atmiņā at-

saukšanai, bet arī mūsu senču piemiņas saglabāšanai.

Kad rakstu ievadvārdus šai grāmatai, ir 1989. gads. Tieši pirms 125 gadiem — 1864. — Ainažos durvis vēra Krišjāņa Valdemāra pirmā latviešu jūrskola, un, atceroties šo mūsu tautai tik nozīmīgo notikumu, es nevaru nepieminēt, ka 1989. gadā topošie latviešu jūrnīeki vēl aizvien nav tikuši pie savas jūrskolas, kurā mācības atkal varētu notikt latviešu valodā... Bet toreiz Ainažos pirms 125 gadiem mācības notika dzimtajā valodā, kaut arī skolas priekšnieka un skolotāja pienākumus pēc K. Valdemāra ieteikuma uzņēmas Igaunijas zviedru izcelsmes tālbraucējs kapteinis Kristiāns

Dāls. Tajās dienās tad arī īsti sākās burinieku uzplaukuma laiks Latvijā.

Iespējams, ka vēsturieki šīs grāmatas lappusēs atradīs arī dažu kļūmi, bet šoreiz pati svarīgākā ir autora uzņemtiesgribēšana. Un tā nav bezvēja burās saplakusi — lasītāji šajā grāmatā satiksies ar sen aizmirstiem vai arī vēl nekad nesatiktiem latviešu jūrasbraucējiem un vēsturi, kuru ar saviem darbiem pasaules jūrās un okeānos rakstījuši viņi — Latvijas jūras piekrastes zemnieki — vēlākie pasaules abraucēji.

Novēlu autoram un grāmatai spirtu brīzi ceļā pie lasītāja!

Egons Līvs



Koka kuģiem un dzelzs vīriem veltu...

Galvenais iemesls, kādēļ radās šī grāmata, bija vēlēšanās atgādināt notikumus, kurus no mūsu dienām šķir tikai dažas paauzdes, bet kas ļoti vāji saglabājušies tautas atmiņā. No latviešu tautas vēstures pagaisusi viena no spožākajām un interesantākajām lappusēm. Tas bija laiks, kad latvieši ar tādām pašām tiesībām kā angļi, holandieši vai norvēģi varēja saukties par jūrnieku tautu. Un tas bija laiks, kad latvieši pasaulei pasniedza savu vizītkarti un pasauli iepazīna pašu acīm.

Latviešu buru kuģniecības uzplaukums bija zem Krievijas impērijas karoga. Objektīvie priekšnoteikumi šim uzplaukumam bija vairāki. Pirmkārt, Baltijas guberņas — Kurzeme, Vidzeme un Igaunija — bija milzīgās valsts vārti uz Rietum-

eiropu. Otrkārt, tieši šajā impērijas daļā kapitālisms nostiprinājās vispirms. Dzimbūšana Baltijas guberņās tika atcelta gandrīz pusgadsimta agrāk nekā pārējā Krievijā. Arī tautas izglītības līmenis šeit bija ievērojami augstāks. Subjektīvie priekšnoteikumi bija mūsu senču senās jūrniecības tradīcijas, uzņēmība un vīru dūša. Rezultātā tieši latviešu — arī igauņu — jūrnieki bija tie, kas pusotra gadsimta pēc Pētera I nāves mēģināja kaut daļēji izpildīt viņa novēlējumus un novērst milzīgās valsts tirdzniecības flotes atpalicību. Daudzās pasaules ostās Krievijas impērijas karogu pirmoreiz ieraudzīja uz latviešu būvētiem un latviešu vadītiem kuģiem.

Latviešu kuģīpašnieki un jūrnieki, ejot pa sava dižā tautieša

Krišjāņa Valdemāra norādīto ceļu, sasniedza materiālu patstāvību un līdz ar to deva lielu ieguldījumu latviešu nācijas izveidošanā, tās neatkarībā no vācu muižniecības un buržuāzijas.

Jāatceras, ka latviešu un igauņu kapteiņi, stūrmaņi un mehāniķi sākotnēji vadīja lielāko daļu jaunās Padomju valsts kuģu. Ir vērts blakus literatūrā un mākslā tik populārajai un granīta cirstajai latviešu sarkano strēlnieku tēmai kaut nedaudz pievērsties arī latviešu sarkano jūrnieku ne mazāk pamācošajiem likteņiem.

Maza saujiņa materiāla nevar aizpildīt milzīgo robu, kāds mūsu zināšanās ir par šo laikmetu. Tomēr cerams, ka grāmata kaut nedaudz palīdzēs savas tautas vēstures labākā izpratnē un līdz ar to arī sevis apzināšanā. Varbūt tā mudinās vēstures un jūrniecības speciālistus ķerties pie latviešu kuģniecības vēstures izpētes un aprakstīšanas. Dziļas un pamatīgas izpētes, uz kādu autors nevar pretendēt.

Kādreiz no 1000 pasaules jūrniekiem divi esot runājuši latviski. Šodien, ar panākumiem

darbodamies visdažādākajās nozarēs, to skaitā tāljūras zvejniecībā, mēs gandrīz pilnīgi esam atstumti no tirdzniecības flotes. Divi duči latviešu cilmes kapteiņu, kurus — kā adatas siena kaudzē! — var sameklēt uz PSRS jūras kuģiem, ir pārāk mazs skaitlis kādreizējai jūrnieku tautai. Varbūt senču slavenie darbi liks vienam otram jauniešiem vēlreiz pārdomāt savas profesijas izvēli, kā arī būt neatlaidīgākam spraustā mērķa sasniegšanā.

Sirsnīga pateicība vecajiem jūrniekiem — kādreiz jaunajiem burinieku matrožiem — [Ā. Melgalvim], A. Plūmem, E. Puriņam, O. Staltam, A. Virzam par aizraujošajiem stāstījumiem un vērtīgajiem aizrādījumiem. Paldies jāsaka arī jūrniecības vēstures materiālu nogurstošajai vācējai E. Zubovai Engurē. Atsaucīgi bija Ainažu jūrskolas memoriālā muzeja un Liepājas mākslas un vēstures muzeja darbinieki, ļaudami ieskatīties šo muzeju fondos. Igauņu jūrniecības likteņgaitas labāk izprast palīdzēja bijušais Tallinas jūras muzeja direktora vietnieks Bruno Pao.

Tomēr mana vislielākā pateicība jānodod latviešu jūrniecības vēstures entuziastam Ikšķiles astoņgadīgās skolas vēstures skolotājam Jānim Hartmanim, kurš ar savām plašajām, uz rūpīgi savāktiem faktiem balstītajām zināšanām bija neaizstājams konsultants, kā arī pirmais un visstingrākais recenzents.

Ne visi latviešu burinieku gadsimta notikumi atstājuši pē-

das arhīvu mapēs, tālaika periodikā vai citos rakstītos avotos. Daļa no tiem vēl saglabājusies tikai veco jūrnieku pēcnācēju atmiņā. Cerēdams nākotnē turpināt darbu pie latviešu jūrniecības vēstures, gaidu šo atmiņu glabātāju atsaucību. Mana adrese: 229202 Ikšķile, Melioratoru ielā 2, dz. 29.

Arvis Pope



Ieskaņa

1838. gadā, kad Krievijas impērijas Baltijas guberņu — Kurzemes, Vidzemes un Igaunijas — piekrastes iedzīvotāji vēl nodarbojās tikai ar kabotāžas braucieniem Baltijas jūrā, Atlantijas okeānu jau šķērsoja divi pirmie tvaikoņi. Tādēļ, sākot stāstījumu par latviešu burinieku tāljūras braucienu gadsimtu, jāatzīmē tālaika sasniegumi tvaikoņu būvē.

Mēģinājumi nokļūt no Eiropas līdz Amerikai, palīdzot tvaika spēkam, bijuši jau pirms 1838. gada, taču angļu kuģi «*Sirius*» un «*Great Western*» bija pirmie, kas šo ceļu veica, gan ne pilnīgi bez burām, taču visu laiku darbojoties tvaika mašīnām. Braucienā no Anglijas krastiem līdz Ņujorkai «*Great Western*» pavadīja 15 diennaktis. Gandrīz uz pusi ma-

zākais «*Sirius*» brauca vairāk nekā 18 diennaktis, taču viņš izbrauca pirms «*Great Western*» un ieradās galapunktā 4 stundas pirms sāncenša, līdz ar to iegūstot lielāko daļu lauru. Sagaidītāju pūlis gavilēja, taču skeptiķi, galvenokārt jūrnieki, grozīja galvu: jauna mehāniska rotaļlieta bez praktiskas nozīmes...

19. gadsimta vidus ir pasaules burukuģniecības kulminācijas punkts, tās apogejs. Burinieki veic praktiski visus kravas un pasažieru jūras pārvadājumus, kuru apjoms strauji aug. Arī burukuģu konstrukcija 19. gadsimtā, sevišķi tā otrajā pusē, sasniedza pilnību. Tūkstošgadu pieredze tiek apvienota ar jaunākajām zinātnes un tehnikas atziņām. Ar katru gadu kļūst arvien skaidrāks, ka

tvaikonis tomēr ir bīstams burukuģa konkurents. Burinieku konstruktoriem uzdod izveidot kuģus ar lielu ātrumu un tilpību, mazu komandu un labām manevrēšanas spējām, kas principā nav iespējams.

Lieli nopelni jaunākā tipa burinieku izveidošanā ir ASV kuģu būvētājiem, kuri apsteidza savus konservatīvākos kolēģus Vecajā pasaulē — Eiropā. Taču visai drīz eiropieši pārņēma amerikāņu pieredzi. ASV radies burinieka tips šoneris — straujjiem manevriem piemērots kuģis ar nelielu komandu, turklāt spējīgs pārvietoties arī tad, ja ir nelabvēlīgs vēja virziens. (Jāpiebilst, ka šoneru aprakstam būs ievērojama nozīme visā mūsu stāstījumā.)

Ziemeļamerika ir arī slaveno kliperu dzimtene, kur tos sāka būvēt 19. gadsimta 40. gados. Drīz to būvē ievērojamus panākumus guva arī angļi. Kliperis bija burukuģis ar slaidu korpusu un ļoti lielu — pat pārspīlēti lielu — buru laukumu, konstruēts, lai sasniegtu lielu ātrumu garās okeāna trasēs.

Ar entuziastu pūliņiem kliperis «*Cutty Sark*», viens no ātrākajiem sava laikmeta burinie-

kiem, ir saglabājies līdz mūsu dienām un novietots sausajā dokā Londonā, Griničā, kuru šķērso mūsu planētas nulles meridiāns. Kliperis nolaists ūdenī Anglijā 1869. gadā.

Tajā pašā gadā atklāja kuģu satiksmi pa Suecas kanālu, kas deva smagu triecienu burinieku interesēm braucienos no Eiropas uz Indijas okeānu. Nepietiekamo manevrēšanas spēju un citu iemeslu dēļ burukuģi kanālu izmantot nevarēja, bet tvaikoņu ceļš saīsinājās uz pusi, jo tiem vairs nebija jābrauc apkārt Āfrikas kontinentam.

Krievijas impērijas flotes daudzsološā attīstība, kas iesākās 18. gadsimta sākumā, pēc Pētera I nāves visai drīz apstāta. Neskatoties uz nelielu rosiņu Katrīnas II valdīšanas laikā (1762—1796), kad galvenokārt nodarbojās ar ostu labiekārtošanu (ārzemju kapteiņu ērtībām), nevis ar pašu flotes attīstību, Krievija vairāk nekā simt gadu bija lielvalsts ar niecīgu kara un tirdzniecības floti. 19. gadsimta vidū stāvoklis bija uzlabojies visai nedaudz. Neraugoties uz to, ka Krievijā būvētais tvaikonis «*Neva*» jau

1830. gadā veica pārbraucienu no Pēterburgas uz Odesu un 1842. gadā tika nolaiستا ūdenī tvaika fregate ar dzenskrūvi «Arhimed», vispārējais krievu kuģniecības — sevišķi tirdzniecības flotes stāvoklis bija neapmierinošs.

Krievi un citi lielās valsts pavalstnieki nodarbojās galvenokārt ar kuģniecību iekšējos ūdeņos un kabotāžu, atstājot kravu pārvadājumus no savas valsts ostām uz ārzemēm svešzemnieku rokās. Ņemot vērā Krievijas impērijas lielo ārējās tirdzniecības apgrozību, ārzemju rēderi guva milzīgu peļņu — vairākus desmitus miljonu zelta rubļu gadā.

1857. gadā no katriem 100 Rīgas ostā ienākušajiem kuģiem 30 bija vācu, 26 — angļu, 12 — holandiešu, 10 — dāņu, 8 — norvēģu, 4 — franču, 3 — zviedru un 4 — krievu kuģi.

Kāpēc Krievijas pavalstnieki, to skaitā jūras vēju rūditie piekrastes iedzīvotāji, nebrauca tālajās jūrās? Tālaika preses izdevumos atrodamī daudzi atbilstoši: pārāk spēcīgā ārzemnieku konkurence, aizsalstošās ostas, iedzīvotāju zemāko slāņu neuzņēmība, izglītības

trūkums un valodu nezināšana, bailes no kontrabandas attīstības u. c. Līdz dzimtbūšanas atcelšanai Krievijā (1861. g.) baidījās, ka ārzemju braucienu laikā dzimtlaužu matroži varētu aizbēgt. Katrā gadījumā Krievijas impērijas kārtu sabiedrība bremzēja jebkuru, tai skaitā arī jūrniecības attīstību. Smagākais šķērslis bija dzimtcilvēku beztiesiskais stāvoklis. Tādēļ likumsakarīgi, ka tieši Baltijas guberņās, kur brīvlaišana notika gandrīz pusgadsimta pirms pārējās Krievijas (Igaunijā 1816. g., Kurzemē 1817. g., Vidzemē 1819. g.), ātrāk radās priekšnoteikumi kapitālisma attīstībai, risinājās notikumi, kuriem bija liela loma visas impērijas kuģniecības uzplaukumā.

Mūsu senču jūrniecības tradīcijas aizsākušās pirms tūkstošgadiem, ja ne vēl senāk. Vēstures avoti saglabājuši ziņas par seno kuršu, lībiešu un zemgaļu jūras braucieniem. Kurši bijuši slavenu vikingu respektējami pretinieki Baltijas jūrā. Kad bīskapa Meinharda tautieši ar viltu un varu sāka nostiprināties Baltijā, tiem nācās izcīnīt vairākas jūras kaujas ar latviešu senču un to ziemeļu kai-

miņu igauņu apvienotajām flo-
tēm.

13. gadsimtā latviešu kuģniecības vēstures pavediens it kā pārtrūka, lai tā īsti atjaunotos tikai 19. gadsimtā — jau kapitālisma apstākļos. Garajos latviešu verdzināšanas gadsimtos viens posms tomēr noteikti jāpiemin. Tas ir vairāku Kurzemes hercogu valdīšanas laiks 17. gadsimtā, no kuriem īpaši jāatzīmē hercogs Jēkabs (valdīja 1642.—1682. gadā). Kurzemieņu burinieki toreiz apceļoja pusi pasaules, nodibinādami tirdznieciskus sakarus ar dažādām Āfrikas un Amerikas zemēm. Āfrikas rietumu piekrastē, Gambijā, tika izveidota nocietināta tirdzniecības kolonija jeb faktorijs. Plantācijas tika ierīkotas Kurzemes otrajā kolonijā — Tobago salā Rietumindijas arhipelāgā, uz kuriem nogādāja arī diezgan daudz latviešu kolonistu.

Sarežģītos starptautiskos apstākļos, lielāko un spēcīgāko valstu, kā arī dažādu intrigu pastāvīgi apdraudēta, Kurzeme vēl tajā pašā 17. gadsimtā zaudēja faktisko varu pār savām aizjūras kolonijām. Tomēr kurzemieņu iespaids vismaz vienā

no tām — Tobago salā — turpinājās daudz ilgāk. Dažos salas ģeogrāfiskajos nosaukumos tas saglabājies līdz mūsu dienām un ne tikai vietvārdos vien...

Kurzemes hercogu globālo tirdzniecisko sakaru spožais laikmets ir mūsu vēsturnieku tikpat kā nepētīts. Līdz ar to neizvērtēta ir arī hercogistes pamatiedzīvotāju latviešu loma šī perioda izcilajos sasniegumos, lai gan nav šaubu, ka daļa slavas ir arī viņiem — kuģu būvētājiem, jūrniekiem un plantāciju līdumniekiem tālajā Rietumindijas salā.

Arī citādā ziņā sešsimt gadu ilga piespiedu pārtraukums nebija gluži bez panākumiem jūrniecības laukā. Par tāliem braucieniem ar saviem kuģiem, protams, nevarēja būt runas, tomēr saites ar jūru netika sarautas. Vislielākie nopelni ir zvejniekiem, kuri neskaitāmas paaudzes bija uzticīgi savam grūtājam un bīstamajam arodam un kļuva par stumbru, no kura atzarojās slavenie Rīnūžu loči, turīgie Rīgas pārcēlāji un kabotāžas kuģīšu šķiperi.

Daugavas grīvas zvejnieki viduslaikos kļuva par pirma-

jiem Rīgas ostas ločiem, kas katru pavasari izmērija mūžam mainīgās gultnes dziļumus un uzstādīja uz sēkliem stodes — vertikāli noenkurotas kārtis ar slotiņām galā. Par attiecīgu atlīdzību viņi svešo tirdzniecības burinieku kapteiņiem palīdzēja izvadīt kuģus cauri bīstamajam grīvas posmam.

Viduslaiku Rīgā pārcēlāju amats pilnībā atradās latviešu rokās. Sākotnēji — kā jau pats nosaukums liecina — šīs brālības locekļi nodarbojās ar cilvēku pārcelšanu laivās no viena Daugavas krasta uz otru un starp daudzajām Rīgas un apkārtnes salām. Taču drīz pārcēlāji kērās pie daudz ienesīgāka pasākuma — preču pārvadāšanas starp kuģiem un krastu. Gadsimtu gaitā Rīgas ārējā tirdzniecība paplašinājās. Paliecinājās arī kuģu izmēri un iegrime. Taču osta vēl ilgi bija sekla un neērta, bez pietātnēm. Preces no tirgotāju noliktavām uz Daugavā stāvošajiem kuģiem bija jāpārvadā ar laivām.

Pārcēlāji pamazām vien kļuva turīgi. Par sakrātajām markām, dālderiem un vēlāk arī rubļiem tika būvētas aizvien

lielākas laivas. Lielās laivas vai mazie kuģi, kuru galvenais dzinējs bija vienīgajā mastā paceltā taisnstūra bura, darbojās ne tikai ostas ūdeņos, bet devās kabotāžas braucienos tālāk gar piekrasti, piegādādami Rīgai akmeņus, kokmateriālus, malku, kartupeļus, sienu un citas pret bojāšanos noturīgas preces. Tai pašā laikā Latvijas piekrastes un Sāmsalas zvejnieki ieradās Rīgā ar žāvētu zivju kravām. Izveicīgos jūrasbraucējus nelielajās laivās nebiedēja attālums no Papes līdz Daugavas grīvai. Zivis nebija vienīgā jūrmalnieku pārvadājamā prece. Tā, piemēram, Dundagas muižas pārvaldītie piekrastes lībieši sava barona uzdevumā piegādāja kokmateriālus Rīgas, Sāmsalas, kā arī citu vietu tirgotājiem. Kungu uzdevumā, dažkārt arī pēc pašu iniciatīvas Kurzemes piekrastes jūrmalnieki savās laivās noslēdza darījumus ar ārzemju tirdzniecības kuģiem tieši jūrā, tā ignorējot Rīgas tirgotāju monopolu. Jau 16. gadsimtā daži kurzemnieku «krasta braucēji», savu dzimtkungu sūtīti, apmeklēja tagadējās Polijas, Vācijas, Dānijas un Zviedrijas krastus.

19. gadsimta pirmajā pusē Kurzemes, Vidzemes un Igaunijas iedzīvotāji atguva pirms gadsimtiem zaudēto personisko brīvību. Tiesa, šī brīvība bija visai nosacīta, jo zeme palika muižnieku īpašumā. Lai nenomirtu badā, bija jāpilda necilvēcīgi smagā muižas kļaušu nasta. Lielākā zemniecības daļa to arī darīja. Taču daži uzņēmīgākie sāka meklēt citus eksistences līdzekļu avotus. To skaitā bija arī tādi, kas, Rīgā, Liepājā vai Ventspilī nonākuši, nolīga darbā uz tālbraucējiem buriniekiem. Citi sāka pelnīt iztiku ar preču pārvadāšanu tepat gar dzimtajiem krastiem. Nodarbošanās jau daudzām paaudzēm zināma, turklāt jūrmalnieki varēja sākt strādāt savā, nevis muižnieku labā.

1840. gadā Kurzemes guberņas piekrastes iedzīvotājiem piederēja 20, bet Vidzemes — 40 burulaivu. Lielas laivas vai mazi kuģi: katra no tām varēja uzņemt 20—30 lastu kravas. Taču jau desmit gadu agrāk Daugavā bija iebraucis pirmais tvaikonis — zviedru kuģis «Oscar», kurš 1830. gada 8. jūnija agrā rīta stundā izmeta enkuru netālu no pils, toreizējās

Rīgas ostas pašā centrā. Bija veikts pirmais «tvaika paketu brauciens starp Lībeku un Rīgu zem sevišķas krievu cariskās valdības protekcijas» — tā sludināja toreizējās Rīgas vācu avīzes. Neveiklo dzenratu kuģīti no zviedru kuģīpašnieka noirējis kāds Lībekas uzņēmējs, lai ar to uzturētu regulāru tvaikoņa satiksmi starp Lībeku un Rīgu. Jau nākošajā reisā kuģītim pārlūza vārpsta, kas savienoja abus dzenratus ar tvaika mašīnu, un «Oscar» ar visiem pasažieriem jūrā ilgi gaidīja palīdzību. Sekoja citas avārijas, un izreklamētos ērtos un ātros (3 dienās!) braucienus pārtrauca.

Taču tvaikoņu ēra bija sākusies arī Daugavas grīvā. Zviedru kuģim «Oscar» sekoja holandiešu «Graf Concrin», kurš Rīgā uzturējās ilgāku laiku, darbotamies gan par ostas velkoni, gan vedot pasažierus uz Bulduriem un Dubultiem. Pēc gadiem desmit Rīgas biržas komitejai un vācu rūpniekiem jau piederēja savi Anglijā būvēti tvaikoņi, piemēram, «Dūna», «Wöhrmann», «Rīga», un satiksme ar Lībeku, toreiz galveno Rīgas tirdzniecības partneri, kļuva regulāra.

1850. gadā Lielbritānijai pieredēja 700 jūras braucieniem piemērotu tvaikoņu, Francijai — 170, Vācijai — 77, Krievijai — 56. Taču gandrīz visi tie bija sīki kuģīši un to nozīme kravu un pasažieru pārvadājumos niecīga. (Vēl 1880. gadā, pēc trīsdesmit tvaikoņbūves attīstības gadiem, to īpatsvars pasaules tirdzniecības flotes kopīgajā tonnāžā bija tikai nepilni 20%.)

Arī Rīgas ostā 19. gadsimta vidū sīkie tvaikonīši pazuda lielo ārzemju burinieku — pilnkuģu, barku, brigu — vidū. Uz tiem bija dzirdama vācu, angļu, holandiešu un citas svešas valodas. Vācu kuģi galvenokārt bija pierakstīti Lībekā, Rostokā vai Hamburgā. Lai gan tālaika Rīgas ārējās tirdzniecības apgrozījums vairākkārt pārsniedza rūpnieciskās produkcijas vērtību, vietējo vācu tirgotāju vidū tāljūras buru kuģniecība nebija populāra, viņi to uzskatīja par pārāk riskantu kapitāla ieguldīšanas veidu. Rīgā bija pierakstīti tikai pārdesmit tālbraucēji kuģi.

Ostmalā atradās arī daži sīki kuģīši, uz kuriem runāja latviski. Pie krasta stāvēt varēja tikai viņi: Daugava sekla, krast-

malas vēl neizbūvētas. Ārzemju jūrnieki uz tiem — tiešā un pārnestā nozīmē — noskatījās no augšas. Latviešiem tāljūras braucienu laiks vēl nebija pieņācis.

Krimas kara laikā 1854. gadā mastu mežs no Rīgas ostas bija pazudis. Krievija karoja ar Turciju, bet turku sabiedroto — angļu — karakuģi bloķēja Baltijas jūras ostas. Kārtējo reizi tika pierādīts Krievijas flotes — šoreiz karaflotes vājums. Aizsardzībai pret ienaidnieka kuģiem piekrastes iedzīvotājiem izsniedza šautenes. Gar jūrmalu jāja kazaku patruļas un novēroja pretinieka karakuģu pārvietošanos. Pa to laiku angļu fregates, no kurām dažas jau bija apgādātas ar tvaika mašīnām, netraucētais braukāja pa Baltijas jūru un nogremdēja katru sastapto tirdzniecības kuģi, kas mēģināja sasniegt kādu no Krievijas ostām. Ārzemju kapteiņi atsacījās braukt uz Baltijas jūras piekrasti. Latviešu jūrmalnieku kabotāžas kuģišus angļu desanti iznīcināja arī tad, ja atrada tos izvilktus krastā.

Tomēr daži vietējie šķiperi turpināja braucienus, jo par

sāli, pārtikas precēm, sienu un malku Rīgas un citu piejūras pilsētu tirgos maksāja pasakainās karalaika cenas. «Blokādes lauzējiem» varētu pārvest iedzīvošanās kāri, tomēr jāatzīmē viņu drosme. Šiem vīriem un viņu dēliem bija nenoliedzami liela loma gadsimta otrās puses notikumos, jo bez uzņēmības viņiem — atšķirībā no pārējiem igauņu un latviešu jūrmalniekiem — bija arī Krimas kara gados sapelnītā nauda.

Neskatoties uz slaveno Sinopas kauju un varonīgo Sevastopoles aizstāvēšanu, Krievijai nācās maksāt nodevas par savu atpalcību — tai uzspieda smagus miera noteikumus. Tomēr kapitālisma attīstība Krievijā turpinājās. 1861. gadā dzimtbūšanu beidzot atcēla visā valstī. Tajā pašā gadā tika pabeigta Rīgas—Daugavpils dzelzceļa būve, kas vēl vairāk palielināja Rīgas ostas nozīmi Krievijas impērijas saimnieciskajā dzīvē, jo savienoja to ar citiem valsts apgabaliem.

1863. gadā pieņemtie likumi Baltijas guberņu zemniekiem radīja reālu iespēju saņemt pasēs un atstāt savas līdzšinējās dzīvesvietas. Sākās zemnieku

pārvietošanās no laukiem uz pilsētām. Viņu personisko brīvību lielie zemes īpašnieki vācieši tomēr centās ar dažādiem paņēmieniem ierobežot, lai kavētu darbaspēka aizplūšanu no muižām. Tomēr jaunie pasu noteikumi labvēlīgi iespaidoja nesen dzimtcilvēku pievēršanos jauniem arodiem, to skaitā arī jūrniecībai.

Ap 19. gadsimta vidu ārzemju reisi no Krievijas impērijas Baltijas jūras ostām joprojām bija gandrīz tikai sveštautiešu rokās. Rīgā, Liepājā un Ventspilī pierakstītie tālbraucēji burinieki piederēja galvenokārt vāciešiem. Tiesa, lielākā daļa šo kuģu matrožu bija latvieši. Atradās arī pa kādam stūrmanim vai pat kapteinim, kuru uzvārdi šķiet latviskas cilmes. Šī laika ostas dokumentos pieminēti kapteinis J. Krusts, stūrmaņi V. Legzdīņš, N. Roze un J. Roze.

Tomēr 19. gadsimta 60. gados Baltijas jūras piekrastē no «prūšu robežām» (Kurzesmes guberņa toreiz robežojās ar Prūsiju) līdz Narvai bija jau izveidojusies ievērojama kabotāžas flote, kas gandrīz visa piederēja vietējiem iedzīvotājiem. Nelieli



burinieki tika būvēti zvejnieku ciemos gar visu jūras piekrasti. Sevišķi strauji kuģubūve attīstījās Vidzemes guberņā, jūrmalas posmā no Rīgas līdz Pērnavai. Nedaudz vairāk kā desmit gadu laikā te nolaida ūdenī pāri par 100 kabotāžas burinieku ar kopīgo kravnesību aptuveni 10 000 lastu. Tātad katrs kuģītis

vidēji varēja uzņemt pāri par 200 tonnu derīgās kravas.

Divreiz garākajā Kurzemes piekrastē 1866. gada vasarā jūrmalniekiem piederēja kabotāžas flote ar kravnesību 3000 lastu, bet četrreiz garākajā posmā no Pērnavas līdz Narvai — aptuveni 2000 lastu.

Tātad 19. gadsimta 2. pusē

Daugavmala 20. gs. sākumā



divas trešdaļas Krievijas impērijas Baltijas piekrastes kabotāžas flotes atradās vidzemnieku rokās. Vidzemnieki tolaik bija teritoriāls, nevis nacionāls jēdziens. Vidzemes guberņas pamatiedzīvotāji bija igauņi un latvieši. Guberņai piederēja arī Sāmsala un Muhu sala — zvejnieku, jūrasbraucēju un stipru

laivu būvētāju novads. Igauņi un latvieši savu floti būvēja savstarpējā mijiedarbībā. Par šīs sadarbības centru veidojās Ainaži, vēl nesēnā pagātnē kļušais un visu aizmirstais zvejnieku ciems.

Kādēļ vidzemnieki kuģubūvē apsteidza Igaunijas un Kurzemes guberņu jūrmalniekus?

Vidzemes jūrmalas iedzīvotāji savos centienos izveidot kabotāžas floti atradās labākā stāvoklī nekā citu guberņu jūrmalnieki, jo Vidzemes guberņas muižnieki atbalstīja viņus — pārdeva kokus no saviem mežiem, kā arī neliedza izmantot jūras krastu kuģubūvei. Turklāt šeit bija daudz kroņa (valsts) mežu, kur kokmateriālus varēja iegādāties vēl lētāk. (Vēlāk, kad vietējie šķiperi jau bija kļuvuši turīgi, tiem netrūka līdzekļu, lai noskaņotu sev labvēlīgi kroņa mežkungus. Tad jau arī viens otrs muižnieks no jaunajiem kuģīpašniekiem centās aizņemties naudu... Taču tas bija vēlāk.)

Acimredzot sava loma vidzemnieku panākumos bija arī tam, ka viņi apdzīvoja krastu, gar kuru veda toreiz ļoti dzīva kabotāžas līnija, kas savienoja Rīgu ar Pēterburgu. Cauri Monzundam brauca daudzie somu kuģi, kas dažreiz apstājās jūrā pie vidzemnieku ciemiem — uzņemt kravu, nopirkt pārtiku un sagaidīt ceļa vēju. No somu kuģiniekiem daudz varēja mācīties.

Kurzemes jūrmalnieki, kuru dzīvesvietām garām gāja ār-

zemju braucieni kuģi, tos redzēja tikai pie apvāršņa. Lielie burinieki devās uz lielajām ostām un pie krasta nonāca tikai avāriju gadījumā. Turklāt šo kuģu lielums un sarežģītā takelāža gan bija jāapbrīno, taču no tiem vietējā, pagaidām vēl primitīvā kuģubūve maz ko derīgu varēja aizgūt.

19. gadsimta 2. pusē Pēterburga vienā navigācijas periodā pieprasīja simt kuģu kravas Katlakalna ģipša. Arī akmeņu, ķieģeļu, kaļķu un kokmateriālu purvā uzbūvētajai galvaspilsētai vajadzēja daudz. Vidzemnieki, kā arī — savu iespēju robežās — Kurzemes un Igaunijas guberņu zemnieki sāka izkonkurēt somus no šiem pieveidumiem. Vēl mazie kuģi veda uz Pēterburgu un citām lielajām piekrastes pilsētām labību, malku, kartupeļus, saknes, sienu, sviestu, medu un citas preces. Svaigas zivis vasarā varēja pārvest tikai nelielā attālumā, tādēļ tās iepriekš žāvēja vai sālīja. Zivju pārstrāde bija ļoti zemā līmenī, un zvejnieki cieta zaudējumus gan tad, kad zivju maz, gan tad, kad lomi pārāk lieli. Niecīgā peļņa, ko deva zvejniecība, mudināja uz-

Pēterburga 19. gs. beigās



nēmīgākos zvejniekus piepelnīties ar preču pārvadājumiem.

Kuģus būvēja ne tikai latviešu un igauņu krastos. Baltās jūras slavenie «pomori» ģeogrāfiski atradās pārāk tālu, lai varētu ietekmēt latviešu kuģu būvniecību. Turklāt 19. gadsimta 2. pusē viņu slava jau sāka apdzist. Toties kuģus bū-

vēja pie Jamburgas (tagadējās Kingisepas Ļeņingradas apgabālā). Tomēr nopietni konkurenti latviešiem un igauņiem jamburgieši nekļuva.

Nopietnākie konkurenti bija somi. Somija toreiz bija krievu ģenerālgubernatora pārvaldīta lielkņaziste Krievijas impērijas sastāvā (gan ar ievērojamu

autonomiju). Somu burinieku flote, sākusi veidoties ap 1840. gadu, visai drīz gan kuģu skaita, gan arī tonnāžas ziņā pārspēja visu pārējo Krievijas impērijas pavalstnieku floti Baltijas jūrā. Taču somu floti grūti nosaukt arī par Krievijas floti, kaut vai tādēļ, ka tā piederēja galvenokārt Somijas ietekmīgākās mazākumtautības — zviedru — kuģipašniekiem. Mazie somu kabotāžas kuģi gan braukāja starp Rīgu un Pēterburgu, taču tālbraucēji biežāk veica reisu starp Zviedrijas un Rietumeiropas ostām. Kuģis būvēts Somijā, karogs — Krievijas, taču pieder tas zviedram! Bieži tos visai drīz pēc nolaišanas ūdenī pierakstīja kādā no Zviedrijas ostām jeb jūrnieku valodā — «pārveda zem zviedru karoga».

Ja arī latviešu un igauņu piekrastes braucēji 19. gadsimta 2. pusē riskētu doties kur tālāk par Baltijas jūras ūdeņiem, viņiem būtu grūti atrast kravu. Rīgas un citu lielo pilsētu vācu tirgotāji negribēja uzticēt preču pārvadāšanu mazajiem kuģīšiem ar to izskata ziņā zemniecisko, pašaustās drānās tērpto komandu un kapteini, kas ne-

bija nekādā jūrskolā mācījies. Vieglāk bija vienoties ar krievu kupčiem, kas tirdzniecībā tādi paši iesācēji kā latvieši kuģniecībā. Taču tālāk par Dancigu (tagadējā Gdaņska) un citām Prūsijas pilsētām jūrmalnieku kuģīši 60. gados parasti vēl nebrauca. Svešās ostās svešas, viņiem nezināmas briesmas, arī valodu neprašana. Turklāt uz mazajiem buriniekiem nebija ne navigācijas instrumentu, ne jūras karšu. Ceļu to vadītājiem pagaidām rādīja dzimtā krasta dūmakā titā līnija.

Runājot par mūsu jūrniecības vēsturi, nedrīkstam aizmirst tautu, kas šodien gandrīz pilnīgi (un tomēr ne gluži!) saplūdusi ar latviešiem, it kā nemanāmi, bet ļoti būtiski ietekmējot mūsu vēsturi, kultūru un valodu. (Arī daudzām Latvijas apdzīvotajām vietām nosaukumus devusi šī tauta.)

Vēsturnieki vēl nav īsti vienojušies, no kurienes un kad libieši — saukti arī par libjiem jeb liviem — ieradušies tagadējā Latvijas teritorijā. 1185. gadā, kad kristietības sludinātājs Meinhards dibināja pirmo vācu apmetni Daugavas kras-
tos, vietējie iedzīvotāji tur runā-

juši lībiešu valodā. Uz atbraucēju jautājumiem, kā sauc šo vietu, viņi paskaidrojuši, ka šeit atrodas «viens ciems» — lībiski «ikšķilā». Ģeogrāfiskā izziņa nonāca rakstos, un tā vēl šodien ciematu sauc lībiešu valodā — Ikšķile. Stāsta, ka toreizējie Ikšķiles lībieši esot interesējušies par sāls cenām Gotlandes tirgū. Tātad viņi zinājuši, ka pasaule ir daudz plašāka par Daugavas piekrasti...

Ikšķiles lībieši diezgan ātri pazuda no vēstures lappusēm. Ilgāk nacionālā vienotība un līdz ar to arī valoda saglabājās otrajā lielajā lībiešu apdzīvotajā vietā Latvijas teritorijā — ap Ainažiem. Tomēr arī šeit lībieši 19. gadsimtā pamazām pārlatviskojās un pārigauņojās. Sevišķi viegli viņi asimilējās ar valodā radnieciskajiem igauņiem.

Visdzīvotspējīgākā bija trešā grupa — Kurzemes lībieši. Vēl 19. gadsimta vidū Kurzemes ziemeļu piekrasti apdzīvojuši gandrīz tikai lībieši (līvi). Paši viņi sevi sauca «*rāndalisti*» — jūrmalnieki. Jaunciemā, Sīkragā, Mazirbē, Košragā, Pitragā, Saunagā, Vaidē, Kolkā un Melnsilā bija dzirdama tikai

lībiešu valoda. Latviski runāja «kalnā» — virs Slīteres Zilo kalnu kraujas, tālāk no jūras. Latvieši kopa zemi un audzēja lopus, līvi nodarbojās galvenokārt ar zvejniecību, jo piekrastes augsne bija smilšaina un liesa.

1810. gadā minētajos lībiešu ciemos bija gandrīz 500 jūras zvejas laivu. Vesela flote! Un katrā ciemā bija vismaz viena «*koploja*» — liela preču laiva tālākiem braucieniem. Malka un citas preces tika vestas pat uz Pēterburgu. Līvi darbojās arī par tirdzniecības starpniekiem, piemēram, «kalnā» uzpirka medu un vasku, lai to izdevīgi pārdotu Rīgā. Nav jābrīnās, ka «*rāndalisti*» bija turīgāki par latviešiem.

Kurzemes lībiešu nedienas sākās 1860. gadā un tieši šī turīguma dēļ. Visi viņu ciemi pieredēja Baltijas guberņas lielākajai Dundagas muižai. Dundagas īpašnieks barons fon Ostensakens bija novērtējis lībiešu ienesīgos jūras braucienus un uzlicis tiem jaunas, smagas nodevas. Jūrmalnieki sacēlās pret barona spaidiem. Dumpi apspieda nežēlīgi. Lielu daļu jūrmalas lībiešu padzina no mā-

jām, viņu vietā nometinot latviešus no muižas īpašumiem zemes vidienē. Daudz lībiešu aizklīda uz citiem apvidiem, kur ātri asimilējās ar latviešiem. Tomēr līdz pat pirmajam pasaules karam Kurzemes jūrmalā no Jaunciema līdz Melnsilam runāja galvenokārt lībiešu valodā. Arī 20. gadsimta 30. gadu aptaujā lielākā daļa Kurzemes ziemeļu piekrastes iedzīvotāju uzskata sevi par lībiešiem, lai gan runā jau gandrīz tikai latviešu valodā.

Sevišķi izcils lībiešu ieguldījums ir mūsu jūrniecības attīstībā. Viņi devuši ne tikai tradīcijas, bet arī daudz izcilu profesionālu jūrnieku. Kolkā dzimušais Augusts Kīsis, kas visu mūžu vadījis kuģus pa Ziemeļu Ledus okeānu, bija lībietis. 19. gadsimta 80.—90. gados Ventspils jūrskolā kapeiņa diplomus ieguvuši trīs Rozenfeldi no Dundagas — Andrejs, Didriķis un Fricis — lībieši. Kapeiņi Didriķis un Kārlis Otmaņi, Kārlis Anbanks, Augusts Breinkopfs, Sergejs Ermanbriks, Andrejs Freimanis, Pēteris Jurgenbergs, Pēteris Skadiņš, Sīmanis Štāleris, Didriķis Zariņš... Visus nav iespējams

uzskaitīt. Jānis Princis (Jāne Prints), beidzis Ventspils jūrskolu 1878. gadā, ilgu gadu bija Arensburgas (Kuresāre Sāmsalā) jūrskolas priekšnieks. Viņa tēvs, arī Jānis Princis, bija lībiešu dzejnieks, viņa vārds iecirsts piemiņas akmeņī Miķeļtorņa kapos.

Lībieši palīdzēja radīt labvēlīgus apstākļus latviešu jūrnieku kontaktiem ar igauņu kuģubūves meistariem, no kuriem aizguva ļoti daudz. Igaunijā iemācīja latviešiem būvēt tālbraucējus kuģus, bet lībieši — ar tiem braukt. Šāds apgalvojums varbūt ir pārspīlēts, bet ne gluži bez pamata.

Šķiet, ka daudzi, sevišķi ar jūrniecību un zveju saistītie latviešu vārdi ir lībiešu cilmes: jūra, bura, laiva, airi... Taču par lībiešu ietekmi uz latviešu valodu lai spriež speciālisti valodnieki. Toties droši varam apgalvot, ka nosaukumu «Livonia», ar kuru mūsu mazā dzimtene pirmo reizi atzīmēta Eiropas kartē, kaut gan netieši, devuši līvi.

Starp citu, vai jūs zināt, kur ir Eiropas centrs? Krišjānis Valdemārs «Austrumā» (1885.—№ 5) rakstīja: «Kad velkam uz

Eiropas karti līniju no tālākā Eiropas zemes stūra pret ziemeļu-rītiem, Karas upi, uz tālāko dienvidu-vakara stūri Kap St. Vincents Portugālijā — un otru līniju no tālākā ziemeļu stūra — Nordkap Norvēģijā uz tālāko dienvidu stūri Kap Matupan Grieķijā, tad abas šīs līnijas satiekas mūsu Baltijas jūrā ne tāl no Kurzemes Kolku raga. Tad nu šinī vietā ir Eiropas Vidus, Eiropas sirds.»

Latvijas ģeogrāfiskais stāvoklis un ostas jau izsenis ir tās tautas bagātība un posts.

Bagātība tādēļ, ka pa jūru ceļš uz pārējo pasauli ir daudz īsāks, ērtāks un dažkārt pat vienīgais. Posts tādēļ, ka bagātībai vienmēr atradīsies tīkotāji, bet mazai tautai nav iespēju to nosargāt.

Ja ne Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas, latviešiem būtu cita vēsture un cits liktenis. Ne mūsu tautas vaina, ka Krievijas impērijas ērtākais ceļš uz Rietumiem ved cauri tās laukiem. Bradāt šos laukus iesāka jau Pēteris I...



Jūrskolas

Pirmo jūrskolai līdzīgo iestādi esot dibinājis portugāļu princis Heinrihs Jūrasbraucējs jau 1418. gadā, tomēr Kolumbam, Vasko de Gamam, Magelānam, Dreikam un citiem slaveniem seniemiem nebija oficiālas jūrskolas izglītības. Tomēr tas nekavēja viņus veikt tālus un nozīmīgus jūras braucienus. Ģeogrāfiski un hronoloģiski mums tuvākais kuģa vadītājs bez diploma ir populārais Kihnu Jens, J. Smūla literārais varonis. Šī tēla prototips Jens Uetoa, kuram piemiņas akmens uzstādīts viņa dzimtajā Kihnu salā, nebūt nebija vieniģais igauņu un latviešu «mežoniģais kapteinis», kas bez jūrskolā iegūtām zināšanām devies tālos un veiksmīgos reisos.

19. gadsimta sākumā kapteiņi un stūrmaņi ar diplomiem vēl

bija maz. Ostu valdes un citas iestādes par šādiem papīriem arī ne visai interesējās. Gadsimta vidū, sākoties straujai jūras tirdzniecības attīstībai, aina mainījās. Sākot ar 1854. gadu, Lielbritānija, toreiz lielākā jūras lielvalsts, kurai piederēja puse no pasaules flotes, noteica, ka ārzemju braucieni atļaujami tikai diplomētiem kapteiņiem. Krievija saviem tālbraucēju kuģu vadītājiem diplomu sāka pieprasīt no 1876. gada. Braucieni starp savas valsts ostām — kabotāžas reisi — kapteiņiem praktiķiem vēl tika oficiāli atļauti līdz 1887. gadam, kad prasība pēc attiecīga diploma vai apliecības kļuva obligāta. Praksē tie gan turpinājās arī vēlāk.

Tātad 19. gadsimta 60. gados formālajai izglītībai, stājoties

darbā uz Krievijas kuģiem, vēl nebija izšķirošas nozīmes. Toties liela loma bija zināšanām navigācijā, locijā, jūras likumos, ostu paražās utt., bez kurām ārzemju reisos atšķirībā no vietējiem kabotāžas braucieniem iztikt bija grūti. Šādas zināšanas varēja iegūt tikai speciālā mācību iestādē — jūrskolā.

Pēteris I 1701. gadā savas valsts jaunajā galvaspilsētā Pēterburgā nodibināja jūrnieku izglītošanai paredzētu matemātikas un navigācijas zinātņu skolu, taču tā pastāvēja tikai nedaudz ilgāk par savu dibinātāju. Vēlāk jūrskolas neilgi darbojās Irkutskā, Arhangeļskā, Oļonecā, Astrahaņā un Holmogoros. Divreiz no jauna jūrskolu atvēra Pēterburgā, taču tā nīkuļoja un atkal tika slēgta tāpat kā pārējās, jo trūka audzēkņu. Tad mēģināja sagatavot tirdzniecības kuģu vadītājus speciālās klasēs Kronštates un Nikolajevas karaflotes stūrmaņu skolās, tomēr arī tas neveda vēlamos panākumus. Būt diplomētam tirdzniecības kuģa kapteinim joprojām bija ārzemnieku privilēģija, kuri varēja diktēt savus noteikumus Krie-

vijas impērijas kuģipaiņniekiem. Dārgi bija šie kapteiņi, no kuriem daži prata noslēpt, ka viņiem attiecīgās izglītības patiesībā nemaz nav. Taču pašu laudis — muižnieku un tirgotāju dēli — jūrskolās mācīties negribēja vai arī iestājušies tās nebeidza. Dzimtcilvēkiem šīs skolas bija slēgtas.

Rīgā pirmo jūrskolu atklāja 1805. gadā uz jau agrāk pastāvējušās aprīņķa skolas bāzes. Dažādu iemeslu — galvenokārt audzēkņu trūkuma dēļ pēc šiem gadiem to atkal pārveidoja par vispārizglītojošu skolu. 1839. gadā vācu kapteinis Foss atvēra Rīgā privātu jūrskolu kvalificētu matrožu sagatavošanai. No 1844. gada šo skolu savā pārziņā pārņēma Rīgas Biržas komiteja un sāka tajā sagatavot kuģu vadītājus.

1843.—1861. gadā privāta jūrskola darbojās arī Liepājā, vēlāk šo jūrskolu apvienoja ar aprīņķa skolu. Arī tā nebija kupli apmeklēta. Latviešus, kas ieguvuši jūrskolas izglītību, joprojām varēja uz pirkstiem saskaitīt. Tomēr jau bija diezgan daudzi latvieši — kuģipaiņnieki —, un šis apstāklis izšķīra tālākos notikumus.

1864. gada rudenī Pēterburgā, Vasilija salas 4. līnijas 5. mājas dzīvoklī, pie tējas galda sēž seši vīri. Dzīvokļa saimnieks ne ar ko sevišķi neizceļas — lai gan padrukns un stūrainis, tomēr šķiet parasts krievu ierēdnis. Kolorītāki ir viņa viesi. Sarkanbrūnām sejām, pelēkos, pašautos vilnas svārkos un aditās jakās, gariem rupjas ādas stulmzābakiem kājās — tie ne visai iederas galvaspilsētas inteligenta dzīvoklī starp daudzajām grāmatām un avižu kaudzēm. Tomēr, neskatoties uz sarunā jūtamo cieņu pret namatēvu, ciemiņu balsis skan pašapziņa. Tie ir Ainažu šķiperi — reizē kuģīpašnieki un kapteiņi, kas atveduši uz Pēterburgas tirgu un izdevīgi pārdevuši vairākas kartupeļu kravas. Un tas nav viņu pirmais izdevīgais reiss.

Krimas kara gados, kad angļu karakuģi bloķēja Baltijas jūru, iedzīvotājiem pietrūka sāls. Bez sāls draudēja bads — zivis sapuva, gaļa sabojājās. Mats Grants, visā piekrastē saukts par Veco Kabļu Grantu, pieredzējis kontrabandists, ainažniekus toreiz apmācīja, kā rīkoties. Viņš parādīja, starp

kādiem sēkļiem un akmeņiem jābrauc, lai dziļi peldošās angļu fregates netiktu ne tuvumā. Atklātā jūrā vairāk gan jāpaļaujas uz laimi, lai gan arī tur noderēja savas viltībiņas. Un ainažnieki veda ar saviem kuģīšiem sāli no Vācijas un Zviedrijas. Angļi kuģīšus nespēja nogremdēt, bet vidzemnieki un rīdzinieki dabūja sāli, par ko dūšīgie jūrasbraucēji saņēma kaudzi spožu rubļu. Rubļus, kurus ieguldīja jaunu, lielāku kuģu būvē.

Te nu viņi sēž, drosmīgie šķiperi, kas dzimto jūru pazīst kā savus piecus pirkstus, bet jūras kartes labi ja pa gabalu redzējuši. Trīs Veides: Andrejs, Juris un Atis. Tautība? Veides visticamāk ir igauņu vai arī libiešu cilmes. Arī Jāņa Miķelsona un Dāvida Martinsona tautība nav īsti noskaidrota. Droši zināms, ka viņi ir bijuši Vidzemes guberņas zemnieki. Tolaik Baltijas vācieši tādus sauca par nevāciem, bet cara kanceleju ierēdņi — par nekrieviem.

Namatēvs ir Krišjānis Valdemārs. Trūcīga Kurzemes zemnieka dēls, bijušais ganiņš, kura domas tagad uzklausa Krievijas impērijas ministri. Viņš ir

dzimis 1825. gadā Talsu apriņķī. Kad zēnam 10 gadu, ģimene pārceļas uz dzīvi Sasmakā (kuru 1926. gadā viņam par godu pārdēvēs par Valdemārpili) un joprojām cieš trūkumu. Lubezeres skolu beidzis, Krišjānis sākumā par dažām kapeikām stundā māca sasmakiešu ebreju bērniem lasīt un rakstīt, bet tad atstāj tēva mājas. Viņš ir skrīvera palīgs Jelgavā un Rundālē, tad skrīveris Lielbērstelē un Ēdolē. Ēdolē pavadītajā laikā Krišjānis Valdemārs jau veic pasākumus, kas nozīmīgi mūsu tautas vēsturē: viņš nodibina «Baltijas jūras izsmelšanas biedrību» un pirmo latviešu publisko bibliotēku. Pirmais pasākums, drīzāk joks, Valdemāra vārdam liek nonākt Baltijas žandarmērijas «melnajā sarakstā», no kura tas vairs netiek svītrots visu viņa mūžu. Otrais pasākums — bibliotēkas nodibināšana — ir daudz nopietnāks un liecina par Valdemāra agrīnajiem centieniem palīdzēt apspiestajai latviešu tautai tikt pie gara gaismas.

Tomēr īstas izglītības joprojām nav arī pašam Valdemāram. Vēstures ceļi ir sarežģīti, un iegūt ģimnāzijas izglītību

jaunajam un dumpīgajam latviešu censonim palīdz Baltijas ģenerālgubernators kņazs A. Suvorovs (slavenā feldmaršala mazdēls) un Liepājas vācu tirgotājs F. Hagedorns. 1854. gadā, gandrīz jau 29 gadu vecumā, Valdemārs ar Liepājas ģimnāzijas atestātu kabatā dodas uz Tērbatas Universitāti. Tērbatā viņš uztrauc sabiedrisko domu, visur uzsverdams, ka ir latvietis... Valdemārs studē tautsaimniecību, lai gan modē ir daudz ienesīgākās un respektablākās Teoloģijas, Medicīnas un Tieslietu fakultātes. 1858. gadā viņš universitāti beidz un gadu vēlāk apmetas uz dzīvi Pēterburgā, kur sākumā darbojas vietējā vācu avīzē, bet vēlāk kļūst par ierēdni Finanšu ministrijā. Un visu laiku raksta grāmatīņas, brošūras, rakstus avīzēm. Viņa politiskā pārliecība ir skaidra — labs viss, kas stiprina latviešu tautu. Lai tauta būtu stipra un vienota, tai jābūt pietiekami izglītotai. Taču tas nav iespējams, nerasniedzot noteiktu materiālās labklājības līmeni.

Kad Vasilija salas dzīvoklī notiek saruna ar ainažniekiem, jāatceras, ka tas jau ir slaveno

«Pēterburgas Avīžu» laiks. To izdošanu organizējis Krišjānis Valdemārs. Viņš arī cīnās pret Baltijas vācu administrāciju, kas pūlas panākt latviešu vidū slavenās, bet vāciem nevēlamās avīzes slēgšanu. Valdemāra līdzstrādnieki un domubiedri ir J. Alunāns, K. Biezbārdis, A. Kronvalds un A. Spāģis. Un Krišjānis Barons. (Jāatzīmē, ka par nepieciešamību saglabāt nākamajām paaudzēm latviešu folkloras bagātības pirmais izteicies K. Valdemārs. Ja ne viņš, iespējams, ka «Latvju dainu» nemaz nebūtu. Valdemārs ir bijis neizsīkstošs «ideju generators». Neskatoties uz milzīgajām darbaspējām, visas ieceres realizēt nebija viņa spēkos. Tad Valdemārs meklēja cilvēkus, kas spētu to veikt. Dainu Tēvs bija viens no viņiem.)

Taču viena no Krišjāņa Valdemāra daudzšķautņainās darbības spilgtākajām pusēm ir Krievijas impērijas jūrniecības attīstība. Vēl studējot Tērbatā, viņš ieinteresējās par kuģniecību, protams, no tautsaimnieka viedokļa. Tērbatā viņš starp citām publikācijām saraksta brošūru vācu valodā «Par latviešu

un igauņu pievilksanu jūrniecībai». Jūrniecībā viņš saskata īsāko ceļu, kā trūcīgajām Baltijas tautām jeb vismaz to daļai konkrētajos vēsturiskajos apstākļos kļūt turīgai.

Publikācijas par kuģniecības nozīmi viņš raksta arī Pēterburgā. Veiksme, kas piemēklē enerģiskākos: viņa raksti ieinteresē dažus Admirālītātes augstākos ierēdņus. Sevišķi svarīga ir cara Aleksandra II brāļa lielkņaza Konstantīna Nikolajeviča labvēlība. Admirālītātes uzdevumā Krišjānis Valdemārs 1860. gadā apceļo Krievijas impērijas Baltijas jūras piekrasti un sagatavo ziņojumu par jūrniecības attīstības iespējām. Pēc gada seko komandējums uz Vāciju, lai iepazītos ar turienes kuģniecību. Valdemāra ceļojuma atskaites un tām pievienotie priekšlikumi tiek uzņemti labvēlīgi — tas iedvesmo viņu jaunam, nedaudz riskantam pasākumam. Tā pirmais cēliens notiek Valdemāra Pēterburgas dzīvoklī.

... Bez kuģiem, kuru būve iet plašumā, vajadzīgi arī pietiekami izglītoti jūrnieceki, taču to trūkums, flotei attīstoties, kļūst aizvien vairāk jūtams. Līdzšinē-

jās nedaudzās jūrskolās nav spējušas sagatavot pietiekamu skaitu mācītu kuģu vadītāju. Kādēļ? Krišjānis Valdemārs pacietīgi skaidro saviem viesiem: tās ir par maksu, turklāt atrodas lielās pilsētās, kur pati dzīvošana ir dārga. Lai izmācītos Rīgā par stūrmani, par mācībām, dzīvokli un uzturu jāizdod kādi 12 vai pat 16 rubļi mēnesī. Mācību laiks tāds, ka kārtīgam jūrniekam, kuram no ledus kušanas sākuma līdz pirmajiem rudens vižņiem jābūt uz kuģa, skola jākavē. Jau zemākajā klasē iestājoties, vajag daudz priekšzināšanu. Tomēr pats galvenais ir mācību valoda. Kurš ainažnieks var mācīties Rīgas vai Liepājas vācu jūrskolā? Ar krievu mēli jūrmaļniekiem arī neiet lāgā, turklāt Pēterpils, Heršonas vai Arhangeļskas jūrskolās ir pārāk tālu no mājām, un vai viņus tur vispār uzņemt.

Valdemārs turpina savu domu. Par kapteiņiem un stūrmaņiem jāmacās zvejniekiem un piekrastes braucējiem, kas ar jūru saraduši jau no bērna kājas. Jūrskolām jābūt gar visu Krievijas impērijas jūru krastiem, taču nevis lielajās pilsē-

tās, bet turpat zvejnieku ciemos. Mācībām jābūt bezmaksas, jo jūrnieku sagatavošana valstij ir izdevīga. Zemākajās klasēs jāuzņem bez pārbaudījumiem, bet tikai tie, kas jau ir jūrā braukuši. Mācībām jānotiek katra skolnieka dzimtajā valodā. Piekrastes posmā no Narvas līdz Palangai vajadzētu atvērt 20—25 skolas — gan sagatavošanas, gan tādas, kur var iegūt kapteiņa diplomu. Pirmo šādu skolu vajadzētu dibināt Ainažos, kur tā šobrīd visvairāk vajadzīga. Vēl gan nav ne skolas telpu, ne skolotāju, ne naudas. Nav arī tās atvēršanai nepieciešamās gubernatora atļaujas. Taču ar labu gribu un nedaudz naudas lietu var iekustināt...

Viesi klusībā ne visai tic namatēva trakajām idejām, taču priekšlikums ir kārdinošs — un nauda viņiem arī ir. Veides Juris varētu jūrskolu sākumā iemītināt savā vecajā mājā, kas stāv tukša. Un par skolotāju varbūt izdotos sarunāt kādu pieredzējušu jūrnieku. Varbūt to pašu Kristiānu Dālu, kas ar Andreja Veides un Jāņa Miķelsona «*Katarinu*» nupat atgriezies no Ģentes, no ainažnieku kuģa pirmā Rietumeiropas brauciena.

Un tā Pēterburgā, Vasilija salā, top ziedojumu saraksts Ainažu jūrskolas dibināšanai. Krišjānis Valdemārs iemaksā 25 rubļus, viņa viesi samet vēl divus simtus. Pēc pāris nedēļām summa sasniedz 600 rubļu. Grūti atrast kapitāla ieguldījumu, kas īsā laikā būtu devis tādus augļus — šie daži simti rubļu atstāj dziļas pēdas Latvijas un visas Krievijas impērijas vēsturē.

1864. gadā, tajā pašā gadā, kad Zila Verna slavenā romāna varoņi dodas meklēt kapteini Grantu, sākas mācības Ainažu jūrskolā.

Pirmajā ziemā jaunajā Ainažu jūrskolā — Jura Veides vecajā dzīvojamā mājā mācīties kuģinieku gudrības sanāk ducis audzēkņu. Kristiāns Dāls māca un mācās pats. Mācās latviešu valodu. Tēva valoda viņam zviedru, bet dzimtā — igauņu. Dzimis viņš Rēvelē (Tallinā), vietējā zviedru ģimenē. Par pirmo latviešu un igauņu zemnieku jūrskolotāju Dāls kļūst 25 gadu vecumā. Viņam viss vēl priekšā — gan lielā Keizarskās jūrniecības veicināšanas biedrības sudraba medaļa par veiksmīgiem braucieniem un pē-

tījumiem Ziemeļu Ledus okeānā, Obas grīvā, gan lielā zelta medaļa un Staņislava ordenis (gan tikai trešās pakāpes, jo Dāls nav muižnieks) par sevišķiem panākumiem jūrnieku izglītošanā. Arī jūrskolotāja alga vēl priekšā: to viņš saņems tikai pēc trim gadiem, kad Ainažu skola tiks oficiāli atzīta. Pagaidām Dāls vēl nezina, vai vispār kādreiz tiks atalgots par savām pūlēm. Acimredzot šis aprīņojamais cilvēks par to arī ne pārāk raizējās.

Dālam citas rūpes. Formāli Ainažu jūrskola vēl nepastāv, tādēļ tai nav tiesību izdot kādas oficiālas apliecības par mācību kursa beigšanu. Pēc ilgākām pārrunām pirmajiem Ainažu skolniekiem tiek atļauts kārtot eksāmenus Rīgas Biržas jūrskolā, gan ar noteikumu, ka pēdējās 6 nedēļas pirms pārbaudījuma tie mācīsies Rīgā.

1867. gada pavasarī pirmie ainažnieki sekmīgi nokārto pārbaudījumus un saņem kabotāžas stūrmaņu apliecības. Piešķirt kādu augstāku grādu šiem «bauriem», kas pat labi vāciski nav pacentušies iemācīties, eksāmenu komisija nepiekrīt. Līdz ar to sasniegums ir vairāk sim-

bolisks, jo kabotāžas kuģiņiem atsevišķu stūrmaņu nemaz nav, viņu darbu veic paši šķiperi. Tomēr Kristiāns Dāls ir pierādījis savu pedagoga prasmi, bet jūrmalnieku puiši — savas spējas apgūt sarežģītās nautiskās zinības. Un jaunā Ainažu jūrskola pierādījusi savu praktisko nozīmi.

Krišjānis Valdemārs — šis izglītotais zemnieks ar neapšaubāmu diplomāta dzirksti — pa šo laiku ne tikai parūpējies, lai jauno jūrskolu neslēdz (tā darbojās bez nepieciešamās gubernatora atļaujas), bet arī virzījis paša izstrādāto jūrskolu likumprojektu caur dažādu kanceleju birokrātijas slūžām. 1867. gada jūnijā jaunais likums stājas spēkā — Kristiāns Dāls saņem algu, bet Ainažu jūrskola — oficiālu statusu un nelielu valsts dotāciju.

Gadu vēlāk Ainažu šķiperi sāk vākt līdzekļus jaunas ēkas būvei jūrskolai. Kristiānam Dālam tiek pieņemti palīgi, vispirms Nikolajs Raudseps (vēlākais Ainažu jūrskolas priekšnieks), tad Jūlijs Erhards. Mācības ir bezmaksas un notiek dzimtajā — gan latviešu, gan igauņu valodā. Lai iestātos, va-

jag prast tikai lasīt un rakstīt, nedaudz arī rēķināt. Vienmēr laipnajam Dālam — no viņa esot starojis kāds īpašs siltums — un viņa palīgskolotājiem brīžiem gan jānodarbojas ar katru skolnieku atsevišķi, jo to zināšanas ļoti atšķirīgas. Jūrskolā mācās ne tikai jaunekļi (ar jūrā braukšanas praksi, tāds ir noteikums), bet arī jau padzīvojuši šķiperi praktiķi. Vecākie vīri mazāk domā par «stipru papīru» — kapteiņu un stūrmaņu diplomu iegūšanu. Viņiem nepieciešamas zināšanas — bez tām līdz «englanderu» ostām aizzēģelēt grūti.

Jaunais 1867. gada likums paredz trīs jūrskolu kategorijas. Pirmās kategorijas skolas var sagatavot kabotāžas stūrmaņus. Otrās kategorijas jūrskolas apmāca tālbraucējus stūrmaņus, kuriem reizē ir arī kabotāžas kapteiņa tiesības. Trešā — tālbraucējus kapteiņus. 1880. gadā Ainažu jūrskolai tiek piešķirta trešā — augstākā — kategorija.

Jaunais likums — ne velti to sagatavojis K. Valdemārs — paredz iespējas jebkuram piejūras pagastam un pat zvejniekiem, kurā var savākt zināmu skaitu apmācāmo, lūgt finansu

ministrām atļauju jūrskolas dibināšanai. Nākošā jūrskola pēc Ainažiem tiek dibināta Dundagā 1870. gadā.* Jāpiebilst, ka pašā Dundagā, šodienas pilsētciepmatā, tā nav darbojusies nevienu brīdi. Skola bija Dundagas muižas vai pagasta teritorijā — vispirms Ģipkā, vēlāk Mazirbē. Lībiešu jūrasbraucēju tradīcijas joprojām dzīvas, un Dundagas (lietosim šo nosaukumu) jūrskola apmāca vairākus simtus jūrmalnieku, tas ir, sagatavo tos augstākās kategorijas skolām. Visbiežāk Dundadznieki dodas uz Ventspils jūrskolu, kura arī atvērta 1870. gadā. 1872. gadā «Valdemāra jūrskolas» — šis apzīmējums jaunā tipa mācību iestādēm drīz izplatās visā Krievijā — atver Feliksbērgā (Jūrkalnē) un Hazavā (Užavā). Vai nu audzēkņu, vai piemērotu mācību spēku trūkuma dēļ šīs skolas diez cik vērā ņemamus panākumus negūst. 1873. gadā apstiprina Lubezeres (Rojas) jūr-

* Visi jūrskolu atklāšanas gadi doti pēc K. Valdemāra atstātajām ziņām, kas ne vienmēr saskan ar citos vēlākajos avotos norādītajām.

skolu — tāpat zemākā tipa, bet divus gadus vēlāk līdzīgu skolu Palangā, toreizējās Kurzemes guberņas tālākajā nostūrī. Užas jūrskolu 1889. gadā slēdz, tās vietā atverot jūrskolu Ārensburgā (Kuresārē) Sāmsalā Palangas jūrskolu slēdz 1890. gadā.

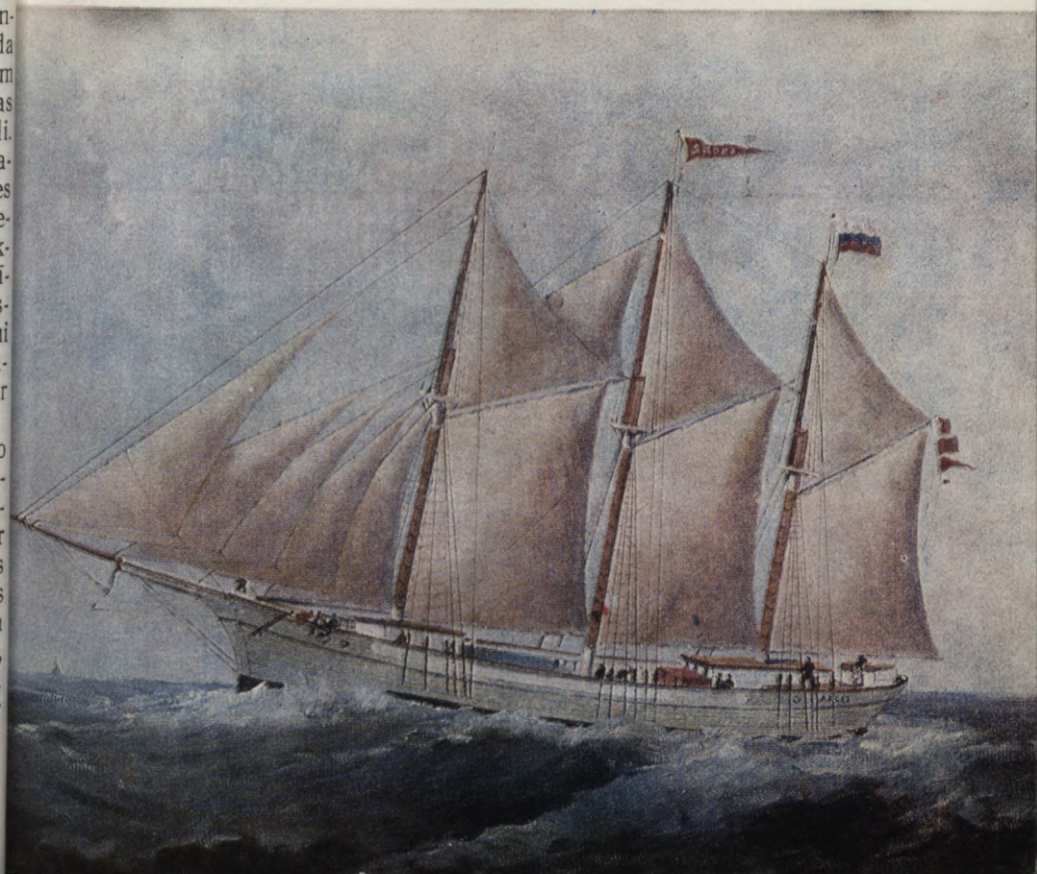
1875. gadā tiek atklāta zemākās kategorijas jūrskola Engurē, bet gadu vēlāk tāda pati — Mangaļos. Abām tām lieli nopelni latviešu jūrnīcības attīstībā, lai gan likteņi dažādi.

Engures jūrskola līdz pat savai slēgšanai pirmā pasaules kara sākumā ir zemākās kategorijas mācību iestāde. Šeit sekmiņi sagatavoti tālākai izglītībai, parasti Rīgas vai Ventspils jūrskolās, daudzi pazīstami latviešu kuģu vadītāji. Taču Engures skola ievērojama arī ar saviem pedagogiem.

1971. gadā, izdarot kapitālo remontu Engures bijušajā jūrskolā, tika atrasta sienā iemūrēta pudele ar vēstuli. Līdz ar to adresāts bija sasniedzis kādreizējā Engures jūrskolas priekšnieka Kārļa Zandberga vēstījums nākošajam paaudzēm, datēts ar 1889. gada jūniju. K. Zandbergs sniedz ziņas par

Del
olu
es
a-
dz
s-
lā
00.
ā-
n-
la
m
as
i.
a-
es
e-
k-
i
-
r
o
s
s
t
o

Gafelsoneris «Jacob»





Gafelšoneris «*Jacob*» vētrā ar samazinātām burām

Gafelšoneris «*Amalie*»

Gafelšoneris «*Katarina*» ar papildburu («lieko buru») priekšējā mastā

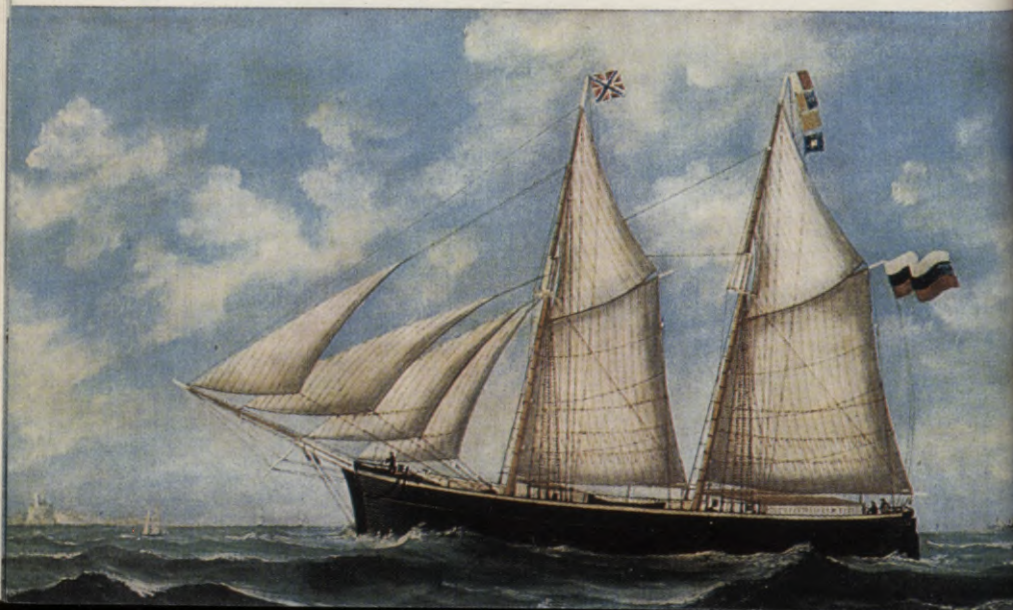


Barkentina «Latvija»



Gafelšoneris «Tprū»





Barkentīna «*Baltic*»

Gafelšoneris «*Martin*»

Gafelšoneris «*Peter Paul*» ar papildburu



Gafelšoneris «*Samuel*» ar samazinātām burām



sevi, jūrskolu un liela kuģa būvi Plieņciemā. Piemin arī nemierus Engurē, kuru apspiešanai atbrauc Kurzemes gubernators 200 zaldātu pavadībā. Starp citu, K. Zandbergs dod savu vērtējumu tālaika latviešu periodikai «pēc krietnuma un satūra». Pirmo vietu viņš ierāda literārajam mēnešrakstam «Aus-trums», bet astoto un pēdējo — nedēļas izdevumam «Latviešu Avīzes», kuru viņš nosauc par «rupju vācietiski konservatīvu lapu». Vēstule beidzas ar vārdiem: «Domāju, ka daži no šiem uzzīmējumiem būs pēcnākamiem patīkami.»

Miris Kārlis Zandbergs 1934. gadā Tukumā 86 gadu vecumā un apbedīts Engures kapos. Viņa brālis Augusts Zandbergs (1857—1935) bijis ārsts Maskavā. Viens no viņa pacientiem bijis Krišjānis Valdemārs, ar kuru viņš ne tikai cieši sadraudzējies, bet arī kļuvis par vienu no tuvākajiem līdzstrādniekiem. Augusts Zandbergs uzrakstījis «Atmiņas par Krišjāni Valdemāru» (Rīga, 1925).

Engures jūrskolas priekšnieks savā vēstulē pēcnākamiem raksta: «Mans otrs skolotājs ir Liepiņu Jānis, kā krietns amata

izpildītājs, kā cilvēks ļoti tautpīgs, turīgs vīrs.» Jānis Liepiņš (Liepa) ir ievērojams latviešu jūrnieceības darbinieks, viens no Krišjāņa Valdemāra tuvākajiem domubiedriem un palīgiem. Viņš sastādījis Kurzemes zēģelkuģu sarakstu un aprakstījis latviešu zemnieku kuģniecības attīstību.* J. Liepiņam ir lieli nopelni «Baltijas jūrnieceku kalendāra» un citu izdevumu sagatavošanā iespiešanai. K. Valdemāra rekomendēts, viņš darbojas arī kuģniecības sabiedrības «Austra» valdē, ir viens no tās četriem direktoriem, vēlāk korespondentredēris. Jau būdams ievērojams jūrnieceības darbinieks, viņš ir arī aktīvs kapteinis un vasarās vada gafeļsoneri «*Otto Ferdinand*». Jānis Liepiņš un Ansis Bandrēvičs bija galvenie Krišjāņa Valdemāra balsti viņa tālajā dzimtenē. Diemžēl Jānis Liepiņš (1853—1898) tikai par dažiem gadiem pārdzīvo Krišjāni Valdemāru (1825—1891), tādēļ grūtajā latviešu jūrnieceības lauka kopšanas darbā paliek

* LCVVA, 762. fonds, 1. apraksts, 3. lieta. Sos materiālus K. Valdemārs daļēji izmantojis savos rakstos.

viens pats Ansis Bandrēvičs (1850—1935).

1904.—1906. gadā Engures jūrskolas skolotājs ir Valters Upīte, aktīvs 1905. gada revolūcijas dalībnieks. Reakcijas gados viņš ir spiests emigrēt.

Jūrnieks — starptautiska profesija. Tādēļ arī latviešu jūrskolniekiem revolūcijas idejas nebūs bijušas svešas. Starp citu, avīze «Jūrnieks» (1907. — № 30) raksta: «Ventspilī (..) aizveda stiprā apsardzībā uz Popes muižu apcietinātos: jūrskolnieku Rudzutaku (..)» Jūrskolnieku sarakstos gan Jāņa Rudzutaka vārds nav atrasts. Ticamāk — uzdošanās par jūrskolnieku būs bijusi profesionālā revolucionāra viltība.

Mangaļu jūrskola drīz pēc nodibināšanas tiek apstiprināta par augstākās kategorijas mācību iestādi un sāk veiksmīgi konkurēt ar Rīgas Biržas jūrskolu. Dabiski, ka nākamie latviešu jūrnieki priekšroku dod latviskajai Mangaļu jūrskolai. Vēl jo vairāk tāpēc, ka tās priekšnieks visā skolas pastāvēšanas laikā (1876—1914) ir izcilais jūrskolotājs Jānis Breikšs. Vecpiebalgas tirgotāja dēls Jānis Breikšs (1850—1915) iegu-

vis labu izglītību, viņš beidzis Baltijas skolotāju semināru un Hamburgas jūrskolu. Teorētiski viņš ir viens no vislabāk sagatavotajiem «Valdemāra jūrskolu» pedagogiem. Breikšs saraksta vairākas jūrniekiem tik nepieciešamās mācību grāmatas latviešu valodā. Breikšs, tāpat kā Liepiņš, ir bijis viens no «Austras» direktoriem.

Pēc 1867. gada likuma izdošanas Krievijas impērijā tiek nodibināta 41 jaunā tipa jūrskola. 1893.—1904. gadā, kad Liepājas jūrskolu vada no Ainažiem atnākušais Kristiāns Dāls, daudz igauņu jūrnieku mācās arī Liepājā. Savukārt Ārensburgā (Kurešāre Sāmsalā) par jūrskolotāju strādā jau minētais Kurzemes libietis Jānis Princis, bet Narvas jūrskolas skolotājs un vēlāk tās priekšnieks ir Krišs Liepiņš, Jāņa Liepiņa jaunākais brālis. Jānis Skarainis darbojas Anapas jūrskolā Melnās jūras krastā, bet Vilis Akmeņkalns ir jūrskolotājs Akšajā, netālu no Rostovas pie Donas.

Par nozīmīgākajām augstākā tipa latviešu jūrskolām 19. gadsimta beigās un 20. gadsimta sākumā kļuva Ainažu, Mangaļu,

Ventspils un Liepājas skola. Kad 1889. gadā Ainažu jūrskola atzīmēja savas darbības 25 gadu jubileju, to absolvējuši jau 125 tālbraucēji kapteiņi un gandrīz 200 stūrmaņu, no kuriem daļa vēl mācījās, lai iegūtu kapteiņa diplomu. (Visi tie sagatavoti pēdējos 15 gados, jo līdz 1875. gadam kuģu vadītāju diplomus ar tālbraucēju tiesībām ainažniekiem nepiešķīra.) Jubilejas ziemā skolā mācījās 88 jūrnieki, vienā no iepriekšējiem mācību gadiem to skaits pat pārsniedza simtu.

1902. gadā notika jūrskolu reorganizācija. Iestājoties prasīja lielākas priekšzināšanas, kā arī pārveidoja un paplašināja mācību programmu. Apmācība bija par maksu. Obligāti kļuva jūrskolnieku formas tērpi, bet eksāmeni bija jākārto krievu valodā.

Jūrskolu darba pārkārtošana izraisīja asus strīdus. Jūrmalnieku puīšiem jaunie noteikumi nebija pa prātam, jo sapnis par kapteiņa mundieri kļuva visai grūti piepildāms. Pret jauno jūrskolu likumu iebilda arī daudzi jau diplomēti kuģu vadītāji.

Mūsu dienās tālbraucējus kapteiņus un stūrmaņus sagatavo

augstākajās mācību iestādēs, tādēļ šodien pagrūti izvērtēt gadsimta sākuma jūrskolu reformu nozīmi, to pozitīvo vai negatīvo lomu. Nav apšaubāms, ka audzēkņu uzņemšanas principi K. Valdemāra nodibinātās skolās, arī mācību programmas un jo sevišķi mācību metodika ap to laiku jau bija novecojusies un vairs neatbilda laikmeta prasībām. Tāpat nav apšaubāms, ka, bijis vēl Valdemārs dzīvs, viņš pats būtu atzinis šo neatbilstību un uzsācis nepieciešamās reformas. Taču «Valdemāra jūrskolu» dibinātājs bija miris jau 1891. gadā, un jaunos jūrskolu likumus sagatavoja birokrātu pulciņš, no kuriem daži bija atklāti Valdemāra principu pretinieki, viņam vēl dzīvam esot. Rezultātā mācību līmenis gan tika paaugstināts, taču tika pārkāpts Valdemāra galvenais princips — katram jāiegūst bezmaksas apmācība dzimtajā valodā.

Tas, ka jūrskolnieku skaits, kaut gan veica skolu reorganizāciju, būtiski nesamazinājās, laikam gan izskaidrojams ar jūrnieka aroda lielo popularitāti un kuģu vadītāju augsto prestižu Baltijā tolaik. Būt jūr-

skolas audzēknim — zināmā mērā tā bija prestiža lieta. Kāda paputējuša muižnieka dēls esot vairākus gadus nomētājies pa Mangaļu jūrskolu, līdz eksāmeniem tā arī netikdams. Acīmredzot viņu vairāk interesējis glītais formas apģērbs ar spožām pogām un līdz ar to sabiedrībā iegūtā cieņa. Taču tas ir netipisks gadījums, kas nedrīkstētu mest ēnu uz tālaika jūrskolniekiem.

Ena krita no citas puses — no vecajiem, vēl «Valdemāra jūrskolas» beigušajiem kapteiņiem. Iespējams, ka tas bija kā pasaule vecais paaudžu konflikts, taču tikpat labi iespējams, ka «večiem» bija taisnība. Viņi apsūdzēja jaunos kuģu vadītājus nepietiekamā praktiskā sagatavotībā. Starp desmit jūrskolu beigušajiem varot labi ja vienu kārtīgu stūrmani sameklēt! Jāatzīst, ka pēc jūrskolu reorganizācijas skolas beigšanai nepieciešamais praktiskā darba laiks, tā saucamais braukšanas cenzs, tiešām bija stipri samazināts un, iestājoties

skolā, to vairs vispār neprasīja. Turklāt daudzi jūrskolnieki savus prakses mēnešus bija nobraukuši uz tvaikoņiem un darbam uz buriniekiem, dabiski, nebija sagatavoti. Toreizējo «veču» uzskats, ka īstus jūrniekus nav iespējams sagatavot bez jūras prakses uz buriniekiem, tagad atzīts visā pasaulē.

Nekritizēsim savus vecvectēvus, jo to savā laikā jau izdarījuši viņu tēvi. Tieši šī vecvectēvu paaudze — 20. gadsimta sākumā jūrskolas beigušie — aiznesa latviešu jūrnieku slavu vistālāk pasaulē. Gan bez saviem kuģiem, jo to pēc pirmā pasaules kara bija palicis gaužām maz. Tie bija viņi, kas vadīja amerikāņu, japāņu un ķīniešu tvaikoņus, tie bija viņi, kas kļuva par jaunās Padomju Krievijas pirmajiem kapteiņiem un stūrmaņiem. Burinieku gadsimta pēdējā paaudze, kas, sekodama laika garam, bija pārgājusi uz tvaikoņiem. Dzelzs vīru pēcteči, kas pametuši koka kuģus...



Ainažos un igauņu novados

Kluss zvejnieku ciems starp purvainu mežu un piejūras — randu — pļāvām, kas labi atbilst pirmiedzīvotāju lībiešu dotajam nosaukumam — «ainagi» — «vientuļš». Pārdesmit māju, kur dzīvo igauņu, lībiešu un latviešu zvejnieki. Jūras malā te nav ne līču, ne zemesragu, ne upju grīvu, kur zvejas laivām patverties, un vētras laikā tās jāizvelk krastā, lai viņi nesadauzītu. Tādi ir Ainaži 19. gadsimta pirmajā pusē. Daba tiem nav piešķīrusi nekādas priekšrocības. Līdz lielajām pilsētām tālu, tādēļ arī saimnieciskā darbība tos neskar. Daudz perspektīvāka ir, piemēram, Salacgrīva ar dabisko ostu Salacas grīvā. Laba osta ir arī netālajā tās pašas Vidzemes guberņas pilsētā Pērnāvā.

Tas, ka Ainaži 19. gadsimta otrajā pusē kļuva par ievērojamu saimnieciskās un sabiedriskās dzīves centru, ir tikai pašu ainažnieku nopelns. Ciema iedzīvotāji no 19. gadsimta sākuma aizvien aktīvāk iesaistījās kabotāžas kuģniecībā — vispirms ar tām pašām zvejas laivām, vēlāk ar pašbūvētiem vienmasta buriniekiem. Krimas kara gados ainažnieki ir pirmie, kas lauž angļu blokādi. Līdz ar to arī peļņa viņiem lielāka, un ainažnieki agrāk par pārējiem trīs Baltijas guberņu piekrastes zemniekiem sāk tālbraucēju burinieku būvi.

Nav nejaušība, ka Krišjānis Valdemārs, vietu iecerētajai pirmajai jaunā tipa jūrskolai meklēdams, no visa plašā Baltijas krasta izvēlējās tieši Ainažus. Daudzās paaudzēs sara-

duši ar jūru, dzimto piekrasti krustām šķērsām izbraukuši, ainažnieki jau sāka saprast izglītības nozīmi tālu ostu sasniegšanā. Bez tam viņu kabatās skanēja zelta un sudraba rubļi... («Naudai izglītībā ir tāda pati loma kā mēsliem labībā» — skan viens no Valdemāra aforismiem.) Tā Krišjānis Valdemārs — vēlāk saukts par latviešu jūrniecības tēvu — pirmajai latviešu jūrskolai izvēlējās Ainažus — vēlāk dēvētus par latviešu jūrniecības šūpuli.

Šķiet, ka ievērojamākā Ainažu kuģniecības patriarha gods jāpiešķir Andrejam Veidem (1832—1891), ienācējam no Orajas pagasta Hēdemestes ciema (tagad Igaunijas PSR). Taču Veides dzimta ir ļoti plaša, ar daudziem turīgiem kuģīpašniekiem un brašiem kapteiņiem. Arī Ainažu jūrskolas dibināšanas apspriedē Krišjāņa Valdemāra dzīvoklī piedalījās bez Andreja vēl divi Veides — Juris un Atis. Abi bija ietekmīgi vīri, sevišķi Juris Veide (1830—1894), Ainažu pagastā saukts arī par Veco Milleru pēc viņa lauku māju nosaukuma. Veides dzimtas vairāku paaudžu likteņus būtu nepieciešams

izpētīt sīkāk. Lai gan to pašu varētu teikt par daudzām latviešu un lībiešu jūrnieku (un ne tikai jūrnieku!) dzimtām. 1941. gada augustā Somu licī vācu aviācija nogremdēja tvaikoni «Kretinga». Kapteinis gāja bojā kopā ar kuģi. Viņa vārds — Mārtiņš Veide.

Taču atgriezīsimies 19. gadsimta otrās pusēs Ainažos. Ievērojams un turīgs vīrs bijis arī Jānis Miķelsons (1822—1896). Viņa radniece Trīne Miķelsone (māsa?) kļuva par netiešu iemeslu vēlākajam strīdam starp igauņu un latviešu jūrniecības vēstures aprakstītājiem. Andrejs Veide ieskatījās piemīlīgajā Trīnē, to apprecēja un pārcēlās uz Ainažiem. Vēlāk, Vidzemes guberņu sadalot starp Igauniju un Latviju, Ainaži ar visu savu slaveno vēsturi nonāca latviešu pusē. Un vēl šodien grūti izlemt, vai Andreja Veides burinieki uzskatāmi par igauņu vai latviešu kuģiem.

1883. gadā no Krievijas impērijas Baltijas jūras ostām (neskaitot Somijas lielkņazisti) pēc pierakstīto kuģu skaita pirmo vietu ieņēma Rīga ar 295 kuģiem, bet otro — Pēterburga ar 97 kuģiem. Trešajā



vietā — Ainaži, kur pierakstīti 83 kuģi. Ainaži apsteiguši Liepāju, Rēveli (Tallinu) un Ventspili! Jāpiebilst, ka vēlākajos gados tie uz neilgu laiku pierakstīto kuģu skaita ziņā izvirzījās otrajā vietā, tā pārspēdami pat impērijas galvaspilsētu. Ainažnieki panākuši, ka viņu ciematā ierīkota «tulles valde» — muiņas punkts, jo saskaņā ar li-

kumu kuģi var tikt pierēģistrēti tikai tādās ostās, kur atradās muitnīcas. Starp citu, īstas ostas ciematā tolaik vēl nemaz nebija, to izbūvēja tikai 20. gadsimta sākumā. Ainažnieki kļu-
vuši par ietekmīgiem vīriem. Kad valdības iestādes sāka izskatīt Salacgrīvas ostas izbūves projektu, Ainažu jūrnieki panāca, ka ostu izbūvēja Ainažos.

Ne bez viņu ietekmes bijušo sīko zvejnieku ciemu ar pārējo valsti savienoja dzelzceļš un telegrāfs. Ainažos dibināta pirmā Ķeizariskās jūrniecības veicināšanas biedrības filiāle Krievijā. Biedrība Maskavā, tās pirmā — un ilgāku laiku arī vienīgā — filiāle Ainažos!

Ainaži ir visspožākais pierādījums Krišjāņa Valdemāra secinājumu pareizībai: kuģniecība — visīsākais ceļš uz turību. «Ainaži ir, tā sakot, par kupicu uz Latvijas un Igaunijas robežām. Gar jūrmalu dzīvojošie gruntnieki ir bagāti ļaudis, kuriem prāvs skaits kuģu braukā pa tālām jūrām, pārvezdami īpašniekiem «spožu zeltu pūriņā». Daudz pateicības «bagātāji Ainažnieki» pelna no mūsu jūrmalas jaunekļiem, kuri atrod darbu un maizi uz viņu kuģiem. Ainažnieku dzīves vīze, samērā ņemot ar viņu bagātību, ir visai vienkārša. — Sejienes jūrskolā, kurā strādā centīgais Dāla kgs ar diviem palīga skolotājiem — Raudesepa un Erharda kgiem —, šoziem ir tā ap 70 skolēnu.» (Balss. — 1891. — № 5.)

Uzņēmīgie, jau zināmu patstāvību sasniegušie un kapitā-

lisma laikmeta konjunktūru izpratušie ainažnieki prot gūt peļņu no sava ciema būtiskākā trūkuma — lielā attāluma līdz rūpniecības centriem un eksporta ostām. Kokmateriālu cenas aug, jo tie ir viena no galvenajām eksporta precēm. Rīgas — Eiropas lielākās koku eksporta ostas — tuvumā meži jau izcirsti, un kokmateriālu tirdzniecība iespējama tikai tadēļ, ka pa Daugavu pludina plostus. Nesagarinātu baļķu pārvadāšanai (tos Rīgā pieprasa visvairāk) mazie kabotāžas burinieki nav visai piemēroti. Tā Ainažu apkārtnes meži joprojām pērkami par lētu naudu. Bez tam vientuļajā Ainažu jūrmalā lētas ir arī darbarokas. Lēti strādnieki, kas vēlāk kļūst par lētiem matrožiem. Un Ainažu jūrmalā top koka tālbraucēji zēģelnieki. Ne sliktāki par Rīgas apkārtnē būvētiem, taču divas reizes lētāki.

Ainažnieki pirmie sāk būvēt tālbraucējus buriniekus. Arī pirmais Krievijas impērijas četrmastnieks «*Andreas Weide*» būvēts Ainažos. Kuģis nosaukts par godu Veides dzimtas turības pamatlicējam Andrejam Veidem. «*Andreas Weide*» ir lie-

lākais no Latvijas piekrastē būvētajiem buriniekiem (garums bez bugsprita 47,6 m, platums 9 metri, iegrime 4,9 m, tilpība 572 BRT, kravnesība 1050 tonnu). Andrejs Veide kļūst arī par pirmo «zemnieku štīmera» (tvaikoņa) īpašnieku. Nelielais ap 1888. gadu iegādātais tvaikonītis saucas «*Dagmar*» — un pārvadā preces, palaikam arī pasažierus starp Ainažiem, Rīgu un Ģipku. Vēlāk, pēc Andreja Veides nāves, tvaika velkonis nopērk arī viņa dēls Miķelis.

Miķelis Veide ir labs tirgus konjunktūras izpratējs. Būdam daudz tālbraucēju burinieku īpašnieks un līdzīpašnieks, viņš prot novērtēt peļņas iespējas arī tepat Vidzemes piekrastē. Vietējie pārvadājumi joprojām ir izdevīgi, taču kabotāžas kuģīši Veidem jau par sīkiem. Preces izdevīgāk vest ar prāmi, kurā var iekraut desmit t. s. malkas jānču kravu. Taču prāmim vajadzīgs velkonis.

Laikrakstā «*Jūrnieks*» (1908. — № 35) rakstīts: «No Ainažiem. Ostas padziļināšanas darbi (..) nobeigti (..), pavēlēts ar 1. septembri aizdedzināt Ainažu ostas ieejas uguni. (..) Sejienes kuģu īpašnieks

M. Veide ar šo pavasaru uzsāka jūras prāmju būvi. Viens no viņiem, «*Reformators*», jau kopš pavasara gatavs. Ar plakanu dibenu, tā kā, pilnīgi pielādēts, peld tikai ap 5 pēdām dziļi. Šis prāmis, bugsirtvaikonīša (velkonis — *Autors*) «*Harry*», Veides kgm piederoša, vilkts, vadā preces starp Rīgu un Ainažiem, bez tam bijis arī Pērnavā. Otrs, daudz lielāks prāmis pašlaik tiek būvēts un atšķiras no mūsu zēgelkuģiem tikai caur samērā lielo platumu (35 pēdas). Viņu būvē ar aprēķinu, vajadzības gadījumā likt mastus un pārvērst par zēgelnieku.»

Nekādi dižie acīmredzot pirmie zemnieku tvaikoņi gan nebūs bijuši. «No Ainažiem. Sestdien, 20. septembrī, kuģu īpašnieka M. Veides kga tvaikonītis «*Harits*» ar Rīgas zivju tirgotāja Sēļa lašiem no Salacgrīvas brauca uz Rīgu. Lašus izdevis, tas 21. septembra pievakarē izbraucis no Rīgas uz māju. Bet ceļā to pārsteigusi vētra un aizdzinusi līdz Ķīno (Kihnu — *Autors*) salai, kur kāds liels trīsmastu kuģis (tātad burinieks — *Autors*) tam pasniedzis tauvu un tā izglābis no

bojā iešanas. «*Haritim*» aprūcis arī kurināmā materiāla.» (Jūrniesks. — 1908. — № 41.)

20. gadsimta sākumā Ainažu spožumu sāka apēnot Pērnavas konkurence. Iznīcinošu triecienu tiem deva pirmais pasaules karš. Saspridzinātos ostas dambjus gan vēlāk atjaunoja, tomēr osta tvaikoņiem, kas bija nomainījuši buriniekus, izrādījās par seklu. Arī jūrskolu atjaunot vairs neizdevās — varbūt tādēļ, ka, attīstoties satiksmei, bija vienkāršāk pārvarēt attālumu no Ainažiem līdz Rīgas jūrskolai.

Sodien no Ainažu bijušās slavas bez «Veides pils» un dažām citām ēkām, kā arī no jūras izceltās kādreizējās ostas bāciņas palikušas tikai atmiņas. Diemžēl tās pazūd, tāpat kā mola paliekas aizvien vairāk pārsedz jūra. Šīs slavenās piemiņas apzināšana un saglabāšana ir ne tikai Ainažu jūrskolas memoriālā muzeja pienākums.

Lai gan burinieku gadsimtā igauņi, latvieši un lietuvieši apdzīvoja aptuveni tos pašus novadus, kurus tagad, toreizējo Baltijas guberņu robežas vēsturiski izveidojušās Krievijas impērijas paplašināšanas gaitā

tos sadalīja šodienas skatījuma dīvainās administratīvās vienībās.

Igaunijas (Estlandes) guberņa aizņēma tagadējās Igaunijas PSR ziemeļu daļu, arī Hījumā un Vormsi salas ietilpa šajā guberņā. Vidzemes guberņai savukārt bez novada, kuru mēs šodien saucam par Vidzemi, piederēja tagadējās Igaunijas dienvidu daļa, tai skaitā arī universitātes pilsēta Tērbata (vēlāk saukta par Jurjevu un šodien par Tartu). Guberņas robežās atradās arī Monzunda arhipelāga dienvidu daļa. Ekskursantiem, kas mūsu dienās ar prāmi pārceļas pāri šaurumam no Virtsu uz Muhu salas ostu Kuivastu, pat prātā nenāk, ka no Igaunijas tie atkal nokļuvi senajā Vidzemē.

Lietuviešu apdzīvotajām zemēm — Kauņas un daļēji Viļņas guberņai — jūras robežas nebija, un tādēļ viņi grāmatā apskatītajos notikumos tikpat kā nepiedalījās. Aiz Kurzemes guberņas pēdējā Baltijas jūras piekrastes zvejniekciema Palangas sākās Austrumprūsija. Tātad latvieši apdzīvoja jūras krastu «no prūšu robežām» līdz Ainažiem, bet igauņi — no Hei-

nastes (Ainažu igauniskais nosaukums) līdz Narvai.

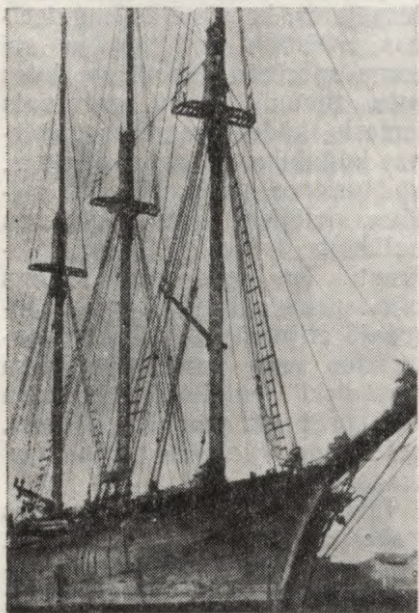
Igaņu senās jūras tradīcijas un šo tradīciju labāka saglabāšana beztiesības gadsimtos izskaidrojama ar to, ka viņi bez kontinenta apdzīvoja arī Monzunda arhipelāga un vēl dažas citas sīkākas salas. Igaņus var salīdzināt ar grieķiem, kuriem kuģniecība tāpat bija vienīgais līdzeklis, lai saglabātu tautas ģeogrāfisko vienotību. Kamēr citu tautu piederīgie uz kaimiņu ciemu gāja kājām, igauņu salinieki uz turieni brauca aru un buru laivās.

Taču 19. gadsimta otrajā pusē latvieši, attīstot savu tirdzniecības floti, izrādījās labvēlīgākos apstākļos un apsteidza savus ziemeļu kaimiņus. Ansis Bandrēvičs gadsimtu mijā vērtē, ka igauņi pēc tālbraucēju kuģu skaita atpalikuši no latviešiem par 10—15 gadiem. Neilgajā 20. gadsimta sākumposmā līdz pirmajam pasaules karam viņiem šo atstarpī vairs būtiski samazināt neizdevās. (Vadībā igauņi nokļuva tikai pēc kara, jo latviešu flote cieta nesalīdzināmi lielākus zaudējumus.)

Igaunijas guberņas stāvie

ziemeļu krasti tikai atsevišķās vietās bija piemēroti kuģubūvei respektīvi to nolaišanai ūdenī. Iespējams, ka vietējās kuģniecības attīstību šeit kavēja arī somu spēcīgās kabotāžas flotes ostu tuvums. Taču galvenais iemesls, kādēļ Igaunijas guberņas kuģubūve nīkuļoja, bija tas, ka turienes muižnieki ilgi nelāva vietējiem zemniekiem šim nolūkam izmantot jūras piekrasti. Tas pats ierobežojums bija spēkā arī guberņai piederošajā Hījumā salā. Arī kokmateriālus no saviem mežiem muižnieki zemniekiem pārdeva nelabprāt un par dārgu cenu, bet kroņa (valsts) mežu bija maz.

Igaņu apdzīvotais Vidzemes guberņas krasts, ja neskaita Muhu salu un Sāmsalu, bija visai neliela garuma. Bez tam uz rietumiem no Pērnavas tas nebija arī sevišķi piemērots uzbūvēto kuģu nolaišanai ūdenī. Tādēļ igauņu kuģubūve bija koncentrējusies galvenokārt nelielajā piekrastes posmā no Pērnavas līdz Ainažiem: Ūlu, Tahkurannā, Rannametsā, Hēdemestē, Kaļos, Treimaņos un Heinastē (Ainažos). Kuģu piekrastīšanās ostas varēja būt



tikai tās vietas guberņā, kur atradās muitas punkti, piemēram, Pērnavā, Ainaži vai Rīga. Lai gan Pērnavā bija laba dabiskā osta, Ainaži to šajā ziņā izkonkurēja — galvenokārt tāpēc, ka Ainažos vai to tuvumā dzīvoja daudzi igauņu kuģīpašnieki un kapteiņi. Tātad galvenie mūsu

ziemeļu kaimiņu kuģubūves centri, Sāmsalu ieskaitot, atradās Vidzemē, respektīvi, Vidzemes guberņā. Guberņas administratīvais centrs bija Rīga, kas tolaik bija impērijas otra nozīmīgākā starptautiskā osta Baltijas jūrā. Tādēļ nav jābrīnās, ka lielākā daļa igauņiem piederošo burinieku, sevišķi tālbraucēji, tika pierakstīti Rīgā — viņu guberņas galvaspilsētā. Rīgā tie arī pārziemoja biežāk nekā citur, jo pavasarī te uzreiz varēja dabūt kravu. Iespējams, ka kuģu pierakstīšanai Rīgā bija arī reklāmas raksturs — turienes kuģu kapteiņi varēja cerēt uz izdevīgākiem līgumiem, jo Rīga 20. gadsimta sākumā jau bija pasaulē pazīstama osta, ko nevarēja teikt par Pērnavu vai Ainažiem. Taču Rīgā pierakstītie igauņu kuģi bieži tika uzskatīti par latviešu kuģiem. Līdzīgi notika arī ar Ainažiem piederošajiem kuģiem. Līdz ar to igauņi atradās it kā latviešu kuģniecības ēnā, lai gan paši bija daudz darijuši tās attīstībā.

Tomēr viss teiktais nedrīkstētu mūs vedināt uz maldīgām domām par igauņu buru kuģniecības atpalcību. Latvieši savus ziemeļu kaimiņus bija pār-

spējuši tikai kuģu skaita ziņā. Toties igauņi varēja lepoties ar daudziem citiem sasniegumiem, vispirms ar savu būvmeistaru darbību latviešu zēģelnieku flotes veidošanā. Pirmajā Rietumeiropas braucienā («Julie», 1861) viņi par trim gadiem apsteidza latviešus. Arī Atlantijas okeāna rietumu krastu viņu būvētie kuģi sasniedza pirmie.

Tiesa, daudzi igauņu salinieki, kuriem dzimtajā pusē nebija darba, brauca par matrožiem uz latviešu buriniekiem. Taču bija arī igauņu kapteiņi, kas vadīja latviešiem piederošos kuģus, arī otrādi. Sadarbība bija diezgan cieša, sevišķi Vidzemes guberņā, kur igauņi un latvieši bija teritoriāli vienoti. 1895. gadā viņi kopīgi dibināja Rīgā pirmo savstarpējās kuģu apdrošināšanas biedrību.

Jāatzīmē dažas igauņu kuģniecības vēstures īpatnības. Viņi jau pirms pirmā pasaules kara iegādājās diezgan daudz tvaikoņu, skaita ziņā pārspējot latviešu kuģīpašniekus. Bet 20. un 30. gados igauņu flotē ir daudz vairāk burinieku nekā Latvijā. Tos par lētu naudu pērk no ārzemju rēderiem, kuriem tie vairs nenes peļņu, vai

arī būvē. (Daži motorburinieki Igaunijas PSR uzbūvēti arī tūlīt pēc Lielā Tēvijas kara.)

Liela loma igauņu un latviešu kuģniecības vēsturē ir Sāmsalai. Lai gan salā tolaik bija atrodamas kuģubūvei piemērotas priežu un ozolu audzes — kuģi būvēti gan Ārensburgā (Kuresārē), gan vairākos salas ziemeļu piekrastes punktos —, visumā zeme tur neauglīga. Rietumu piekraste nav izņēmus. Piejūras ainavu veido kaiju aptraipīti lieli laukakmeņi un paegļu krūmi, kuru jaunie dzinumi, aitu apgrauzti, veido dīvainas skulptūras. Salas virszemes akmeņu lauki turpinās zem ūdens. Tieši tādēļ jūra Sāmsalas rietumu piekrastes iedzīvotājiem agrāk bijusi dāsnāka par zemi, jo laiku pa laikam uz šiem zemūdens akmeņiem izviedusi pa svešam kuģim. Kuģa vraks ar visu kravu pēc tradīcijas kļuva par vietējo jūrmalnieku laupījumu. Turienes Karalas ciema iedzīvotājus pārējie sāmsalieši vēl nesēn nievājoši sauca par «vanšu cirtējiem». Lieta tā, ka burinieks pēc seniem likumiem skaitās avarējis, ja tam nolūzuši vai nogāzušies masti. Ja kuģis uz-

skrējis zemūdens akmeņiem, bet masti vēl vietā, karalieši laivā piebraukuši un pārcirtuši viena borta vantis, lai masti nogāztos. No šī brīža burinieks un tā krava pēc tradīcijas skaitījies viņu laupījums.

Pavisam netālu no Karalas, nedaudz salas iekšienē, atrodas Limanda, kuģu būvētāju ciemats. No Limandas un Kihelkonnas pagastiem nākuši vīri, kas uzbūvējuši neskaitāmus staltus buriniekus gan Monzunda salās, gan visā garajā trīs Baltijas guberņu piekrastē «no prūšu robežām» līdz Narvai. Kuģubūve šeit bijusi daudz paaudžu profesija. Kihelkonnas kapos guļ gan kuģu būvmeistari, gan kapteiņi, gan jūras laupītāji. Uz pieminekļiem un kapu plāksnēm te lasāmi daudzi pazīstami vārdi. Šeit guldīts arī Jans Tērs, rēderis no mazās Vilsandes saliņas, kuram piederējis arī «*Rock City*» — Kihnu Jena ārzemēs pirkta trīsmastu barka.

Rūpīgi apkopts Sāmsalas piekrastē bojā gājušā norvēģu tvaikoņa jūrnieku kaps — lūk, pietāte, uz kādu racionālajā 20. gadsimtā spējīgi tikai cilvēki, kuru dzīslās tek jūrnieku

asinis. Svaigi ziedi, kas nolikti uz kapa ne jau sakarā ar Norvēģijas delegācijas ierašanos Sāmsalā. (Labi saglabāts esot arī 1936. gadā uz klintīm izmestā latviešu tvaikoņa jūrnieku kaps Luingas salā Skotijā.)

Viens no ievērojamākajiem sāmsaliešiem nav apbedīts šejienes kapos. Tas ir Fabiāns Bellingshauzens. Varbūt jūras elpa, varbūt tas, ka viņa tēvs, stipru dzērienu un kāršu spēles cienītājs, lai dzēstu parādus, pārdod vienu no divām nelielajām dzimtas muižinām Sāmsalas rietumu krastā, aizved jaunekli uz Pēterburgas Jūras kadešu korpusu. Vācu muižnieks Fabiāns Gotlībs Bellingshauzens pārtop par krievu admirāli Fadeju Fadejeviču Belinshauzenu. Ja jūrasbraucēju un jaunu zemju atklājēju nopelnus vērtē pēc atrasto zemju platības, tad viņš pielīdzināms Kolumbam. Kolumbs atklāja Ameriku, Belinshauzens — Antarktīdu. No igauņu zemēm nāk arī citi ievērojami Krievijas jūrnieki: I. Krūzenšterns (apbedīts Tallinas Domā), O. Kocebū, F. Vrangels, E. Tolls un citi.

Vēlreiz par pietāti, taču šo-

reiz ne pret cilvēkiem, bet pret savas tautas vēsturi. 1986. gadā igauņi atklāja divus granītā cirstus pieminekļus saviem pirmajiem, 1861. gadā ūdenī nolaistajiem tālbraucējiem buriniekiem: jau pieminētajam «Julie» Hēdemestē un «Markus» Kabļos. Uz tiem rakstīts: «Šajā krastā būvēja pirmos igauņu tālbraucējus buriniekus.» Tas ir tepat, dažus kilometrus no Ainažiem. Kādreizējās Vidzemes guberņas igauņu krastā. Latviešu pusē tādu nav. Vēl nav...

Mums un igauņiem ir viena jūra un viens liktenis. Kopā

esam braukuši jūrā, tagad kopā sēžam krastā. Taču dažos igauņu jautājumos izskan neizpratne. Viens no tiem: kā jūms latviešiem, senai jūrnieku tautai, nav sava jūrniecības muzeja? Un jūras enciklopēdiju arī nesat sākuši sastādīt — nav par ko rakstīt?

Igauņi ir arī pirmie, kas sākuši puslidz objektīvi apgaismot savu neatkarības gadu kuģniecības vēsturi. Mūsu kuģniecības stāvoklis starp abiem pasaules kariem joprojām ir noklusēšanas miglā tīts, un, ja par to arī raksta, tad pēc principa: vai nu sliktu, vai neko...



Kāpās būvētie...

19. gadsimta, sevišķi tā pirmās puses latviešu piekrastes kuģi tika būvēti, ņemot vērā tēvu un vectēvu pieredzi laivu būvē. Tālbraucējus buriniekus vācu tirgotāju vajadzībām būvēja vācu meistari pilsētās. Jūrmalnieki savas liellaivas, bričkas un malkas jančus — kā tos mīlīgi, varbūt arī nedaudz nicīgi saukāja — darināja turpat uz vietas, savā dzimtajā ciemā.

Sos vienmasta kuģišus būvēja bez jebkādiem zīmējumiem vai modeļa. Par paraugu ņēma kādu no agrākajām laivām, vajadzības gadījumā to attiecīgi palielinot vai pārveidojot. Ne par kādu ārzemju būvmeistaru ietekmi šajā laikā vēl nevarētu runāt. Daudz, ja latvieši un igauņi apmainījās ar savu no senčiem iegūto pieredzi vai kaut ko aizguva no kabotāžas pār-

vadājumu konkurentiem — somu kuģiem.

Lai gan latviešu tautasdziesmās minētas ozola laivas, 19. gadsimtā nav droši zināms neviens latviešu kuģis, kura apšuvumam būtu izmantotas ozola plankas. Sis materiāls jau tolaik strauji padārdzinājās, tādēļ to izmantoja tikai ķīļiem, brangām un citām nozīmīgākajām detaļām, turklāt lielākajos kuģos. Malkas jančus taisīja gandrīz tikai no priedes koka. Priežu dēļus izlieca pēc iecerētās laivas korpusa līnijas un sanagloja kopā klinča jeb pārlaidbūvē — katrs nākamais dēlis, sākot ar ķīli, nedaudz pāri iepriekšējam. Atsevišķās laides jeb dēļus savienojošās naglas bija vienīgās dārgās dzelzs detaļas. Brangām izmantoja piemērota izliekuma priežu saknes, kuras ar jau ga-

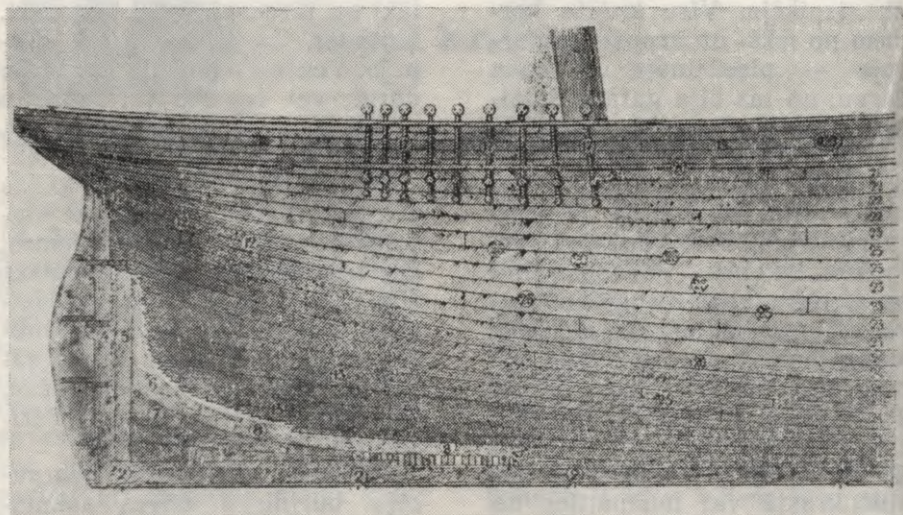
tavo dēļu apšuvumu savienoja paegļu tapas. Spraugas starp dēļiem aizdrīvēja ar pakulām un aizpiķēja. Visu kuģīša korpusu no iekš- un ārpusē nodarvoja — piesūcināja ar koka darvu, un tas bija gatavs nolaišanai ūdenī. Takelāža bija tikpat primitīva: viengabala priedes koka masts ar divām burām. Visbiežāk lietoja tā saucamo gafelburu, dažkārt arī šprinta takelāžu. Pašausta linu bura, pašu vītas kaņepāju tauvas. Kuģīša ahtergalā piekārtā stūre, kurai visas detaļas parasti tāpat no koka. Aprīkojumu papildināja atbilstoša garuma airi, jo šādam nelielam kuģītim tie vēl varēja līdzēt bezvējā nokļūt krastā vai nostumties no sēkļa. Rudenī mazajiem piekrastes braucējiem piejūdzta zirgus un izvilka tos krastā turpat dzimtajā ciemā. Parasti pie kuģīpašnieka («kuģtura» rakstija K. Valdemārs, taču šis vārds neieviesās) mājas, lai pavasarī ērtāk remontēt — drivēt, piķēt un darvot.

Pēc Krimas kara krasta braucēju vidū aizvien biežāk parādījās divmastnieki. Visai drīz pienāca laiks, kad uzņēmīgākie kapteiņi un kuģīpašnieki sāka

domāt par piedalīšanos starptautiskajos pārvadājumos, un līdz ar to bija nepieciešami lielāki un jūrasspējīgāki burinieki. Ārzemēs, tāpat kā Rīgā, Liepājā, Ventspilī būvētie kuģi bija dārgi, bet topošie jūrmalnieku rēderi — ne visai bagāti un, galvenais, taupīgi ļaudis. Vienkārši aprēķini parādīja, kādas priekšrocības ir kuģubūvei kļusajos piekrastes zvejniekciemos, kur kokmateriāli un darbaspēks lēts. Un turpat jūras smilšainajā krastā, kur senči gadsimtiem darinājuši savas laivas, sākas tālbraucēju burinieku būve. Burinieku, kas dosies uz Amerikas un Āfrikas krastiem.

Latviešu un igauņu tālbraucēju burinieku būves sākumosmā liela loma bijusi vietējiem vācu meistariem, kas darbojās Rīgā un citās ostas pilsētās. Tomēr šo lomu nedrīkst pārvērtēt, jo Baltijas jūrmalnieki gan izmantoja vācu pieredzi, taču nepārņēma viņu burinieku takelāžas tipus.

Kuģu meistars, kas būtiski un ilgstoši ietekmēja latviešu kuģubūvi, bija Augusts Ferle. Vācietis, kas dzimis Bolderājā 1837. gadā. Divi viņa brāļi bija kapteiņi. Nepilnos 30 gados

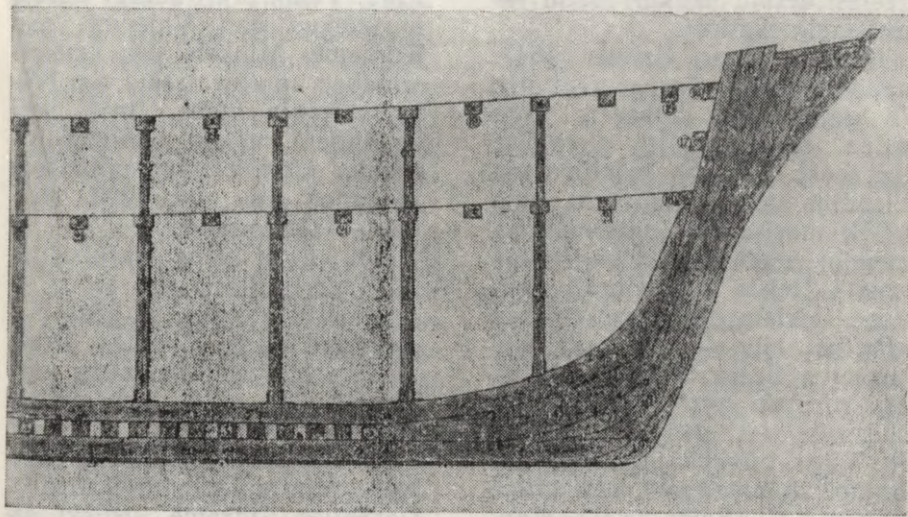


Ferle uzbūvēja 14 tālbraucēju burinieku, kā arī veica neskaitāmas kuģu pārbūves un remontdarbus. Viņa kuģubūvētavā Vecmīlgrāvī mācījušies vairāki igauņu un latviešu būvmeistari.

Laiki mainījušies, un A. Ferle sāka pieņemt arī jauno latviešu kapitālistu pasūtījumus. Viņš būvēja arī sabiedrības «Austra» barkentīnu ar tādu pašu nosaukumu, ko pabeidza 1884. gadā.

(Mūža nogalē viņš bija šīs sabiedrības revīzijas komisijas loceklis.) A. Ferle izgatavoja arī rasījumus citu meistaru kuģiem. Kuģu konstruktoru (tālaika meistari parasti bija gan konstruktori, gan būvētāji) no labās puses raksturo tas, ka «Austra» kādā Ziemeļjūras pābraucienā sasniedza vidējo ātrumu 10,55 mezgli. Bez tam barkentīnai bija ilgs mūžs, jo

Koka burinieka priekšgals pirms apšuvuma



tā atradās ekspluatācijā vēl 1921. gadā, ja ne vēl ilgāk. Gan zem Vācijas karoga, jo vācieši to no pirmā pasaules karā okupētās Liepājas aizveda kā kara laupījumu.

Pie vāciešiem brāļiem Gutšmi-
tiem Ventspilī mācījies kurzem-
nieks Kāpmanis, kuru var uz-
skatīt par vienu no pirmajiem
latviešu būvmeistariem.

Liela loma latviešu kuģubū-

ves attīstībā bija igauņu liet-
pratējiem. Mūsu ziemeļu kai-
miņu kuģubūve, lai gan tās tra-
dīcijas senākas, attīstījās daudz
nelabvēlīgākos apstākļos nekā
latviešu. Tālbraucējus burinie-
kus igauņi būvēja retāk, tādēļ
viņu būvmeistari, kad tiem pie-
trūka darba savā pusē, nāca
peļņā uz latviešu apdzīvotajiem
krastiem. Parasti kopā ar vi-
ņiem ieradās arī citi kuģubūves

speciālisti, kuru vidū vienmēr bija «savs» kalējs; svešam tik atbildīgu darbu — liela kuģa dzelzs detaļu izgatavošanu — meistari neuzticēja.

Rediks Tūms dzimis 1847. gadā Sāmsalā. Turpat viņš pēc 72 gadiem arī apbedīts, taču mūža labāko daļu pavadījis Kurzemē. Jaunībā mācījies pie Liepājas vācu meistariem, viņš vēlāk mācīja latviešus. Mācīja būvējot. 1886. gadā viņš Ventas krastā Zlēkās beidza brāļu Grīvanu trīsmastu barkentīnas «Pollux» būvi — burinieka, kas kapteiņa Kārļa Grīvana vadībā bija pirmais latviešu kuģis, kas šķērsojis Atlantijas okeānu. R. Tūms būvējis arī citus tālbraucējus, piemēram, «Livadia», «Sirius», «Betania», «Wanderer».

Adu Seps un Mihkels Seps dzimuši 1851. gadā Sāmsalā. Viņu tēvs Herms bija F. Belinshauzena muižas kalējs, kurš uzbūvēja laivu salas dziedinošo dūņu pārvadāšanai. Par to muižas īpašnieks, slavenais jūrasbraucējs un admirālis, viņu uz mūžu atsvabināja no visām klaušām. Viņa arods atspoguļots ap to pašu laiku piešķirtajā uzvārdā (*sepp* (igauņu val.) —

kalējs). Dviņubrāļi Adu un Mihkels jaunībā apguva kuģubūves mākslu vācu meistarību darbnīcās Rīgā. Vēlāk brāļi kopīgi būvēja buriniekus gan Vidzemē, gan Kurzemē. Mihkels pēc smagas slimības amatu atstāja, un brālis strādāja viens. Brāļi Sepi bez citiem kuģiem uzbūvēja burinieku «Janow», kas nokalpoja 23 gadus. Adu mira 1926., Mihkels — 1937. gadā.

Adu un Mihkela trešais brālis Pēters Seps, arī apmācīts kuģubūvē, atceras, ka viņa pirmais uzdevums bijis tēst airus. Tikai kāds simtais airis esot beidzot tēva atzīts par puslīdz derīgu...

No Sāmsalas nācis arī Mihkels Mangiuss (1845—1914). Darbojies Vidzemē, sevišķi Ainažos, kur 1892. gadā uzbūvējis Jurim Veidem «Ekvatoru». Kuģis braucis 32 gadus, līdz pazudis Atlantijā. M. Mangiusa buriniekiem ir labs ātrums — tas pats «Ekvators» ceļu no Santusas Brazīlijā līdz Felmūtai Anglijā veicis ar vidējo ātrumu 6,4 mezgli. Taču to pārspējis tā paša meistara 1904. gadā Ķirbižos būvētais «Dzenis», kurš no Kārdifas Lielbritānijā līdz Paramaribo Nīder-

landes Gviānā braucis ar vidējo ātrumu 7,5 mezglī.

Avīze «Jūrnīks» (1907. — № 45) citē kādu angļu laikrakstu: «. . . Mona's Herald š. g. 11. septembra numurā raksta: Pirmais koku lādiņš šogad te atvests otrdienas vakarā priekš Douglas (Daglasa — osta un kūrorts Menas salā Irijas jūrā — *Autors*) koku zāgētavas. (..) Tas ir 4 gadi vecs zēgelkuģis, barkentīna, balti krāsots; būlverka daļa krāsota zilā krāsā, un kuģis ar savu takeļāžu atstāj ļoti patīkamu iespaidu, šis kuģis ievērojams parādījums mūsu ostas ūdeņos. Daudzi skatītāji un aplūkotāji kuģi noturēja par jahtu; tikai tie nevarēja saprast, kā tas nākas, ka liela, melna cūka Vakar Indijas sugas staigā šurp un turp pa baltā kuģa dekļi. — Tas ir Krievijas flagas zēgelkuģis Dzenis, pierakstīts pie Rīgas ostas. (..) Kuģis dara godu viņa būvētājiem; tas ir viens no vis-skaistākajiem kuģiem, kāds senus gadus nava redzēts Douglas ostā. . .» Rakstā būvmeistara vārds gan nav minēts, taču mēs zinām, ka «*Dzenis*» radīts M. Mangiusa vadībā.

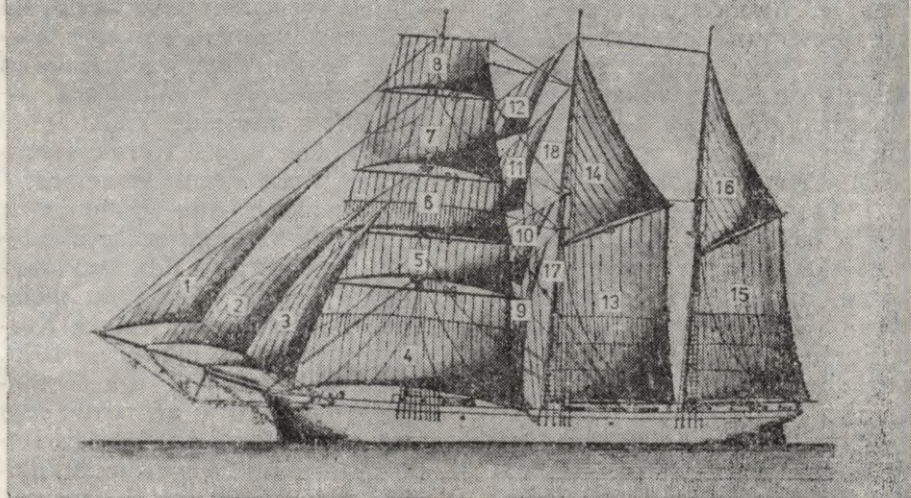
M. Mangiuss būvējis arī ci-

tus slavenus buriniekus. 1894. gadā Ķirbižos ūdenī nolaida zēgelnieku «*Anna Alwine*», kas Atlantijā pēc vētras aizvilka uz ostu divreiz par pašu burinieku lielāko komandas pamesto norvēģu barku. 1902. gadā Ainažos viņš uzbūvēja «*Monitor*» — mazāko latviešu kuģi (136 BRT), kas veicis vairākus sekmiņus Transatlantijas reisu.

Sāmsalietis Adu Vammuss ir pirmais, kas kuģu maketu attēlojis uz papīra — līdz tam rasējumus lietoja tikai vācu meistari. Darbojies viņš vairāk Kurzemes pusē. Vammusa 1902. gadā Sarkanmuižā (pie Ventspils) uzbūvētais «*Hiram*» ceļu no Monreālas Kanādā līdz Pūlai Lielbritānijā veicis 20 dienās, vidējais ātrums 6,3 mezglī.

Igauņu būvmeistaru vidū noteikti jāmin tēvs un dēls Matīss (1859—1940) un Gustavs (1878—1967) Hohensē. Abi dzimuši Sāmsalā. Darbojušies viņi gan latviešu, gan igauņu piekrastē. Matīss Hohensē 1891. gadā Ainažos pabeidzis pirmo Krievijā būvēto četrmastnieku «*Andreas Weide*». Pirmā pasaules kara gados tēvs un dēls darbojušies Arhangeļskā un Vologdā, būvējuši tur divmastu

Bergantine. Барконтина. Schoners. Schoonerbarl, Barfschooner.



zvejas kuģus — buriniekus. Atgriezušies Igaunijā, viņi vēl 30. gados pabeiguši dažus nelielus burukuģus. Savu amatu abi nodevuši tālāk trešās paaudzes kuģu būvmeistaram Gustavam (Gustava dēlam) Hohensē, kurš dzimis Sāmsalā 1903. gadā. Viņam gan patstāvīgi ar burinieku būvi vairs nodarboties neesot iznācis — uzbūvējis tikai dažas laivas.

No pirmajiem latviešu kuģu meistariem jāmin P. Andersons. Par viņa personību ziņu tikpat kā nav, toties tādas ir par viņa būvētajiem kuģiem. 1876. gadā Liepupē būvētajam buriniekam «Katarina» bija 50 gadu ilgs mūžs, tas burāja gan tikai Eiropas ūdeņos. Sākmā kuģis bija divmastu gafelšoneris. Tad 1891. gadā Mīlgrāvī A. Ferle to pārbūvēja par

Soneris jeb barkentina un tā detaļu nosaukumi: 1 — ārējais klīvers, 2 — klīvers, 3 — fokstengas štagbura, 4 — taisnā fokbura, 5 — apakšējā marsbura, 6 — augšējā marsbura, 7 — brambura, 8 — virsbrambura, 9 — grotštagbura, 10 — vidējā štagbura, 11 — grotstengas štagbura, 12 — grotbramštagbura, 13 — grotbura, 14 — grotgafeles topbura, 15 — bezānbura, 16 — bezāngafeles topbura, 17 — grotmasts, 18 — grotstenga

1. Flying-jib. Брыз-кливеръ Ahrejšais klīwers, buttenklīwers. Außentlüver.
2. Jib. Кливеръ. Klīwers. Klīver; großer Klīver.
3. Inner-jib. Мизель (средній) кливеръ. Fekščejšais klīwers. Binnentlüver.
4. Fore-staysail. Фок-стаксель Stag foka. Stagfod.
5. Fore-sail; Boom-fore-sail. Кочой бора. Šonersfehgele. Schooneriegel.
6. Fore-gaff-topsail. Форт-гафель-тонсель. Preeksch-gafelestopsfehgele. Vor-Gaffeltopiegel.
7. Main sail. Кочой гротъ. Grot-fehgele. Großiegel.
8. Main-gaff-topsail. Гротъ-гафель-тонсель Grot gafeles topfehgele. Groß-Gaffeltopiegel.
9. Mizzen; Mizzen. Бизань Befahn-fehgele. Befahn.
10. Mizzen-gaff-topsail. Бизань-гафель-тонсель. Befahn-gafeles topfehgele. Befahn-Gaffeltopiegel.
11. Fore-mast. Форт-мачта. Fokmasts. Fodmast.
12. Main-mast. Гротъ-мачта. Grotmasts. Großmast.
13. Mizzen-mast. Бизань-мачта. Befahn-masts. Befahnmast.
14. Fore-topmast. Форт-стеньга. Preeksčešā stenge. Vorfteuge.
15. Main-topmast. Гротъ-стеньга. Grot-stenge. Große Steuge.
16. Mizzen-topmast. Бизань-стеньга. Befahn-stengo. Befahnteuge.
17. Fore-topgaffant-mast. Форт-брам-стеньга Preeksch-bramstenge. Vor-Drantsenge.

trīsmastnieku. Pēc revolūcijas burinieks atradās Petrogradā, bet 1921. gadā to nosūtīja atpakaļ uz Rīgu. Piecus gadus vēlāk kuģis strandēja pie Mērsraga, kur beidza savu pusgadsimta ilgo aktīvā burinieka mūžu. Pēc tam vēl dažus gadus notakelēto «Katarinu» izmantoja par jūras prāmi.

Vēl no P. Andersona kuģiem jāmin 1903. gadā Duntē ūdenī

nolaistais «Widvud», kas sasniedzis 6,7 mezglu vidējo ātrumu 11 dienu braucienā no Rīgas līdz Kārdifai. Trīsmastnieks apmeklējis arī Ameriku. 1917. gadā ceļā no Anglijas uz Islandi tā gaitas pārtrauca vācu zemūdene.

Labi kuģu būvmeistari bijuši brāļi Ormaņi. Jānis dzīvojis Nogales pagastā, Kurzemē, taču ar savu instrumentu somu apce-

ļojis gandrīz vai visu Latvijas piekrasti. 1876. gadā Ķirbižos ūdenī nolaists viņa būvētais burinieks «*Wilhelm*»; kuģis braucis 41 gadu — līdz sadursmei ar vācu torpēdu. 80. gados viņš uzbūvējis vairākus kuģus Upesgrīvā un Kaltenē. Jānis Ormanis bija būvmeistars sabiedrības «*Austra*» barkentinai «*Latava*», kas nolaista Lielupē pie Majoriem 1887. gadā. Kārlis Ormanis darbojies savā kuģubūvētavā Ķīpsalā, kur būvējis galvenokārt mazākus kabotāžas buriniekus.

Ievērojams Vidzemes kuģu meistars bijis Pēteris Krauze. Bez slavenās «*Rotas*» (1886, Liepupē)*, kas pirmā šķērsoja ekvatoru, un citiem kuģiem viņš uzbūvējis trīs kuģus ar visai ilgu mūžu: «*Noas*» (1888, Skultē) braucis 28 gadus, «*Regulus*» — 29, «*Austrums*» — 32 gadus.

Izturīgus buriniekus būvējis arī Kurzemes meistars Arturs Kīršteins (miris 1910. gadā Val-

galciemā). Viņa «*Magdalēna*» atradās ekspluatācijā 28 gadus, bet kuģi «*Mars*» 31. navigācijas gadā nogremdēja vācu torpēda. Taču Arturu Kīršteinu šajā ziņā pārspējis kāds K. Kīršteins, kura «*Anna Elisabeth*» braukusi 40 gadu. (Viņu radniecība pagaidām nav noskaidrota. Vēl vismaz četri Kīršteini — Eduards, Fricis, Jānis un Jēkabs — atrodami kapteiņu sarakstos.)

Vēl no latviešu būvmeistariem būtu jāmin Ošmucnieks Rojā, Jānis Zariņš Rīgā, Andrejs Spiriņš Ķirbižos un Andrejs Bušmanis Liepupē.

Tālu ne pilnīgajā Vidzemes un Kurzemes kuģu meistarū sarakstā izcila vieta ir Mārtiņam Morgenšternam un viņa skolniekam un audzudēlam Andrejam Andersonam. Mārtiņš Morgenšterns (1866—1945) dzimis zemnieka ģimenē Kurzemē, Vandzenes pagastā. Netālajā Upesgrīvā viņš pirmo reizi ierauga kuģi, kas tiek būvēti; tas arī nosaka viņa profesijas izvēli. M. Morgenšterna skolotāji ir R. Tūms un A. Ferle, kura kuģubūvētavā Mīlgrāvī viņš iegūst savas aroda prasmes būtiskāko slīpējumu. Darbojies M. Morgenšterns tikai

* Vienādi nosaukumi dažkārt bijuši diviem vai pat vairākiem kuģiem. Lai tos atšķirtu citu no cita, aiz konkrētā kuģa iekavās norādīts kuģa būves gads un vieta.

Kurzemē, visbiežāk Kaltenē un Upesgrīvā.

Pirmo M. Morgenšterna būvēto burinieku nolaida ūdenī 1889. gadā, pēdējo — 1925. gadā. Raženākais ir posms līdz pirmajam pasaules karam. Uz-būvēti vairāk nekā 30 kuģi, no tiem puse — Atlantijas braucēju. Stipri kuģi, kuri varēja sasniegt labu ātrumu. «Pauls» braucis 38 gadus, «Aleksandrs» — gandrīz tikpat ilgi. 1891. gadā Sarkanmuižā ūdenī nolaida otru Krievijā būvēto četrmastnieku «Abraham». (Ainažniekiem savu četrmastu burinieku «Andreas Weide» izdevās pabeigt dažas nedēļas agrāk.) Meistaram toreiz bija tikai 25 gadi.

M. Morgenšterna — un reizē arī latviešu burukuģu būvniecības — «gulbja dziesma» bija 1925. gadā Pliņciemā ūdenī nolaista «Eurasia». Četrmastu šonerī bija uzstādīts iekšdedzes dzinējs. Motorburinieks strandēja pie Trinidadas krasta Atlantijas okeānā 1933. gadā.

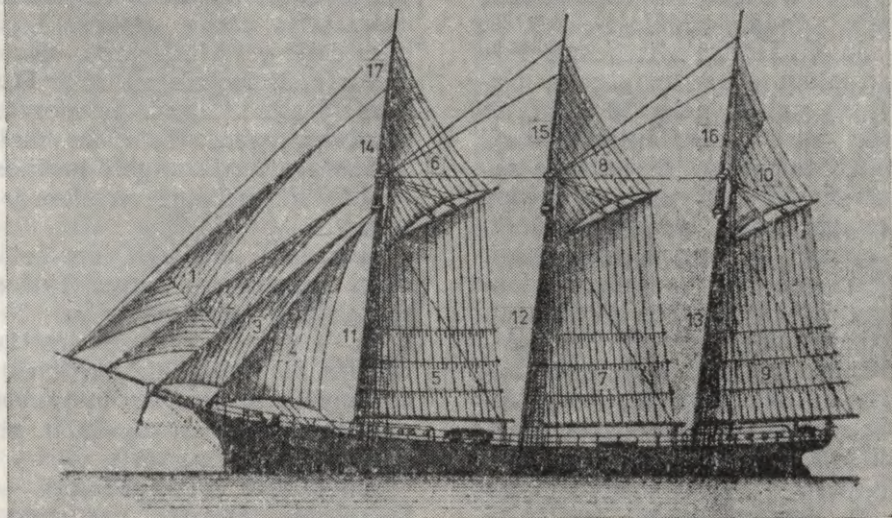
Andrejs Andersons (1875—1959) arī būvējis kuģus tikai Kurzemes pusē. Starp citiem viņš uzbūvējis trīsmastu gafelšoneri «Zināms», kas nolaists

ūdenī 1902. gadā Upesgrīvā, bet strandējis Igaunijas piekrastē 1927. gadā. 1899. gadā Lielirbē pabeigtais nelielais divmastnieks «Karniels» atradās ekspluatācijā vēl 1939. gadā. «Karniela» kādreizējais matrozis Oskars Stalts (tagad pensionēts kapteinis) gan stāsta, ka burinieks sava mūža nogalē turējies kopā tikai «uz piķa un dievvārdiem».

Mūsdienu arhitekti un celtnieki apbrīno vēl saglabājušos seno koka ēku izturību. No koka — galvenokārt no vietējās priedes — darinātie burinieki, kas spītējuši bangām un puvei pusi gadsimta un ilgāk, ir ne mazākas apbrīnas vērti.

Jau pirms koku gāšanas — tā sāksies februārī, kad stumbros vismazāk sulas, — būvmeistars, viņa palīgs vai dažkārt arī kuģa nākamais īpašnieks dienām staigā pa nolīgto mežu, īstos kokus raudzīdami. Skraja priede neder, tai plaisas koksņē. Ziemeļu nogāzē augusi — tā cieta, derēs «falšķīlim». Šī bez zariem būs vaterveisam — to viegli izliekt. Brangām te neder neviena, brangas jāiet meklēt starp sīkstajām jūrmalas priedēm...

Three-mast Fore and aft Schooner. Трехмачтовая гафельная шхуна.
Trihismastu gafelshioners. Dreimast-Vor und Hinter Schooner.



Katrs par derīgu atrastais koks tiek iezīmēts, numurēts un ierakstīts meistara lielajā piezīmju grāmatā vaskadrānas vākos. Mežs netiks cirsts kokmateriāliem vispār: tiks gāzti noteikti koki noteiktām nākošā burinieka detaļām. Meistars vai viņa palīgs šos kokus vairs neizlaidīs no acīm. Kad mežā nāks salīgtie vīri ar cirvjjiem un zāģiem, jāseko, lai tie priedi ne-

uzgāž virsū akmenim vai celmam. Koks var arī nepārlūzt, taču vēlāk no tā izzāģētajā plankā būs acīm nemanāma vaina. Bet kuģim jābūt bez vainas! Pēc nozāģēšanas uz katra baļķa resgaļa atkal tiek uzrakstīts jau agrākais numurs. Meistara palīgs seko arī baļķu zāģēšanai plankās un brusās, ko veic ar speciālu, garu rokaszāģi jūrmalā izraudzītajā būves

Gafelšoneris un tā detaļu nosaukumi: 1 — ārējais klīvers, 2 — klīvers, 3 — iekšējais klīvers, 4 — štagfokbura, 5 — slīpā fokbura, 6 — fokgafeles topbura, 7 — grotbura, 8 — grotgafeles topbura, 9 — bezānbura, 10 — bezāngafeles topbura, 11 — fokmasts, 12 — grotmasts, 13 — bezānmasts, 14 — fokstenga, 15 — grotstenga, 16 — bezānstenga, 17 — fokbramstenga

1. Flying-jib. Бомъ-клинера. Ārējais klīvers, button-klīvers. Außen Klüver
2. Jib. Клинера. Klīvers, Klüver, großer Klüver
3. Fore-topmast-staysail. Форъ-стеньга-спарцевъ. Preeksch-stēnges stagfēgels. Vor-
Stengeltagegel.
4. Fore-sail. Прямой парус. Fokfēgels, foka. Vord.
5. Lower-topsail. Нижний парус-марсель. Apakš marsfēgels. Unter-Marssegel.
6. Upper-topsail. Верхний парус-марсель. Augš marsfēgels. Ober-Marssegel.
7. Toppallant-sail. Форъ-брамцевъ. Bramfēgels Bramsegel.
8. Royal. Форъ-бомъ-брамцевъ. Reidelfēgels. Royal.
9. Main-staysail. Гротъ-спарцевъ. Grot-stagfēgels. Große Stagleegel; Deckwaber.
10. Middle-staysail. Средний парус-спарцевъ. Vidus stagfēgels. Mittel-Stagleegel; Klüger.
11. Main-topmast-staysail. Гротъ-спарцевъ-спарцевъ. Grot-stongesstagfēgels. Groß-Stengeltagegel.
12. Main-topgallant-staysail. Гротъ-брамъ-спарцевъ. Grot bram-stagfēgels. Groß-Bram-
tagegel.
13. Main-sail. Коча парус. Grot-fēgels. Groß-Segel.
14. Main-topsail. Гротъ-рачъ-тонцевъ. Grot-gafeltopfēgels. Groß-Gaffeltopiegel.
15. Mizent-sail. Бизанъ Befahnfēgels. Bejahn.
16. Mizent-topsail. Бизанъ-рачъ-тонцевъ. Befahn-gafeltopfēgels. Befahn-Gaffeltopiegel.
17. Main-mast. Гротъ-мача. Grot-masts. Großmast.
18. Main-topmast. Гротъ-спарца. Grot-stonge. Große Stengat.

vietā vai vēlāk tuvējā kokzāgētavā. No viena balķa izzāgētās malējās plankas tiek iezīmētas un noliktas kopā. Veidojot kuģa apšuvumu, tās ies simetriski katra savam bortam, nevis, kā pagādās. «Sirds plankā» — tā ar serdi — iekšsienām, ārpusēi tā neder. Pat sakraut dēļus ir māksla. Ja grēdas nebūs ar galiem tieši ziemeļu—dienvidu virzienā, kokmateriāli, saules ne-

vienmērīgi sildīti, sametīsies kā korķu vilķi un derēs tikai malķai. Vai atkal ķīļa tēšana. Arī tad, ja tas paredzēts viscaur vienāda biezuma, koka resgalis jāliek uz priekšvadņa pusi, tad kuģim būs labāka gaita... Šādu «noslēpumu» meistaram ir daudz.

Kad ar nākamā kuģa īpašnieku viss pārrunāts, izrēķināts un salīgts, meistars sāk kor-

pusa modeļa izgatavošanu. Viņš to taisa no bezzarainiem alkšņa dēļiem, sutinātiem, žāvētiem un cieši kopā satapotiem. Modelis tiek izdrāzts precīzi noteiktā mērogā un tik rūpīgi, ka pēc tā var noteikt visu galveno detaļu izmērus un pat puslīdz droši atrast iecerētā burinieka korpusa smaguma centru; tam vēlāk būs liela nozīme, uzstādot mastus pareizā vietā.

Kad kokmateriāli vismaz vienu vasaru kaltuši un paveikti nepieciešamie sagatavošanās darbi, var sākt būvēt burinieku. Jau iepriekš izraudzīts būvlaukums — tā, lai jūras bangas to neskartu, bet kuģi tomēr viegli varētu dabūt ūdenī. Atkarībā no iecerētā zēģelnieka lieluma meistara vadībā strādā 15—30 cilvēku, kalēju un darvas tecinātāju ieskaitot. Pirmajā vasarā liek ķīli, vadņus un brangas, otrajā — veido apšuvumu un, ja paspēj, kuģi nolaiž ūdenī. Lielāka burinieka korpusa būvē aiziet pat trīs gadi; ziemās gan darbus pārtrauc. Ziemā topošā šonera īpašnieks var padomāt, kā iegūt naudu būves turpināšanai. Bieži šādu pārdomu rezultātā buriniekam rodas vēl viens līdzīpašnieks, kurš apsolās segt

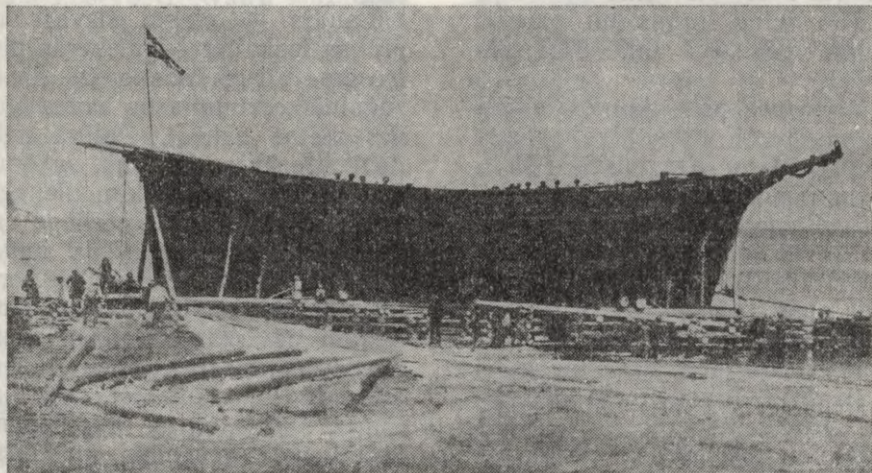
turpmākos izdevumus. Ja ir droši galvinieki (vai kāds kuģis jau peļņā), dažkārt izdodas aizņemties trūkstošo summu uz vēl nekristītā zēģelnieka nākošās peļņas rēķina.

Kā zināms, kuģiem ir savi vārdi. Tie jau laicīgi jāizdomā, kamēr vēl jūru klāj ledus. Tikai šis vārds jātur slepenībā; to iepriekš izpaust nav pieņemts, un izplāpāties būtu slikta zīme.

Ievilkot jūrā 30 vai pat 40 metru garu un ap 200 tonnu smagu kuģa korpusu nav joka lieta. Pilsētu būvētavās, kur kuģus būvēja uz speciāli sagatavota slīpa laukuma, tā nav problēma: izsit dažus ķīļus un mūc tik nost, ka neparauj līdzī! Pēc brīža kuģis jau šūpojas uz ūdens. Jūrmalā piemērota slīpuma kāpu parasti gar var atrast, taču dziļuma uzreiz aiz tās nav nekur — ne Vidzemē, ne Kurzemē. Jūrā ir trīs sēkļu valņi (kalniņi), un tikai aiz trešā kuģis var brīvi peldēt.

Igauniem krasti stāvāki, arī dziļumi aiz tiem bieži lielāki un kuģu nolaišana ūdenī vienkāršāka. Igaunu meistari latviešus gan apmāca kuģu būvēšanā, taču nevar dot padomu, kā tos dabūt pāri seklumam — selgā.

Drīz būs kuģa kāzas...



Vācu meistari tāpat rausta plecus: viņi savus būvlaukumus ierīkojuši vietās, kur uzreiz kārtīgs dziļums un kur kuģis var brīvi peldēt. «Vajadzēja to zēģelnieku pastellēt pie manis,» saka Rīgas vai Ventspils būvmeistari. «Bet tas izmaksātu vismaz divreiz dārgāk, nekā pašu ciemā būvējot,» nodomā jūrmaļnieks, taču skaļi to nesaka, jo takelāžu parasti uzstāda pilsētu meistari.

Tā nu iznāca, ka latviešu jūrmaļnieki tālbraucēju burinieku būvi apguva ātrāk nekā iemācījās tos droši un bez riska nolaist ūdenī. Atbildīgs un bīstams šis pasākums, neskatoties uz uzkrāto pieredzi, bija līdz pat «burinieku laikmeta» beigām. Pa pusei ūdenī nolaists kuģis — un dažkārt tāds tas palika vairākas dienas — būtībā atradās uz sēkļa, un negaidīta vētra to varēja pārvērst

malkas kaudzē. Grūtības ar burinieka korpusa iedzīšanu jūrā bija galvenais iemesls, kādēļ Vidzemē un Kurzemē nebūvēja pārāk lielus kuģus un parasti netika pārkāpta 500 BRT robeža.

Vidzemes pusē jaunos zēģelniekus bieži vilka jūrā ar zirgiem pa ledu. Kurzemnieki šādu paņēmieni, kas nebija mazāk riskants par citiem, lietoja reti. Pārsvārā «kuģa kāzas» (nolaišana ūdenī) — sevišķi Kurzemes pusē — tika rīkotas vasarā. Kad vietējie laika pareģi, sirmās bārdas pret debesīm izslējuši, bija trīsreiz apzvērējuši, ka tuvākajās dienās nekāds stiprāks vēja pūtiens nav gaidāms, tika izziņota jaunā kuģa nolaišana ūdenī, uz kuru bija aicināti visi apkārtnes ļaudis. Kā jau kāzās, bija arī muzikanti, tika cepts un vārīts. Ne jau katru dienu, pat ne katru gadu ciemā tāds notikums!

Dažās vietās Kurzemes piekrastē jūrā uz tālākā sēkļa bija uzstādītas baļķu kastes, piekrautas akmeņiem. Uz šīm tā saucamajām baterijām nostiprināja vinčas, uz kurām pamazām uztīna kuģa uz jūru vēstajam priekšgalam piestiprinā-

tās troses, velkot to ūdenī. Taču šādas dārgas ierīces bija ne visur, turklāt ar tām vien iedabūt kuģi jūrā parasti neizdevās.

Ļaudis — ciema sievas un puikas ieskaitot — pieķeras pie trosēm. Virves nostiepjas, taču zēģelnieka rumpis no savas būves vietas nekust. Palīgā nāk daži stiprākie vīri, kas, saķērušies pie resnam baļķim pienaglotajiem šķēršiem, to iešūpo un dod stipru triecienu pa kuģa ķīļa ahtergalu. Burinieka korpus sakustas un par dažām collām pavirzās uz jūras pusi. Rezultāts niecīgs, taču baļķu triecieni seko cits aiz cita, un kuģis, šļūkdams ar tā dibenam katrā pusē gareniski piestiprinātiem baļķiem pa taukiem vai zaļajām ziepēm iezīstām silēm, pamazām tuvojas jūrai.

Kad jaunā burinieka priekšvadnis pieskaras ūdenim, īpašnieks nosauc tā vārdu. (Vēlākos laikos gan modē nāca stipru dzērienu pudeļu dauzīšana pret kuģi.) Tāpat kā nav pieņemts priekšlaicīgi izpaust, kā sauks jaunbūvēto kuģi, nav labi arī tam doto vārdu ņemt atpakaļ. Lai gan parasti smagā korpusa iedzīšana jūrā pa lēzeno, smilšaino krastu ir grūts un gaus

darbs, retumis gadās arī tā, ka iekustināts kuģis tālāk sāk slidēt pats. Reiz, tādām zēģelniekam neparasti strauji iebraucot ūdenī, tā īpašnieks un tātad arī krusttēvs sapinies tauvās un parauts līdzī. Apmulsumā viņam izsprucis sauciens, kādu lieto zirga apturēšanai: «Tprrrū!» Var jau būt, ka gadījums izdomāts, taču droši zināms, ka 1882. gadā Ainažos ūdenī noļauts divmastu gafelšoneris ar vārdu «Tprrrū».

Kuģu vārdos atspoguļojas attiecīgā laikmeta cilvēku jūtas, uzskati un fantāzija, dažkārt arī tās trūkums. Tā kā arī mūsu vecvectēvi kādreiz ir bijuši jauni, nav jābrīnās par lielo sieviešu vārdu īpatnību kuģu nosaukumos. *Amālija, Betija, Cecilija, Doroteja, Elizabete, Frederika, Grieta, Helēna, Irma, Julianna, Kristīne, Lizete, Matilde, Natālija, Olga, Pauline, Rozālija, Sofija, Šarlote, Terēzija, Viktorija, Zelma...* Tie visi ir ne tikai līgavu un sievu vārdi, bet arī kādreiz jūru vagojušu kurzemnieku un vidzemnieku zēģelnieku vārdi. Starp citu, sieviešu kults piemītis ne tikai latviešu kuģīpašniekiem. 1898. gadā Loida (Anglijas

Starptautiskā kuģu reģistra) izdotajā pasaules tālbraucēju burinieku sarakstā varēja atrast 54 kuģus ar skaisto vārdu «Anna». Divi kuģi ar šo vārdu bija latviešu. Vidzemes pusē uzbūvētas vismaz 12 «Katarinas». Vienādie kuģu vārdi, sevišķi, ja tie bija pierakstīti vienā ostā, dažkārt kļuva par pārpratumu un pat nevajadzīgu traģisku pārdzīvojumu cēloni.

Jūrnieki ir tuvi astronomijai, dažkārt arī zvaigznēm. Tādēļ daudziem buriniekiem doti planētu, zvaigžņu un zvaigznāju nosaukumi. Jūrā varēja sastapt pa diviem latviešu zēģelniekiem «Antares», «Jupiter» «Mars», «Kapella» un «Sirius», pa vienam — «Alcor», «Aldebaran», «Andromeda», «Arcturus» (otrs piederēja Vidzemes igauņu kuģīpašniekiem), «Castor», «Pollux», «Rigel», «Spica», «Vesta».

Daudz prozaiskāki bijuši Pūliņu dzimtas kuģu vārdi. Stāsta — kāds no Pūliņiem, sagaidīdams savu draugu, vārdā Paulu, pacenties savus trīs kādā ārzemju ostā atrodošos buriniekus nostādīt tā, lai viesis varētu izlasīt: «Sveiks», «Draugs», «Pauls»...

Vairāk nekā 500 tālbraucēju zēģelnieku vārdu nav iespējams nosaukt. Tādēļ pieminēsim tikai dažas grupas, piemēram, no latviešu mitoloģijas un vēstures gūtos «*Imanta*», «*Widvud*», «*Kaupo*», «*Laima*», «*Ligo*». No Bībeles nākuši divi «*Noasi*», «*Nimrods*» un laikam arī «*Jāzeps*». Ar tālo jūru eksotiku asociējas vārdi «*Delfin*», «*Ekvator*», «*Fata Morgana*», «*Madeira*» un «*Tanita*». Kuģis svešās ostās reprezentē valsti. Latviešu jūrmalnieki gribējuši darīt zināmu arī savu dzimto pusi. Tādēļ samērā daudz Latvijas vietvārdu piešķirts kuģiem, reizē norādot to būves vietu: Ainaži («*Haynasch*»), Kaltene («*Kalten*»), Kuiviži, Lielirbe («*Irbia*»), Mazirbe, Mērsragciems, Rīnuži («*Rinnuschen*»), Roja, Uguņciems, Upesgrīva, Valgalciems, Vitrupe u. c., «*Peterskapelle*», zvejnieku ciems Pēterupe, tagad ir Saulkrastu teritorijā.

Bijuši kuģi «*Baltija*», «*Livland*», «*Kuronia*», «*Lettonia*», «*Latawa*», «*Tēvija*», «*Dzimtene*». Pirmais oficiālais nosaukums «*Latvija*» pieder brāļu Dambekalnu buriniekam, kas nolaists ūdenī 1885. gadā Kal-

tenē. (Nākošais ar tādu vārdu nolaists ūdenī turpat 1897. gadā.)

Taču atkal pievērsīsimies jaunajam kuģim, kam tikko dots vārds. Vienā dienā aizgādāt burinieku no būvlaukuma līdz brīvam peldējumam aiz trešā sēkļa izdodas reti. Kad zēģelnieks jau puslīdz ūdenī, stūmējus un vilcējus nomaina vīri laivās. Dažkārt kuģa korpus paliek uz sēkļa starp abām «*baterijām*», kur viņām vairs nav nozīmes, bet laivinieku spēki arī izrādās par vājiem. Tad atliek gaidīt jūras uzplūdus (ūdens līmeņa celšanos), kas bieži nāk reizē ar draudīgo jūras vēju. Parasti paiet divas trīs dienas, līdz jauno kuģi noenkuro pietiekami tālu no tagad jau tik bīstamā dzimtā krasta. Bet pagaidām tas nav ne gafelšoneris, ne barkentīna, ne burinieks vispār — tas ir kuģa korpus bez mastiem un takelāžas. Priekšā vēl liels darbs un prāvi izdevumi, līdz zēģelnieks varēs doties pirmajā reizā.

Samērā reti kuģa aprīkošana notiek turpat pie dzimtā ciema. Biežāk burinieku aizvelk uz tuvāko slēgto ostu, kur tā pagaidām bezpalīdzīgo korpusu neap-

Odenī nolaisto burinieku gatavo masta pacelšanai



draud vējš un viļņi. No Rīgas līča piekrastes kuģubūves vietām jaunos buriniekus parasti velk uz Rīgu viens no turienes ostas tvaika velkoņiem. Vecmīlgrāvī, Daugavgrīvā vai Ķīpsalā kuģis tiek pabeigts un no neveikla koka rumpja pārtop staltā gafelšonerī vai barkentīnā. Enkurus un ķēdes ved no Lielbritānijas — kopā ar muitas

nodokli gan iznāk stipri dārgi, tomēr nekur tuvumā pašu valstī piemērotus enkurus nekaļ. Nu var rēķināt, cik burinieks izmaksājis. Ap 1870. gadu viena NRT kuģa tilpības jūrmalas ciemos vēl izmaksā ap 25 rubļiem, bet pēc 20 gadiem — jau ap 70 rubļu. Bet buriniekiem, kas būvēti Mīlgrāvī, Augusta Ferles darbnīcās, šī pati viena NRT



jau ap 1880. gadu izmaksā pāri par 130 rubliem. Atkarībā no lieluma zēģelnieks, būvēts jūrmalas ciemā, izmaksā 7—25 tūkstošus rubļu. Kuģa korpuss ir divas trešdaļas tā vērtības, atlikusī trešdaļa jāmaksā par ta-

kelāžu un citu aprīkojumu. Vairāk par pusi burinieka cenas samaksāts darba algā speciālistiem un strādniekiem.

Taču, pirms zēģelnieku var sākt «klārēt» (nokārtot dokumentus) pirmajam reisam, kuģīpašniekam vēl vairākas reizes ar nopūtu būs jāķeras pie maka. Jaunais burinieks jāreģistrē, un tam jāsaņem tā saucamā kuģa klase. Jāiegādā kompassi, tālskati, hronometri, kartes un daudz kas cits. Kārtīgs kapteinis vai stūrmanis, par laimi, nāk pats ar savu sekstantu, taču viņš nekāps uz kuģa, ja tur nebūs kafijas dzirnaviņu, bet arī tās maksā naudu...

Dažādos literatūras avotos atrodamas pretrunīgas ziņas par to, kur uzbūvēts pirmais latviešu tālbraucējs burinieks. Ja par kritēriju pieņem kuģa lielumu un konstrukciju, tad par to tiešām var pastrīdēties, jo pirmos prāvākos zēģelniekus sāk būvēt apmēram vienlaicīgi gan Ainažos, gan toreizējā Mangaļu pagastā, gan arī citās piekrastes vietās. Taču, ja par mērauklu ņem burinieka sasniegto attālumu, tad pirmais tālbraucējs ir ainažnieku «Katarina», kas 1864. gada vasarā,

dažus mēnešus pirms Ainažu jūrskolas atklāšanas, K. Dāla vadībā aizzēģelē uz Ģenti Beļģijā.

Paši pirmie mūsu jūrmalnieku kuģi, kas sāka vairāk vai mazāk regulāri apmeklēt Rietumeiropas ostas, acīmredzot bija lielākie kabotāžas burinieki. Jādomā, ka to takelāžā un pārējā aprīkojumā tika izdarīti kādi papildinājumi. Neskatoties uz uzlabojumiem, bet varbūt tieši pateicoties uz ātru roku veiktajām izmaiņām, šie Anglijas, Beļģijas un Holandes «pirmatklājēji» izskatījās diezgan primitīvi, un šis iespaids nebija maldinošs. Ļoti iespējams, ka šīs pirmās iepazīšanās laikā radās vēsturiska iesauka visiem latviešu būvētajiem buriniekiem, kuru Rietumeiropas ostās turpināja lietot arī vēlāk, kad latviešu kuģi jau bija sasnieguši ievērojamu pilnību un pat eleganci. «*Farmers' ships*» — «zemnieku kuģi». Var jau būt, ka šāds nosaukums radās arī, uzzinot burinieka «zemniecisko» būves vietu un tā kapteiņa «zemniecisko» izcelsmi un izglītību. Katrā gadījumā mēs šo pirmatnēji nievājošo apzīmējumu varam lietot cildinošā

nozīmē. Turklāt tas ļoti trāpīgi raksturo latviešu jūrmalnieku floti un tās atšķirību no lielajās pilsētās būvētajiem vai ārzemēs pirktajiem kuģiem.

19. gadsimta 60. gados tāliem reisiem vairāk vai mazāk piemērotu burinieku būve sākās abos Rīgas līča krastos. Kā pirmās būves vietas Vidzemē jāmin Ainaži, Salacgrīva, toreizējie Vitrupes, Dunties un Mangaļu pagasti, kā arī Pēterupe. Pirmie tāljūras braucēji Kurzemē būvēti Engurē, Upesgrīvā, Ģipkā un pat Pitragā, jau atklātas jūras krastā. Vēlāk zemnieku kuģubūves ģeogrāfija paplašinās — Liepupes un Skultes pagastos Vidzemē, Ķesterciemā, Mērsragā, Kaltenē un Rōjā Kurzemes piekrastē. Taču arī Kurzemē kuģus būvē gar visu jūrmalu, ne tikai lielajos ciemos vien.

Vētrainajā Baltijas jūras krastā kuģubūve neguva tādu vērienu kā Rīgas līča piekrastē. Taču pa kādam buriniekam nolaida ūdenī arī Košragā, Vaidē, Saunagā, Mazirbē, Sīkragā, Jaunciemā, Lielirbē, Pizē (kā tolaik sauca Miķeltorni), Lūžņā un Staldzenē. Viens tālbraucējs pabeigts Jūrkalnē, bet Pāvilstā

veseli septiņi — tikpat, cik Liepājā šajā laikā uzbūvēja vietējie vācu meistari.

Daži burinieki tapuši Kalnciema pagastā, kā arī Majoros un vārdu saņēmuši, saskaroties ar Lielupes ūdeni. Pa Ventu no Zlākām uz jūru devušies divi lieli zēģelnieki. Pašā Ventspilī tapuši kādi 25 kuģi; to zemnieciskā izcelšanās gan nav visai tīra, tāpat kā Rīgā un tās toreizējā pievārtē — Podragā un Vecmīlgrāvī būvētiem kuģiem.

Uzbūvēto tāljūras zēģelnieku skaita ziņā izcilu vietu ieņem Kurzemes piekrastes posms no Mērsraga līdz Rojai — pāri par

200 kuģiem. Vienā pašā Upesgrīvā uzbūvēti vairāk nekā 60 lieli kuģi. Visai drīz ar tālbraucēju burinieku skaitu kurzemnieki apsteidz savus skolo-tājus — Vidzemes jūrmalniekus. Kurzemē un latviešu apdzīvotajā Vidzemē uzbūvēto lielāku par 100 NRT kuģu skaits ir aptuveni 300 pret 200.

Vajadzīga itin spēcīga fantāzija, lai iztēlotos šo 500 burinieku floti, kurai, vienlaicīgi ar bortiem pie krasta piestājot, būtu vajadzīga divdesmit piecus kilometrus gara ostmala. Latviešu zemnieku flotei ...



Tālaļās jūrās

Rīgas muitas ierēdnis bija sarniknots un draudēja kapteinim ar lielu naudas sodu. Kā nu ne — muitas deklarācijā kapteinis ierakstījis, ka burinieks atnācis no Dānijas balastā, taču kravas telpu dibenā acīgais muitnieks atradis vismaz desmit pudu sāls. Kontrabanda!

Soreiz varas pārstāvja bardzība bija nevietā, jo sāls nebija domāts slepenai izkraušanai Rīgā, izvairoties no muitas nodokļa maksāšanas. Tišām atstātās sāls kravas atliekas bija domātas burinieka iekštelpu konservēšanai. Jauno kuģu kapteini ļoti labprāt lādēja sāli un, to izkraujot, centās daļu atstāt rūmē: «iesālīts» koka zēģelnieks kalpoja krietni ilgāk, tam puve nekērās klāt.

Taču muitas ierēdņa modrībai bija savs vēsturiski izveidojies

pamats. Jau viduslaiku Rīgā ap šo cilvēku uzturā un pārtikas saglabāšanā neaizstājamo, bet Baltijā neiegūstamo minerālu plosījušās visdažādākās kaislības — līdz pat diplomātiskiem sarežģījumiem, par muitas noteikumu pārkāpšanu nerunājot.

Līdz pat 19. gadsimta beigām sāli Baltijas guberņās ievada galvenokārt no Vidusjūras baseina valstīm, kur to ieguva, iztvaicējot jūras ūdeni, t. s. «sāls dārzos», vai arī no Anglijas akmenssāls raktuvēm. Zemnieku burinieki sāls kravas uzņēma Sicīlijā, Baleāru salās, Alžīrā, Francijā un citās Vidusjūras piekrastes vietās. Sevišķi bieži bija braucieni ar sāli no Kādissas Spānijā. Anglijas «sāls ostas» bija Liverpoola un tās apkārtnes mazās ostiņas Īrijas jū-



ras krastā, kā arī Midlsbro austrumu piekrastē.

Gadsimtu mijā sāls imports Latvijā strauji samazinājās, jo to sāka pievest no Krievijas impērijas dienvidiem, sevišķi no Krimas, gan pa dzelzceļu, gan arī pa jūru. (Pagaidām nav atrasti pierādījumi par kādu latviešu burinieku «lielās kabotā-

žas» reisu starp Krievijas Melnās jūras un Baltijas ostām ne ar sāli, ne kādu citu kravu.) Tomēr zemnieku kuģu «sāls reisi» no Vidusjūras zemēm un Anglijas turpinājās. Sāli veda galvenokārt uz tradicionālajām jūras zvejniecības valstīm — Holandi, Dāniju un Norvēģiju. Aizsteidzoties notikumiem

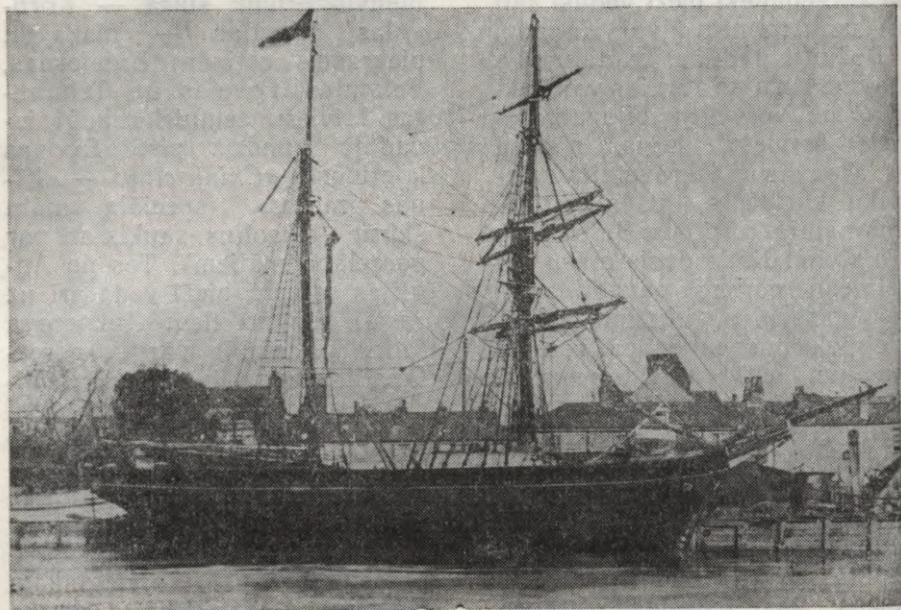
priekšā (pagaidām runa ir par braucieniem Eiropas ūdeņos), var pieminēt, ka vidzemnieki un kurzemnieki bieži veduši sāli arī uz Argentīnu vai Kanādu.

Dažkārt gadījās, ka daļu sāls kravas, kuru no Itālijas vai Spānijas uz Norvēģiju bija atvedis kāds latviešu kuģis, nākošā gada pavasarī iekrāva cits zemnieku burinieks, dodamies tradicionālajā reisā uz Balto jūru pēc zivīm. Kāds ducis mūsu zēģelnieku parasti pavadīja tur visu vasaru, uzpirkdami vietējo zvejnieku mencu un paltusu lomus un sālīdami tos mucās. Šāda krava visbiežāk tika vesta uz Pēterburgu. Kuģi vajadzēja piesālit līdz rudens vētrām, jo atpakaļceļš veda gar bīstamo Norvēģijas piekrasti, tai skaitā bēdīgi slaveno Nordkapu. Lai nebūtu jāved atpakaļ tukšas mucas vai trūkstošā kravas daļa jāpērk par augstu cenu no norvēģu zvejniekiem, burinieku kapteiņi sacentās savā starpā Baltās jūras pomoru pierunāšanā, lai lomus pieved tikai viņa kuģim. Šim nolūkam jau ceļā uz zvejas vietām zēģelnieks bija uzņēmis krietnu devu lētā dāņu degvīna un spirta.

Kravas tolaik bija dažādas:

gan kuģi beramas un veļamas, gan gabalpreces — tās salīdzinoši retāk. No Anglijas garā dienvidrietumu stūra — Kornvolas pussalas — mazajām piekrastes ostiņām Bidefordas, Felmutas, Fovejas un Teinmutas latviešu zemnieku kuģi izvadāja gandrīz visā Eiropas kontinentā «China clay» — «Ķīnas mālus» (speciāla mālu šķirne — kaolīns, saukts arī par porcelāna māliem). Tos no Anglijas samērā bieži veda arī uz Rīgu, kur no tiem Kuņņecova fabrikā darināja dārgus porcelāna traukus. No Francijas Vidusjūras krasta dažkārt visai tālu veda «alumīnija mālus» — boksītu. Fosfāti un superfosfāts, dzelzsrūda un dzelzs lūžņi, akmeņi un cements ceļoja ar zemnieku kuģiem no viena Eiropas stūra uz otru. No vieglākām kravām jāatzīmē «korķa malka» — Pireneju pussalas un Āfrikas mūžam zaļo korķozolu miza. Šodien mums sen jau aizmirsušies tie laiki, kad korķozolu mizu izmantoja pudeļu aizbāžņu, glābšanas riņķu, tiklu pludiņu, izolācijas plātņu un daudzu citu priekšmetu izgatavošanai. 20. gadsimta sākumā Rīga apgādāja ar korķa izstrā-

Brigantīna «Pitan» 1910. g. Glāzgovas ostā



dājumiem visu Krievijas impēriju, tādēļ koka mizas saiņi, savu ceļu iesākuši kādā Spānijas, Portugāles vai Alžīrijas ostā, ļoti bieži to turpināja pa sauszemi no Daugavmalas.

Zemnieku kuģi veda arī beļģu audumus, norvēģu silķes, portugāļu vīnus un daudz citu

kravu — arī tādu, kuru nosaukumus šodien ne vienmēr izdodas atšifrēt. Tā pagaidām nav izdevies noskaidrot, kas īsti bijusi «Jāņu maize» — kāda auga pākstis, kas no Spānijas un Portugāles bieži vestas uz Angliju.

Taču zemnieku kuģu divas

galvenās kravas pagaidām nav nosauktas. Tie ir kokmateriāli un akmeņogles. Rīgu tolaik uzskatīja par Eiropas lielāko koku eksporta ostu, caur kuru uz ārzemēm izveda ne tikai tuvākās apkārtnes, bet arī no Krievijas pa Daugavu atpludinātos mežus. Mastu koki, papīrmalka, plankas, brusas, blūķi, slīperi, stutmalka... Divas trešdaļas šo kokmateriālu nokļuva Lielbritānijā. Tur mežu nav, toties ir akmeņogles, kas jāizvadā vai pa puspasauli. Ogles vajadzīgas fabrikām, dzelzceļiem un arī tvaikoņiem, kuru skaits strauji pieaug. Un burinieki šķiet kā radīti šīs nebojājošās kravas pārvadāšanai.

Anglijā, Velsā un Skotijā ogļu atradņu daudz, pazeme tur no vienas vietas izalota, izraknāta un ar Krievijas stutmalku nostiprināta. Ogļu ostas ir Bristolis liča ziemeļu krastā: Kārdifa, Nūporta, Svonsi, Leneli un Beri. Liverpūlē arī krauj akmeņogles. Austrumu piekrastē ogļu kravas buriniekiem piedāvā Blaitā, Tainmutā, Sautšildsā, Hārtpūlā, Midlsbro un citās ostās un ostiņās.

Akmeņogles ved uz turieni, kur savu ogļu nav. Tātad arī

uz Krievijas impērijas Baltijas guberņu ostām, sevišķi uz lielāko rūpniecības centru Rīgu. Ap gadsimtu miju savu ogļu ieguve Krievijā diezgan strauji pieaug, taču valsts ziemeļrietumiem vēl ilgi tās pieved pa jūru no Lielbritānijas — tā lētāk.

Kravu pagaidām pietiek, taču burinieku kapteiņi un īpašnieki norūpējušies — sasodīto tvaikoņu Eiropas ūdeņos parādās aizvien vairāk un vairāk. Pieņācis laiks meklēt tālākas jūras...

Kad «Austras» paju biedri dienu pēc jaunā — 1885. gada sagaidīšanas bija sapulcējušies, lai noklausītos korespondentrēdera ikmēneša ziņojumu, viņus vairāk interesēja skaitļi un rubļi nekā sabiedrības kuģu apmeklētās ostas. Laiki grūti, fraktis zemas, «Austras» lietas ne visai spožas. Daļai klātesošo svešo vietu grūti izrunājamie nosaukumi arī neko daudz neizteica. Turklāt — tādēļ jau kapteiņi papildu algai saņem arī daļu no kuģa peļņas, lai meklētu izdevīgus braucienus uz tālām ostām...

«Atalanta» atrodas Buenosairesā, kur izkrauj gabalpreces... «Auseklis» — Montevideo, ga-

tavojas braucienam uz Svētā Toma salu Rietumindijā... «*Jupiters*» no Ņūportas ostas ies ar ogļu kravu uz Baijablanku... «*Pērkons*» — no Buenosairesas ceļā uz Floridu... «*Kolumbus*» no Buenosairesas izbraucis uz Kingstonu Jamaikas salā... «*Trimpus*» burā no Kvebekas uz Montevideo... «*Austra*» ar ogļu kravu no Ņūportas nonākusi Buenosairesā, no kurienes došies uz Rosario...

Tā skan «*Austras*» korespondentrēdera ziņojums par sabiedrībai piederošo kuģu gaitu 1884. gada decembrī. Tie vairs nav kartupeļu pievedumi Pēterburgai, pat ne kokmateriālu kravas uz Lielbritāniju. Taču tie arī vēl nav pašu jūrmalnieku būvēti kuģi, kas reprezentē neredzēto Krievijas impērijas karogu Dienvidamerikas ostās. Tie ir ārzemēs pirktie vai vietējo vācu meistarū būvētie «*Austras*» burinieki, kurus vada latviešu kapteiņi.

Kuģniecības sabiedrības «*Austra*» dibināšanas sapulce notika Rīgā 1881. gada maijā. Šī pasākuma iedvesmotājs bija Krišjānis Valdemārs, kurš izrādīja dzīvu interesi par «*Austras*» darbību visu savu mūžu.

Diemžēl viņš atradās tālu Maskavā un ne vienmēr spēja un varēja ietekmēt notikumu gaitu Rīgā. Lai gan «*Austras*» valdē darbojās vairāki Valdemāra domubiedri, tā bieži ignorēja viņa labi argumentētos norādījumus, kas radīja ievērojamus materiālus zaudējumus. «*Austras*» pirmais direktors bija ārzemnieks, kurš neattaisnoja uz viņu liktās cerības. Visumā sabiedrības finansiālā darbība visu pastāvēšanas laiku bija neveiksmīga. Vēl neveiksmīgāka bija igauņu kuģniecības sabiedrība «*Linda*», kura visai drīz bankrotēja. Izputēja arī gadu pirms «*Austras*» dibinātā Kurzemes kuģniecības sabiedrība.

«*Austrā*» aktīvi darbojušies daudzi izcili jūrniecības un sabiedriskie darbinieki, to skaitā Zaķusalas enkurnieka dēls un ievērojamais latviešu arhitekts J. Baumanis, jūrniecības rakstu celmlauzis A. Bandrēvičs, ārsts A. Butulis, juristi K. Kalniņš (viņš ir arī ilggadējs Rīgas Latviešu biedrības priekšnieks) un F. Veinbergs, Engures jūrskolotājs J. Liepiņš, savā darbībā ļoti daudzpusīgais kapteinis P. Snore u. c. «*Austras*» kuģi sākumā ir ārzemēs iepirkti bu-

rinieki, galvenokārt barkas. Pirmais dzimtenē būvētais kuģis, ūdenī nolaists 1884. gadā Milgrāvī, ir trīsmastu šoneris, kas nosaukts sabiedrības vārdā — «*Austra*».

Ziņojumā, ko paju biedri noklausās 1885. gada 2. janvārī, ir neliela neprecizitāte — šoneris «*Austra*» šajā brīdī jau ir sasniedzis Argentīnas ostu Rosario. Tā kapteinis ir Rīgas jūrskolas absolvents Andrejs Tomels. Tas, cik zināms, ir pirmais Latvijā būvētais burinieks, kas, latviešu kapteiņa vadīts, sasniedzis Dienvidameriku. Taču tas būvēts vācu meistara A. Ferles vadībā un pieder galvenokārt pilsētnieku dibinātai sabiedrībai, tādēļ par īstu zemnieku kuģi to nevar uzskatīt.

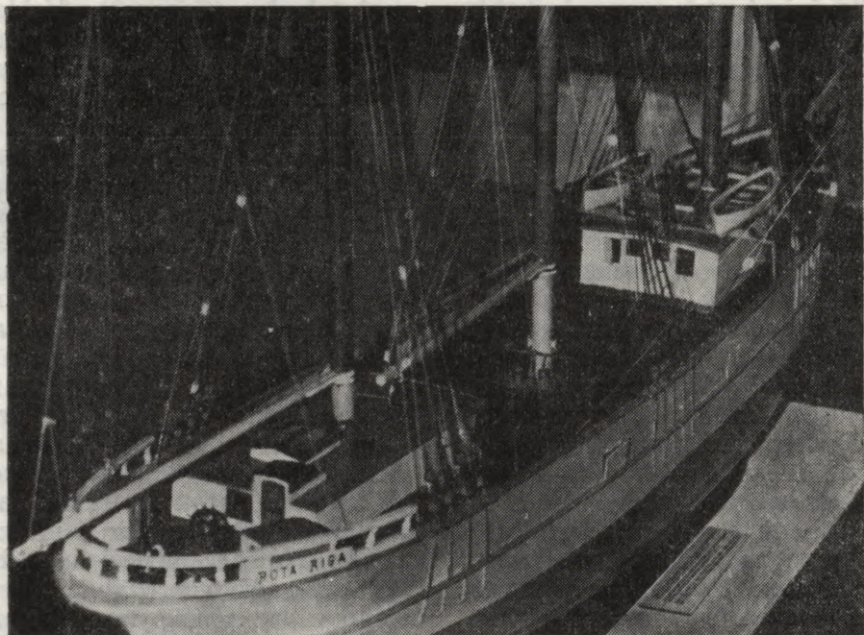
Igaunī par savu pirmo burinieku, kas šķērsojis Atlantiju un arī ekvatoru, uzskata 1854. gadā Hījumā salā ūdenī nolaisto barku «*Hioma*». Sis kuģis tajā pašā reisā apbrauc Hornas ragu, Dienvidamerikas kontinenta dienvidu smaili. Taču «*Hioma*» būvēts Hījumā salā pēc barona Ungerna-Šternberga pasūtījuma vācu meistarū vadībā. Barkas kapteinis ir ārzemnieks. 1870. gadā Atlantijas

okeānu šķērso Ainažos būvētais trīsmastnieks «*Georg*». Tā īpašnieks ir mums jau pazīstamais Juris (Georgs?) Veide. Burinieku «*Georg*» tā Transatlantijas braucienā vada zviedru kapteinis O. Olsons, kas atrodas Veides dienestā.

Transatlantijas braucieni gan drīz bez izņēmuma sākās kādā no Rietumeiropas ostām, un tādēļ ziņas par tiem velti meklēt Rīgas vai citas Krievijas ostas tālaika vateršautu (kuģu komandas sarakstu) grāmatās. Arī preces no Amerikas visbiežāk bija adresētas Rietumeiropai. Garie, vienmuļie un dažkārt dramatiskie okeāna pārbraucieni sākās un beidzās tālu no dzimtajiem krastiem, tādēļ pat jūrnieku piederīgie par tiem uz zināja tikai pēc mēnešiem, dažkārt arī gadiem. Arī latviešu periodikā par jūrniecību sākumā rakstīja maz. Vietējās vācu avīzes par latviešu kuģiem vispār nerakstīja.

1886. gadā tiek nolaisti ūdenī un saposti tālam ceļam divi zemnieku kuģi, kurus uzskata par pirmajiem latviešu buriniekiem, kas, latviešu kapteiņu vadīti, šķērsojuši Atlantijas okeānu.

Barkentīnas «Rota» modelis Ainažu jūrskolas memoriālajā muzejā



Kurzemnieku «Pollux» ūdenim pirmoreiz pieskaras Ventā pie Zlākām. Tā būves vadītājs ir sāmsalietis R. Tūms. Korpusa garums 45 m, tilpība 443 BRT. Trīsmastu barkentīnas īpašnieki ir brāļi Grīvani un Zandfelds.

Viens no brāļiem, Kārlis, kļūst par burinieka pirmo kapteini.

Vidzemnieku «Rota» ūdenī nolaista Liepupes jūrmalā. Burinieks uzbūvēts P. Krauzes vadībā. «Rota» arī ir trīsmastu barkentīna, izmēros un kravne-

sībā nedaudz mazāka par «Pollux»: tās garums ir 43 m, bet tilpība — 368 BRT. «Rotas» īpašnieki ir brāļi Snores, vadība tiek uzticēta Pēterim Snorem.

Kurzemnieku «Pollux» un vidzemnieku «Rota»... Nav pamata domāt, ka abu kuģu kapteiņu starpā būtu slēgtas derības par to, kurš pirmais sasniegs Amerikas krastu, vai pastāvētu sacensība par latviešu burinieka «Zilās lentes»* iegūšanu. Iespējams, ka vienas barkentīnas vadītājs pat nezināja par otra plāniem. Vienkārši bija izveidojusies šādiem braucieniem piemērota situācija, tie bija kļuvuši nepieciešami. Latviešu jūrnieku rīcībā beidzot bija pietiekami jūrasspējīgi kuģi, lai spēkotos ar okeānu. Tai pašā laikā fraktis (maksā par preču pārvadāšanu pa jūru) Eiropā, ņemot vērā tvaikoņu pieaugošo konkurenci, bija ļoti zemas.

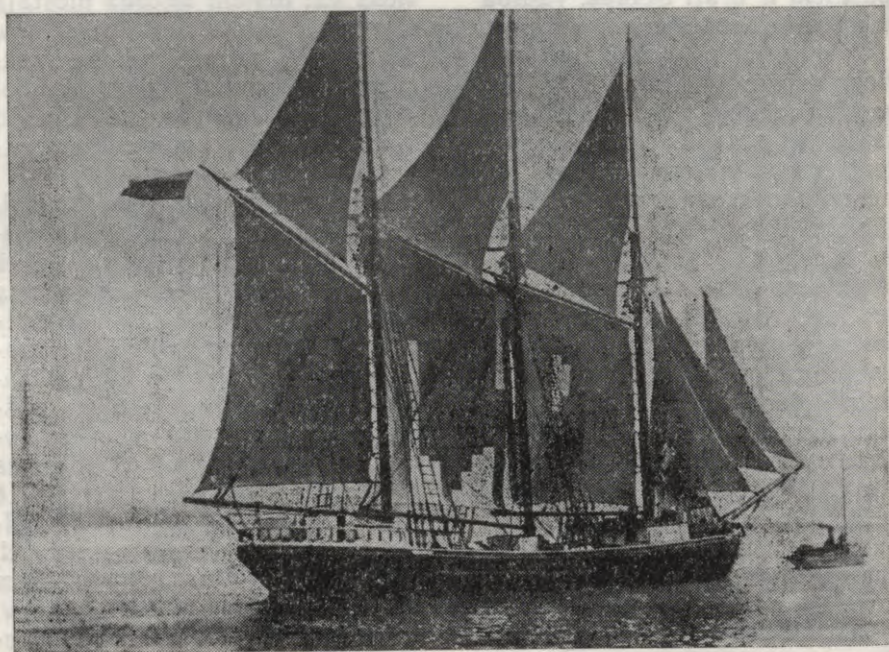
1887. gada pašā sākumā «Pollux» sasniedza Gvadelupas salu Rietumindijā, tā veicot

pirmo Latvijā būvētā un latviešu kapteiņa vadītā burinieka Transatlantijas reisu. Pēc mēneša vai diviem «Rota» piestāja Laplatas krastā. Arī tas bija ievērojams zemnieku kuģa brauciens — pirmais pāri ekvatoram. 1987. gads tātad bija šo pirmo latviešu kuģu reisu simtgadu jubilejas gads.

Jau no spāņu konkistadoru laikiem Atlantijas okeānā ir visdziļākie kuģu ceļi, vislielākā pasažieru un preču apgrozība no visiem mūsu planētas ūdeņiem. (Arī mūsu dienās pārvadājumos Atlantijā nodarbinātas — pēc tilpības — divas trešdaļas pasaules tirdzniecības flotes.) Regulāras kuģu satiksmes līnijas jau 19. gadsimta otrajā pusē savieno Eiropu ar Ziemeļamerikas austrumu piekrasti. Tvaikoņu līnijas. Buriniekiem te vairs darba tikpat kā nav. Otra tvaikoņu plūsma no Rietumeiropas dodas uz Dienvidameriku, sevišķi tās dienvidaustrumu piekrasti, kur atrodas šī kontinenta lielākie jūras vārti — Laplata. Bez šiem diviem galvenajiem virzieniem angļu, vācu un franču līniju tvaikoņi veic regulārus reisos uz daudzām abu Amerikas kon-

* «Zilā lente» — simboliska balva, kuru piešķir pasažieru kuģim, kas šķērsojis Atlantijas okeānu visīsākajā laikā.

Gafelšoneris «Eufrosine» dodas jūrā



tinentu austrumu piekrastes ostām un arī starp tām. Pasažieru un steidzamu kravu pārvadājumi buriniekiem zuduši uz visiem laikiem. (Pēc simt gadiem tos zaudēs arī tvaikoņi un motorkuģi — izkonkurēs aviācija.)

Tomēr ir vēl daudz citu preču, kuru nogādāšanas laiks galapunktā nav pārāk svarīgs, piemēram, akmeņogles. Dienvidamerikā tikpat kā nav savu ogļu, bet pieprasījums pēc tām aug. Tiek būvēti dzelzceļi, rūp-

niecībā aizvien plašāk lieto tvaika mašīnas. Tomēr galvenais patērētājs ir tvaikoņi, kuriem jāpiepilda ar oglēm savi bunkuri pirms atpakaļreisa uz Eiropu. Un tā nu lepnie zēgelkuģi strādā savu apkvēpušo konkurentu labā. Par to maksā!

Noteicošie apstākļi, kurus izmanto burinieku kapteiņi konkurences cīņā ar tvaikoņiem, ir mazāko ostu seklums, kā arī ogļu noliktavu trūkums tajās. Sīkajās ostās nav arī nekādas mehanizācijas kuģu izkraušanas un iekraušanas darbu paātrināšanai. Burinieks var nedēļām stāvēt uz enkura eksotiskas pilsētiņas vai ciemata reidā un gaidīt, kamēr vietējie, nesteidzīgie laivinieki pievedīs visu līgumā paredzēto sarkankoka kravu. Mēnesi burinieks brauc apkārt Marakaibo līcim Venecuēlā, izmezdam enkuru pie katra ciema, kamēr savāc Hamburgas ādu fabrikām pilnu kravu vietējā tirgū sauktās divīdīvi vai libidībī pākstis (*Caesalpinia Coriaria*), kas satur ļoti vērtīgu miecvielu. Būvē un ekspluatācijā dārgākais tvaikonis šādu dīkstāvi pieļaut nedrīkst. Tādēļ burinieki samērā reti apmeklē lielās, jau tolaik

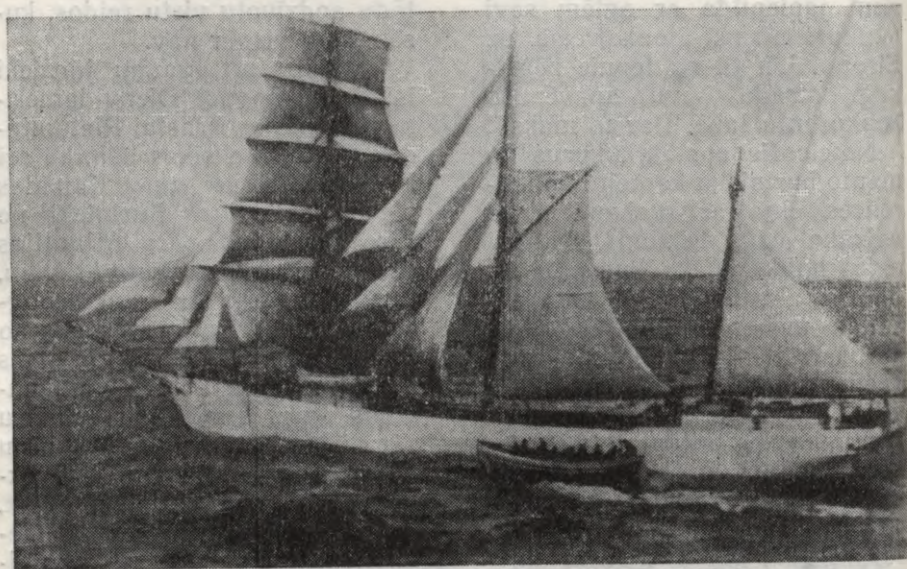
labi iekārtotās un mehānismiem apgādātās ostas un biežāk iegriežas sīkajās ostiņās vai tādu apdzīvotu vietu reidos, kurām ostu vispār nav.

Latviešu un igauņu jūrnieki īsā laikā apgūst Dienvidamerikas Atlantijas krasta, Rietumindijas salu, Meksikas līča, kā arī Ziemeļamerikas un Kanādas piekrastes ostas. Burinieki no Eiropas dodas pāri Atlantijas okeānam ar dažādām kravām, taču visbiežāk tās ir akmeņogles no Lielbritānijas vai sāls no Spānijas. Tālākais zināmais punkts Atlantijas okeāna dienvidos, kuru apmeklējis latviešu zemnieku kuģis — Pūliņu «Gaita» — 1911. gadā, ir Folklanda (Malvinu) salas. Šķiet, ka Klusā okeāna ūdeņus neviens no mūsu burinieku kapteiņiem nav mēģinājis sasniegt, pamatoti uzskatot savus kuģus par pārāk maziem, lai cīnītos ar Hornas raga vētrām, kā arī pārāk mazas tilpības, lai šādi reisi atmaksātos. (Jāievēro, ka Latvijā atrodamas ziņas ne par visiem latviešu burinieku reisiem.)

Vistālākā no regulāri apmeklētajām ostām Dienvidamerikas kontinentā ir Baijablanka. Iz-

Tālbraucēja barkentina uzņem loci

Latviešu burinieku vestās preces →



krāvis akmeņogles vai sāli, kuģis no šejienes uz Eiropu var cerēt dabūt sālitu Argentīnas vēršādu kravu. Ja neveicas ar kravas nolīgšanu, var atceļā doties vai nu balastā, vai doties gar Amerikas piekrasti uz ziemeļiem. Atgriezties Eiropā bez kravas — tas kuģa vadītājam nozīmē zaudēt savu daļu no

reisā iegūtās peļņas un nepatīkamu sarunu ar burinieka īpašnieku. Vismaz mēnesi jāplēš buras, komandai algas jāmaksā un tā jāēdina par velti! Ne velti kapteiņi saņem daļu peļņas, tā saucamo gratifikāciju, tādēļ burinieki dodas kravas meklējumos. Latviešu zemnieku kuģu darbības lauks bija abu Ameri-



kas kontinentu piekraste no Baijablankas Argentīnā līdz Heli-feksai Kanādā. No 40. dienvidu līdz 45. ziemeļu platuma grādam, aptuveni 20 tūkstošu km, neskaitot daudzās Rietumindijas salas...

No Baijablankas tikai dažu dienu brauciens līdz Laplatai (spāņu valodā *Rio de la Plata*), kur dabūt kravu jau daudz lielākas izredzes.

«Rio» spāņu valodā nozīmē upe, taču Laplata nav upe, drīzāk jau divu upju — Paranas un Urugvajas — pārplūdusi grīva jeb estuārs. Lielo upju sainesas to veido seklu. Lielākā Laplatas osta Buenosairesā atrodas tās labajā krastā 300 km no atklātā okeāna. Kuģiem ar lielu iegrimi jāizmet enkurs 7 jūdzes no krasta un krava jāpieved lihteros, bet tas prasa laiku. Te nu ir izdevība sekli peldošajiem zemnieku kuģiem «pārtrumpot» savus sāncenšus — lielos tvaikoņus. Lai tie stāv tālu no drošajiem, slēgtajiem ostu baseiniem un gaida pampero, bīstamo dienvidrietumu vētru, kas gan arī ne viena vien burinieka mastus salauzusi. «Buenosairesas krastmalā, kur nikni vēji pūš» — tā skan sena

jūrnieku dziesma. Buenosairesā ir pašu valsts konsuls. Nākošie «tuvākie» Krievijas konsulāti atrodas Keiptaunā Āfrikā, Kanāriju salās un Barbadosā Mazajās Antiļu salās.

Ar vietējo velkoņu palīdzību burinieki pa Paranu nokļūst vēl 300 km tālāk no okeāna, kur upes labajā krastā atrodas Rosario. Uz šejieni preces ved pa upi lejā arī no Paragvajas. Laplatas krastos atrodas arī osta ar tādu pašu nosaukumu, dibināta 1882. gadā. Kreisajā — Urugvajas krastā atrodas Montevideo. Te gadsimtu mijā lielajiem kuģiem pietāt vēl grūtāk nekā Buenosairesā. Gan Argentīnas, gan arī Urugvajas galvenās eksportpreces ir lopkopības produkti. Burinieku kapteiņi zina, ka šeit vairāk kravu ievēd nekā izved, tādēļ Buenosairesas, Montevideo un Laplatas ostās vienmēr daudz tukšu kuģu, kuru kapteiņi apmeklē tirdzniecības firmu kantorus cerībā, ka atceļā nebūs kuģos jāber balastam Laplatas smiltis. Jēlvilna no šejienes jāved galvenokārt uz Rietumeiropu, tāpat kā gaļas ekstrakts un viens no 19. gadsimta jaunizgudrojumiem — gaļas konservi. Dienvidamerikas aitū

ādas lielā daudzumā pērk francūži. Sālītas vai kaltētas liellopu gaļas kravas parasti ved uz Brazīliju vai Kubu.

Vidzemnieku un kurzemnieku kapteiņi drīz pārzina Laplatas piekrasti gandrīz tikpat labi kā viņu tēvi savā laikā Ņevas krastus. Ja neveicas ar līgumu Montevideo, burās tepat netālu uz «*Fray Bentos*». Tur atrodas urugvajiešu lielākās «*saladeros*» (lopkautuves). Ja neko citu, tad dabūs vismaz ragu un nagu kravu — Eiropā noderēs pogām.

Tālāk uz ziemeļiem atrodas vairāk kā 7000 km garā Brazīlijas piekraste, kurā koncentrēta kontinenta lielākās un bagātākās valsts saimnieciskā dzīve. Brazīlija kravu ziņā daudz drošāka par Argentīnu vai Urugvajū. Kapteiņi gan sūdzas par šejienes augstajiem ostu nodokļiem, taču zina, ka kravu uz Eiropu vai kādu citu Amerikas ostu dabūs vienmēr. Pašos Brazīlijas dienvidos atrodas divas toreiz pavisam sīkas pilsētas, bieži burinieku apmeklētas: Riogrande un Portualegri. Piebraukšana grūta, jo abas pilsētiņas atrodas nevis okeāna, bet gan milzu lagūnas krastā. Vienīgo ieeju lagūnā bīstamu dara

zemūdens rifs, kuram pāri tikt var tikai sekli peldošs kuģis, ja ir augsts ūdens līmenis. Tādēļ uz šejieni neved neviena regulāra tvaikoņu līnija; pat aizjūras pasts no citām ostām pienāk pa dzelzceļu. Šeit arī lopkopības rajons, kravai atkal gaļa, ādas, ragi un nagi. Brazīlijā atšķirībā no pārējās spāniskās Dienvidamerikas valsts valoda ir portugāļu. Taču vietējie tirgotāji, uzzinājuši, ka kuģis no Rīgas, sāk smaidīt un tarkšķēt vāciski. Izrādās, ka šeit, tāpat kā daudzās citās Dienvidamerikas vietās, «*anede*» atrodas vācu rokās, tāpat kā Rīgā.

Aizzēģelējot garām Paranagvas ostai, kur dažreiz var dabūt Dienvidamerikā populārās matē tējas kravu — ne jau uz Eiropu, tur to nepazīst —, burinieks nokļūst pasaules lielākajā kafijas ostā Santusā. Arī šodien kafijas cienītāji Latvijā šo vārdu vēl atceras, jo tā saucas viena no populārākajām Brazīlijas kafijas šķirnēm.

Uz Santusu ved visdažādākās kravas, jo pilsēta, ievērojot kafijas bumu, strauji attīstās. Bez tam no šejienes ostas preces aizved uz turpat netālo kalnu pilsētu Sanpaulu. Izved kafiju,

Latviešu burinieku bieži apmeklētās ostas Dienvidamerikā



tikai kafiju! 1889. gadā — 16 000 tonnu. Trīs ceturtdaļas jānogādā Eiropas kafijas vairumtirdzniecības centros — Hamburgā, Havrā un Antverpenē. Viena ceturtdaļa — uz Ņujorku.

Santusai ir liela, dabiska osta, pietiekami dziļa pat vislielākajiem okeāna tvaikoņiem. Taču ostas krastam nevar piestāt. Krastmalas izbūvēs tikai gadsimta beigās. Pagaidām izkraušānu un iekraušānu veic ar lihteriem un laivām, kas prasa nedēļām ilgu stāvēšanu. Tādēļ te tik daudz burinieku.

Kafijas pilsēta skaista — lepmi nami, zirgu tramvajs, ielās gāzes apgaismojums. Taču kāds no tālaika jaunākajiem matrožiem stāsta, ka spilgtākais iespaids bijis pirmo reizi mūžā nogaršotais saldējums, kuru pa Santusas ielām zvārgulišiem apkārtu ēzelišu vilktos ratiņos izvadājuši skaļi pārdevēji. Mīlgrāvī «zem kalna» (tā burinieku jūrnieki sauca savu parasto stāvvietu pie tagad jau sen noraktās augstās kāpas) vai Kārdifas ogļu iekrautuvēs saldējumu nepiedāvāja...

Taču Santusu lielumā un greznībā pārspēj Riodežaneiro,

toreizējā Brazīlijas galvaspilsēta un pretendente uz pasaules skaistākās pilsētas nosaukumu. Tā atrodas pie gara, šaura līča, kurš 1531. gada 1. janvārī šajā vietā pirmoreiz atkuģojošo eiropeiešu noturēts par lielas upes grīvu. Šķietamā upe nokristīta par Janvāra upi — *Rio de Janeiro*. Vēlāk tā nosaukta arī šeit izveidojusies pilsēta. Jūrnieki, kas tajā pabijuši, drīkst to saukt īsi un familiāri — «Rio». Uz šejieni ved dažādas kravas, bet izved gandrīz tikai kafiju.

No Riodežaneiro līdz Salvadorai (Baijai)* ir 900 jūdžu. Ar šajā ceļa posmā parasto dienviņaudstrumu pasātu mūsu burinieks, zēģelēdams izdevīgā bakštagvējā, var šo attālumu veikt 7—9 dienās. Salvadora ir otra lielākā Brazīlijas osta, no kurienes izved tabaku, cukuru, kakao un slaveno — tādēļ arī ļoti dārgo — Baijas kafiju. Taču burinieku kapteiņus bieži gaida vilšanās — osta dziļa un

* Lasot senus laikrakstus, apskatot kartes, pētot arhīvu materiālus, jākonstatē, ka daudzi vietvārdi pēdējos 100 gados mainījušies. Autors centies ievērot šodien pieņemtus nosaukumus, iekavās norādot senāk lietotos.

ērta, tādēļ šeit daudz konkurentu — tvaikoņu.

Paradoksāli, bet manevrēšanas spējās daudz ierobežotākie burinieki meklē ostas, kur iebraukšana grūtāka un bīstamāka — tur retāk riskē iegriezties dziļi peldošie tvaikoņi. Nākošā Brazīlijas piekrastes pilsēta ir Resifi. (Agrāk pilsētu sauca tāpat kā apkārtnējo provinci — Pernambuko. Resifi bija Pernambuko pilsētas daļa.) Ostā toreiz bija pagrūti iebraukt — priekšā rifu josla, kurai jāizspraucas cauri pa kādu no šaurajām spraugām. Osta diezgan sekla, tādēļ tvaikoņi te reti. Diemžēl arī kravu ne pārāk daudz, var cerēt uz cukuru vai kokvilnu. Lūk, ko raksta par Pernambuko laikrakstā «Jūrnieks» (1907. — № 31) kapteinis A. G. (Arturs Grasis, Ainažu jūrskolas absolvents un tajā laikā igauņu burinieka «*Uranus*» kapteinis — *Autors*): «(..) Pernambukas pilsēta uzskatāma par diezgan neveselīgu, jo nereti vien no novembra līdz martam tur plosās dzeltenais drudzis, dizentērija un citas karsto joslu epidēmijas. (..) Muitas ierēdņa pirmais vārds gan ir, (..) vaj nav

ko pārdot, kā drēbes, veša u. t. t. (..) Dīvaini ļaudis tie muitas ierēdņi še (..) Pārtikas preces un viss cits Pernambukā ir ļoti dārgs (..) nekas nav lēts, atskaitot varbūt papagaiļus un mērkaķus, un dažus vietējos augļus kā afelsinus, banānas un priežu ābolus (ananasus — *Autors*). Tāpat ļaudis, kas pustradesmit gadus atpakaļ vēl bija pilnīgi vārgi, tagad bez 4—5 rubļiem par dienu uz kuģa nestrādās (..) Ostas nodošanas, kā jau vispāri Brazīlijā, ārkārtīgi dārgas.»

Fortalezai un Sanluisai brauksim garām. Mūsu senči šajās ostās iegriezās tikai tad, ja uz turieni bija adresēta krava. Atceļam visbiežāk te varēja dabūt tikai smiltis balastam. Tukšs burinieks zaudēja stabilitāti, tādēļ, lai to novērstu, kuģim bija jāuzņem balasts — parasti akmeņi vai smiltis. Bez balasta cenas un maksas par pievešanu kapteinim nākotnē paredzami izdevumi arī par atbrīvošanos no tā pirms derīgās kravas uzņemšanas. Balastu izmest pār bortu ostās un reidos nedrīkstēja — par to draudēja sods. Tātad bija jāalgo laivas, lai balastu aizvestu šim nolū-

Motorburinieka (gafelšonera) «Eurasia» komanda ar noķertajiem bruņurupučiem



kam atļautajās vietās. Dažās ostu pilsētās, to skaitā Rīgā, kuģiem par atbrīvošanos no balasta bija arī jāmaksā sevišķs «balasta nodoklis». Viena no atļautajām balasta izbēršanas vietām bija Daugavas kreisajā krastā pie Ķīpsalas — turienes Balasta dambja pildījums sa-

stāv gandrīz tikai no kuģu balasta. Te atrodamas smiltis un akmeņi no visas pasaules.

Pēdējā lielā Brazīlijas osta ir Belena jeb Para. Pilsēta atrodas Paras upes grīvā, kas ietilpst plašajā un sazarotajā Amazones deltā. Brazīlija — dabiskā kaučuka dzimtene, te

savvaļā sastopami vairāki koki un krūmi, kuru sula satur lateksu, ko sabiezinot iegūst t. s. jēlkaučuku, galveno un līdz 20. gadsimta 30. gadiem arī vienīgo izejvielu gumijas ražošanai. Taču stāsts par kaučuka interesanto vēsturi būtu vēltīgs, tāpat kā mūsu senču cerības Fortalezā, Sanluisā vai Parā dabūt dabiskā kaučuka kravu uz Eiropu vai ASV. Acīmredzot angļu un amerikāņu kompānijas, kas pilnībā kontrolēja kaučuka iegūvi un tirdzniecību, arī pārvadājumus izdarīja ar saviem kuģiem. Svešie burinieki (autsaideri) varēja cerēt uz kādu kakao pupiņu vai saldo kastaņu piegādi Francijai.

Paras osta atrodas tikai 160 km uz dienvidiem no ekvatora. Te, tāpat kā Pernambuko, biežas ir dzeltenā drudža un citu tropu slimību epidēmijas. Sevišķi viegli šīs kaites pieveic ilgo jūras braucienu novārdzinātos jūrniekus. Sejienes kapsētās ir arī latviešu jūrnieku kapi. No Parā mirušajiem un apbedītajiem apzināts ir Miķelis Andriks no Ķesterciema (1871—1900).

Nākošā kurzemnieku un vidzemnieku burinieku iespējamā

pietura ir Kajenna, Francijas kolonijas Gviānas administratīvais centrs. Ja Santusas osta smaržo pēc kafijas, tad Kajennai vajadzētu izplatīt kakao, jēlcukura un dažādu eksotisku kokmateriālu aromātu. Arī Kajennas piparu — sevišķi kodīgās paprikas šķirnes smaržu. Uz līdzīgu kravu var cerēt arī Paramaribā un Džordžtaunā — Nīderlandes un britu Gviānas ostās. Taču Džordžtaunā (Demerarā) burinieku kapteiņiem piedāvā arī tumšbrūnus, gandrīz melnus koka klučus — gvajakū (*Guaiacum officinale* un *Guaiacum sanctum*). No šo nelielo koku ļoti cietās koksnes izgatavoja gultņus u. c. mašīnu detaļas. Kokiem ir arī dziednieciskas īpašības, kas pazīstamas jau no 16. gs. Var saņemt arī lauru dzimtas kokus okoteju (*Ocotea rodiaei*), tirgū sauktus arī par hartvudu un grīnhartu (angļu val. *greenheart*), kam ļoti vērtīga koksne.

Braucot tālāk gar Dienvidamerikas kontinenta piekrasti, jāšķērso salu virkne. Varenā Andu kalnu sistēma, kas stiepjas gar kontinenta Klusā okeāna piekrasti, Kolumbijas un Venecuēlas teritorijā sazarojas.

«Eurasia» komanda ar vietējiem iedzīvotājiem kādā Dienvidamerikas ostā



Viens zars pāri Panamas sa-
žmaugai iesniedzas Ziemeļame-
rikā, veidodams tur ziemeļaus-
trumu Kordiljerus. Otrs zars
turpinās jau zem Atlantijas
okeāna līmeņa. Kalnu galotnes,
koraļļiem, pēc tam palmām ap-
augušas, atrodas virs ūdens —
Mazās Antiļu salas.

Tuvākā cietzeme ir Trinidada,
no kontinenta atšķēlies paradī-
zes stūrītis. Galvenajā pilsētā
un lielākajā ostā Portofspeinā
var cerēt uz visdažādākajām
kravām, jo salā audzē cukur-
niedres, kakao un kafijas kokus,
rīsu, kokospalmas. Taču mūsu
zemnieku kuģi visbiežāk brauc

vilinošajai, kokosriekstiem un citiem dienvidu augļiem bagātajai Portofspeinai garām uz mazo un necilo Labreas ostu. Pavisam netālu no tās atrodas kopš 1888. gada enerģiski izmantotais «*pitchlake*» — dabiskā asfalta ezers. Angļu—amerikāņu sindikāts nopircis dabiskā asfalta, saukta arī par kalnu piķi, iegūšanas monopoltiesības. Mucās iepildītais asfalts ir visbiežākā zemnieku kuģu krava, kas no Trinidadas vedama uz Ziemeļamerikas vai Rietumeiropas ostām. Dažkārt buriniekos krauts arī vaļējs kalnu piķis, pēc tam gan kravas telpas grūti iztīrīt. No ezera, kura krājumi nepārtraukti papildinās no pazemes, turpina smelt arī šodien, un simt gados asfalta līmenis tajā pazeminājies tikai par pusmetru.

Turpat blakus Trinidadaī atrodas Tobago, kas šodien apvienotas vienā valstī. 1654. gadā pie Tobago salas enkuru izmeta Kurzemes hercoga Jēkaba kuģis «*La Duchesse de Courlande*». (Divi līči tur vēl šodien saucas Kurzemes vārdā: *Great Courland Bay* un *Little Courland Bay*.) 19. gadsimtā kurzemieki atkal uzzēģelēja skaistās

un bagātās Rietumindijas salas. Taču tagad burinieki piedēra pašiem zemniekiem — un viņi paši tos arī vadīja.

Droši zināms, ka latviešu zemnieku kuģi regulāri apmeklēja arī Barbadosu, Barbudu un Dānijai toreiz piederošo Svētā Toma salu. Barbadosa toreiz ieņēma sevišķu vietu pārējo Mazo Antiļu salu vidū. Ne jau tādēļ, ka uz nelielas salas (430 km²) ir 500 cukurfabriku un 123 ruma dedzinātavas, kuru produkciju gaida pircēji ASV. Nevienš kuģis tukšā Barbadosai garām nebrauc, jo salai ir labi telegrāfa sakari ar Amerikas kontinenta daudziem piekrastes punktiem un Lielajām Antiļu salām. Tādēļ šeit darbojas daudz tirdzniecības firmu aģenti un iespējams noslēgt līgumus kravu pārvadāšanai no Kubas, Dominikanas, Haiti, Jamaikas vai Meksikas.

Lielajās Antiļu salās mūsu burinieku reisi visbiežāk aizveduši uz Haiti, Jamaiku un Kubu pēc cukura, ruma un smaržīgiem koka klučiem. Eksotiskas kravas un tropiskie cikloni — orkāni!

Taču turpināsim pie Trinidadas pārtraukto braucienu gar

Latviešu burinieku bieži apmeklētās ostas Centrālamerikā un Rietumindijā



Amerikas kontinenta krastu. Venecuēla šodien mums asociējas galvenokārt ar naftu. Buriņnieku gadsimtā zemi vēl nebija

aizņēmuši naftas torņi un to vietā audzēja kakao, kafiju, cukurniedres, kokvilnu un tabaku. Pirmā osta mūsu ceļā ir Lag-

vaira, valsts galvaspilsētas Karakasas jūras vārti. Osta ērta arī tvaikoņiem, tādēļ kravu uz šejieni burinieki vēl var dabūt, bet no šejienes — reti. Tālāk uz rietumiem atrodas Puertokabeljo — kravu ziņā labāka. Taču buriniekiem vēl daudzsološāka ir Marakaibo un grūti pieejamā Marakaibo ezera krasti (šodien arī tajā daudz naftas torņu).

Kolonas ostā Panamā (dibināta 1854. gadā) bija preču apmaiņa starp Klusā un Atlantijas okeāna piekrasti jau tad, kad neviens vēl īsti neticēja, ka Panamas kanāls kādreiz tiks izbūvēts. Gadsimta beigās Kolonā valda apjukums. Franču dibinātā Panamas kanāla kompānija bankrotējusi, no visas pasaules saaicinātiem strādniekiem nav darba. (Ļaužu vervēšana Panamas kanāla būvei notikusi arī Latvijā. Nav gan ziņams neviens, kas būtu aizbraucis.) Bankrotam seko tiesas prāvas un aresti. Slavenais Suecas kanāla būvētājs Ferdinands Lesepps Panamā zaudē savu reputāciju. Vārds «panama» kļūst par sinonīmu blēdībai, krāpšanai. Panamas kanāla ideja izgāzusies, un tiek veikti priekšdarbi divu okeānu

savienošanai pāri Nikaragvas teritorijai. (Šodien mēs zinām, ka Panamas kanālu tomēr izraka. Pirmais kuģis caur to izbrauca 1914. gadā.) Haosu palielina tas, ka 1890. gadā Kolonas pilsēta gandrīz pilnīgi no-
deg.

Taču preču apmaiņa starp Atlantijas un Kluso okeānu turpinās. No Kolonas līdz Panamai, pilsētai Klusā okeāna krastā, pa dzelzceļu ir nepilnu četru stundu brauciens. No turienes pienāk daudz dažādu kravu: kafija, kakao, krāsvielu augi, labība, vilna, ādas.

Pagaidām nav izdevies atrast ziņu, ka latviešu burinieki būtu apmeklējuši Kostariku, Nikaragvu, Hondurasu un Gvatemalu — jau toreiz patstāvīgas valstis. Toties bijuši reisi uz Belizu — lielāko ostu Britu Hondurasā. Visbiežāk burinieki šeit uzņēmuši mahagonija kravu.

Mahagonijs, sarkankoks — šie sinonīmi apzīmē vairāku tropu koku koksni, kuru plaši izmanto mēbeļu rūpniecībā. (Labāko, «isto» Amerikas sarkankoku dod *Swietenia mahagoni* L. Bet pārdošanā bija arī vairāku citu koku sugu koksne.) Jau toreiz

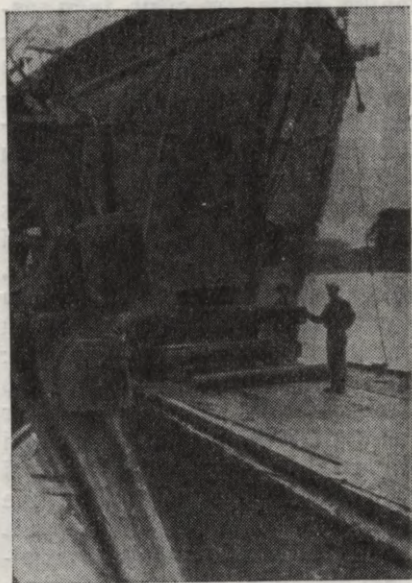
tīra sarkankoka mēbeles varēja iegādāties tikai ļoti bagāti ļaudis, ierindas turīgie apmierinājās ar mahagonija finierējumu uz savām bufetēm un galdiem.

Otra «mahagonija osta», kur zemnieku kuģi visai bieži uzņēmuši vērtīgo balķu kravu, ir Jukatānas pussalas rietumu piekraste Meksikas teritorijā. Ostas vārda tiešā nozīmē šeit nav bijis. «Laguna de Terminas» — lagūna vai neliels līcis, kur nonekurojušies burinieki sagaidījuši laivās un plostos pievestos koku stumbrus. Garlaicīgi, toties tvaikoņu konkurences nekādas! Mahagonijs lādēts arī Kubā, Kartahenā Kolumbijas piekrastē un Minatitlanā Meksikā.

Saglabājušās ziņas par Vecmīlgrāvja govi un Liepājas kazu, kas, ganīdamās izkraujamo kuģu tuvumā (toreiz ostās vēl auga zāle!), kritušas par upuri čūsku kodumiem. Tādu čūsku, kādu Latvijā nemaz nav! Tās, noslēpušās aiz koku mizas, slepus ieceļojušas no Centrālamerikas mežiem.

Liepājā 20. gadsimta sākumā darbojās divas fabrikas, kas ražoja krāsvielas tekstilrūpniecībai. Sintētiskās krāsas toreiz

Balķu iekraušana buriniekā



vēl bija atrodamas galvenokārt tikai laboratoriju retortēs un krāsu rūpniecības galvenā izejviela bija dabiskie produkti, lielākoties dažādi subtropu augi un koki. Viens no svarīgākajiem krāsvielu augiem bija kampešs, toreiz saukts no angļiem patapinātā vārdā par logvudu. Pārstrādāšanai veda ne tikai pašu

koksni, bet arī saknes un mizas. Latviešu zemnieku burinieki uzņēma kampeša kravas Haiti, Jamaikā, Belizā un citur, taču visbiežāk tās piedāvāja Meksikā — Kampečē. No Kampečes liča un ostas vārda radies koka latīniskais (*Haematoxylum campechianum*) un arī mūsdienu latviskais nosaukums.

Par Jamaiku A. Bandrēvičs darbā «Ārzemju ostu apraksti un kuģu nodokļi» (I d. — R., 1894), izmantodams ārzemju literatūras avotus un latviešu jūrnieku stāstījumus, raksta: «Sala ir bagāta ar precēm, no kurām lielāko daļu izved tomēr tvaikoņi. Vienīgi, ko zēģelnieki var dabūt, ir logwood's, un tikai retumis tiem laimējas kļūt pie gabalu precēm priekš Eiropas. Priekš Amerikas arī gan zēģelnieki var dabūt cukura lādiņus. Bet tvaikoņi uz Eiropu izved kafiju, cukuru un citas preces. Lielu veikalu še dzen ar augļiem, kurus vienīgi tvaikoņi izved uz Ameriku. Logwood'u un logwood'a saknes (celmus) izved no salas lielā daudzumā (..) Lādēšana iet gausi, it īpaši, ja še vairāk kuģu šo lādiņu ieņem, jo tad lādiņu nespēj diezgan ātri pievest no mežiem.»

No Mansaniljo Kubā izveda t. s. ciedru kokus, mūsu tūju radiniekus, kuriem gan nav nekā kopīga ar pazīstamajiem Libānas vai Sibīrijas ciedriem. Starp citu, par Kubu A. Bandrēvičs citētajā avotā raksta, ka turienieši ir tik kaislīgi smēķētāji, ka nopīpē gandrīz visu salas tabakas ražu. Tādēļ tabaku slavēno Havanas cigāru izgatavošanai ievēdot no citām valstīm.

Liels apjoms bija Eiropas kokrūpniecībā ļoti pieprasītās Amerikas piķa priedes (*Pinus rigida*) pārvadājumiem pāri Atlantijas okeānam. (Domājams, tika vestas vairākas koku sugas, kas līdzīgas piķa priedei, no tām galvenās varētu būt Karību priede (*Pinus caribaea*) un melnā priede (*Pinus mariana*), jo istā «pitch pine» (*Pinus rigida*) augot Kanādā, taču par kokmateriālu pārvedumiem no turienes drošu ziņu nav.) Lai dabūtu šādu kravu, bija jādodas uz Meksikas liča ziemeļu piekrasti un jāpiestāj ASV krastā. Paskagula Misisipi grīvā, Mobila, Pensakola, Apalačikola... Nelielas ostas bez mehanizācijas, kur kokmateriālus uz pleca kuģī nesa melnādaini strādnieki, nesenie vergi. Burinieki te

atkal izrādās ārpus tvaikoņu konkurences. Apalačikola, ciemats tāda paša nosaukuma upes grīvā Floridā, ar savu izvietojumu, lielumu, kokzāģētavām un kopainavu latviešu jūrniekiem esot atgādinājis labi pazīstamo Vecmīlgrāvi.

Piķa priedes kravas buriniekiem piedāvāja arī Džeksonvilā, Floridas pussalas Atlantijas krastā, un sīkajās Džordžijas štata ostiņās Brunsvikā un Darjenā.

Raksturīgi, ka nav zināms neviens zemnieku kuģu reiss no Ņūorleānas, lielās kokvilnas eksporta ostas Misisipi deltā. Šeit burinieki droši vien nav bijuši spējīgi konkurēt ar tvaikoņiem.

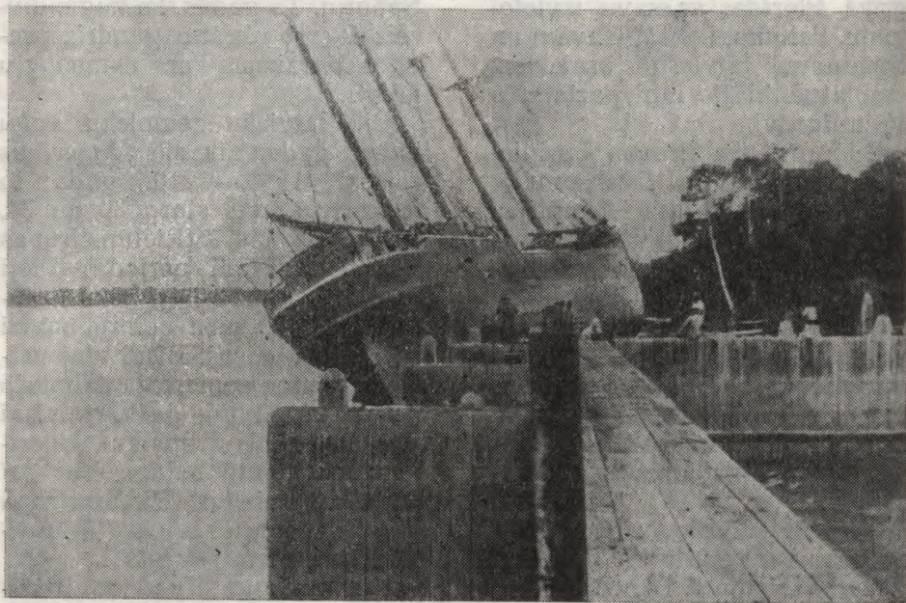
Gandrīz 2000 km garais ASV austrumu piekrastes posms starp Čārlstonu Džordžijā un Portlendu Menas štatā, netālu no Kanādas robežas, mūsu burinieku reti apmeklēts. Te plaukstoša rūpniecība, lielas pilsētas un moderni ierīkotas ostas, kurās tvaikoņi piestāj ar pusstundas precizitāti. Vidzemes un Kurzemes kuģiem te vairs nav uz ko cerēt. Toties viņi apmeklējuši Kanādas ostas Greitjārmutu (Jārmutu), Sentdžonu un

Helifeksu. Starp citu, no Kanādas krasta var dabūt akmeņogļu kravu uz Eiropu, piemēram, Spāniju. Tā gadās, ka kuģis divreiz šķērso okeānu gandrīz pretējos virzienos ar akmeņogļu kravu.

Cik latviešu zemnieku kuģu katru gadu atradās Amerikas reisos? 1890.—1910. gadā to skaits svārstās starp 39 un 74, vidēji ap 50. (Rietumeiropas braucienos šajā periodā vidēji piedalās ap 170 burinieku.) Tātad līdz 500 vīru pelnīja maizi Atlantijas reisos. Bieži viņi vairākus gadus nepiestāja dzimtajā krastā, jo kuģi dažkārt visai ilgi braukāja starp abu Amerikas kontinentu ostām. Vai arī pēc īsas vizītes Rietumeiropā atkal saņēma kravu uz Atlantijas okeāna viņu krastu.

Vidzemes un Kurzemes burinieki apmeklējuši arī Āfrikas piekrasti. Sādi braucieni gan nav bijuši sevišķi bieži, parasti trīs četri gadā. Biežāk pieminētās ostas ir Kasablanka, Konakri, Praja Zaļā Raga Salās, Keiptauna, kā arī Moselbāja Indijas okeāna krastā. Notikuši arī tieši reisi starp Amerikas un Āfrikas ostām. Samērā biežo zemnieku kuģu ierašanos Vi-

«Eurasia» remontā



dusjūras dienvidu krastā — Alžīrijā un Marokā — tālaika literatūra pieticīgi pieskaita Eiropas braucieniem, tādēļ atstāsim šādu iedalījumu arī mēs.

Apkārt zemeslodei zemnieku kuģi nav braukuši. Viņi nav arī šķērsojuši Indijas okeānu un Klusajā okeānā, liekas, nav pat

iebraukuši. Kurzemnieku un vidzemnieku gafelšoneriem un barkentīnām bija savs, praksē pārbaudīts un labi apzināts darbalauks — Atlantija.

Toties latviešu jūrnieki, kas brauca uz svešiem kuģiem, šajā laikā sastopami jebkurā pasaules ostā.



Kad kuģis kļūst vraks...

Burinieka mūžs samērā reti noslēdzās ar tā notakelēšanu un pārvēršanu par prāmi malkas un citu preču pārvadāšanai. Reta bija arī to izlietošana malkā kādā no dzimtenes ostām. Daudz biežāk burinieki saģaidīja savam vētrainajam mūžam atbilstošu galu — vairāk vai mazāk dramatisku, dažkārt arī traģisku bojāeju.

Ja neņem vērā pirmajā pasaules karā nogremdētos kuģus, latviešu koka burinieku vidējais aktīvā mūža garums bija vairāk par 20 gadiem. Būtu jāatceras, ka būvē un ekspluatācijā lētie zemnieku kuģi sevi atpelnīja daudz ātrāk, 19. gadsimta beigās dažkārt pat 2—3 gados. Protams, ka katra konkrēta burinieka mūžs ir dažāds atkarībā no kapteiņa prasmes un veiksmes, komandas pieredzes un

bieži arī no gadījuma, kas izšķīris kuģa likteni. Dažs zēģelnieks braucis tikai pāris mēnešu, bet cits — piecdesmit un vairāk gadu.

Vidzemes un Kurzemes burinieku flotes vēsturē it kā nav tik dramatisku katastrofu kā «*General Grant*» bojāeja, kurš, bezvējā jūras straumes ienests milzu alā, nogrima, akmeņu apbērts, kopā ar visu komandu un pasažieriem. Nav tik dārgu pazaudētu kravu kā «*La Lutine*» Holandes krastā izkaisītās zelta monētas, kuru meklēšana kļuva par vietējo iedzīvotāju vairāku paaudžu galveno iztikas avotu. Nav arī tik mīklainu gadījumu kā notikums ar burinieku «*Mary Celeste*», kuru atrada komandas pamestu pilnā kārtībā dreifējam Atlantijas okeānā. Šo kuģu likteņi vēl aizvien tiek

pieminēti jūras piedzīvojumu aprakstos. Mūsu jūrmalnieku drāmas un traģēdijas noslēptas neviena vairs nelasītās, sadzeltējušās tālu zemju avižu lapās un reti cilātās arhīvu mapēs. Diemžēl arī jūras dzelmē!

Aptuveni puse no mūsu senču bojā gājušajiem kuģiem ir strandējuši. Dabas spēku — vētru un straumju — vai arī cilvēka kļūdu dēļ burinieks atstājis Pasaules okeāna kuģojamo daļu un saskāries ar tā piekrastes briesmām: sēkļiem, akmeņiem, klintīm. Lai gan zināmi samērā daudzi gadījumi, kad strandējušo kuģi izdevies glābt, visbiežāk strandēšana tomēr nozīmē tā bojāeju. Bez tam dažkārt jāatsakās no burinieka, kuru varētu izglābt. Bez sīkajiem «jūras laupītājiem» — piekrastes iedzīvotājiem —, kas tīko pēc kuģa kravas un citām derīgām mantām, nelaimē nokļuvušajam kuģim uzbrūk arī lielākas «haizivis» — vietējie kuģīpašnieki vai vīri, kas lēti gribētu kļūt naudīgi. Zēģelnieku varētu glābt, taču vajadzīga palīdzība no malas, vispirms velkonis. Taču glābēji ir pieredējuši ļaudis ne tikai palīdzības sniegšanā — viņi prot novērtēt

gan kuģa, gan tā kapteiņa bezpalīdzīgo stāvokli. Atlīdzība par glābšanu tiek noteikta tik augsta, ka kuģa kapteinis nav spējīgs to samaksāt. Starptautiskā juridiskā formula «no cure — no pay» — «bez izglābšanas nav atlīdzības» toreiz vēl netiek plaši pielietota. Tātad velkonu īpašnieki saņem naudu jebkurā gadījumā un līdz ar to nav sevišķi ieinteresēti glābšanas darbu sekmīgā iznākumā. Sakaru ar dzimteni nav, līdz tuvākajam Krievijas konsulātam tūkstoši kilometru... Un izmisušais kapteinis spiests savu kuģi pārdot par smiekla naudu. Tāds liktenis, piemēram, piemeklēja ainažnieku četrmastu burinieku «*Andreas Weide*» Dakaras piekrastē Āfrikā un biedrības «*Austra*» lepnumu, ārzemēs pirktu dzelzs barku «*Concordia*», Jaunzēlandē. (Jaunie īpašnieki šos kuģus vēlāk vēl ilgi ekspluatēja.) Ja burinieks apdrošināts — diemžēl zemnieku kuģi ne vienmēr tādi bija —, iespējams atteikties no kuģa un kravas un nodot to apdrošināšanas sabiedrības īpašumā, līdz ar to saņemot pilnu apdrošināšanas summu.

Kas notiek ar strandējušā

kuģa ļaudīm? Te spēkā dzīves lielās loterijas noteikumi. Nepareizi nosprausts kurss var tumsā vai miglā izvest kuģi uz krasta sēkļiem arī pavisam rāmā laikā. Šādā reizē par nokļūšanu malā domā tikai tad, kad darīts viss, lai kuģi noceltu no sēkļa. Biežāk gan notikumi risinās vētrā, kad burinieks izirst isā laikā, bet viņi noskalo no klāja katru, kura nogurušās rokas vairs nespēj turēties pie troses.

Ik gadus Jāņu naktī sēklī pie Skāgenas raga, Jitlandes pussalas viltīgās ziemeļu smailes, pulcējoties Kategatā un Skagerakā bojā gājušo jūrnieku gari. Ja tie savā starpā sarunājas, tad tur skan vai visas pasaules valodas, arī latviešu. 1887.—1912. gadā Kategata un Skageraka krastos strandējuši «*Pēr-kons*», «*Eitik*», «*Titana*», «*Charlotte*» un «*Magdalena Charlotte*». Šajā rajonā strandējušo latviešu burinieku sarakstu 1924. gadā noslēdz Kaltenē būvētais trismastnieks «*Censons*», kurš miglā uzbrauca uz sēkļa Skageraka krastā netālu no Skāgenas. Viņa vraks vēl vairākus gadus rēgojies uz sēkļa.

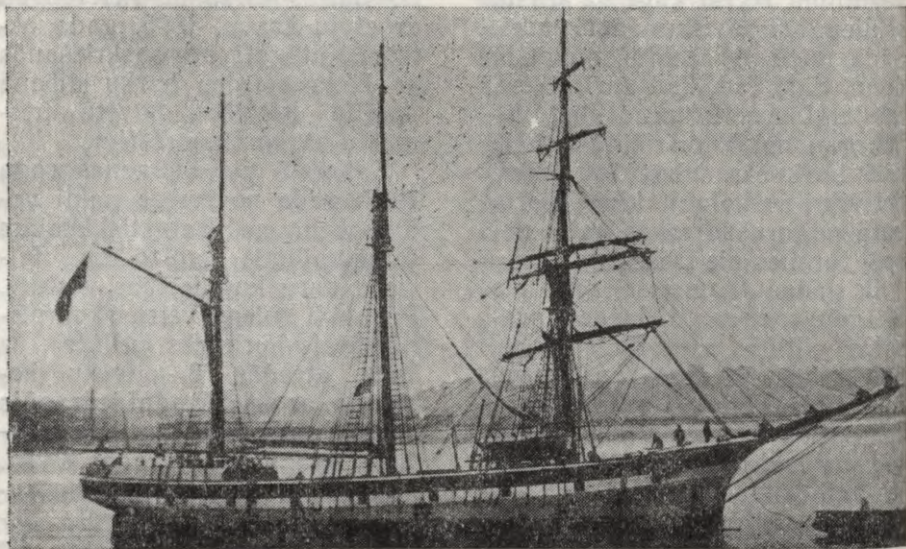
Šajā piekrastē notikušas arī kuģu sadursmes, piemēram,

1903. gadā «*Lina*» (1899, Kaltenē), neliels divmastnieks, nogrima pēc sadursmes, braucot no Baltās jūras uz Pēterburgu ar zivju kravu. 1905. gada oktobrī Kategatā pēc saskriešanās ar kādu zviedru barku dibenā nogāja Ķirbižos būvētā trismastu barkentīna «*Lilly*».

Kategatā pie Skāgenas raga 1907. gada novembra naktī notika viena no dramatiskākajām (zināmajām!) epizodēm latviešu buru kuģniecības vēsturē. Pusnaktī sniega vētrā Rīgā pierakstītais burinieks «*Milda*», uz kura atradās 8 cilvēku komanda, ar priekšvadni iedragāja bortu ventspilniekam «*Bangpūtim*», uz kura arī atradās 8 vīri. Abas komandas sākumā sasaucās angliiski, līdz saprata likteņa ironiju un pārgāja uz dzimto valodu. Tumsā vētrainā jūrā un sniegputenī bojājumus novērtēt bija grūti. Kuģiem pagaidām izdevās turēties kopā, taču vētra tos katru brīdi varēja izšķirt. Sadursmes raksturs lika domāt, ka «*Bangpūša*» stāvoklis daudz kritiskāks, un tika pieņemts liktenīgais lēmums — «*Visi vīri uz «Mildu»!*».

Kad vētra atrāva buriniekus vienu no otra, «*Mildas*» stūr-

Barkentīna «Lilly» kādā Anglijas ostā



manis Krūmiņš atradās turpat blakus kuģa vienīgajā laivā. «Milda» ar visiem 15 cilvēkiem nogrima pārāk pēkšņi, lai viņš paspētu kādu izglābt. Pēc divām jūrā pavadītām diennaktīm Krūmiņu uzņēma norvēģu tvaiķonis. Arī komandas pamesto «Bangpūti» drīz ievilka kādā Norvēģijas ostā. Burinieka bojājumi izrādījās niecīgi, un pēc

neliela remonta to aizvilka uz Rīgu. «Bangpūti» turpināja braucienus līdz pat 1917. gadam, kad ceļā no Francijas uz Angliju to nogremdēja vācu zemūdene.

Netālu no šī notikuma vietas, Dānijas Ziemeļjūras krastā, 1913. gada novembrī norisinājās kāda cita traģēdija. Vētrā pie ieejas Esbjergas ostā krastā

tika izmests un sadragāts igauņu ārzemēs pirktais burinieks «*Rock City*», visa apkalpe gāja bojā. Kuģi vadīja Jens Uetoa, saukts arī Kihnu Jens.

Mūsu vecvectēvu vadīto kuģu atliekas izkaisītas pa visām pasaules jūrām. «*Austras*» lielā trīsmastu barkentīna «*Latava*», pirmo reizi ūdenim pieskārusies 1886. gadā Lielupē pie Majoriem (kuģi nolaižot ūdenī, bija liela balle ar paša gubernatora Zinovjeva piedalīšanos), savas gaitas beidza, izmesta Floridas smilšainajā krastā 1899. gadā. Kuģa mūžs ildzis 12 gadu, taču atpelnījis tas sevi jau pirmajos piecos gados. «*Austras*» valde, lai palielinātu peļņu, riskēja un «*Latavu*» neapdrošināja.

Laikrakstā «*Balss*» (1894. — № 5) atrodama arī šāda ziņa: «...*Rota*», kapteinis Vikmans, 30. janvārī strandējis Kartāģenas (tag. Kartahena — *Autors*) tuvumā; kuģis kļuvis vraks, laudis glābti. Kuģis gāja no Kārdifas uz Kartāģenu.» Tā Kolumbijas piekrastē savas gaitas beidza ievēribas vērtais Liepupes burinieks.

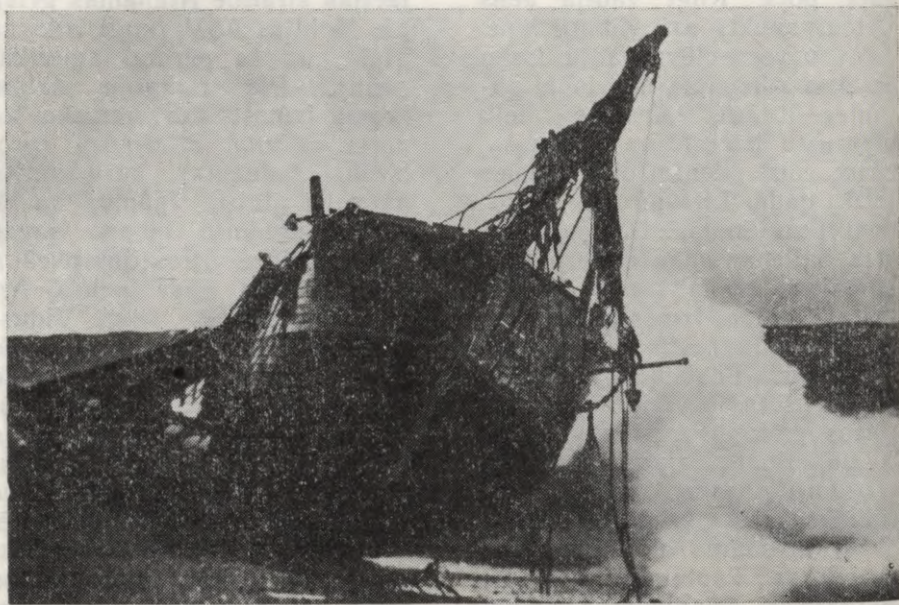
Brazīlijas piekrastē strandējuši «*Emilija*» un «*Latvoja*» (1897, Kaltene). Sarkanmuižā

pie Ventspils 1891. gadā būvētais četrmastu gafelšoneris «*Abraham*» pēc 6 gadu ekspluatācijas strandē Alabamas grīvā pie Mobilas ASV (kuģi izdodas glābt, un to pārdod amerikāņiem). Pie Bahamu salām krastā izmests kurzemnieku šoneris «*Nāra*». «*Kaltene*» (precīzāk «*Kaleten*»), kura sūtīta pasaulei darīt zināmu, ka ir tāds Kurzemes ciems, savas gaitas beidza Atlantijas okeāna piekrastē pie Kasablankas. Arī Marokas krastā, tikai Vidusjūrā, strandē Mērsragā būvētais «*Zircus*», kuru vētra reidā norauj no enkura. Nedaudz tālāk uz austrumiem, Alžīrijas krastā, izmesta rojēniešu «*Tanita*», bet enguriešu «*Selonija*» strandējusi Sicīlijas piekrastē.

Vairāki latviešu burinieki strandējuši pie Lielbritānijas bieži apmeklētajiem krastiem, piemēram, «*Emma Maria*» 1903. gadā. Vēl 1927. gadā pie Menas salas Īrijas jūrā bojā gāja 32 gadus vecais Duntē būvētais trīsmastnieks «*Austrums*». Laudis nocēla no kuģa pa trosi, kas no krasta tika novilkta uz kuģi ar izšautu raķeti.

Daudz kuģu un jūrnieku dzīvību prasījusi Baltijas jūra. Bez

Strandējusī «Emma Maria» 1903. g. oktobrī Lamanša piekrastē



piekrastes braucējiem pie dzimtajiem krastiem strandējuši arī tālām jūrām spītējušie lielle burinieki. 1912. gadā 1. decembra vakarā vētra aizdzina garām galamērķim Liepājai no Meksikas ar krāsvielu koku kravu Kaltenē būvēto grafelšoneri «Brinums». Kuģis stran-

dēja pie Akmeņraga. Tikai pēc ilgāka laika Pāvilstas zvejniekiem izdevās noņemt no vraka 6 pārsalušos apkalpes vīrus. Meksikā salīgtais melnādainais pavārs bija miris no aukstuma vēl pirms glābēju piebraukšanas. Pie Ventspils strandē latviešu tāljūras burinieki «Ge-

schwister Dambkaln» un *«Madeira»*, pie Mērsraga vētra izsviež krastā *«Minor»* (1902, Valgalciemā). Otrs kuģis ar tādu pašu nosaukumu (1897, Ainažos) strandējis Dānijas piekrastē.

1927. gada vēlā rudenī akmeņainā krastā pie Tallinas strandēja Pūliņu dzimtas pēdējais lielais burinieks *«Zināms»*. Trīsmastu gafelšoneris bija ceļā ar cementa kravu no Dānijas uz Helsinkiem. Komanda izglābās. 1933. gadā notika pēdējā Latvijā pierakstītā burinieka — pareizāk gan motorburinieka — bojāeja Amerikas ūdeņos. Četrmastnieks *«Eurasia»* orkānā tiek uzdzīts uz klintīm netālu no Trinidadas salas. Kapteinis — viņš arī kuģa vienīgais īpašnieks — līdz ar komandu izglābās laivās. (Jūrnieku aprindās toreiz runāja, ka kuģis vairs nedevis nekādu peļņu un bijis labi apdrošināts.)

Gandrīz vai katru gadu kāds no Vidzemes un Kurzemes buriniekiem pazudis bez vēsts. Protams, nekādas mistikas te nav; arī mūsu dienās, kad tikai nedaudz jāpadarbojas ar radioraidītāju kloķiem, lai puspasaulē varētu uzzināt par draudo-

šajām briesmām, — gadās, ka kuģi pazūd bez vēsts. Burinieku gadsimtā palīdzību varēja gaidīt tikai tad, ja tās sniedzēji bija saskatāmi.

Zināmā mērā katru burinieku, kas devās Atlantijas okeāna plašumos, varēja uzskatīt par bezvēsts prombūtnē atrodošos — uz mēnesi, diviem vai trim, jo braucieni dažkārt ieilga arī bez sevišķām kļūmēm. Informāciju no citiem kuģiem saņemt izdevās reti, jo burinieki, izdevīgākus vējus meklēdami, izklīda pa visu okeānu; bez tam viņu līkloču ceļi neatbilda tvaikoņu kustības taisnajām līnijām. Mērsragā būvētais *«Karal»*, izbraucis no Lagūnas Meksikā 22. augustā, Havras ostā iebruca 27. janvārī. Ilgāk par pusgadu draugi un piederīgie gaidīja ziņas par igauņu *«Arcturus»*, kas 1906. gadā tāpat bija ceļā no Lagūnas uz Felmutu Anglijā. Nesagaidīja, kapteinis V. Grants līdz ar kuģi un komandu pazuda bez vēsts. 1902. gadā *«Columbus»* izbrauca no Kārdifas ar ogļu kravu Havanai, bet nekad nevienā pasaules ostā vairs netika redzēts. Tajā pašā gadā ceļā no Hamburgas uz Salvadoru

(Baiju) Brazīlijā pazuda 1891. gadā Majoros būvētais «*Gubernator Zinovjev*».

Vairāki burinieki pazuduši Eiropas ūdeņos, kas lieku reizi apstiprina, ka lielākās briesmas kuģim draud krasta tuvumā. 1898. gadā ceļā no Anglijas uz Rīgu pazūd pirms 20 gadiem Ainažos ūdenī nolaistais Jura Veides divmastnieks «*Anna Victoria*». Vēlāk tā vracu gan izskalo krastā pie Aberdīnas Skotijā. 1900. gada vēlā rudenī no Anglijas ar oglēm uz Kristiāniju (tagad Oslo) Norvēģijā gandrīz vienlaicīgi dodas divi kurzemnieku kuģi — «*Zwei Carl*» un «*John Martin*». Abi pazūd bez vēsts. «*Golgata*» ar 9 vīru apkalpi iet bojā bez lieciniekiem ceļā no Šildas Anglijā uz Rīgu, «*Ceļotājs*» ar 10 cilvēkiem — šajā posmā starp Kopenhāģenu un Ventspili.

Vismaz lielākā daļa burinieku laikmeta jūrnieku bijuši mānīcīgi ļaudis. Ņemot vērā, ka viņi devās nezināmā ceļā un cīņā ar vēl šodien nepakļautām dabas stihijām — vēju un jūru —, tas ir saprotami. Daudz ir jūrnieku teiku un leģendu. Holandiešu un vācu jūrnieku kuģa gariņš Klabauter-

mans ir pēdu garš, ar sarkanām matiņiem un baltu bārdu, ģērbies matrožu drānās, kurš nekad nešķiras no sava koka āmura. Parasti viņš mitinās zem enkura vinčas, bet vētrā, protams, neviena nemanīts, kāpj mastā. Taču vai! buriniekam un tā ļaudīm, ja Klabautermans sāk klaudzināt savu veseri: tas nozīmē, ka viņš kuģi tūlīt atstās, jo tas vairs nav glābjams. Arī igauņiem un latviešiem bijis līdzīgs rūķis — Kotermans, acīmredzot holandiešu Klabautermana tuvs radienieks.

Rietumu puslodes jūrniekiem (un ne tikai jūrniekiem!) bija zināmi baismīgie nostāsti par «klīstošo holandiešu», jūras čūsku un plēsīgo milzu astoņkāji.

Daudz burinieku laikmetā ir briesmu stāstu par kuģiem mironiem, kuri peld nedaudz zem ūdens līmeņa, gaidot, kad uz tiem kāds cits kuģis ielauzīs savu korpusu. Šiem nostāstiem ir reāls pamats, jo bojā gājušie koka kuģi var gadiem ilgi atrasties pusnogrīmušā stāvoklī.

Bez vēsts pazuda burinieki arī pasaules kara laikā. Taču te nebija vainojama dabas stihija

vai «klīstošais holandietis», bet gan vācu zemūdenes, karakuģi un hidroplāni.

Pēdējais no vecajiem buriniekiem, par kura likteni trūkst ziņu, iziet 1923. gada rudenī no Trinidadas ar tradicionālo dabiskā asfalta kravu Felmutai Anglijā. Tā ir 1892. gadā Ainažos būvētā trismastu barkentīna «*Ekvator*».

Jūrā briesmu daudz. Bez stihijas, vadības kļūdām un citiem kuģiem burinieku apdraud arī paša krava. Pie tam ne tikai tad, ja tās uzņemts pārāk daudz. Kviešu krava, mitrumā uzbriestot, var pārplēst kuģi, dzūtas ķīpas — aizdegties pašas no sevis, uz klāja sakrautie baļķi («deklādiņš»), ja tie nav pietiekami nostiprināti, vētrā var pārvērsties par iznīcības ieročiem. Beramās kravas, ja tās neaizpilda visu telpu, pie lielas sānsveres var pārvietoties uz aizvēja bortu un apgāzt kuģi. Mūsu jūrmalnieku burinieki daudz nepatikšanu piedziņojuši ar savu tradicionālo kravu — akmeņoglēm, kurām piemīt lielas paš aizdegšanās spējas.

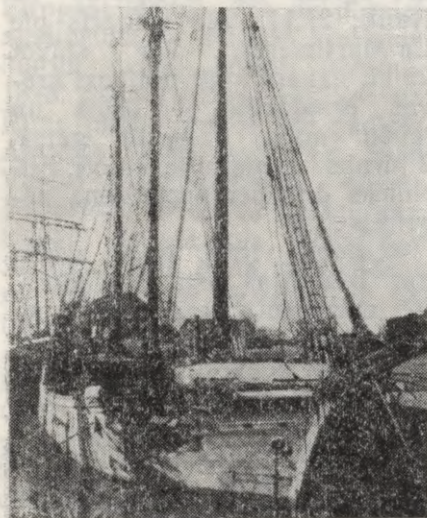
Laikraksta «*Bals*» tirdzniecības un kuģniecības pielikumā

(1904. — № 9) vēstīts: «. . no Nantes telegrafē, ka «*Heinrihs Magdalēna*», kapt. Celmiņš, ejot ar oglēm no Svansejas uz Nanti, 21.11. 21³⁰ nonācis pie La-Martiniēres. Tur stāvot 22.11. vakarā kuģī notikusi kravas eksplozija — deķis un ļaužu māja uzsperta gaisā, 2 jūrnieceki nopietni ievainoti. Burinieks drīz pēc sprādziena nogrimis . . .»

«*Latava*» 1898. gadā aizdegas Brazīlijas ostā Salvadorā. Vēl neizkrautā krava sastāv no sēra, sērskābjiem un papīra. Lai uguni nodzēstu, kuģī nākas seklumā nogremdēt līdz klājam. Pēc tam korpusā izurbtos caurumus «aizkorķē» un ūdeni no tilpnēm izsūknē. Nav zināms, vai krava bijusi apdrošināta . . .

Kuģu sadursmes jeb, kā toreiz sacīja, «kolīzijas» jūras piedzīvojumu aprakstos biežuma ziņā seko tūlīt aiz strandēšanas. Statistika to apstiprina arī attiecībā uz vidzemnieku un kurzemnieku buriniekiem. Divu zēģelnieku sadursmes notikušas reti, parasti viens no kuģiem bijis ar tvaika dzinēju. Tvaikoņu skaits aug, bet to vadītāji, sastopoties ar burinieku, ne vienmēr var pareizi novērtēt si-

Ainažnieku gafelšoneris «Monitor»
Visbijas ostā Zviedrijā 1906. g. aprīlī
pēc sadursmes ar dāņu tvaikoni



tuāciju. 20. gadsimta sākumā bija aizvien vairāk kapteiņu, kas nekad nebija vadījuši vēja dzītu kuģi. Viņi bieži burinieka ātrumu vērtēja pārāk zemu, bet tā manevrēšanas spējas — pārāk augstu. Likumsakarīgi, ka visvairāk sadursmju noticis Lamanšā, Eiropas kuģniecības «šaurākajā vietā», Anglijas piekrastē un Ziemeļjūrā. Tā 1908. gadā Ziemeļjūrā pēc sadursmes

ar angļu tvaikoni nogrimst «Jadwiga» (1896, Salacā). Vairākas sadursmes notikušas arī Kategatā.

Gadījās «zemnieku flotē» arī kuģu apgāšanās. 1899. gadā Ziemeļjūrā apgāzās un nogrima burinieks «Amor» (1897, Ainažos). Izglābās tikai divi vīri. Pirmā pasaules kara laikā vētrā tika apmests un gāja bojā šoneris «Polar».

Neveiksmes vajāja Kurzemes kapteiņu un kuģu īpašnieku Grīvanu dzimtu. Cits pēc cita gāja bojā viņu kuģi. «Antares» 1905. gada oktobra naktī netālu no Šildas saduras ar zviedru tvaikoni, abi kuģi nogrimst. No 8 kuģa ļaudīm izglābjas tikai divi — kapteinis un galdnieks. Divains liktenis piemeklēja brāļu Grīvanu trīsmastu gafelšoneri «Columbus» (1890, Ūpesgrīvā). Tvaikoņa taranēts un uz pusēm pāršķelts, tas nogrima Gvadalkiviras upē Seviljas centrā, simt kilometru no jūras. 1901. gada rudenī pie Anglijas krastiem gāja bojā «Pollux», 1915. gadā — «Spica».

Zemnieku kuģu jūrnieki piedalījušies arī svešu kuģu un to komandu glābšanā. Par bu-

rinieku flotes vēsturē unikālu gadījumu uzskata 18 diennakšu ilgo jūrā atrastās un komandas pamestās norvēģu barkas vilkšanu, ko veica vidzemnieku šoneris «*Anna Alwine*» kapteiņa Jāņa Lielkalna vadībā 1900. gadā. Par glābēju gandrīz divas reizes lielākā barka, neskatoties uz vētraiņo jūru, tika laimīgi aizvilkota līdz Anglijas piekrastei. Par saņemto prāvo atlīdzību esot uzbūvēts vēl viens jauns burukuģis.

Bankrotējušī igauņu kuģniecības sabiedrība «*Linda*» ir spiesta izpārdot savus kuģus. Tās lepnumu trīsmastu barkentīnu «*Linda Morgenrooden*» nopērk sabiedrība «*Austra*» Rīgā. 1896. gadā burinieka vīri kapteiņa Jāņa Ādamsona vadībā Atlantijas okeānā izglābj ASV kuģa «*Waluzia*» apkalpi. Kapteini J. Ādamsonu Savienoto Valstu prezidents apbalvo ar zelta pulksteni.

Burinieku, sevišķi vecu, apdrošināšana izmaksā dārgi, tādēļ īpašnieki bieži riskēja un tos neapdrošināja. 1885. gadā «*Austras*» valdes sēdes protokolā lasām, ka visu astoņu sabiedrības kuģu apdrošināšanai uz vienu gadu nepieciešami 18 000 rubļu — viena burinieka vērtība. Valde nolemj riskēt un apdrošina tikai divus jaunākos un vērtīgākos kuģus.

Taču līdzīga taupība tajā pašā 1885. gadā izputina pirms četriem gadiem dibināto Dundagas kuģniecības biedrību «*Kurzeme*» — Atlantijas okeānā pēc sadursmes ar kādu itāļu kuģi neapdrošināts nogrimst dundadznieku lielākais burinieks «*Vladimir*». Pēc biedrībai atlikušo kuģu izūtrupēšanas dibinātāji saņem atpakaļ tikai trešo daļu sākotnēji ieguldītā kapitāla. Jūra ir ienesīgs, bet arī bīstams darba lauks ...



Kapteiņi un matroži

Kuģa kapteinis vienpersoniski atbild par kuģi, komandu un kravu kā dabas, tā arī cilvēku likumu priekšā. Šajā ziņā stāvoklis pēdējos gadu tūkstošos palicis nemainīgs. Taču šodienas kapteinis salīdzinājumā ar savu kolēģi pirms 100 gadiem savās tiesībās ir stingri ierobežotāks un līdz ar to arī mazāk atbildīgs. Tiesa, likumu, noteikumu un instrukciju paragrāfus, kas viņam jāievēro, vairs neskaita desmitos, bet gan tūkstošos, bet viņam ir vairāki augsti kvalificēti palīgi — stūrmaņi. Kravas un reisu nosaka kuģniecības un rēderejas. Gandrīz jebkurā Pasaules okeāna ostā kuģi sagaida «savs» aģents, kurš sniedz maksimālo palīdzību formalitāšu kārtošana un stāvēšanas laika saīsināšanā. Praktiski vienmēr pastāv iespēja

saistīties ar savas valsts sūtniecību, konsulātu vai tirdzniecības pārstāvniecību. Par kuģa reisu finansiālo pusi, to rentabilitāti mūsdienu kapteinis būtībā vairs neatbild. Radio, 20. gadsimta izgudrojums, likvidējis kuģa atšķirtību no pārējās pasaules, no dzimtenes, no mājām. Pa radio jūrnieceki saņem sinoptiskās kartes un vētras brīdinājumus, ziņas par izmaiņām starptautiskajās attiecībās, līgumu slēgšanā un reisu grafikā. Jebkurā brīdī iespējams saukt pēc palīdzības, lūgt ārsta konsultāciju vai apsveikt sievu dzimšanas dienā.

Burinieku laikmeta kapteinis savā daudz plašākajā atbildībā bija vientuļš. Lēmums, kas izšķir kuģa, komandas un kravas likteni, viņam bija jāpieņem vienam, daudz, ja varēja apmai-

nities domām ar stūrmani vai kādu pieredzējušu matrozi. Arī kuģa finansiālā veiksmē bija atkarīga galvenokārt no kapteiņa vienpersoniskā lēmuma.

Okeāna reisam paredzētās nedēļas var pārvērsties mēnešos. Mēnešos, kad jācinās ar orkāniem, bezvēju, slimībām, pārtikas un dzeramā ūdens trūkumu. Burinieks ir viens okeānā, un kapteinis ir viens uz kuģa. Beidzot zēģelnieks sasniedzis sava brauciena mērķi. Taču valsts, kurā atrodas osta, pa to laiku iesaistījies kara vai arī tur noticis kārtējais apvērsums vai zemestrīce, un gar kuģi nevienam nav nekādas daļas. Vai arī blēdīgais tirdzniecības firmas aģents čarterpartijā (līgumā par kravas pārvadāšanu) ieslēdzis viltīgu, juridisko nianšu nezināšanas dēļ kapteiņa nenovērtētu punktu, kas kuģim bez papildu atlīdzības liek daļu kravas pārvest uz citu, kravas saņēmēja norādītu ostu. Vai arī kapteinis pārkāpis kādu no vietējo ostas paražu noteikumiem: izmetis enkuru vai izbēris balastu ne tajā vietā, licis izmērīt dziļumu licī, kur tas, izrādās, stingri aizliegts, nav iesniedzis muižā kādu dokumentu, kas

šajā ostā nepieciešams, bet par kuru citās pasaules malās nekas nav dzirdēts, — un tiek sodīts ar lielu naudas sodu. Vai arī matroži, garā brauciena novārdzināti un vietējās banānu pārpilnības savaldzināti, dezertē no kuģa.

Līdz savas valsts konsulātam tūkstoši kilometru. Bez tam sīkajās ostās — un zemnieku kuģi parasti apmeklēja tieši tās — nav telegrāfa. Ostas administrācija, tāpat kā muitnieki un tirgotāji, raugās uz svešo burinieku kā papildu ienākumu avotu, bet kapteinim nav kur lūgt padomu un aizstāvību.

Atvestā krava izdota, jauna kravas piedāvājuma nav. Bieži nav arī nekādas informācijas par to, kurā no tuvējām ostām var cerēt uz kravu. Un atkal vientuļais kapteinis ir tas, kuram jāpieņem atbildīgais lēmums: uz kuriem doties? Tai pašā laikā kuģa īpašnieks kādā no Rīgas vīna pagrabiem sūdzas nejaušam paziņam par to, ka kapteiņi grūti izkontrolējami, bieži rīkojas nepareizi, bet, norēķinoties ar rēderi, blēdās.

Tiesa, norēķinoties dažkārt bija strīdi par soda naudām vai citiem neparedzētiem maksāju-

miem, jo kuģu īpašnieks centās iegaltot, ka izdevumi radušies kapteiņa vainas dēļ un tādēļ tie jāsedz viņam pašam no savas kabatas. Citādi rēderim parasti nebija ko kapteinim pārmet, jo viņš saņēma savu peļņas daļu un tādēļ darbojās pēc labākās sirdsapziņas. Daži kapteiņi bija arī savu burinieku līdzīpašnieki.

Turīgi un visu cienīti bija kapteiņi, smagu zelta pulksteņu un skaistu, ārzemnieciski ierīkotu māju īpašnieki. Un katrs gribēja, lai arī viņa dēli iet tēva pēdās...

Uguņciema Reizu māju saimnieks Pauliņu Sanders piedzima 1803. gadā, būdams dzimtcilvēks. (Šeit ir izmantota J. Hartmaņa sastādītā Pūliņu dzimtas ģenealoģijas tabula.) Pēc brīvlaišanas viņam izdevās dzimtās mājas iepirkt; dodot uzvārdu, Pauliņš pārvērtās par Pūliņu. Sandera vecākais dēls Ansis, kā jau tas pieklājas, mantoja Reizes un saimniekoja tur vēl pusgadsimta pēc tēva nāves. Nākošais pēc vecuma dēls Melķis pelnījās ar buru šūšanu vietējo jūrmalnieku kuģiem. Bet trīs jaunākie dēli — Kārlis, Indriķis un Kristis — izmācījās par tālbraucējiem kap-

teiņiem. Indriķis, apprecējies dzirnavnieka meitu, drīz nokāpa krastā. No dzirnavu peļņas viņš sāka būvēt pirmo Pūliņu kuģi — krasta braucēju malkas jāni. Sekoja citi zēģelnieki, jau domāti tālākiem reisiem. Brāļi brauca par kapteiņiem, Indriķis būvēja kuģus. Drīz šis kapteinis — melderis — rēderis kļuva par turīgāko vīru visā dzimtā un arī apkārtņē, lai gan kuģu īpašnieki (arī līdzīpašnieki) bija vēl citi Pūliņi.

Nākošā paaudze — Sandera Pūliņa desmit mazdēlu. (Sieviešu dzimuma atvases neuzskaitīsim.) Reizu saimnieka — vecākā dēla Anša četri dēli — Melķis, Kārlis, Sanders un Jānis (Žanis) — visi kļūst par diplomātiem kapteiņiem. Buru šuvēja Melķa vienīgais dēls Kristis aiziet tēva pēdās un kļūst par plaši pazīstamu buru un takelāžas meistar. Kapteiņa Kārļa Pūliņa vecākais dēls Ansis gan augstāk par bocmani neuzdienē, taču otrs dēls Sanders tiek kapteiņa godā. Par viņa tālajiem reisiem liecina sieva — nēģeriete, kura 1922. gadā kļūst atraitne, jo Sanders noslikst, apgāzoties laivai, turpat dzimtajā Kurzemes krastā.

Bagātā Indriķa abi dēli — Vilis un Krišs — diplomēti kapteiņi, tāpat kā Tallinā mirušā Krista vienīgais dēls Indriķis.

No Sandera Pūliņa 11 apzinātajiem mazmazdēliem, dzimušiem laikā no 1893. līdz 1909. gadam, par tālbraucējiem kapteiņiem kļuvuši četri: Žanis, Ansis, Ernests un Kārlis. Divi citi — otrs Ernests un otrs Ansis — braukuši par stūrmaņiem. Pārējie arī devušies jūrā; otrs šis paaudzes Žanis Pūliņš noslēcis savā pirmajā reisā.

Trīs paaudzēs Pūliņu dzimta devusi 17 diplomētu kuģu vadītājus. Sajā ziņā ar Pūliņiem sacensties var tikai ainažnieki Veides, starp kuriem puslīdz apzināti ir 15 kapteiņi. Taču iespējams, ka vēl kādas citas ģimenes «radu ruļļos» var atrast ne mazāk diplomētu jūrnieku.

Jūrnieki trīs paaudzēs ir vectēvs, tēvs un dēls Breinkopfi, lībieši no Sīkraga. Klāvs Breinkopfs (viņa aptuvenie dzīves gadi ir 1825—1900) vadījis tālbraucējus buriniekus. Klāva dēls Didriķis Breinkopfs (aptuveni 1850—1925) arī bijis kapteinis un dažu burinieku līdzīpašnieks. Didriķa dēls Augusts Breinkopfs (1887—1970) —

«Krasin» stūrmanis un kapteinis, čeluskiniešu ekspedīcijas dalībnieks. 1936. gadā viņš laimīgi aizvadīja kuģi ar kara materiāliem uz republikānisko Spāniju.

Daudz ir dzimtu, kurās bijuši vairāki tālbraucēju kuģu vadītāji. Nosauksim dažus burinieku gadsimtā visbiežāk atkārtotos kapteiņa uzvārdus. Kurzemieki: Āls, Bertliņš, Brunsliepa, Dambekalns, Dunkelis, Fišers, Grīvans, Otmans, Štāls, Znotiņš. Vidzemnieki: Bauers, Bernhards, Čakste, Grasis, Grēve, Kalniņš, Lielkalns, Lielmežs, Mārtinsons, Ozoliņš, Snore, Tomsons, Zīlemans. Un daudzi, daudzi citi...

Dažkārt kapteiņi ņēmuši jūrā līdzī savas sievas, retumis pat bērnus. Arī Atlantijas braucienos. Protams, ka šie ģimenes locekļi nebija dikdieni uz kuģa. Kāds kapteinis esot izteicies, ka vislabprātāk burinieka stūri viņš uzticot savas sievas drošajai rokai.

1887. gada 18. maijā Rīgas vateršauta grāmatā* ierakstīts burinieka «Rota» komandas sa-

* LCVVA, 187. f., 2. apr., 15. lieta.

stāvs, kuģim izbraucot uz Pli-
mutu. Tajā bez 10 vīriem ir arī
kapteiņa sieva. Iespējams, ka
tieši šim braucienam uz An-
gliju sekoja ievērojamais Dien-
vidamerikas reiss un tā dalīb-
niece ir Alide Leontīne Snore,
dzimusi Vikmane.

Vecmīlgrāvja sievas savā
laikā brīnījušās, ka «spranču»
jūrnieki, malā tikuši, pilnām
mutēm ēd pienenes, tā konkurē-
dami ar viņu kazām. Ka buri-
nieka jūrnieks pēc ieilgušā
okeāna reisa tikko turas uz kā-
jām, bija parasta lieta, kas ne-
vienu nepārsteidza. Trūcīgā,
vitamīniem nabadīgā barība bija
cēlonis smaganu asiņošanai,
augoņiem un redzes traucējū-
miem. Toreiz katrs tāls reiss no-
darīja postu veselībai, labi, ja
tas beidzās krastā, kur dabū-
jami zaļumi un augļi. Amerikāņi
un angļi savā tirdzniecības
flotē ieviesa obligāto ikdienas
citrona sulas devu; bez tam an-
gļi ar vitamīnu trūkumu mēģi-
nāja cīnīties, dodot jūrniekiem
alu. Pārējo valstu jūrasbraucē-
jiem nācās gaidīt, līdz tiks pie
Trinidadas apelsīniem vai Mīl-
grāvja pienēm. Taču jūrnieka
dzīvei bija arī citas ēnas puses.

Vecrīgā ir Trokšņu iela. No-

saukums cēlies vēl viduslaikos,
kad šeit, pie pilsētas aizsarg-
mūra, palaikam skanēja trauk-
smes signāli, skaļas komandas
un ieroču žvadzēšana. 19. gad-
simtā pilsētas mūris jau sen,
tāpat kā to aptverošais valnis
un kanāls, bija zaudējis savu
kādreizējo lomu. Tomēr Trokšņu
iela joprojām attaisnojusi savu
nosaukumu. Pie pilsētas senās
sienas bijušas pielipinātas sī-
kas mājeles (tagad, pēc mūra
restaurācijas, nav atrodamas pat
to pēdas). Šeit bija iecienīts uz-
dzīves rajons ārzemju jūrnie-
kiem, kas tvīka pēc dažādiem
dzīvespriekiem. Tā kā ilgoto
prieku sarakstā ietilpa arī stipri
dzērieni, tad trokšņa Trokšņu
ielā neesot trūcis. Tāpat kā
starp sikajām mājelēm un vei-
kaliņiem pie Doma baznīcas —
nekāda laukuma te toreiz ne-
bija —, Daugavmalas krodziņos
un citās jūrnieku iecienītās iz-
klaidēšanās vietās. Pie izprie-
cām piederēja arī kautiņi, daž-
kārt ar visai nopietnām sekām.
Kāvās vācu kuģa matroži ar an-
gļu kuģa matrožiem, viena
norvēģu kuģa ļaudis ar otra
norvēģu kuģa ļaudīm, vēlāk arī
tvaikoņa komanda ar burinieka
komandu. Ja galīgi nebija izvē-

les, kāvās viena kuģa jūrnieki paši savā starpā — taču iespēja izlādēties pēc jūrā pavadītajiem mēnešiem...

Tirdzniecības kuģa matrozi «sauszemes žurkas» iedomājas — un bieži arī redzēja — divaini un nevīžīgi ģērbusos, neskuvušos, iereibušu, bļautīgu, sarkanu seju un grīļīgu gaitu. Ne velti turīgie birģeri esot biedējuši savus nepaklausīgos dēlus: «Ja nelabosies, nodošu tevi uz kuģa!»

Var strīdēties par to, cik objektīvs ir jūrnieku dzīves nepievilcīgais tēlojums un vai tas attiecināms uz viņiem visiem, tomēr nevar noliegt, ka tirdzniecības flotes matrožiem ostas pilsētās nebija laba slava, lai gan daudzi turienes krodziņi un citi iestādījumi eksistēja tikai uz viņu rēķina.

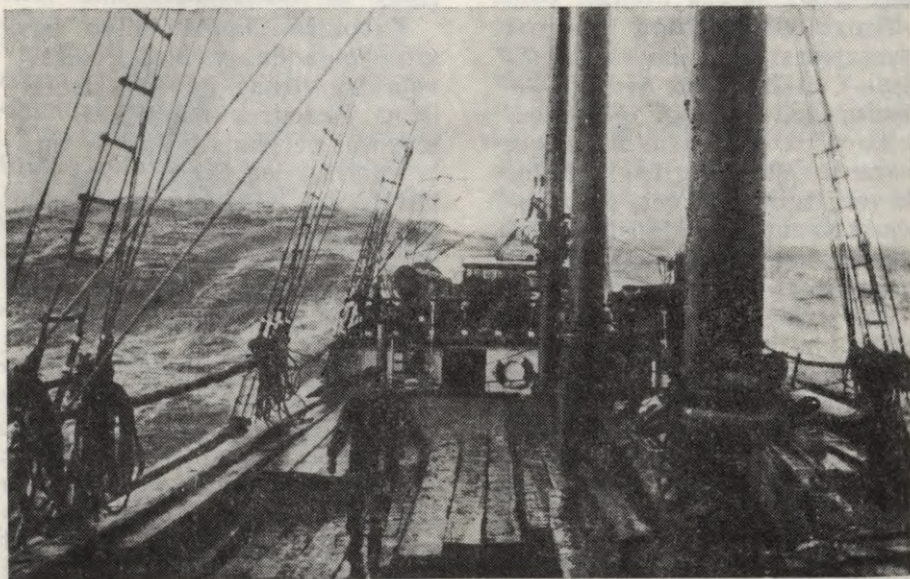
19. gadsimta otrajā pusē šajā raibajā un ne visai respektablajā daudznāciju pūlī sāka ielūst arī Vidzemes un Kurzemes jūrmalnieku zēni. Rīgā viņi gan turējās nomaļus — mājas tepat blakus. Jādomā, ka pasaules ostās viņi izturējušies atbilstoši savas profesijas pārstāvju uzvedības normām... Bet ne jau latviešu jūrnieku dēkas ār-

zemju ostas pilsētās mūs šobrīd interesē, drīzāk gan viņu dzīves apstākļi un vieta sabiedrībā.

Kabotāžas kuģīšu divu trīs vīru komandas visbiežāk sastāvēja no vienas ģimenes locekļiem. Pieredzes bagātākais — tēvs vai vecākais brālis — bija tā vadītājs jeb šķiperis. Arī izbūvēts šis kuģelis parasti bija par ģimenes naudu. Par algu šeit vēl nevarēja runāt, vienas ģimenes locekļi kopīgi sev pelnīja iztiku, dažkārt arī naudu nākošajam kuģim. Lielākajiem buriniekiem, Rietumeiropas braucējiem, sešu līdz astoņu vīru komanda jau sastāvēja no algotiem jūrniekiem. Nedaudz romantiskajā burinieku gadsimta sākuma periodā arī šādu kuģu komandu centās komplektēt no pašu ciema vīriem un jaunekļiem.

Uzņēmis Rīgā kravu Rietumeiropai, kurzemnieku burinieks, ja vien laika apstākļi atļāva, piestāja pie dzimtā ciema. Viens vai divi komandas locekļi palika sardzē uz selgā noenkurotā kuģa, pārējie laivā nobrauca malā atvadīties no tuviniekiem. Ja vēja nav vai tas iegriežas ne no tās puses, atvadišanās ielga.

«Eurasia» vētrainā jūrā



Taču neviens par to sevišķi neuztraucās... Mūsu dienās, kad katra novirzīšanās no kursa, katra nokavēta stunda izmaksā milzu summas, šādu ainu grūti iedomāties.

Pieredzējis matrozis toreiz saņēma gan tikai 9 vai 10 papīra rubļus mēnesī, taču pārtiku deva kuģu īpašnieks. Lauk-

strādnieks tolaik saņēma daudz mazāk. Arī zvejnieku ienākumi nebija lielāki, turklāt vēl visai neregulāri un nedroši. Tātad šī perioda jūrnieki bija ja ne labi, tad vismaz labāk materiāli nodrošināti par citiem sava pagasta nemantīgajiem ļaudīm. Jāņem arī vērā, ka tobrīd vēl katram matrozim, pastāvot Val-

demāra tipa jūrskolām, bija vairāk vai mazāk reālas cerības kļūt par stūrmani vai varbūt pat kapteini.

19. gadsimta beigās sabiedrības attīstības likumi sāka jūtami iedarboties arī uz latviešu nupat vēl visai patriarhālo kuģniecību. Notika jūrnieku noslāņošanās. Neveiksmīgākie kuģu īpašnieki izputēja un bija spiesti kļūt par algota darba darītājiem, veiksmīgākie kļuva bagāti un būvēja jaunus kuģus.

20. gadsimta sākumā jau pastāvēja trīs sabiedriski slāņi: kuģu īpašnieki, kuģu vadītāji un pārējie jūrnieki. Tad pāreja uz augstāku slāni jau kļuva gandrīz vai nereāla.

20. gadsimta sākumā strauji pieauga arī tvaikoņu konkurence un burinieku flotei izdzīvot iespējams, tikai pazeminot kuģu ekspluatācijas izdevumus. Komandas locekļu skaitu samazināja vai arī matrožu vietā pieņēma nepieredzējušus jaungas, jo tiem bija mazāk jāmaksā. Jūrnieki reisa laikā cieta no pastāvīga miega trūkuma, jo darbs bija organizēts divās maiņās. Pārguris bija arī kapteinis un vienīgais stūrmanis, jo viņi tāpat nomainīja viens otru.

Vētrā dažkārt diennaktīm bija jāzīti bez atpūtas. Uz latviešu buriniekiem tikpat kā netika ieviesti tehniskie jauninājumi, kas atvieglotu jūrnieka darbu: palīgdzinēji, modernāki navigācijas instrumenti, uzlabotas konstrukcijas vinčas, bloki, trīši. Tie maksāja naudu, bet papildu izdevumi pasliktinātu zēģelnieku jau tā neizdevīgās pozīcijas cīņā ar tvaikoņiem.

Darbs burinieka matrozim smags un bīstams. Vētrā, tumsā un lietū, strādājot ar augšējām burām augstu mastos, katra kļūmīga kustība draud ar krišanu nebūtībā. Uz klāja viņi tīko aizskalojot pāri malai katru, kas nav pietiekami izveicīgs. Par slapjajām drēbēm šādos brīžos neviens nedomā. Kad buru noņemšana vai rēvēšana pabeigta, seko kapteiņa komanda: «*Grot šott!*» — un katrs saņem pa glāzei degvīna. Smagajā darbā jūrnieka plaukstas pārklājas ar pazoļu ādu, taču arī tā bieži tiek nobrāzta līdz asinīm. Par to viņš saņem ciešamu algu un pārtiku, kas biežāk gan sliktā nekā laba. Vairāk neko ierindas jūrnieks nesaņēma — ne darba drēbes, ne gultas veļu, pat ne

segu vai matraci, ar ko mīkstina t kojas cietos dēļus. Ja negribi novalkāt svētdienas kārtu, kurā esi ieradies uz kuģa, pērc darbadrēbes par savu naudu. Uz burinieka visi staigā koka tupelēs — tā lētāk un izdevīgāk. (Gadās, ka pēc kuģa bojāejas izglābtie tādās pašās koka tupelēs staigā pa Londonas ielām.) Cisu maisu un spilvenu no mājām neatvedīsi, ja nu kādu plānāku segu. Var jau apsegties arī ar vecu buru vai brenta gabalu...

Neskatoties uz grūtībām, vīri tomēr brauca uz buriniekiem. Ne tikai brauca, bet arī lepojās ar to. «Tvaikoņu braucējus gan labāk lai saucam par «fabrikas strādniekiem uz jūras»,» — tā raksta burinieka matrozis «Jūrnika» redakcijai. (Ja runā par sadzīves apstākļiem, tad tie uz tālaika tvaikoņiem parasti nebija daudz labāki kā uz buriniekiem. Un kurinātāja vai ogļu padevēja darbs arī nebija vieglāks.) Kādēļ vīri brauca jūrā? Dažs tādēļ, ka nevarēja sameklēt darbu krastā, dažs neko citu nemācēja. Svarīgs iemesls jūrā iešanai bija tas, ka jūrniekus atbrīvoja no iesaukuma armijā. Kādam vajadzīgs braukšanas

cenzs jūrskolai, kāds grib redzēt svešas zemes, kāds — ārzemēs aizšmāukt un «piemunsturēt» uz angļu kuģiem, kur darbs trijās maiņās, bet alga divreiz lielāka. Varbūt dažam labam dzimtajā pusē «gaiss palicis par biezu». Dažs savādnieks varbūt brauc tādēļ, ka mīl jūru un jūrnika darbu. Un kur tad vēl iespēja piepelņties ar kontrabandu!

Bagātie kuģu īpašnieki, parasti arī būdami diplomāti kapteiņi, vairs nevadīja nevienu no saviem kuģiem. Buriniekam atgriezoties no ārzemju brauciena, viņi satikās ar kapteini kādā no Rīgas «restorācijām» (ne uz kuģa!), pieprasīja sīkus norēķinus un iekasēja peļņu. Pēc tradīcijas tika izdzerts pa pudelei uz katru kuģa mastu (kādreiz arī pa trim), un rēderis atvadījās no kapteiņa līdz nākošai reizei.

Kapteiņi «turas par sevi». Viņi nošķiras no pārējiem jūrnikiem. Privileģēti un turīgi — viņi bez algas saņem arī daļu kuģa peļņas un citas piemaksas. Kapteiņiem 20. gadsimta sākumā jau ir savas biedrības. 1899. gadā ir dibināta Rīgas tālbraucēju kapteiņu biedrība.

Viens no tās galvenajiem mērķiem ir nodrošināt materiālu pabalstu mirušo kapteiņu atraitnēm un bērniem, kā arī pašiem kapteiņiem vecumā. Pensijas ierindas jūrniekiem šajā laikā maksā tikai Francijā. Vecajiem un slimajiem jūrasbraucējiem palīdz «Trinity House» Lielbritānijā. Rīgā pastāv Krievijā vienīgā jūrnieku savstarpējās palīdzības kase, taču tālās jūrās izklīdušie latviešu jūrnieki tajā parasti neiestājās. Saviesīgāks raksturs ir 1906. gada beigās dibinātajai jūrnieku savstarpējās palīdzības biedrībai «Enkuris». Ar savu bibliotēku, biljardu un restorānu tā līdzinās jūrnieku — diplomētu jūrnieku! — klubam.

Stūrmaņi sapņo kļūt par kapteiņiem. Daudziem no viņiem jau attiecīgie diplomu kabatā, taču kapteiņu vietas visas aizņemtas. Bez protekcijas uz tādu arī grūti cerēt. «Enkurī» stūrmaņi sēž pie sava galdiņa un cerīgi raugās uz rēderu pusi.

Matroži ir divējādi. Viena — mazākā daļa ir jūrskolu audzēkņi, kas jūrā brauc sapelnīt līdzekļus nākošajam mācību posmam (no 1902. gada jūrskolas ir par maksu), kā arī iegūt nepieciešamo praksi — «jūras cenzu». Otra — lielākā grupa ir jūrnieku proletariāts — matroži, kuru dižākais sapnis ir bocmaņa vieta uz prāva ārzemju braucienu kuģa. Palikuši bez darba, viņi dodas uz Rīgas Jūrnieku namu,* kur kopā ar tādiem pašiem vācu, angļu vai norvēģu proletāriešiem, kuru kuģi nogrimuši, remontā vai aizgājuši bez viņiem, gaida uz kapteini, kuram būs vajadzīgi viņu pakalpojumi. Pirmie uz vietu var cerēt jūrnieki platiem pleciem un gados jauni, bet ar pietiekamu pieredzi...

* Rīgas Jūrnieku nams dibināts ap 1870. gadu. No 1883. gada tas atradās vienā ēkā ar Rīgas Biržas, vēlāko Krišjāņa Valdemāra jūrskolu, kas nav saglabājusies. 1904. gadā Rīgas Jūrnieku namā reģistrēts 821 jūrnieks.



Zem dažādiem karogiem

Krišjānis Valdemārs vienā no saviem neskaitāmajiem rakstiem sniedzis ziņas par jūrniekiem, kas ieguvuši tālbraucēju kapteiņu diplomus valsts jūrskolās laika posmā no 1879. līdz 1886. gadam — tātad septiņos gados. Pirmajā vietā ir Rīgas Biržas jūrskola, kuru beiguši 62 kapteiņi, seko Ainaži — 54, Ventspils — 38, Baltiņporta (tagad Paldiski Igaunijā) — 30 u. c. Kopā Baltijas guberņu jūrskolās sagatavoti 211 diplomēti kapteiņi. Pārējās Krievijas jūrskolās šajos septiņos gados tālbraucēju kapteiņu eksāmenus izturējuši ... 5 cilvēki.

Vēlākajos gados gan stāvoklis pārējo guberņu skolās nedaudz uzlabojas, taču Baltijas jūrskolas savu pārsvaru nezaudē. Tā kā šīs skolas apmeklēt galvenokārt vietējie iedzī-

voņi, latvieši un igauņi kļūst par Krievijas impērijas galvenajām jūrnieku tautām.

Tūkstotis jūrnieku saņēmis tālbraucēju kapteiņu diplomus, turpat divi tūkstoši — stūrmaņu. Uzbūvēti 500 tālbraucēji kuģi. Tāda ir aptuvena latviešu kuģniecības bilance 20. gadsimta sākumā. Uz «pašu» buriņiem visiem kuģu vadītājiem nav ko cerēt. Jau ap 1895. gadu zināmi gadījumi, kad ļaudis ar stūrmaņa diplomu vietu trūkuma dēļ braukuši par matrožiem. Vēlāk stāvoklis saasinās vēl vairāk.

Taču mācītu kapteiņu un stūrmaņu ir daudz tikai Baltijā, citās Krievijas jūrās viņu trūkst. Un kuģu vadītāji — latvieši un igauņi — atrod savai kvalifikācijai atbilstošu nodarbošanos Kaspijas un Melnajā jūrā, Tā-

lajos Austrumos un Ziemeļu Ledus okeānā. Karogs, zem kura viņi brauc, ir tas pats trīskrāsainais, kuru Pēteris I savā laikā izdomāja, samainīdams vietām Holandes karoga svītras. Sajā laikā burinieku skaits pasaules un arī Krievijas tirdzniecības flotē sarucis, bijušie burukuģu vadītāji pāriet darbā uz dažādu rēderu un kuģniecības sabiedrību tvaikoņiem.

Sevišķi nozīmīga bijusi latviešu (un igauņu) darbība Ziemeļu Jūrasceļa atklāšanā. Pirmais panākumi šeit tika gūti Kristiāna Dāla 1876. un 1877. gada ekspedīcijās uz Obas grīvu, kas tiek veiktas Ķeizariskās kuģniecības veicināšanas biedrības uzdevumā un daļēji par tās līdzekļiem. Braucienu iniciators ir Krišjānis Valdemārs; viņš arī iesaka Kristiānu Dālu par piemērotāko kapteini sarežģītā un bīstamā uzdevuma veikšanai.

Pirmajā gadā Kristiāns Dāls kopā ar Ainažu jūrskolas absolventu kapteini un jūrskolotāju Nikolaju Raudsepu devās uz Toboļsku Rietumsibīrijā pa sauszemes ceļu. Obas krastā viņu vadībā uzbūvēja nelielu šoneri «Moskva», veica lielās Sibīrijas

upes grīvas izpēti un sastādīja tās pirmo karti. Šī brauciena laikā ainažnieki iepazinās ar slaveno vācu dabaszinātnieku Alfrēdu Brēmu, kas tur bija ieradies pētīt tundras dzīvnieku un augu valsti.

Obas grīvas uzmērīšana nav viegla, taču tā ir tikai sagatavošanās galvenā uzdevuma veikšanai. Tagad tālā Sibīrijas upe jāsasniedz no Rietumeiropas, šķērsojot daļu Ziemeļu Ledus okeāna. Ārzemju kapteiņi šādu braucienu uzskata par neiespējamu, jo visi līdzšinējie mēģinājumi bijuši neveiksmīgi.

1877. gada pavasarī Kristiāns Dāls Lībekā nopērk nelielu tvaikonī «Luise». Viņa palīgi nākamajā Ziemeļu ekspedīcijā ir Nikolajs Raudseps un Rihards Kurseins. Daļa matrožu ir Ainažu jūrskolas audzēkņi, to skaitā arī vēlākais Anapas jūrskolas priekšnieks Jānis Skarainis. Līdzī brauc arī K. Dāla sieva.

No Lībekas «Luise» dodas uz Londonu pēc kravas Sibīrijai, pēc tam uz Halli uzņemt akmeņogles. Tvaikonītis piestāj arī Norvēģijas ostā Tromsē. Un nākošā pietura ir Toboļska Obas krastā! Vairākkārt ledus gan-

drīz saspīestā «Luise» to sasniedz 1877. gada septembra sākumā. Pirmais komercreis starp Eiropu un Rietumsibīriju ir paveikts, Ziemeļu Jūrasceļš atklāts.

K. Dāla ekspedīciju atskaites un kartes tiek publicētas ārzemēs.* Krievijā viņa nopelni Ziemeļu Jūrasceļa atklāšanā, kas sākumā atzīmēti ar Ķeizarišķās kuģniecības veicināšanas biedrības lielo sudraba medaļu, visai drīz tiek aizmirsti. Nevarētu apgalvot, ka K. Dālu (un viņa kapu Liepājas Ziemeļu kapos) atcerētos šodien. Parasti viņa vārds Ziemeļu Jūrasceļa atklājēju sarakstā nav minēts, lai gan viņš ir pirmais, kas guva reālus panākumus šajā Krievijas impērijas tik vitāli svarīgajā maršrutā. Tāpat aizmirsts ir ventspilnieks Dāvids Svanenbergs, kas tajā pašā 1877. gada vasarā ar Sibīrijā būvēto šoneri «*Utrennaja zarja*» veic komerciālu reisu no Jeņisejas grīvas uz Pēterburgu. Netiek pieminēts arī Ainažu jūrscolas absolvents Pēteris Sietiņsons, kurš tāpat pieskaitāms

* A. Petermann's Mitteilungen. — Bd 25. — 1879. — VIII.

Ziemeļu Jūrasceļa pirmatklājējiem.

Kuģa mehāniķis rīdzinieks Jēkabs Šūpols ir uz ledlauža «*Jermak*» tā pirmajā braucienā Ziemeļpola virzienā 1899. gadā. Vēlākos ledlauža braucienos viņam pievienojās Eduards Ogriņš, saimnieka dēls no Raunas, kas arī apguvis kuģa mehāniķa specialitāti. Gandrīz visu savu mūžu Ziemeļu Ledus okeānā pavada dundadznieks Augusts Kīsis (tur pazīstams ar uzvārdu Kišs).

Daudzi latviešu kapteiņi vadījuši kuģus Kaspijas jūrā. To vidū ir Vilis Bernšteins, Pēteris Cielēns, Miķelis Grapmanis, Mārtiņš Kūlis (sākumā viņš vada «*Austras*» buriniekus), Edvards Petaks, Mārtiņš Peide (varbūt Baku ir saglabājis viņa kaps?) un Kārlis Vītiņš. Gandrīz visi minētie ir beiguši Mangaļu jūrskolu.

Uz Melnās jūras ostās pierakstītiem kuģiem darbojušies kapteiņi Pēteris Bušs, Gusts Hausmanis un Andrejs Ozoliņš. (Kā šis, tā arī iepriekšējie uzskaitījumi nepretendē uz pilnību.)

Daudzi latviešu izcelsmes kapteiņi vadījuši Krievijas kuģus Tālo Austrumu jūrās un

Klusajā okeānā. Viens no viņiem ir Mārtiņš Bite, dzimis Skultes pagastā 1862. gadā. 26 gadu vecumā ir ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu Rīgas Biržas jūrskolā. Vadījis buriniekus, uz kuriem par matrozi un stūrmani braucis jau agrāk, — Rietumeiropa, Baltā jūra, Amerika. 1901. gadā viņš atstāj dzimto pusi un buriniekus, pāriedams darbā uz Tālajiem Austrumiem. M. Bite vada Kamčatkas tirdzniecības un rūpniecības sabiedrības tvaikoņus, ar kuriem ved kotiku un citas zvērādas uz Japānu un ASV. Izceļoties krievu-japāņu karam, japāņi viņu divreiz arestē kopā ar kuģi — vienreiz Jokohamas ostā, otrreiz Beringa jūrā, ceļā uz Sanfrancisko. Acīmredzot japāņi, neskatoties uz kara stāvokli, ir diezgan iecietīgi pret tās firmas kalpotājiem, kas iztirgo viņiem Kamčatkas zvērādas, un abas reizes M. Biti diezgan ātri atbrīvo, otro reizi gan nosūtot nevis uz Krieviju, bet uz Ķīnu.

1906. gadā viņš uzrauga jauna tās pašas sabiedrības tvaikoņa būvi Vācijā, pārņem tā vadību, nokomplektē komandu un ar jauno kuģi atgrie-

žas Tālajos Austrumos. 1912. gadā M. Bite pāriet Krievijas Brīvprātīgās flotes dienestā. Viņa vadītais tvaikonis «*Stavropol*» atklāj jaunu kuģu maršrutu cauri Beringa jūras šaurumam uz Kolimas upi. Līdz ar to arī M. Bite devis savu ieguldījumu Ziemeļu Jūrasceļa izpētē un apgūšanā. Mūža nogalē viņš ir Rīgas ostas loču priekšnieks.

Par jūrnikiem, kas darbojās uz tāliem, Rīgā nepierakstītiem kuģiem, ziņas vietējā presē izdodas iegūt tikai tad, ja viņi vai viņu kuģi kļuvuši par katastrofas, lielas avārijas vai cita neparasta notikuma dalībniekiem. Tā Mariupolē pierakstītais Krievijas tvaikonis «*Produgal*», kuru vada kapteinis Aizstrauts no Slokas un kura komanda sastāv no 19 latviešu un igauņu jūrnikiem, minēts laikrakstā «*Jūrnies*» tikai tadēļ, ka 1908. gadā kuģis atradies Mesīnas dokā un tā ļaudis kļuvuši par katastrofālās zemestrīces aculieciniekiem.

Gandrīz vai vēsturiska kļuvusi epizode par krievu jūrnieku varonību un pašai dziedību, glābjot Atlantijas okeānā degošā angļu tvaikoņa «*Volturno*»

pasāžierus un kuģa ļaudis 1913. gada rudenī. Stiprajā vētrā pagligā piesteigušies kuģu kapteiņi baidījās nolaist ūdenī laivas un tikai vēroja daudz *«Volturno»* pasažieru (tas veda emigrantus uz ASV) tuvojošos bojāeju. Drosmi un meistarību glābšanas laivu vadīšanā parādīja Krievu Austrumāzijas kuģniecības sabiedrības tvaikoņa *«Car»* komanda, kas izglāba pāri par simt cilvēku, to skaitā daudz sieviešu un bērnu. Veiksmīgā Krievijas kuģa rīcība (kā arī kāda tankkuģa okeānā izlietā nafta, kas nogludināja vilņus) iedrošināja citu kuģu kapteiņus pievienoties glābšanas operācijai.

«Car» komanda sastāv galvenokārt no latviešiem. Kuģa kapteinis ir Jānis Smiltnieks, pirmais stūrmanis — Jānis Zemturs, otrais stūrmanis — Jānis Saulesleja. Visi trīs Jāņi ir kurzemnieki, visi beiguši Liepājas jūrskolu. (Vairākus gadus braukuši arī uz buriniekiem.) Slavenā Krievijas tvaikoņa virsnieku sarakstā ir Andrejs Janovskis un Fricis Veidners. Arī pārējie jūrniece ir latvieši un igauņi. Šāds komandas sastāvs nav nejausība, jo pirms pirmā

pasaules kara trīs ceturtdaļas Krievijas tirdzniecības flotes kapteiņu, stūrmaņu un mehāniķu ir latvieši un igauņi.

Latviešu jūrniece palīdzējuši vairot Krievijas jūrniece slavu arī pēc sarkanā karoga pacelšanas uz kuģiem. 1918. gada vasarā, lai neļautu angļu interventu kuģiem iebraukt Arhangeļskas ostā, revolucionārā komiteja dod rīkojumu nogremdēt Severnaja Dvina grīvā tolaik pasaulē lielāko Anglijā būvēto ledlauzi *«Svjatogor»*. Rīkojums tiek izpildīts; saniknotie angļi nošauj ledlauža kapteini. Tas ir Nīks Dreijers, libietis no Dundagas pagasta.

1928. gads. *«Svjatogor»* izcelts, aizvests uz Angliju, pēc tam Padomju valdības atpirkts. Joprojām ar savu pāri par 10 000 tonnu ūdensizspaidu tas ir lielākais pasaules ledlaužu flotē. Kuģis saucas *«Krasin»* un dodas meklēt Umberto Nobiles vadīto polāro ekspedīciju, kas kopā ar savu dirižabli *«Italia»* pazudusi Arktikas ledājos. Par gaisakuģa komandas glābšanu daudz rakstīts un uzņemta mākslas filma. Mūs vairāk interesē *«Krasin»* komandas sastāvs. Kapteinis — igau-

nis Kārlis Eggi. Viens no stūrmaņiem — Augusts Breinkopfs no Sikraga, vēlākais čeluskinie-
tis, kurš savu pirmo Ļeņina or-
deni saņēma par karamateriālu
piegādi republikāniskās Spānijas
cīņtājiem 1936. gadā. Par
viņu jau minēts iepriekš. Cetur-
tais stūrmanis ir kādreizējais
Bolderājas zvejniekpuika Jēkabs
Legzdiņš. Pēc «Krasin» ekspe-
dīcijas viņš uzstājas Berlīnē,
Londonā un Parīzē ar priekš-
lasījumiem par Nobiles grupas
glābšanu. 1933. gadā viņam uz-
tic ledlauža «Krasin» vadību.
Starp citu, Legzdiņš, cik zi-
nāms, ir vienīgais latviešu jūr-
nieks, kura vārdā nosaukti ģeo-
grāfiski objekti — līcis Novaja
Zemļas piekrastē un zemesrags
Franča Jozefa Zemē.

To 136 cilvēku skaitā, kas di-
rižabļa «Italia» glābšanas laikā
atrodas uz «Krasin», ir vēl citi
baltieši. Dundagas lībiešu at-
vase Andrejs Stalts ir viens no
ledlauža mehāniķiem. Ekspedi-
cijas laikā viņš tiek smagi ievai-
nots un ar lidmašīnu pārvests
uz Ļeņingradu, kur mirst.

1928. gada februārī notika
tragiska jūrniecības vēstures
epizode Lamanšā. Padomju mā-
cību burinieks, četrmastu barka

«Tovarišč» (tagadējā mācību
kuģa «Tovarišč» priekštecis),
taranēja itāļu tvaikoni «Alcan-
tara». Ar dzelzsrūdu piekrau-
tais tvaikonis nogrima nepilnās
30 sekundēs, izglābās tikai
viens itāļu matrozis, kurš sa-
dursmes brīdī bija iekēries tro-
sēs zem burinieka bugsprita.
Jūras tiesa attaisnoja «Tova-
rišč» vadību, jo tika pierādīts,
ka sadursmes iemesls bijis itāļu
tvaikoņa pēdējā brīdī izdarītā
nepareizā kursa maiņa. Tomēr
katastrofa izsauca lielu ievēri-
bu gan politiskā, gan tehniskā ziņā.
Barkas «Tovarišč» kapteinis
bija Mangaļu jūrskolas 1913.
gada absolvents Ernests Frei-
manis no Duntē pagasta.
1939.—1941. gadā viņš vadīja
tvaikoni «Boļševik». Miris
E. Freimanis 1942. gadā Novo-
rosijskā.

Vecmilgrāvja strādnieka dēls
Jānis Amatnieks mācības uz-
sāka Mangaļu jūrskolā, bet
kapteiņa diplomu saņēma 1916.
gadā Rostovā pie Donas, uz ku-
rieni jūrskola bija evakuēta.
Pēc revolūcijas viņš vadīja pa-
domju tvaikoņus «Gercen»,
«Sovet» un «Jan Rudzutak».
1930.—1933. gadā J. Amatnieks
bija PSRS Ārējās tirdzniecības

flotes pārstāvis Hamburgā un Roterdamā.

No 1934. gada viņš bija modernā motorkuģa «*Kooperacija*» kapteinis un kursēja ar to starp Ļeņingradu, Havru un Londonu. 1937. gadā kuģis piegādāja kravas republikāniskajai Spānijai un veica citus atbildīgus reisus. Decembrī «*Kooperacija*» atgriezās dzimtajā Ļeņingradā, kur kapteinis J. Amatnieku aizveda nezināmā virzienā. Represēta tika arī viņa ģimene. 1957. gadā J. Amatnieks rehabilitēts — pēc nāves.

Jaunās Padomju valsts jūrnieku — sevišķi kapteiņu, stūrmaņu un mehāniķu vidū latvieši un igauņi bija vairākums. Diemžēl viņu likteņi — tik līdzīgi daudzu savu tautiešu likteņiem — lielākoties palikuši neapzināti.

Taču arī ārpus kādreizējās Krievijas impērijas un tagadējās Padomju Savienības teritorijas daudzi mūsu jūrnieku likteņi tā arī nav izzināti.

Krišjānis Valdemārs vienā no saviem rakstiem atstāsta sarunu ar kādu latviešu jūrnieku, kas 1856. gadā atgriezies no ASV. Viņa sarunu biedrs nesen kādā Sanfrancisko krodziņā sastapis

13 latviešu jūrniekus. (Atcerēsimies, ka savu tālbraucēju kuģu latviešiem šajā laikā vēl nav.)

Šīs epizodes liecina, ka jau 19. gadsimta vidū latviešu jūrnieki sastopami daudzās pasaules jūrās. Tie visi ir ierindas jūrnieki — mācītu kuģa vadītāju šajā laikā latviešu vidū vēl ir pavisam maz. Ārzemju ostā pametuši dzimtajā pusē pierakstīto burinieku vai arī salīguši uz kāda Rīgā ienākuša svešzemju kuģa, viņi kļūst pa plašo pasauli. Iemesli šādai rīcībai ir dažādi: rupjš kapteinis, kauslīgs stūrmanis, paredzami garie dienesta gadi cariskās Krievijas armijā, galvasnaudas parāds dzimtajā pagastā. Varbūt lielākas algas un labāka uztura meklēšana. Daži tādēļ pāriet uz angļu kuģiem; tas nekas, ka šajā laikā uz tiem vēl lieto miesassodus. Varbūt romantikas alkas un ilgas apskatīt zemes, kur «cilvēki melni, bet putni runā». Un varbūt svešais burinieks ir lielāks un skaistāks par pašreizējo...

Kad sāka darboties «Valdemāra jūrskolas», Pasaules okeānā parādījās arī latviešu kapteiņi un stūrmaņi. Ne visi viņi vadīja Krievijā pierakstītos

kuģus. Latviešu kapteiņu likteņus, vismaz teorētiski, iespējams izsekot. (Vajag tikai izšķirstīt visas kaut nedaudz ar jūras tematiku saistītās avīzes, kas iznākušas latviešu, krievu, angļu, vācu, ķīniešu un dažās citās valodās pēdējos simt piecdesmit gados.) Matrožu ne mazāk raibās biogrāfijas lielākoties aizgājušas nebūtībā kopā ar viņiem pašiem. Turklāt viņi, no savas valsts kuģiem aizbēguši, no ostu policijas un Krievijas konsuliem slēpdamies, bieži brauca ar svešu vārdu. Parasti veco uzvārdu angliskoja. Te vietā atcerēties Fredu Rebellu, kurš 1932. gadā vienatnē mazā burulaiviņā šķērsoja Kluso okeānu no Austrālijas līdz ASV austrumu krastam. Viņa vārds ierakstīts pasaules sporta burāšanas vēsturē. Freds Rebellis patiesībā bija Ventspilī dzimušais Pauls Sproģis.

1896. gadā Britu tirdzniecības flotē ir gandrīz 2000 Krievijas pavalstnieku. 1907. gadā to skaits jau sasniedz piecus tūkstošus. Angļu «*Shipping Gazette*» brīdina kapteiņus, lai nebrauc ar šādiem jūrniekiem uz Krievijas ostām, jo tos tur var aizturēt. Lai izvairītos no

līdzīgām nepatīkšanām, daudzi jūrnieki naturalizējas (t. i., pieņem kādas ārvalsts — šajā gadījumā Lielbritānijas pavalstniecību). Ir pamats domāt, ka viņu vidū latvieši un igauņi ir vairākumā.

Laikraksts «Jūrnieks» (1909. — № 4) publicē kāda jūrnieka vēstuli no Antverpenes, kuras autors, kāds angļu buriņeka matrozis, starp citu, raksta: «Izstaigāju pagājušajā nedēļā gandrīz visas jūrnieku dzīves vietas un saskaitīju 132 latviešus malā, 24 — uz ostās stāvošiem kuģiem un 7 — St. Elizabetes hospitālī. Kopā — 163; tik daudz jūrnieku nevienai tautai nav še.»

Kad 1910. gadā Indijas okeānā ceļā no Sumatras uz Dienvidāfriku eksplodē petrolejas karalim Dž. Rokfelleram piederošais burinieks ar benzīna kravu, tā 30 komandas locekļu vidū ir trīs latvieši un četri igauņi. Baltijas jūrnieku tautu pārstāvji...

Rūdolfš Heils dzimis Sāmsalā 1890. gadā, bet uzaudzis Pāvilstā. Pēc Liepājas jūrskolas beigšanas viņš pameta dzimto pusi. 1934. gada aprīlī Sanhajas «*The Shipping Re-*

view» rakstija, ka vietējā jūrnieku saime ar nožēlu šķirās no kapteiņa Rūdolfā Heila, kurš nolēmis atgriezties savā tālajā dzimtenē, un izsacīja cerību, ka viņš atgriezīsies. R. Heils neatgriezās Sanhajā, viņš mira Latvijā 82 gadu vecumā. Piedzīvojumu viņam netrūka arī šeit. Tā 1940. gadā, kad viņš brauca par stūrmani uz tvaikoņa «*Everene*», to Anglijas piekrastē torpedēja vācu zemūdene. Saglabājies ar paša kapteiņa roku jau mūža beigās rakstītais «Heila Rūdolfā Jāņa d. kalpošanas saraksts». Saraksta pirmajā rindā: burinieks «*Marija*», 44 BRT, 7. maijā 1907. g. Tātad 16 vai 17 gadu vecumā viņš sācis jūrnieka gaitas uz neliela piekrastes braucēja. Seko citi burinieki un tvaikoņi, starp to nosaukumiem ierakstīts — «*Jūrskola*». Vasaru jūrā, ziemu skolā... Pēc Liepājas jūrskolas beigša-

nas seko tālāki reisi, kas kapteini Heilu aizveda Klusajā okeānā.

Ķīniešu un japāņu kuģus Klusajā okeānā vadīja arī Kārlis Anbanks no Sikraga, Jānis Eglītis un Pēteris Grinbergs no Valmieras aprīņa, Kārlis Priedītis no Taurupes un citi, to skaitā arī kāds Veide. Kapteinis Mārtiņš Vikmanis nogrima pie Ķīnas krastiem 1929. gadā kopā ar savu vadīto kuģi «*Cheng-Chong*». Viņš ir tikai viens no neskaitāmajiem latviešu jūrniekiem, kura kaps ir Pasaules okeāns.

Kāds sirms angļu bocmanis, kas savā mūžā nebijis daudz grāmatu gudrību apguvis, bet toties apbraucis visu pasauli, secinājis, ka latvieši esot ļoti liela tauta, jo viņu jūrniekus varot sastapt visās jūrās, uz katra kuģa un katrā ostā. Varbūt viņam bija taisnība?



Izskaņa

20. gadsimta sākumā Latvijas lietaskoku meži bija stipri izcirsti ne tikai ap lielajām ostas pilsētām, bet arī gar jūras piekrasti, no kurienes tos ar kabotāžas kuģiem (malkas jāņiem) tāpat ved uz Liepāju, Ventspili, Rīgu vai Ainažiem, kur šajā laikā jau iegriežas arī ārzemju kuģi. Kokmateriālu eksports vērsās plašumā, ko nevarētu teikt par mežiem. Vecmīlgrāvī un Voleros veidojas zāģu skaidu kalni — te kokzāģētavu rajoni un tepat arī kokmateriālu iekraušanas vietas kuģos. Koku kravas tiek uzņemtas arī Daugavgrīvā («Stenceļdambī»), Sarkandaugavā un Ķīpsalā. Apdraudot malkas jāņu un Rīgas kuģu krāvēju peļņu, daži kuģi, galvenokārt ārzemnieki, noenkurojušies Kurzemes vai Vidzemes piekrastē, sāk uzņemt

ar zvejnieku laivām pievestās koku kravas tieši jūrā. Rezultātā kokmateriāli kļuvuši dārgi ne tikai pilsētu tuvumā, bet arī visā jūrmalā, kur pirms divdesmit pieciem gadiem vēl auga «lētie meži». Dārgāks kļuvis arī darbaspēks, jo daudzi jūrmalnieki pārcēlušies uz pilsētām. Tāpat augušas kuģu piederumu un takelāžas uzstādīšanas cenas. Viena reģistra tonna kuģa tilpības jau izmaksā pāri par 100 sudraba rubliem. (Gadsimta sākumā sudraba rublis atbilst 1,50 rbļ. papīra naudā, kas norāda, ka ar valsts ekonomiku viss nav gluži kārtībā.) Kuģubūve jūrmalā pamazām apsīkst, ja kādu retumis vēl nolaiž ūdenī, tad tādēļ, ka vajadzīgie kokmateriāli bijuši jau agrāk sagatavoti. Jūrskolu absolventi meklē vietas uz tvaikoņiem. Ja

Velkoņi Rīgas ostā 20. gs. sākumā



1880. gadā tvaikoņi ir tikai 20% pasaules tirdzniecības flotes tonnāžas, tad tagad to īpatsvars sasniedzis 80%.

Sajā buriniekiem tik grūtajā laikā nāk izšķirošais likteņa trieciens. Latviešu zemnieku flote nemirst tehnikas progresa izraisītā dabiskā nāvē; to nogalina pirmais pasaules karš. No-

galina priekšlaicīgi, jo, kā liecina turpmākie notikumi ārzemēs, burinieki savu pēdējo vārdu vēl nav teikuši.

Ainažu, Mangaļu un Engures jūrskolu skolnieki dodas bēgļu gaitās uz Krieviju. Citas jūrskolas savu darbību pārtrauc. To audzēkņi, tāpat kā liela daļa uz vietas esošo latviešu kuģu

jūrnieku, uzvelk Krievijas flotes mundierus un no koka buriniekiem pāriet uz dzelzs un tērauda mīnukuģiem, kreiseriem un bruņukuģiem. Tos, kas neskartī pārdzīvos kara gadus, gaida revolūcijas un Pilsoņu kara ugunis, kas arī cirtīs savus robus latviešu jūrnieku rindās.

Taču Krievijas tirdzniecības flote turpina darboties, jo valstij vajadzīgi karamateriāli, mašīnas, izejvielas un kurināmais no Rietumeiropas. Savus braucienus turpina arī zemnieku burinieku flote. Manevros gausie zēģelnieki ir viegls un tādēļ sevišķi kārdinošs laupījums vācu zemūdenēm, karakuģiem un hidroplāniem. Kad pēc kara gadiem Latvijas piekrastes kuģu īpašnieki sāk skaitīt savus buriniekus, trūkst 225 kuģu. Puslīdz drošas ziņas var iegūt tikai par aptuveni 60 burinieku likteni, un arī tās dažkārt ir visai lakoniskas — pazudis bez vēsts. Tāds liktenis piemeklē vidzemnieku kuģus «*Alma*» braucienā no Portugāles uz Angliju un «*Betty*» atceļā no Brazīlijas uz Eiropu. No Kurzemes zēģelniekiem bez vēsts pazūd «*Balva*» ceļā no Anglijas uz Meksiku,

«*Kalps*» un «*Martin Gust*» — arī Transatlantijas reisu laikā.

Vācu zemūdeņu torpedēti zemnieku burinieki «*Ans*», «*Elza Auguste*», «*Katarina*» (1878, Ķirbižos), «*Laima*», «*Mars*», «*Maija*» (šis uzskaitījums gan nav pilnīgs). Desmit gadu pēc latviešu jūrnieku liktenīgās kļūdas Kategatā torpēda nogremdē «*Bangpūti*»; tas notiek 1917. gadā braucienā starp Francijas un Lielbritānijas ostām.

Ne vienmēr burinieka nogremdēšanai vācu zemūdenes izmantoja dārgās torpēdas. Ja tuvumā nemanīja pretinieka karakuģus vai lidmašīnas, tās iznīra un... Par tālākiem notikumiem vislabāk pastāsta šonera «*Anna Alwine*» līdzīpašnieks Jānis Lielkalns. 1917. gada augustā viņš sūta vēstuli no Ķirbižiem uz Ribinsku, kur apmetusies evakuētā Rīgas savstarpējās jūras apdrošināšanas biedrība «*Laima*». J. Lielkalns atsaucas uz burinieka kapteiņa vēstuli un to pārstāsta. Diezgan droši var pieņemt, ka «*Anna Alwine*» kapteinis šajā epizodē bijis R. Grēve un kuģis atgriezies no Pensakolas ASV ar kokmateriāliem Lielbritānijai. J. Lielkalns raksta: «Minētais

kuģis atradies 11. V 17. ap 55' West no *Fastned Rocks* (apmēram 30 jūras jūdžu jeb 55 km uz rietumiem no Fastnetas klinģtīm Īrijas dienvidu smailē — *Autors*), kad kuģa ļaudis ieraudzījuši ienaidnieka zemūdens laivas periskopu netālu no kuģa, kurš ļoti ātri pacēlies virs ūdens (zemūd. laiva) un tūliņ šāvis ar šrapneli uz kuģa, pirmais šāviens izgājis caur take-lāžu ap 3 asis virs deķa un nemaz neesot biedinājis, otrs šāviens esot trāpījis kajutē un tur explodējis. Kā Capteins raksta, tūliņ viņi nolaiduši laivas un gājuši uz zemūdens laivas pusi, tad arī šaušana mitējusies un viņus sagaidījuši vairāki «pirāti» ar revolveriem rokā. Capteini ar citiem ļaudīm uzņēmuši uz zemūdens laivu, un 3 palikuši laivā, arī 3 vāci gājuši laivā un ņēmuši spridzināmas vielas līdzī, un, gājuši pie kuģa, nolikuši pr. (priekš — *Autors*) spridzināšanas. Uz zemūdens laivas ticis atņemts kuģa papīri un Conosamentes (līgumi par kravas pārvešanu — *Autors*). Pēc dažām minūtēm laiva atgriezusies atpakaļ un pavēlēja, bargi kliegdami, lai kāpj laivā un

brauc malā, ko visi arī tūliņ darījuši. Kādu gabaliņu airējuši, kad dzirdējuši no «*A. Alwina*» stiprus sprādzienus, un kuģis sācis no pakaļējā gala degt, tā ka viss pakaļējs gals bijis liesmās. Tad viņi taisījuši zēģeles laivai un zēģelējuši malā. — Pēc apm. 24 stundu zēģelēšanas sastapuši pie Īrijas krasta angļu patrolkuģi, kurš viņus novedis malā...»*

Līdzīgos apstākļos vācu zemūdenes nogremdējušas arī ventspilnieku «*Cyrus*» ceļā uz Islandi, Upesgrīvā būvētos «*Gaita*» un «*Zibens*» (reisā Spānija—Kanāda).

Keizariskā Vācija pirmajā pasaules karā zaudēja 199 zemūdenes ar vairāk nekā 5000 to apkalpes locekļiem. 1938. gadā, kad hitleriskās Vācijas flote gatavojās jaunam «zemūdeņu karam», tiem svinīgi tika atklāts piemineklis netālu no Ķīles.

Piemineklis godināja arī zemūdenes U-20 ekipāžas locekļu piemiņu; šī zemūdene 1915. gada 7. maijā torpedēja un nogremdēja vienu no lielākajiem Transatlantijas pasažieru

* LCVVA, 5196 f., 1. apr., 23. l.

laineriem «Atlantijas Zilās lentes» ieguvēju «Lusitania». Bojā gāja 1200 cilvēku, to skaitā daudz sieviešu un bērnu. Tā kā «Lusitania» pasažieru vidū bija arī ASV pilsoņi, kuģa nogremdēšana kļuva par vienu no iemesliem, kādēļ ASV pieteica Vācijai karu. Laineris gāja bojā Irijas dienvidrietumu piekrastē, tāpat netālu no vietas, kur divus gadus vēlāk tika nogremdēts latviešu zemnieku burinieks «Anna Alwine».

Citas vācu zemūdenes komandieris bez svārstīšanās torpedēja arī pasaulē pēc ūdensizspaida lielāko burinieku (kuģim gan bija arī neliela tvaika mašīna), vācu kādreizējo lepnumu piecmastu tērauda barku «R. C. Rickmers», kas, kara sākumā aizturēta, brauca zem angļu karoga.

Dažus zemnieku buriniekus vāci aizturēja kara sākumā savās ostās vai arī atklātā jūrā un vēlāk tos turpināja ekspluatēt zem sava karoga. Vairāki zēģelnieki, Krievijas karaspēkam atkāpjoties, tika nogremdēti ostu ieeju aizsprostošanai. Citi, bez uzraudzības ostmalās pamesti, nogrimuši paši vai iedzīvotāju nokurināti malkā.

Taču ne visiem karš nesa

postu. Kapteinis un kuģīpašnieks Miķelis Barss (Baršs) sava burinieka «Karalis» veiksmīgo reisu starp Eiropu un Ameriku rezultātā pirmā pasaules kara laikā kļuva bagāts. Savu «Noah» veiksmīgi vadīja arī Jānis un Bērtulis Štāli.

Laikposms starp abiem pasaules kariem. Motorkuģi ar vieglās automašīnas ātrumu četrās diennaktīs pārved pasažierus pāri Atlantijas okeānam. Arī preču kuģi modernizējušies un pārgājuši uz dīzeļmotoriem, lai gan Pasaules okeānā vēl joprojām daudz arī tvaikoņu radīto akmeņogļu dūmu stabu. Pirmo vietu pēc tonnāžas pasaules tirdzniecības flotē vēl pagaidām ieņem Lielbritānija, bet tai jau cieši uz papēžiem min Japāna, Norvēģija un ASV. Ostās parādās jau no jūras saskatāmi celtni un citu mehānismu silueti, dokeri tur cīnās par katru dikstāves stundu. Laiks ir nauda!

Tomēr burinieki vēl nav gluži pazuduši. Eiropas ostās pierakstīti 8 skolas kuģi, to skaitā padomju «Tovarišč». Savos braucienos tie parasti uzņem arī kravu, lai tā kaut daļēji atpelnītu ekspluatācijas izdevumus.

Reisus turpina arī daži desmiti citu lielu okeāna burinieku. Gandrīz visiem tiem ir tērauda korpusi un spēcīgi palīgdzīņi. Savu mūžu nodzīvojuši mazie koka burinieki — arī mūsu zemnieku kuģi tagad jāpieskaita mazajiem — turpina darboties pamatā piekrastes braucienos.

Lielākais burukuģu īpašnieks pasaulē ap 1930. gadu ir Ālandu salu (Somijā) rēderis zviedrs Gustavs Ēriksons. Viņam pieder vairāk nekā 20 lielu burinieku, galvenokārt barkas, ar kopīgo tilpību ap 32 000 BRT, tātad visai prāvi kuģi. Lielāko daļu šīs flotes viņš iepircis valstīs, kur burukuģi atzīti par konkurences nespējīgiem un tādēļ likvidējamiem. Taču G. Ēriksons savus buriniekus sūta peļņā, viņa kuģu parastie reisi ir ar Somijas kokmateriālu kravām uz Dienvidameriku un Austrāliju, bet no turienes ar labību atpakaļ uz Somiju. Tālos braucienos pēc Austrālijas kviešiem un Čīles salpetra savus nedaudzos lielos buriniekus sūta arī daži vācu un franču rēderi. Kaut cik konkurēt spējīgi vairs ir tikai burinieki giganti, pie tam tikai lētu kravu pārvadāšanai lielos attālumos.

Burinieku īpašnieki neatteicās arī no gadījuma darbiem. Tā «Kruzenštern», kas toreiz vēl saucās «Padua» un piederēja vācu rēderim Laeišam, 1935. un 1936. gadā piedalījās kinoekspeidīcijā Āfrikas piekrastē. Samērā liels «pašmāju» burinieku īpašnieks bija K. Journass Pērnāvā. Arī viņa flotile sastāvēja no ārzemēs par lētu naudu pirktiem kuģiem.

1923. gadā Latvijas ostās pierakstīti 35 burinieki ar tilpību, lielāku par 100 BRT. No tiem vecākais ir 1876. gadā Duntē ūdenī nolaistais «Katarina», bet jaunākais — 1922. gadā pabeigtais «Vilnis».

1924. gadā Upesgrīvā M. Morgenšterns pabeidza trīsmastu gafelšonera «Daina» būvi, ko iesācis tikko mirušais meistars J. Strādnieks. Tas ir pēdējais Latvijas piekrastē būvētais «tīrais» tāljūras burinieks, jo gadu vēlāk ūdenī nolaistā «Eurasia» jau ir tipisks motorburinieks. Diemžēl «Dainas» mūžs izrādās īss un noslēdzas traģiski. Braucienā no Paramaribo Nīderlandes Gviānā (šodien Surinama) tā, jau tikpat kā sasniegusi savu ceļamērķi, 1926. gada marta

sākumā strandē pie Zēbriges Beļģijas piekrastē. Dzīvību zaudē kapteinis un trīs komandas locekļi, to vidū arī sešpadsmitgadīgais matrozis Zanis Pūliņš, «Dainas» līdzīpašnieka K. Pūliņa dēls, kuram pirmais reiss kļūst arī par pēdējo.

1929. gada pavasarī jūras reģistrā ir 13 lielāku burinieku, no kuriem vecākie ir 1892. gadā Ainažos būvētais «Mihails» un 1893. gadā Kaltenē ūdenī no-laistais «Kurzemnieks».

1940. gada 1. janvārī sarakstos skaitās 5 burinieki, lielāki par 100 BRT, no kuriem 2 būvēti Igaunijā. Veterāns ir 1899. gadā Lielirbē būvētais «Karniņi».

Salacgrīvietis kapteinis Aleksandrs Virza stāsta par savu braucienu ar burinieku «Vilnis», kurš 30. gados jau bija nodarbināts vairs tikai piekrastes braucienos: «Atpūsties varēja tikai pie stūres, kad iekrita vakts. Pārējie divi matroži nepārtraukti pumpēja ūdeni, lai nenoietu dibenā ar visu kuģi. Kad ostā izdevām lādiņu, ieraudzījām, ka rūmē peld kazrāgi, iekļuvuši tur pa kuģa dibena šķirbām.»

Mazie malkas jāņi ir daudz

dzīvīgāki par saviem lielajiem brāļiem. Pārdzīvojuši latviešu tālbraucēju burinieku flotes rašanos, ziedu laikus un bojāeju, tie turpina savu necilo darba mūžu līdz 1941. gadam un vēl ilgāk. Pēc Lielā Tēvijas kara, cik zināms, ierindā vairs nebija palicis neviens no latviešu buriniekiem, ne liels, ne mazs. (Igauņu salinieki dažus buriniekus uzbūvēja pēckara gados.)

Burinieku laiks pagājis. Taču ir pazīmes, ka iespējama drīza to renesanse. Tehnikas vēsturē bija laiks, kad plaši ieviesa tvaika mašīnas un krītošā ūdens izmantošanu uzskatīja par atpalcību. Tagad hidroelektrostaciju pasaulē ir tik daudz, ka to skaitu var lēst tikai aptuveni; eksperimentālai enerģijas iegūšanai izmanto ne tikai pausuma un bēguma parādības, bet arī vēja radītos jūras viļņus. Draudošā pasaules enerģētiskā krīze un vēl draudošākā ekoloģiskā katastrofa — planētas totāla piesārņošana — piespiedīs cilvēci atgriezties pie ekoloģiski tīrā enerģijas avota — vēja — izmantošanas arī kuģu darbināšanai. Japāņi, viena no mūsdienu lielākajām jūras nācijām, jau būvē prečiniekus ar

dīzeldzinēju un burām. ASV sekmīgi darbojas moderni atpūtas ceļojumiem domāti pasažieru burinieki, kas tikai retos gadījumos izmanto savus mehāniskos dzinējus. Daudz ir vēl nerealizētu «nākotnes burinieku» projektu dažādās pasaules valstīs, to skaitā arī PSRS. Taču šie kuģi nebūs atgriešanās pagātnē. Kaut vai tādēļ, ka agrāk kuģa vadīšanā izšķirošā bija kapteiņa vai stūrmaņa ilgā praksē radusies intuīcija, bet nākotnē — elektroniskā skaitļošanas mašīna, kas kuģa vadītāja vietā noteiks optimālo

kursu, buru laukumu, to lenķi pret vēju un visu pārējo.

Taču runa bija par vīriem, kuru laikā elektronika vēl nebija pazīstama; pat par elektrību viņu priekšstati bieži bija diezgan miglaini. Bet ne jau zinātnes un tehnikas attīstības līmenis nosaka attiecīgā laikmeta cilvēku vērtību. Burinieku gadsimta vīru veikums ir vēlāko paaudžu apbrīnas un apskaušanas vērts. Dzelzs vīri uz koka kuģiem. Viņi ieguldījuši vienu no stūrakmeņiem mūsu tautas vēstures pamatos un aiznesuši tās vārdu pasaulē.



Meklējiet rakstos!

Krišjāņa Valdemāra darbu īss bibliogrāfiskais rādītājs droši vien aizņemtū pusi šai grāmatai atvēlētā apjoma. Un arī tas būtu nepilnīgs, jo savākt visas viņa publikācijas — grāmatas, brošūras un rakstus dažādu Krievijas guberņu, Vācijas un citu Eiropas valstu laikrakstos vismaz četrās valodās, kurās tie biežāk publicēti, — vācu, krievu, igauņu un latviešu — šodien praktiski vairs nav iespējams. Šī daudzpusīgā, talantīgā un enerģiskā sabiedriskā darbinieka raksti par vēsturi, tautsaimniecību, izglītību un nacionālo jautājumu, kā arī daudzie specifiskie darbi par kuģniecību dod ievērojamu publicistisku mantojumu, no kura būtu laiks notraukt gadsimta putekļus. Vērā ņemama īpatnība ir tā, ka latviešu valodā sarakstīta

tikai niecīga (relatīvi niecīga!) K. Valdemāra darbu daļa, kurai gan bijusi milzu loma latviešu kuģniecības un visas tautas atīstībā. Daudz vairāk rakstu sacerēts vācu un krievu valodā. Lielais latvietis lauza ceļu milzu valsts kuģniecībai un savai mazajai tautai, tādēļ bija jāuzrunā vīri, kam vara un noteikšana. Šie vīri latviski neprata...

Bez K. Valdemāra fundamentālajiem darbiem jūrniekiem bija nepieciešama arī tehniskā literatūra dzimtajā valodā, tāpat kā informācija par kuģniecības stāvokli un kravu piedāvājumu dzimtajās ostās un pasaulē. Izlīdzēties ar vācu, angļu un krievu speciālo literatūru bija grūti gan valodas ziņā, gan arī tādēļ, ka šajos izdevumos ne vienmēr bija atrodamī mūsu jūrniekus interesējošie dati.

Sevišķi nepieciešamas grāmatas dzimtajā valodā bija jūrskolniekiem. Pirmais palīgā nāca bijušais Dundagas mācītāja kucēris, tad skolotājs un rakstnieks Ernests Dīnsbergis (Dīnsbergs; 1816—1902). Viņa (līdz galam neizpētītās!) saites ar jūrniecību neapšaubāmi bijušas ciešas, par ko liecina sadarbība ar K. Valdemāru. Ernesta brālis Krišjānis Dīnsbergs (1830—1904) bijis jūrskolotājs Užavā. (Viņš apbedīts Rīgas Lielajos kapos blakus K. Valdemāram.) Pagaidām nenoskaidrota ir viņa radniecība ar tālbraucēju kapteiņiem, tāpat dundadzniekiem Kārlī Dīnsbergu (1874—1934) un Kārļa dēlu Gustavu Dīnsbergu (1904—1978).

1869. gadā Rīgā iznāk «Katķisms par kuģošanu priekš kuģošanas skolām un priekš mācīšanās mājās». Grāmatā vācu un E. Dīnsbergā tulkotais latviešu teksts nodrukāti blakus, paralēli. «Katķismi...» rediģējis K. Dāls. Pāri par 200 lappušu biezajā maza formāta grāmatā jautājumu un atbilžu formā izskaidroti ģeometrijas, trigonometrijas un jūras astronomijas pamāti, navigācija, jūras tiesības un citas nepieciešamās zinā-

šanas. Pielikumā nodrukāti «likumi, kā no kuģu piedauzījumiem jāizsargās» — noteikumi par sadursmju novēršanu uz jūras.

Pirmo oriģinālo, nevis tulkoto mācību grāmatu latviešu valodā uzraksta Mangaļu jūrskolas priekšnieks Jānis Breikšs. Tā saucas «Jūrnika palīgs» (1891). J. Breikšs ir autors arī grāmatām «Deviācija jeb vietīgā novilkšana» (1896) un «Kuģenika vadonis» (1902). Šajā laikā parādās arī jūrnikiem tik ļoti vajadzīgā grāmata «Ārzemju ostu apraksti un kuģu nodokļi» (1. daļa, 1894), tās autors ir A. Bandrēvičs. 1896. gadā iznāk Pētera Šnores (tā paša, kurš vadīja «Rotu» uz Laplatu) sastādītais telegrāfa kods angļu un latviešu valodā. Ap gadsimtu miju Kārlis Lindemans (1856—1909), zviedru izcelsmes kapteinis un vēlāk Loida firmas eksperts Rīgā, izdeva krievu, latviešu un vācu valodā starptautiskos noteikumus par ceļa pagriešanu uz jūras. Viņš sagatavojis arī grāmatu «Kuģu būves un zēģelurises».

1888. gadā K. Valdemārs, kā jau īstam maskavietim klājas,

bija atbraucis pavadīt vasaru Rīgas jūrmalā. Viņš apmetās Zommera vasarnīcā Edinburgā (Dzintaros). Valdemārs nebija atbraucis uz dzimto krastu nodoties dīkdienībai. Tā kādu dienu viņš kopā ar Ansi Bandrēviču un Jāni Liepiņu apspriež iespēju izdot Baltijas jūrnieku kalendāru.

Sodien dažam tas liksies divaini, bet pāris mēnešu pēc sarunas mežā, tā paša gada rudenī, iznāk pirmais Baltijas jūrnieku kalendārs (1889. gadam). Vienlaicīgi ar kalendāru tiek izdots arī tā pielikums — pirmais Jūrniecības rakstu krājums, kurš vēlāk gan vairs neiznāk regulāri katru gadu.

Baltijas jūrnieku kalendārā un Jūrniecības rakstu krājumā reti raksta par jubilejām, jo toreiz latviešu jūrniekiem tādu vēl maz. Vairums rakstu domāts kapteiņu un stūrmaņu praktiskajām vajadzībām, sniedzot materiālus par bākām, kuģošanas apstākļiem, meteoroloģiju, ostu noteikumiem un pastāvošiem likumiem. Rakstu autori bez pieredzējušiem kapteiņiem — jūrnieki gan nav sevišķi čakli rakstītāji — ir Baltijas jūrskolotāji. Nenogurdināms materiālu

un arī līdzekļu vācējs ir A. Bandrēvičs, kurš ir arī abu izdevumu redaktors.

Taču jūrniekiem vajadzīga arī operatīva informācija par jaunākajiem notikumiem. Tā nepieciešama arī kuģinieku piederīgajiem, kas norūpējušies par savu tālajās jūrās aizbraukušo tuvinieku gaitām un likteņiem. Tieši jūrmalas ciemos šajā laikā atrodamī gan drīz vai vienīgi cilvēki Latvijā, kuri ar patiesu interesi lasīja ziņas par karu Brazīlijā, revolūciju Haiti vai zemestrīci Mesīnā. Viņi gribēja kaut ko uzzināt arī par savu zēģelnieku gaitām, taču šādas ziņas Vidzemes un Kurzemes guberņās iznākošie latviešu laikraksti ievietoja gaužām reti. Vācu avīzes latviešu kuģniecību parasti ignorē — tēlo, ka nav pat pamanījušas tās pastāvēšanu.

Sajā lietā daudz dara nenogurdināmais A. Bandrēvičs. Vispirms viņš panāk kuģniecības nodaļas izveidošanu avīzē «Baltijas Vēstnesis» (no 1891. gada), tad laikrakstā «Balss» (no 1892. gada). 1897.—1906. gadā «Balss» tirdzniecības un kuģniecības pielikums» iznāk atsevišķi.

Anša Bandrēviča un advokāta Jāņa Kreicberga pūļu rezultātā 1906. gada beigās sāk iznākt nedēļas avīze «Jūrnieks». Latviešu jūrniekiem savs laikraksts tāpat kā angļiem!

Sākumā avīzes redaktors ir A. Bandrēvičs, bet par tās izdevēju gubernators apstiprina kapteini Frici Martinsonu. Taču viņš savu posteni drīz atstāj — un A. Bandrēvičs uzņemas abus amatus.

Jāatzīst, ka ne «Jūrnieka», ne tā redaktora un izdevēja liktenis nav bijis viegls. Laikrakstam trūkst kā autoru, tā abonentu, un brīžiem tas eksistē tikai ar Bandrēviča entuziasmu un darbaspējām, maksu par sludinājumiem, kā arī dažu kapteiņu un rēderu ziedojumiem. Atrodami numuri, kuros tikai sludinājumi nepieder avīzes redaktora spalvai. «Jūrnieka» abonentu skaits svārstās ap 300, aptuveni vienādi sadaloties starp Vidzemi, Kurzemi un ārzemēm. Iespējams, ka viens no iemesliem latviešu jūrnieku vienaldzībai pret savu laikrakstu bija buru kuģniecības straujais panīkums tvaikoņu konkurences rezultātā, kas sākās reizē ar 20. gadsimtu. Tvaikoņu vadī-

tājiem, kas dienēja uz krievu vai ārzemju kompāniju kuģiem, A. Bandrēviča iecere apvienot latviešu jūrniekus ap savu avīzi bija sveša, turklāt šo jūrnieku pierakstīšanās ostas bija visai tālu no Rīgas. «Jūrnieka» ievirze bija diezgan «zēģelnieciska», un vienu otru tajā ievietotu rakstu «štīmeru» kapteiņi varēja vērtēt par vecmodīgu.

1911. gadā, kad Rīgas Latviešu biedrība atsakās finansiāli palīdzēt «Jūrniekam», A. Bandrēvičs no avīzes aiziet un par tās redaktoru un izdevēju kļūst Artūrs Grasis (1879—1943), Ainažu jūrskolas absolvents un otrās paaudzes kapteinis, kurš to redīgē līdz avīzes slēgšanai 1915. gada sākumā. A. Bandrēvičs ar J. Liepiņa un citu jūrskolotāju palīdzību sastādījis vairākus Vidzemes un Kurzemes zēģelnieku sarakstus, kā arī piedalījies vārdnīcu sagatavošanā.

1881. gadā Maskavā izdota jūras vārdnīca, kas ir unikāla ar tajā iekļauto valodu skaitu — pavisam vienpadsmit. Par vārdnīcas autoriem domas daļās, taču droši, ka A. Bandrēvičs ir viens no tās sastādītājiem. 1894. gadā A. Bandrēvičs beidz darbu pie angļu-krievu-

vācu-latviešu jūrnieku vārdnīcas, taču finansiālu grūtību dēļ tā netiek izdota. 1908. gadā Rīgā iznāk viņa «*Anglo-Russian-Lettish Marine Dictionary of Merchants Shipping and technical Sea-terms*» — vārdnīca, no kuras daži zīmējumi patapināti šai grāmatai.

Ansis Bandrēvičs dzimis 1850. gadā Jaunsvirlaukā, bijis nelielo Bandēnu māju saimnieka jaunākais dēls. Jēlgavas reālskolu viņam neizdodas pabeigt līdzekļu trūkuma dēļ. «Bandēnu Pastarītis» — šo trāpīgo apzīmējumu viņš vēlāk izmanto par savu literāro pseidonīmu — patstāvīgi apgūst franču valodu, starptautisko telegrāfa valodu, kas viņam paver ceļu uz telegrāfista karjeru. Šis karjeras kulminācija ir Maskavas telegrāfa priekšnieka amats. Maskavā A. Bandrēvičs aktīvi darbojas vietējās latviešu inteliģences pulciņā kopā ar Krišjāni Baronu, Frici Brīvzemnieku, Dāvi Jurjānu, Jāni Krodzinieku, Andreju Slēziņu un citiem. Seit viņš ir K. Valdemāra ideju iespaidā un kļūst par viņa faktisko privātsēkretāru. A. Bandrēvičs visu brīvo laiku veltī sava lielā tautieša darbu rediģē-

šanai, tulkošanai, pārakstišanai un sistematizēšanai. Pēc 17 Maskavā pavadītiem gadiem viņš pārceļas uz Rīgu, kur kļūst par Valdemāra ideju galveno realizētāju un popularizētāju. Savu darbību Bandrēvičs turpina vēl ilgi pēc Valdemāra nāves. Turpina nesavtīgi, jo par saviem pūliņiem, sevišķi pēc pirmā pasaules kara, praktiski netiek atalgots. No viņa šī perioda darbiem bez jau minētajiem varētu nosaukt: «Aizrādījumi kuģu kapteiņiem» (1905), «Notikumi latviešu atmošanās laikmetā» (1907, atkārtots izd. 1925), «Latviešu kuģniecības stāvoklis bēgļu laikmetā» (1918), «Zvejnieku un jūrnieku tautasdziesmas» (1924) un «Mūsu senču zvejnieku darbi uz jūras» (1926).

Jau 20. gadu sākumā A. Bandrēvičs gandrīz pilnīgi zaudē redzi, kas viņu gan nekavē kājām apceļot Kurzemes piekrasti. Mūža beigās sirmgalvis mitinās Rīgā sestā stāva jumtistabiņā un pārtiek no turīgo kuģīpašnieku, pateicīgo kapteiņu un sabiedrisko organizāciju pabalsta. Trīszvaigžņu ordenis viņa materiālo stāvokli neuzlabo. A. Bandrēviča mirstīgo atlieku

izvadišana no Doma baznīcas uz Meža kapiem 1935. gada rudenī gan izvēršas par plašu notikumu, taču pēc svinīgajām bērēm viņa vārdu gandrīz pilnīgi aizmirst. Arī šodien A. Bandrēviču piemin gaužām reti...

1929. gada sākumā, jau pavisam citos politiskos apstākļos, iznāk ikmēneša žurnāla «Jūrnieks» pirmais numurs. Par tā pirmo redaktoru un izdevēju kļūst jau pieminētais Jānis Kreicbergs, bet redakciju vada kapteinis un kuģīpašnieks Viktors Kalniņš, kuru pēc pāris gadiem nomaina kapteinis Reinholds Bernhards. Vēlāk žurnālu rediģē un izdevniecību pārstāv kapteinis A. Grasis. Viņš arī parakstījis «Jūrnieka» pēdējo — 1940. gada jūnija numuru.

Žurnāls «Jūrnieks» ir tvaikoņu laikmeta izdevums, taču tā saites ar jau vēsturē iegājušo burinieku laiku ir skaidri samanāmas. Vairāki autori ir tie paši, kas gadsimta sākumā palīdzēja Ansim Bandrēvičam un A. Grasiņam aizpildīt avīzes «Jūrnieks» slejas. Viņu rakstos jūtas skumjas par pagājušajiem zēģelnieku laikiem, kas tagad šķiet tik romantiski...

Ievērojami jūrniecības perio-

disko izdevumu sagatavošanā palīdzējis ārsts, publicists un sabiedriskais darbinieks Ādams Butulis (1860—1938). Mazsalacas pagasta laukstrādnieka dēls, studējot medicīnu Maskavas universitātē, aizraujas ar K. Valdemāra idejām, kas, tāpat kā daudziem citiem, ir tuvas visu turpmāko mūžu. A. Butulis daudz rakstījis par kuģniecības medicīnas jautājumiem. Jāatzīmē, ka 1886.—1889. gadā viņš ir viens no «Dienas Lapas» redaktoriem.

No kapteiņiem, kas atstājuši vērā ņemamu publicistisku mantojumu, atzīmējams ir jau pieminētais Artūrs Grasis, kurš mūža otrajā pusē gan beidzis aktīvās jūrnieka gaitas. Bez daudzajiem rakstiem periodikā (literārais pseidonīms «Mazā Erika») viņam ir arī divi jūrai veltīti stāstu krājumi.

Burukuģu entuziasts un to dedzīgs popularizētājs bijis kapteinis Alfrēds Bernhards. Bez daudzajiem rakstiem (literārais pseidonīms «Alfabēta») viņš atstājis mums arī vairākus paša gatavotus burinieku modeļus, to skaitā lielisko «Rotu» Ainažu jūrskolas memoriālajā muzejā.

Ievērojami ir arī kapteiņa Reinholda Bernharda publicistiskie un literārie darbi. (Viņa radniecību ar Alfrēdu Bernhardu pagaidām nav izdevies noskaidrot.) Reinholda Bernharda rakstos tāpat skaidri jūtama nostalgija pēc vecajiem labajiem zēģelnieku laikiem.

Taču burinieku laikmets nav atdalāms no tvaikoņu laikmeta un ne tikai tādēļ, ka veselu gadsimtu tie pasaulē pastāvējuši blakus. To vieno arī cilvēki un viņu centieni, kas abos laikmetos bijuši vieni un tie paši: braukt tālāk un ātrāk, dzīvot labāk.

K. Valdemārs, A. Bandrēvičs, kā arī viņu laikabiedri un sekotāji atstājuši mums bagātīgu materiālu latviešu burinieku laikmeta vēsturei.

Daudz vēl neapzinātas informācijas glabā bibliotēkas, arhīvi un muzeji. Šo informāciju, tāpat kā dzīvo aculiecinieku un viņu pēcnācēju atmiņas jāmeklē Latvijā, Padomju Savienībā, Eiropā un visā pasaulē. Visur jāmeklē tūlīt, nekavējoties, jo katrs zaudēts gads ir jauns, grūti aizpildāms robs.

Aicinājums ķerties pie latviešu jūrniecības vēstures rak-

stīšanas vairākkārt atskanējis jau 20. gadsimta sākumā. Un vienmēr kopā ar brīdinājumu: citādi būs par vēlu!

Nu jau sen ir par vēlu. Par vēlu atlikt...

Latvijas Republikas tirdzniecības flotes vēsture līdz 1940. gadam arī ir samērā viegli restaurējama pēc arhīvu dokumentiem, tālaika periodikas un citiem izdevumiem. Taču no vēsturiskā četrdesmitā gada sākas sarežģījumi, un ne jau tikai tāpēc, ka kuģu un jūrnieku likteņi ir smagi un traģiski, bet liecību maz un tās dažkārt ir pretrunīgas. Šis grūtības lielākoties ir pārvaramas, notikumus iespējams izzināt un pat klasificēt.

1940. gadā bijušās Latvijas Tirdzniecības flotes kuģi tiek atsavināti to īpašniekiem, izņemot dažus, kas paliek rietumu ūdeņos. Gadu vēlāk, sākoties Lielajam Tēvijas karam, ievērojama daļa bijušo Latvijas tvaikoņu atrodas Vācijas vai vācu kontrolētās ostās. Tas ir likumsakarīgi, jo Vācija bija PSRS sabiedrotā un galvenais tirdzniecības partneris Eiropā. Vācieši kuģus konfiscē un ieskaita savā flotē, bet apkalpes, kas uz

to brīdī vēl sastāv no latviešu jūrniekiem, atstāj gandrīz bez izmaiņām. Kara gaitā šos ar kāškrusta karogu braucošos kuģus gremdē padomju un angļu zemūdenes un aviācija.

Kuģi, kas atradušies Latvijas ostās, karam sākoties, saņem rīkojumu doties vispirms uz Igauniju, tad tālāk uz Kronštati un Ļeņingradu. Evakuācija prasa upurus — ar sarkano karogu braucošos latviešu kuģus gremdē vācu zemūdenes, mīnas un lidmašīnas. Tos jūrniekus, kuriem izdodas izpildīt pavēli un laimīgi aizvadīt savus kuģus līdz Ļeņingradai, gaida nevis ordeņi, bet izsūtījums. Padomju vara latviešu jūrniekiem vairs neuzticas (un neuzticēsies vēl 50 gadus, lai gan Staļins, kuru pieņemts visā vainot, nomira jau 1953. gadā)...

Rietumos palikušie Latvijas kuģi turpina braucienus zem ASV un Lielbritānijas karogiem, bet ar latviešu apkalpēm. Dažus vāciešiem izdodas nogremdēt, daži paliek neskarti, un pēc kara tos atdod agrāko īpašnieku mantiniekiem.

1948. gada decembrī Francijas piekrastē iet bojā tvaikonis «*Keğums*» — pēdējais kuģis

ar sarkanbaltsarkano karogu.

Par 1940.—1948. gada posmu latviešu jūrniecības vēsturē ziņu Latvijā samērā maz. Taču restaurēt šo periodu varētu palīdzēt Latvijas Jūrniecības vēstures arhīvs — tādu ārzemēs nodibinājuši tur dzīvojošie latviešu jūrnieki — notikumu dalībnieki un aculiecinieki.

Faktus iespējams savākt, taču nākošajiem latviešu jūrniecības vēstures rakstītājiem pietrūks būtiska pieturas punkta — atbildes uz jautājumu: kurā brīdī pārstāja eksistēt Latvijas Tirdzniecības flote un kurā latviešu jūrniecības vēsture?

Varbūt Latvijas Tirdzniecības flote pastāv vēl šodien — Rīgā taču atrodas Latvijas Jūras kuģniecības direkcija?! Tiesa, tad rodas vesela virkne citu jautājumu, no kuriem galvenais: vai šai kuģniecības sabiedrībai ir kāds sakars ar latviešu jūrniecību? Arī ASV, Kanādas, Lielbritānijas un dažu citu valstu flotēs atrodami latviešu cilmes jūrnieki un pat kapteiņi. Tad kur īsti meklējams latviešu jūrniecības vēstures turpinājums, ja tāds ir?

Atbildēt uz šo jautājumu var tikai vēsturnieki profesionāļi...



Speciālo terminu vārdnīca

Agents, kuģu — kuģīpašnieka pilnvarota vai nolīgta uzticības persona, kas palīdz kapteinim organizēt kuģa izkraušanas darbus, sagādāt jaunu kravu un nokārtot formalitātes, informē viņu par vietējām ostas parāžām (sk.), kā arī arī sniedz citu palīdzību.

Ahteris (holandiešu val. *achter* — pakaļējais) — kuģa korpusa pakaļgals.

Apakšoki — kopīgs apzīmējums visām burukuģa apmastojuuma jeb rangouta koka, dažkārt arī metāla detaļām, kas kalpo buru piestiprināšanai (mastiem, bomjiem, gafeļēm, rājām utt.).

Apmastojums — sk. rangouts.

Augsta jūra — stipri savilņota jūra.

Autsaiders (angļu val. *outsider* — nepiederošais), šeit — rēderejas vai kuģi, kas pārvadā pasažierus vai kravas, konkurējot ar regulārajām satiksmes līnijām.

Avārija, kuģa — konstrukcijas defektu, nepareizas ekspluatācijas, meteoroloģisko apstākļu vai sadursmes rezultātā radušies korpasa, takelāžas (sk.) u. c. bojājumi, kas apdraud kuģa spēju turpināt braucienu vai arī tā kravu.

Bakštagvējš — vēja virziens, kas tuvs kuģa kustības virzienam.

Balasts — nekomerciāla krava, ko speciāli iekrauj kuģī, lai nodrošinātu tā stabilitāti, braucot ar nepilnu derīgo kravu vai bez tās; parasti smiltis, akmeņi, dažkārt arī ūdens.

Barka — burukuģis ar 3—5 mastiem, kuros ir taisnās buras (sk.), izņemot pakaļējo — bezānmastu, kam ir slīpās buras (sk.).

Barkentīna — burukuģis ar 3—5 mastiem, kuros ir slīpās buras, izņemot priekšējo — fokmastu, kam ir taisnās buras.

Branga — kuģa karkasa šķērselements, parasti u vai v formā, kas savā starpā sasaista apšuvuma plankas.

Briga — divmastu burukuģis ar taisnajām burām abos mastos.

Brigantīna — divmastu burukuģis ar taisnajām burām priekšējā — fokmastā un slīpajām burām pakalējā — grotmastā.

BRT — sk. reģistra tonna.

Bugsprits — horizontāli vai slīpi no burukuģa priekšgala uz priekšu izvirzīts apaļkoks, kas kalpo t. s. iekšējā klīvera nostiprināšanai. Bugsprita pagarinājums ir klīverbomis — mazāka diametra apaļkoks, pie kura piestiprina citas priekšējās buras — klīveru un ārējo klīveru.

Būlverks, būlverka daļa (novec.) — borta apšuvuma turpinājums virs klāja. Mūsdienu terminoloģijā: margsiena, uzmale.

Bura — burukuģa dzineklis — no teiktas formas blīva auduma gabals ar speciāli nostiprinātām malām, kas uztver vēja enerģiju, lai to izmantotu kuģa pārvietošanai.

Dzenrati — pirmo tvaikoņu dzineklis — kuģa mašīnas griezti liela diametra rati ar dzenlāpstām, kas imitē airu darbību.

Falšķilis (novec.) — buriniekam — cietas koksnes brusa, ko piestiprina zem ķīļa tā aizsardzībai pret bojājumiem. Mūsdienu terminoloģijā: brīvķilis.

Frakts (angļu val. *freight*) — maksa par kravas pārvešanu pa jūru.

Frēgate, ūait — karakuģis ar buru piedziņu, parasti trīsmastu pilnkuģis (sk.). Pēc savām funkcijām tā atbilst mūsdienu kreiserim. No 19. gs. vidus frēgatēs sāka uzstādīt tvaika dzinējus.

Gafelbura — neregulāras četrstūra formas slīpā bura, kuras augšējā mala piestiprināta pie gafeles.

Gafele (holandiešu val. *gaffel*) — aiz viena gala pie masta piestiprināts apaļkoks, kam piestiprina gafelburas augšējo malu.

Gafelšoneris — šoneris (sk.), kuram visos mastos uzstādītas gafelburas.

Jūras jūdze — jūrniecībā pieņemts attāluma mērs, kas atbilst meridiāna vienas loka minūtes (1/60 platuma grāda) vidējam lineāram garumam uz zemeslodes virsas — 1852 m.

Jūraspēja — kuģa spēja turpināt braucienu un saglabāt kravu nelabvēlīgos meteoroloģiskos apstākļos, galvenokārt vētrā un augstos viļņos. Jūraspēja atkarīga no kuģa izmēriem, konstrukcijas un nolietotānās pakāpes.

Kabotāža (franču val. *cabotage*) — braucieni starp vienas valsts ostām. Ja šīs ostas atrodas dažādās jūrās, runā par lielo kabotāžu.

Katastrofa, kuģa — kuģa bojāeja, arī avārija, kas saistīta ar viena vai vairāku komandas locekļu nāvi.

Klārēšana (angļu val. *clearing*) — visu formalitāšu nokārtošana, kas nepieciešama, lai kuģis varētu iziet jūrā.

Klasifikācija, kuģa, arī «klasēšana» — apstiprinājums kuģa atbilstībai noteiktas pakāpes tehniskajām prasībām, respektīvi, tā drošībai, ko izdara dažādu klasifikācijas sabiedrību (angļu *Lloyd*, franču *Bureau Veritas*, vācu *Germanischer Lloyd* u. c.) pilnvarotie. To ņēma vērā, noslēdzot apdrošināšanas līgumu, dažkārt arī līgumu par kravas pārvadāšanu.

Kontrabanda (spāņu val. *contrabando*) — nelikumīga un slepena kravas vai citu vērtību pārvešana pāri valsts robežai, nesamaksājot muitas nodokli.

Korespondentrēderis — kuģniecības sabiedrības līdzīpašnieku izvēlēts un pilnvarots šīs sabiedrības finansiālās darbības vadītājs.

Kravesība, kuģa — maksimālā kravas masa, kādu iespējams iekraut kuģi, neapdraudot tā jūrasspēju.

Ķilis, kuģa (angļu val. *keel*) — brusa gareniski zem kuģa dibena tā vidus plāknē, kas kalpo korpusa stiprības palielināšanai.

Lasts (vācu val. *Last*) — sens kuģu tilpuma mērs, dažādām kravām atšķirīgs. Grāmatā minēts viduslaiku Rīgas rudzu lasts, kas aptuveni atbilst $2\frac{1}{3}$ masas tonnām.

Lihteris (holandiešu val. *lichter*) — speciāla liellaiva bez dzinēja, ko izmanto dziļi peldošu kuģu izkraušanai un iekraušanai reidā.

Locija (holandiešu val. *loodsen* — vadīt kuģi) — jūras vai kādas citas

noteiktas Pasaules okeāna daļas kuģošanas apstākļu, navigācijas šķēršļu un orientieru apraksts.

Locis — speciālists kuģu izvadīšanā caur noteiktu, kuģošanai sevišķi bīstamu ceļa posmu, parasti upes grīvu, ieeju ostā, šaurumu vai kanālu.

Malkas jānis, arī malkas jancis — iesauka nelielajiem kabotāžas buriniekiem, radusies 20. gs., kad tie bija nodarbināti galvenokārt malkas pievedumos Rīgai u. c. pilsētām.

Masts (holandiešu val. *mast*) — burukuģu diametrālajā plāknē vertikāli vai nedaudz ieslīpi nostiprināti balsti, apmastojuama (rangouta) galvenā sastāvdaļa, kas kalpo citu apaļkoku un buru piestiprināšanai. Ja kuģim ir vairāki masti, katram no tiem savs nosaukums, piemēram, trīsmastu kuģim no priekšgala: fokmasts, grotmasts, bezānmasts. Lielo burukuģu masti sastāv no divām vai vairākām daļām (sk. stenga).

Mātes dēlis — koka kuģa karkasa galvenais elements — diametrālajā plāknē novietota brusa vai brusu savienojums, pie kura stiprina brangas un vadņus. Zem tā piestiprina ķili.

Mezģls — kuģa ātruma mērvienība, kas atbilst vienai jūras jūdzei stundā. Nosaukums cēlies senatnē, kuģa ātrumu mērot ar auklu, kurā pēc viendām atstarpēm bija iesieti mezģli.

Navigācija (latīņu val. *navigatio* — kuģošana) — 1) mācība par kuģa vadīšanu starp diviem Pasaules okeāna

punktiem, 2) laika posms, kad attiecīgajā jūrā vai tās daļā iespējama kuģniecība, t. i., kad tā brīva no ledus, 3) kuģošana vispār.

NRT — sk. reģistra tonna.

Ostas paražas — ostas noteikumi, kas nosaka kuģu noenkurošanās, balasta izkraušanas u. c. vietas, muitas un sanitārās pārbaudes kārtību, kā arī dažādas papildu formalitātes vai ierobežojumus. 19. gs. šie noteikumi bieži nebija nekur publicēti un tādēļ pirmo reizi svešā ostā iebraukušo kuģu kapteiņiem nezināmi.

Pēda — garuma mērs. Jūrniecībā lieto t. s. angļu pēdu, kas atbilst 12 collām vai 30,5 cm.

Pie vēja — jūrnieku apzīmējums kuģa kursam ieslīpi pret vēju.

Pilnkuģis — burukuģis ar trim un vairāk mastiem, kuros ir tikai taisnās buras.

Prāmis — peldošs transporta līdzeklis bez dzinēja, ko izmanto kravas pārvadāšanai ar velkoņu palīdzību. (Mūsu dienās par prāmi sauc arī kuģi regulārai pasažieru un sauszemes transporta līdzekļu pārvadāšanai nelielā attālumā pa pastāvīgu maršrutu.)

Rāja (holandiešu val. *ra*) — burukuģa mastam horizontāli aiz vidus piekārts apaļkoks, zem kura piestiprina taisno buru. Soneru mastiem rāju nav.

Rangouts (holandiešu val. *rondhout* — apaļš koks) — burukuģa

apaļkoku kopums, kas kalpo buru piestiprināšanai: masti, stengas, rājas, gafeles, bugsprits utt. Mūsdienu terminoloģija: apmastojumus.

Rēdereja (holandiešu val. *rederijsen*) — uzņēmums, kuram pieder jūras kuģi.

Rēderis (holandiešu val. *reder*) — kuģipašnieks.

Reģistra tonna (RT) — starptautiska kuģu tilpuma mērvienība, vienlīdzīga 100 angļu kubikpēdām jeb 2,83 m³. Runājot par kuģa pilnu jeb bruto tilpību, lieto apzīmējumu «bruto reģistra tonna» — BRT. Ja skaitlis raksturo kuģa derīgo jeb neto tilpību, lieto apzīmējumu NRT (neto RT).

Reids — ostas daļa ārpus aizsargdambjiem un viļņlaužiem, kur noenkurojas kuģi, kam liela iegrime vai arī vietas trūkuma vai citu iemeslu dēļ nevar iebraukt ostā. Dažkārt par reidu sauc arī jūras daļu vai līci pie apdzīvotām vietām, kurām ostu nav.

Reiss (angļu val. *race* — sacensības, skrējieni) — pilns jūras pārvadājumu cikls, kurā bez brauciena ietilpst arī kravas iekraušana un izdošana.

Rēvēt — samazināt buru laukumu, tās daļēji saritinot vai salokot un cieši piesienot pie rājas vai cita apaļkoka.

Sekstants (latīņu val. *sextantis* — sestā daļa) — spoģuinstrumentu leņķu mērīšanai, ko lieto debess spidekļu augstuma virs horizonta, kā arī leņķa starp redzamiem krasta orientieriem

noteikšanai. Ar sekstantu nosaka kuģa atrašanās vietu.

Slīpā bura — trijstūra vai neregulāra četrstūra formas bura, kuras priekšējā mala vienmēr piestiprināta kuģa diametrālā plaknē — pie masta, stengas vai štagas. Sonerim un gafelšonerim ir tikai slīpās buras.

Stenga (holandiešu val. *steng* — kārts) — masta augšējā daļa, izgatavota atsevišķi un parasti daudz mazāka šķēsgriezuma nekā apakšējā. Ja stengas ir divas, tad augšējo sauc par bramstengu.

Šķiperis (holandiešu val. *schipper*) — tirdzniecības kuģa īpašnieks vai (un) kapteinis. 19. gs. latviešu literatūrā par šķiperiem parasti sauca burinieku īpašniekus, kas paši vadīja savus kuģus.

Soneris (angļu val. *schooner*) — burukuģis ar slīpajām burām visos mastos.

Šprinta takelējums — vienmasta burulaivu takelāžas tips, pie kura vienīgo, ar priekšējo malu mastam piestiprināto taisnstūra buru nostiepj ar tai pa diagonāli piestiprinātu apaļkoku — šrintu.

Štagas (holandiešu val. *stag*) — atsaites, kas notur mastus un stengas kuģa garenvirzienā.

Taisnā bura — taisnstūra vai viēnādsānu trapeces formas bura, kuru piestiprina pie rājas.

Takelāža (holandiešu val. *take-lage*) — burukuģa trošu, virvju un ķēžu kopums, kas kalpo apaļkoku nostiprināšanai un darbam ar burām; takelāžas un apmastojuama uzbūve nosaka burukuģa tipu.

Takelāžas tipi — vēsturiski izveidojušies buru aprīkojuma tipi atkarībā no mastu skaita un tajos paceļamo buru tipa un formas.

Tilpne — kuģa kravas telpa.

Ūdensizspajds — peldoša kuģa izspiestais ūdens daudzums, viens no galvenajiem kuģa izmērus raksturojošajiem lielumiem, ko mēra tilpuma vai masas vienībās. Tilpuma ūdensizspajds vienāds ar kuģa zemūdens daļas tilpumu. Masas ūdensizspajds līdzinās kuģa, kravas, balasta, ierīču, materiālu utt. masai. Ūdensizspajds mainās zināmās robežās atkarībā no kuģa piekraušanas pakāpes.

Vantis (holandiešu val. *want*) — atsaites, kas notur mastus un stengas kuģa korpusam perpendikulārā plaknē — starp bortiem.

Vateršauts — ostas amatpersona, kas reģistrē kuģu komandu personālo sastāvu. Rīgas ostas vateršauta amats pastāv no 1816. gada.

Vaterveiss (angļu val. *waterway* — ūdens ceļš) — bieža, izliekta brusa gar klāja ārējo malu, kurā ierīkoja atveres ūdens notecēšanai. Mūsdieniu terminoloģijā: ūdens tekne.



Saturs

Ceļamaize grāmatai

3

Koka kuģiem un dzelzs vīriem
veltu ...

5

Ieskaņa

8

Jūrskolas

24

Ainažos un igauņu novados

37

Kāpās būvētie

48

Tāla�ās jūrās

69

Kad kuģis kļūst vraks ...

97

Kapteiņi un matroži

108

Zem dažādiem karogiem

118

Izskaņa

127

Meklējiet rakstos!

135

Speciālo terminu vārdnīca

143

Po 571

Pope A.

Burinieku gadsimts Latvijā. — R.: Zinātne, 1989. —

148 lpp., il., 4 lp. il.

ISBN 5—7966—0484—8.

Grāmatā aplūkota burinieku būvniecība Vidzemes un Kurzemes piekrastē un kuģošana ar tiem 19. gadsimtā un 20. gadsimta sākumā. Pastāstīts, kā nelielās burulaivas pakāpeniski nomainīja pašbūvēti šoneri un barkentīnas, kas sekmīgi devās braucienos uz Eiropas, Āfrikas un Amerikas ostām un spēja konkurēt ar tvaikonjiem. Sniegtas ziņas par ievērojamāko kuģu, to būvētāju un kapteiņu sarežģītajiem likteņiem, par seno burinieku spožajiem reisiem un arī traģiskajām neveiksmēm.

Lasītājiem, kas interesējas par tehnikas un kuģniecības vēsturi.

3205030000—119
P M811(11)—89 81—90

39.42d(2L)



Saltus

АРВИС АРВИДОВИЧ ПОПЕ

ПАРУСНЫЙ ВЕК В ЛАТВИИ

По страницам истории
латышского мореходства

Латвийское общество
охраны природы и памятников

Издательство «Зинатне»
Рига 1989

На латышском языке

LATVIJAS PSRS
030605896

ARVIS POPE
BURINIEKU GADSIMTS LATVIJĀ
Pa latviešu jūrniecības vēstures
lappusēm

Redaktore *Z. Dūka*
Noformējumu veidojis *N. Nasonovs*
Mākslinieciskais redaktors *G. Krutojs*
Tehniskā redaktore *G. Sļepkova*
Korektore *B. Vārpa*

ИБ № 3150

Nodota salikšanai 27.04.89. Parakstīta iespiešanai 20.10.89. Formāts 60×70/16. Tipogr. papīrs № 1. Literatūras garnitūra. Augstspiedums. 10 fiz. iespiedl.; 7,8 uzsk. iespiedl.; 9,17 uzsk. kr. nov.; 8,08 izdevn. l. Metiens 20 000 eks. Pasūt. № 491-cehs № 4. Maksā 50 kap. Izdevniecība «Zinātne», 226530 PDP Rīgā, Turgeņeva ielā 19. iespiesta tipogrāfijā «Cīņa», 226011 Rīgā, Blaumaņa ielā 38/40. Vāks iespiests Rīgas Paraugtipogrāfijā, 226004 Rīgā, Vienības gatvē 11.

LATVIJAS NACIONĀLA BIBLIOTEKA



0305068655

50 k.



Šoruden pāiet 125 gadi, kopš savas durvis vērusi Ainažu jūrskola. Pavasarī atzīmējam šīs jūrskolas pirmā skolotāja Kristiāna Dāla 150. dzimšanas dienu. Lielo cerību laikā, kad mūsu jaunieši gatavojas atkal braukt tālās jūrās, ir vietā atcerēties pirmās latviešu jūrskolas un to izaudzinātās dzelzs viru paaudzes ...

